



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: 06
Alegación nº:

Nork aurkeztu du: ELA Euskal Sindikatuak
Presentada por: Ainhara Plazaola Ugarte, Ingurumen Arduraduna

Aurkezte-data: 2018/04/18
Fecha de presentación:

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

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. Egindako alegazioen eduki laburbildua eta horien balorazioa.

A. Contenido resumido de las alegaciones y valoración de las mismas.

ELA sindikatuak igorritako idatzian positiboki balioesten dira hasierako onespenerako egungo dokumentuan barneratutako zenbait alderdi. Haatik, hobetu daitezkeen irizpide eta alderdiak geratzen direla uste dute, eta horren harira, zera nabarmentzen dute:

En el escrito remitido por ELA se valoran positivamente algunos de los aspectos introducidos en el actual documento de aprobación inicial, sin embargo, consideran que quedan criterios y aspectos susceptibles de mejora para lo que destacan lo siguiente:

1. Lurralde ereduari dagokionez, negatibotzat jotzen da azpiegitura handiei aitortzen zaien izaera egituratzailea eta dokumentuak hirien eta landa eremuen artean dagoen dikotomiarekin ez haustea.

1. En cuanto al modelo territorial, se considera negativo el carácter articulador que se reconoce a las grandes infraestructuras y el hecho de que el documento no rompa con la dicotomía existente entre las ciudades y los núcleos rurales.

Balorazioa:

97ko LAGetan hiri-sistemaren eta ingurune fisikoaren hierarkian oinarritutako eredua definitzen da. Ereduaren osagaiak dira garraiorako azpiegiturak, komunikazioak, energia, ura, hondakin solidoak, etab. Baina 97. urtetik LAGen Berrikuspenerako eredura oso jauzi garrantzitsua dago Azpiegitura Berdearen kontzeptuarekin, zeinarekin ingurune fisikoa dagoeneko ez baita ulertzen espazio babestuko irla modura, baizik eta beste dimentsio bat baitu, berria eta handiagoa. Horrenbestez, sindikatuak ez dut bat egiten eredua soilik azpiegiturek eta hiriguneek egituratzen dutela pentsatzearekin.

Valoración:

Las DOT del 97 definen el modelo basado en la jerarquía del sistema urbano y el medio físico. Los componentes de modelo son las infraestructuras de transporte, las comunicaciones, la energía, el agua, los residuos sólidos... Pero del 97 al modelo de la Revisión de las DOT hay un salto muy importante con el concepto de la Infraestructura Verde con el que ya el medio físico no es entendido como islas de espacios protegidos sino que tiene una dimensión distinta, nueva y mayor, por lo que no se comparte el pensar que el modelo solo lo estructuran las infraestructuras y los núcleos urbanos.

2. Azpiegitura berdearen kasuan, ekonomiari eta aisiari dagokienez eskaintzen dituen aukerak nabarmentzea proposatzen da LAGak berrikusteko dokumentuan haiek definitzen direnean bertan, klima-enpleguaren edo enplegu berdearen kontzeptuak barneratuz, oso kontuan izateko zerbitzu eta enpleguen iturburu direnak.

Balorazioa:

Azpiegitura berdearen ondorioei dagokienez, l. helburuan zera adierazten da: *“Naturan oinarritutako soluzioen potentzial ekonomikoa eta enplegu-sortzailea balioan jartzea, bere errentagarritasun ekonomiko, sozial eta ingurumen-arloko handiarengatik, eta ikerketa-, merkatu- eta enplegu-nitxo bat delako, ahaztu gabe azpiegitura berdeak eskaintzen duen turismo-erakarpena eta interes kultureko inguruen zaintza ere”*. Horrenbestez bat egiten da alegazioarekin eta behar beste artatua dela uste da.

3. Landa-habitatari dagokionez, adierazten denez, 19. artikuluan aurreikusitako gidalerroek ez dute koherentziarik mantentzen aipatutako helburuekin eta enplegu berdearen edo klima-enpleguaren ahalmena aitortu eta garatu beharko luketela, azpiegitura berdearen kasuan bezalaxe.

Balorazioa:

Landa-habitatarekiko kezka LAGak Berrikusteko dokumentuan partekatzen den alegazio bat da. Landa-habitatari buruzko 5. kapituluko 6. helburuan nekazaritza eta basogintzako sektoreetan ezagutzen transferentzia sustatzea barneratzen da, bereziki azpimarratuz zonalde horietako berrikuntzaren, lankidetzaren eta garapen ekonomikoaren sustapena, eta berez, landa-habitataren arloko Gidalerroen 19. artikuluan, besteak beste, garapen sozial eta ekonomikoarekin, garraioarekin, energiarekin, urarekin, telekomunikazioekin edota hiritarren segurtasunarekin lotuta landa-habitataren atzean egon behar den estrategia sozial eta ekonomikoari emateko erantzuna jasotzen da. Horrenbestez, alor hori behar beste artatua dagoela uste da.

4. Hiri-habitatari dagokionez, zerbitzu eta ekipamenduen maila lurralde osora hedatu behar dela usten da, gaur egun hiriburuetan lekutzen baitira neurri handiagoan. Halaber, adierazten denez, 7tik 12ra bitarteko artikuluetan aurreikusitako gidalerroetan hiriburuen artean dauden desberdintasunak gaineratu behar dira. Hori, aldiz,

2. En cuanto a la **infraestructura verde**, se propone destacar sus posibilidades económicas y de ocio desde su propia definición en el documento de revisión de las DOT, incluyendo los conceptos de empleo climático o empleo verde que son fuentes de creación de servicios y empleo muy a tener en cuenta.

Valoración:

En relación a los efectos de la infraestructura verde, en el objetivo I se dice: *“Poner en valor el potencial económico y generador de empleo de las soluciones basadas en la naturaleza por su alta rentabilidad económica, social y medioambiental y por suponer un nicho de investigación, mercado y empleo, sin olvidar el atractivo turístico y preservación de entornos de interés cultural que ofrece la infraestructura verde.”*, por lo que se coincide con la alegación y se considera que está suficientemente atendida.

3. Respecto al hábitat rural, se indica que las directrices previstas en el artículo 19 no mantienen una coherencia con los objetivos mencionados y que deberían reconocer y desarrollar la potencialidad del empleo verde o empleo climático al igual que en la infraestructura verde.

Valoración:

La preocupación que se muestra por el hábitat rural es una alegación que comparte el documento de la Revisión de las DOT. En el Objetivo 6 del capítulo 5 Hábitat Rural, se contempla fomentar la transferencia de conocimientos en los sectores agrario y forestal, haciendo especial hincapié en el fomento de la innovación, la cooperación y el desarrollo económico de estas zonas y de hecho el artículo 19 de las Directrices en materia del hábitat rural recogen la respuesta a la estrategia socioeconómica que tiene que haber detrás del hábitat rural en todo lo que es el desarrollo socioeconómico, transporte, energía, agua, telecomunicaciones, seguridad ciudadana, entre otros, por lo que esta cuestión se considera suficientemente atendida.

4. En lo referente al hábitat urbano, se considera que se debe ampliar el nivel de servicios y equipamientos al conjunto del territorio, actualmente concentrado en mayor medida en las capitales. También se indica que debe incorporarse en las directrices previstas en los artículos del 7 al 12 la existencia de desigualdades existentes en las

hasierako onespenerako dokumentuaren helburuetan jasotzen da. Halaber, udalerriak hiri hazkunderako perimetroa egokitzeko duen ahalmena behar bezala zehaztu eta mugatu dadila eskatzen da, bizitegi-kuantifikazioarekin gertatzen den moduan.

Balorazioa:

Zerbitzu eta ekipamenduen mailari dagokionez, haren ebazpena ez da hiru hiriburuetara mugatzen. Egiatzko kezka dago hiri txikiagoekin eta lurraldean eta beste udalerrietan eta landa-habitatean oreka erdiesteko betetzen duten paper funtsezkoarekin. Ondoren, dokumentuan, hainbat gidalerrotan, erantzuna ematen zaio Hiri-habitatari dagokionari, eta azkenik hiri hazkunderako perimetroari dagokionez, LPP planean definitzeko proposamen bat jasotzen bada ere, hiri lurzoruaren eta lurzoru urbanizagarriaren azken zedarritzea udal eskumenekoa izango da beti.

5. Bizitegi-kuantifikazioari dagokionez, idatzian 2014ko irailaren 29an aurkeztutako alegazioa berretsi egiten da.

Balorazioa:

Bizitegi-kuantifikazioaren kasuan gogoetak Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak Berrikusteko prozesuaren aurretik ari dira burutzen. Horri dagokionez, dagoeneko bizitegi-kuantifikazioaren alorrean Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen Aldaketarekin gaiaren ikuspuntua orientatu da; modu horretan, eraikitako hiria birgaitu, birsortu edo berriro trinkotzea lehenetsi da lurzoru berriak okupatzearen aurretik, iraunkortasunari so.

6. Jarduera ekonomikoari dagokionez, adierazten denez, 12. artikuluan aurreikusten den 5 c) gidalerroa planteatutako helburuen aurka doa, izan ere, gaur egun industrial modura edo jarduera ekonomikoko modura kalifikatutako lurzoruaren bizitegi-erabilerako kalifikazio berriak baimentzen dira. Horrek espekulazioarekin lotutako arazoak ekarriko lituzke eta jarduera horiek aldirietara eramatea, lurzoru berriak okupatzea eta erabilera mistoari uko egitea.

Balorazioa:

Aipagai den lerroaldea abenduaren 21eko 262/2004 Dekretuz onartutako Jarduera Ekonomikoen Arloko Lurralde Planean

capitales que por el contrario sí está recogido en los objetivos del documento de aprobación inicial. Asimismo, se solicita que se defina y limite correctamente la capacidad municipal de adaptación del perímetro de crecimiento urbano, tal y como ocurre con la cuantificación residencial.

Valoración:

En torno al nivel de servicios y equipamientos, su resolución no se centra en las tres capitales. Hay toda una preocupación entorno a las ciudades menores y su papel fundamental de equilibrio en el territorio y también en los otros municipios y el hábitat rural, luego en el documento en distintas directrices da respuesta a lo que respecta al Hábitat Urbano y finalmente en lo relativo al perímetro de crecimiento urbano, aunque haya una propuesta de definición por el PTP la delimitación última del suelo urbano y urbanizable siempre será municipal

5. Respecto a la **cuantificación residencial** el escrito se reafirma en la alegación presentada el 29 de septiembre de 2014.

Valoración:

Las reflexiones en materia de cuantificación residencial se están llevando a cabo desde antes del proceso de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial. En este sentido, ya con la Modificación de las Directrices de Ordenación Territorial en materia de cuantificación residencial se ha reorientado el punto de vista en la materia; de esta forma se ha antepuesto la rehabilitación, la regeneración o la redensificación de la ciudad construida frente a la ocupación de nuevos suelos, en aras a la sostenibilidad.

6. En cuanto a la **actividad económica**, se indica que la directriz 5 c) prevista en el artículo 12 es contraria a los objetivos planteados puesto que se permiten nuevas calificaciones de uso residencial en suelos calificados actualmente como industriales o de actividades económicas, con el problema de especulación que esto supondría así como el traslado de estas actividades a las periferias, la ocupación de nuevos suelos y el rechazo del uso mixto.

Valoración:

El párrafo en cuestión es un artículo recogido del Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas (artículo 10) aprobado mediante

jasotako artikulua bat da (10. artikulua). Horrenbestez, dagoeneko indarrean dago eta aplikagarria da.

Lurralde mailako kezka bat da eta hura Arloko Lurralde Planean (eta orain Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan) sartzea eraikinak garatzeko leku egokietan lekututako eta bizitegi lurzorura birkalifikatzeko prozesuak izan dituzten jardura ekonomikoko lurzoru askotan burutu den dinamika baten ondorio da (bereziki Kantauriko isurialdean), jardura ekonomikoetarako lurzorua galtzea eraginez.

EAEn industria-jardura aktibo bat da, alboratu ezin dena: azken urteotan ikusi ahal izan den moduan (eta horrela aitortzen da dokumentuan), EAEn industriak duen garrantziari esker hobeto erreakzionatu ahal izan da etorritako krisiaren ondorioen aurrean.

Aurrekoa gorabehera, egindako alegaziotik eratorritako lerroaldea aztertu ondotik, egokitzea jotzen da haren idazketa aldatzea, jardura ekonomikoen egungo dinamikekin modu koherenteagoan idatziz, zeinaren jardura dagoeneko ez baitago lotuta sarritan lurzoruaren kontsumoarekin. Horrenbestez, hau da proposatutako idazketa berria:

Gaur egun "industriarako" edo "jardura ekonomikoetarako" kalifikatutako lurzoruek "bizitegira" edo antzeko erabileretarako birkalifikatzeko prozesuak onartzea soilik aldez aurretik eta dokumentu egokien bidez justifikatzen denean teknikoki, ekonomikoki eta hirigintza-arloaren ikuspegitik ezinezkoa dela beste hirigintza-eragiketa bat planteatzea. Kasu horretan, jardura ekonomikoetarako sabai eraikigarri azalera lurzoru—berria —azalera baliokidea txertatuko da hirigintza-plangintzan.

7. Turismo-baliabideak jardura ekonomikoen barnean sartzea planteatzen da, eta Turismo Baliabideen Arloko Lurralde Plana garatzeko irizpideak zehaztu eta ezartzea proposatzen da pisu turistikoek hirigintzaren eremuan izan dezaketen inpaktua ekidite aldera.

Balorazioa:

Turismo-baliabideek legeria espezifikoak dute eta, gainera, gai korapilatsua da, administrazio guztiak eta eskala guztiak

Decreto 262/2004 de 21 de diciembre, por lo que ya es vigente y de aplicación.

Se trata de una preocupación territorial y su inclusión en el PTS (y ahora en las Directrices de Ordenación Territorial) responde a la dinámica que se ha llevado a cabo en muchos suelos de actividad económica que ocupaban los lugares más apropiados para desarrollos edificatorios (especialmente en la vertiente cantábrica) y que en han sufrido procesos de recalificación a residencial, con la consiguiente pérdida de suelo para actividades económicas.

La actividad industrial en la CAPV es un activo al que no se debe renunciar: tal y como se ha visto en los últimos años (y así se reconoce en el documento), el peso de la industria en la CAPV ha permitido reaccionar mejor a los efectos de la crisis que ha sobrevenido.

No obstante lo anterior, tras el estudio del párrafo derivado de la alegación realizada, se considera oportuno cambiar su redacción, de forma más coherente con las dinámicas actuales de actividades económicas, cuya actividad en muchos casos ya no va asociada al consumo de suelo. Por lo tanto la nueva redacción que se propone es la siguiente:

“Admitir la recalificación de suelos calificados en la actualidad como industriales o de actividades económicas a nuevas calificaciones de residenciales o similares cuando se justifique previamente la imposibilidad técnica, económica o urbanística de plantear una operación urbanística consistente en la reconversión de dichos suelos como ámbito de acogida de nuevas actividades económicas, exigiéndose la incorporación en paralelo al planeamiento urbanístico de una superficie de techo edificable equivalente de ~~nuevo suelo de~~ actividades económicas”.

7. Se plantea incluir los **recursos turísticos** dentro de las actividades económicas y, se propone definir y establecer criterios para el desarrollo del Plan Territorial Sectorial de Recursos Turísticos con objeto de evitar el impacto que pueden tener en el ámbito urbanístico los pisos turísticos.

Valoración:

Los recursos turísticos son objeto de una legislación específica, además de ser un tema complejo que implica a todas las

inplikatzen dituen. Gai hori jorratzeko LAGetan Turismo Baliabideen Arloko Lurraldeko Planera jotzen da. Bertan, 23. artikuluan, “Baliabide turistikoen arloko gidalerroak” izenekoan, besteak beste, zera ezartzen da:

6. *Baliabide Turistikoen Lurralde Plan Sektorialak Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde garapen turistikoaren eredua definitu beharko du, eta honako hau arautu beharko du:*

- a) *baliabide turistikoen babesa.*
- b) *ingurumen-inpaktua ebaluatzeko irizpideak eta turismo-jardueraren iraunkortasun ratioak.*
- c) *lurraldeari buruzko nahiz gizarte, ekonomia eta kulturari buruzko alderdiak hobetzeko neurriak*
- d) *Azpiegitura turistikoa kuantifikatzeko jarraibideak, lurralde- eta hirigintza plangintzarako.*
- e) *Laguntza-ekipamenduak.*
- f) *Saturazio-egoerak prebenitzeko behar diren neurriak.*

Azkenik, hiri-lurzoruan, turismo-erabilerak udal hirigintza-plangintzak araututako bateragarritasunen arabera mugatuko dira.

8. Baliabideen kudeaketa iraunkorrari eta ekonomia zirkularrari dagokionez, adierazten denez, ez zaio ematen izan beharko lukeen zeharkako izaera eta ekonomiaren eta industriaren trantsizio ekologikoarekin lotzea proposatzen da, produkzio eta kontsumorako ordezkotzat beste eredu bat lortze aldera, emisiorik gabea, eta baliabideen erabilera iraunkorrean oinarritua.

Balorazioa:

Baliabideen kudeaketa iraunkorraren kapitulu hori guztiori (ura, energia, ekonomia zirkularra), zeharkakoak dira eta, zehazki, ekonomia zirkularra herritarren pentsaera aldatzea eta lurraldean egiten den edozein ekintzaren aurrean ematen den erantzuna aldatzea inplikatzeko duen gai modura jorratu da.

9. Energiari dagokionez, adierazten denez, 16. artikuluko gidalerroekin ez da aski beharrezkoa den energia-eredu bat garatzeko, hornidura osoa energia berriztagarrieekin ematea eta kontsumoa murrizteko energia-efizientziaren sustapena duena oinarri. Onartezin modura hartzen da LAGen helburuetan garrantzi bera ematea baterako

administraciones y a todas las escalas. Para el tratamiento de esta cuestión las DOT se remiten al PTS de Recursos Turísticos para el que en el artículo 23 “Directrices en materia de recursos turísticos” se establecen, entre otras, las siguientes:

6-El Plan Territorial Sectorial de Recursos Turísticos deberá definir el modelo de desarrollo territorial turístico de la Comunidad Autónoma del País Vasco regulando:

- a) *la protección de los recursos turísticos.*
- b) *los criterios de evaluación ambiental y los ratios de sostenibilidad de la actividad turística.*
- c) *las medidas orientadas a mejorar los aspectos territoriales, socio-económicos y culturales*
- d) *Las pautas de cuantificación de la infraestructura turística para el planeamiento territorial y urbanístico.*
- e) *equipamientos de apoyo.*
- f) *medidas necesarias para prevenir situaciones de saturación.*

Finalmente, en el suelo urbano, los usos turísticos vendrán limitados por las compatibilidades reguladas por el planeamiento urbanístico municipal.

8. En cuanto a la gestión sostenible de los recursos y la economía circular, se señala que no se le da el carácter transversal que debería tener y se propone asociarlo a la transición ecológica de la economía y de la industria para lograr otro modelo alternativo de producción y consumo, sin emisiones y basado en el uso sostenible de los recursos.

Valoración:

Todo el capítulo de la gestión sostenible de los recursos (agua, energía, economía circular), son transversales y, en concreto, la economía circular se ha tratado como una materia que implica un cambio de mentalidad en la ciudadanía y un cambio en la respuesta que se está dando ante cualquier acción en el territorio.

9. Respecto a la energía, se indica que las directrices del artículo 16 son insuficientes para el desarrollo de un modelo energético que se necesita, basado en el abastecimiento integral mediante energías renovables y el fomento de la eficiencia energética para reducir el consumo. Se considera inaceptable que en los objetivos de las DOT se les

sorkuntzari eta energia berriztagarriei, eta gidalerroetan gas naturalaren erabilera sustatzea.

Balorazioa:

LAGak politika ezberdinak espazioan ezartzearen isla dira eta Energiaren kasuan Euskadiko Energia Estrategia 2030 delakoa espazioan ezartzearen isla da. Estrategia hori da energia-efizientziaren alorrean eta energia berriztagarrien sarreran jarraitu beharreko bidea adierazten duena. Plan honetatik alboratzea zentzurik ez duen borondatezko ildoan aurrera egitea izango litzateke.

10. Mugikortasunari dagokionez, adierazten denez, oinezko zein bizikletentzako bideak gehiago hedatu behar dira udalerri eta eskualde guztiek aukera berdinekin jardun dezaten eta bide horiek ez daitezen soilik herriguneetako biztanleentzat egin. Bestalde, atzerapausotzat hartzen da errepide-sarea zatirik handiengan eginda dagoela adieraztea, LAGen oinarritzko dokumentuan amaitutzat ematen zelarik.

Balorazioa:

Oinezko zein bizikletentzako bideei dagokionez udalerri eta eskualde guztietan eskatzen den hedapena dagoeneko aurreikusia dago LAGetan. Lurralde Plan Partzialek eta EAEko Bizikletentzako Ibilbideen Plan Gidariak garatzeko hedapena.

Errepide-sareari gagozkiola, EAE mailan bide-eskema amaitutzat hartzen da bere eskala eta eskumena kontuan hartuz. LAGetan ez dira balioesten Foru Aldundiaren errepideetako planetako aurreikuspenak, eta horri dagokionez adierazten dena haren eskalako dokumentu baten arabera hartzen da.

11. Azpiegitura handietan, aipatzen denez, LAGetan Abiadura Handiko Trena soilik aipatzen da tren-sistema modura, lurraldea egituratzen duten aldirietako trenak aipatu gabe. Hura eraikitzekeo premiaren arrazoiak zalantzan ipintzen dira.

Balorazioa:

Ez da partekatzen alegazioan helarazten den kezka, izan ere, adierazten denez, LAGetan ez dira aldirietako trenak barneratzen tren-sistemaren barnean. LAGen xedea da lurralde aldetiko oreka bat erdiestea. Hori, besteak beste, 28. artikuluko gidalerroetan islatzen da, hots, tren, portu eta aireportuko mugikortasun

de la misma importancia a la cogeneración y a las energías renovables y que en las directrices se fomenta el uso del gas natural.

Valoración:

Las DOT son la plasmación espacial de las distintas políticas y en el caso de la Energía es la plasmación espacial de la Estrategia Energética de Euskadi 2030. Esta estrategia es la que marca el terreno a seguir en la eficiencia energética y en la introducción a las energías renovables. Separarnos de este Plan significaría avanzar en la línea voluntarista carente de sentido.

10. En cuanto a la movilidad, se señala que las vías peatonales y ciclables requieren de un mayor despliegue para que todos los municipios y comarcas actúen en igualdad de oportunidades y estas no se dirijan exclusivamente a la población de los núcleos urbanos. Por otro lado, se considera un paso atrás decir que la red de carreteras está ejecutada en su mayor parte cuando el documento base de las DOT lo daba por finalizada.

Valoración:

El despliegue que se solicita para todos los municipios y comarcas de las vías peatonales y ciclables ya está previsto en estas DOT. Despliegue a desarrollar por los PTPs y el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV.

En lo que respecta a la red de carreteras, se considera culminado el esquema viario a nivel de la CAPV por su escala y competencia. Las DOT no entran a valorar las previsiones de los planes de carreteras forales, y lo que al respecto señalan se considera adecuado a un documento de su escala.

11. En lo referente a las grandes infraestructuras, se menciona que las DOT únicamente contemplan el Tren de Alta Velocidad como sistema ferroviario sin mencionar los trenes de cercanías que son los que articulan el territorio. Se ponen en duda las razones por las que se ve necesaria su construcción.

Valoración:

No se comparte preocupación trasladada por la alegación en cuanto que se dice que las DOT no contemplan los trenes de cercanías en su sistema ferroviario. Las DOT pretenden conseguir un equilibrio territorial, lo que se refleja, entre otras, en las directrices del artículo 27 directrices en materia de movilidad

eta logistikari buruzko gidalerroetan. Aldirietako trenak izeneko 1.b) atalean, besteak beste, aldirietako tren-zerbitzuaren funtsezko ardatzak 1997ko LAGetan baino modu zabalagoan ezartzen dira, sarea hedatzeko balizko esku-hartzeak aztertzen dira eta tren-geltokietarako hainbat irizpide adierazten dira, esate baterako:

1. Aldiriko trenbide-zerbitzuaren funtsezko ardatzak honako hauek dira:

- a) Bilboko ingurunea: Balmaseda-Bilbao; Urduña-Bilbao; Bermeo-Bilbao; Durango-Bilbao; Lezama-Bilbao.
- b) Donostiako ingurunea: Donostia-Baiona; Legazpi-Donostia; Zumaia-Donostia.
- c) Bilbao-Donostia ardatza: Euskotrenen linea, kostaldeko udalerriak bi hiriburuen inguruan egituratzeko trenbide-ardatza.

2. Sarea hedatzeko honako jardun hauek abian jartzeko aukera aztertzea:

- a) Aldiriko zerbitzu berriak honako tarte hauetan: Beasain-Zumarraga-Legazpi edo Iruña Oka-Gasteiz-Agurain, lehendik dauden trenbide-lineen gainean.
- b) Urolako trena Zumaia eta Azpeitiaren artean zerbitzuan jartzea trenaren linea zaharraren gainean, eta Urretxuraino hedatzeko aukera, aldiriko sarean integratuta.
- c) Gaur egun trenbide-azpiegiturarik ez duten eraldaketa-ardatzetako tarteetan, garraio kolektiboa egituratzeko ardatzak ezartzea, maiztasun eta edukiera handiko autobus-zerbitzuen bitartez, trenbide-sareko geltokiekin lotu ahal izateko.

3. Tren geltokiei dagokienez:

- a) Trenbide-geltokiak funtsezkotzat jotzea, garraibide hori erabiliz mugikortasuna erraztu eta bultzatzen den heinean, eta lurraldean zentralitate-eremu berriak sortzea.
- b) Lurralde- eta hirigintza-plangintza koordinatzea, trenbide-geltokiak toki- eta eskualde-zentralitateko guneetan kokatzeko.
- c) Trenbide-geltokien irisgarritasuna, beste garraibide publiko eta pribatuekiko konbinazioa, erabiltzaileentzako aparkalekuak eta eskari handiko ekipamenduen (merkataritza-guneak, osasun- eta hezkuntza-hornidurak eta abar) ingurunea sustatzea.
- d) Bizitegien edo jarduera ekonomikoen

y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria. En su apartado 1.b) Trenes de cercanías se establecen, ente otros, los ejes fundamentales del servicio ferroviario de cercanías de forma más amplia que en las DOT de 1997, se estudian las posibles actuaciones de extensión de la red y se marcan criterios para las estaciones ferroviarias como:

1. Los ejes fundamentales del servicio ferroviario de cercanías son los siguientes:

- a) Entorno de Bilbao: Balmaseda-Bilbao; Orduña-Bilbao; Bermeo-Bilbao; Durango-Bilbao; Lezama-Bilbao.
- b) Entorno de San Sebastián: San Sebastián-Baiona; Legazpi-San Sebastián; Zumaia-San Sebastián.
- c) Eje Bilbao-San Sebastián: Línea Euskotren como eje ferroviario de estructuración de los municipios costeros en torno a las dos capitales.

2. Estudiar las siguientes posibles actuaciones de extensión de la red:

- a) Nuevos servicios de cercanías en los tramos: Beasain-Zumarraga-Legazpi o Iruña de Oca-Vitoria-Gasteiz-Salvatierra sobre tendidos ferroviarios ya existentes.
- b) La puesta en servicio del tren del Urola entre Zumaia y Azpeitia sobre la antigua línea del tren y su posible extensión hasta Urretxu integrándolo en la red de cercanías.
- c) En los tramos de los ejes de transformación que en la actualidad no disponen de infraestructuras ferroviarias, establecer ejes estructurantes de transporte colectivo mediante servicios de autobuses de alta frecuencia y capacidad que enlacen con las estaciones de la red ferroviaria.

3. En lo relativo a las estaciones ferroviarias:

- a) Concebir las estaciones ferroviarias como el elemento esencial para facilitar e incentivar la movilidad mediante el uso de este modo de transporte y generar nuevos ámbitos de centralidad en el territorio.
- b) Coordinar la planificación territorial y urbanística para ubicar las estaciones ferroviarias en espacios de centralidad local y comarcal.
- c) Promover la accesibilidad de las estaciones ferroviarias, la combinación con otros modos de transporte público y privado, los aparcamientos para las personas usuarias, y un entorno de equipamientos con alta demanda (espacios

dentsitate handiagoak erraztea garraio kolektiboan sartzeko nodoen ingurunean.

4. Trenbide-korridoreetan garraio kolektiboa egituratzeko ardatz horiek eraldatzeko baldintza egokiak noiz ematen diren eta zerbitzu berriak ezartzeko modu zehatza zein den zehaztea plangintza sektorialean.

5. ADIFen, FEVEren eta Euskotrenen gaur egungo sistemen kudeaketa, programazioa, tarifak eta zerbitzuak integra daitezen eta zerbitzu horiek Eraldaketa Ardatzetako eremu guztietara hedatzen sustatzea.

12. Zeharkako gaiei dagokienez, LAGetan jasotako gai**ei** buruzko artikuluetan barneratu beharko liratekeela uste da. Adibide modura klima-aldaketa aipatzen da, zeina dagozkion ataletan jaso beharko bailitzateke, hots, energiaren, hondakinen kudeaketaren, ekonomia zirkularraren eta azpiegitura berdearen ataletan.

Balorazioa:

Jasotako alegazioak eta hari erantzuteko azterketa tekniko inplizitua ikusirik, 28. artikulua: “Zeharkako gaien eta. hiri-ereduaren arloko gidalerroak” izenekoa, Espazioaren Antolamendurako eta Erabilerarako Gidalerro izatera pasako da, 19. artikulua zenbakiarekin. Haren idazketa hasierako onespenerako dokumentukoaren antzekoa da, honakoa:

19. artikulua Zeharkako gaien eta. hiri-ereduaren arloko gidalerroak.

1. Kontuan hartzea lurraldean eragina duten zeharkako gaiak: irisgarritasun unibertsala, genero- ikuspegia, klima-aldaketa, osasuna eta lurralde-interrelazioa.

2. Zeharkako gaiak kontuan hartuta hiri-eredu trinkoa, erabileren nahasketari dagokionez konplexua sustatzea, gizarte arloan kohesionatutako eredua.

Gainerako gidalerroek gomendio izaera dute, lurralde antolamenduaren esparrua gainditzen dutenak.

comerciales, dotaciones sanitarias y educativas, etcétera).

d) Facilitar densidades residenciales o de actividades económicas mayores en el entorno de los nodos de acceso al transporte colectivo.

4. Determinar, en el planeamiento sectorial, cuándo se dan las circunstancias adecuadas para la transformación de estos ejes estructurantes de transporte colectivo en corredores ferroviarios, y cuál es el modo concreto para la implantación de los nuevos servicios.

5. Promover la integración, en cuanto a gestión, programación, tarifas y servicios, de los actuales sistemas de ADIF, FEVE y Euskotren y la extensión de estos servicios a todos los ámbitos de los Ejes de Transformación.

12. Sobre las cuestiones transversales, se considera que deberían ser incluidas en el articulado del conjunto de temas recogidos en las DOT. Como ejemplo citan el cambio climático, el cual debiera de ser recogido en sus correspondientes apartados como son, la energía, la gestión de residuos, la economía circular y la infraestructura verde.

Valoración:

A la vista de las alegaciones recibidas y del estudio técnico implícito a su contestación, el artículo 28: “Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad” pasará a ser una Directriz de Ordenación y Uso del Espacio con el número de artículo 19. Su redacción, similar al del documento de aprobación inicial, es la siguiente:

Artículo 19. Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad.

1. Tener en cuenta las cuestiones transversales que inciden en el territorio: accesibilidad universal, perspectiva de género, cambio climático, salud, euskera e interrelación territorial.

2. Promover, en atención a las cuestiones transversales, un modelo de ciudad denso, complejo en cuanto a la mezcla de usos y cohesionado socialmente.

El resto de las directrices tienen un carácter recomendatorio que sobrepasa el campo de la ordenación territorial.

B. Ondorioa.

Ondorio gisa, nabarmendu beharra dago egindako ekarpen eta hausnarketen bidez helarazitako interes maila. Ekarpene horiek dokumentuaren edukia aberastean lagunduko dute; beraz, eskertzekoa da dokumentua egitean izandako partaidetza.

1- Aurkeztutako alegazioaren ondorioz, dokumentuan honako zehaztapenok barneratuko dira:

- "Jarduera ekonomikoetarako eta merkataritza-ekipamenduetarako lurzoruaren arloko gidalerroak" izeneko 12. artikuluko 5.c. ataleko idazketa aldatu eta horrela geratuko da:

Gaur egun "industrialako" edo "jarduera ekonomikoetarako" kalifikatutako lurzoruak "bizitegirako" edo antzeko erabileretarako birkalifikatzeko prozesuak onartzea soilik aldez aurretik eta dokumentu egokien bidez justifikatzen denean teknikoki, ekonomikoki eta hirigintza-arloaren ikuspegitik ezinezkoa dela beste hirigintza-eragiketa bat planteatzea. Kasu horretan, jarduera ekonomikoetarako sabai eraikigarri azalera lurzoru ~~berria~~ —azalera baliokidea txertatuko da hirigintza-plangintzan.

2.- Jasotako alegazioak ikusita, bai eta hauen erantzunei lotutako azterketa teknikoa, "Zeharkako gaien eta hiri-ereduaren arloko gidalerroak" izeneko gidalerroak Espazioaren antolamendurako eta erabilerarako gidalerroetara eramango dira, 19. artikulua esleitura eta edukia hasierako onepenen dokumentuaren antzekoa duela.

B. Conclusión.

Como conclusión, debe destacarse el grado de interés mostrado a través de las alegaciones y reflexiones realizadas, las cuales contribuirán a enriquecer el contenido del documento, por lo que se agradece la participación en la elaboración del mismo.

1- Como consecuencia de la alegación presentada se introducirán en el documento las siguientes precisiones:

- se modifica la redacción, del apartado 5.c. del artículo 12 "Directrices en materia de suelo de actividades económicas y de equipamientos comerciales, que quedará como sigue:

"Admitir la recalificación de suelos calificados en la actualidad como industriales o de actividades económicas a nuevas calificaciones de residenciales o similares cuando se justifique previamente la imposibilidad técnica, económica o urbanística de plantear una operación urbanística consistente en la reconversión de dichos suelos como ámbito de acogida de nuevas actividades económicas, exigiéndose la incorporación en paralelo al planeamiento urbanístico de una superficie de techo edificable equivalente de ~~nuevo suelo de actividades económicas~~".

2- A la vista de las alegaciones recibidas y del estudio técnico implícito a su contestación, las "Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad" pasarán a ser una Directriz de Ordenación y Uso del Espacio con el número de artículo 19 y similar contenido al del documento de aprobación inicial.

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

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