



Arabako Foru
Aldundia
Diputación
Foral de Álava

www.alava.net



Vitoria-Gasteiz, 20-6-2016

Lurralde Antolamendu eta Hirigintza Zerbitzua / Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo

Esp Zenb / N° exp: AHÍ-086/15-P01

DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL Y URBANISMO DEL
GOBIERNO VASCO

D. Fernando Uriondo Ispizua
C/Donostia-San Sebastián, 1
01010 VITORIA-GASTEIZ

ASUNTO: REVISIÓN DOT

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 remito informe del Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo de esta Diputación Foral, relacionado con los capítulos 9, 10 y 11 del Documento Base.

Un cordial saludo,

Amaia Barredo Martín
Directora de Medio Ambiente y Urbanismo



AHI-086/15-P01-3

INFORME QUE EMITE EL SERVICIO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO SOBRE EL DOCUMENTO BASE PARA LA REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL PAÍS VASCO, CAPÍTULOS 9 AL 11.

Tras las ponencias técnicas celebradas anteriormente, el presente informe aborda las reflexiones para debatir los capítulos 9 al 11 del citado Documento Base, en la sesión prevista para el próximo 22 de junio de 2016.

1. RELACIONADO CON EL CAPÍTULO 9 DEL DOCUMENTO BASE: MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.1. Movilidad peatonal y ciclista.

En este punto en concreto, cabe destacar la redacción del **Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e itinerarios verdes** que está realizando en estos momentos la Diputación Foral de Alava. Se acaba de remitir a las administraciones interesadas el documento técnico de Avance del PTS con propuestas dando un plazo de audiencia de 2 meses.

El objetivo fundamental de este Plan es fomentar la movilidad sostenible conectando el territorio a través de una red continua que potencie la movilidad no motorizada y la puesta en valor del Patrimonio natural, Histórico y Cultural.

El PTS propone un total de 13 vías ciclistas (70km) para la movilidad cotidiana de trayectos de una longitud menor de 15km, cuya demanda para este medio de transporte se halla soportada en el estudio concreto de movilidad incluido en la fase de análisis y diagnóstico realizados. Asimismo, se proponen 19 itinerarios verdes complementarios (225 km) que se funden con los 1.071 km de itinerarios verdes ya existentes y en funcionamiento en el territorio histórico de Alava, cuya finalidad es el transporte no motorizado en tiempo de ocio, vacacional o turístico.

La Diputación de Alava ha llevado la propuesta del Avance del PTS tanto al Consejo de la Bicicleta como al Consejo de Itinerarios verdes, en aras de garantizar la máxima difusión y la transparencia en la tramitación del Plan.



La electrificación de la bicicleta permitirá duplicar los radios considerados para una movilidad cotidiana en ese medio y en muchos casos, requerirá una infraestructura específica para estos nuevos modos de transporte.

En la Cuadrilla de Ayala se está impulsando desde hace años el itinerario que articula el Parque Lineal del Nervión y que hoy ya conecta Llodio con Amurrio, con una gran aceptación y utilización por parte de la población residente y visitante. Este itinerario conecta además los territorios de Araba y Bizkaia.

1.2. Movilidad viaria.

La Diputación Foral de Alava se encuentra en el momento actual revisando el Plan Integral de Carreteras de Alava, con el fin de adaptarlo al contexto socioeconómico y medioambiental actual, y el objetivo de mejorar la seguridad vial de las infraestructuras viarias alavesas.

Asimismo y tal y como se recoge en el Eje 9 del Plan Estratégico de DFA, 9.1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS, se han elaborado los mapas de ruido y la DFA va a realizar próximamente las zonas de servidumbre acústica. Se elaborará un Plan de Acción para identificar las zonas de intervención prioritaria en materia de ruido proveniente del tráfico rodado.

EJE 9 Objetivos Estratégicos de Infraestructuras Viarias y Movilidad:

9.1.1. Revisión y Actualización del Plan Integral de carreteras de Álava, PICA.

9.1.5. Actualización de la Norma Foral de Carreteras de Álava.

9.1.6. Plan de acción contra el ruido. Prevención de la contaminación acústica.

9.1.7. Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes.

9.2.1. Mejora de los servicios de transporte interurbano de Álava.

9.2.2. Nuevo modelo de transporte comarcal.

9.2.3. Integración de los diferentes modos de transporte en el territorio.

9.2.4. Consolidación de la Autoridad de la Movilidad en Álava.

9.2.5. Integración tarifaria de los modos de transporte de Álava.

1.3. Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.



Se consideran acertados los Objetivos y Orientaciones Territoriales desarrollados en el Documento Base.

1.4. Movilidad colectiva multimodal.

La Movilidad constituye una de las actuales prioridades del Plan Estratégico de la legislatura 2015-2019 de la Diputación Foral de Álava, con el objetivo de terminar de implantar el Plan Director del Transporte Interurbano Foral.

Además de la mejora de los servicios de transporte interurbanos, se trata de definir e implantar un nuevo modelo de transporte comarcal, basado en el transporte a demanda para aquellos núcleos pequeños que no disponen de paradas de las líneas regulares de autobuses, fomentando la interconexión de los distintos medios de transporte y potenciando el papel del ferrocarril entre Miranda y Alsasua.

Se pretende también impulsar la Autoridad de la Movilidad de Álava y avanzar en la integración tarifaria, apostando por la extensión de la tarjeta BAT.

1.5. Modelo logístico.

Se consideran acertados los Objetivos y Orientaciones Territoriales desarrollados en el Documento Base.

El Desarrollo Logístico de su territorio potenciando las infraestructuras existentes, constituye una de las prioridades de gestión de la Diputación Foral de Álava, que se detalla en el Eje 2 del Plan Estratégico de Legislatura.

NIVEL DE CONCORDANCIA CON EL PLAN ESTRATÉGICO DE LA LEGISLATURA 2015-2019 DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA (*).

EJE 2 Objetivos Estratégicos de Desarrollo Logístico:

2.1.1. Impulso al Nodo Logístico dentro de la Estrategia de Desarrollo Logístico Euskadi 2020

2.2.1. Desarrollo del Proyecto VIAP Vitoria Industrial Air Park

2.3.1. Impulso a la construcción de la Estación Intermodal de Vitoria.

2.3.3. Apoyo a la realización de un corredor de mercancías hacia Madrid y el oeste de la Península.

2.3.4. Acercar esta infraestructura al Puerto de Bilbao.



2.4.1. Desarrollo de la terminal ferroviaria de Arasur.

2.4.2. Fomento del CTVi, a través de AAD.

2. RELACIONADO CON EL CAPÍTULO 10 DEL DOCUMENTO BASE: AGUA

Como ya se comentó en un informe anterior, consideramos que este apartado del agua podría abordarse desde la perspectiva más global del Cambio Climático, que en el próximo período de vigencia de las DOT revisadas condicionará de una manera creciente las diferentes políticas de una manera integral.

El asentamiento de la población en el territorio de Araba, con la concentración del 80 % en Vitoria Gasteiz, junto a la peculiar estructura administrativa alavesa con las Juntas Administrativas y Cuadrillas, condicionan también los dos tipos de problemas respecto al ciclo integral del agua: infraestructura y su gestión.

La carencia de infraestructuras afecta sobre todo a los núcleos pequeños, pero no únicamente a éstos. Cabe resaltar la necesidad de colectores en el Alto Nervión y de las EDAR de Markijana (Amurrio) y Basaurbe (Llodio), que superado el primer plazo de 2015 que emanaba de la Directiva Marco 2000/60/CE del Agua, se ha reprogramado en el Plan Hidrológico correspondiente para el período 2016-21, correspondiendo su financiación a la Administración General del Estado.

También la DFA considera importante abordar la problemática del abastecimiento y saneamiento de la Llanada oriental (cuenca de la que se abastece más de la mitad de la población de la Comunidad Autónoma) afectando de manera singular a Salvatierra-Agurain y Alegría-Dulantzi. El *Estudio de alternativas para la mejora del abastecimiento, la solución de vertidos de Salvatierra y gestión del ciclo integral en la Llanada oriental* no está programada en el Plan Hidrológico y su gestión está asignada a Comunidad Autónoma, a través de URA. La mejora del saneamiento de Alegría-Dulantzi está programada en el Plan Hidrológico del Ebro para el período 2016-2021.

El resto de realizaciones de EDAR o mejoras del saneamiento para los municipios y núcleos pequeños se encuentra programadas en el Plan Hidrológico del Ebro.

Cabe destacar en el tema de la gestión del agua en Alava el gran número de consorcios y la dimensión de los mismos como factores clave para abordar de una manera eficaz la gestión del ciclo integral del agua.

Estos temas están siendo analizados en el **Plan Director de Abastecimiento y Saneamiento del Territorio Histórico de Álava 2016-2030** que se está redactando en la actualidad y se prevé su finalización en 2016.



A diferencia de Gipuzkoa o Bizkaia, en el caso de Araba son las Juntas Administrativas las que ostentan la competencia de la gestión. El reto actual supone promover la mejora de la gestión integral del ciclo del agua, en un territorio con casuísticas muy diferenciadas.

2.1. NIVEL DE CONCORDANCIA CON EL PLAN ESTRATÉGICO DE LA LEGISLATURA 2015-2019 DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA (*).

8.1. Gestión Eficiente del Ciclo Integral del Agua.

8.1.1. Estudiar un modelo equilibrado de gestión territorial de aguas.

8.1.2. Plan de priorización de inversiones.

8.1.3. Colaboración interinstitucional. Participación activa en URA y consorcios.

3. EN RELACIÓN AL CAPÍTULO 11 DEL DOCUMENTO BASE: ENERGÍA

El capítulo de Energía se contextualiza mejor en un objetivo más amplio y global como es el del Cambio Climático. Asimismo, es necesario incluir la energía en la planificación urbanística y/o territorial: en concreto, en comarcas rurales de Álava, han existido operaciones fallidas de nueva implantación industrial por insuficiencia en la capacidad de abastecimiento energético. Podría ser interesante realizar diagnósticos sobre suficiencia en el abastecimiento energético en el marco del planeamiento territorial.

Hoy día, parece razonable y factible la implantación de instalaciones pequeñas, eficaces y con alto componente renovable. Sería deseable impulsar iniciativas piloto de este tipo de soluciones para los territorios más diseminados.

Las posibilidades de la biomasa de los montes públicos alaveses, tradicionalmente explotadas individualmente mediante las *suertes de leña*, podrían admitir soluciones más eficientes a una mayor escala, aprovechando estructuras administrativas existentes como las Juntas Administrativas, para la tenencia y operación de los equipos, aprovechando también tradiciones de trabajo comunal como *las veredas o auzolan*. En los territorios de montaña se puede incluso contemplar la valorización energética de los residuos urbanos y del sector primario.

También es importante considerar las posibilidades de la geotermia en los distintos territorios urbanos o rurales, así como la identificación de sinergias para el aprovechamiento de energías residuales por terceros (el calor disipado por una chimenea puede calentar la piscina de un polideportivo).



Consideramos que la escala de los PTP, más adaptada a la estructura administrativa alavesa de Cuadrillas, representa una escala adecuada para enfocar la sostenibilidad energética del territorio, generando visiones también de territorios más resilientes.

En relación a la Eficiencia Energética, consideramos que el reto es la **rehabilitación energética** de las envolventes de los edificios ya existentes, parte fundamental del problema por su dimensión y dificultad de gestión.

Consideramos que los planes territoriales podrían identificar desde esta escala los barrios con edificación más obsoleta e indicadores de vulnerabilidad, para poder priorizar y programar las iniciativas públicas. Puede resultar adecuada para la planificación la escala global a nivel de comunidad autónoma y también de los PTP.

Consideramos también que se debe generar un fondo económico acorde con la dimensión del reto, para dinamizar las insoslayables iniciativas privadas de rehabilitación, articulando ayudas, incentivos fiscales, fondos de maniobra, etc., con la colaboración de todas las esferas administrativas.

En relación al incremento de las Energías Renovables, además de repotenciar los parques eólicos existentes y contemplados en el PTS de Energía Eólica, a una escala menor, son más necesarias las experiencias piloto que exploren las posibilidades de la energía fotovoltaica o mini eólica en el entorno urbano consolidado, o en los dominios públicos residuales asociados a las grandes infraestructuras lineales como los enlaces o taludes bien orientados, viaductos, etc.

Lo que se informa a los efectos oportunos.

Vitoria-Gasteiz, a 20 de junio de 2016

Macarena Ruiz Redondo
Jefa del Servicio de Ordenación del
Territorio y Urbanismo

Vº Bº
Amaia Barredo Martin
Directora de Medio ambiente y Urbanismo