Axtela/Sectioko
Eskaria Kudeatzeko atala
Sección de Gestión de la Demanda
IBAIÑE DE BILBAO, 20

Gure erreferentzia /N. referencia: MAC/apo
Espte/Expte Urb: OT-011/15-DOT

Gaite/Asunto:
Euskal Autonomía Erkidegoko
Lurralde Antolamenduaren
Gidalerroa Berrikusteko Prozedura
Procedimiento de Revisión de las
Directrices de Ordenación del
Territorio del País Vasco

Bilbon, 2017eko ekainaren 7an

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

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

En Bilbao, el 7 de junio de 2017

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: 

A) LAGen erlazio sistema


Oraindik ere indarrean dagoen dokumentu horrek jada ezarri zuen lurralde ederu bat, bide azpiegituren erlazio sistemari dagokionez. Eredu horrek, alde batetik, oinarrian Euskal Autonomia Erkidegoko hiru hiriburuetako kanpo eta barne erlazioak (hiriburu en euskal sistema polinuklearra izenekoa) eta, beste aldetik, horien eta arlo funtzionalen arteko komunikazioa eta horien interkonexioa (Arlo Funtziolatuko buruena eta buruordeen sarea izenekoa) hierarkizatzen zituen, irissarrasun sistema orokotua bermatzea asmoz.

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

a)Hiriburu en euskal sistema polinuklearreko kanpo loturak

b)Hiriburu en euskal sistema

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) En cuanto al Sistema Relacional de las DOT

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.

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.

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)Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales

b)Interconexiones del Sistema
polinuklearreko interkonexioak  
c) Arlo Funzioneakako interkonexioak.

d) Paisaia interesu duten kostaldeko ibilbideak.


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


Bat gatoz dokumentuak EAEko errepideen mapa gehienbat “amaituta” dagoela adierazten duenean, eta horrela Polinuclear Vasco de Capitales.

c) Interconexiones de las Áreas Funcionales.

d) Recorridos costeros de interés paisajístico.

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”.

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.

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.

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

Nahiz eta ematen duen dokumentuaren garapenean behar bezala zehaztuta dagoela LAGen Berrikuspen honetarako ezarritako lurraldeko bide eredu LPPetan eta Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorrean (Errepideetako LPS) modu koordinatuak adierazitakoa dela, gomendagarria izango litzateke 2. puntuan bi alkaketa 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. EAEko planifikatutako errepideen mapa gehienbat amaitutzat jotzea, Lurralde Plangintza Partzialean edo EAEko Errepideen Plan Orokorrean (Foru Aldundien Lurralde Plan Sektorialak) hausruntu beharreko proposamen zehatzak alde batera utzira, Europaz gaindiko izaera duen azpiegitura den aldetik eskatzen den kudeaketa egokiaz gain.”

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

“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.”

Consideramos que es necesario reforzarlo, pues de una lectura aislad a 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 azpikapitoluaren 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 eremuetakoa ekobulebar bihur daitezkeen errepide tarteak hiri bide bihurtzea sustatu behar da.

Haien eraketa egiturazko hainbat bide elementu (adibidez, autobideak, autobiotak, barnebide handiak, hiri saihesbideak...) 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...

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...

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

- Txorierriko eraldaketa-ardatza: BL-737 errepidearen gaineko ekobulebarra
- Eje de Transformación del Txorierr, ecobulevar sobre la BL-737
- Deba Behereko eraldaketa-ardatza: N-634 errepidearen gaineko ekobulebarra, Ermuoa eta Eibar artekoa (Erumu saihesbidea eraikitze fasean dago; Eibarkoa, berriz, dagoeneko martxan dago)

- Kadaguako eraldaketa-ardatza: BI-3602, BI-3651 eta BI-3636 errepideen gaineko ekobulebarra Sodupe-Gueñes-Zalla ibilbiderako

- Mungia-Derioko eraldaketa-ardatza: BI-3715 errepidearen gaineko ekobulebarra eta horren eta Txorierriko ekobulebarraren arteko lotura

- Arratiako eraldaketa-ardatza: Igorreko saihesbideak N-240 errepidean ordeztu duen Igorreko zeharbideko tartearen gaineko ekobulebarra

- 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

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

- Eje de Transformación del Bajo Deba, ecobulevar sobre la N-634 entre Ermuoa y Eibar (en fase de construcción la Variante de Ermuoa, ya de Eibar ya en servicio)

- Eje de Transformación del Kadagua, ecobulevar sobre la BI-3602, BI-3651 y BI-3636 para el itinerario Sodupe-Gueñes-Zalla

- Eje de Transformación Mungia-Derio, ecobulevar sobre la BI-3715 y su conexión con el ecobulevar del Txorierrri

- Eje de Transformación del Arratia, ecobulevar sobre el tramo de la travesía de Igorre sustituido por la Variante de Igorre en la N-240

- 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

Dentro de estos Ejes de Transformación existen dos ecobulevares propuestos sobre los que cabe manifestar:
Arratiako eraldaketa-ardatza

LAGetan “saihesbideak edo bide alternatibo berriak eraikitzearren ondorioz beren funtzionalitatea galdun duten erreptide tarteaak berrira diseinatzea...”ri buruz ezarritako gidalarroei jarraituta, badirudi arrazoizkoa izango litzatekeela dokumentuan Arteatik Areatzaraino egungo N-240 errepidetik doan ekobulebarraren ibilbidea zuzentzea, eta, horren ordez, lehengo N-240 errepedea zen egungo BI-3530 errepedeko tartea jartzea, horixe bai eta gaur egun bi herriguneak zeharkatzen dituena. Horrela, bide ardatz beraren barnean Igorreko egungo zeiharbiderako iparraldian aurreikusi den ekobulebarraren ezarpenarekin koherentea izango litzateke.

Ibaizabalko eraldaketa-ardatza

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

Ekonomia eta Lurralde Garapena Sustatzeko Sail hau sarbideak berrantolatzeko jarduketak eta zirkulazioa baretzeko neurriak gauzatzen ari da errepedeen lehentasuneko 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 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 Bora-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 Ororrikak idatzi ondoren gauzatuko lirateke. ETA horiek ezartzeko aurreikusten den kudeaketa sistemari dagokionez, beharrezkoa da, haien garrantzia dela eta, hausnartzea nortzeko izango diren ekobulebarren kudeaketan esku hartuko duten ergileak, eragile asko baitaude eta ez baitute zertan izan garraioari (trenbideak, errepideak, garraioa 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 Iraunkorretako Legea Proiektua ere gogoeta horretarantz bideratzen dira, lurzoruen garapenak eurak izan daitezen beharrekoak diren sistema ororrik eraldatu, egokitua 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.


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**


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

Adeitasunez,

**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,

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

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