

# Gipuzkoako Bizikleta-bideen Arlokako Lurralde Plana

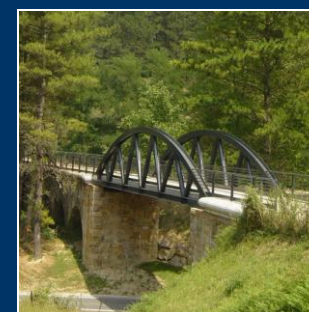
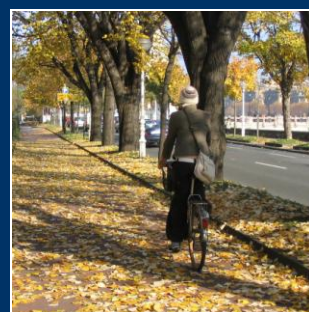
## HASIERAKO ONESPENA

B Dokumentua: ARAUDIA

# Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

## APROBACIÓN INICIAL

Documento B: NORMATIVA



NOVIEMBRE DE 2009

2009KO AZAROA



**GIPUZKOA**  
zurekin, aurrera

GARAPEN IRAUNKORREKO  
DEPARTAMENTUA  
DEPARTAMENTO DE  
DESARROLLO SOSTENIBLE

## CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

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

## ÍNDICE DEL DOCUMENTO B: NORMATIVA

|   |          |
|---|----------|
| <b>Capítulo 1.- NORMATIVA DE APLICACIÓN .....</b>   | <b>1</b> |
| 1.1.- BASE LEGAL DE APLICACIÓN.....   | 2        |
| 1.1.1.- Marco competencial.....   | 2        |
| 1.1.2.- Naturaleza y carácter del PTSVCG .....  | 2        |
| 1.1.3.- Marco normativo .....   | 2        |
| 1.1.4.- Ámbito de aplicación.....   | 4        |
| 1.2.- PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS<br>CICLISTAS DE GIPUZKOA..... | 4        |
| 1.3.- LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD .....  | 4        |
| 1.4.- EFECTOS SOBRE EL PLANEAMIENTO VIGENTE .....   | 5        |
| <b>Capítulo 2.- DETERMINACIONES DEL PTS DE LA RED DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA.....</b>                | <b>6</b> |

## EQUIPO DE TRABAJO

### DIRECCIÓN DEL TRABAJO:

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA. DEPARTAMENTO DE DESARROLLO SOSTENIBLE. DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

Beatriz Marticorena San Agustín: Jefa de Sección de Sostenibilidad y Vías Ciclistas  
Germán Pozas Zubizarreta: Ingeniero de Caminos. Sección Vías Ciclistas  
Ana Martínez de Antoñana Quintana: Ingeniera de Caminos. Sección Vías Ciclistas

### EQUIPO REDACTOR:

Itziar Eizagirre Irureta. Mirua 21  
Iñaki Urrizalki Oroz. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL  
Tomás Aranburu Calafel. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL  
Uxue Sudupe Senosiain. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL  
Ander Irazusta Aramendi.

### DELINEACIÓN:

Eduardo Echenique Olano.

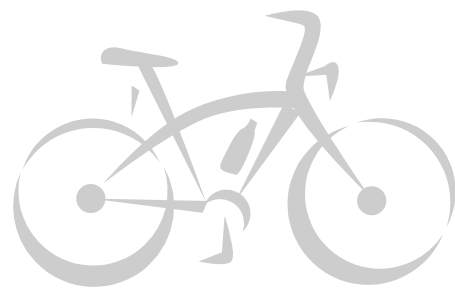
### DISEÑO Y MAQUETACIÓN:

Estela Cuevas Diez. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL

---

## CAPÍTULO 1.- NORMATIVA DE APLICACIÓN

---



## 1.1.- BASE LEGAL DE APLICACIÓN

### 1.1.1.- MARCO COMPETENCIAL

La competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa para formular el presente instrumento de ordenación territorial viene asignada a través aquellos títulos materiales exclusivos en materia de ordenación del territorio establecidos en el artículo constitucional **148.1.3º** y el artículo **10.34** del **Estatuto de Autonomía del País Vasco**, Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, y específicamente en el artículo **7.a.8 de la Ley 27/1983**, de 25 de noviembre, de Relaciones entre Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos. En este marco foral debe ser citada especialmente aquella norma en virtud de la cual la Diputación Foral de Gipuzkoa ha asumido y dictado una disposición en materia de infraestructuras ciclistas.

- Norma Foral de Vías Ciclistas del Territorio de Gipuzkoa 1/2007, de 24 de enero, que en su artículo 19 reza así:

**Artículo 19.1:** “La Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, que tendrá por objeto:

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

**Artículo 19.2:** “Dicho Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa tendrá la naturaleza de Plan Territorial Sectorial a los efectos de lo dispuesto en la legislación de Ordenación Territorial del País Vasco”.

### 1.1.2.- NATURALEZA Y CARÁCTER DEL PTSVCG

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa se constituye como instrumento de ordenación territorial de conformidad con lo que la Ley del Parlamento Vasco 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, establece.

El antedicho plan, regula un aspecto sectorial de especial relevancia, como son las vías ciclistas. De este modo, su propósito se centra en establecer un marco de referencia para la sistematización de los diversos títulos de intervención pública relacionados en los diferentes órdenes territoriales, urbanísticos y sectoriales.

Resultando esta una herramienta ordenadora del territorio en Gipuzkoa, los objetivos y criterios que fundamentalmente persigue y establece son los siguientes:

1.- La articulación territorial del TH de Gipuzkoa mediante de una red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana (MNMI), es decir, para los tráficos ciclista y peatonal.

2.- El trazado de una red para la MNMI segura, cómoda y conectiva para la potenciación del uso de la bicicleta como medio de transporte.

3.- El trazado y caracterización en términos de ordenación territorial de la citada red MNMI.

4.- La actualización y adecuación definitiva en términos de ordenación del territorio de la propuesta realizada en el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

5.- El trazado de dicha red en concordancia con lo establecido en la Norma Foral de Vías Ciclistas de TH de Gipuzkoa y con los cuerpos de recomendaciones técnicas creados a tal efecto por la Dirección General de Medio Ambiente.

6.- La constitución de un Sistema General de Comunicación Ciclista y la definición de criterios para asegurar el paso de la red por las poblaciones, para el deslinde de las redes urbana e interurbana, de cara a su futura ordenación en términos de titularidad y gestión, así como para su adecuada conexión con las redes ciclistas forales- locales existentes o en previsión.

7.- La coherencia y coordinación con el planeamiento urbanístico municipal.

8.- El diagnóstico de la situación actual de la red, la definición de las actuaciones a realizar, su priorización y programación en el tiempo, la estimación económica de las actuaciones y la disposición de los instrumentos de desarrollo del Plan.

9.- La determinación de su impacto ambiental y el establecimiento de los criterios para su adecuado encaje en términos medioambientales así como para sustanciar adecuadamente el procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

### 1.1.3.- MARCO NORMATIVO

En el presente apartado son de obligada referencia los principales cuerpos legales que desde una óptica material constituyen la base normativa del PTSVCG: la **Norma Foral de Vías Ciclistas del Territorio de Gipuzkoa de 1/2007 de 24 de enero**, así como la **Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco**. También se atenderá a lo establecido en la **Norma Foral 6/2005**, de 12 de julio, sobre **Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa** que establece el procedimiento de aprobación de las disposiciones con rango de Norma Foral establecido en la normativa sectorial para el presente plan.

De otro lado, mención expresa requiere la legislación urbanística recogida en el Texto Refundido de la Ley del Suelo aprobado en virtud del Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio y sus

posteriores modificaciones, Texto Refundido de la Ley del Suelo y Ordenación Urbana, aprobada en virtud del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril y sus Reglamentos de desarrollo. En el ámbito de la CAPV requieren mención expresa la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, además de la Ley 17/1994, de 30 de junio, de Medidas Urgentes en Materia de Vivienda y Tramitación de los Instrumentos de Planeamiento y Gestión Urbanística, la Ley 5/1998, de 6 de marzo, de medidas urgentes en materia de régimen de suelo y ordenación urbana, Ley 6/1998, de 3 de abril, de Régimen del Suelo y Valoraciones y la Ley 11/1998, de 20 de abril, por la que se determina la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística y la Sentencia del Tribunal Constitucional 54/2002, que concluye con la anulación parcial del artículo 1 de la referida Ley 11/1998.

En materia de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, su origen reside en la Directiva 2001/42/CE transpuesta por la Ley estatal 9/2006. En el ámbito de la Comunidad Autónoma Vasca la Ley 3/1998 General de Protección de Medio Ambiente establece el objeto, las competencias y aspectos generales en dicha materia, que por otra parte, ha sido desarrollada reglamentariamente por el Decreto 183/2003 y modificada por la Ley 2/2006 de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

Atendiendo de este modo al apartado anterior, se desprende la necesidad de someter el PTSVCG al procedimiento de ECIA.

#### **1.1.3.1.- Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**

En este marco territorial, debe ser especialmente referida la norma en virtud de la cual el Territorio Histórico de Gipuzkoa, a través de su Órgano Foral ha asumido y dictado disposiciones específicas en materia de vías ciclistas. En este sentido, la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007 de 24 de enero, atribuye carta de naturaleza al concepto de vía ciclista, encuadrándolo en un nuevo tipo de camino y estableciendo un marco jurídico específico al efecto y por ello, determina en su Título I, capítulo I, **artículo 19.1** la elaboración del instrumento territorial que nos ocupa: *“La Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, que tendrá por objeto:*

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

El PTSVCG será formulado por la Diputación Foral de Gipuzkoa y tramitado conforme a lo previsto en la legislación de ordenación del territorio del País Vasco para tales planes sectoriales. La aprobación definitiva del plan se realizará por Norma Foral de las Juntas Generales.

#### **1.1.3.2.- La Ordenación del Territorio en el País Vasco. La Ley 4/1990, de 31 de mayo**

De conformidad con la estructura competencial establecida en los artículos 148.1.3ª de la Constitución Española de 1978, y el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, y teniendo en cuenta, a su vez, el texto de la Ley 27/83 de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, el Parlamento Vasco, en sesión plenaria celebrada el 31 de mayo de 1990, dio por aprobada la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco, confiriéndole atribuciones relativas al marco jurídico en el cual incardinar la regulación de los usos del suelo, prerequisite al establecimiento y determinación de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

En función de lo establecido en su exposición de motivos la **Ley 4/1990**, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco se indica que: *“Dentro del concepto de Ordenación del Territorio se integran el conjunto de actuaciones diseñables y realizables en orden a conseguir la más racional utilización del suelo y de sus recursos...”* para añadir posteriormente que todo ello se realizará atendiendo a los criterios de *“gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio ambiente”*.

En otro orden de cosas, establece asimismo, la base habilitante para la formulación escalonada de una serie de instrumentos ordenadores que desarrollarán la configuración del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, estableciendo para ello tres figuras de referencia que se constituyen como marco jurídico de definición y regulación de los referidos instrumentos de ordenación y de los criterios y procedimientos necesarios para garantizar la coordinación de las acciones con incidencias territoriales. Estos instrumentos son:

- 1.- Las Directrices de Ordenación Territorial
- 2.- Los Planes Territoriales Parciales
- 3.- Los Planes Territoriales Sectoriales

En este sentido, el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa reconoce expresamente la normativa de rango superior y sus determinaciones quedan, por lo tanto sometidas al modelo territorial definido en las Directrices de Ordenación del Territorio, así como a los preceptos establecidos en los Planes Territoriales Parciales, reconociendo de este modo su prevalencia formal.

El Plan territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa en relación a las actuaciones a ejecutar en su desarrollo, considerará especialmente su coordinación con aquellas figuras de protección del planeamiento territorial sectorial: Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos; Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Zonas Húmedas y Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV. Así como con el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV.

#### 1.1.4.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, en su concepción inicial de unidad espacial como propuesta funcional, comprende a la totalidad de la Red Básica de Vías Ciclistas que discurre por el Territorio Histórico de Gipuzkoa de forma integral, independientemente de cuales sean aquellos títulos competenciales en la planificación, proyección, ejecución y explotación de las diversas vías ciclistas.

El ámbito objetivo y material del presente plan es perfectamente compatible con la vigente configuración jurídica del concepto de camino, entendiendo la vía ciclista como nueva vía de comunicación, tal y como se contempla 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 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos y la propia Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007 de 24 de enero, que en su **artículo 4.** referente al ámbito de aplicación señala: “se extenderá a aquellas vías ciclistas de titularidad foral que se designen y se incluyan como tales en el Catálogo de Red de Vías Ciclistas Forales”

#### 1.2.- PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

La Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa con arreglo a su artículo 21 relativo a la tramitación y aprobación del PTSVCG establece que el mismo será formulado y tramitado por la Diputación Foral de Gipuzkoa atendiendo a lo dispuesto en la **Norma Foral 6/2005**, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa y conforme a lo previsto en la legislación de ordenación del territorio del País Vasco para los Planes Territoriales Sectoriales.

La Disposición Adicional Primera de la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco establece que: “Los Planes Territoriales Sectoriales se formularán y prepararán por los órganos competentes con arreglo al procedimiento establecido en la legislación sectorial que sea aplicable y en su defecto, por la establecida en la presente Ley para los Planes Territoriales Parciales”.

Como consecuencia de lo anterior, deducimos que en el actual supuesto del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, el Órgano Foral competente para su formulación y preparación es el Departamento para el Desarrollo Sostenible, resultando el procedimiento de aprobación análogo al señalado en la propia LOTPV para los Planes Territoriales Parciales.

De otro lado, el **artículo 20 LOTPV** establece las directrices para la aprobación definitiva y entrada en vigor de los Planes Territoriales Sectoriales que sean formulados por los Órganos Forales de los Territorios Históricos en el ejercicio de sus competencias que serán sometidos “con carácter previo a

su aprobación definitiva por los antedichos Órganos, al informe preceptivo de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco”. En el supuesto de que la alternativa planteada por el Plan Territorial Sectorial no sea compatible con el resto de la ordenación territorial vigente y a su vez, dicha alternativa sea considerada como de “excepcional interés público”, habrá que atender a las rectificaciones definitivas precisas de introducción en los instrumentos de ordenación, que apruebe el Gobierno Vasco.

Asimismo, el **artículo 17 de la LOTPV** apunta que a fin de garantizar la correcta inserción de los Planes Territoriales Sectoriales en el marco territorial establecido en las DOT y en los PTP, aquella administración encargada de su elaboración consultará con antelación al Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco sobre las diferentes alternativas, soluciones y posibilidades que la actual ordenación territorial determine para el emplazamiento de las obras, actividades o servicios que constituyen el objetivo de la planificación sectorial.

El acuerdo de aprobación definitiva, tal y como establece el **artículo 21 de la NFVCG 1/2007 de 24 de enero**, y atendiendo al procedimiento de tramitación establecido en la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa el PTSVCG revestirá la forma de Norma Foral publicándose, finalmente en el BOPV y BOG.

En consonancia con la Directiva 2001/42/CE, transpuesta por la Ley estatal 9/2006, de 28 de abril sobre Evaluación de Determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente queda determinada la obligación de someter el presente Plan Territorial Sectorial a sus requerimientos en materia de evaluación de impacto ambiental. Igualmente le serán de vinculación directa aquellos preceptos dispuestos en la Ley 3/1998 General de Protección de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma Vasca, así como el contenido de su desarrollo reglamentario recogido en el Decreto 183/2003

#### 1.3.- LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

De cara a la imposición de limitaciones a la propiedad que sean requeridas para el correcto uso y defensa de las infraestructuras ciclistas, se estará a lo dispuesto en la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007 de 24 de enero.

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

#### 1.4.- EFECTOS SOBRE EL PLANEAMIENTO VIGENTE

El artículo **22 de la LOTPV**, señala que aquellos PTS que por su naturaleza trasciendan el ámbito o interés estrictamente municipal y se encuentren correctamente insertados en el marco territorial definido por los instrumentos de ordenación superiores, vincularán a los planes urbanísticos recogidos en la normativa sobre régimen de suelo. Por lo tanto, el planeamiento urbanístico que se vea afectado por las infraestructuras ciclistas quedará vinculado por las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, teniendo la obligación de adaptarse a las mismas en su proceso de revisión o modificación.

Atendiendo a lo anterior, la futura ordenación del planeamiento de los municipios afectados por las potenciales infraestructuras ciclistas señaladas en el PTSVCG, será asumida por aquellos en concordancia, a su vez, con lo dispuesto en la NFVCG, considerándose admitido el régimen de usos ciclistas.

En consideración a lo establecido en el **artículo 9 de la LOTPV**, las determinaciones recogidas en el presente plan, prevalecerán desde el instante mismo de su publicación, sobre aquellos planes y normativas urbanísticas municipales se hayan adaptado formalmente o no a las referidas determinaciones del PTSVCG.

---

## CAPÍTULO 2.- DETERMINACIONES DEL PTS DE LA RED DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

---



## TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

### Artículo 1º.- Definiciones

**1.-Vía ciclista:** aquella vía de dominio público proyectada y construida o específicamente acondicionada para la circulación de bicicletas con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permita el paso seguro de estos vehículos.

**2.-Red Total de vías Ciclistas de Gipuzkoa:** La denominada red total de vías ciclistas de Gipuzkoa acoge al conjunto de vías ciclistas existentes o futuras del Territorio Histórico, siempre que respondan a la definición establecida en la Norma Foral 1/2007 de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa (art. 2.1). La red total esta compuesta, por tanto, por la Red Rásica (RBVCG), que a su vez se descompone en tramos forales (RBFVCG) y locales (RBLVCG), así como por el resto de las redes locales no pertenecientes a la red básica.

**3.-Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBFVCG):** La Red Básica Foral de Vías Ciclistas está constituida por el conjunto de infraestructuras ciclistas de titularidad foral y carácter preferentemente **interurbano**, que discurren por el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

**4.-Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBLVCG):** 1.- La Red Básica Local de Vías Ciclistas está constituida por el conjunto de vías ciclistas de titularidad municipal de carácter **preferentemente** urbano que discurren por el municipio y que tengan vocación de integrar la Red Básica de Vías Ciclistas.

**5.-Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa:** La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa estará integrada tanto por la Red Básica Foral, como por la Red Básica Local y compone la espina dorsal de la Red Total de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa alcanza 424 Km de longitud y conecta entre sí las principales áreas urbanas del Territorio Histórico. Está constituida por el conjunto de infraestructuras ciclistas de carácter urbano, periurbano e interurbano, que estructuradas en nueve ejes principales discurren por el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Asimismo, cuenta con un marcado carácter transterritorial que prevé las conexiones con los territorios colindantes y discurre por todas las comarcas de Gipuzkoa a través de estos nueve itinerarios:

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

### Artículo 2.- Traspasos de titularidad

En todo lo relativo a los traspasos de titularidad se estará a lo dispuesto en el artículo 11 de la NFVCG 1/2007 de 24 de enero.

### Artículo 3.- Tipos de vía ciclista

1.-Atendiendo a la conformación de su plataforma con relación a los modos motorizado y peatonal, así como a su grado de segregación respecto a los anteriores, la clasificación de las vías ciclistas a efectos de este PTSVCG responderá a la siguiente tipología de infraestructuras:

- 1.-**Senda-bici:** vía para peatones y bicicletas, que discurre independientemente de las calles y carreteras, sobre plataformas de ferrocarril abandonadas, caminos existentes o explanaciones de nueva construcción.
- 2.-**Acera-bici:** vía ciclista dispuesta sobre el espacio de la acera peatonal. El tránsito ciclista puede disponerse en coexistencia con el tránsito peatonal, con señalización de indicación de ambos modos, o estar claramente diferenciado de éste mediante señalización, marcas en el pavimento o cualquier otro elemento de diferenciación o segregación física. Puede ser unidireccional o bidireccional.
- 3.-**Pista-bici:** vía ciclista que discurre en paralelo a la calzada o carretera y a la acera, pero con trazado y plataforma independiente y segregada del tráfico motorizado. Puede ser unidireccional o bidireccional.
- 4.-**Carril-bici protegido:** vía ciclista que ocupa parte de la calzada y que está segregada físicamente de la misma y del tráfico motorizado mediante marcas viales, bolardos u otros elementos de separación o protección. Puede ser unidireccional o bidireccional.
- 5.-**Carril-bici:** vía ciclista que ocupa parte de la calzada y que está diferenciada, pero no segregada físicamente, de la misma y del tráfico motorizado, y que discurre en el mismo sentido de la circulación.
- 6.-**Arcén- bici:** vía ciclista que ocupa el arcén de la carretera, que discurre en el mismo sentido de la circulación y que no está segregada físicamente pero sí diferenciada mediante marcas viales, cambios de color y textura, ligeros cambios de rasante u otros métodos.

### Artículo 4º.- Ámbito de aplicación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

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

2.-Desde el punto de vista de su titularidad se observarán dos categorías de Red: la Red Básica Foral y la Red Básica Local. El PTSVCG se circunscribirá exclusivamente a los tramos de red, ramales y elementos funcionales que sean de titularidad foral.

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

4.-La Diputación Foral de Gipuzkoa con el objeto de garantizar la conectividad de la Red Básica de Vías Ciclistas, podrá establecer los puntos de entrada y salida de los diferentes municipios, además de proponer los itinerarios de las redes locales que se estimen oportunos, sin perjuicio de lo que pueda acordarse una vez consultadas las correspondientes administraciones locales.

5.-Desde un punto de vista infraestructural, la RBFVCG comprenderá todas aquellas actuaciones de ejecución de la red foral, así como aquellas otras de adecuación y conservación, mejora y ampliación de la red existente.

#### **Artículo 5º.- Objeto y naturaleza del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**

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

2.- En la misma línea, las actuaciones que constituyen el objeto del PTSVCG al relacionarse con un elemento estructurante y ordenador del territorio, dispondrán de un marcado carácter territorial, así como alcance supramunicipal.

3.- Dicho PTSVCG también tendrá por objeto establecer los objetivos generales para la Red Básica; establecer las características a las que deberán tender las vías que la integran y por último, establecerá los programas de actuaciones a realizar en la Red Básica Foral durante un determinado periodo, en orden al cumplimiento de los objetivos señalados en el plan.

## **TÍTULO II.- CONTENIDO, EFECTOS Y ALCANCE**

#### **Artículo 6º.- Contenido y alcance normativo**

1.-El presente PTS está integrado por los siguientes documentos:

- A: Memoria
- B: Normativa

- C: Planos de ordenación
- D: Informe de Sostenibilidad Ambiental
- E: Afecciones al planeamiento
- F: Participación pública
- G: Síntesis

2.-El contenido normativo del PTS está constituido por el conjunto de los documentos que lo integran, si bien es cierto que son los documentos B: "Normativa" y D: "Planos de ordenación", los que tienen específicamente atribuido dicho carácter normativo, siendo éstos de vinculación directa.

3.-Los documentos restantes, Memoria, Informe de Sostenibilidad Ambiental, Afecciones al planeamiento, Plan de Participación y Síntesis, serán considerados a título indicativo o referencial, por lo que, en caso de contradicción en cualquiera de sus contenidos con los documentos referidos en el apartado anterior, serán los del apartado 2 de este artículo los que prevalezcan.

#### **Artículo 7º.- Rango y vinculación de las determinaciones**

1.- Considerando el modo de vinculación de sus determinaciones, el contenido normativo del plan atenderá a dos categorías:

- a) Disposiciones reguladoras y de ordenación, derivadas de la asignación de los trazados al territorio, cuya aplicación y vinculación, serán independientes de las actuaciones concretas a realizar sobre la infraestructura ciclista.
- b) Disposiciones de proyección técnica mediante proyectos previos y proyectos de construcción.
- c) Disposiciones de planificación, programación, financiación y demás herramientas no espaciales, cuya aplicación y vinculación se plantearán en función del grado de concreción de aquellas actuaciones que se proponen.

2.-Las disposiciones normativas, que incluyen el documento B.II: "Determinaciones" del plan, tendrán la consideración de disposiciones reguladoras de vinculación directa y de igual rango para todo su ámbito de aplicación.

Del mismo modo, el documento C: "Planos de ordenación" que contiene las disposiciones de ordenación, será considerado con igual alcance y grado de vinculación para los ámbitos que se vean afectados por el mismo.

#### **Artículo 8º.- Efectos respecto a los instrumentos de planificación urbanística**

1.-En relación a las disposiciones de ordenación, los instrumentos de ordenación urbanística municipales previstos en la legislación del suelo y ordenación urbana deberán adaptarse al contenido del PTSVCG, en los plazos en él mismo establecidos, y mediante el procedimiento indicado en el artículo 9.2 LOTPV.

2.-A estos efectos, el PTSVCG en su documento C: "Planos de ordenación", establece la representación gráfica de lo que constituye la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa integrada por la Red Básica Foral y la Red Básica Local; calificación a la que deberán adaptarse los antedichos instrumentos de ordenación urbanística, en los plazos señalados.

3.-Todo lo dispuesto en los apartados anteriores, lo será sin menoscabo de los procedimientos que, en su caso, puedan incoar los Ayuntamientos afectados para incorporar tales modificaciones.

#### **Artículo 9º.- Alcance de sus determinaciones**

1.-Constituyendo el objeto del PTSVCG, la configuración del régimen jurídico de las actuaciones que se desarrollen en la Red Básica Foral de Vías Ciclistas, la definición del Sistema General de Comunicación Ciclista, así como también la determinación y articulación del régimen de uso de las zonas inmediatas a la línea ciclista, él mismo se caracteriza por constituir el instrumento de ordenación adecuado para justificar desde el punto de vista de la ordenación territorial y urbanística las acciones que sobre el territorio se desarrollen en ejecución de las previsiones contenidas en este plan.

2.-Las disposiciones de planificación vinculantes de carácter concreto, que puedan recogerse en el PTSVCG, y consecuentemente, en los instrumentos de ordenación urbanística, no requerirán de otro instrumento de desarrollo o especificación para su ejecución, que no sea la tramitación y aprobación de los instrumentos de proyección técnica determinados en cada caso para ejecutar las infraestructuras ciclistas en él observadas.

#### **Artículo 10º.- Ejecutividad, Obligatoriedad y Legitimación Expropiatoria**

1.-El PTSVCG será de inmediata ejecutividad una vez publicada su aprobación definitiva.

2.-La eficacia de la obligatoriedad del presente instrumento se articula vinculando a las Administraciones del Territorio Histórico en cada caso competentes para el desarrollo de las actuaciones en éste previstas; a los instrumentos de ordenación urbana; y a los instrumentos y actuaciones sectoriales y territoriales que afecten a la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa; así como a aquellos particulares que lleven a cabo actos de uso y edificación del suelo.

3.-La aprobación de este plan conllevará la declaración de utilidad pública de todas las acciones en él recogidas a efectos de expropiación forzosa de los terrenos necesarios para su ejecución, al tiempo que implicará la imposición de las servidumbres que procedan con la misma finalidad.

#### **Artículo 11º.- Publicidad**

1.-A efectos de su publicidad, el contenido íntegro del documento del PTS será público, estando a disposición de cualquier persona física o jurídica que quiera informarse o consultarlo en el Departamento de Desarrollo Sostenible de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

### **TÍTULO III.- COORDINACIÓN CON LOS PLANES Y OTROS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS DE CARÁCTER MUNICIPAL.**

#### **Artículo 12º.- Formulación de planes y otros instrumentos urbanísticos**

1.- Los Ayuntamientos, Entidades y particulares que vayan a redactar planes urbanísticos, cualquiera que sea su clase y, en su caso, proyectos de urbanización y otros instrumentos urbanísticos de planificación, ejecución o gestión, que pudieran afectar a la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, tanto de la Red Básica Local como de la Red Básica Foral, deberán informar a la Diputación Foral y solicitar a la misma la información precisa sobre la Red que se sitúe en el ámbito de los citados planes o proyectos con el fin de coordinar las tareas y la acción urbanística con las previsiones de los planes y proyectos forales en materia de vías ciclistas aprobados o en redacción.

2.- Los redactores de tales planes y otros instrumentos urbanísticos podrán someter a informe del órgano foral competente los criterios y soluciones que en materia de vías ciclistas y en el ámbito de la Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa pretendan adoptar.

3.- En todo caso, los planes e instrumentos urbanísticos que se formulen deberán resultar conformes con las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas y su posibles modificaciones, además de con los proyectos que lo desarrollen.

#### **Artículo 13º.- Aprobación de planes e instrumentos urbanísticos. Informe preceptivo.**

1.- Para la aprobación de cualesquiera Planes de Ordenación Estructural o Pormenorizada y sus respectivos Planes Generales, Planes de Compatibilización, Planes de Sectorialización, Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle, Ordenanzas, Catálogos y cualesquiera otros instrumentos urbanísticos siempre que supongan modificación del trazado o características de una vía ciclista foral, impliquen apertura de nuevos accesos a la misma o afecten a las limitaciones de las zonas de protección, deberá solicitarse informe preceptivo del órgano foral competente.

2.-En el procedimiento de aprobación de los citados Planes e instrumentos urbanísticos, el informe se solicitará por la Administración competente para la aprobación inicial inmediatamente de otorgarse la misma y, en todo caso, antes de la aprobación provisional, aprobación que no procederá se otorgue hasta transcurridos dos meses para Planes Generales y un mes en los restantes casos desde la fecha de solicitud del informe.

Cuando en el procedimiento de aprobación no se prevea aprobación provisional, el informe deberá solicitarse antes de la aprobación definitiva, aprobación que no procederá se otorgue hasta transcurrido un mes desde la fecha de solicitud del informe.

3.- El informe que emita el órgano foral competente en materia de vías ciclistas - que deberá versar exclusivamente sobre los aspectos relacionados con las vías ciclistas-peatonales, su seguridad, comodidad, conectividad, las necesidades de sus tráficos así como cualquier aspecto que se entienda

relacionado con la política y promoción de la bicicleta - será vinculante en todo lo que así se considere en cumplimiento de las determinaciones recogidas en este plan, así como en la normativa sectorial de vías ciclistas.

#### **Artículo 14º.- Adaptación del planeamiento vigente**

1.-. Los instrumentos de ordenación y planificación urbanística, así como los proyectos de obras públicas, se adaptarán a las disposiciones establecidas en el presente Plan Territorial Sectorial. Las determinaciones en éste contenidas se incorporarán al planeamiento urbanístico municipal cuando éste se redacte o revise, sin perjuicio, entre tanto, de su aplicación directa.

### **TÍTULO IV.- VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN**

#### **Artículo 15º.- Vigencia**

1.-La vigencia del presente PTSVCG será de ocho años.

#### **Artículo 16º.- Revisión**

1.-Se entiende por revisión la alteración general de determinaciones o previsiones incluidas en el PTSVCG por la adopción de nuevos criterios de ordenación de las vías ciclistas.

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

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

#### **Artículo 17º.- Modificación**

1.- La alteración sustancial de las determinaciones vinculantes del presente PTS, requerirá su previa modificación según el mismo procedimiento establecido para su aprobación. Asimismo, las modificaciones ordinarias harán referencia a aspectos puntuales que no incidan sobre los criterios que condujeron a su aprobación, correspondiendo ésta a la Diputación Foral.

2.-A tal efecto, no tendrán consideración de modificación las disposiciones de planificación vinculantes de carácter concreto, ni de las de ordenación que integran el documento C "Planos de ordenación", las consideradas como concreciones o ajustes por razón de una mayor precisión de los proyectos técnicos y que por tanto tengan efecto sobre el resto de instrumentos de planeamiento y ordenación

urbanísticos, ni aquellos ajustes que vengan impuestos por la realidad misma del suelo afectado, resultando el criterio a seguir aquél que indique el departamento competente en materia de vías ciclistas.

3.-La planificación y ejecución de las actuaciones en la Red Foral Existente no implicará en ninguno de los casos, la modificación del PTS, sin perjuicio de ser consideradas en sucesivas revisiones.

4.- Las disposiciones de planificación del presente Plan Territorial Sectorial contenidas en su documento C: "Planos de ordenación" tienen un grado de vinculación diferente, en razón del variado alcance de las actuaciones que planifican, se refieren o afectan:

a) Respecto de la Nueva Red Foral, cuyo trazado está definido en el presente Plan Territorial Sectorial - a escala 1/10.000-, sus determinaciones tienen un alcance vinculante concreto.

b) Respecto del resto de actuaciones sobre la Nueva Red Foral, pendiente de estudio de alternativas o de proyectos previos, el presente plan no define un trazado definitivo ni realiza por tanto, reserva de suelo atribuible al Sistema General de Comunicación Ciclista, sino que sus determinaciones tienen el carácter de sugerencia de trazado orientativo. Los referidos estudios de alternativas o proyectos previos serán, de este modo, los que llegado el caso, generen aquella reserva de suelo que finalmente proceda.

c) Respecto de las actuaciones sobre la Red Básica Local, sus determinaciones tienen un alcance orientativo, salvo los puntos de enlace con la Red Básica Foral, cuyas determinaciones serán vinculantes habiendo sido definidos en el presente Plan Territorial Sectorial -a escala 1/10.000- en su documento C : "Planos de ordenación" .

### **TÍTULO V.- RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA**

#### **Artículo 18º.- La Red Foral Existente de Vías Ciclistas de Gipuzkoa y Nueva Red Foral.**

1.-En relación a las actuaciones a desarrollar sobre la infraestructura ciclista en Gipuzkoa, se distinguirán aquellas relativas a la Red Foral Existente y aquellas otras relativas a la Nueva Red Foral.

2.- En consecuencia, se entenderá por Nueva Red Foral la infraestructura ciclista de nueva creación y cuya estructuración –mediante la definición de su trazado- queda recogida en este instrumento de ordenación territorial.

3.- En cuanto a las actuaciones restantes que sean desarrolladas sobre la infraestructura ciclista que ya discurre por el TºHº, serán caracterizadas como acciones sobre la Red Foral Existente, conteniendo tal concepto aquellas acciones de ampliación de las vías, desdoblamiento o todas las relativas a los elementos funcionales destinados al buen funcionamiento de las mismas.

### **Artículo 19º.- De la Planificación y Construcción**

1.-La planificación de las infraestructuras ciclistas atiende a tres tipos de acciones:

- a) Las de planificación territorial en sentido estricto,
- b) Las de proyección técnica, que integran los proyectos previos (anteproyectos, estudios de alternativas, proyectos de trazado) y proyectos de construcción requeridos por la legislación sectorial, además de los proyectos técnicos,
- c) Las de programación de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 de este documento.

2.-La planificación territorial de la denominada Nueva Red se plasmará mediante la formulación del presente instrumento de ordenación territorial, siendo objeto de concreción y desarrollo mediante los instrumentos de proyección técnica.

3.-En lo relativo a la planificación de las actuaciones en la Red Foral Existente, éstas quedarán cubiertas en los respectivos instrumentos de proyección técnica. En el supuesto de que una actuación quedara al margen de los criterios generales definidos en el PTSVCG, ésta requerirá motivación de su causa.

### **Artículo 20º.- Gestión y Obtención de Terrenos**

Los terrenos que sean considerados necesarios para actuar sobre las vías ciclistas forales se obtendrán normalmente por el sistema de expropiación. Esto sin perjuicio, de una eventual utilización de otros modos de obtención de sistemas generales previstos en la legislación urbanística.

### **Artículo 21º.- Ejecución material de las acciones**

1.- Atendiendo al carácter territorial de la ejecución material de las acciones, éstas no estarán sometidas a licencia municipal.

2.- Así, se entiende por ejecución material, tanto la conservación, ampliación y mejora de la Red Foral Existente, como las acciones de ejecución de la Nueva Red Foral. En el mismo sentido, todo lo relativo a los elementos funcionales de la Red serán sometidos al mismo régimen jurídico de exención de licencia municipal.

3.- Lo recogido en los apartados uno y dos, será puesto en conocimiento de los municipios afectados con el objeto de que tramiten su conformidad con el planeamiento urbanístico vigente, disponiendo de un plazo de 30 días transcurridos los cuales sin tal pronunciamiento se considerará como silencio administrativo positivo.

### **Artículo 22º.- Memoria Ambiental preceptiva.**

1.- Los proyectos previos (anteproyectos, estudios de alternativas, proyectos de trazado) y los proyectos de construcción relativo a las infraestructuras ciclistas, con independencia del organismo promotor, deberán llevar aparejada una memoria ambiental de carácter preceptivo que, adaptándose a las características del documento, a la legislación de impacto ambiental y al entorno afectado incluya entre otros, los siguientes aspectos:

- Descripción del Proyecto.
- Procesos de participación llevada hasta la fecha.
- Principales alternativas planteadas y valoración ambiental de las mismas.
- Legislación ambiental y planificación de referencia.
- Inventario ambiental.
- Identificación y valoración de los efectos ambientales.
- Medidas preventivas, correctoras y compensatorias.
- Programa de vigilancia ambiental y de seguimiento.
- Dificultades para la realización del Estudio de Impacto Ambiental.
- Resumen no técnico.
- Documentación gráfica.

2.-De otro lado, se estima en todo punto necesaria la adecuación de cualquiera de las actuaciones previstas en las intervenciones a desarrollar, con lo dispuesto en el planeamiento territorial parcial vigente, así como su coordinación con el planeamiento territorial sectorial haciendo especial hincapié en sus figuras de protección: Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos; Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Zonas Húmedas y Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV.

## TÍTULO VI.- EL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIÓN CICLISTA

### **Artículo 23º.- Virtualidad y alcance**

Se establece como uno de los principales objetivos del PTSVCG la definición del Sistema General de Comunicación Ciclista, vinculando, en lo que a esta calificación se refiere- y con independencia de su clasificación o adscripción a efectos de su obtención o valoración- a todos los instrumentos de ordenación urbanística.

### **Artículo 24º.- Criterios de inclusión**

1.- El criterio de inclusión de terrenos, como Sistema General de Comunicación Ciclista mediante el PTSVCG, se fundamenta en la necesidad de reserva, dotación y ordenación desde la perspectiva territorial y urbanística de los suelos, que posibiliten la implantación de la infraestructura ciclista.

2.- De este modo, la inclusión de terrenos como Sistema General de Comunicación Ciclista, los configura como elementos básicos de la estructura del territorio; quedando vinculados, por esta calificación, a reservar suelo para la correcta ejecución de la infraestructura ciclista.

3.- Los terrenos definidos como Sistema General de Comunicación Ciclista en el PTSVCG para la Nueva Red se configuran cartográficamente en una franja de amplitud suficiente para realizar las adaptaciones precisas a los requerimientos del dominio público ciclista; trabajos que con posterioridad serán desarrollados mediante los oportunos instrumentos de proyección técnica.

4.- Una vez se ejecute la infraestructura de la Nueva Red Ciclista los terrenos calificados como Sistema General de Comunicación Ciclista que no hayan quedado efectivamente vinculados al dominio público ciclista, podrán ser objeto de cualquier otra calificación urbanística que resulte compatible con su régimen en cuanto que suelos colindantes a las vías ciclistas.

### **Artículo 25º.- Definición**

1.- Con la finalidad de definir el Sistema General de Comunicación Ciclista es preciso distinguir entre la Red Foral Existente y la Nueva Red Foral pendiente de ejecución.

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

3.- En el caso de la infraestructura relativa a la Nueva Red Foral, excepto en lo señalado en el artículo 17.4 del presente documento, constituirán el Sistema General de Comunicación Ciclista, aquellos terrenos ocupados por la plataforma de la vía, su zona de dominio público, servidumbre y los elementos funcionales necesarios para la correcta explotación de la misma.

## TÍTULO VII.- RÉGIMEN DE PROTECCIÓN, CONDICIONES DE USO Y EDIFICACIÓN EN LAS ZONAS INMEDIATAS A LA VÍA CICLISTA

### **Capítulo Primero: Disposiciones Generales**

### **Artículo 26º.- Virtualidad y alcance**

1.- A los efectos de aplicación del régimen de protección y de las condiciones especiales de uso y edificación se estará a lo dispuesto en la la NFVCG 1/2007 de 24 de enero que resulta de aplicación con el alcance y efectos previstos en la misma. Así, el presente PTSVCG define las zonas inmediatas a las vías ciclistas forales en concordancia con lo establecido en la referida normativa.

2.- La vinculación de las determinaciones recogidas en este apartado será directa, tanto para los particulares, como para las Administraciones Públicas en relación a los actos de uso y edificación del suelo.

3.- Quedarán vinculados por tales determinaciones los municipios en el ejercicio de su acción urbanística en el momento de:

- Zonificar y calificar suelos en sus instrumentos de planeamiento general.
- Formular o aprobar instrumentos de ordenación de desarrollo y Proyectos de Urbanización.
- Formular o aprobar instrumentos de ejecución urbanística y al aprobar la constitución, así como también al tutelar el funcionamiento de las Entidades Urbanísticas de Colaboración.
- Al formular las Normas y Ordenanzas de uso y edificación de los predios, independientemente de la clasificación urbanística que ostenten, y especialmente en el momento de establecer los retranqueos y alineaciones.
- Actos de control y disciplina urbanística.

4.- En relación al régimen jurídico de los usos preexistentes, edificaciones e instalaciones que incumplan las determinaciones recogidas en este Título, los instrumentos de ordenación urbanística se verán obligados a establecer un régimen jurídico adecuado para garantizar el efectivo cumplimiento de las mismas, sin perjuicio de las adaptaciones que requiera a cada caso.

### **Artículo 27º.- Definición de las zonas inmediatas a la vía ciclista foral**

1.- Al objeto de determinar el régimen de protección, condiciones de uso y edificación del suelo, serán de delimitación inmediata a la vía ciclista contando a partir de la arista exterior de la explanación dos franjas: la zona de dominio público y la de servidumbre. Ambas determinarán el estatuto específico del derecho de propiedad de los terrenos colindantes.

2.- Las distancias previstas en los siguientes artículos relativas a la definición de la zona de dominio público y servidumbre podrán ser modificadas en aquellos casos en los que la legislación sectorial así lo indique.

#### **Artículo 28º.- Zona de Dominio Público**

1.- Los terrenos ocupados por las vías ciclistas forales y sus elementos funcionales forman parte del dominio público.

2.- Junto con estos terrenos, será considerada zona de dominio público la franja de terreno colindante de titularidad pública a la infraestructura ciclista, en la extensión de un metro de anchura a partir de las aristas exteriores de explanación a ambos lados de la misma.

A todos los efectos, se considerará arista exterior de explanación la intersección del talud del desmonte, del terraplén o en su caso, de los muros colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, podrá fijarse como arista exterior de la explanación, la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno. El terreno ocupado por los soportes de la estructura será, en todo caso, de dominio público.

3.- En los casos en que la vía ciclista foral este construida en franjas de terreno colindantes o cercanas a una carretera foral, y por tanto, dentro de su franja de dominio público, prevalecerá a efectos de fijar la nueva zona de dominio público la superior resultante de aplicar ambas mediciones.

#### **Artículo 29º.- Zona de Servidumbre**

1.- Las vías ciclistas forales dispondrán de una zona de servidumbre fijada por sendas franjas de terrenos a ambos lados, delimitadas internamente por su zona de dominio público y externamente por dos líneas paralelas, situadas a dos metros y medio de ésta.

2.- En aquellos supuestos en que la vía ciclista foral esté construida en franjas de terreno colindantes o cercanas a una carretera foral, y por tanto, dentro de su franja de protección de ésta, prevalecerá a efectos de fijar la nueva zona de servidumbre la superior resultante de aplicar ambas mediciones.

#### **Artículo 30º.- Configuración del derecho de propiedad en las zonas colindantes al dominio público de las vías ciclistas forales**

1.- Las limitaciones de uso y edificación en las zonas colindantes al dominio público ciclista, no darán lugar a derecho indemnizatorio alguno, siempre que constituyan elementos que configuren y delimiten el contenido normal del derecho de propiedad.

2.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, serán indemnizables aquellas ocupaciones temporales de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios ocasionados por su utilización. Todas aquellas otras prohibiciones, limitaciones, servidumbres y afecciones que tengan lugar sobre la utilización de la zona de servidumbre y que no causen perjuicios económicos tendrán el carácter de limitaciones generales de la propiedad a favor del servicio público ciclista, sin que den lugar a indemnización alguna.

### **Capítulo Segundo: Régimen de Uso de las vías ciclistas forales.**

#### **Artículo 31º.- Uso de las vías ciclistas forales. Entrada y tránsito de personas y vehículos en las vías ciclistas**

1.- En tanto que constituyen bienes de dominio y uso público, la utilización ordinaria de las vías ciclistas forales será gratuita para sus usuarios y se ejercerá libremente, con arreglo a la naturaleza de las mismas, a los actos de afectación y apertura al uso público, a las normas y señales de tráfico y seguridad vial y demás disposiciones en vigor.

2.- Excepcionalmente, la Diputación Foral, a través de sus órganos competentes, podrá imponer limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las vías ciclistas forales, cuando las condiciones, situación, exigencias técnicas o de seguridad vial así lo requirieran.

3.- Estarán sometidos a autorización, con carácter discrecional, de acuerdo con lo previsto en el artículo 43 y siguientes de la NFVCG, todos los usos motorizados específicos a permitir, en su caso, en ciertos tramos de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, incluidos los de vehículos asociados a actividades de ocio, turismo, educación ambiental y similares.

#### **Artículo 32º.- Condiciones de uso y edificación de la zona de dominio público de las vías ciclistas. Prohibiciones.**

1.- Con carácter general, queda expresamente prohibido cualquier tipo de obra, uso o instalación dentro de la zona de dominio público, salvo aquellas cesiones demaniales o modificaciones del perfil original que tengan igualmente una finalidad de uso o dominio público, debiendo contar con la autorización expresa del órgano que ostente la competencia en materia de vías ciclistas.

2.- Las redes de servicios no podrán discurrir ni cruzar por la zona de dominio público salvo en supuestos expresamente autorizados.

**Artículo 33º.- Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre.**

Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones, a excepción de circunstancias concurrentes y justificación de no perjudicar la vía ciclista foral, además de que el órgano titular de la vía así lo autorice.

- 1.- En la zona de servidumbre únicamente se permite la instalación de servicios enterrados cuyo mantenimiento, conservación y explotación deberá realizarse, en términos generales, de forma externa a la vía ciclista foral.
- 2.- Con carácter general, se permitirá el uso agropecuario en la zona de servidumbre, siempre y cuando no interfiera en la funcionalidad de la vía ciclista.
- 3.- Para aquellas edificaciones o instalaciones situadas en la zona de servidumbre, podrán autorizarse obras de consolidación, ornato o mejora.

**Artículo 34º.- Régimen general de autorizaciones**

1.- Queda sujeta a autorización administrativa la ejecución de toda clase de actividades, trabajos y obras, tanto en las vías ciclistas forales y sus zonas de dominio público, como en las zonas de protección de las mismas. Asimismo, en todo lo relativo al régimen de autorizaciones se atenderá a lo establecido en la normativa sectorial.