



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: 21

Alegación nº:

Nork aurkeztu du: Diputación Foral de Bizkaia.

Presentada por: Departamento de Desarrollo Económico y Territorial

Aurkezte-data: 2 de mayo de 2018

Fecha de presentación:

0.- Hasierako oharra

Aurkeztutako alegazioari dagokionez, eta Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak berrikusteko dokumentuaren administrazio arteko adostasunaren testuinguruan, alegazioaren inguruaren lan-bilkura bat egin zuten 2018ko ekainaren 18an Bizkaiko Foru Aldundiko Azpiegitura Zuzendaritzak eta Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri Berroneratzearen Zuzendaritzak.

A. Egindako alegazioen eduki laburbildua eta horien balorazioa.

Ezer baino lehen, eskerrik asko aurkeztutako alegazioarengatik, sensibilitate guztiak jaso eta ahalik eta adostasun handiena lortzen duen EAeko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen dokumentu bat eskuratzeko zure ahalegin eta interesari dagokienez.

1. Adierazten denez, hasiera batean onartutako dokumentuan Bizkaiko Foru Aldundiko Ekonomia eta Lurralde Garapenerako Sailak bere garaian egindako proposamena gaineratu da Aurrerapen dokumentuaren izapidean zehar, “Hiri Sistema-Eraldaketa Ardatzak” izenekoaren bi alderdirekin lotuta:

a) Arratiako eraldaketa Ardatzerako aurreikusitako eko-bulebarraren trazatua aldatzea, Artea eta Areatza artean, N-240 errepidetik BI-3530 errepidera birbideratzu.

b) Dagozkion LPP planetan eraldaketa Ardatzak finantzatzeko neurriak gaineratzea, aplikatzeko Arauetako 9. artikuluan gaineratutako zehaztapen lotesle gisa: “Eraldaketa-ardatzen arloko gidalerroak”.

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”.

Balorazioa:

Ez dago balioesteko moduko alderdirik.

2. Aitzitik, adierazten denez, “LAGen erlazio-sistemarekin” lotuta (9. atala, Mugikortasuna eta logistika), dokumentuak 1997ko LAG gidalerroen eredua mantentzen du.

Horri dagokionez, “II. Helburuak” izeneko atalean barneratutako lerroaldearen idatzeko aldatzeko eskaera errepikatzen da. Lerroalde horretan gaineratzen den esaldiarekin lotuta: “EAeko errepideen mapa gehienean amaitutzat hartza”; proposatzen dena da bertan “errepide-eredu planifikatu” aipatu nahi dela argitzea; esaldi horren gaineko interpretazio subjektiboaik saihestea aldera.

Balorazioa:

Hasiera batean onartutako dokumentuan egindako oharrak aipatzen du indarreko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan zehaztutako lurrealde-ereduarekin bat etorriz orain arte planifikatutako proposamen nagusiak dagoeneko garatu direla, nahiz egiturazko bide-sare hori dagoeneko hein handi batean amaitutzat hartzan dela.

Testuaren testuingurua LAGak berrikusteko lurrealde-ereduan bertan kokatu behar da, non mugikortasun iraunkorra ingurune fisikoaren edo azpiegitura berdearen antolamenduarekin lotzen baita, horrek eragina izanik hiria berroneratzeko eta hiri hazkundearen perimetroa berroneratzeko estrategietan, baliabideen kudeaketa iraunkorrarekin (ura, energia, ekonomia zirkularra), zein zeharkako gaietan (klima-aldeketa, genero-ikuspegia, etab.).

Aurkeztutako alegazia ikusirik, hura onartzea dagokio, Bide Mugikortasuna izeneko 9.3. kapituluaren barnean, II. Helburuak izeneko ataleko 2. puntuaren eduki hau gaineratzeari dagokionez:

“2. EAeko errepideen planifikazioaren zati handiena burututzat jotzea, Lurralde Plangintza Partzial edo Sektorialean jaso beharreko proposamen zehatzak gorabehera, Europa bar-neko azpiegitura izanik behar duen kudeaketaz gainera”.

Aldaketak berekin dakar Lurralde Eredua izeneko 3. kapituluko Bide mugikortasuna

Valoración:

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.

Valoración:

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”.

izeneko 9.3. ataleko eta VI.c ataleko hasierako esaldiaren idazketa aldatzea. Definitzeko elementuak.

3. Adierazten denez, Bide Mugikortasuna izeneko (26. artikulua) atalean barneratzen diren Lurralde Gidalerroetan hasiera batean onartutako dokumentuan ardatz bakoitzeko bide-konexioen eskemaren xehetasunezko definizioa gaineratu da, 1997ko LAGetako “Gidalerro Bereziak. Errepideak” delakoetan zehaztutako eskemaren arabera. Horri dagokionez adierazten da bertan jasotako zenbait esku-hartze ahantzi egin direla.

Horren harira, aurreko dokumentuaren (2016ko azaroa) idazketa orokorragora itzultzea edo aipatu Gidalerroetan zerrendatutako konexio guztiak gaineratzea proposatzen da.

Balorazioa:

Alegazioak adierazitakoari jarraiki eta Bide Mugikortasuna jasotzen duen hiri-sistemaren osaerari aipamen bat egitea beharrezkoa dela ulertuta, konexioen zerrenda berrikusi da eta Gidalerroak bide mugikortasunean izeneko 26. artikuluan hurrengo zehaztapenak gaineratu behar dira:

- 1.a) *Euskal Hiriburuen Gune anitzeko Sistemaren kanpoko konexioak.*

(...)

- 5.- *Donostia Iruñearkin (A-1, AP-15) (A-15)*
6.- *Donostia Baionarekin, Bordelerekin eta Parisekin (A-63) (AP-1 eta A-63)*

1. c) *Eremu Funtzionalen interkonexioak, honako ibilbideen arabera:*

1. Durango - Arrasate - Bergara - Beasain.
2. Plentzia - Elgoibar.
3. Amorebieta-Etxano - Igorre - Vitoria-Gasteiz.
4. Kadaguako korridorea.
5. Derio - Mungia - Bermeo.
6. Amorebieta-Etxano- Gernika-Lumo.
7. Balmaseda - Muskiz.
8. Azpeitia Azkoitia con Elgoibarrekin, Zarautzkin eta Zumarragarekin.
9. Laudio - Urduña - Miranda de Ebro.
10. Zambrana - Bastida - Laguardia - Logroño.
11. Vitoria-Gasteiz - Amurrio - Balmaseda.
12. Vitoria-Gasteiz Kanpezurekin eta Gaubearekin.
13. Zambrana – Peñacerrada-Urizaharra-Bernedo - Kanpezu.
14. Laguardia - Kanpezu.

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.

Valoración:

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. ONDORIOA

Ondorio modura, nabarmendu egin behar da egindako ekarpentz eta gogoeten bidez erakutsitako interesa, dokumentuaren edukia aberasteko lagungarri izango direnak. Horrenbestez, haren eraketan izandako parte-hartzea eskertzen da, dokumentua izapidezko hurrengo faseetan ere parte-hartze hori mantenduko delako esperantzarekin.

Aurkeztutako alegazioaren ondorioz, dokumentuan honako zehaztapenok barneratuko dira:

I.- Bide mugikotasuna izeneko 9.3. kapituluko 2. helburua:

-Bide Mugikortasuna izeneko 9.3. ataleko 2. helburuaren idatzketa aldatu egiten da (hasieran onartutako dokumentuaren 212. orrialdea):

*“2. EAEko errepideen **planifikazioaren zati handiena burututzat** jotzea, Lurralde Plangintza Partzial edo Sektorialean jaso beharreko proposamen zehatzak gorabehera, Europa bar-neko azpiegitura izanik behar duen kudeaketaz gainera”.*

-Bide Mugikortasuna izeneko 9.3. ataleko hasierako esaldiaren idatzketa aldatu egiten da (211. orrialdea):

*“1997ko LAGen ikuskera zuzena izan da, errepideen administrazioek garatu beharreko eredu baten definizioarekin, errepide horiek trazatuari zein funtzionaltasunari dagokienez, baita denbora-horizonteari dagokionez ere. Hasi gaitezke esaten EAEko errepideen **planifikazioa gehienbat amaituta dagoela**, bazter uzten baditugu trazatuen hobekuntza, herriko errepide-saihesbideren baten egikaritzapena eta ezinbesteko mantentze-lanak.”*

-Hasierako fase hori Lurralde Eredua. Definitzeko Elementuak izeneko 3. kapituluko VI.c atalean errepikatu egiten denez, haren idatzketa aldatu egiten da (62. orrialdea), aurreko lerroaldean adierazitako edukiarekin.

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. 26. artikulua- Bide-mugikortasunaren arloko gidalerroak:

1.a) Euskal Hiriburuen Gune anitzeko Sistemaren kanpoko konexioak.

(...)

5.- Donostia Iruñarekin (~~A-1, AP-15~~) (**A-15**)

6.- Donostia Baionarekin, Bordelerekin eta Parisekin (~~A-63~~) (**AP-1 eta A-63**)

1. c) Eremu Funtzionalen interkonexioak, honako ibilbideen arabera:

1. Durango - Arrasate - Bergara - Beasain.
2. Plentzia - Elgoibar.
3. Amorebieta-Etxano - Igorre - Vitoria-Gasteiz.
4. Kadaguako korridorea.
5. Derio - Mungia - Bermeo.
6. Amorebieta-Etxano- Gernika-Lumo.
7. Balmaseda - Muskiz.
8. Azpeitia Azkoitia Elgoibarrekin, Zarautzkin eta Zumarragarekin.
9. Laudio - Urduña - Miranda de Ebro.
10. Zambrana - Bastida - Laguardia - Logroño.
11. Vitoria-Gasteiz - Amurrio - Balmaseda.
12. Vitoria-Gasteiz Kanpezurekin eta Gaubearekin.
13. Zambrana - Peñacerrada-Urizaharra-Bernedo - Kanpezu.
14. Laguardia - Kanpezu.

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**)

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.

Vitoria-Gasteizen, 2018ko azaroan
En Vitoria-Gasteiz, a noviembre de 2018

*Lurralte Plangintza, Hirigintza eta Hiri-berroneratze Zuzendaritza
Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana*