LAGen BERRIKUSPENAREN HASIERAKO ONESPENARI DAGOKIONEZ AURKEZTUTAKO ALEGAZIOARI EMANDAKO ERANTZUNA.
CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN PRESENTADA A LA APROBACIÓN INICIAL DE LA REVISIÓN DE LAS DOT.

Alegazio zenbakia: Alegación nº:	**21**
Nork aurkeztu du: Presentada por:	Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Desarrollo Económico y Territorial
Aurkezte-data: Fecha de presentación:	2 de mayo de 2018

0.- Consideración inicial

Al respecto de la alegación presentada y en el contexto de concertación administrativa del documento de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial, se ha mantenido una reunión de trabajo entorno a la alegación el día 18 de junio de 2018 entre la Dirección de Dirección de Infraestructuras de la Diputación Foral de Bizkaia y la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana del Gobierno Vasco.

A. Contenido resumido de las aportaciones y contestación a las mismas.

Cabe iniciar agradeciendo la alegación presentada en lo que supone un esfuerzo y un interés de cara a disponer de un documento de Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV que recoja todas las sensibilidades y aúne el máximo consenso.

1. Se indica que en el documento inicialmente aprobado se ha incorporado la propuesta realizada en su día por el Departamento de Desarrollo Económico y Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia durante el trámite del documento de Avance, en relación con dos aspectos del "Sistema Urbano- Los Ejes de Transformación":

a) El cambio de trazado del ecobulevar previsto para el Eje de transformación del Arratia, entre Artea y Areatza, redirigiéndolo de la N-240 a la BI-3530.

b) La inclusión de medidas de financiación de los Ejes de transformación en los correspondientes PTP, como determinación vinculante incluida en el artículo 9 de las Normas de aplicación: "Directrices en materia de Ejes de Transformación".

Contestación:
No existen aspectos que deban ser objeto de valoración.

2. Se señala en cambio que, en relación con el "Sistema relacional de las DOT (Apartado 9, Movilidad y logística), el documento sigue suscribiendo el modelo de las DOT de 1997

En este sentido, se insiste en la solicitud de modificación de la redacción del párrafo incluido en el apartado "II. Objetivos". En relación con la frase incluida en dicho párrafo: "*considerar mayormente culminado el mapa de carreteras de la CAPV*", se propone que se clarifique que la misma se refiere al "modelo de carreteras planificado"; con el fin de evitar interpretaciones subjetivas de dicha frase.

Contestación:
La consideración efectuada en el documento aprobado inicialmente se refiere tanto a que ya se han desarrollado las principales propuestas hasta ahora planificadas de acuerdo con el modelo territorial definido en las Directrices de Ordenación Territorial vigentes, como al hecho de que también se considera que dicha red estructural viaria se encuentra en gran medida ya completada.

El contexto del texto cabe situarlo en el propio modelo territorial de la revisión de las DOT, en el que la movilidad sostenible se engarza con la ordenación del medio físico o la infraestructura verde, con la incidencia en las estrategias de regeneración urbana y del perímetro de crecimiento urbano, con la gestión sostenible de los recursos (agua, energía y economía circular), así como con las cuestiones transversales (cambio climático, perspectiva de género, etc.).

A la vista de la alegación presentada procede su aceptación en los términos de incorporar en dentro del capítulo 9.3 Movilidad viaria, en la redacción del punto 2 del apartado II. Objetivos el siguiente literal:

> "*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";*

El cambio implica modificar la redacción de la frase inicial del apartado 9.3. Movilidad Viaria y del apartado VI.c del capítulo 3-Modelo territorial. Elementos definitorios.

3. Se indica que en las Directrices Territoriales incluidas en el apartado de Movilidad Viaria (artículo 26) se ha incorporado en el documento inicialmente aprobado la definición pormenorizada del esquema de conexiones viarias de cada uno de los ejes, según el esquema definido en las "Directrices Particulares. Carreteras" de las DOT de 1997. Se señala al respecto que se han olvidado parte de las actuaciones recogidas en el mismo.

Se propone en este sentido o bien volver a la redacción más generalista del documento anterior (noviembre de 2016), o bien incorporar todas las conexiones relacionadas en las referidas Directrices.

Contestación:

Siguiendo lo señalado por la alegación y entendiéndose necesaria una referencia a la composición del sistema urbano que recoge la Movilidad Viaria, se ha revisado la relación de conexiones debiéndose incorporar las siguientes precisiones en el artículo 26.- Directrices en materia de movilidad viaria:

1.a) Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales

(…)
5.- San Sebastián – Pamplona ~~(A-1, AP-15)~~ ***(A-15)***
6.- San Sebastián con Bayona, Burdeos y París ~~(A-63)~~ ***(AP-1 y A-63)***

1.c) Interconexiones de las Áreas Funcionales de acuerdo con los siguientes itinerarios:

1. *Durango - Arrasate - Bergara - Beasain.*
2. *Plentzia - Elgoibar.*
3. *Amorebieta - Igorre - Vitoria-Gasteiz.*
4. *Corredor del Kadagua.*
5. *Derio - Mungia - Bermeo.*
6. *Amorebieta - Gernika.*
7. *Balmaseda - Muskiz.*

8. Azpeitia Azkoitia con Elgoibar, con Zarautz y con Zumárraga.
9. Llodio - Orduña - Miranda de Ebro.
10. Zambrana - Labastida - Laguardia - Logroño.
11. Vitoria-Gasteiz - Amurrio - Balmaseda.
12. Vitoria-Gasteiz con Campezo y con Valdegovía.
13. Zambrana - Peñacerrada - Bernedo - Campezo.
14. Laguardia - Campezo.

C. CONCLUSIÓN.

Como conclusión, debe destacarse el grado de interés mostrado a través de las aportaciones y reflexiones realizadas, las cuales contribuirán a enriquecer el contenido del documento. Se agradece por lo tanto la participación en la elaboración del mismo y se espera que siga manteniéndose a lo largo de las sucesivas fases de tramitación del documento.

Como consecuencia de la alegación presentada se introducirán en el documento las siguientes precisiones:

I.- Objetivo 2 del capítulo 9.3 Movilidad viaria:

- Se modifica la redacción del 2º objetivo del apartado 9.3. Movilidad Viaria (página 212 del documento aprobado inicialmente):

  "*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";*

- Se modifica la redacción de la frase inicial del apartado 9.3. Movilidad Viaria (página 211):

  *"La concepción de las DOT de 1997, con la definición de un modelo que debía 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, **la planificación** de carreteras de la CAPV está mayormente **culminada**."*

- En la medida en que esta frase inicial se reproduce en el apartado VI.c del capítulo 3-Modelo territorial. Elementos definitorios, se modifica su redacción (página 62), teniendo el literal señalado en el párrafo anterior.

II. **Artículo 26.- Directrices en materia de movilidad viaria:**

.

1.a) Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales

(…)

*5.- San Sebastián – Pamplona ~~(A-1, AP-15)~~ **(A-15)***

*6.- San Sebastián con Bayona, Burdeos y París ~~(A-63)~~ **(AP-1 y A-63)***

(…)

c) Interconexiones de las Áreas Funcionales de acuerdo con los siguientes itinerarios:

1.- Durango- Arrasate-Bergara–Beasain.
2.- Plentzia-Elgoibar.

3.- Amorebieta-Igorre-Vitoria-Gasteiz.
4.- Corredor del Kadagua.
5.- Derio- Mungia – Bermeo.
6.- Amorebieta-Gernika.
7.- Balmaseda - Muskiz.
8.- Azpeitia-Azkoitia con Elgoibar, con Zarautz y con Zumarraga.
9.- Llodio-Orduña- Miranda de Ebro.
10.- Zambrana-Labastida-Laguardia-Logroño.
11.- Vitoria-Gasteiz – Amurrio - Balmaseda.
12.- Vitoria-Gasteiz con Campezo y con Valdegovia.
13.- Zambrana – Peñacerrada – Bernedo - Campezo.
14.- Laguardia - Campezo.

(Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana,
Vitoria-Gasteiz, noviembre de 2018)