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: Alegación nº:	49
Nork aurkeztu du: Presentada por:	EAEko Errepideen Plan Orokorraren Batzordea Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco
Aurkezte-data: Fecha de presentación:	16/07/2018 (FUERA DE PLAZO)

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 la alegación y valoración de la misma

La alegación se trata de un escrito acordado remitir por la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco. Plantea fundamentalmente dos cuestiones sobre el documento de Revisión de las DOT, además de que señala que se ha informado favorablemente el III Plan General de Carreteras del País Vasco (2017-2028), y que su tramitación se iniciará en breve. En lo que respeta al documento de Revisión de las DOT, las cuestiones son las siguientes:

1- Se señala la necesidad de matizar la frase "*considerar mayormente culminado el mapa de carreteras de la CAPV*", proponiéndose la siguiente redacción: "*en las últimas décadas el mapa de carreteras de la CAPV ha alcanzado un desarrollo muy notable, que ha de ser completado en los términos que establezca el Plan General de Carreteras del País Vasco en vigor*".

Valoración:

La consideración efectuada en el documento aprobado inicialmente se refiere tanto a que ya se han desarrollado las principales propuestas hasta ahora planificadas de acuerdo con el modelo territorial definido en las Directrices de Ordenación Territorial vigentes, como al hecho de que también se considera que dicha red estructural viaria se encuentra en gran medida ya completada.

El contexto del texto cabe situarlo en el propio modelo territorial de la revisión de las DOT, en el que la movilidad sostenible se engarza con la ordenación del medio físico o la infraestructura verde, con la incidencia en las estrategias de regeneración urbana y del perímetro de crecimiento urbano, con la gestión sostenible de los recursos (agua, energía y economía circular), así como con las cuestiones transversales (cambio climático, perspectiva de género, etc.).

No obstante lo anterior, y a la vista de alegaciones planteadas en una línea similar procede su aceptación en los términos de incorporar en dentro del capítulo 9.3 Movilidad viaria, en la redacción del punto 2 del apartado II. Objetivos el siguiente literal:

> "*2. Considerar mayormente* ***culminada la planificación de*** *carreteras de la CAPV, al margen de propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento Territorial Parcial o Sectorial, además de la gestión acorde que se requiera en su condición de infraestructura de carácter transeuropeo";*

Esta redacción definitiva está acordada con la Diputación Foral de Bizkaia-Departamento de Desarrollo Económico y Territorial, en reunión mantenida el 18 de junio de 2018. Con ella se quiere resaltar que la planificación viaria prevista en 1997 por las DOT está mayormente culminada a nivel de ordenación del territorio de la CAPV. El cambio de redacción en este objetivo implica el cambio de la frase inicial del apartado 9.3 del documento, y en consecuencia el cambio en la frase del apartado VI.c del capítulo 3 Modelo Territorial. Elementos definitorios.

Todo lo anterior resulta, tal y como se desprende del texto mencionado, sin perjuicio de lo señalado en la Disposición Adicional cuarta de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco, de conformidad con lo señalado en la Disposición Adicional Segunda nº 1 y 3 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, Reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.

2- Solicita que se subsane lo que la alegación considera un error en la regulación de usos en el medio físico del documento de Revisión de las DOT, al señalar como uso prohibido el de vías de transporte en suelos de especial protección.

Valoración:

En primer lugar conviene señalar que esta regulación se encuentra ya en las Directrices de Ordenación Territorial actuales, vigentes desde 1997.

El documento parece confundir en este punto la categoría de especial protección con la del ámbito total de las figuras de protección ambiental (espacios naturales protegidos), derivadas de la Ley 3/1998 de Protección del Medio Ambiente de la CAPV. En tales ámbitos ordenados por PORN o similar hay subámbitos que tienen este carácter de categoría de especial protección en las que quedará regulado el uso de vías de transporte. Por su parte, el citado uso no encaja con los elementos a incluir en esta categoría de ordenación, según la definición del Anexo I a las Normas de Aplicación del documento.

> *"2.a.1. ESPECIAL PROTECCIÓN: se aplica a los bosques autóctonos bien conservados, a las rías y estuarios, a los complejos fluviales en buen estado, a las playas, a las zonas húmedas interiores, a los acantilados costeros, las áreas culminares o de vegetación singular y, en general, a todos los elementos valiosos desde el punto de vista de la ecología, la cultura, el paisaje, o todo ello conjuntamente. Concretamente, se incluirán es esta categoría:*
>
> *a. Las áreas que desempeñan un papel importante en el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales tales como la protección de los suelos, o la recarga de acuíferos, por ejemplo.*

b. Muestras de hábitats naturales en buen estado de conservación que están amenazados de desaparición o que, en virtud de convenios internacionales o disposiciones específicas requieran una protección especial.
c. Áreas que alberguen poblaciones de animales o vegetales catalogados como especies amenazadas, altas concentraciones de elementos endémicos o especies que en virtud de convenios internacionales o disposiciones específicas requieran una protección especial.
d. Paisajes rurales o agrestes armoniosos, de extraordinaria belleza o valor cultural.
e. Lugares de interés geológico (LIG).
f. Áreas que contengan elementos naturales que destaquen por su rareza o singularidad, o tengan interés científico especial."

Un tratamiento diferente tienen los espacios naturales protegidos, que el documento señala que se tratarán como un condicionante superpuesto por el planeamiento urbanístico, remitiéndose a su figura de ordenación correspondiente:

"a. Espacios protegidos por sus valores ambientales y Reserva de la Biosfera de Urdaibai: incluye los parques naturales, biotopos protegidos, árboles singulares, Red Natura 2000, Reserva de la Biosfera de Urdaibai, Plan Especial de Protección de Txingudi, declarados en la actualidad y aquellos otros que se declaren en el futuro así como sus zonas periféricas de protección, en base a la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco y a la Ley de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y señalados en este capítulo. Son los espacios de mayor importancia natural. Los criterios y su regulación de usos serán los establecidos por sus respectivas figuras de protección."

Por lo tanto, el uso de vías de transporte en la categoría de ordenación de "Especial Protección" queda prohibido, y en los espacios naturales protegidos se regulará en su propio instrumento de ordenación.

B. CONCLUSIÓN.

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

Dada su incidencia con la alegación presentada, cabe señalar que se han producido los siguientes cambios en el documento:

- Se modifica la redacción del 2º objetivo del apartado 9.3. Movilidad Viaria (página 212 del documento aprobado inicialmente):

  "*2. Considerar mayormente* ***culminada la planificación de*** *carreteras de la CAPV, al margen de propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento Territorial Parcial o Sectorial, además de la gestión acorde que se requiera en su condición de infraestructura de carácter transeuropeo";*

- Se modifica la redacción de la frase inicial del apartado 9.3. Movilidad Viaria (página 211):

"La concepción de las DOT de 1997, con la definición de un modelo que debía desarrollarse por las administraciones de carreteras tanto a nivel de trazado, como de funcionalidad, como de horizonte temporal, ha sido acertada. Puede empezar a considerarse que al margen de mejora de trazados, la ejecución de alguna carretera variante de población y el inevitable mantenimiento, ***la planificación*** *de carreteras de la CAPV está mayormente* ***culminada****."*

- En la medida en que esta frase inicial se reproduce en el apartado VI.c del capítulo 3-Modelo territorial. Elementos definitorios, se modifica su redacción (página 62), teniendo el literal señalado en el párrafo anterior.

En Vitoria-Gasteiz, a noviembre de 2018.
Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana