

2017 EKA. 08

ZUZENEAN BIZKAIA
SARRERA IRTEERA
Zk. 478123

Atala/Sección

Eskaria Kudeatzeko atala
Sección de Gestión de la Demanda
IBAÑEZ DE BILBAO, 20

Gure erreferentzia /N. referencia: MAC/apo
Espte./Expte: 2017/00042-UR-A-3
Espte/Expte Urb: OT-011/15-DOT

Gaia/Asunto:

Euskal Autonomia Erkidegoko
Lurralde Antolamenduaren
Gidalerroak Berrikusteko Prozedura
Procedimiento de Revisión de las
Directrices de Ordenación del
Territorio del País Vasco

EUSKO JAURLARITZA
Ingurumen, Lurralde Plangintza eta
Etxebizitzako sailburua
Consejero de Medio Ambiente,
Planificación Territorial y Vivienda
Donostia-San Sebastián 1
01010 VITORIA-GASTEIZ

 **Bizkaia**
foru aldundia
diputación foral

ekonomi eta lurralde garapena
sustatzeko saila
departamento de desarrollo
económico y territorial

8 JUN 2017

IRTEERA / SALIDA

SARRERA / ENTRADA

Zk. / N° 7779

Zk. / N°

G07 D04

Bilbon, 2017ko ekainaren 7an

En Bilbao, el 7 de junio de 2017

Aurtengo martxoaren 8ko sarrera-erregistroko data izanda, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza sailburuaren idazkia aurkeztu da Ekonomi eta Lurralde Garapena Sustatzeko Sail honetan "Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen Berrikuspena" izeneko espedienteari lotuta, Bizkaiko Foru Aldundiko Azpiegiturarako eta Lurralde Garapenerako Zuzendaritza Nagusi honek 3 hilabeteko epean sektoreei buruzko txostena egiteko, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko 4/1990 Legearen 10.5 artikulua entitate publiko eta pribatuetarako aldez aurreko kontsulten izapidean arautzen duenaren arabera.

LAGen Berrikuspen honen izapideetan, idazki honen aurrekariak Sail honek 2016ko aurrerapena idazteko fasean iaz helarazi zituen ekarpenak dira.

Con fecha de registro de entrada 8 de marzo de este año se presenta en este Departamento de Desarrollo Económico y Territorial escrito del Consejero de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco, en relación con el expediente de "Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco", al objeto de informarlo sectorialmente por parte de esta Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia en el plazo de 3 meses, de conformidad con lo que regula el art. 10.5 de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco en su trámite de consultas previas a las entidades públicas y privadas.

El presente escrito tiene como antecedentes en la tramitación de esta Revisión de las DOT, las aportaciones que se trasladaron el pasado año desde este Departamento en la fase de redacción del Avance del año 2016.

Bideratze fase honetarako aztergai den dokumentua aztertu ondoren, honako zehaztapen hauek nabarmendu behar dira, Bizkaiko errepideen lurraldeko eta sektoreko ikuspuntutik aintzat hartu behar direnak:

Analizado el documento objeto de estudio para esta fase de tramitación cabe resaltar las diferentes determinaciones a considerar desde el punto de vista sectorial territorial de carreteras de Bizkaia:

A) LAGen erlazio sistema

A) En cuanto al Sistema Relacional de las DOT

Sektoreko txosten honen xede den *“EAEko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen Berrikuspenaren Aurrerapena (2016ko azaroa)”* izeneko dokumentu berriak indarreko LAGak 1997an onartu zirenetik egindako zikloaren diagnosiari eta balantzeari ekin die I. kapituluan, hori garatu baino lehen.

El nuevo documento de *“Avance de la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV (Noviembre 2016)”*, objeto de este informe sectorial aborda en su capítulo I, de manera previa a su desarrollo, un diagnóstico y balance del ciclo recorrido desde la aprobación en 1997 de las vigentes DOT.

Oraindik ere indarrean dagoen dokumentu horrek jada ezarri zuen lurralde eredu bat, bide azpiegituren erlazio sistemari dagokionez. Eredu horrek, alde batetik, oinarrian Euskal Autonomia Erkidegoko hiru hiriburuetak kanpo eta barne erlazioak (*hiriburuen euskal sistema polinuklearra* izenekoa) eta, beste aldetik, horien eta arlo funtzionalen arteko komunikazioa eta horien interkonexioa (*Arlo Funtzionaletako buruen eta buruordeen sarea* izenekoa) hierarkizatzen zituen, irisgarritasun sistema orekatua bermatzeko asmoz.

Este documento, aún vigente, ya estableció en cuanto al sistema relacional de infraestructuras viarias, un modelo territorial que por un lado jerarquizaba básicamente las relaciones externas e internas de las tres capitales del País Vasco, el llamado *sistema polinuclear vasco de capitales*, y por otro la comunicación de éstas con las Áreas Funcionales, y su interconexión, la llamada *red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales*, todo ello al objeto de garantizar un sistema de accesibilidad equilibrado.

Eta, alde horretatik, orain berrikuspenaren xede diren lehengo GALetatik bide egiturako eredu bat eratu zen honako tipologia honen arabera:

Y en este sentido desde las antiguas DOT, objeto ahora de revisión, se configuró un modelo de estructura viaria conforme a la siguiente tipología:

a)Hiriburuen euskal sistema polinuklearreko kanpo loturak

a)Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales

b)Hiriburuen euskal sistema

b)Interconexiones del Sistema

polinuklearreko interkonexioak

Polinuclear Vasco de Capitales.

c)Arlo Funtzionaletako interkonexioak.

c)Interconexiones de las Áreas Funcionales.

d)Paisaia interesa duten kostaldeko ibilbideak.

d)Recorridos costeros de interés paisajístico.

Errepideetako garraioari buruz berrikuspenaren dokumentuan egiten den balorazioa honako hau da: bide eredua egokia izan da, eta "Berrikuspenaren Esparrua" izeneko I. kapituluko "Erlazio sistema. Lurralde eredurako azpiegiturak" izeneko VI. idatz-zatian haxe adierazi du beren beregi: *"bide sarea gaur egun dagoen plangintzarekin osatuta egongo litzateke"*.

La valoración que se hace desde el documento de revisión en cuanto al transporte de carreteras es que el modelo viario ha sido acertado y considera expresamente en el apartado VI "Sistema Relacional. Infraestructuras para el modelo Territorial" del Capítulo I "Marco de la Revisión", que *"la red viaria quedaría completada con la planificación existente en la actualidad"*.

Indarreko LAGen aldean VI. idatz-zati horrek duen funtsezko aldaketa garraio sistemara oinezkoen eta txirrindularien mugikortasuna eta taldeko mugikortasun multimodala gehitzean datza.

La variación fundamental sobre este apartado VI en relación con las DOT vigentes, se sustenta en la incorporación al sistema de transportes de la movilidad peatonal y ciclista y la movilidad colectiva multimodal.

Eta, hasierako ebaluazioaren ikuspuntu horretatik, "Mugikortasuna eta Logistika" izeneko 9. kapitulan, "Bide mugikortasuna" izeneko 9.3 azpikapitulan, hain zuzen, berretsi da garraioaren sistemaren sektore horretan LAGak behin betiko onetsi zirenetik garatu den eredua eta Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren (gaur egun indarrean dago), Lurralde Historikoetako Lurralde Plan Sektorialen eta Arlo Funtzionaletako Lurralde Plan Partzialen bidez egin diren haren garapenak egokiak izan direla; eta, horrela, lurralde eredu hori LAGen Berrikuspen honetan ontzat hartzen da.

Y bajo este prisma de evaluación inicial, en el Capítulo 9 "Movilidad y Logística", en el subcapítulo 9.3. de "Movilidad Viaria" es donde se reafirma que el modelo que se ha realizado en este sector del sistema del transporte desde la aprobación definitiva de las DOT, y sus desarrollos a través del Plan General de Carreteras del País Vasco (actualmente vigente), de los Planes Territoriales Sectoriales de los Territorios Históricos y de los respectivos Planes Territoriales Parciales de las Áreas Funcionales, ha sido correcto, y de esta manera dicho modelo territorial se suscribe en esta Revisión de las DOT.

Bat gatoz dokumentuak EAEko errepideen mapa gehienbat "amaituta" dagoela adierazten duenean, eta horrela

Coincidimos en la apreciación que hace el documento de que el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente

ulertzen da indarreko Lurralde Antolamenduko tresnetan, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorrean (Lurralde Plan Sektorialak) eta Arlo Funtzionaletako Lurralde Plan Partzialetan ezarritako bide ereduari dagokionez.

“terminado”, entendiendo este término en referencia al modelo viario establecido en las herramientas de Ordenación Territoriales vigente, Plan General de Carreteras del País Vasco (Planes Territoriales Sectoriales) y Planes Territoriales Parciales de las Áreas Funcionales.

Nahiz eta ematen duen dokumentuaren garapenean behar bezala zehaztuta dagoela LAGen Berrikuspen honetarako ezarritako lurraldeko bide eredua LPPetan eta Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorrean (Errepideetako LPS) modu koordinatuan adierazitakoa dela, gomendagarria izango litzateke 2. puntuan bi aldaketa txiki egitea, “Bide Mugikortasuna” izeneko 9.3 azpikapituluko “Helburuak” izeneko II. idatz-zatian agertzen den edukiaren zati bat osatu eta argitzeko ondorioetarako:

Aunque en el desarrollo del documento parece suficientemente detallado que el modelo territorial viario establecido para esta Revisión de las DOT es el recogido de forma coordinada en los PTP y en el Plan General de Carreteras del País Vasco (PTS de Carreteras), sería recomendable a los efectos de completar y aclarar parte del contenido incluido en el apartado II. Objetivos del subcapítulo 9.3. de “Movilidad Viaria”, realizar dos pequeños cambios en el punto 2:

*“2. EAEn **planifikatutako** errepideen mapa gehienbat amaitutzat jotzea, Lurralde Plangintza Partzialean edo **EAEko Errepideen Plan Orokorrean** (Foru Aldundien Lurralde Plan Sektorialak) hausnartu beharreko proposamen zehatzak alde batera utzita, Europaz gaindiko izaera duen azpiegitura den aldetik eskatzen den kudeaketa egokiaz gain.”*

*“2. Considerar mayormente culminado el mapa de carreteras **planificado** en la CAPV, al margen de propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento Territorial Parcial o en el **Plan General de Carreteras de la CAPV** (Planes Territoriales Sectoriales de las Diputaciones Forales), además de la gestión acorde que se requiera en su condición de infraestructura de carácter transeuropeo.”*

Uste dugu hori indartu behar dela, irakurketa isolatu batetik eman baitezake LAGek “EAEko errepideen mapa gehienbat amaitutzat jotzen dutenean” ondoriozta litekeela gaur egun dagoeneko dauden errepideen sareaz ari dela, eta interpretazio horrek zerikusi

Consideramos que es necesario reforzarlo, pues de una lectura aislada pudiera parecer que cuando las DOT “consideran mayormente culminado el mapa de carreteras de la CAPV”, pudiera deducirse que se trata sobre la red de carreteras ya existente en la

txikia dauka “Bide mugikortasuna” izeneko 9.3 azpikapituluan garatzen diren gidalerroekin.

actualidad, interpretación muy lejana a las directrices que se desarrollan en el subcapítulo 9.3. de “Movilidad Viaria”.

B) Hiri Sistema: eraldaketa-ardatzak

Honako gidalerro honekin bat gatoz erabat: lehen errepideen sarearen zati izan arren, bide ardatz berriak martxan egotearen ondorioz beren funtzionalitatea galdu duten eta, alde horretatik, eraldaketa-ardatzetako hiri eremuetako ekobulebar bihurtzeko errepide tarteak hiri bide bihurtzea sustatu behar da.

Haien eraketa egiturazko hainbat bide elementu (adibidez, autobideak, autobiak, barnebide handiak, hiri saihezbideak...) egikaritzeak dakartzan aukera irizpideetan oinarritzen da; bide elementu horiek ahalbidetzen dute foruko ohiko errepide zaharrak “hiri bide” bihurtzea aspaldiko plataforma berrituz, hainbat garraiobide egokitzeko, zeharkako iragazkortasuna bermatzeko...

Eraketa horren isla bat da jarraian zerrendatzen diren eraldaketa-ardatzetan gertatzen dena; izan ere, udal erakundeek bide elementu horietako gehienak kudeatzen dituzte dagoeneko.

- Txorierriko eraldaketa-ardatza: BI-737 errepidearen gaineko ekobulebarra

B) En cuanto al Sistema Urbano: los Ejes de Transformación

Se comparte totalmente la directriz de impulsar la transformación en vías urbanas de aquellos tramos de carreteras que anteriormente formaban parte de la red de carreteras, pero que como consecuencia de la entrada en servicio de nuevos ejes viarios, han perdido su funcionalidad, y en ese sentido pueden transformarse en ecobulevares en los ámbitos urbanos de los llamados Ejes de Transformación.

Su habilitación se fundamenta en los criterios de oportunidad que supone la ejecución de diferentes elementos viarios estructurantes como Autopistas, Autovías, grandes corredores, variantes urbanas, que posibilitan la transformación de las antiguas carreteras forales convencionales en “vías urbanas”, a partir de la renovación de la antigua plataforma para acomodar diferentes modos de transporte, garantizar la permeabilidad transversal...

Un reflejo de esta configuración es la que ocurre en los Ejes de Transformación relacionados a continuación, donde gran parte de estos elementos viarios hasta incluso ya están gestionados por los entes municipales.

- Eje de Transformación del Txorierri, ecobulevar sobre la BI-737

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Deba Behereko eraldaketa-ardatza: N-634 errepidearen gaineko ekobulebarra, Ermua eta Eibar artekoa (Ermuko saihezbidea eraikitze fasean dago; Eibarkoa, berriz, dagoeneko martxan dago) | <ul style="list-style-type: none"> • Eje de Transformación del Bajo Deba, ecobulevar sobre la N-634 entre Ermua y Eibar (en fase de construcción la Variante de Ermua, la de Eibar ya en servicio) |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kadaguako eraldaketa-ardatza: BI-3602, BI-3651 eta BI-3636 errepideen gaineko ekobulebarra Sodupe-Gueñes-Zalla ibilbiderako | <ul style="list-style-type: none"> • Eje de Transformación del Kadagua, ecobulevar sobre la BI-3602, BI-3651 y BI-3636 para el itinerario Sodupe-Güeñes-Zalla |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mungia-Derioko eraldaketa-ardatza: BI-3715 errepidearen gaineko ekobulebarra eta horren eta Txorierriko ekobulebarraren arteko lotura | <ul style="list-style-type: none"> • Eje de Transformación Mungia-Derio, ecobulevar sobre la BI-3715 y su conexión con el ecobulevar del Txorierri |
| <ul style="list-style-type: none"> • Arratiako eraldaketa-ardatza: Igorreko saihezbideak N-240 errepidean ordeztu duen Igorreko zeharbideko tartearen gaineko ekobulebarra | <ul style="list-style-type: none"> • Eje de Transformación del Arratia, ecobulevar sobre el tramo de la travesía de Igorre sustituido por la Variante de Igorre en la N-240 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ibaizabalko eraldaketa-ardatza: BI-732 errepidearen gaineko ekobulebarra, Durango eta Abadiño artekoa, Durango-Bergara-Beasain ardatzeko Gerediaga eta Elorrio arteko barnebidea berriki martxan jartzearekin batera bere funtzionalitatea galdu ondoren | <ul style="list-style-type: none"> • Eje de Transformación del Ibaizabal, ecobulevar sobre la BI-732 entre Durango y Abadiño, tras perder su funcionalidad con la reciente puesta en servicio del Corredor de Gerediaga a Elorrio del eje Durango-Bergara-Beasain |

Eraldaketa-ardatz horien artean, honako hau adierazi nahi dugu proposatu diren bi ekobulebarri buruz:

Dentro de estos Ejes de Transformación existen dos ecobulevares propuestos sobre los que cabe manifestar:

➤ Arratiako eraldaketa-ardatza

LAGetan *“saihesbideak edo bide alternatibo berriak eraikitzearen ondorioz beren funtzionalitatea galdu duten errepide tarteak berriro diseinatzea...”*ri buruz ezarritako gidalerroei jarraituta, badirudi arrazoizkoa izango litzatekeela dokumentuan Arteatik Areatzaraino egungo N-240 errepidetik doan ekobulebarraren ibilbidea zuzentzea, eta, horren ordez, lehengo N-240 errepidea zen egungo BI-3530 errepideko tarteak jartzea, horixe baita gaur egun bi herriguneak zeharkatzen dituenena. Horrela, bide ardatz beraren barnean Igorreko egungo zeharbiderako iparraldean aurreikusi den ekobulebarraren ezarpenarekin koherentea izango litzateke.

➤ Ibaizabalko eraldaketa-ardatza

Dokumentuak proposatu du ekobulebar bihurtzea Bizkaiko Lurralde Historikoa Boroa-Amorebieta-Etxano-Durango-Zaldibar artean zeharkatzen duen N-634 errepideko tarte osoa.

Ekonomi eta Lurralde Garapena Sustatzeko Sail hau sarbideak berrantolatzeke jarduketak eta zirkulazioa baretzeko neurriak gauzatzen ari da errepideen lehentasunezko intereseko sareko elementu sentikor horretarako, bide-segurtasuna hobetzeko ondorioetarako.

➤ Eje de Transformación de Arratia

Siguiendo las directrices establecidas en las DOT conforme a *“rediseñar los tramos de carreteras que han perdido su funcionalidad debido a la construcción de variantes o nuevas vías alternativas...”*, parecería razonable corregir en el documento el trazado del ecobulevar previsto desde Artea a Areatza por la actual N-240, sustituyéndolo por el tramo de la antigua carretera N-240, la actual BI-3530, que es la que atraviesa en la actualidad sendos cascos urbanos, y de esta manera se daría coherencia con la implantación del ecobulevar previsto más al norte para la actual travesía de Igorre dentro de este mismo eje viario.

➤ Eje de Transformación del Ibaizabal

El documento propone para todo el tramo de la N-634 que atraviesa por el Territorio Histórico de Bizkaia entre Boroa-Amorebieta-Etxano-Durango-Zaldibar su transformación en ecobulevar.

Ya desde este Departamento de Desarrollo Económico y Territorial se están llevando a cabo sobre este elemento tan sensible de la red de interés preferente de carreteras, actuaciones de reordenación de accesos y medidas de calmado de tráfico a los efectos de mejorar las condiciones de seguridad vial.

Ekobulebarrak Lurralde Plan Partzialak eta Plan Orokorrak idatzi ondoren gauzatuko lirateke. Eta horiek ezartzeko aurreikusten den kudeaketa sistemari dagokionez, beharrezkoa da, haien garrantzia dela eta, hausnartzea nortzuk izango diren ekobulebarren kudeaketan esku hartuko duten eragileak, eragile asko baitaude eta ez baitute zertan izan garraioari (trenbideak, errepideak, garraio publikoa) lotutako administrazioak.

En cuanto al sistema de gestión previsto para la implantación de los ecobulevares, que se posponen a la redacción de los Planes Territoriales Parciales y Planes Generales, es necesario se proceda a reflexionar por su transcendencia quiénes van a ser los agentes implicados en la gestión de los ecobulevares por la diversidad de los actores que aparecen, y que no necesariamente han de ser las administraciones relacionadas con el transporte (ferrocarriles, carreteras, transporte público).

Lurzoruari buruzko Legea eta Euskadiko Mugikortasun Iraunkorreko Lege Proiektua ere gogoeta horretarantz bideratzen dira, lurzoruen garapenak eurak izan daitezen beharrezkoak diren sistema orokorrak eraldatu, egokitu eta, hala denean, indartzeko lanak ordaindu beharko dituztenak.

La Ley del Suelo y el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi también van encaminadas a esta consideración, en el sentido de que sean los propios desarrollos de los suelos quienes tengan el deber de costear las acciones de transformación, adecuación y refuerzo en su caso, de los sistemas generales que resulten necesarios.

Bestalde, foru errepideak hiri bide bihurtzea bide tartekak udalei lagatzearen baldintzapean jartzen ari da gaur egun, proposatzen diren irtenbide multimodal horietako batzuk errepideen araudi sektorialarekin bateraezinak izateagatik. Hori dela eta, ezin izango dira jo foruko bide sistema orokortzat. Lurralde Plan Partzialak idazteko orduan eraldaketa-ardatzen tamaina aztertu beharko litzateke, Bizkaiko Errepideei buruzko martxoaren 24ko 2/2011 Foru Araua betetzearen edo ez betetzearen arabera agertoki partzialak edo osoak bideragarri egiteko ondorioetarako.

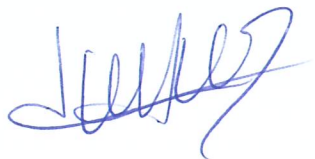
Por otro lado, la transformación de carreteras forales en vías urbanas se está condicionando en la actualidad a la cesión de los tramos viarios correspondientes a sus respectivos ayuntamientos, pues algunas de las soluciones multimodales que se proponen son incompatibles con la normativa sectorial de carreteras, por lo que no se podrán considerar como sistemas generales viarios forales. Habría que analizar la envergadura de los Ejes de Transformación en la redacción de los Planes Territoriales Parciales a los efectos de viabilizar escenarios parciales o totales en función del cumplimiento o no de la Norma Foral 2/2011, de 24 de Marzo, de Carreteras de Bizkaia.

TXOSTEN PROPOSAMENA

Aurreko gogoeten arabera eta "EAEko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen Berrikuspenaren Aurrerapena (2016ko azaroa)" izeneko dokumentua aztertu ondoren, Bizkaiko errepideen sektorearen eskumen ikuspuntutik, **txosten proposamena ALDEKOA da**, baina beharrezkoa izango litzateke dokumentuari txostenaren edukian aipatutako aldeak gehitzea.

Hori jakinarazi nahi izan da, denek jakin dezaten eta ondorio egokiak izan ditzan.

Adeitasunez,



Sin. /Fdo: Jon Larrea Arrutia
Azpiegituretarako eta Lurralde Garapenerako zuzendari nagusia
Director General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial

Ekonomi eta Lurralde Garapena Sustatzeko Saila/ Dpto. de Desarrollo Económico y Territorial

PROPUESTA DE INFORME

De conformidad a las consideraciones anteriores, tras analizar el documento "Avance de la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV (Noviembre 2016", desde la visión competencial sectorial de carreteras de Bizkaia, **la propuesta de informe es FAVORABLE**, si bien sería necesario adecuar el documento en cuanto a los aspectos reseñados en el cuerpo del informe.

Es lo que comunico para su conocimiento y efectos.

Atentamente,