



APORTACIONES AL CAPÍTULO 9 - MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL “DOCUMENTO BASE” PARA LA REVISIÓN DE LAS “DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL”.

Con fecha 13 de enero del presente año se reunió la “Ponencia Técnica” sobre el proceso de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En dicha reunión se expuso una visión global del “Documento Base”, promovido por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, y se planteó la posibilidad de presentar aportaciones en relación con su contenido, al objeto de elaborar *“un documento de “Avance de Directrices”, que sea fruto de un proceso de participación adecuado”*. En consecuencia, una vez reunida la “Ponencia Técnica” en sesiones celebradas con fecha 17 de febrero, 13 de abril, 19 de mayo y 22 de junio, desde este Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa se plantean una serie de consideraciones relativas al capítulo 9 - Movilidad sostenible, con objeto de que puedan servir para enriquecer el debate.

CAPÍTULO 9.- MOVILIDAD SOSTENIBLE.

A modo de introducción, en el “Documento Base” se proponen *“iniciativas estratégicas orientadas a lograr sistemas de movilidad sostenible”*, de manera que desde el presente informe se señalan una serie de puntualizaciones referentes a tres de estas iniciativas:

(1) Se recomienda *“plantear los nuevos desarrollos como crecimientos lineales, a lo largo de corredores urbanos y de transporte”*, sin embargo, también es importante mantener las rupturas del continuo urbano a fin de frenar los *“riesgos crecientes de colmatación de los fondos de valle por continuos edificados”*. Esta circunstancia está directamente relacionada con el tratamiento de los denominados ejes de transformación, entre los que se encuentran, en el caso de Gipuzkoa, los ejes de articulación Beasain-Zumarraga, Azkoitia-Azpeitia, Andoain-Hernani-Astigarraga, Soraluze-Bergara-Arrasate, ...

(8) Entendemos fundamental *“reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, ocio y equipamientos”* para lo cual resulta de máximo interés potenciar las posibilidades de convivencia y compatibilidad entre los espacios residenciales, industriales y de servicios a fin de no generar mayores necesidades de desplazamiento. Sin embargo, este planteamiento se contradice con la construcción de grandes centros comerciales o con la potenciación de los ya existentes, opción que está siendo paliada con la tendencia de algunas empresas de distribución a crear medianas superficies de venta localizadas en el entramado urbano.



(10) La reducción del uso del vehículo privado está vinculada a la intermodalidad, lo que requiere medidas tales como la existencia de grandes aparcamientos disuasorios gratuitos que dispongan de buena conexión con la red de transporte público hasta el centro de las ciudades. Para superar esta carencia sería necesaria su previsión en los documentos de planeamiento general municipal así como, en su caso, en los planes de escala comarcal.

9.1.- Movilidad peatonal y ciclista:

Tal y como afirma el documento, *"la movilidad peatonal es la principal forma de movilidad de las personas"*, ya que supone la primera elección en desplazamientos cortos, aunque también resulta evidente que toda distancia mayor de dos/tres kilómetros (más de media hora de duración a pie) necesita de algún tipo de vehículo. La siguiente elección sería la bicicleta, cuyo rango de distancia razonable para su uso como medio de transporte podría ser de unos cinco kilómetros; por lo tanto, puede resultar un tanto ambiciosa la previsión de *"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"*, a no ser que se entienda como la resultante del sumatorio de las redes ciclistas municipales y forales.

Por otra parte, parece que se han mezclado innecesariamente dos facetas de la movilidad peatonal y ciclista que convendría diferenciar, como son la movilidad vinculada al transporte y la vida cotidiana, que consideramos prioritaria, y la movilidad vinculada al turismo o al deporte (Camino de Santiago, Camino Ignaciano, Ruta del Vino y del Pescado, Senda del Mar, ...). En consecuencia, entendemos que esta última actividad debería tener un tratamiento diferenciado, reconociendo que sus repercusiones son positivas en el campo de la salud de la población, en el ocio y en la atracción turística, pero no pueden considerarse relevantes para la solución de los problemas reales de movilidad general.

9.2.- Movilidad viaria:

En primer lugar, consideramos acertada la lectura que propone el "Documento Base" en el sentido de interpretar que al margen de la mejora de trazado de alguna carretera y de la ejecución de alguna variante urbana, *"el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente terminado"*, al menos en lo que se refiere al territorio de Gipuzkoa.

Como objetivo importante se propone *"dar respuesta integrada al carácter cada vez más insostenible del transporte de mercancías por carretera para grandes distancias"*, pudiendo plantearse el ferrocarril y el barco como medios alternativos, aunque su utilización se presenta compleja y de dudosa rentabilidad, ya que el transporte por carretera a grandes distancias tiene en gran parte origen y destino exterior a los límites propios del País Vasco.



Por lo que se refiere a la orientación territorial d), habría que corregir la referencia limitada al carácter costero de los recorridos de interés paisajístico, ya que dicho interés también se da en ciertas carreteras interiores y/o de montaña, incluso en algún caso de forma más acentuada que en las costeras, sirviendo de muestra, por ejemplo, la carretera Tolosa-Azpeitia.

9.3.- Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria:

Como punto central de la Nueva Red Ferroviaria, consideramos prioritario destinar la estación de Ezkio-Itsaso a la doble función de estación de pasajeros y de mercancías, sirviendo también como Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET), ya que, además de dar *“acceso a la conexión con Navarra, su localización permitirá el acceso a servicios de Alta Velocidad de las zonas urbanas de Beasain-Zumarraga”*, así como a la comarca del Alto Deba (Deba Goiena), es decir, a una población próxima a los 150.000 habitantes. En este sentido, es de gran interés el *“Estudio estratégico de las oportunidades derivadas del establecimiento de una estación de alta velocidad ferroviaria a su paso por el término municipal de Ezkio-Itsaso”*, elaborado en julio de 2009 y promovido por este Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio, en el que se analizan diversas alternativas de futuros desarrollos urbanos asociados a esta nueva infraestructura.

Entendemos imprescindible *“posibilitar la transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia, compatibilizando en la actual dársena los usos portuarios con las acciones de renovación urbana”*. Este puerto, además de su propia actividad comercial, también acoge otras actividades vinculadas a la construcción naval así como a puerto pesquero, puerto de recreo y estación marítima para pequeños cruceros, siendo esta última actividad uno de los usos que acaso cuente con mayor proyección económica para el territorio próximo, a pesar de que el vigente Plan Estratégico 2015-2025 la considera como una opción no prioritaria.

Gipuzkoa cuenta con una variada oferta aeroportuaria, ya sea situada en su propio territorio (Hondarribia) o en su entorno inmediato (Loiu-Biarritz-Foronda-Noain); sin embargo, es cierto que en el sistema aeroportuario vasco Loiu hace la función de aeropuerto cabecera en tráfico de pasajeros y Foronda en tráfico de mercancías. En esta situación, y teniendo en cuenta que el aeropuerto de Hondarribia tiene una serie de limitaciones debidas a su escasa longitud de pista (1.754 metros), e incluso de carácter internacional, que limitan su operatividad, se considera preciso analizar su futuro a medio plazo, tanto en lo que se refiere a las afecciones que puedan derivarse de la entrada en funcionamiento del Tren de Alta Velocidad como a la posibilidad de reforzar su carácter transfronterizo junto con el aeropuerto de Biarritz.



9.4.- Movilidad colectiva multimodal:

Es primordial apostar por estrategias de intermodalidad que potencien el carácter complementario de los distintos modos de transporte. Esta complementariedad supone que el sistema ferroviario integrado (ferrocarril/tranvía/metro) no siempre será el sistema prioritario para afrontar las necesidades de transporte público y, por lo tanto, también consideramos importante valorar en su medida *“las posibilidades que ofrecen las líneas de tráfico preferente de los autobuses urbanos, como es el caso de los BRT (Bus Rapid Transit)”*, ya que se trata de un medio de transporte que, circulando en plataforma reservada, permite altas frecuencias de servicio con una infraestructura de coste modesto.

9.5.- Modelo logístico:

Por lo que se refiere a las orientaciones territoriales que se plantean para la revisión del modelo territorial en materia logística, únicamente consideramos oportuno aportar dos puntualizaciones relativas a la Plataforma Logística de Lezo-Gaintxurizketa. Esta propuesta, valorada en el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa) como Área de Carácter Estratégico, constituirá un punto de intermodalidad ferroviaria en tres anchos de vía (ibérico, UIC y métrico), permitirá el transbordo de mercancías por carretera al ferrocarril y ayudará a la regeneración de la Bahía de Pasaia. Respecto a esta última cuestión, el “Documento Base” cita para esta infraestructura la oportunidad de *“mejorar el tráfico del puerto de Pasaia”*, siendo más correcto atribuirle la función más amplia de *“servir de apoyo a la actividad del puerto de Pasaia”*, y, por otra parte, se considera de interés que se añadiera un epígrafe en el que se haga referencia a su capacidad de *“integración con el nodo logístico internacional de Irun, para su crecimiento y mejora de servicios”*.

En Donostia-San Sebastián, a 18 de julio de 2016

El Jefe de la Sección Técnica I

Fdo.: Joseba Larzabal Goizueta

Vº Bº

El Director de Ordenación del Territorio

Fdo.: Miguel Ángel Crespo Rico