



INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA
ETA ETXEBIZITZA SAILA.

Lurralde Plangintzaren Sailburuordetza
Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri
Berroneratze Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

Viceconsejería de Planificación Territorial
Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo
y Regeneración Urbana

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:

43

Alegación nº:

Nork aurkeztu du:

Arrasateko Udala

Presentada por:

Aurkezte-data:

22 de mayo de 2018 (FUERA de PLAZO)

Fecha de presentación:

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.

A. Contenido resumido de las alegaciones presentadas y contestación a las mismas.

A pesar de que en el documento inicialmente aprobado se hace referencia a la situación estratégica del área funcional del Alto Deba y a los diversos centros universitarios, de investigación o tecnológicos y patrimonio natural o cultural existente, se considera en el escrito presentado que en el documento no se establecen objetivos o acciones concretas orientadas a fortalecer las características mencionadas.

Por otro lado, se señala que, a pesar de que el documento realiza un correcto diagnóstico de la evolución negativa acaecida durante los últimos años, no se proponen acciones que puedan revertir dicha regresión y que puedan ayudar a solucionar la problemática existente. En este sentido, se estima que las Directrices deberían impulsar iniciativas específicas destinadas a la implantación de actividades atractivas que puedan contribuir a recuperar el equilibrio territorial.

Se menciona igualmente que Arrasate es el único municipio de la CAPV con más de 20.000 habitantes que no dispone de una estación ferroviaria. Teniendo en cuenta que la línea más importante de Euskotren pasará por dicho municipio, se considera necesario que el mismo disponga de una estación.

Igualmente, se expone que la limitación de la cuantificación residencial no puede constituir un obstáculo para los trabajos de recuperación poblacional y de equilibrio territorial. En este sentido, se indica que el cálculo de la capacidad residencial se realiza en el documento en función de la dinámica poblacional existente, sin plantear la reversión de dicha dinámica; lo cual puede limitar cualquier mejora de Áreas Funcionales como el Alto y el Bajo Deba.

Finalmente, se menciona la necesidad de que el documento otorgue al aeropuerto de Foronda el rango internacional que le corresponde en el sistema aeroportuario vasco.

- Como resumen de lo expuesto anteriormente, en la alegación presentada se solicita lo siguiente:

1. Se solicita la ampliación del nivel de protección del monte Udalaiz.

Contestación:

En relación con la infraestructura verde y servicios de los ecosistemas, el documento de Revisión de las DOT inicialmente aprobado incluye el monte Udalaiz dentro del listado de “Otros espacios de interés natural multifuncionales”, el cual tiene un carácter equivalente al listado abierto de “Áreas de interés naturalístico” recogido en las DOT vigentes. Por otro lado, también se incluye en el documento dentro de la Red de corredores ecológicos de la CAPV, formando parte de los corredores Aizkorri- Udalaiz, Karakate- Udalaiz y Udalaiz- Urkiola.

Igualmente si bien el monte Udalaiz no se encuentra actualmente amparado por el nivel de protección que corresponde a otros ámbitos (Espacios naturales protegidos como parques naturales o zonas de especial conservación incluidas en la Red Natura 2000), su posible designación para ser incluido entre los mismos y la posterior fijación de las medidas de conservación que sean necesarias en función de las exigencias que presenten los hábitats naturales en él existentes deberá ser valorada a través del procedimiento establecido en la legislación vigente.

2. Con el fin de incrementar la centralidad que según el documento le corresponde al Área Funcional del Alto Deba, destacando su situación estratégica en la Comunidad Autónoma; se solicita que se plantee en el documento la ubicación en Arrasate de la sede principal de algunas de las instituciones o empresas públicas de la administración autonómica o foral.

Contestación:

En primer lugar debe señalarse que, de acuerdo con lo establecido en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, las DOT constituyen el marco de referencia para la formulación de los restantes instrumentos de ordenación regulados en la Ley, teniendo sus determinaciones un carácter global en relación con los criterios generales que servirán de orientación para la ordenación del territorio. En este sentido, se considera que no corresponde a las mismas la toma de decisiones concretas que afecten a la gestión de las instituciones públicas, tales como la referida a la valoración o determinación de la ubicación idónea para sus sedes.

3. Se solicita la ubicación de una estación ferroviaria en Arrasate: con el objeto de impulsar y mejorar el equilibrio y la movilidad territorial; así como el propio sistema de transporte.

Contestación:

Se desconoce si en la alegación se está haciendo referencia a una posible estación vinculada a la nueva red ferroviaria de la CAPV o bien, a un trazado de tranvía a lo largo del valle del río Deba.

En lo que se refiere a la posible afección a la nueva red ferroviaria, cabe únicamente señalar que el trazado de dicha infraestructura y las instalaciones vinculadas a la misma se están ejecutando de acuerdo con lo establecido en los proyectos redactados para su ejecución, basados en las determinaciones establecidas en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV, aprobado mediante el Decreto 41/2001, de 27 de febrero de 2001.

En cuanto a la hipotética referencia a un futuro trazado de tranvía o a un modo de transporte público alternativo que recorra el eje del Alto Deba, en el capítulo 6 del documento inicialmente aprobado: *Hábitat urbano. IV. Los ejes de transformación por Áreas Funcionales. b) Área Funcional de Alto Deba. El Eje de Transformación del Alto Deba*, se incluye la siguiente directriz:

“b.2 Incluir con carácter estructurante la creación de un eje de transporte colectivo, que discurrirá por todo su recorrido garantizando la articulación interurbana”.

Se considera al respecto que tanto el modo concreto de transporte colectivo que se implante, como la ubicación de las estaciones o paradas en su recorrido constituyen decisiones que deberán ser afrontadas por el planeamiento sectorial correspondiente, debido a que el análisis y valoración de posibles alternativas debe realizarse a una escala que no corresponde a la de este documento de las Directrices.

4. Se solicita que el parque tecnológico de Olandiano-Garaia en Arrasate sea considerado al mismo nivel de los ubicados en las capitales.

Contestación:

Uno de los elementos básicos que estructuran el sistema urbano definido en el documento inicialmente aprobado lo constituye además del “Sistema de capitales”, la “Red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales”. En relación con esta última, en el apartado 2.1 del capítulo 6 “Hábitat Urbano” del documento se establece lo siguiente:

“Es fundamental recuperar el protagonismo de las ciudades medias. Su escala, su distribución territorial y sus dinámicas económicas proporcionan una oferta urbana variada de núcleos dotados de una fuerte identidad, cuyo fortalecimiento permite evitar muchos de los riesgos asociados a una excesiva concentración de la población en un número reducido de grandes centros, con los costes funcionales, sociales y económicos que se derivan de ello. Son elementos clave para el equilibrio territorial, el mantenimiento de una oferta urbana diversa y la sostenibilidad del desarrollo urbano. Constituyen elementos esenciales de conexión entre las ciudades del Sistema Polinuclear de Capitales, contribuyendo decisivamente a la articulación entre las tres ciudades capitales y creando la oportunidad para la aparición de nuevos ámbitos de centralidad. Las ciudades medias de la CAPV proporcionan un referente territorial en torno al cual organizar los crecimientos residenciales y de los espacios de actividad. ”.

Por otro lado, también dentro del capítulo 6. Hábitat urbano, en el apartado IV. “Los ejes de transformación por Áreas Funcionales”, se señala lo siguiente con respecto al Área Funcional de Alto Deba y el Eje de Transformación que recorre el mismo:

“El Área Funcional se encuentra en el centro de gravedad del territorio vasco y se caracteriza por su fortaleza urbana, por la existencia de centros universitarios y de investigación y por el impulso de espacios de innovación como el Polo Garaia, así como por las fórmulas creativas de organización social y económica especialmente desarrolladas en su territorio. La entrada en servicio de la autopista AP-1 ha conllevado un cambio decisivo en las oportunidades territoriales de esta Área, constituyendo un elemento de conexión de alta capacidad con el Bajo Deba y espacios metropolitanos del norte de la CAPV; y proporcionando un enlace directo con Vitoria-Gasteiz”.

Teniendo en cuenta lo señalado, se considera que el documento inicialmente aprobado da suficiente respuesta a los aspectos planteados en la alegación, en relación con el carácter estratégico tanto del polo de innovación, como del resto de dotaciones existentes en el área.

Así mismo, en relación con este punto resta únicamente señalar que se modificará la referencia que se realiza al “Polo Garaia”, sustituyéndola por “Parque tecnológico Olandiano-Garaia”.

5. Se solicita que se trate con carácter excepcional la cuantificación residencial del Alto y Bajo Deba, o bien que se amplíe notoriamente la cifra que corresponde a estas áreas; con el objeto de que dicho aspecto nunca constituya un obstáculo para la recuperación demográfica del área.

Contestación:

Con independencia de las razones de tipo coyuntural que pueden haber condicionado la evolución demográfica que ha experimentado un determinado municipio, se considera que dicha dinámica demográfica debe tener una incidencia indudable en el cálculo de sus necesidades residenciales. Como consecuencia, uno de los componentes básicos utilizados para dicho cálculo es el referente a las necesidades de vivienda principal que surgen por la variación de la población residente en el municipio durante los últimos veinte años anteriores a aquel en el que se inicia la revisión del planeamiento.

No obstante, en la metodología para el cálculo de la capacidad residencial se han incluido determinados parámetros en los que se ha intentado contemplar la casuística particular de los municipios cuya evolución demográfica durante los últimos años ha sido de carácter regresivo.

Por un lado, el método plantea en todos los casos la reducción a la mitad de las tasas de crecimiento poblacional negativas, de forma que el carácter regresivo de un municipio no penalice en exceso sus necesidades residenciales. Por otro, en el artículo 13 de la normativa, dentro del apartado 2.d) 6.c) se establece lo siguiente: *“En los municipios regresivos en los que la adecuación de los procesos de revisión del planeamiento a estos criterios implicara una desclasificación importante de suelo urbanizable, se podrá aceptar justificadamente una capacidad residencial superior con el límite máximo resultante de considerar la hipótesis de que se mantiene la población*

del municipio. Este criterio implicará una valoración expresa de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco”.

En cualquier caso, debe señalarse que la evolución demográfica no constituye el único parámetro que se tiene en consideración, sino que al mismo se unen otros componentes como el de las necesidades que surgen de la disminución del tamaño medio familiar o tasa de ocupación de las viviendas; el cual tiene un peso superior en el cálculo de las necesidades residenciales que el correspondiente a las necesidades que surgen de la dinámica poblacional en el caso de los municipios regresivos.

Como conclusión de lo señalado anteriormente, se considera que el documento da suficiente respuesta a la casuística de municipios, tanto situados en el Área Funcional del Alto Deba como en otras áreas, que han experimentado una evolución demográfica negativa durante las últimas décadas. Se estima de esta forma que las precisiones incluidas al respecto en la metodología de cálculo permitirán garantizar que todos los planeamientos puedan plantear una capacidad residencial que dé respuesta a las necesidades existentes en cada municipio.

6. Se solicita que se otorgue un mayor rango al aeropuerto de Foronda.

Contestación:

En el apartado “9.4 Movilidad y logística ferroviaria, portuaria y Aeroportuaria” del documento inicialmente aprobado

En el artículo 27 de la normativa “Directrices en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria, se plantean como directrices relativas a la movilidad y logística aeroportuaria las de *“Promover un sistema aeroportuario, basado en la complementariedad y la planificación conjunta, que se apoye en el fortalecimiento de las especializaciones de cada uno de los tres aeropuertos de la CAPV”*; así como la de *“Reforzar el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz como gran centro logístico, además de desempeñar las funciones de aviación general, tráfico de pasajeros y servicios aeronáuticos”*.

Dichas directrices se estima que le confieren al aeropuerto de Foronda un rango similar al correspondiente a los otros aeropuertos de la CAPV.

No obstante en lo relativo al aeropuerto de Foronda dando respuesta a otras alegaciones se han introducido las siguientes precisiones:

- **En el sistema aeroportuario, sustituir “especialización” por “colaboración competitiva”.** En el Estado de la Cuestión del apartado 9.4 (página 215), se sustituye:

En cuanto a los aeropuertos se refiere, el concepto de “Sistema Aeroportuario 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, sigue siendo plenamente vigente.

Por esto:

En cuanto a los aeropuertos se refiere, el concepto de “Sistema Aeroportuario Vasco” y la necesidad de ordenar los diferentes aeropuertos de la CAPV con criterios de complementariedad y colaboración competitiva, con una visión integrada con los aeropuertos del entorno, sigue siendo plenamente vigente.

En la Normativa, se cambia el artículo 27.3.a) (página 339):

Promover un sistema aeroportuario basado en la complementariedad y la planificación conjunta, que se apoye en el fortalecimiento de las especializaciones de cada uno de los tres aeropuertos de la CAPV.

Por esto:

Promover un sistema aeroportuario, basado en la complementariedad y la planificación conjunta, que mediante una colaboración competitiva desarrolle las potencialidades de cada uno de los tres aeropuertos de la CAPV.

- **Incorporar el concepto del “Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz y su conectividad global 24/48, así como las plataformas logísticas” en movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.**

En la página 216 (párrafo anterior a Objetivos):

No sólo es la nueva red ferroviaria –aunque sí determinante- la que aporta un valor diferencial al sistema de transportes del País Vasco, sino el conjunto de infraestructuras de que se disponen y que, a grandes rasgos, de listan a continuación: ferrocarriles (red ferroviaria de ancho convencional, red ferroviaria de ancho métrico), infraestructuras viarias (A-1/AP-1, A-68 y A-8), infraestructuras portuarias (Puertos de Bilbao, Pasaia y Bermeo) y aeropuerto de carga (Vitoria-Foronda), así como las plataformas logísticas.

Se sustituye por esto:

No sólo es la nueva red ferroviaria –aunque sí determinante- la que aporta un valor diferencial al sistema de transportes del País Vasco, sino el conjunto de infraestructuras de que se disponen y que, a grandes rasgos, de listan a continuación: ferrocarriles (red ferroviaria de ancho convencional, red ferroviaria de ancho métrico), infraestructuras viarias (A-1/AP-1, A-68 y A-8), infraestructuras portuarias (Puertos de Bilbao, Pasaia y Bermeo) y aeropuerto de carga (Vitoria-Gasteiz y su conectividad 24/48), así como las plataformas logísticas.

B. Modificaciones en la cuantificación residencial surgidas a partir del período de información pública.

Por último, cabe señalar que como consecuencia de otras alegaciones la metodología de cálculo de cuantificación residencial ha sido modificada. En concreto, se ha trasladado de las necesidades a la capacidad residencial el número de viviendas deshabitadas que se pretende recuperar, detrayendo la cifra de las necesidades ya mayoradas. Para el municipio de Arrasate, la nueva capacidad máxima resultante es de 1.029 viviendas, tal y como se puede apreciar en la ficha que se adjunta.



C. CONCLUSIÓN. MODIFICACIONES QUE SE GENERAN EN EL DOCUMENTO INICIALMENTE APROBADO.

Como consecuencia del análisis y valoración de las aportaciones realizadas, se generan las siguientes **MODIFICACIONES A INTRODUCIR EN EL DOCUMENTO INICIALMENTE APROBADO:**

- En la Memoria del documento, dentro del capítulo 6. Hábitat urbano. IV. Los ejes de transformación por Áreas Funcionales. b) Área Funcional de Alto Deba. El Eje de Transformación del Alto Deba.

Se modificará la referencia que se realiza al “Polo Garaia”, sustituyéndola por “Parque tecnológico Olandiano-Garaia”.

- Finalmente, se agradece el interés y el grado de colaboración mostrados a través de las aportaciones realizadas y se espera que dicha colaboración siga manteniéndose a lo largo de las sucesivas fases de tramitación del documento.

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



UDAL HIRI-PLANGINTZAN AURREIKUSI BEHARKO DEN ETXEBIZITZEN AHALMEN MAXIMOAREN KALKULUA

Behin-behineko onartuko den EAeko Lurralde Antolamendurako Gidalerroen Berrikuspenean ezarritako irizpideen arabera. 2018ko urria

Udalerrria:		Arrasate / Mondragón										
Udalerrriaren biztanleria EUSTATen arabera		Epearen bitartez biztanleriaren aldaketa (%)	Bertan dauden etxebizitzaren kopurua EUSTATen arabera	2018-2026 eperako etxebizitzaren beharrak					Etxebizitzaren ahalmen maximoa			
				Etxebizitza nagusiak		Bigarren etxebizitzak	Etxebizitza hutsak	Etxebizitzaren beharrak Guztira	Biztanleriaren arabera Harrotze Koefizientea	Etxebizitzaren beharrak bider harrotze-koefizientea	Etxe.hutsen berreskurapenaren ondorioz	Etxebizitzaren Ahalmen maximoa
				Biztanleriaren aldaketaren ondorioz	Familia-Tamainaren aldaketaren ondorioz							
1996	2016	1996-2016	2016	A1	A2	B1	C1	NR	Harrotze Koef.	NRe	C2	Etxebizitzak
24.571	21.903	-0,2866	10.287	-222	519	6	12	315	2,20	693	-206	1.029 (*)

MUGATZAILE GEHIGARRIAK:

(*) *Beti aurreikusi daitekeen egoitza-ahalmen minimoa (bertan dauden etxebizitzaren kopuruaren %10a)*(**) *Onartutako Egoitza-ahalmen maximoa (Bertan dauden etxebizitzaren kopuruaren %50a)*

CÁLCULO DE LA CAPACIDAD RESIDENCIAL MÁXIMA A PREVER EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

según los criterios establecidos en la Revisión de las DOT a aprobar provisionalmente. Octubre 2018

Municipio:		Arrasate / Mondragón										
Población del municipio según EUSTAT		%Variación de la población durante el período	Viviendas existentes según EUSTAT en el año	Necesidades residenciales para el período 2018-2026					Capacidad residencial máxima			
				Viviendas principales		Viv.secundarias	Viv. deshabitadas	Necesidades residenciales Totales	Factor de Esponjamiento en función de la población	Necesidades residenciales esponjadas	Reducción por recuperación viv.deshab.	Capacidad residencial Máxima
				Por variación de la población	Por variación del Tamaño Familiar							
1996	2016	1996-2016	2016	A1	A2	B1	C1	NR	Esponjamiento	NRe	C2	Nº Viviendas
24.571	21.903	-0,2866	10.287	-222	519	6	12	315	2,20	693	-206	1.029 (*)

LIMITACIONES ADICIONALES:

(*) *Capacidad mínima que siempre se puede prever (10% de las viviendas existentes)*(**) *Capacidad residencial máxima admisible (50% de las viviendas existentes)*