

# **Documento Base de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial**

Miren Askasibar Bereziartua

PAISAIA, junio de 2016

## **Reflexiones sobre los capítulos 9 y 10, con motivo de la sesión 4/2016 del Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco**

Expongo de forma esquemática unas pocas reflexiones acerca de los capítulos dedicados a la movilidad sostenible y al agua en el Documento Base de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial. Las reflexiones se exponen siguiendo el orden de los apartados del Documento Base.

### **CAPÍTULO 9 – MOVILIDAD SOSTENIBLE**

#### **I Estado de la cuestión y II Objetivos**

En el apartado 9.1. Movilidad peatonal y ciclista se afirma que la movilidad no peatonal y ciclista es la principal forma de movilidad, y por ello se considera crucial disponer de una red ciclista y peatonal interurbana que articule los principales núcleos de población de la CAPV.

Echo de menos en ese apartado 9.1 una reflexión y datos sobre la movilidad peatonal y ciclista, especialmente la interurbana, sobre todo en relación con el uso de estas dos modalidades de movilidad entre los espacios de residencia, trabajo (y estudio), ocio y equipamientos.

Lo planteo porque me parece que hay grandes diferencias entre la movilidad peatonal y la ciclista en lo que se refiere a potenciar su uso para la movilidad entre los espacios de residencia, trabajo/estudio y equipamientos. Hablamos de trayectos en los que prima la rapidez del desplazamiento. La movilidad peatonal se limitará en la mayoría de los casos a desplazamientos cortos dentro de redes de escala urbana, mientras que la mayor velocidad de la bicicleta amplía su radio de acción.

Sin embargo, en la movilidad peatonal y ciclista ligada al ocio adquieren mayor protagonismo las redes interurbanas, puesto que en estos casos el trayecto se convierte en un fin en sí mismo, y no un medio. Los caminos que se presentan en el Documento Base (págs. 229-230) claramente están orientados a estos usos.

Es por esto que me parece que centrar el apartado 9.1 en las redes interurbanas hace que inevitablemente se dirija la atención a la movilidad peatonal y ciclista ligada al ocio. Incluso la imagen que abre el apartado 9.1 (pág. 228) transmite ese mensaje al retratar a un grupo de personas utilizando estas formas de movilidad exclusivamente con fines de ocio.

Considero, por tanto, que en los Objetivos y Orientaciones Territoriales (págs. 232-234) debería darse mayor relevancia a potenciar este tipo de movilidad para desplazarse entre los espacios de residencia, trabajo/estudio y equipamientos.

### **III Orientaciones Territoriales**

#### **Orientaciones generales**

Sigo la numeración del Documento Base para exponer mis comentarios:

1. Si hablamos de redes **interurbanas**, creo que no podemos pretender garantizar que estén protegidas de la meteorología, que sean siempre cómodas, ni que se eviten pendientes excesivas, sobre todo porque garantizar esto implicaría en muchos casos actuaciones con impacto negativo sobre el paisaje y el medio ambiente. Quizá habría que puntualizar que habría que priorizar los trazados ya existentes que mejor se adapten a esos criterios a la hora de diseñar las redes.

6. Ligaría los caminos que se mencionan al disfrute del paisaje y a los usos recreativos y turísticos.

#### **Orientaciones al planeamiento urbanístico**

7.c. No creo que sea acertado establecer como criterio general que las vías peatonales y ciclistas cuenten con mobiliario urbano. Especialmente en los tramos que discurren por paisajes predominantemente rurales y naturales, el trazado, el pavimento, la señalización y demás elementos deberían adecuarse al carácter del paisaje. Las vías peatonales y ciclistas no deberían ser vectores de paisaje urbano que actúen como elemento uniformizador, sino reflejar el carácter del lugar.

#### **9.2. Movilidad viaria**

##### **I Estado de la cuestión y II Objetivos**

Se afirma que “la tarea fundamental en materia de carreteras reside en su integración con los otros medios de transporte” (pág. 236). Yo me atrevería a añadir la integración paisajística entre esas tareas fundamentales, sobre todo porque los impactos paisajísticos de las carreteras se han multiplicado como consecuencia de los avances técnicos de las últimas décadas, mientras que nuestras carreteras más antiguas tenían que ajustarse mucho más a la orografía. Por tanto, propondría incluir esta cuestión entre los objetivos.

### **III Orientaciones territoriales**

Sigo la numeración del Documento Base para exponer mis comentarios:

1. d. Hay recorridos de interés paisajístico tanto en la costa como en el interior, por lo que no los limitaría a los primeros.