

Reflexiones y propuestas para la discusión sobre el Documento Base de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV de noviembre de 2015 (Capítulos 9-10)

*Eugenio Ruiz Urrestarazu
UPV/EHU
Julio 2016*

Capítulo 9. Movilidad sostenible

1. En las iniciativas estratégicas orientadas a lograr sistemas de movilidad sostenible en el punto 1 (p. 225, 8º párrafo) se dice: “Plantear los nuevos desarrollos como crecimientos lineales, a lo largo de corredores urbanos y de transporte, con soporte de sistemas de transporte colectivos”.

En el informe para la reunión de mayo, ya se razonaba sobre esta iniciativa de nuevos desarrollos lineales, en el que se diferenciaban las dos vertientes hidrográficas vascas y que vuelvo a reproducir:

“En segundo lugar y continuando con los ejes de transformación, si en los valles atlánticos, por sus características geomorfológicas, tiene sentido establecer medidas de control sobre el territorio más transformado y con mayor potencial de transformación, como son sus fondos de valle, en la Llanada Alavesa no se da esta circunstancia, por lo que esta figura no sé si parece la más adecuada. Además, la distribución y morfología de su poblamiento obedece a otros parámetros diferentes a los lineales. Lo único que sí compete a este supuesto eje es la mejora de los sistemas de transporte públicos entre Nanclares y Alsasua (no sólo hasta Salvatierra).”

En definitiva, esta iniciativa puede ser válida para una parte del territorio pero no para su totalidad. Es importante conservar la esencia del poblamiento en su distribución y morfología, y en el caso de valles amplios de Álava, como La Llanada, imponer desarrollos lineales sería forzar dicha conformación. Además, si los desarrollos lineales tienen ventajas para la instalación de ejes de movilidad sostenibles, son muy negativos para la formación de vida urbana, sobre todo en su componente social. Por ello parece razonable limitar esta iniciativa a los lugares en que la morfología del relieve la imponga.

PROPUESTA : Modificar el texto del punto 1 de la siguiente manera: “Plantear los nuevos desarrollos como crecimientos lineales, allí donde la morfología del relieve lo aconseje, a lo largo de corredores urbanos y de transporte, con soporte de sistemas de transporte colectivos”.

2. En las Orientaciones Generales de las Orientaciones Territoriales sobre movilidad ciclista, en el punto 1 (p. 232) se comenta la seguridad que deben tener las redes ciclistas. Uno de los problemas que están surgiendo en las ciudades es la convivencia amigable entre el peatón y el ciclista, cuando estos invaden de forma creciente las aceras peatonales. Es preciso garantizar en lo posible la preferencia del peatón, para que no se fomente una cierta animadversión hacia las bicicletas que redunde en su descrédito y dificulte su deseable expansión como

transporte sostenible. Por esta razón se propone añadir al final del punto 1 una frase que recuerde que la seguridad del peatón está por encima de rutas ciclistas más cortas o más cómodas.

PROPUESTA : Añadir al final del punto 1 la siguiente frase: “...evitando pendientes excesivas e interferencias con el tráfico motorizado y respetando los trayectos peatonales que deben ser siempre preferentes.”

3. En el punto 6 de las Orientaciones territoriales sobre movilidad peatonal y ciclista (p. 234) se aboga por incorporar en el Planeamiento Territorial las grandes rutas pedestres (Camino de Santiago, camino Ignaciano, etc.) con el fin de asegurar su consolidación, continuidad y señalización. Siendo el País Vasco un territorio cuyos habitantes profesan una notable afición a las marchas montaÑeras, no estaría de más incorporar una nueva orientación que tenga en cuenta estas rutas de montaña.

PROPUESTA : Incorporar una nueva Orientación con un texto de esta índole.

Orientación 7: Asimismo, incorporar en el Planeamiento Territorial los accesos y rutas montaÑeras más transitadas para asegurar su conservación, buen estado y señalización.

4. El objetivo 4 de la Movilidad Viaria dice (p. 237): “Dar respuesta integrada al carácter cada vez más insostenible del transporte de mercancías por carretera para grandes distancias”. En efecto, este es un grave problema al que se debe prestar gran atención y ahondar más en su relevancia. La expresión “dar respuesta integrada” no resulta demasiado clara por lo que se propone incluir al final de la frase unas palabras aclaratorias.

PROPUESTA : “Dar respuesta integrada al carácter cada vez más insostenible del transporte de mercancías por carretera para grandes distancias, derivando la carga, principalmente, a las redes de los sistemas ferroviario y marítimo”.

5. La Orientación Territorial a.1.1. sobre la alta velocidad ferroviaria (p. 239) se inicia diciendo “Interconectar las principales ciudades del País Vasco...”. Hablar de “principales ciudades” resulta confuso y puede sonar “esperanzador” para determinadas ciudades medias que verían la posibilidad de que en ellas hubiese una parada de los trenes de alta velocidad, cuando la idea concreta es conectar las tres capitales vascas.

PROPUESTA : Cambiar “principales ciudades” por “capitales”. Quedaría así: “Interconectar las capitales del País Vasco...”.

6. Respecto a la Movilidad aeroportuaria (p. 242) se debería concretar más la idea de lo que se entiende por “sistema aeroportuario”. Todo sistema se define por las características de los nodos que lo forman y por las relaciones que se establecen entre ellos. Si no hay relaciones no

existe sistema. En el caso de los aeropuertos se aboga por unas relaciones de complementariedad entre ellos, que deben ser planificadas conjuntamente, respondiendo al lema ya enunciado por alguna instancia política: “Un aeropuerto, tres terminales”.

PROPUESTA : Modificar el punto c) 1 de la siguiente forma: “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 CAV”.

7. Si se cree y se defiende en serio la idea de la interrelación aeroportuaria del sistema, el objetivo cuarto referido al Aeropuerto de Bilbao (p. 242, último párrafo) debería modificar su texto

PROPUESTA : “El objetivo a medio y largo plazo es que el sistema aeroportuario vasco, encabezado por el Aeropuerto de Bilbao, sea el centro de transporte aéreo internacional de referencia para un amplio espacio que abarca...”

Capítulo 10. Agua

1. En relación con algunos aspectos mencionados en el texto que se refieren a “una gestión del recurso por cuencas” (p. 251), o a “una gestión conectada del recurso por las dos vertientes y consiguientes cuencas” (p.253), parece necesario preocuparse por la excesiva dependencia del sector occidental de la vertiente atlántica de los recursos hídricos de la vertiente mediterránea (Sistema Zadorra). Preocupación que podría agravarse en el futuro por las consecuencias pluviométricas del cambio climático. Se propone añadir un nuevo objetivo que podría incorporarse al Objetivo b) 4 (p. 254).

PROPUESTA : Añadir al final del Objetivo b) 4 la frase que se subraya: “Definir desde la escala territorial adecuada el ciclo integral del agua, abastecimiento de agua y saneamiento, promoviendo una gestión interconectada de los recursos hídricos existentes en las diferentes vertientes y cuencas, evitando la excesiva dependencia, diversificando los recursos y su oferta y actuando por medio de infraestructuras medioambientalmente aceptables”.