



CAPÍTULO 9

9.- MOVILIDAD SOSTENIBLE

Las DOT establecieron un sistema de relaciones e infraestructuras de conexión interna y con el exterior que ha sido desarrollado durante los últimos años a través de los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales **pendientes de concluir, ya que su desarrollo ha resultado incompleto**. Como resultado de ello se ha asistido a una importante mejora en las infraestructuras y servicios de transporte y comunicaciones. Las demandas de movilidad son cada vez mayores a la vez que la elevada conectividad exterior y la alta eficiencia en las conexiones interiores se convierten en requisitos imprescindibles para la competitividad, especialmente por su potencial de innovación.

A lo largo de estos años se han producido cambios fundamentales de tipo disciplinar en esta materia. Antes se hablaba de sistemas de transportes y comunicaciones y ahora se habla de movilidad y, en concreto, de movilidad sostenible. De hecho, la movilidad sostenible pone en valor **diferentes modos de transporte y, de esta manera, para el transporte de personas** promueve el transporte a pie, el ciclista y el transporte público frente al vehículo privado, **y todo ello en función de cuál sea el MOTIVO del viaje: movilidad obligada, ligada al trabajo, ocio, etc.**, e integra aspectos tales como:

- a) aumentar la importancia de los sistemas de transporte colectivo en la movilidad global; **fundamentalmente en los viajes de movilidad obligada (casa trabajo)**
- b) facilitar la intermodalidad;
- c) lograr una relación más estrecha entre los procesos de desarrollo urbano y los sistemas de infraestructuras y transportes;
- d) mejorar la calidad de vida y el bienestar de las personas al reducir la emisión de CO2 y aumentar la movilidad activa.

La movilidad sostenible surge de la interacción entre unas estructuras urbanas que facilitan el uso de los modos de transporte de menor impacto y la disponibilidad de las infraestructuras y servicios que los hacen posibles.

En esta revisión, tal y como se desarrolla en el capítulo del Medio Urbano, se presta especial atención al desarrollo territorial y a las iniciativas orientadas a lograr sistemas de movilidad sostenible: plantear los nuevos desarrollos como crecimientos lineales a lo



largo de corredores urbanos con soporte de sistemas de transporte colectivo; desarrollar ecobulevares con plataformas reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas; llevar a cabo proyectos de conexión intermodal; desarrollar un sistema de transporte ferroviario eficaz e interrelacionado, y finalmente impulsar nuevas formas de transporte sostenible en ámbitos singulares como cascos históricos y espacios naturales, principalmente.

Por lo tanto, el presente capítulo se divide en los siguientes puntos:

1. Movilidad peatonal y ciclista.
2. Movilidad viaria.
3. Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.
4. Movilidad colectiva multimodal.
5. Modelo logístico.
 1. *Falta dividir – mercancía/ personas*
 2. *Falta dividir- estrategia para diferentes MOTIVOS en el transporte de personas*
 3. *Falta distinguir entre CRITERIOS/ OBJETIVOS/ Instrumentos para poder dar solución*
 4. *Falta hablar de la cadena integral del viaje Origen-Destino: diferentes modos*
 - a. *Peatonal/ ciclista*
 - b. *Transporte público*
 - c. *Transporte privado baja /alta*
 5. *Intermodalidad.*
 6. *Resulta fundamental el empleo de nuevas tecnologías que faciliten el acceso información sobre diversos MODOS e ITINERARIOS*

9.1. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

Estado de la cuestión

La movilidad peatonal es la forma natural de movilidad de las personas y, en este sentido, ha de adecuarse la ciudad y el territorio en orden a una adecuada consecución de dicha movilidad en condiciones de seguridad y de manera atractiva. 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. En este sentido, se considera crucial disponer de una red ciclista y peatonal interurbana convenientemente planificada, construida, conservada y protegida que articule los



principales núcleos de población de la CAPV **para dar respuesta a la movilidad obligada y de resto de motivos diferentes a aquellos deportivos en sentido estricto.**

En otro orden de cosas, en cuanto a la movilidad peatonal existe una gran variedad de caminos históricos utilizados como rutas comerciales, así como para el desplazamiento de las personas. Los caminos más relevantes por su importancia histórica y cultural y por su capacidad de estructurar el territorio de la CAPV son el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, el Sendero Histórico, la Ruta del Vino y el Pescado, y la Senda del Mar.

En materia de movilidad ciclista, conviene subrayar que, en la Declaración de Ámsterdam de junio de 2000, se destacan las ventajas de usar la bicicleta como medio de transporte para las personas, la sociedad y el medio ambiente. Señala, entre otras ventajas, que es un transporte rápido y eficaz; mejora la salud de las personas; mejora el tráfico de las ciudades; promueve el desarrollo de la economía local y mejora el entorno donde vive la ciudadanía. En dicha Declaración se establecen unas condiciones universales para fomentar el uso de la bicicleta: evitar la baja densidad residencial y estimular el uso mixto del suelo; dar a la bicicleta el mismo valor que a otros medios de transporte; diseñar las infraestructuras de manera que se eviten los conflictos derivados de la diferencia de velocidad; proporcionar una educación vial adecuada; hacer posible que los niños puedan desplazarse en bicicleta de manera autónoma.

En la CAPV cada Territorio Histórico tiene su propia Norma Foral sobre Vías Ciclistas, lo que da naturaleza jurídica al concepto de vía ciclista como un nuevo tipo de infraestructura viaria específica para el desarrollo de una movilidad no motorizada y ha redactado o tramitado un PTS de desarrollo.

Se considera oportuno plantear unos ejes de movilidad ciclista que estructuren los núcleos del territorio de la CAPV entre sí y con los núcleos de los territorios colindantes. En este sentido, hay que reseñar la doble potencialidad de la movilidad ciclista: la vinculada al ocio y el esparcimiento, por un lado, y la del transporte o movilidad cotidiana, por otro lado.

Los antiguos trazados de los ferrocarriles en su mayoría abandonados en la actualidad, y que han dado paso a itinerarios verdes, deberían tenerse en cuenta a la hora de diseñar los ejes peatonales y ciclistas que conformen la futura red estructurante.

Asimismo, se habrá de tener en cuenta el potencial de uso de la bicicleta eléctrica como medio de transporte.

Objetivos

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad peatonal y ciclista son:

1. Vertebrar el territorio de la CAPV mediante una Red Vasca de Infraestructuras Peatonales y Ciclables para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana e intercomarcal, consolidando los recorridos internos y las conexiones con las regiones colindantes.
2. Consolidar por su capacidad de estructuración del territorio el Camino de Santiago a su paso por Euskadi y potenciar el Camino Ignaciano, la Senda del Mar y su continuación por Francia y Cantabria, así como la Ruta del Vino y el Pescado, y el Sendero Histórico que atraviesan la CAPV.
3. Promover el uso de la bicicleta como transporte público favoreciendo el uso cotidiano e incidiendo sobre la actual distribución de los modos de transporte, sobre la base de una red segura, cómoda y conectiva, **dotada de una INTERMODALIDAD adecuada**.
4. Definir criterios para asegurar el paso de la red ciclista por las poblaciones de acuerdo con el planeamiento municipal.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad peatonal y ciclista son:

1. Crear una red segura desde el punto de vista ciudadano; coherente, continua y sin interrupciones de trazado y fácil de comprender; directa, buscando las rutas más cortas para fomentar el uso de la bicicleta; atractiva, protegida de las condiciones climatológicas extremas y adaptada al entorno; accesible y cómoda, evitando pendientes excesivas e interferencias con tráfico motorizado y **dotada de equipamientos en los nudos de intermodalidad**.
2. Propugnar el uso de la bicicleta como transporte público frente a otros tipos de transporte, por sus ventajas como medio de transporte rápido y por su capacidad de mejorar las ciudades.
3. Considerar en el planeamiento territorial y urbano el uso de la bicicleta, incluida la eléctrica, en cuanto a aparcamientos y puntos de recarga se refiere.
4. Definir adecuadamente las vías ciclistas y las rutas de los caminos históricos



y procurar su difusión a la ciudadanía.

5. Definir una Red Ciclista de rango de la CAPV para estructurar los tres Territorios Históricos entre sí y con las regiones vecinas.
6. Incorporar en el Planeamiento Territorial y Urbanístico por su capacidad de estructuración del territorio el Camino de Santiago y el Camino Ignaciano, la Senda del Mar y su continuación por Francia y Cantabria, así como la Ruta del Vino y el Pescado, y el Sendero Histórico que atraviesan la CAPV.
7. Promover que el Planeamiento Territorial y Urbanístico desarrollen y articulen adecuadamente la movilidad peatonal a escala de Área Funcional y Local.

9.2. MOVILIDAD VIARIA

Estado de la cuestión

Con las DOT vigentes no se pretendía redactar un nuevo Plan de Carreteras, si no que se sugerían conexiones que se consideraban importantes para la configuración del modelo al que se aspiraba. Las indicaciones que se señalaban tenían la vocación de servir de referencia para la redacción de las futuras revisiones del Plan General de Carreteras de la CAPV o los PTS de cada uno de los Territorios Históricos redactados por las Diputaciones Forales.

Desde el punto de vista conceptual sólo se señalaban las conexiones que se consideraban estructurantes del modelo, se indicaba que la tipología viaria establecida no tenía que guardar necesariamente correspondencia con el diseño de las vías cuyo trazado y sección serían determinados por el correspondiente Plan General de Carreteras, y se establecía la siguiente tipología para las conexiones viarias: a) las conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales; b) las interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales; c) las interconexiones de las cabeceras de Áreas Funcionales; y d) los recorridos costeros de interés paisajístico.

Tras la aprobación definitiva de las DOT, ha sido fecundo su desarrollo en la materia a través del Plan General de Carreteras de la CAPV, los Planes Territoriales Sectoriales de cada uno de los Territorios Históricos o a través de los Planes Territoriales Parciales. Puede diagnosticarse que la concepción de las DOT en la materia ha sido acertada, en cuanto a la definición de un modelo, **todavía inconcluso**, que debía de desarrollarse por las administraciones de carreteras tanto a nivel de trazado y de funcionalidad como a nivel de horizonte

temporal de ejecución **el cual ha debido de readecuarse ante la conjuntura económica y social**. En este sentido, se suscribe el modelo territorial para el diseño de la movilidad viaria de las DOT vigentes.

A lo largo de estos años, puede considerarse que se ha consolidado y ejecutado en una gran parte todo lo que son las “Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales”, así como las “Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales”. En lo que respecta a las “Interconexiones de las cabeceras de las Áreas Funcionales”, los PTP y PTS de Carreteras han desarrollado la materia de forma adecuada.

Más allá, desde una concepción integrada de la movilidad, la tarea fundamental en materia de carreteras reside en su integración con los otros medios de transporte, por lo que, a la vista de las limitaciones presupuestarias, deberán de establecerse las prioridades de inversión en las infraestructuras, entendidas éstas dentro de un sistema integrado de movilidad sostenible. En el fondo subyace la idea que, al margen de mejora de trazados, perfeccionamiento de otros, ejecución de alguna carretera variante de población e inevitable mantenimiento, el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente **delineado o esbozado**. En este sentido, transcurrido un tiempo de ejecución de importantes infraestructuras viarias **con una intensidad considerable**, en un contexto temporal de sostenibilidad económica, cabe incidir en el mantenimiento de la red viaria existente **de manera preeminente**, frente a la ejecución de nuevas redes **con la dedicación anterior**.

La gestión de la DEMANDA como herramienta para favorecer el uso racional de las infraestructuras viarias en función del motivo del viaje a la vez que sirve para adecuar la carga financiera entre usuarios y contribuyentes así como determinar qué generación de éstas han de hacer frente al esfuerzo que representa una infraestructura, ha de considerarse; de manera que la apuesta por nuevas actuaciones en OFERTA VIARIA, se planteen tras haber optimizado la capacidad del conjunto de las existentes.

Objetivos

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad viaria son:

1. Definir, en un contexto integrado de Movilidad Sostenible, el papel específico que le corresponde a cada **modo** de transporte y, en concreto, **a aquéllos que utilicen** el sistema viario.
2. Estimar que salvo propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento



Territorial Parcial o en los Planes Territoriales Sectoriales de las Diputaciones Forales, el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente **esbozado**. No obstante lo anterior la infraestructura viaria requiere de una gestión acorde a su condición de infraestructura de carácter transeuropeo.

3. Priorizar, en las previsiones presupuestarias, el mantenimiento de las infraestructuras existentes sobre la ejecución de nuevas.
4. Dar respuesta integrada al carácter cada vez más insostenible del transporte de mercancías por carretera para grandes distancias.

Orientaciones Territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad viaria consisten en suscribir el modelo de ordenación del sistema viario establecido en las DOT vigentes con la siguiente estructuración de las conexiones viarias:

- Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
- Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
- Interconexiones de las Cabeceras de Áreas Funcionales.
- Recorridos costeros de interés paisajístico.

9.3. MOVILIDAD FERROVIARIA, PORTUARIA Y AEROPORTUARIA

Estado de la cuestión

Como desarrollo de las Directrices de Ordenación Territorial, mediante Decreto 41/2001, de 27 de febrero, se aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV. Así mismo mediante Decreto 34/2005, de 22 de febrero, se aprobó definitivamente la Modificación del citado PTS relativa a la ordenación ferroviaria en el área del Bilbao Metropolitano y otros municipios.

La finalidad del documento era la de constituir el instrumento planificador y regulador que sirviera de referencia para la intervención tanto sectorial-ferroviaria como urbanística. Sobre la base de esta planificación territorial se han incorporado al planeamiento urbanístico las determinaciones relativas a las infraestructuras ferroviarias que en años posteriores se están ejecutando y ha supuesto la resolución en fases avanzadas de las contradicciones que pudieran surgir entre el mundo sectorial y el urbanístico, fundamentalmente en lo referente a la línea del tren de alta velocidad.

Cabe reseñar similar mención en lo relativo a las líneas ferroviarias en entornos metropolitanos. La previsión de las DOT relativa a los Ejes Básicos de Servicio Ferroviario de Cercanías ha tenido a lo largo de los años un gran desarrollo a través de las líneas del Metro del Bilbao Metropolitano, o mediante la actualización de la infraestructura del Metro de Donostialdea-Bajo Bidasoa “Topo”, además de la mejora llevada a cabo por ADIF, ETS, o ancho métrico, en el resto de sus líneas.

Referente a los Puertos, las DOT vigentes han marcado criterio en lo que ha supuesto el desarrollo del Puerto de Bilbao, o en la necesidad de consolidar el puerto de Pasaia como puerto comercial de primer orden, o en la potenciación de la actividad pesquera del resto de puertos fundamentalmente Bermeo, Ondarroa, Getaria y Hondarribia.

En cuanto a los aeropuertos se refiere, el concepto de “Sistema Aeroportario Vasco” y la necesidad de ordenar los diferentes aeropuertos de la CAPV con criterios de complementariedad y especialización, con una visión global e integrada con los aeropuertos del entorno, tiene plena vigencia en este momento.

Objetivos

1. Potenciar la red transeuropea de transporte ferroviario de alta velocidad.
2. Consolidar el papel preponderante que tiene la movilidad ferroviaria dentro de un sistema global integrado, de una movilidad sostenible y de una estructura urbana densa como la de la CAPV.
3. Fortalecer el sistema de puertos de la CAPV y el transporte de mercancías marino.
4. Potenciar el Sistema Aeroportuario Vasco optimizando sus posibilidades.

Orientaciones Territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad ferroviaria son:

1. Interconectar en alta velocidad ferroviaria las principales ciudades del País Vasco y articular el País Vasco como un Territorio Policéntrico en Red, conectando eficazmente las estaciones del TAV con los sistemas de transporte metropolitano y de cercanías. Asimismo, interconectar el País Vasco en alta velocidad ferroviaria con los territorios limítrofes, dotando de una mayor proyección a los servicios avanzados y las infraestructuras de mayor nivel de nuestro territorio a través de las conexiones con Navarra y el



valle del Ebro, la meseta y las futuras conexiones con el Cantábrico y el sur de Francia.

2. Vincular las estaciones de alta velocidad a los principales elementos de excelencia de nuestras ciudades capitales, localizándolas en ámbitos con una alta accesibilidad metropolitana y regional, e incluyéndolas en el marco de operaciones de transformación y renovación urbana para acoger las nuevas funciones centrales asociadas a esta infraestructura.
3. Concebir las estaciones de alta velocidad como grandes nodos de intermodalidad regional en los que, además de los trenes de alta velocidad que permitan la conexión exterior y entre capitales de provincia, confluyan todas las infraestructuras de conexión y servicios que adquirirán mayor importancia en el futuro, tales como estacionamientos, coches de alquiler, servicios de información turística, hoteles, parada de taxis, estación de autobuses, metro, tranvías, trenes de cercanías, etc.
4. Concebir las estaciones ferroviarias como elemento esencial para facilitar e incentivar el uso de este modo de transporte y generar nuevos ámbitos de centralidad en el territorio. Para ello, se considera necesario dotarlas de elementos de accesibilidad y aparcamientos para las personas usuarias, asociar siempre que sea posible las estaciones de ferrocarril con otros servicios de transporte colectivo y localizar en su entorno equipamientos con alta demanda. Los procesos de desarrollo urbano deberían buscar una correspondencia entre sistemas de transporte colectivo y usos del suelo, permitiendo densidades mayores en el entorno de los nodos de acceso al transporte colectivo.
5. Promover las condiciones óptimas para desarrollar sistemas de movilidad sostenible apoyados en sistemas ferroviarios teniendo en cuenta la elevada densidad de población de la CAPV, concentrada en diversos centros urbanos y a lo largo de ejes lineales.

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de puertos son:

1. Promover el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasaia como principales puertos comerciales, fomentando su conectividad a través de los nuevos accesos en



ancho internacional, su vinculación con espacios logísticos competitivos, y facilitando la interacción puerto-ciudad bajo el criterio de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios.

2. Promover la actividad pesquera principalmente en los puertos de Ondarroa, Getaria, Hondarribia y Bermeo, acogiendo este último, además, tráfico comerciales. El resto de los puertos pesqueros que se distribuyen por todo el litoral de la CAPV constituyen valiosas infraestructuras, con una localización central en los espacios urbanos, proporcionando a numerosas ciudades y pueblos una gran oportunidad para singularizar su oferta, fortaleciendo su atractivo como espacios turísticos, residenciales y para nuevas actividades económicas.

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de aeropuertos son:

1. Promover un sistema aeroportuario que se apoye en el fortalecimiento de las especializaciones de cada uno de los tres aeropuertos de la CAPV.
2. Optimizar las características positivas de cada uno de los tres aeropuertos de la CAPV.

9.4. MOVILIDAD COLECTIVA MULTIMODAL

Estado de la cuestión

El fomento de la utilización del transporte público como medio de transporte sostenible sigue siendo una cuestión en la que las administraciones públicas vascas están realizando un importante esfuerzo y a la que destinan un considerable número de recursos.

La utilización óptima de los distintos medios de transporte que las administraciones públicas vascas ponen al servicio de la ciudadanía requieren de un trabajo coordinado y colaborativo, que revierta en un servicio público de transporte para el conjunto de la CAPV que sea interoperable, que se pueda utilizar con un billete único, que sea accesible tanto física como económicamente, rápido y seguro para todas las personas usuarias.



Asimismo, se plantea como un reto la lucha contra el cambio climático a través de la instauración de un transporte público colectivo que limite sustancialmente la emisión de gases de efecto invernadero a través de la utilización de medio de transporte limpios como los autobuses y las bicicletas eléctricas.

Ello requiere de enfoques innovadores de coordinación institucional y de los distintos modos de transporte. En este sentido, las autoridades del transporte, tanto la Autoridad del Transporte como las previstas en cada uno de los Territorios Históricos juegan un papel fundamentalmente en su calidad de órganos de coordinación y colaboración interinstitucional.

Objetivos

1. Promover la utilización del transporte público.
2. Facilitar el acceso integral a través del transporte público.
3. Contribuir a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero a través de la utilización de medios de transporte público limpios.

Orientaciones Territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de transporte colectivo por carretera son:

1. Promover la combinación de distintos modos de transporte público que conformen modelos de gestión integral de movilidad haciendo del conjunto de la CAPV un territorio accesible.
2. Promover la utilización de modos de transporte público limpios como los trenes, los tranvías, los autobuses eléctricos y las bicicletas eléctricas.
3. Evitar la competencia entre modos de transporte público que transitan de forma paralela y buscar las combinaciones multimodales que mejoren el servicio público.
4. Trabajar en el planeamiento territorial y urbano sistemas integrales de transporte público intermodal que combinen todos los modos de transporte, prestando una especial atención a los modos de transporte limpios y las



posibilidades que ofrecen las líneas de tráfico preferente de los autobuses urbanos, como es el caso de los BRT (Bus Rapid Transit).

5. Concebir las estaciones de autobuses con criterios de intermodalidad, integrándolas con las estaciones ferroviarias de cercanías y los principales nodos de acceso a la red de transportes, tales como aeropuertos y estaciones de alta velocidad. Asimismo los ecobulevares de los Ejes de Transformación incorporarán en su diseño plataformas reservadas para la circulación de autobuses.
6. Implantar en los espacios rurales y las áreas de baja densidad de población, servicios de transporte colectivo adecuados.

9.5. MODELO LOGÍSTICO

Estado de la cuestión

La situación geográfica del País Vasco lo convierte en un paso obligado dentro de los grandes ejes transnacionales de infraestructuras. Destaca su ubicación dentro del Arco Atlántico, donde constituye un eslabón clave y punto de intermodalidad dentro del Eje Atlántico. Asimismo, resulta paso obligado para el acceso de la Meseta hacia Europa, convirtiéndose en una puerta de acceso hacia la Unión Europea para diferentes comunidades autónomas y Portugal.

El País Vasco se sitúa dentro de la Red Transeuropea de Transporte de la Unión Europea, por lo que resulta imprescindible activar políticas con el objetivo de disponer de infraestructuras logísticas que respondan a dicha necesidad del transporte de mercancías.

Además, se cuenta con una red de infraestructuras de transporte ampliamente desarrollada, como los ferrocarriles, las infraestructuras viarias, las infraestructuras portuarias y los aeropuertos de carga a la que viene a añadirse la Nueva Red Ferroviaria Vasca, que va a cambiar de manera radical la configuración del sistema global de transporte. La Nueva Red Ferroviaria destaca por su carácter mixto, de personas y mercancías, y se configura como una infraestructura de gran capacidad para el transporte de mercancías hacia/de Europa.

Se considera necesario, asimismo, poner en valor y optimizar las inversiones realizadas en las plataformas logísticas ya existentes, tanto desde el punto de vista de su



rentabilidad económica y social, como desde el punto de vista territorial, por su impacto en cuanto a la artificialización del suelo se refiere.

Objetivos

Los objetivos territoriales que se proponen en materia plantean en esta materia son los siguientes:

1. Proponer como reto del País Vasco su conversión en nodo logístico para el transporte internacional de mercancías y una red de plataformas logísticas.
2. Identificar por su potencial ante la multimodalidad, su ubicación estratégica en la red transeuropea del transporte las plataformas logísticas de Jundiz-Foronda, Arasur y Lezo-Gaintxurizketa.
3. Optimizar las infraestructuras logísticas ya realizadas y disponibles.

Orientaciones Territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de logística son:

1. Potenciar la plataforma logística existente de Jundiz-Foronda por: a) ser punto de transbordo intramodal entre la Nueva Red Ferroviaria Vasca y la red de ancho ibérico; b) mejorar el tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands; c) garantizar la compatibilidad con el desarrollo del transporte ferroviario sostenible; d) permitir el transbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril; y e) su cercanía al aeropuerto de Vitoria-Foronda que le proporciona una ubicación de privilegio para una intermodalidad ferrocarril-carretera-avión.
2. Potenciar la plataforma logística existente de Arasur por su emplazamiento estratégico en el corazón de una de las principales áreas industriales de la península ibérica y por: a) constituir un punto de conexión ferroviaria intramodal entre las líneas de acceso a Bilbao (Puerto), Irun-París y el corredor del Valle del Ebro; b) mejorar el tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands al disponer de acceso tanto a Pasaia como a Bilbao; c) garantizar



- la compatibilidad con el desarrollo del transporte ferroviario sostenible; y d) permitir el trasbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril.
3. Optimizar las oportunidades que ofrece una futura plataforma logística de Lezo-Gaintxurizketa por: a) constituir un punto de transbordo intramodal ferroviaria en tres anchos (ibérico, UIC y métrico); b) mejorar el tráfico del puerto de Pasaia; c) garantizar la compatibilidad con el desarrollo del transporte ferroviario sostenible, siendo un factor coadyuvante en la regeneración de la Bahía de Pasaia; y d) permitir el transbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril.