

EUSKO JAURLARITZA / GOBIERNO VASCO
INGURUMEN ETA LURRALDE POLITIKA SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y
POLÍTICA TERRITORIAL
Lurralde Plangintzaren eta Hirigintzaren zuzendaria
Director de Planificación Territorial y Urbanismo
Fernando URIONDO ISPIZUA
Donostia-San Sebastian, 1
01010 VITORIA-GASTEIZ

OT-024-2015

Gaia: LAAen berrikusketa

Asunto: Revisión DOT

«LAAk berrikusteko prozesuari buruzko EAEko Lurralde Antolamendurako Batzordearen ponentzia teknikoa» delakoaren barruan ekainaren 22an egitekoa den bilera dela eta, honekin batera bidaltzen dizut Foru Aldundiko zuzendari nagusi honek prestatutako txostenak:

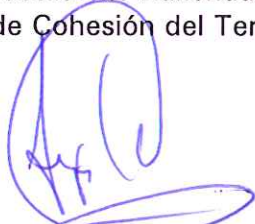
Referente a la reunión a celebrar el día 22 de junio en el marco de la "Ponencia Técnica de la COTPV sobre el proceso de Revisión de las DOT", adjunto los informes elaborados por las siguientes Direcciones Generales de esta Diputación Foral:

- Lurraldearen Kohesioa
- Garraioak eta Mugikortasuna
- Cohesión del Territorio
- Transportes y Movilidad

Bilbon, 2016ko ekainaren 21ean

En Bilbao, a 21 de junio de 2016

Lurraldearen Kohesioa Sustatzeko Zuzendari Nagusia
El Director General de Cohesión del Territorio



Sin.:/Fdo.: Ángel Anero Murga

2016 EKU: 21

IRTEERA / SALIDA
ZK/Nº 2715

SARRERA / ENTRADA
ZK/Nº _____

G17 D02

OT-024-2015

APORTACIONES AL DOCUMENTO BASE PARA LA REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (DOT) DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (CAPV)

Con motivo de las ponencias técnicas de la Comisión de Ordenación Territorial del País Vasco (COTPV) sobre el proceso de Revisión de las DOT, desde la Sección de Ordenación Territorial de la Dirección General de Cohesión del Territorio, se realizan las siguientes reflexiones y aportaciones relativas a los capítulos 9. Movilidad Sostenible, 10. Agua y 11. Energía.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Movilidad peatonal y ciclable

Se echa de menos un apartado más en el “Estado de la Cuestión” en el que trate de la movilidad peatonal desde la perspectiva de los desplazamientos cotidianos y, particularmente, de la necesidad de una accesibilidad peatonal, absoluta y libre de barreras urbanísticas, a los suelos de los entornos de los núcleos residenciales generadores de movilidad, particularmente los que acogen actividades relacionadas con el trabajo y el ocio, salvando las barreras eventualmente generadas por las propias redes infraestructurales de comunicación.

En este sentido, sería conveniente añadir como un objetivo más posibilitar el acceso peatonal y ciclable a los ámbitos de trabajo y ocio, existentes y futuros, desde los núcleos urbanos vecinos.

De la misma manera, y dentro de las “Orientaciones territoriales”, sería oportuno establecer los mecanismos de colaboración entre distintas administraciones para posibilitar, en donde no exista, un acceso peatonal y ciclable cómodo y seguro a ámbitos de trabajo y ocio en los entornos de los núcleos urbanos. Por otra parte,

teniendo en cuenta que se tratan de recorridos tradicionales, ya existentes, no se termina de entender la búsqueda de una máxima correspondencia entre la Senda del Mar y el Camino de Santiago.

Entre las "Orientaciones al planeamiento urbanístico", en el apartado 7 debiera incluirse el modo ciclable junto al peatonal como destinatarios de las propuestas que se realizan. Lo señalado en el punto 7.d) debiera extenderse a las zonas ya consolidadas, promoviendo unos adecuados aparcamientos para bicis tanto en el interior de edificios, como en aparcamientos y espacios públicos.

Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria

Alta velocidad ferroviaria. Se debería añadir a las condiciones a cumplir por la estación TAV de Bilbao la de cumplir con su papel de nodo a escala transeuropea como estación de paso, asegurando la continuidad del trazado hacia el resto de la cornisa cantábrica, evitando que su incorporación a la red internacional se realice como punto terminal.

Trenes de cercanías. En el párrafo 2b debería señalarse los transportes colectivos en su conjunto, y no lo estrictamente tranviario, como los destinatarios de las actuaciones que se incluyen y, entre las mismas, añadir las siguientes:

- La eliminación de la barrera urbanística existente en el núcleo urbano de Gernika, como factor estratégico clave en la regeneración de los suelos industriales existentes al otro lado de la misma.
- La consolidación y expansión programada Líneas 4 y 5 y acceso al Aeropuerto de Loiu.
- El desarrollo de la línea Barakaldo- Sestao-Leioa- UPV por constituir un elemento vertebrador entre ambas márgenes de la ría.

Movilidad colectiva multimodal

Se propone incorporar, como objetivo número 4:

- El Sistema de Integración Tarifaria y el uso del Billete Único entre todos los operadores como objetivo capital en la política de movilidad sostenible, entendido como el primer paso de lo que podríamos denominar una red única del transporte.

Dentro de las "Orientaciones territoriales", se propone incorporar como desarrollo de lo expuesto en distintos puntos, las siguientes ideas:

- Punto 1
 - Estudio de la política en este aspecto para poder establecer y ejecutar los puntos destinados a este objetivo y coordinar los nuevos necesarios si los hubiere.
 - Compatibilización de vehículo privado con transporte público (parkings disuasorios)
 - Potenciar su uso y establecer una política de actuaciones (inversiones) coordinada a futuro.
 - Medidas de incentivación de la utilización del transporte público.
- Punto 3. La idea de la realización de trasbordos no penalizados económicamente y que garanticen altas frecuencias, identificando los siguientes tipos de zonas o núcleos:
 - Zonas atendidas directamente por los servicios ferroviarios y tranviarios. En este caso los autobuses urbanos, si los hubiera, además de atender las necesidades propias del municipio, o interurbanos, alimentan al ferrocarril.
 - Zonas limítrofes con las anteriores. Los transportes interurbanos prestan un servicio urbano por las localidades por las que transcurre y alimentan al ferrocarril.

- Zonas no atendidas por la red ferroviaria y por lo tanto servidas únicamente por el bus interurbano que deberían acercar a usuario a las zonas anteriores.
 - Otros núcleos alejados de los corredores del transporte público y con poca población que deben ser atendidos por otras fórmulas concretas y específicas de transporte como pueden ser; el transporte a la demanda, acuerdos con taxis, etc, que deberían alimentar a las zonas primeras y segundas.
- Punto 6. En los espacios rurales y en áreas de baja densidad, en lugar de "implantar" sería más adecuado indicar la conveniencia de analizar la problemática de los servicios de transporte colectivos.
 - En un nuevo punto:
 - El Planeamiento urbano y los instrumentos de ordenación territorial deberán considerar e incorporar en sus determinaciones aquellas cuestiones contempladas en los planes urbanos y territoriales de movilidad sostenible que se encuentren en vigor y que afecten al futuro desarrollo urbano y territorial.

Modelo logístico

Dada la importancia de la escala territorial en este campo, sería conveniente identificar las plataformas logísticas en el plano de Modelo Territorial de la Revisión de las DOT.

AGUA

En el "Estado de la Cuestión", cuando se hace referencia al PTS de Ríos y arroyos en cuanto al respeto de la zona inundable para el periodo de 100 años, debería igualmente señalarse que los PTP de las respectivas área funcionales

podrán ser aún más protectores. En ese sentido, en los PTP del THB elaborados por la DFB se obliga a respetar la zona inundable para el periodo de 500 años.

En este sentido se podría añadir en la redacción del primer objetivo, en cuanto a prevención de inundaciones, lo siguiente:

- “En cuanto a prevención de inundaciones se establece como objetivo aplicar el PTS de ríos y arroyos o la del PTP del área funcional correspondiente, en caso de ser más restrictivo, en la ordenación de los nuevos suelos residenciales o de actividades económicas previstas en los bordes de los ríos y arroyos”.

Entre los “Orientaciones territoriales” relativos a Abastecimiento de agua y Saneamiento podría incluirse el reciclado directo de parte de las aguas pluviales, incluso conforme a un posible diseño de canales abiertos que fomente la biodiversidad en el interior de la trama urbana como parte de su infraestructura verde.

ENERGÍA

Entre los “Objetivos” que se establecen y tomando en consideración que las afecciones territoriales y paisajísticas no se producen exclusivamente por la implantación de plantas generadoras de energía, sino también por los tendidos para su transporte, se debería añadir como objetivo la búsqueda de potenciales implantaciones adecuadas para las mismas en ubicaciones cercanas a los puntos de consumo. En consecuencia, dentro de las “Orientaciones territoriales”, podría añadirse en el punto 5 la necesidad de considerar, además del impacto generado por las instalaciones de producción de energía, el derivado de las redes de transporte de la energía generada, particularmente sobre los ámbitos que no hacen especial uso de la misma.

REDES DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

En referencia a las infraestructuras de servicios básicos, en general, y en el contexto de los ejes de desarrollo como nueva forma de ordenación de los crecimientos urbanos, debería considerarse la inclusión, posiblemente en el capítulo de medio urbano, de la necesidad de iniciar el estudio de la canalización de redes mediante galerías que faciliten su mantenimiento y renovación. Se podría considerar su posible aplicación tanto en estos ámbitos lineales como en los ámbitos baricéntricos de zonas en las que se previeran actuaciones de renovación/regeneración.

En Bilbao a 20 de Junio de 2016

Arquitecto Urbanista de la Sección de
Ordenación Territorial



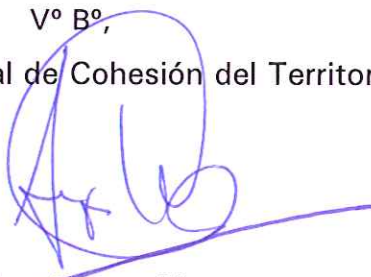
Fdo.: José Manuel Alonso Arana

Jefa de Sección de
Ordenación Territorial



Fdo.: Idoia Garay Tellechea

Vº Bº,
El Director General de Cohesión del Territorio



Fdo.: Ángel Anero Murga