

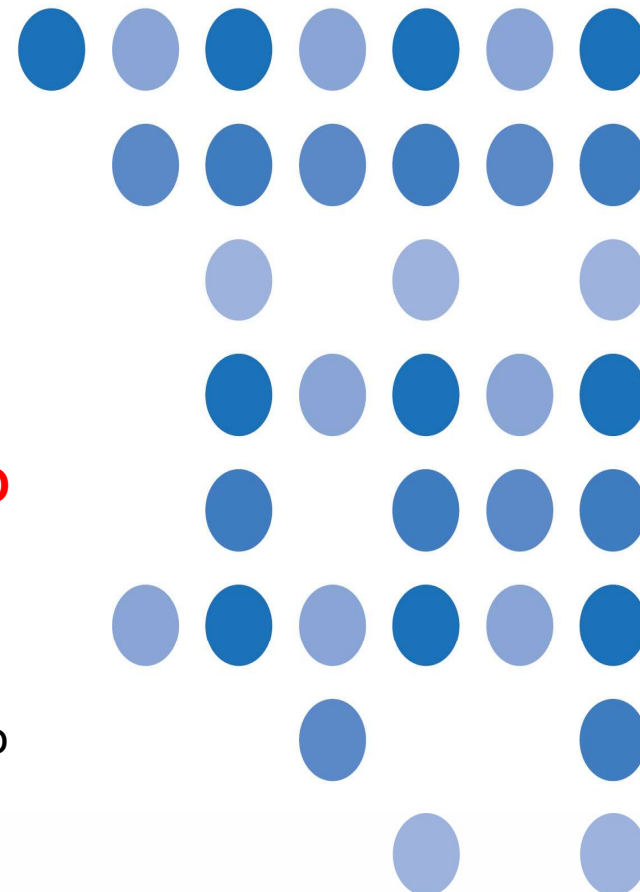


**LA MOVILIDAD EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN  
TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO**  
(Aprobación Definitiva Decreto 128/2019, de 30 de julio)

**JESÚS M<sup>a</sup> ERQUICIA OLACIREGUI**  
Responsable del Servicio de Ordenación del Territorio y Planeamiento  
GOBIERNO VASCO

**Diciembre 2020**

*Euskadi, auzolana, bien común*

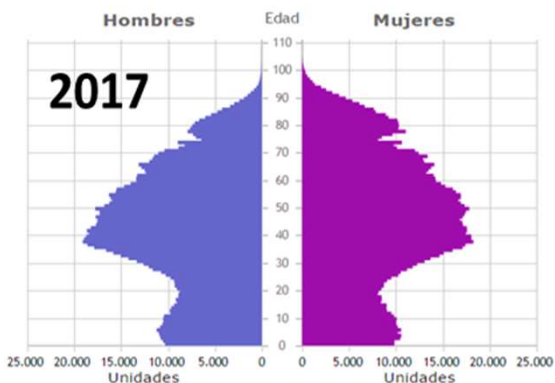
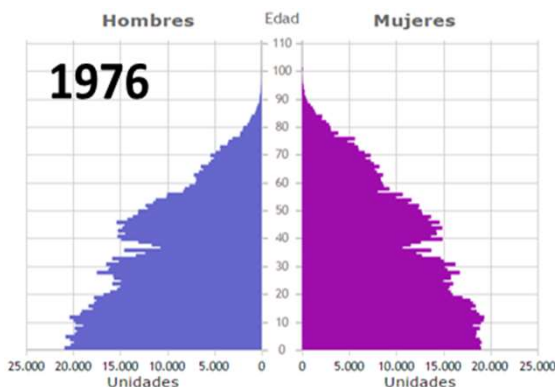


# El modelo territorial de las Directrices de 1997. Mapa síntesis



# Entronque socioeconómico, territorial y Cambio Climático

## Proyecciones demográficas 2017-2031

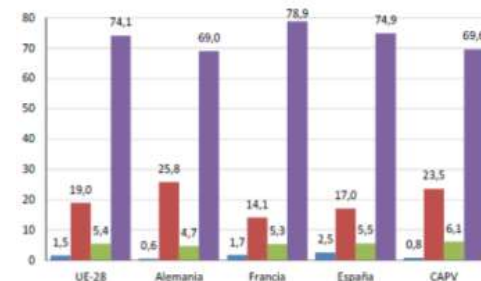


Ámbito Territorial	2017	2020	2026	2031
Álava	323.800	327.900	333.700	337.600
Bizkaia	1.137.300	1.132.000	1.119.200	1.109.500
Gipuzkoa	713.000	720.000	730.300	738.700
CAPV	2.174.100	2.179.900	2.183.200	2.185.800

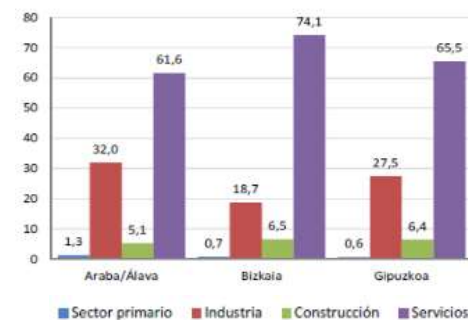
## Dependencia

Intervalo de edades	total	Porcentaje	Tasa de dependencia
			(P0-15+P65+)/P16-64 (%)
0-15	301.300	13,81%	<b>67,70%</b>
16-64	1.301.200	59,66%	
≥65	578.500	26,52%	

Composición del VAB por sectores en la CAPV y en Europa. 2015 (%)



Composición del VAB por sectores en los TT.HH. 2014 (%)



**Ascenso del nivel del mar**  
(finales del siglo XXI)

18-22cm (2050); 53-80cm (2100)

**Precipitaciones**  
Disminución

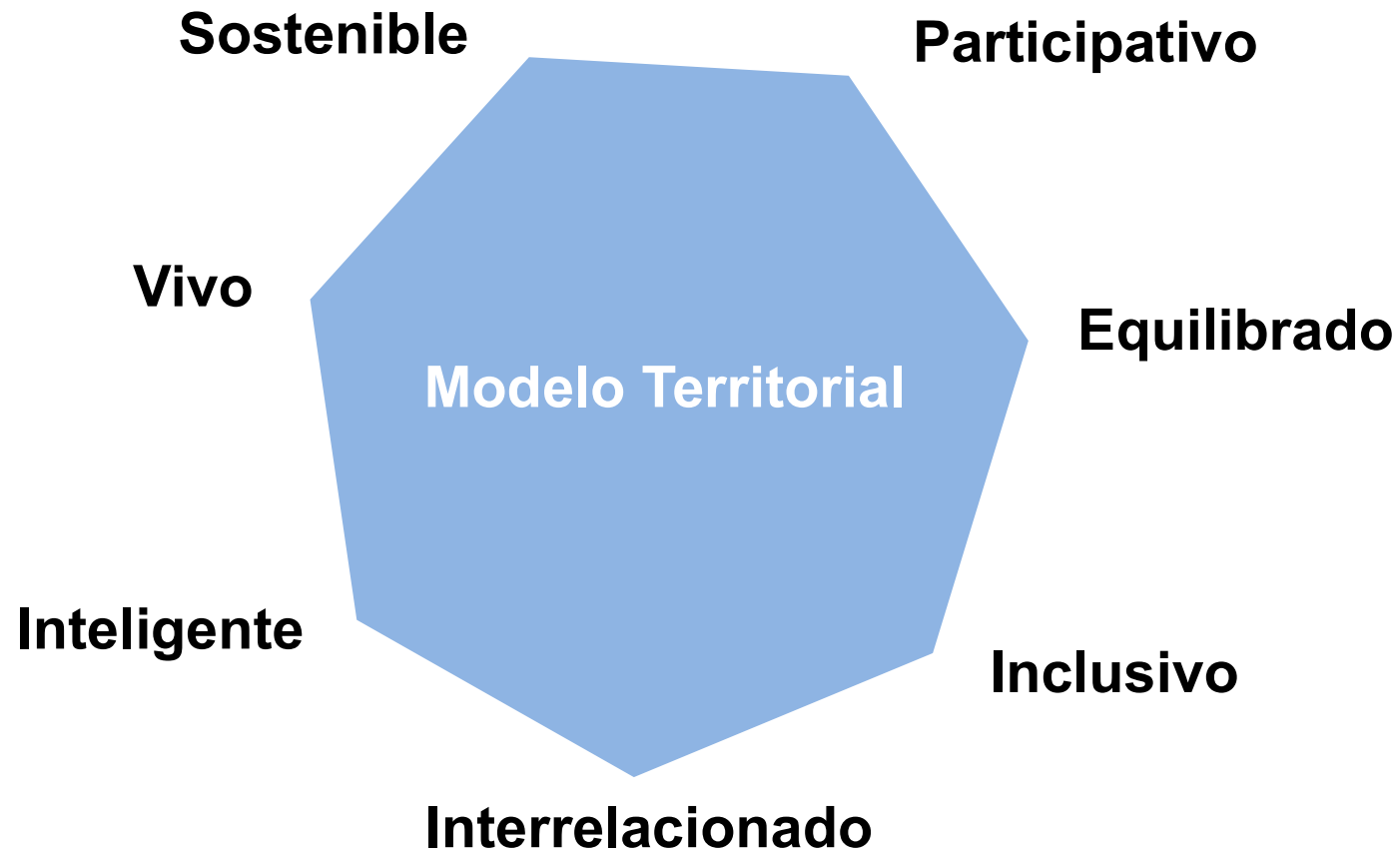
15%

**Temperaturas**  
Incremento

1,5º - 5º



## Bases del Modelo Territorial

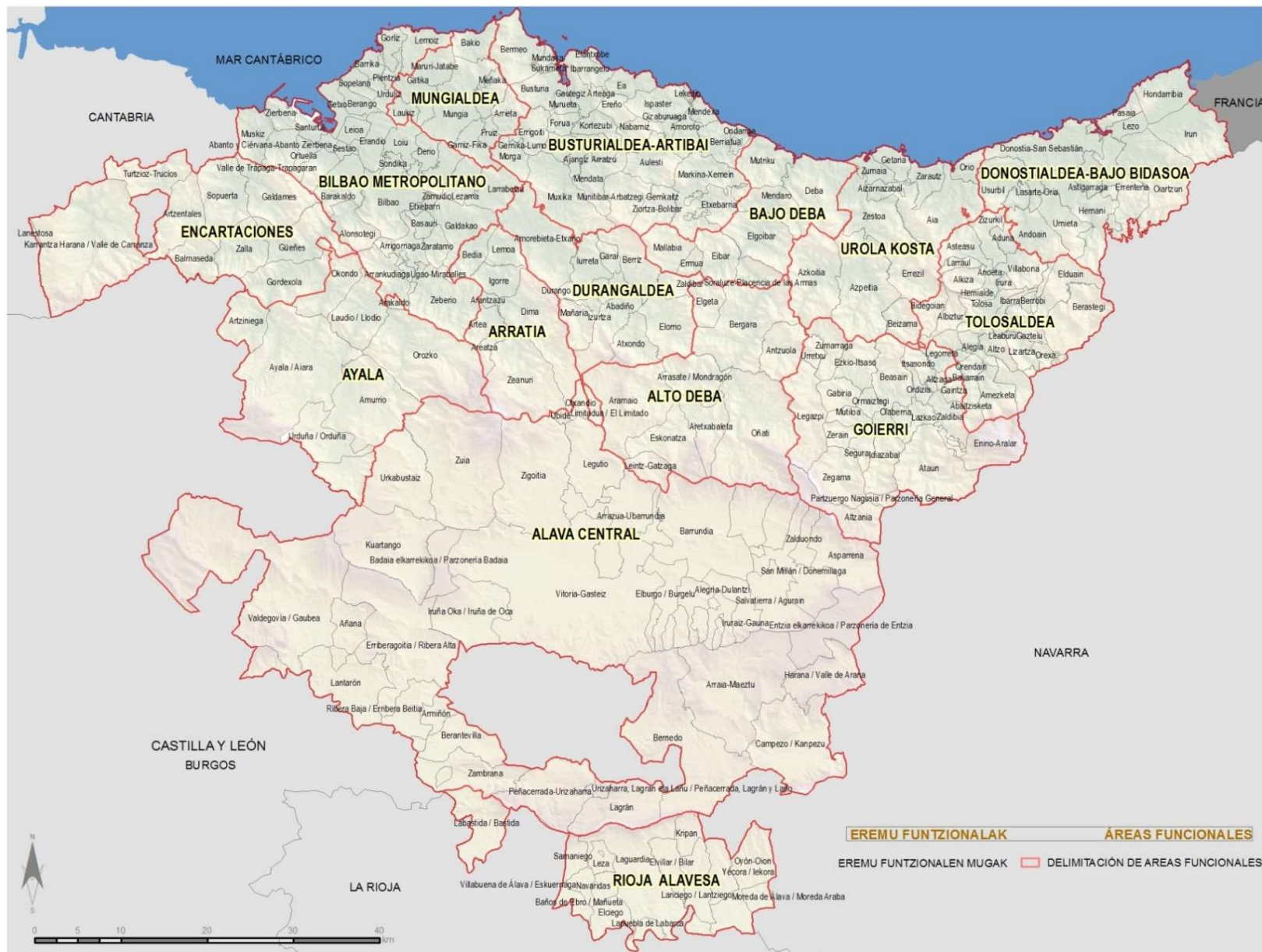




## **Modelo territorial: Elementos definitorios**

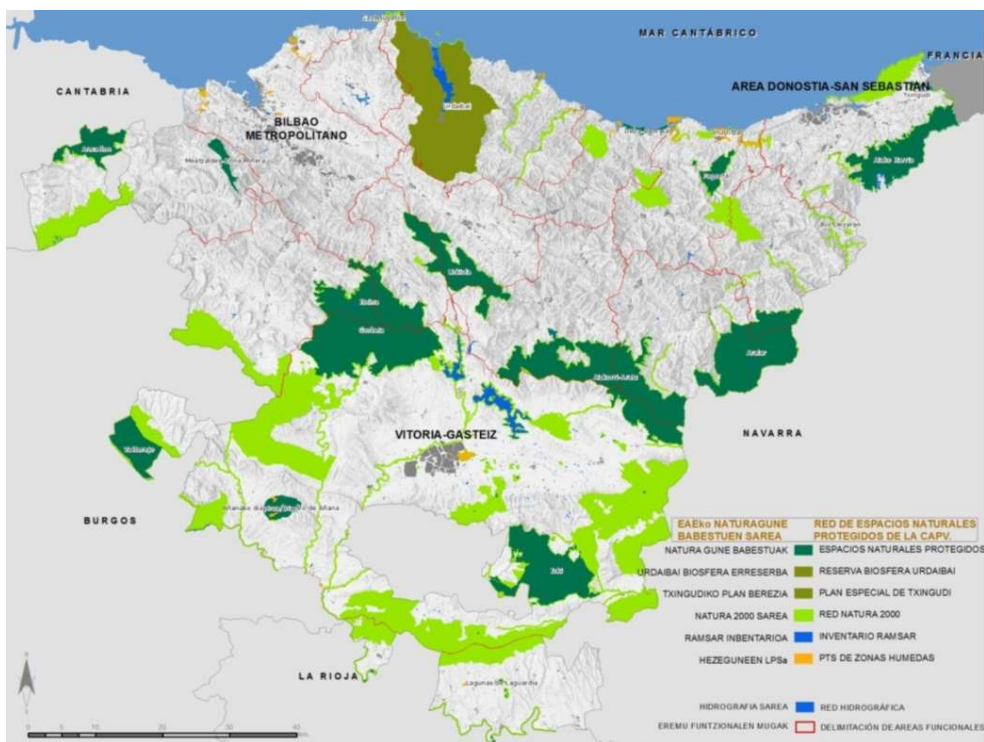
- I. MEDIO FÍSICO E INFRAESTRUCTURA VERDE**
- II. HÁBITAT RURAL**
- III. HÁBITAT URBANO**
- IV. PAISAJE, PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL, RECURSOS TURÍSTICOS**
- V. GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS**
- VI. MOVILIDAD Y LOGÍSTICA**
- VII. CUESTIONES TRANSVERSALES**
- VIII. GOBERNANZA**

# Delimitación de Áreas Funcionales

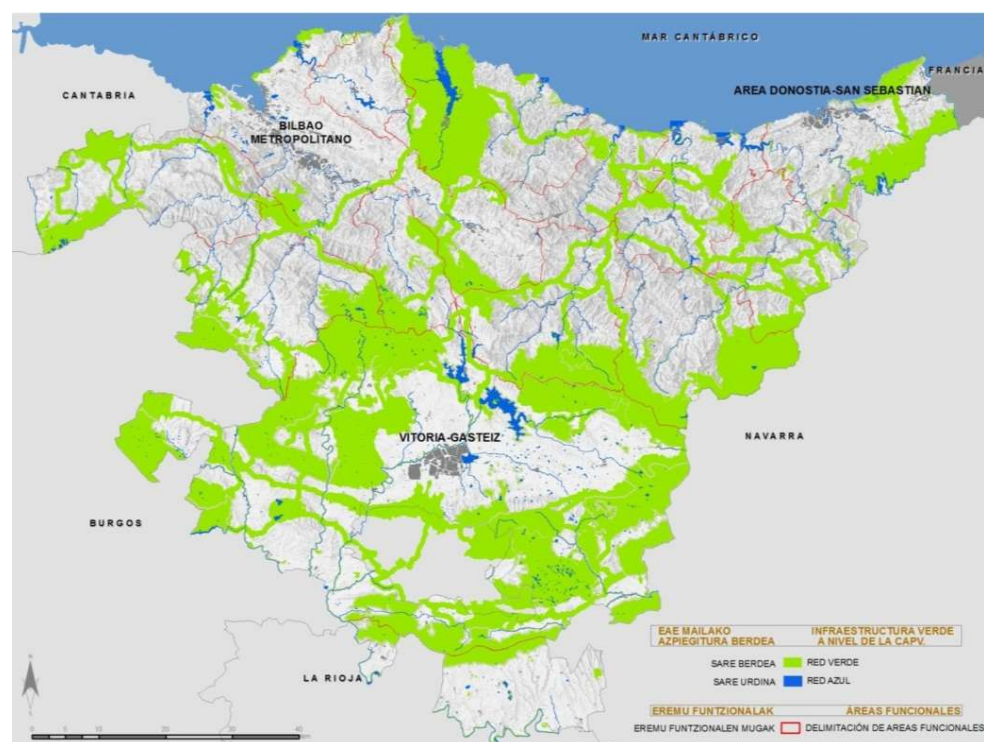


# Infraestructura verde

1997



2017



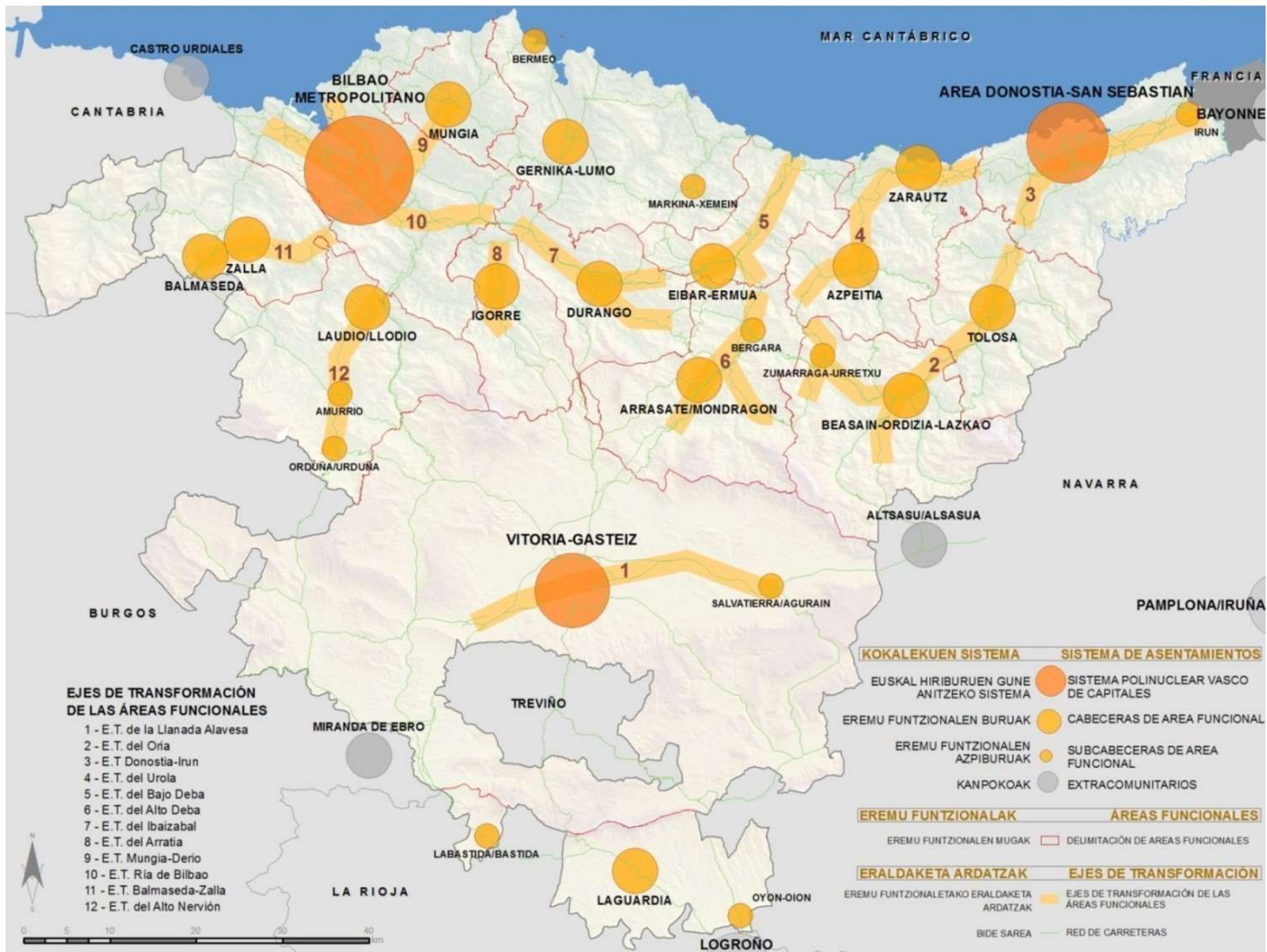


# **HÁBITAT URBANO**

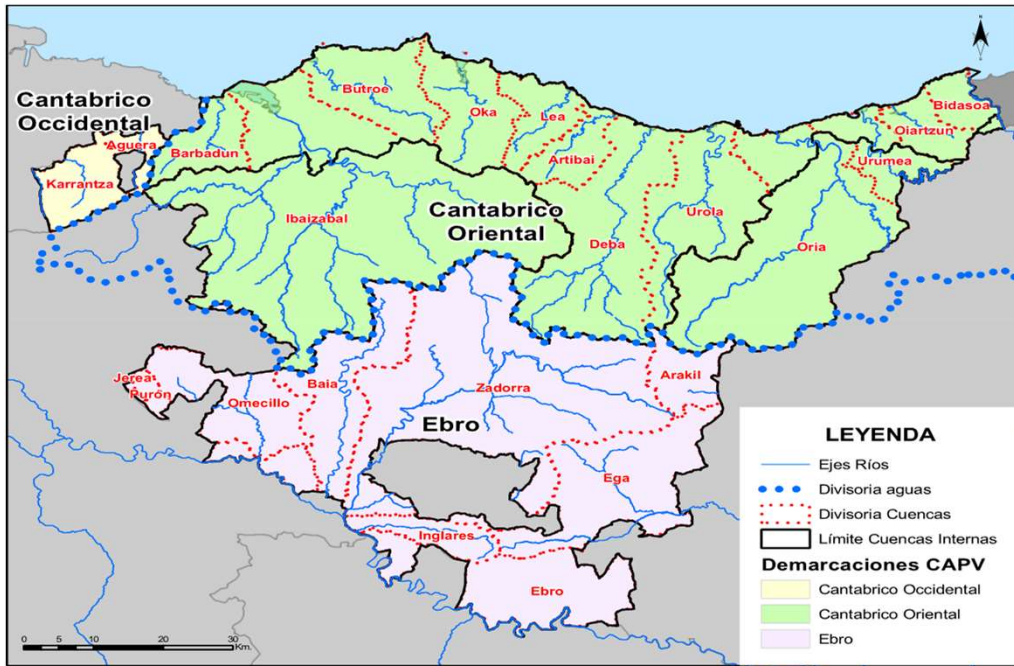
- 1.- Sistema Urbano del sistema polinuclear de capitales. La red de cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales y los ejes de transformación.**
- 2.- Regeneración Urbana.**
- 3.- Perímetro de crecimiento urbano.**
- 4.- Suelo de actividades económicas.**
- 5.- Cuantificación residencial.**
- 6.- Compatibilización de Planeamientos.**



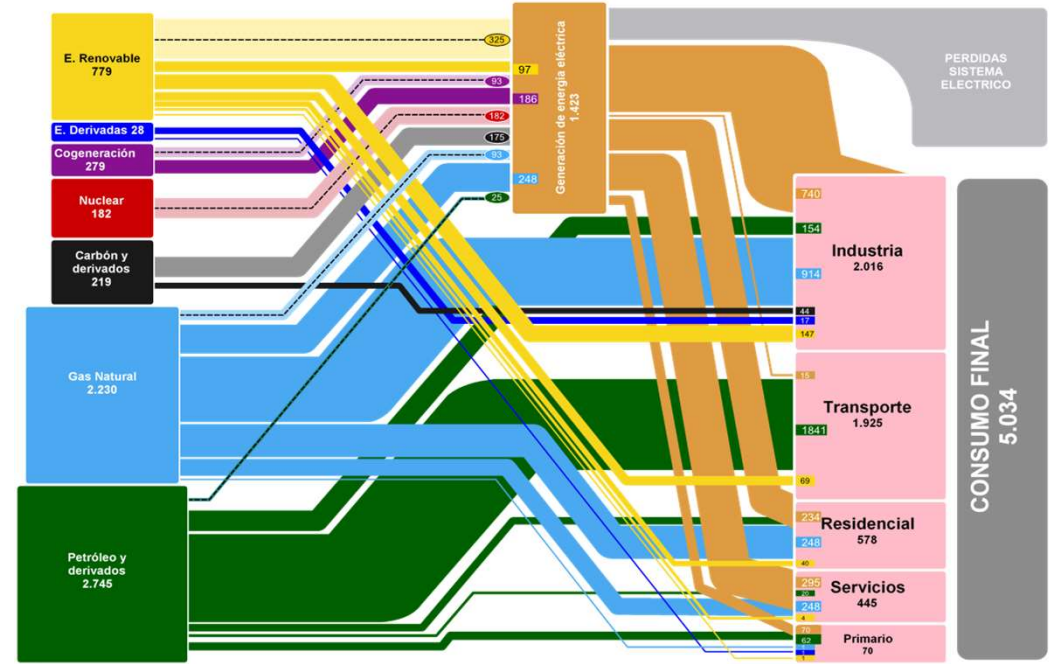
EAEko Lurralde Antolamendurako Gidalerroen Berrikuspena  
 Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV



# Gestión sostenible de los recursos: Agua, Energía, Economía Circular



Balance energético de Euskadi (2015)



Fuentes estimadas del mix de generación estatal

(Ktep) EUSKADI ENERGÍA – Datos energéticos 2015  
 EVE – Ente Vasco de la Energía



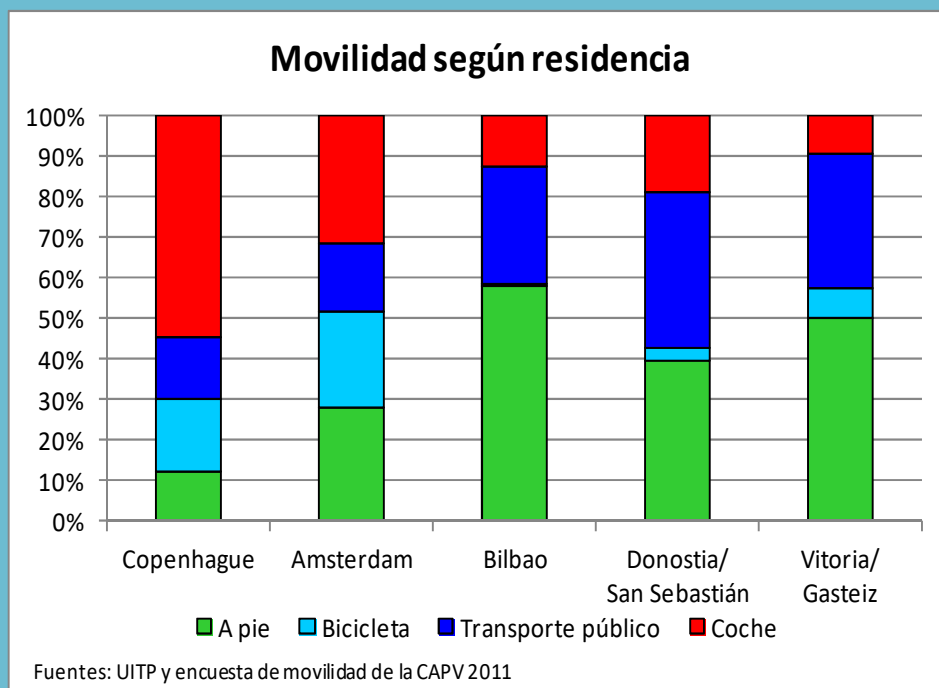


# Movilidad y Logística

- 1. Movilidad multimodal**
- 2. Movilidad peatonal y ciclista**
- 3. Movilidad viaria**
- 4. Movilidad y Logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria**

## Movilidad peatonal

***La movilidad peatonal es la principal forma de movilidad de las personas en la ciudad, y en este sentido, ésta ha de adecuarse para que dicha movilidad pueda producirse en condiciones de seguridad y de una manera atractiva.***



## Movilidad ciclista

*La bicicleta ha ido ganando terreno y protagonismo, especialmente a nivel local, frente a otros tipos de transporte, dado su carácter de medio de transporte blando, medioambientalmente sostenible, energéticamente eficiente y socialmente sano y equitativo.*



## Movilidad Peatonal y Ciclista

Los objetivos que se proponen en materia de movilidad peatonal y ciclista:

**1.- Promover la movilidad peatonal y ciclista, más allá del esparcimiento, como transporte público favoreciendo el uso cotidiano** e incidiendo sobre la actual distribución de los modos de transporte, sobre la base de criterios de seguridad, comodidad y conectividad.

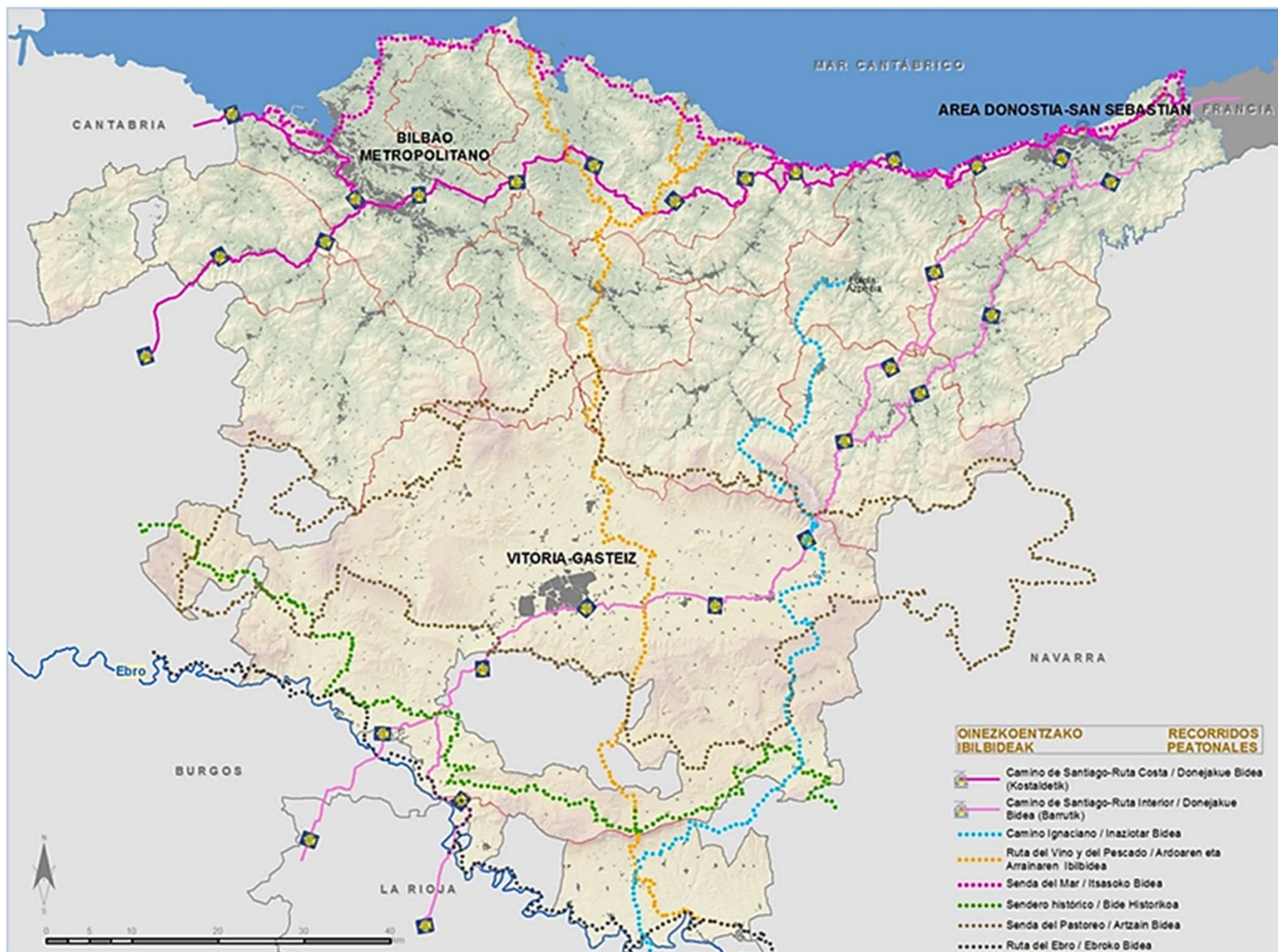
**2.-Posibilitar el acceso peatonal y ciclable a los ámbitos de residencia, trabajo, cuidado y ocio,** existentes y futuros, también desde los núcleos urbanos vecinos, y promover la intermodalidad.

**3.- Promover sendas urbanas peatonales, que pongan en valor el paisaje y la calidad de los desplazamientos.**

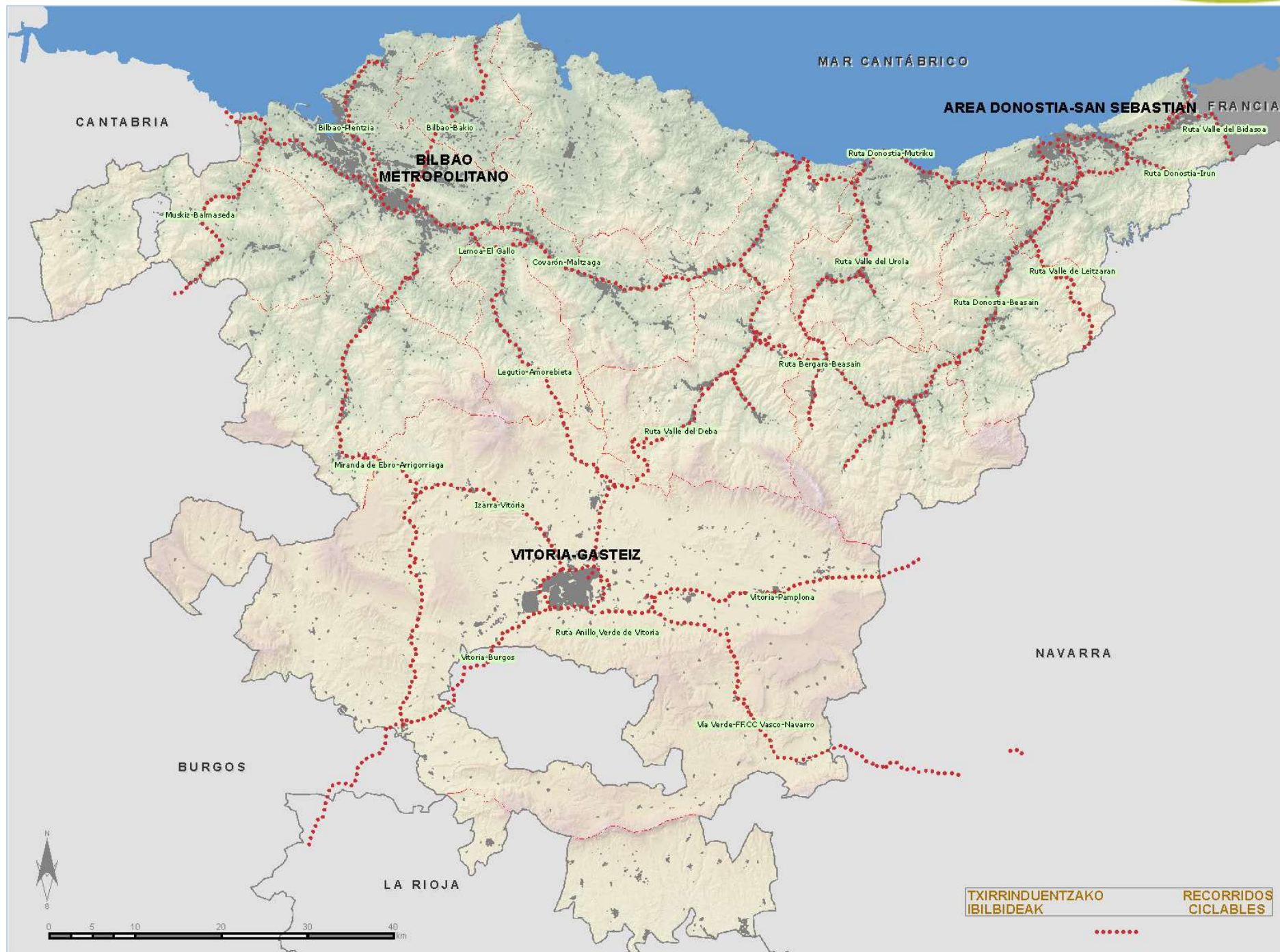
**4.- Vertebrar el territorio de la CAPV mediante una Red Vasca de Infraestructuras Ciclables** para el desarrollo de la movilidad no motorizada -peatonal y ciclable-interurbana e intercomarcal, que consolide los recorridos internos y las conexiones con las regiones colindantes.

5.- Consolidar y potenciar, especialmente en su paso por Euskadi, **el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Senda del Mar, la Ruta del Vino y el Pescado, el Sendero Histórico (GR-1 de Cataluña a Galicia), la Ruta del Pastoreo en Álava y el Camino Natural del Ebro.**

EAEko Lurralde Antolamendurako Gidalerroen Berrikuspena  
Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV



EAEko Lurralde Antolamendurako Gidalerroen Berrikuspena  
Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV



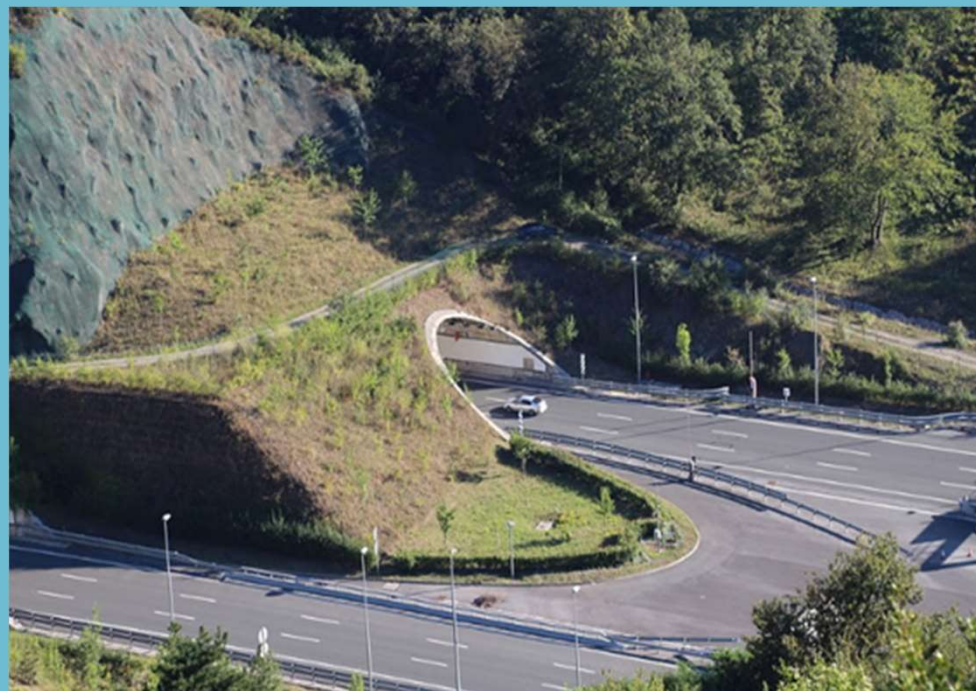


## Movilidad viaria

***La concepción de las DOT vigentes, con la definición de un modelo que debía de desarrollarse por las administraciones de carreteras tanto a nivel de trazado, como de funcionalidad, como de horizonte temporal, ha sido acertada. Puede empezar a considerarse que al margen de mejora de trazados, la ejecución de alguna carretera variante de población y el inevitable mantenimiento, el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente culminado.***

Estructurar el sistema viario en los siguientes tipos de conexiones:

- a) Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
- b) Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
- c) Interconexiones de las Áreas Funcionales.
- d) Recorridos de interés paisajístico.



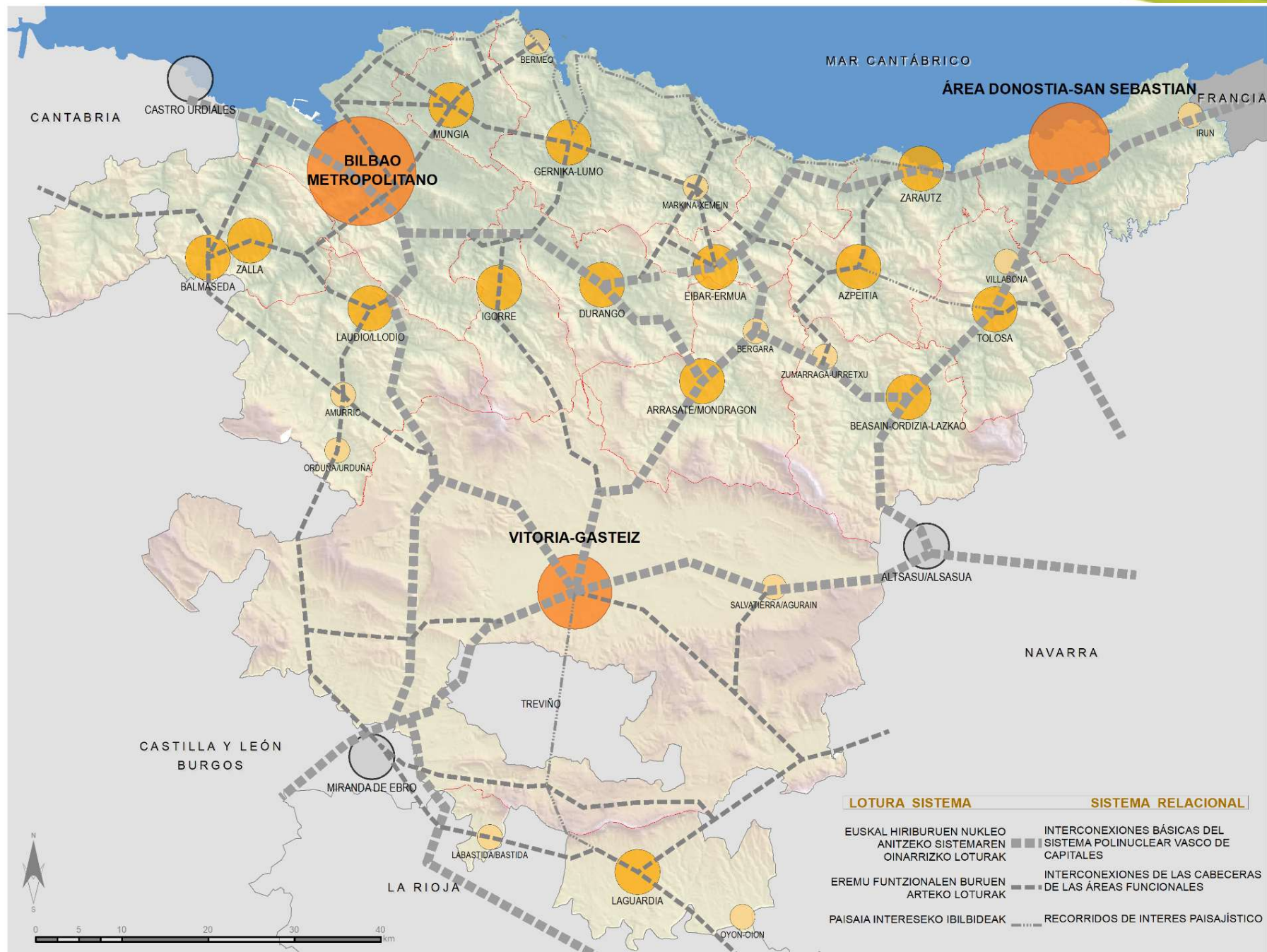


## Movilidad Viaria

Los objetivos que se proponen en materia de movilidad viaria son:

- 1.- Velar por una movilidad viaria sostenible** en las vertientes ambiental, económica y social.
- 2.- Considerar mayormente culminada la planificación de carreteras de la CAPV,** al margen de propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento Territorial Parcial o Sectorial además de la gestión acorde que se requiera en su condición de infraestructura de carácter transeuropeo.
- 3.-Dar respuesta integrada a los daños medioambientales generados por el transporte de mercancías por carretera** para grandes distancias.

**EAEko Lurralde Antolamendurako Gidalerroen Berrikuspena**  
**Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV**



## Movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria

*Se propone una mayor conectividad exterior de nuestro territorio y la generalización de los sistemas de movilidad sostenible como factores críticos para la competitividad de las actividades económicas y para la cohesión y el equilibrio del territorio. Se debe hacer viable un sistema de transporte colectivo eficaz y atractivo que interconecte los diversos nodos y ejes a fin de configurar una red urbana altamente interrelacionada.*

*Asimismo y como reto del País Vasco se propone su conversión en nodo logístico para el transporte internacional de mercancías, integrado por los puertos de Bilbao y Pasaia, el Sistema Aeroportuario, y la red de plataformas logísticas compuesta por Jundiz-Foronda, Arasur y Lezo-Gaintxurizketa.*





## Movilidad y Logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria

Los objetivos que se proponen en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria son:

**1.- Potenciar la conectividad exterior e interior a través de la red transeuropea de transporte ferroviario de alta velocidad** y su acceso a las ciudades, puertos, aeropuertos y plataformas logísticas.

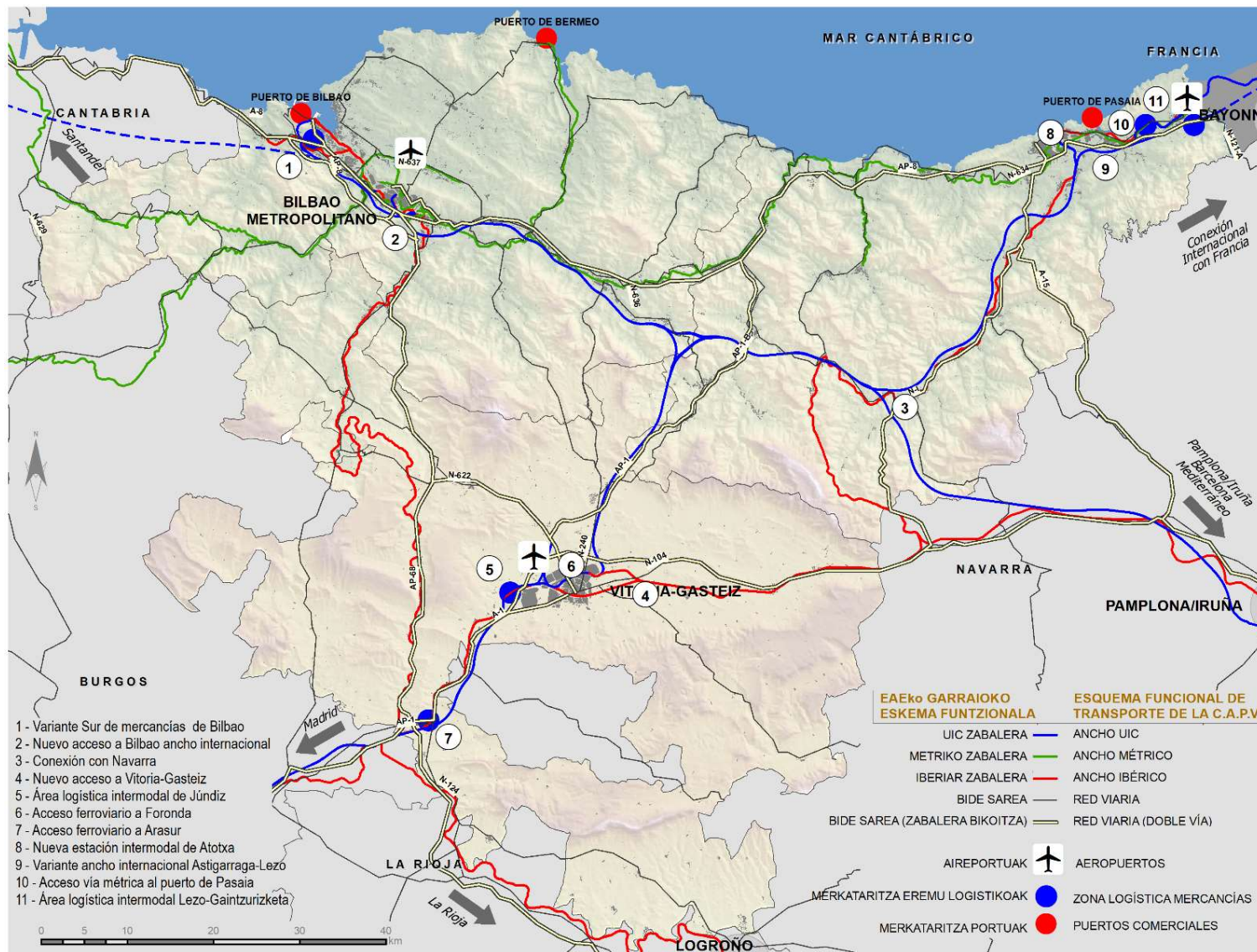
**2.- Consolidar el papel preponderante que tiene la movilidad y logística ferroviaria** dentro de un sistema intermodal integrado y en el marco de una movilidad sostenible.

**3.- Fortalecer el sistema de puertos de la CAPV y la relación puerto-entorno urbano.**

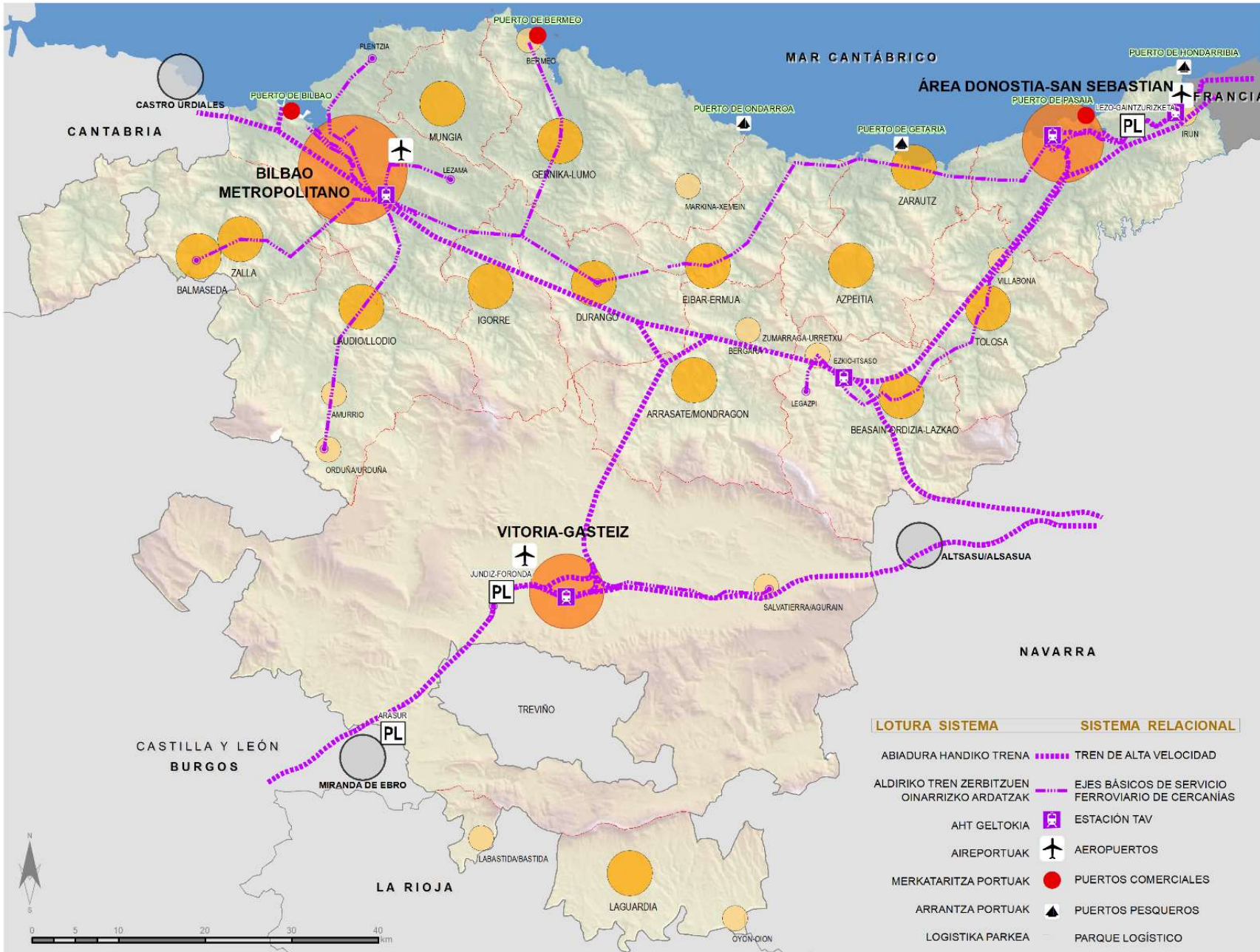
**4.- Potenciar el Sistema Aeroportuario Vasco** optimizando sus posibilidades.

**5.- Promover el potencial del País Vasco como nodo logístico europeo** para el transporte internacional de mercancías, a través de la combinación de los distintos modos de transporte, y sobre la base de una red de plataformas logísticas.

# Esquema funcional del transporte



EAEko Lurralde Antolamendurako Gidalerroen Berrikuspena  
 Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV





# Cuestiones transversales

## Artículo 19.- Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad

1. Tener en cuenta las cuestiones transversales que inciden en el territorio: accesibilidad universal, perspectiva de género, cambio climático, salud, euskera e interrelación territorial.
2. Promover en atención a las cuestiones transversales, un modelo de ciudad denso, complejo en cuanto a la mezcla de usos, y cohesionado socialmente.



## CUESTIONES TRANSVERSALES.- ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

*La accesibilidad universal, la igualdad de oportunidades y el diseño para todas las personas, como cuestión transversal, afectan y deben de ser interiorizados por la planificación territorial y urbanística*



## Accesibilidad universal

Los objetivos en materia de accesibilidad universal:

1.- Promover la consecución de la **accesibilidad universal** o integral en todos los espacios de la vida de las personas: vivienda, entorno urbano, medio rural, equipamientos y dotaciones, transporte y movilidad.

2.- Promover la premisa de la **igualdad de oportunidades**, o la ausencia de toda discriminación por motivo de o por razón de discapacidad y la adopción de medidas positivas al respecto.

3.- Recoger el concepto de **diseño universal o diseño para todas las personas**, desde las fases iniciales de la planificación o proyectación.



## CUESTIONES TRANSVERSALES.- LA SALUD

*Las decisiones en la planificación territorial y urbana cambian los entornos, afectan a los lugares donde vivimos y trabajamos, a la forma de desplazarnos o a qué dedicamos el tiempo de ocio, siendo todos ellos factores que **determinan la salud de las poblaciones**. Por ello es necesario su análisis y seguimiento, la consideración de la **equidad** en los procesos de planeamiento, la participación comunitaria y el desarrollo de instrumentos que faciliten su visibilización desde las etapas más tempranas de la planificación.*

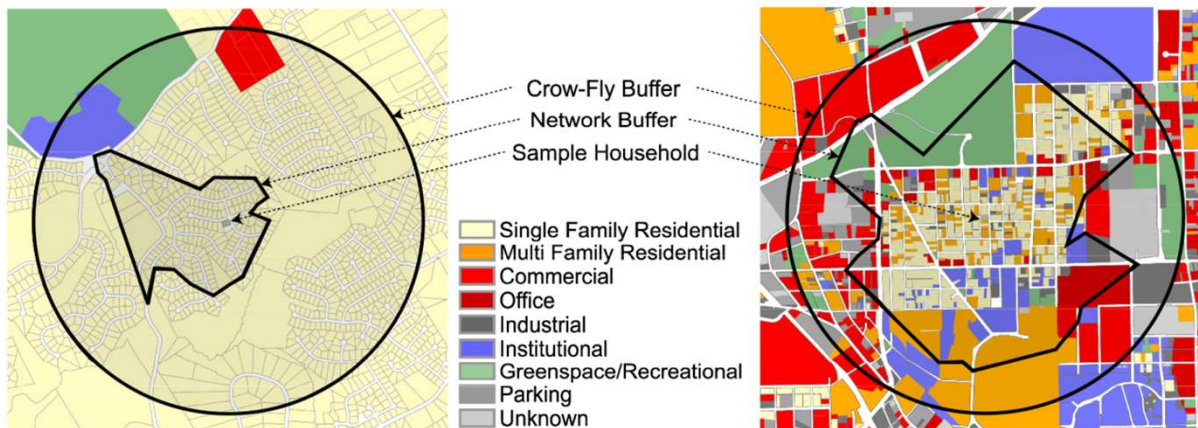


## CUESTIONES TRANSVERSALES. LA SALUD

### ESTADO DE LA CUESTIÓN

- **A lo largo de la historia, la planificación y el urbanismo han ido proponiendo y diseñando medidas que han ayudado a superar grandes retos de salud**, como las epidemias de cólera que asolaron Europa durante el siglo XIX y la tuberculosis durante el siglo XX. La disminución de la densidad demográfica para evitar el hacinamiento humano, la construcción de redes de alcantarillado o de espacios verdes, la mejora de las condiciones de habitabilidad de las viviendas (luminosidad, aireación, cuartos de baño) han sido elementos que han contribuido a la mejora de la salud.
- **En los comienzos de este siglo XXI, los retos para la Salud Pública han cambiado y hoy nos enfrentamos a epidemias de enfermedades no transmisibles y crónicas como el cáncer, enfermedades cardiovasculares, diabetes, obesidad, asma o enfermedades mentales.**

## SALUD. Movilidad activa

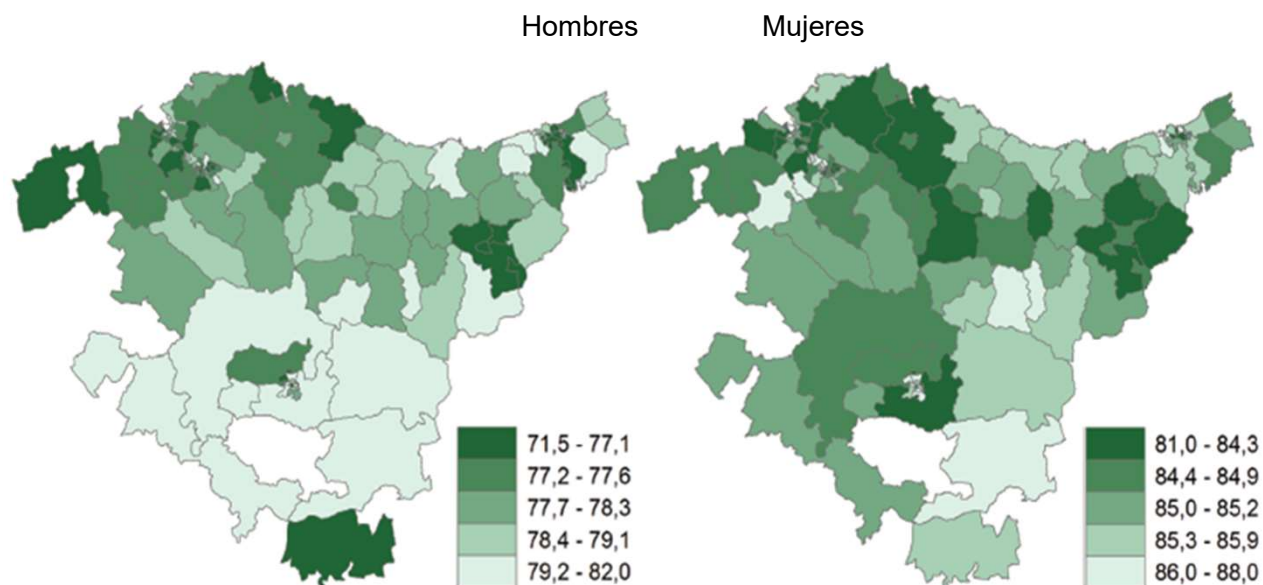


La **decisión de ir a pie** o tomar un medio de transporte motorizado para desplazarse repercute en la salud de la ciudadanía

**Actividades existentes a 1 km de distancia.**

**CIUDAD DESCONEXA Y CIUDAD CONEXA**

Figura 1. Esperanza de vida al nacimiento en zonas básicas de salud CAPV, 2006-2010

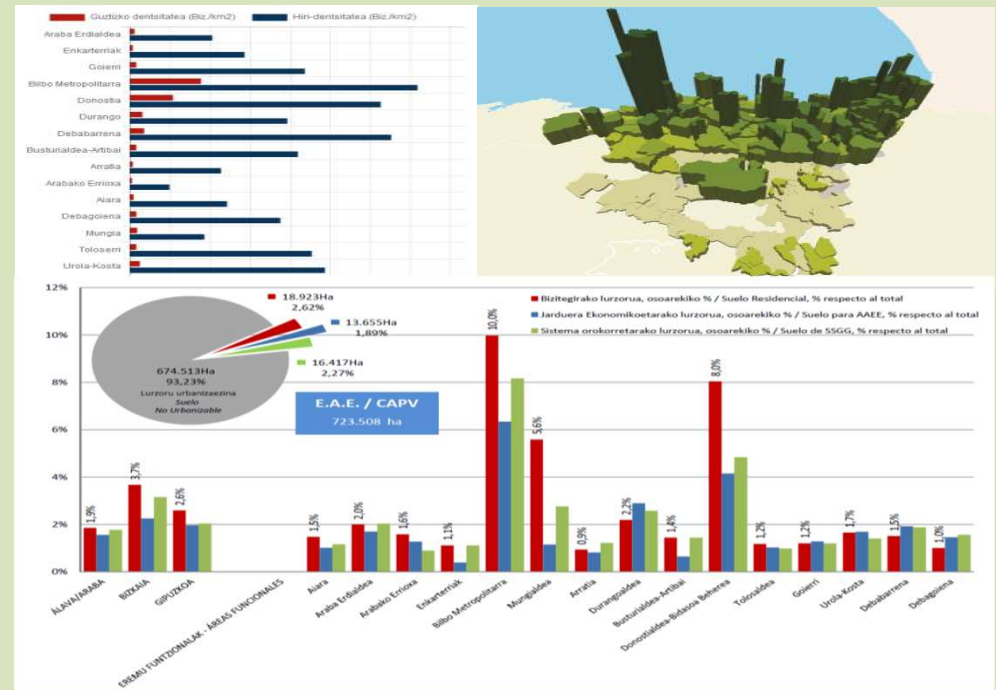


## IV.- GOBERNANZA

**La acción humana sobre el territorio precisa ser medida y evaluada de cara a poder adoptar las medidas oportunas. Para ello resulta necesario incluir sistemas de seguimiento y evaluación en todos los instrumentos de ordenación territorial y dotarse de una batería de indicadores adecuados.**

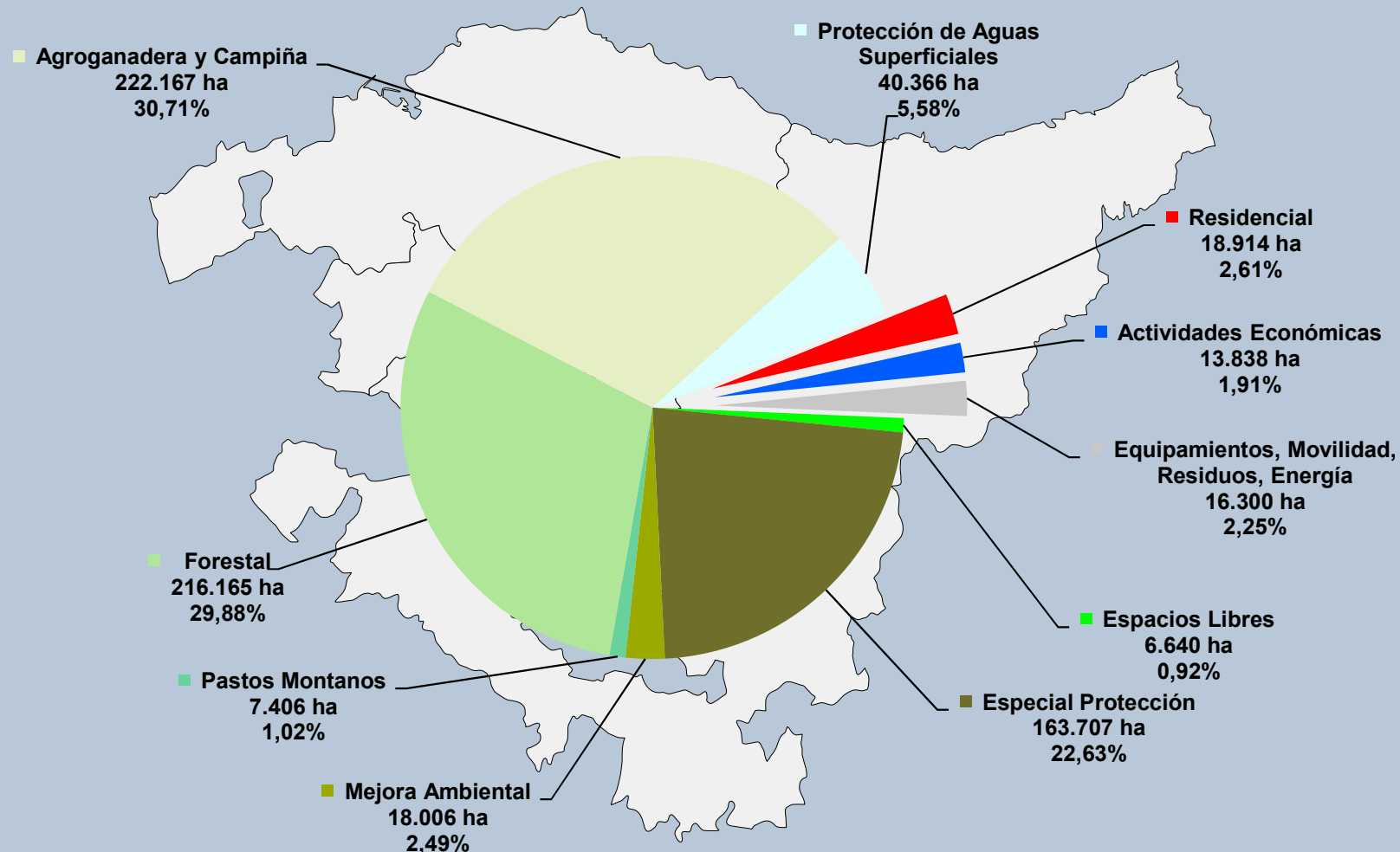
### INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL Y URBANA

1. Modelo territorial. Calificación del suelo.
2. Densidad de Población.
3. Modelo Urbano.
4. Previsión de Vivienda Planeamiento.
5. Densidad de Vivienda.
6. Artificialización del Suelo



# INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL Y URBANA

## 1.- Modelo territorial. Calificación del suelo

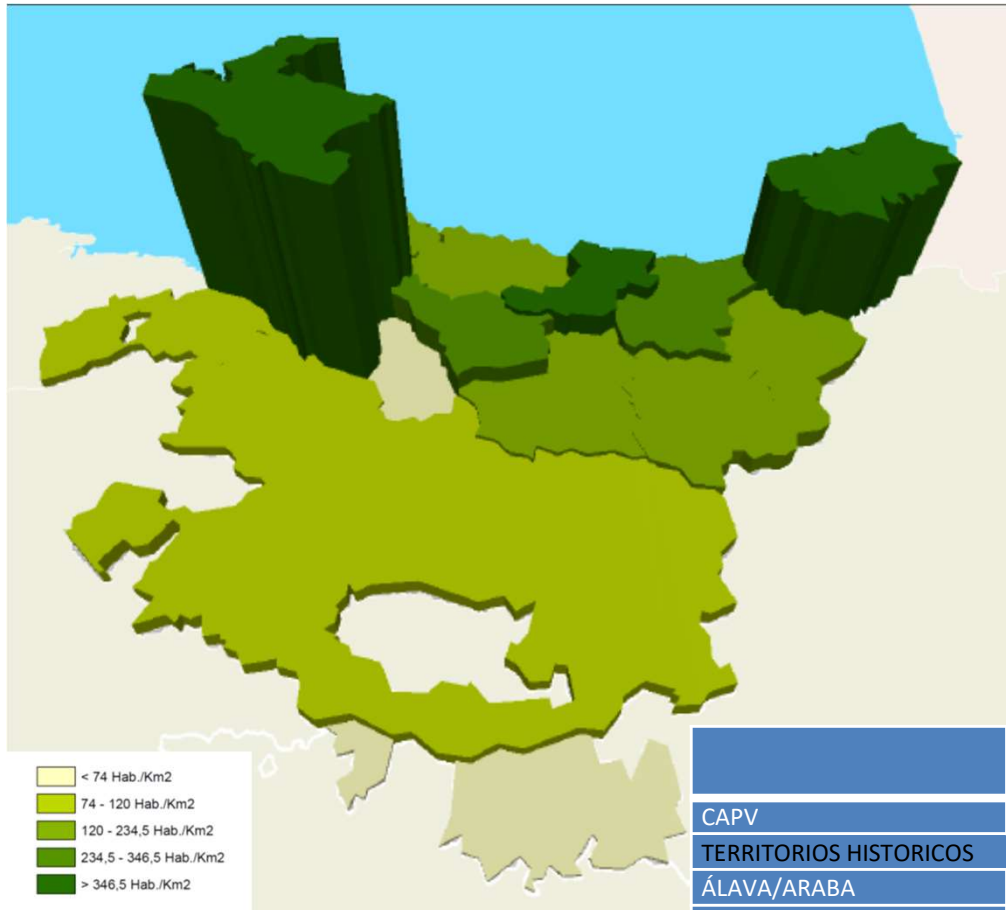


# 2. DENSIDAD DE POBLACIÓN

Relaciona la población y la superficie del ámbito en cuestión (hab/Km2)

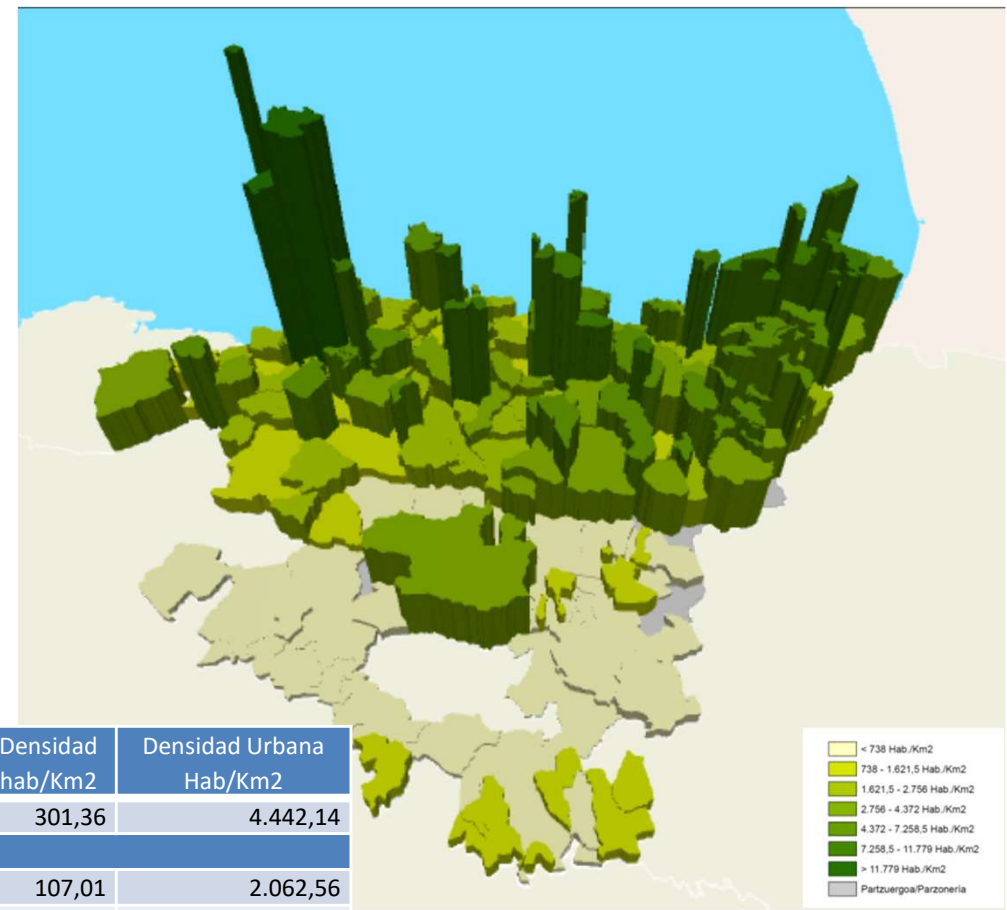
## DENSIDAD DE POBLACIÓN

Totalidad del suelo del ámbito estudiado



## DENSIDAD URBANA

Suelo calificado (urbano+urbanizable)

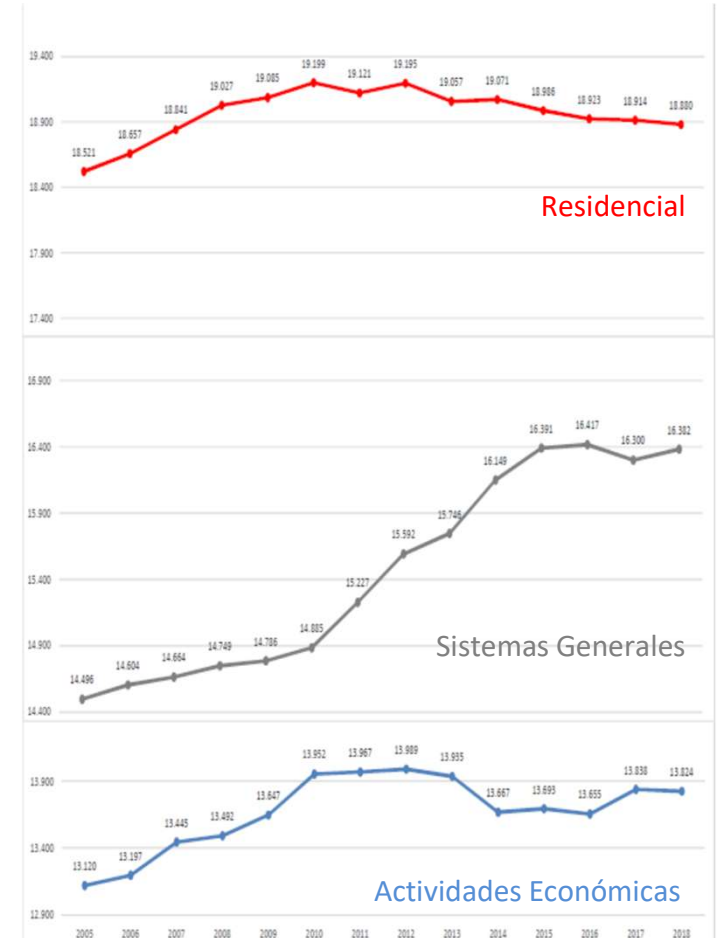
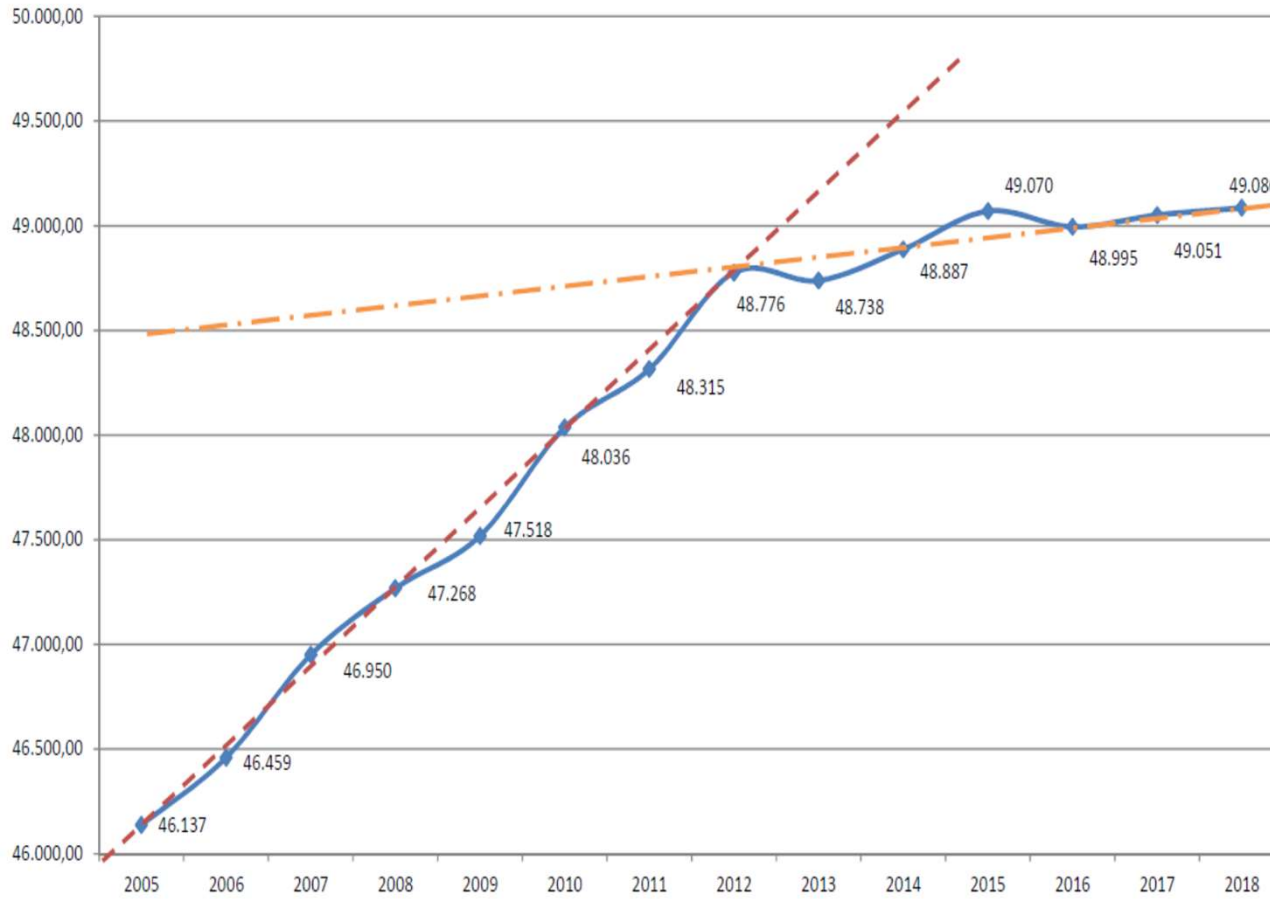


	Densidad hab/Km2	Densidad Urbana Hab/Km2
CAPV	301,36	4.442,14
<b>TERRITORIOS HISTORICOS</b>		
ÁLAVA/ARABA	107,01	2.062,56
BIZKAIA	517,93	5.652,05
GIPUZKOA	361,04	5,443,31

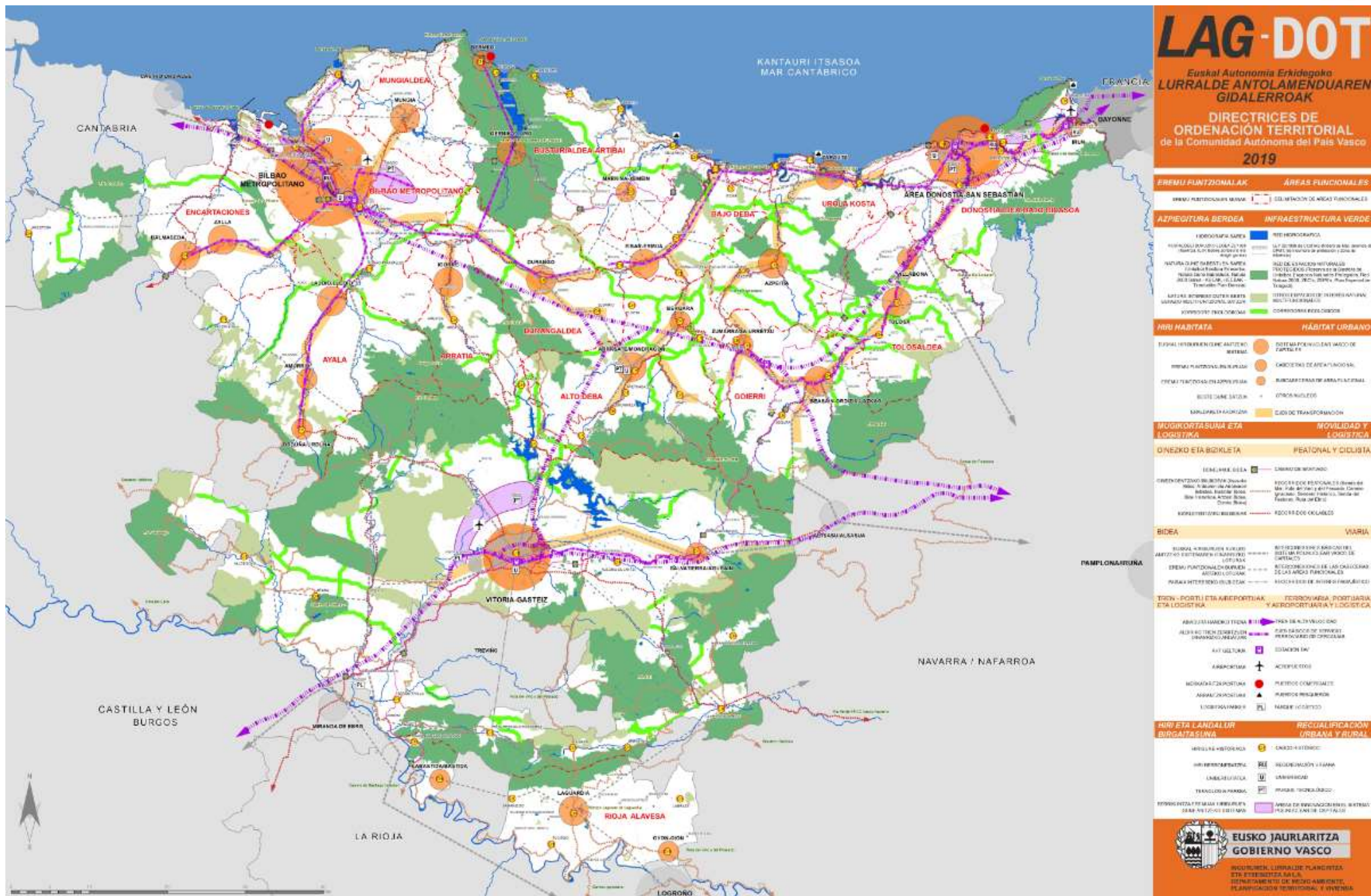
<b>CAPITALES</b>		
BILBAO	8.445,68	17.686,66
DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN	2.967,03	7.639,95
VITORIA-GASTEIZ	882,43	3.721,42



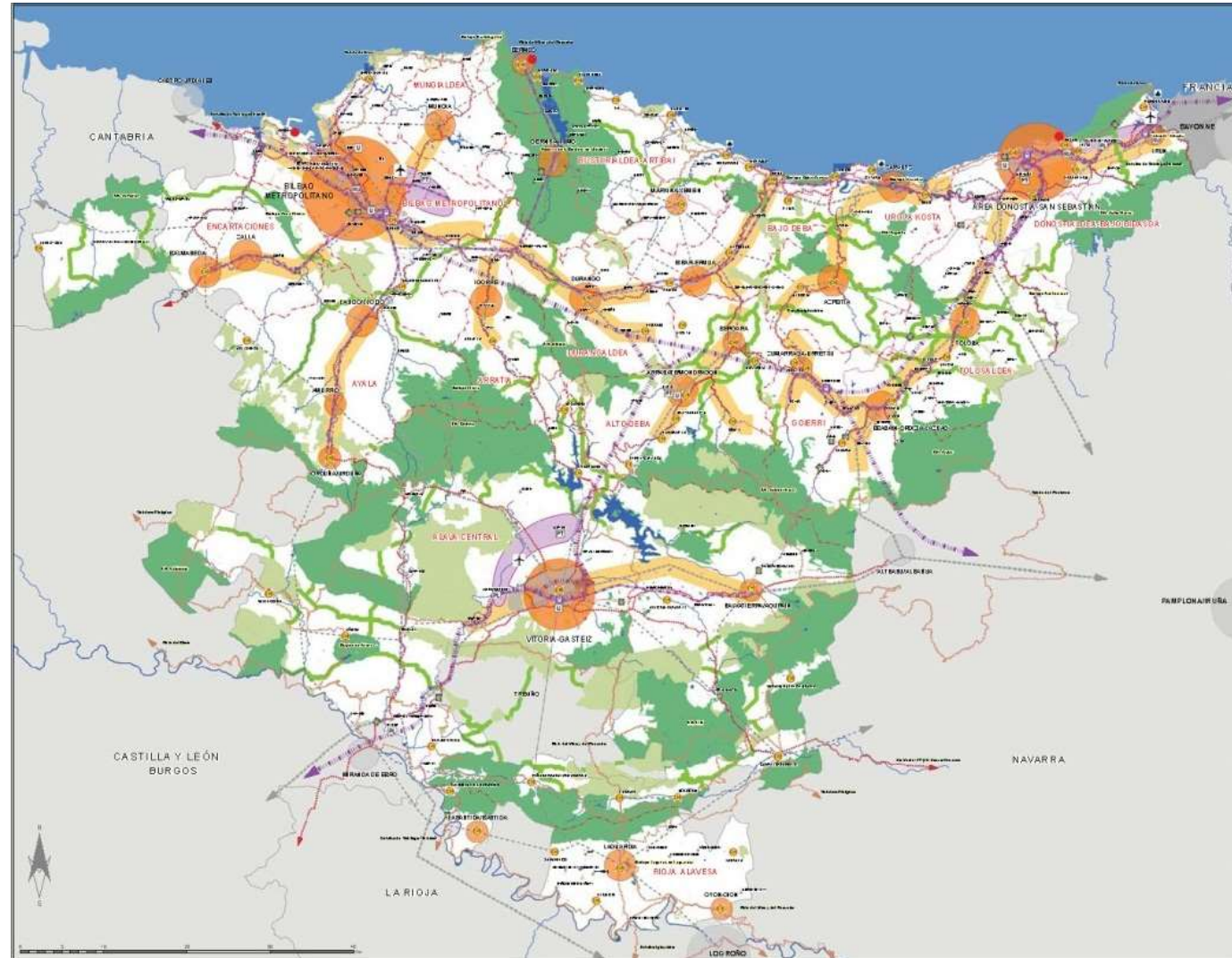
# 6. ARTIFICIALIZACIÓN DEL SUELO / CALIFICACIÓN



EAEko Lurralde Antolamendurako Gidalerroen Berrikuspena  
 Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV



# Evolución del modelo territorial





# MILA ESKER

<https://www.euskadi.eus/directrices-de-ordenacion-territorial-dot/web01-a3lurral/es/>