

**CONTESTACIÓN AL ESCRITO PRESENTADO AL AVANCE DE LA REVISIÓN DE LAS DOT**

Ekarpen zenbakia:	28
Aportación nº:	
Nork aurkeztu du:	Gobierno de Navarra- Departamento de
Presentada por:	Desarrollo Rural, Medio Ambiente y
	Administración Local
Aurkezpen data:	28/06/2017
Fecha de presentación:	

A. Contenido resumido de la aportación.

El primer lugar, y tras la lectura de la aportación efectuada por el Servicio de Territorio y Paisaje del Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local del Gobierno de Navarra, sólo cabe reseñar el grado de colaboración que implica la observancia del esfuerzo realizado por la citada administración para intervenir en el proceso de revisión de las DOT que quiere marcar un nuevo hito en la disciplina y en la gestión interadministrativa del territorio. Cabe también remarcar de este escrito la plasmación de puntos de acuerdo sobre diversas partes del documento.

Tal y como señala el documento, el objeto del informe es comprobar las coherencias del modelo de desarrollo territorial que plantea el Avance de las DOT con el definido en los instrumentos de ordenación territorial aprobados en Navarra, y señalar los aspectos en los que sería deseable la coordinación. En cualquier caso, el propio informe señala que *“en términos generales no se observan incoherencias”,* y *“se pone de manifiesto en todo caso la oportunidad que supone la relación y cooperación con los espacios limítrofes”.*

1- Medio Físico e Infraestructura Verde: *“La contigüidad espacial entre las redes de espacios naturales y red natura a uno y otro borde de la línea de mugas debe ser un objetivo para suturar los fragmentados Aralar, Urbasa-Andía, Codes, Peñas de Aia, en los espacios terrestres y los correspondiente con los espacios perifluviales comunes con casos tan importantes como Artikutza, Urumea, San Antón, Arakil...”*

En relación a la continuidad de la infraestructura verde con el POT de la Navarra atlántica, se observa que *“ambos modelos territoriales resultan coherentes, si bien sería deseable (...) mantener esta coherencia a escala comarcal o supramunicipal, reforzando el corredor a través del río Arakil”.*

Respecto a la continuidad de la infraestructura verde con el POT de las Zonas Medias, se considera que *“reforzar la conectividad a través de la cuadrilla de Santa Cruz de Campezo-Valdega puede ser un objetivo para garantizar la continuidad”.*

En relación a la continuidad de la infraestructura verde con el POT del Eje del Ebro, el escrito señala que *“la continuidad se establece mediante la compleja red de barrancos mediterráneos en los que se inserta el mosaico olivar-viñedo-cereal en terrazas”.* Se considera que *“sería deseable la coordinación en la protección de este valor común en el eje del Ebro”,* en relación a los suelos con alta capacidad agrológica.



2- Se señalan otras cuestiones:

Hábitat Rural: se señala la necesidad de coordinación de estrategias en esta materia, para evitar presiones territoriales: en cuanto a protección del suelo agrario, en cuanto a facilitar el empleo en el medio rural y en particular en cuanto al modo de poblamiento en el medio rural propio de la vertiente cantábrica.

Hábitat Urbano: se identifican en este punto núcleos que forman parte de un sistema funcional compartido: por ejemplo, Bortziriak con Irún-Hondarribia, Goizueta con Hernani-San Sebastián, Altsasua con Salvatierra-Vitoria. Además, se identifican corredores que comparten cuestiones que requerirán coordinación en la articulación de sus espacios urbanos: el de la AP-15 y A-1 y sobre todo los corredores de Sakana y Bidasoa.

Paisaje: se señala que los catálogos de paisaje de Laguardia y de Donostialdea (y otros que se puedan desarrollar) deben servir de base para la coordinación de la continuidad paisajística actual, presente y proyectada en estos estudios en los espacios comunes, como Peñas de Aia, Bortziriak,...

Movilidad y logística sostenibles: se señala que ya existe coordinación en la materia. Para la definición concreta del enlace con el TAV, se señala que remitirán el informe del Servicio de Transportes, al que se le ha solicitado su emisión. Respecto a las redes peatonales y ciclables se subraya la necesidad de coordinación, continuidad y coherencia de los planes y proyectos que se desarrollen.

Gobernanza: se aporta la información de los indicadores territoriales de Navarra, y el deseo de la necesaria cooperación en la materia.

B. Valoración de la aportación.

En relación al punto 1, cabe señalar que la continuidad ecológica con los espacios colindantes es un objetivo plenamente compartido y que como tal se va a incorporar al documento. En lo relativo al punto 2, se trata de diversas preocupaciones que se comparten plenamente, todas orientadas a la necesidad de profundizar en la coordinación territorial. Por todo ello, el apartado 10.6 Interrelación territorial incorporará el siguiente texto:

*“Respecto de la articulación con **Navarra**, se deberá establecer un ámbito de colaboración bilateral teniendo en cuenta que, además de los lazos culturales compartidos, numerosas áreas del norte y el oeste de Navarra presentan una estrecha vinculación funcional con el País Vasco y que Iruña/Pamplona es el principal centro urbano y productivo del entorno del País Vasco. Sin olvidar que el desarrollo de infraestructuras clave de conexión es un factor de creciente interrelación entre ambos territorios, destacando las autovías de Iruña/Pamplona-Donostia/San Sebastián e Iruña/Pamplona-Altsasu/Alsasua, que conectan con el sistema vasco de carreteras.*

En este sentido, se deberían elaborar planes o estrategias conjuntas de aplicación de los criterios de coordinación o de interrelación territorial por ejemplo entre Bortziriak con Irún-Hondarribia, Goizueta con Hernani-San Sebastián, Altsasua con Salvatierra-Vitoria, corredor de la A-15 y A-1, y corredores de Sakana y Bidasoa. En materia de paisaje se debería tener especial atención a los espacios comunes como por ejemplo Peñas de Aia, Bortziriak, etc. Se debe además garantizar la continuidad ecológica por ejemplo reforzando el corredor a través del Arakil (con la Navarra Atlántica), través de la Cuadrilla de Santa Cruz de Campezo-Valdega (con las zonas medias de Navarra) o en el eje del Ebro, donde se propone la coordinación en la protección de los suelos con alta capacidad agrológica.”

En la Normativa por su parte se introduce la siguiente determinación concreta: “Acordar en la interrelación con Navarra una respuesta conjunta a la protección de los espacios naturales y a la integración infraestructural viaria y ferroviaria.”



C. Conclusiones.

<p>1.- Nafarroako Gobernuko Landa Garapen, Ingurumen eta Toki Administrazio Departamentuaren Lurralde eta Paisaia Zerbitzuak egindako ekarpena irakurri ostean, lehenik eta behin, zehazki Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen Berrikuspena honen prozesua eta eztabaida, eta, oro har, EAEko lurralde eta hirigintza antolamendua, aberasten duen testua aurkeztean egindako ahalegina eskertu behar da.</p>	<p>1- De la lectura de la aportación efectuada por el Servicio de Territorio y Paisaje del Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local del Gobierno de Navarra cabe en primer lugar agradecer el esfuerzo realizado, al presentar un texto que enriquece el proceso y el debate de esta Revisión de las DOT en particular, y de la ordenación territorial y urbana de la CAPV en general.</p>
<p>2.- Bigarrenik, erredakzio-taldeak idatziarekin partekatzen duen kezka kopurua nabarmendu behar da. Kezka horiek, funtsean, elkarren alboan dauden lurraldeen eta, zehazkiago, Nafarroa eta EAEko lurraldeen, arteko koordinazio egoki batera begira dago.</p>	<p>2- En segundo lugar hay que resaltar el número de preocupaciones que comparte el equipo redactor con el escrito, fundamentalmente orientadas a una correcta coordinación entre territorios colindantes, y más en concreto entre Navarra y la CAPV.</p>
<p>3.- Hirugarrenik, idatziaren ondorioz Aurrerapenean izan diren aldaketak aipatu behar dira:</p> <p>a.- Lurraldeen arteko harremana izeneko 10.6 atalean hurrengo testua gaineratuko da:</p> <p><i>“Nafarroako artikulazioari dagokionez alde biko lankidetzaren eremu bat ere ezarri beharko da, kontuan hartuta kultura-alarreko loturak partekatzeaz gain, Nafarroako iparraldeko eta mendebaldeko eremu askok Euskadirekin lotura funtzional estua dutela, eta Iruñea Euskadiko inguruetako hirigune eta produkzio-gune nagusia dela. Eta hori guztia ahaztu gabe funtsezko konexio-azpiegiturak garatu ahala, bi lurraldeen arteko harremanak areagotzen ari direla, EAEko errepide-sarearekin lotuta dauden Iruñea-Donostia eta Iruñea-Altsasu autobideak nabarmentzen direlarik.</i></p> <p><i>Horri dagokionez, lurralde arteko koordinaziorako edo harremanerako irizpideak aplikatzeko baterako plan edo estrategiak eratu beharko lirateke, esate baterako, Bortzirriak eta Irun-Hondarribia artekoa, Goizueta eta Hernani-Donostia artekoa, Altsasu eta Agurain-Vitoria-Gasteiz artekoa, A-15 eta A-1 korridorea eta Sakana</i></p>	<p>3- En tercer lugar cabe señalar los cambios que se han producido en el Avance a raíz del escrito:</p> <p>a- El apartado 10.6 Interrelación territorial incorporará el siguiente texto:</p> <p><i>“Respecto de la articulación con Navarra, se deberá establecer un ámbito de colaboración bilateral teniendo en cuenta que, además de los lazos culturales compartidos, numerosas áreas del norte y el oeste de Navarra presentan una estrecha vinculación funcional con el País Vasco y que Iruñea/Pamplona es el principal centro urbano y productivo del entorno del País Vasco. Sin olvidar que el desarrollo de infraestructuras clave de conexión es un factor de creciente interrelación entre ambos territorios, destacando las autovías de Iruñea/Pamplona-Donostia/San Sebastián e Iruñea/Pamplona-Altsasu/Alsasua, que conectan con el sistema vasco de carreteras.</i></p> <p><i>En este sentido, se deberían elaborar planes o estrategias conjuntas de aplicación de los criterios de coordinación o de interrelación territorial por ejemplo entre Bortzirriak con Irun-Hondarribia, Goizueta con Hernani-San Sebastián, Altsasu con Salvatierra-Vitoria, corredor de la A-15 y A-1, y corredores de Sakana y Bidasoa. En materia de pasaje se</i></p>



eta Bidasoako korridoreak. Paisaia arloan baterako espazioetan erreparatu beharko litzateke bereziki, esate baterako, Aiako Harriak edota Bortziriak kontuan hartuz. Horrez gain, jarraikortasun ekologikoa bermatu beharko litzateke, adibidez, Arakildik barna korridorea indartuz (Nafarroa Atlantikoarekin), Santikurutze Kanpezu-Egaibar Kuadrillatik barna (Nafarroa Erdialdeko zonaldeekin) edo Ebroko ardatzean. Azken horretan gaitasun agrologiko handiko lurzoruen babesean koordinazioa proposatzen da.

b.-Araudian zehaztaper jakin hau barneratzen da:

“Nafarroarekiko harremanean espazio naturalak babesteko eta bide- eta tren-azpiegitura uztartzeko baterako erantzun bat adostea”.

debería tener especial atención a los espacios comunes como por ejemplo Peñas de Aia, Bortziriak, etc. Se debe además garantizar la continuidad ecológica por ejemplo reforzando el corredor a través del Arakil (con la Navarra Atlántica), través de la Cuadrilla de Santa Cruz de Campezo-Valdega (con las zonas medias de Navarra) o en el eje del Ebro, donde se propone la coordinación en la protección de los suelos con alta capacidad agrológica.”

b- En la Normativa se introduce la siguiente determinación concreta:

“Acordar en la interrelación con Navarra una respuesta conjunta a la protección de los espacios naturales y a la integración infraestructural viaria y ferroviaria.”

(Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana, febrero de 2018)