



Autoridad del
Transporte de Euskadi
Euskadiko garraio
agintaritza



2017 EKA: 21

SARRERA IRTEERA
zk. 495181 zk.

Sr. D. Ignacio de la Puerta Rueda Jauna jn.

Director de Planificación Territorial, Urbanismo y
Regeneración Urbana
Ingurumena, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza saileko
Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri Berroneratze
Zuzendaria

Vitoria-Gasteiz, 2017ko ekainaren 14an

Vitoria-Gasteiz, 14 de junio de 2017

Abenduaren 15eko Euskadiko Garraio Agintaritzaren buruzko 5/2003 Legearen 5.1.5.d) artikuluan jarritakoa betez, honekin batera bidaltzen dizut honako txosten hau:

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 5.1.5.d) de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, adjunto remito Informe sobre:

- EAEko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen Berrikuspena.

- Avance de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV

Adeitasunez.

Atentamente.

Sin./Fdo.: Janire Bijueska Bedialauneta
EUSKADIKO GARRAIO AGINTARITZAREN IDAZKARI TEKNIKOA
SECRETARIA TECNICA DE LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE DE EUSKADI



Doña. Janire Bijuesca Bedialauneta. Secretaria Técnica de la Autoridad del Transporte de Euskadi

CERTIFICO

Que el 25 de MAYO de 2017 siendo las 16:30 horas, se celebró reunión del Pleno de la Autoridad del Transporte de Euskadi, en la Sala 2, Edificio Lakua II, (Vitoria-Gasteiz), previa convocatoria realizada por la Sra. Secretaria, por orden de la Presidenta, con arreglo al artículo 7.2 y 11 de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, con el siguiente Orden del Día.

ORDEN DEL DIA

1. *Lectura y aprobación, en su caso, del acta de la sesión del Pleno celebrada el 19 de enero de 2017.*
2. *Estado de los avances para la creación de la Autoridad del transporte de Álava.*
3. *Plan Director de Transporte Sostenible para el periodo 2017-2030.*
4. *Estado del desarrollo del Master Plan sobre Interoperabilidad entre Territorios. Billete único.*
5. *Propuestas de informe:*
 - *Avance de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV.*
6. *Ruegos y preguntas.*

Asistieron los miembros de la Autoridad del Transporte de Euskadi que a continuación se indican:

PRESIDENTA: Sra. Dña. ARANTZA TAPIA OTAEGI. Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

VICEPRESIDENTE: Sr. D. ANTONIO AIZ SALAZAR, Viceconsejero de Transportes del Gobierno Vasco.

VOCAL-SECRETARIA: Sra. Dña. JANIRE BIJUESKA BEDIALAUNETA, Directora de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco.



VOCALES:

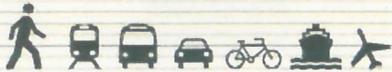
- Sra. D^a ARANTZA LETURIONDO ARANZAMENDI, Viceconsejera de Administración y Planificación Territorial del Gobierno Vasco
- Sra. D^a M. ELENA MORENO ZALDIBAR, Viceconsejera de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.
- Sr. D. VICENTE REYES MARTÍN, Diputado foral de Transportes, Movilidad y Cohesión del Territorio de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Sra. D^a. MARIA SOLEDAD GARMENDIA BELOQUI, Diputada Foral del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Sr. D. MIKEL GURUTZEAGA ZUBILLAGA, Director de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco.
- Sr. D. IGNACIO DE LA PUERTA RUEDA, Director de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana del Gobierno Vasco
- Sra. D^a. MARIA ANGELES GUTIERREZ ONDARZA, Directora de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Alava.
- Sr. D. JOSÉ IGNACIO PREGO LARREINA, Director General de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Sra. D^a. M^a ELENA LETE GARCÍA, EUDEL
- Sr. D. ALVARO ITURRITXA, Coordinador General del Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Espacio Público del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- Sr. D. AITOR GARITANO, Director General de Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca.
- Sr. D. IMANOL LEZA OLAIZOLA, Director General de Euskotren.

VOCALES CON VOTO DELEGADO:

- Sr. D. ALFONSO GIL INVERNÓN, Teniente de Alcalde y Concejal Delegado del Área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao. Delega su voto en: ENRIQUE URKIJO, Director del Área de Movilidad y Sostenibilidad
- Sra. D^a. SONIA DIEZ DE CORCUERA, Directora de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco. Delega su voto en: ESTHER MONTES, Técnica de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

ASISTENTES SIN VOTO:

- Sra. D^a. ELUSKA RENEDO ILLARREGUI, Directora General de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.
- Sr. D. MANUEL TEJADA LAMBARRI, Director Gerente Consorcio Transportes Bizkaia.
- Sr. D. JAVIER RIVAS, Técnico de la Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco.
- Sra. D^a. ARANTZA UNAMUNO, Técnica de la Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco.



Que, según el Acta del Pleno de la Autoridad del Transporte de Euskadi, se adoptó entre otros, el siguientes Acuerdo, que transcribo literalmente:

Punto quinto: Propuestas de informe: Avance de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV.

Finalizadas las intervenciones los miembros del Pleno, presentes y representados, adoptan por unanimidad el siguiente

Acuerdo

Se emite informe favorable al **Avance de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV**, con el siguiente contenido:

“INFORME DE LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE DE EUSKADI SOBRE EL AVANCE DE LA REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LA CAPV.”

Con fecha de 13 de diciembre de 2016 se recibe en la Secretaría Técnica de la Autoridad del Transporte de Euskadi escrito sobre el “Avance de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco”, en el que su promotora, la Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, solicita a la Autoridad del Transporte de Euskadi el preceptivo informe sobre el contenido de la misma.

Según consta en la solicitud, el Consejo de Gobierno Vasco, en sesión celebrada el 27 de julio de 2015, adoptó el acuerdo de disponer la iniciación del procedimiento de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobadas por Decreto 28/1997, de 11 de febrero, y encomendar al Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda la dirección y preparación de dicha revisión de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

En dicho acuerdo se otorgaba al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial hasta noviembre de 2016 para la formulación del Avance de la revisión de las Directrices de Ordenación. Concluida su redacción adjunta el enlace al Avance de las Directrices de Ordenación Territorial con objeto de que por parte de la Autoridad del Transporte de Euskadi, emita el informe previsto en el artículo 5 de la Ley 5/2003.



1. COMPETENCIAS

El presente informe tiene su fundamento en los artículos 5.1.5. d) y artículo 6 de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, que señalan lo siguiente:

Artículo 5.– Funciones.

1.– La Autoridad del Transporte de Euskadi ejercerá las siguientes funciones:

1.5.– De consulta.

Corresponde a la Autoridad del Transporte de Euskadi informar en las siguientes materias:

d) Informar sobre los instrumentos de ordenación territorial en los aspectos que tengan incidencia en el transporte.

Artículo 6.– De los informes.

1.– La Autoridad del Transporte deberá emitir, en el plazo máximo de tres meses contados desde la recepción de la solicitud, los informes que le corresponden de conformidad con la presente ley.

2.– Los informes establecidos en el apartado 1.5 del artículo anterior tendrán carácter preceptivo.

El objeto del informe lo constituye el Avance la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV, elaborada por la Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

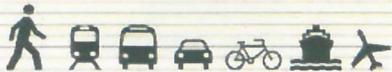
2. ANTECEDENTES

El 27 de julio de 2015 el Gobierno Vasco acordó iniciar el proceso de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial aprobadas en 1997 bajo la premisa de que este proceso de revisión estuviera abierto a la participación desde su inicio hasta su aprobación final y con el compromiso de cumplir los plazos temporales establecidos por él mismo para su tramitación.

Con el objeto de garantizar la participación desde un inicio, el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco presentó en noviembre de 2015 su enfoque de cara a la revisión en el denominado “Documento Base”.

A lo largo de prácticamente un año, este Documento Base ha recibido numerosas e importantes aportaciones de Administraciones forales, municipales, del Gobierno del Estado, Departamentos del Gobierno Vasco, colegios profesionales, asociaciones, sindicatos, universidades, partidos políticos, y ciudadanía a nivel personal que han enriquecido y mejorado la propuesta de revisión de las DOT del Gobierno Vasco.

Esto ha dado lugar a un Avance o primera propuesta formal de acuerdo con la tramitación establecida por la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, que se ha presentado en noviembre de 2016 en el marco del Congreso Euskal Hiria, abriendose una



nueva fase de participación desde el Avance hasta la aprobación inicial de la revisión prevista, a más tardar, para noviembre de 2017.

El Avance que se presenta se compone de los siguientes elementos:

- marco de la revisión;
- bases y principios rectores del modelo territorial;
- elementos definitorios del modelo territorial;
- medio físico e infraestructura verde;
- hábitat rural;
- hábitat urbano;
- paisaje, patrimonio cultural y natural y recursos turísticos;
- gestión sostenible de los recursos: agua, energía y economía circular;
- movilidad y logística;
- cuestiones transversales: perspectiva de género, cambio climático, salud, euskara, accesibilidad universal e interrelación territorial;
- gobernanza: Áreas Funcionales, compatibilización de planeamientos, organización y gestión, participación y seguimiento, evaluación e indicadores.

3. ASPECTOS MÁS IMPORTANTES CONTENIDOS EN LA REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LA CAPV.

El presente informe tiene como objeto la revisión del apartado 9, correspondiente a la movilidad y logística y del apartado 10, sobre cuestiones transversales, y su contribución a los objetivos de avanzar hacia la consecución de un sistema de movilidad y logística sostenibles en Euskadi.

A continuación se van indicar los aspectos más importantes:

9 movilidad y logística

Gracias a las DOT desarrolladas en los últimos años a través de los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales y a través de proyectos específicos, las infraestructuras y los servicios de transporte han sufrido una gran mejora teniendo un traslado directo en la mejora de la competitividad y la calidad de vida.

Pero el documento también pone de relieve una cuestión innegable: La mayor demanda de la ciudadanía en cuanto a la movilidad ha puesto de relieve a su vez el obstáculo que supone el incremento de los viajes fuera del municipio de residencia habitual, fundamentalmente por motivos de trabajo y la naturalidad con la que se recorren distancias más largas en vehículos privados debido a la constante mejora de las infraestructuras viarias. Esto supone que desde el año 2000, el número de viajes realizados en vehículo privado ha crecido progresivamente mientras que el total de personas viajeras del transporte público, permanece más o menos constante.

El documento también constata los diferentes patrones de movilidad de las personas en función de sus roles de género. Revela por ejemplo, que el transporte público es más utilizado por las



mujeres, debido fundamentalmente a que tienen menor acceso al vehículo privado, y al motivo de los viajes: por cuidado a otras personas, de mantenimiento del hogar o motivos domésticos, a los que engloba en el concepto de "movilidad del cuidado".

De ahí que se requiera dedicar una especial atención a la perspectiva de género y a la movilidad para el cuidado en el ámbito de la movilidad sostenible.

Finalmente, menciona la problemática de movilidad en los espacios rurales y de las áreas de baja densidad de población y la necesidad de utilizar las nuevas tecnologías para explorar posibilidades de hacer más eficaz la movilidad, como por ejemplo los servicios a demanda.

Por todo lo anterior, el futuro está en articular una movilidad y logística sostenibles pero ¿Qué se entiende por ello? la movilidad sostenible es aquella que permite reducir los costes y los efectos negativos que conllevan los desplazamientos, pero también, si nos referimos a la movilidad de las personas, es priorizar la proximidad, accesibilidad, seguridad y la intermodalidad, propugnando un modelo de ciudades más compactas, en el que los desplazamientos en ellas y entre otras dentro de un territorio resulten más cortos y autónomos, discriminando positivamente la movilidad no motorizada y el transporte colectivo, de mayor eficiencia energética, ambiental, social y económica que el vehículo privado, y dando un nuevo tratamiento al espacio urbano donde el peatón sea el protagonista.

Por su parte, la logística sostenible de mercancías promueve el uso eficiente de los distintos modos de transporte, potenciando el ferrocarril como modo más sostenible; la interacción entre las infraestructuras logísticas (puertos, aeropuertos, vías férreas, carreteras y plataformas logísticas); y los servicios a la actividad logística que permiten una distribución eficaz de las mercancías, necesarias para atender a la demanda.

OBJETIVOS

Los objetivos en materia de movilidad para las iniciativas territoriales y sectoriales se centran en la generalización de los sistemas de movilidad sostenible como factores críticos para la competitividad de las actividades económicas y para la cohesión y el equilibrio del territorio y, principalmente, consisten en:

1. Potenciar los elementos de conexión exterior e interior de personas y mercancías de la CAPV como factor crítico para la calidad de vida, la competitividad y la innovación.
2. Reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, cuidado, ocio y equipamientos.
3. Promover la movilidad no motorizada -peatonal y ciclista-, y el transporte público multimodal y energéticamente eficiente, como la principal forma de movilidad de las áreas urbanas, que permita reducir las emisiones de CO₂ y que tenga en cuenta la movilidad para el cuidado.
4. Lograr una densidad adecuada que facilite el papel del transporte público, especialmente en aquellos ejes en los que ya existe ferrocarril como transporte de alta capacidad.
5. Desarrollar ecobulevares, con plataformas reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas, como estructuras para articular las diferentes piezas urbanas y localizar nuevos desarrollos y espacios de centralidad.
6. Aumentar la permeabilidad territorial de las infraestructuras de movilidad tratando de minimizar su efecto barrera sobre el territorio.



La revisión de las Directrices de Ordenación Territorial en materia de movilidad sostenible se despliega en torno a la movilidad multimodal, englobando la no motorizada o peatonal y ciclista, la movilidad viaria, la movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria, y el modelo logístico.

9.1. MOVILIDAD MULTIMODAL

El transporte multimodal sostenible sigue siendo un reto al que se enfrentan las administraciones (con un importante esfuerzo y considerable número de recursos) en la búsqueda de la accesibilidad de todo el territorio y la mejora del servicio público mediante combinaciones de los diferentes modos.

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad multimodal son:

1. *Fomentar la utilización del transporte público a través de una red de transporte accesible, práctica, cómoda, segura y fiable.*
2. *Promover el sistema de integración tarifaria y el billete único para todo el transporte público.*
3. *Contribuir a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero a través de la utilización de medios de transporte limpios.*
4. *Aplicar la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte público y atender debidamente la movilidad del cuidado.*

Las directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de la movilidad colectiva (art. 27 sobre Movilidad multimodal) son:

1. *Promover la combinación de distintos modos de transporte público que conformen modelos de gestión integral de movilidad haciendo del conjunto de la CAPV un territorio accesible.*
2. *Promover la utilización de modos de transporte público limpios como los trenes, los tranvías, los autobuses eléctricos y las bicicletas, incluidas las eléctricas.*
3. *Evitar la competencia entre modos de transporte público que transitan de forma paralela y buscar las combinaciones multimodales que mejoren el servicio público.*
4. *Trabajar en el planeamiento territorial y urbanístico los sistemas integrales de transporte público intermodal, prestando una especial atención a los modos de transporte limpios y a las posibilidades que ofrecen las líneas de tráfico preferente de los autobuses urbanos, como es el caso de los BRT (Bus Rapid Transit).*
5. *Concebir las estaciones de autobuses con criterios de intermodalidad, integrándolas con las estaciones ferroviarias de cercanías y con los principales nodos de acceso a la red de transportes, tales como aeropuertos y estaciones de alta velocidad, así como con la movilidad ciclista (incluido sistemas de alquiler de bicicletas).*
6. *Incluir, en el desarrollo de ecobulevares, plataformas reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas, como estructuras para articular las diferentes piezas urbanas y localizar nuevos desarrollos y espacios de centralidad.*
7. *Implantar en los espacios rurales y las áreas de baja densidad de población, servicios de transporte colectivo adecuados, así como utilizar las nuevas tecnologías para explorar posibilidades de hacer más eficaz la movilidad, como por ejemplo los servicios a demanda.*
8. *Incluir la perspectiva de género en los planes de movilidad para tener en cuenta la movilidad del cuidado.*
9. *Promover para las propuestas de nuevos suelos residenciales o industriales, la elaboración de estudios de movilidad generada en nuevos desarrollos urbanos y de actividad que incluya una estimación del número de*



desplazamientos que se prevea que pueda generar la implantación, indicando la distribución temporal a lo largo del día y, en su caso, días punta a lo largo del año, tanto en cuanto a entradas como salidas, y que tenga en cuenta indicadores de género, relacionados con la movilidad del cuidado, que permitan el estudio de la movilidad de las mujeres y de su acceso al vehículo privado, a pie, en bicicleta y transporte público.

9.2. MOVILIDAD NO MOTORIZADA O PEATONAL Y CICLISTA

1. La movilidad peatonal es la principal forma de movilidad de las personas en la ciudad y en este sentido ha de adecuarse a esta para que pueda producirse en condiciones de seguridad, comodidad, accesibilidad y sin barreras urbanísticas. Por este motivo se debe facilitar la instalación de elementos mecánicos como, por ejemplo, las escaleras y rampas mecánicas, los pasillos rodantes y los ascensores y funiculares por un doble motivo: en primer lugar porque reducen la fatiga y aumentan la movilidad de las personas en sus viajes, y en segundo lugar porque favorecen la movilidad del transporte público al ampliarse sus cuencas de captación. De ahí que, a la hora de diseñar su ubicación, se deberían tener en cuenta el emplazamiento de las distintas paradas de los servicios de transporte colectivo.

Asimismo es importante garantizar la calidad de las sendas urbanas, cuidando su paisaje, sus perspectivas, etc. de forma que configuren trayectos agradables y atractivos para la ciudadanía. Deberán definirse sendas de aproximación a los grandes tractores de personas como hospitales, centros de salud, colegios, universidades...

2. La bicicleta ha ido ganando terreno y protagonismo, especialmente a nivel local, frente a otros tipos de transporte por ser un transporte rápido y eficaz, mejorar la salud de las personas, mejorar el tráfico de las ciudades, promover el desarrollo de la economía local y mejorar el entorno donde vive la gente. En la Declaración de Ámsterdam de junio de 2000 se establecen unas condiciones universales para fomentar el uso de la bicicleta entre otras: Estimular el uso mixto del suelo; dar a la bicicleta el mismo valor que a otros medios de transporte; diseñar las infraestructuras de manera que se eviten los conflictos derivados de la diferencia de velocidad; proporcionar una educación vial adecuada.

El Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV define una red de infraestructuras ciclables de carácter interurbano en el ámbito del conjunto de nuestro territorio. La elaboración de la red básica de itinerarios ciclables de la CAPV define trece recorridos o itinerarios con una longitud aproximada de 1.057 km y conecta entre sí los municipios donde reside más del 90% de la población de la CAPV así como las principales áreas de empleo y actividades económicas actuales, los principales equipamientos de rango supramunicipal, las estaciones intermodales de transporte colectivo más importantes, los principales puertos y los aeropuertos. Tiene como objeto el de asegurar la conectividad entre las Áreas Funcionales y Territorios Históricos y contempla, así mismo, la conexión con Cantabria (Castro Urdiales), con Castilla y León (Miranda de Ebro, La Puebla de Arganzón), La Rioja (Haro, San Vicente de la Sonsierra, Ábalos y Logroño) y Navarra (Bera/Vera de Bidasoa, Leitza, Olazagutia, Zúñiga y Viana). La conexión con Iparralde y Francia se plantea por Irún-Hendaia de acuerdo con las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

Así mismo, se considera relevante el papel de la intermodalidad entre la bicicleta y el servicio público de transporte colectivo y el potencial de uso de la bicicleta eléctrica como medio de transporte.

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad peatonal y ciclista son:

- Promover la movilidad peatonal y ciclista, más allá del esparcimiento, como transporte público favoreciendo el uso cotidiano e incidiendo sobre la actual distribución de los modos de transporte, sobre la base de criterios de seguridad, comodidad y conectividad.



2. Posibilitar el acceso peatonal y ciclable a los ámbitos de residencia, trabajo, cuidado y ocio, existentes y futuros, también desde los núcleos urbanos vecinos, y promover la intermodalidad de los desplazamientos.
3. Promover sendas urbanas peatonales, que pongan en valor el paisaje y la calidad de los desplazamientos. Definir sendas de aproximación a los grandes tractores de personas como hospitales, centros de salud, colegios, universidades,,,
4. Vertebrar el territorio de la CAPV mediante una Red Vasca de Infraestructuras Ciclables para el desarrollo de la movilidad no motorizada -peatonal y ciclable-interurbana e intercomarcal, que consolide los recorridos internos y las conexiones con las regiones colindantes.
5. Consolidar y potenciar, especialmente en su paso por Euskadi, el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Senda del Mar, la Ruta del Vino y el Pescado, el Sendero Histórico (GR-1 de Cataluña a Galicia), la Ruta del Pastoreo en Álava y el Camino Natural del Ebro.

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad peatonal y ciclista (**art. 28 sobre Movilidad no motorizada o peatonal y ciclista**) son:

1. Promover la movilidad peatonal estableciendo vías peatonales atractivas, seguras, accesibles y cómodas e instalando elementos mecánicos, como, por ejemplo, escaleras y rampas mecánicas, pasillos rodantes y ascensores y funiculares que faciliten los traslados peatonales.
2. Favorecer una red ciclista segura, coherente, accesible, continua, sin interrupciones de trazado y fácil de comprender, que busque las rutas más cortas para fomentar el uso de la bicicleta, que evite pendientes excesivas, así como las interferencias con el tráfico rodado y el tráfico peatonal y que quede protegida de las condiciones climatológicas extremas.
3. Considerar en el planeamiento territorial y urbano el uso de la bicicleta, incluida la eléctrica, en cuanto a aparcamientos y puntos de recarga se refiere. En este sentido, ordenar y diseñar aparcamientos para bicicletas próximos a centros de interés ciclable (lugares de trabajo, equipamientos, estaciones de transporte público) en condiciones de seguridad así como puntos de recarga de bicicletas eléctricas.
4. El Planeamiento Territorial deberá:
 - a) Desarrollar en los PTP a nivel de Área Funcional el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV e itinerarios peatonales creando una malla de conexiones entre los núcleos.
 - b) Incorporar el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Senda del Mar, la Ruta del Vino y el Pescado, el Sendero Histórico, la Ruta del Pastoreo en Álava y el Camino Natural del Ebro.
5. Promover que el Planeamiento Urbanístico desarrolle y articule adecuadamente la movilidad peatonal y ciclista a escala Local y, concretamente:
 - a) Asegurar la accesibilidad peatonal y ciclista a los nuevos desarrollos mediante una red local que garantice la conectividad.
 - b) Asegurar el paso de la red peatonal y ciclista por las poblaciones, dando continuidad a la trama interurbana y teniendo en cuenta el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV.
 - c) Adoptar medidas para dotar a las vías ciclistas de mayor seguridad: templado del tráfico, modificación física del trazado, sección o pavimento.
 - d) Diseñar las vías peatonales y ciclistas con criterios de integración paisajística y con un mobiliario (bancos, miradores) que permita el disfrute del territorio y el paisaje.
6. Facilitar el alquiler y/o el aparcamiento de bicicletas tanto en el interior de los edificios, como en aparcamientos y espacios públicos y especialmente en puntos de intermodalidad (estaciones ferroviarias y de autobuses).

9.3. MOVILIDAD VIARIA

La concepción de las DOT vigentes se considera que 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, el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente terminado.



Tras la aprobación definitiva de las DOT su desarrollo en la materia a través del Plan General de Carreteras de la CAPV, los Planes Territoriales Sectoriales de cada uno de los Territorios Históricos o a través de los Planes Territoriales Parciales ha sido altamente completado. Puede diagnosticarse que la concepción de las DOT en este ámbito ha sido acertada, en la definición de un modelo que debía de desarrollarse por las administraciones de carreteras a nivel de trazado, de funcionalidad y de horizonte temporal de ejecución. En este sentido se suscribe en este momento el modelo territorial para el diseño de la movilidad de las DOT vigentes.

A lo largo de estos años, puede considerarse que se ha consolidado y ejecutado en su mayor parte todo lo que son las "Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales" (se ha desarrollado hasta Asturias el corredor del Cantábrico, se ha ejecutado la conexión de Gipuzkoa con Navarra por medio de la A-15), así como las "Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales" (se ha ejecutado la AP-1 Vitoria-Eibar, se ha avanzado la conexión Durango-Bergara-Beasain a falta de su culminación). En lo que respecta a las "Interconexiones de las Áreas Funcionales", establecido el modelo, los PTP y PTS de carreteras han desarrollado la materia de forma adecuada. En este documento no se va a incidir en el modelo de la movilidad por carretera suficientemente atendida por los PTP aunque es recomendable analizar la funcionalidad de la red de carreteras ante situaciones degradadas como, por ejemplo, incidentes, accidentes o condiciones climatológicas fuera de lo normal.

Más allá, desde una concepción integrada de la movilidad, la tarea fundamental en materia de carreteras reside en su integración con los otros medios de transporte por lo que a la vista de las limitaciones presupuestarias, deberán de establecerse las prioridades de inversión en las infraestructuras, entendidas éstas dentro de un sistema integrado de movilidad sostenible.

Entre los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad viaria son:

1. *Velar por una movilidad viaria sostenible en las vertientes ambiental, económica y social.*
2. *Considerar mayormente culminado el mapa de carreteras de la CAPV, al margen de propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento Territorial Parcial o en los Planes Territoriales Sectoriales de las Diputaciones Forales, además de la gestión acorde que se requiera en su condición de infraestructura de carácter transeuropeo.*
3. *Dar respuesta integrada a los daños medioambientales generados por el transporte de mercancías por carretera para grandes distancias.*

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad viaria (art. 29 sobre Movilidad viaria) son:

1. *Suscribir el modelo de ordenación del sistema viario establecido en las DOT de 1997 con la siguiente estructuración de las conexiones varias:*
 - a) *Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.*
 - b) *Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.*
 - c) *Interconexiones de las Áreas Funcionales.*
 - d) *Recorridos costeros de interés paisajístico.*
2. *Priorizar en las previsiones presupuestarias el mantenimiento de las infraestructuras existentes sobre la ejecución de nuevas.*
3. *Facilitar la derivación del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte menos contaminantes como el ferroviario y el marítimo.*
4. *Revisar la convivencia entre Autopistas de Peaje y la Red Preferente para vehículos pesados en corredores estratégicos.*



9.4. MOVILIDAD FERROVIARIA, PORTUARIA Y AEROPORTUARIA.

Se propone una mayor conectividad exterior de nuestro territorio y la generalización de los sistemas de movilidad sostenible como factores ineludibles para la competitividad de las actividades económicas y para la cohesión y el equilibrio del territorio. Así mismo, se debe hacer viable un sistema de transporte colectivo eficaz y atractivo que interconecte los diversos nodos y ejes a fin de configurar una red urbana altamente interrelacionada.

Como desarrollo de las Directrices de Ordenación Territorial, mediante Decreto 41/2001, de 27 de febrero, se aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV. Así mismo, mediante Decreto 34/2005, de 22 de febrero, se aprobó definitivamente la Modificación del citado PTS relativa a la ordenación ferroviaria en el área del Bilbao Metropolitano y otros municipios.

La finalidad del documento era la de constituir el instrumento planificador y regulador que sirviera de referencia para la intervención tanto sectorial-ferroviaria como urbanística. Sobre la base de esta planificación territorial se han incorporado al planeamiento urbanístico las determinaciones relativas a las infraestructuras ferroviarias que en años posteriores se están ejecutando y ha supuesto la resolución en fases avanzadas de las contradicciones que pudieran surgir entre el mundo sectorial y el urbanístico, fundamentalmente en lo referente a la línea del tren de alta velocidad.

La red de Tren de Alta Velocidad (TAV) es una infraestructura clave para la conectividad de la CAPV con el exterior, así como para interconectar las principales ciudades del País Vasco y articular el País Vasco como un Territorio Policéntrico en Red, garantizada la conexión de las estaciones del TAV con los sistemas de transporte público.

Cabe reseñar similar mención en lo relativo a las líneas ferroviarias en entornos metropolitanos. La previsión de las DOT de 1997 con relación a los Ejes Básicos de Servicio Ferroviario de Cercanías ha tenido a lo largo de los años un gran desarrollo a través de las líneas del Metro del Bilbao Metropolitano o mediante la actualización de la infraestructura de la línea de EuskoTren de Donostialdea-Bajo Bidasoa "Topoa" con la nueva pasante soterrada de San Sebastián además de las mejoras llevadas a cabo por ADIF, ETS y ancho métrico FEVE en el resto de sus líneas. (nota: se sugiere quitar desde ahora la mención al "Metro Donostialdea", aunque es verdad que aquí se está hablando más del pasado)

El País Vasco presenta condiciones óptimas para desarrollar sistemas de movilidad sostenible apoyados en sistemas ferroviarios debido a su elevada densidad de población, concentrada en diversos centros urbanos y a lo largo de ejes lineales. Se debe, por tanto, configurar un potente sistema de transporte colectivo apoyado en sistemas ferroviarios.

Los servicios de cercanías constituyen una importante contribución a la movilidad sostenible a la dinamización de las ciudades medias como ámbitos de captación de dinámicas de desarrollo metropolitano y a la sostenibilidad de nuestro territorio.

Por su parte, los tranvías deben entenderse como una inversión con capacidad para transformar los usos del suelo, y las políticas de gestión del sistema de transporte, por contraposición a lo ocurrido en los últimos años en los que hemos cedido el protagonismo de la estructuración del territorio al automóvil a pesar de que nuestras ciudades y áreas metropolitanas fueron conformadas originalmente por ejes ferroviarios (RENFE, Topo, EuskoTren, FEVE).



Referente a los puertos, las DOT de 1997 marcaron el criterio en lo que ha supuesto el desarrollo del puerto de Bilbao, en la necesidad de consolidar el puerto de Pasaia como puerto comercial de primer orden, o en la potenciación de la actividad pesquera del resto de puertos fundamentalmente Bermeo, Ondarroa, Getaria y Hondarribia.

En cuanto a los aeropuertos se refiere, el concepto de "Sistema Aeroportuario Vasco" y la necesidad de ordenar los diferentes aeropuertos de la CAPV con criterios de complementariedad y especialización, con una visión global e integrada con los aeropuertos del entorno, sigue estando plenamente vigente.

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria son:

1. *Potenciar la conectividad exterior e interior a través de la red transeuropea de transporte ferroviario de alta velocidad y su acceso a las ciudades, puertos y aeropuertos y plataformas logísticas.*
2. *Consolidar el papel preponderante que tiene la movilidad y logística ferroviaria dentro de un sistema intermodal integrado y en el marco de una movilidad sostenible.*

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria (art. 30 sobre Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria son:

a) **Movilidad y logística ferroviaria**

A. Alta velocidad ferroviaria

1. *Interconectar el País Vasco en alta velocidad ferroviaria con los territorios limítrofes a través de las conexiones con Navarra y el valle del Ebro, la meseta y las futuras conexiones con el Cantábrico y el sur de Francia.*
2. *Conectar las estaciones del TAV de las capitales con los sistemas de transporte metropolitano y de cercanías.*
3. *Establecer las estaciones de alta velocidad en ámbitos con una alta accesibilidad metropolitana y regional, e insertarlas en operaciones de transformación y renovación urbana para acoger las nuevas funciones centrales asociadas a esta infraestructura y vincular las estaciones de alta velocidad a los principales elementos de excelencia de nuestras ciudades capitales.*
4. *Concebir las estaciones de alta velocidad como grandes nodos de intermodalidad regional en los que, además de los trenes de alta velocidad que permitirán la conexión exterior y entre capitales, confluirán todas las infraestructuras de conexión y servicios que adquirirán mayor importancia en el futuro, tales como estacionamientos, coches de alquiler, servicios de información turística, hoteles, parada de taxis, estación de autobuses, metro, tranvías, trenes de cercanías, entre otros, ofreciendo un sistema integral de movilidad.*
5. *Considerar emplazamientos preferentes para las estaciones de Alta Velocidad, desde el punto de vista de su inserción territorial y urbana y de sus posibilidades de interacción con el resto del sistema de transportes de la CAPV, las siguientes:
 - a) En Bilbao la estación de Abando, incorporando una estación de autobuses, acceso a las líneas de Euskotren, metro y tranvía. Se estudiarán las posibilidades para su configuración en estación pasante hasta el aeropuerto de Loiu.
 - b) En Donostialdea, las estaciones de San Sebastián y de Irun, integrando conexiones con Cercanías de ADIF y con las líneas de Euskotren, asociadas a estaciones de autobuses y con enlace entre Irun y el aeropuerto de Hondarribia.
 - c) En Vitoria-Gasteiz abogar por la intermodalidad de la futura estación.
 - d) La estación de Ezkio-Itsaso dará acceso a la conexión con Navarra. Su localización permitirá el acceso a servicios de Alta Velocidad de las zonas urbanas de Beasain-Zumarraga. Es importante conectar también esta estación con los sistemas de transporte de cercanías de este ámbito.*



B. Trenes de cercanías

1. Concebir las estaciones ferroviarias como el elemento esencial para facilitar e incentivar la movilidad mediante el uso de este modo de transporte y generar nuevos ámbitos de centralidad en el territorio.
2. Coordinar la planificación territorial y urbanística para ubicar las estaciones ferroviarias en espacios de centralidad local y comarcal.
3. Promover la accesibilidad de las estaciones ferroviarias, la combinación con otros modos de transporte público y privado, los aparcamientos para las personas usuarias, y un entorno de equipamientos con alta demanda (espacios comerciales, dotaciones sanitarias y educativas, etcétera).
4. Facilitar densidades mayores en el entorno de los nodos de acceso al transporte colectivo.
5. Estudiar las siguientes posibles actuaciones de extensión de la red:
 - a) Nuevos servicios de cercanías en los tramos Beasain-Zumarraga-Legazpi e Iruña de Oca- Vitoria-Gasteiz - Salvatierra sobre tendidos ferroviarios ya existentes.
 - b) La puesta en servicio del tren del Urola entre Zumaia y Azpeitia sobre la antigua línea del tren y su posible extensión hasta Urretxu integrándolo en la red de cercanías.
 - c) En los tramos de los ejes de transformación que en la actualidad no disponen de infraestructuras ferroviarias, establecer ejes estructurantes de transporte colectivo mediante servicios de autobuses de alta frecuencia y capacidad que enlacen con las estaciones de la red ferroviaria.
6. Determinar en el planeamiento sectorial cuándo se dan las circunstancias adecuadas para la transformación de estos ejes estructurantes de transporte colectivo en corredores ferroviarios y cuál es el modo concreto para la implantación de los nuevos servicios.
7. Promover la integración en cuanto a gestión, programación, tarifas y servicios de los actuales sistemas de Euskotren, RENFE y Renfe métrico, y la extensión de estos servicios a todos los ámbitos de los Ejes de Transformación.

C. Tranvía

1. Facilitar la circulación y el atractivo del tranvía y BRT por su prioridad semafórica ante la circulación de vehículos privados.
2. Promover la conexión intermodal de las paradas de tranvías con otros modos de transporte, incluida la movilidad ciclista.
3. Garantizar la accesibilidad de las paradas de tranvía, y promover su seguridad y comodidad.

9.5. MODELO LOGÍSTICO

Se propone como reto del País Vasco su conversión en nodo logístico para el transporte internacional de mercancías integrado por los puertos de Bilbao y Pasaia, el Sistema Aeroportuario Vasco y la red de plataformas logísticas compuesta por Jundiz-Foronda (como autopista ferroviaria), Arasur y Lezo-Gaintxurizketa.

Los objetivos territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de modelo logístico son:

1. Promover el potencial del País Vasco como nodo logístico europeo para el transporte internacional de mercancías, a través de la combinación de los distintos modos de transporte, principalmente del ferroviario, portuario y aeroportuario, y sobre la base de una red de plataformas logísticas.



2. Optimizar las infraestructuras logísticas existentes.
3. Fortalecer el sistema de puertos de la CAPV y la relación puerto-entorno urbano.
4. Potenciar el Sistema Aeroportuario Vasco optimizando sus posibilidades.

Las directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de logística (art. 31 sobre Modelo logístico) son:

1.- En lo relativo a la infraestructura portuaria

- a) Impulsar el puerto de Bilbao y el puerto de Pasaia como principales puertos comerciales mejorando su conectividad a través de unas nuevas conexiones ferroviarias en ancho convencional y ancho internacional, su vinculación con espacios logísticos competitivos y facilitando la interacción puerto ciudad bajo el criterio de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios.
- b) Promover la renovación del puerto de Pasaia en orden a posibilitar la transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia compatibilizando en la actual dársena los usos portuarios con las acciones de renovación urbana.
- c) Promover la actividad pesquera, principalmente en los puertos de Ondarroa, Getaria, Hondarribia, Pasaia y Bermeo, acogiendo este último, además, tráficos comerciales.
- d) Considerar en la planificación territorial, urbanística y portuaria todos los puertos pesqueros que se distribuyen por el litoral de la CAPV como valiosas infraestructuras, con una localización central en los espacios urbanos, que suponen un atractivo como espacios turísticos, residenciales y para nuevas actividades económicas.

2.- En lo referente al sistema aeroportuario

- a) 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 CAPV.
- b) Aumentar el mercado de captación de personas usuarias del aeropuerto de Bilbao mejorando su accesibilidad y facilitando las interrelaciones eficaces entre los diferentes modos de transporte, integrando avión, autobús, automóvil, tren de alta velocidad y tren de cercanías.
- c) Reforzar el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz como gran centro logístico, además de desempeñar las funciones de aviación general, tráfico de pasajeros y servicios aeronáuticos.
- d) Mejorar la accesibilidad metropolitana al aeropuerto de San Sebastián con servicios de transporte colectivo desde la Eurociudad Bayona -San Sebastián, incorporando la terminal a los servicios de transporte metropolitano.

3.- En cuanto a la infraestructura logística

- a) Potenciar la Plataforma logística de Jundiz-Foronda por su ubicación privilegiada para la intermodalidad ferroviaria de alta velocidad y de ancho ibérico, por carretera y aeroportuaria por su ubicación contigua al aeropuerto de Foronda y por su función de apoyo al desarrollo del tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands.
- b) Potenciar la Plataforma logística de Arasur por su emplazamiento estratégico en el corazón de una de las principales áreas industriales de la península ibérica, por constituir un punto de conexión ferroviaria intramodal entre las líneas de acceso a Bilbao (Puerto), Irun-París y el corredor del Valle del Ebro y por su función de apoyo al desarrollo del tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands.
- c) Optimizar las oportunidades que ofrece la futura Plataforma logística de Lezo- Gaintxuriketa por constituir un punto de transbordo intramodal ferroviaria en tres anchos por su ubicación contigua al puerto de Pasaia, por su potencial coadyuvante en la regeneración de la Bahía de Pasaia, salvaguardando la continuidad ecológica entre Jaizkibel y Aiako Harria.
- d) Desarrollar en las plataformas logísticas equipamientos y servicios que faciliten el trasbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril para servicios económicamente sostenibles.



10 CUESTIONES TRANSVERSALES

Desde la aprobación de las DOT en 1997 ciertas cuestiones han adquirido una especial relevancia en el diseño y gestión de las políticas públicas y han de ser igualmente tenidas en cuenta en la ordenación del territorio y, en consecuencia, en la revisión de las DOT. Se trata de cuestiones que, sin tener una naturaleza de carácter territorial propiamente dicha, también tienen una incidencia en el territorio. Es el caso de la perspectiva de género, el cambio climático, la salud, el euskera, la accesibilidad universal y la interrelación territorial. Son materias nuevas en las que se requiere de un aprendizaje y de una experiencia que ahora se pretende promover.

10.1. PERSPECTIVA DE GÉNERO

Los datos demuestran un uso del tiempo diferenciado entre mujeres y hombres, en el que la mujer ha venido dedicando gran parte de su tiempo al mantenimiento de la vida cotidiana y cuidado de familiares (niños y niñas, familiares enfermos y mayores), de manera que tiene que utilizar sistemas de transporte específicos que le permitan acceder en horarios y tiempos requeridos a lugares relacionados con educación, salud, deporte, ocio, compra, trámites, etc. y a su lugar de trabajo. Esto es relevante para quienes desempeñan una doble carga de trabajo. Un concepto útil que se maneja en el informe es el de *vida cotidiana y cadena de tareas* para compaginarlos con el empleo, y se cuestiona que no sean contabilizados por las estadísticas adecuadamente.

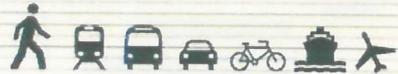
Otra cuestión que se apunta es el de la seguridad de las mujeres y en la necesidad de buen sistema de transporte público y espacios públicos seguros y de calidad, ya que son muchos los estudios que muestran cómo las mujeres limitan su movilidad y el uso que hacen del espacio urbano por percepción de inseguridad ante el riesgo de ataques sexuales y otras formas de violencia contra las mujeres.

Además, estas necesidades de cuidado, de la vida cotidiana, y de seguridad también hay que tenerlas en cuenta desde la perspectiva de quienes habitan en el medio rural.

Gobernanza: menor presencia de mujeres en los procesos de participación ciudadana y en los equipos técnicos, y en los distintos estadios de diseño, ejecución y seguimiento de las políticas, planes y actuaciones

Esta selección de acciones resultará de las desigualdades observadas en los diferentes ámbitos de actuación identificados siendo las más significativas las siguientes:

- *En movilidad sostenible: los patrones de movilidad de las personas difieren en función de sus roles de género que estadísticamente son asumidos por hombres y mujeres de tal manera que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, hacen viajes por más motivos, encadenan más viajes y tienen menor acceso al vehículo privado; los viajes relacionados con el cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar no son adecuadamente contabilizados por las estadísticas.*
- *En medio rural: diferencias de género en el acceso al transporte y a los servicios, equipamientos y lugares de empleo; diferencias de género en las necesidades de uso de equipamientos y servicios, en particular de cuidado, en relación a la capilaridad de la red de servicios y equipamientos; diferencias de género en la actividad agraria incluyendo la titularidad de las explotaciones.*
- *En gobernanza: menor presencia de mujeres en los procesos de participación ciudadana y en los equipos técnicos; debilidades en la integración del conocimiento experto de género en los distintos estadios de diseño, ejecución y seguimiento de las políticas, planes y actuaciones.*



Las directrices territoriales que se proponen para la inclusión de la perspectiva de género en la ordenación del territorio y su desarrollo urbanístico (art. 32 sobre Perspectiva de género) son las siguientes:

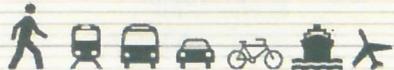
1. Fomentar el carácter policéntrico del territorio, en el que se considera fundamental recuperar el protagonismo de las ciudades medias como centros aglutinadores y prestadores de servicios.
2. Planificar el territorio localizando los diferentes usos, y en particular aquellos necesarios para la vida cotidiana, a distancias que reduzcan la necesidad de realizar desplazamientos rodados o acorten sus tiempos en la medida de lo posible.
3. Promover una ciudad compleja y de proximidad, basada en barrios bien equipados y seguros, bien conectados a través de transporte público con otras partes de la ciudad y del territorio.
4. Potenciar los espacios públicos dinámicos y seguros, que sostengan y fomenten la función social de los mismos, así como su utilización por la ciudadanía.
5. Poner el foco en tener en cuenta, en la planificación y diseño de los espacios públicos, las necesidades de las mujeres, las personas mayores (con atención a las necesidades diferenciales de ambos sexos), y los niños y niñas.
6. Promover un modelo urbano con suficiente densidad que permita la necesaria mezcla de usos y acceso a pie a los distintos equipamientos necesarios para la vida cotidiana, así como la eficacia del transporte público, reduciendo así la dependencia de la movilidad en vehículo privado.
7. Introducir la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte, de manera que en estas actividades se tengan en cuenta las pautas de movilidad, el modo de viajar, y las restricciones temporales y horarias de los desplazamientos de las mujeres y tener en cuenta sus necesidades de accesibilidad y la seguridad.
8. Promover una "movilidad del cuidado" asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar se pueden llevar a cabo en el menor tiempo posible, en las franjas horarias requeridas y con coste asumible, permitiendo a las personas compatibilizar el empleo remunerado con las responsabilidades de cuidado.
9. Garantizar la seguridad en el espacio público, abordando en los procesos de planeamiento, en el marco de procesos de participación, la identificación de "puntos percibidos como peligrosos" o inseguros por los distintos grupos sociales, y en particular por las mujeres, las personas mayores (con atención a las necesidades diferenciales de ambos sexos), y los niños y niñas.
10. Desarrollar procesos de participación ciudadana con perspectiva de género dirigidos a potenciar la participación de las mujeres.

10.2. CAMBIO CLIMÁTICO

La integración de la adaptación al cambio climático en la planificación territorial y urbana, la mejora del conocimiento sobre los efectos del cambio climático y los análisis de vulnerabilidad sectoriales y territoriales, son elementos clave para anticiparnos a los riesgos e impulsar acciones de adaptación al cambio climático. En paralelo, el compromiso con un modelo energético bajo en carbono, un transporte sin emisiones, un territorio eficiente, un sector primario comprometido en la reducción de emisiones, una reducción en la generación de residuos urbanos, así como la optimización en su gestión son, a su vez, claves para conseguir un territorio bajo en carbono. En todos los casos la colaboración interinstitucional y la acción ejemplarizante de la administración serán dos premisas clave para la consecución de los objetivos.

Entre los objetivos de la revisión de la estrategia territorial en materia de cambio climático son los siguientes:

1. Apostar por un modelo energético bajo en carbono potenciando criterios de eficiencia energética y energías renovables en el medio urbano: hacia una edificación "cero emisiones", potenciando la intermodalidad y los



modos de transporte con menos emisiones de GEIs, apoyando la innovación y el desarrollo tecnológico que permitan la reducción de emisión de gases de efecto invernadero en todos los sectores

Las directrices territoriales que se proponen en el ámbito del cambio climático (**art. 33 sobre Cambio climático**) son las siguientes:

1. Limitar la ocupación del suelo, favoreciendo la mezcla de usos y la regeneración y reutilización de los espacios degradados, así como potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menores emisiones de gases de efecto invernadero.

10.3. SALUD

Hoy sabemos que la ordenación territorial y la planificación urbanística, la salud y el medio ambiente constituyen dimensiones complejas relacionadas mediante un gran número de variables. Los problemas actuales de las ciudades y las personas que las habitan, como son entre otros la contaminación atmosférica y los problemas de ruido, la disminución de la actividad física, la pérdida de la conexión social, etc. son aspectos determinantes de la salud y están interrelacionados entre sí.

Uno de los aspectos relevantes en el que tiene una gran influencia el diseño del entorno urbano es el de la movilidad activa. La decisión de ir a pie o tomar un medio de transporte motorizado para desplazarse repercute directamente en la salud de la ciudadanía.

Los objetivos de la revisión de la estrategia territorial en materia de salud son:

1. Contribuir a la equidad como igualdad de oportunidades de disponer, acceder y utilizar los diversos servicios de la comunidad por toda la población, independientemente del género, edad, etnia, estatus socioeconómico o situación funcional. Integrar el análisis gerontológico y de las desigualdades desde el inicio de los procesos de planeamiento.
2. Promover hábitos o estilos de vida saludables a través de la actividad física, la movilidad activa y la alimentación.
3. Reducir las desigualdades sociales en salud mediante el acceso a ambientes y entornos que mejoran la calidad de vida.

Las directrices territoriales de la revisión que se proponen en materia de salud (**art. 34 sobre Salud**) son:

2. Propiciar el uso de espacios verdes y/o áreas naturales conectados entre sí y con el medio urbano por corredores peatonales, red ciclista o transporte público.
4. Crear espacios confortables, seguros y universalmente accesibles que favorezcan el bienestar y la cohesión social de la ciudadanía.
5. Promover los desarrollos urbanos compactos con uso mixto del suelo, con calles accesibles bien conectadas y con una densidad adecuada residencial y comercial.
7. Diseñar entornos caminables, eliminando barreras que dificulten la realización de actividad física.
8. Procurar la accesibilidad equitativa a las redes de equipamientos mediante una distribución equilibrada de las mismas.
9. Disminuir la concentración de los agentes contaminantes fomentando el uso del transporte público, tanto urbano como interurbano.



10.4. EUSKERA

La tipología de intervención territorial y las políticas que en este ámbito se desarrolle, pueden afectar a los comportamientos de las personas que ocupan ese territorio en multitud de ámbitos, siendo el de la lengua uno de ellos. Si además se trata de un territorio en el que conviven dos lenguas oficiales en situación no paritaria esta incidencia cobra una especial relevancia.

Los objetivos de la revisión de la estrategia territorial en materia de euskera son los siguientes:

1. *Promover la cooficialidad real y efectiva del euskara en el territorio.*
2. *Tener en cuenta la presencia del euskera en el territorio en la elaboración y en el desarrollo de los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística.*

Las directrices territoriales de la revisión que se proponen en materia de euskera, (art. 35 sobre euskera) son las siguientes:

1. *Incorporar la realidad sociolingüística de la CAPV en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, otorgando a la perspectiva lingüística un papel integrador.*

10.5. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

La accesibilidad universal debe tener un carácter prioritario y transversal que requiere de su integración en las diversas políticas territoriales y sectoriales que afectan, entre otras, a la ordenación del territorio y al urbanismo. Tal como se señala en la Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020, el incremento de la longevidad genera un reto que afecta transversalmente a numerosos sectores como pueden ser la vivienda, la industria, el transporte, las relaciones sociales o el empleo.

El objetivo general de la revisión del modelo territorial es el de promover la consecución del objetivo de la accesibilidad universal o integral en todos los espacios de la vida de las personas: vivienda, entorno urbano, medio rural, equipamientos y dotaciones, transporte y movilidad, otros bienes, productos y servicios.

Las directrices territoriales que se proponen destinadas a garantizar la accesibilidad universal en la ordenación del territorio y en su desarrollo urbanístico (art. 36 sobre Accesibilidad universal) son las siguientes:

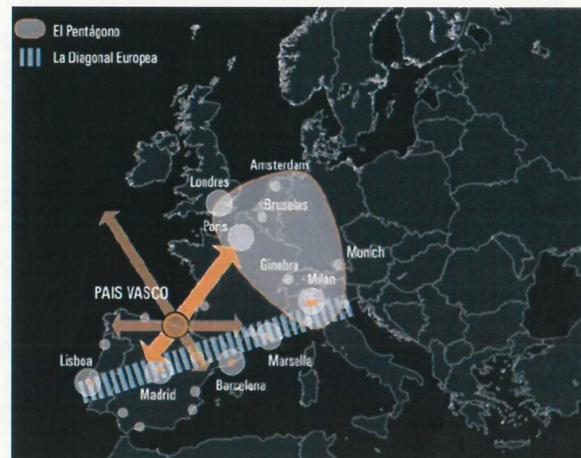
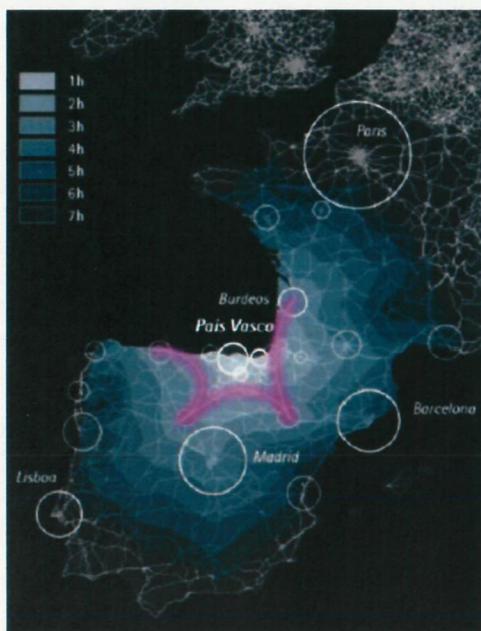
1. *Promover unos entornos urbanos caracterizados por la mezcla de usos, en los que los usos residenciales convivan con los de actividades económicas compatibles con los mismos, así como con usos dotacionales y de servicios; de forma que se facilite la accesibilidad a los mismos y se minimicen las necesidades de desplazamiento.*
2. *Impulsar un diseño de ciudad que tenga como base la búsqueda de la proximidad, favoreciendo las distancias cortas entre la residencia, el transporte público, los centros de trabajo, las dotaciones, los equipamientos y comercios.*
3. *Incorporar en la planificación urbana el diseño de una red de ejes peatonales que disponga de un carácter prioritario con respecto a otras formas de movilidad y bajo el concepto de itinerario que garantice la accesibilidad a los espacios públicos y a los equipamientos.*
4. *Garantizar la autonomía tanto de los diferentes barrios, como de la periferia urbana; de forma que los mismos dispongan de acceso universal a una red de dotaciones y equipamientos que eviten su dependencia funcional del centro urbano.*
5. *Vincular la posible incorporación de nuevos suelos al desarrollo urbano a su previa integración en la red de accesibilidad mediante transporte público, peatonal y ciclista*



6. Promover una distribución equilibrada de los equipamientos comerciales en el territorio, priorizando su ubicación en los centros urbanos de forma que se facilite la accesibilidad a los mismos de forma no supeditada al uso del automóvil.
7. Impulsar procesos y mecanismos de cooperación y colaboración en materia de accesibilidad, para lograr un tejido social más inclusivo y amigable.
8. Potenciar la intermodalidad entre los diferentes medios de transporte tanto público y privado, como peatonal, ciclista y motorizado; facilitando la transición entre unos y otros en condiciones de accesibilidad universal.
9. Incorporar en el planeamiento del hábitat rural el diseño de una red de comunicación mediante itinerarios accesibles entre los diferentes núcleos de población y especialmente, entre los entornos residenciales de carácter disperso y las dotaciones de servicios y equipamiento.

10.6. INTERRELACIÓN TERRITORIAL

La CAPV ocupa una posición estratégica en la intersección del corredor europeo norte-sur (Madrid-París del gráfico) y dos corredores transversales, el Eje del Ebro y el Eje de la Cornisa Cantábrica. Constituye una importante charnela de integración entre el Arco Atlántico y el Norte del Sur, dos euroregiones de importante relevancia. Además, el Arco Atlántico está situado en el centro de gravedad de un importante nodo de centralidad europeo donde, junto con la CAPV, se integran Cantabria, La Rioja, Navarra y Aquitania. Y, por otro lado, las nuevas condiciones creadas por los avances en los sistemas de transporte y comunicaciones, unidas a las interacciones económicas y sociales entre diferentes territorios, permiten el diseño de nuevas estrategias de desarrollo territorial. Se abren nuevas posibilidades de relación con espacios próximos y lejanos, aumentan las interdependencias entre diferentes territorios y, con ello, las posibilidades de configurar nuevos escenarios de integración, competencia y cooperación.



En este contexto, la configuración de la CAPV como un territorio rótula debe plantearse en dos escalas complementarias: la continental, como una estrategia con un creciente protagonismo, y la regional, donde se integra el sistema territorial en torno al País Vasco.



En la escala continental surge la "Diagonal Europea" frente a la convencional visión del territorio europeo constituido por la "Dorsal", el "Norte del Sur", el "Arco Atlántico" y las "Periferias". Esta diagonal constituye un espacio emergente liderado por las ciudades de Lisboa, Madrid, Barcelona, Marsella y Milán; ciudades que lideran amplios espacios económicos en sus países y con un enorme potencial de interacción con los sistemas urbanos colindantes.

La articulación de este eje urbano y económico es uno de los elementos de consolidación de un nuevo espacio de crecimiento europeo de alcance global. Esta diagonal integra centros de investigación y universidades de primer orden, puertos y aeropuertos de rango internacional, espacios naturales, corredores regionales de desarrollo, grandes áreas metropolitanas y ciudades medias sobre un sólido soporte infraestructural en fase de mayor desarrollo con la incorporación de las redes transeuropeas de alta velocidad ferroviaria previstas. A su vez, se irá configurando como resultado de la articulación de grandes sistemas urbanos de escala suprarregional que están desarrollándose a través de los nuevos sistemas de comunicaciones con el aumento de la interrelaciones económicas y sociales.

La localización del País Vasco sobre uno de los ejes norte-sur más importantes del desarrollo europeo constituye un factor generador de nuevas oportunidades.

En la escala más regional se dispone de diferentes oportunidades de colaboración con los territorios del entorno; oportunidades y realidades que han de ser consideradas desde la perspectiva de la ordenación territorial. Es el caso de las articulaciones con el Sur de Francia, con Navarra, con Cantabria, con la Rioja y con Burgos.

En el espacio fronterizo existen dos áreas urbanas costeras con características próximas a las de un espacio funcionalmente urbano: el Área Funcional de San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa) y el área urbana de Bayona, que es un continuo urbano hasta la frontera. Conforman la Eurociudad Vasca Bayona-San Sebastián; una realidad urbana que con una población cercana a 700.000 habitantes se extiende a lo largo de 50 Km entre Bayona y San Sebastián y, al mismo tiempo, forma parte de la Eurorregión compuesta por la Nueva Aquitania, Euskadi y Navarra, que cuenta con su propio Plan Estratégico en cuyo seno se habrán de desarrollar las líneas de cooperación entre estos territorios.

Además de la relación de colaboración que se desarrolle en el marco de la Eurorregión, respecto de la articulación con Navarra, se deberá establecer asimismo 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- San Sebastián e Iruña/Pamplona-Altsasu/Alisasua, que conectan con el sistema vasco de carreteras.

Respecto de la articulación con Cantabria, ha de considerarse la existencia, en su costa oriental, de un ámbito que concentra gran parte del desarrollo urbanístico de Cantabria, además de una parte significativa del desarrollo metropolitano de Bilbao. Se trata de un espacio con casi 90.000 habitantes en constante crecimiento demográfico y que mantiene un flujo de más de 60.000 viajes diarios con el País Vasco.

Respecto de la articulación con La Rioja, ha de considerarse que el desarrollo funcional de Logroño ha propiciado su creciente centralidad sobre los territorios ribereños del Ebro próximos a la capital riojana. Se aprecia un aumento de los flujos de tráfico y los desplazamientos diarios desde los municipios de Rioja Alavesa hacia Logroño, con una estructura territorial en la que la oferta comercial y de servicios de la capital riojana juega un papel esencial. Sin olvidar las vinculaciones económicas derivadas del papel esencial del vino en la economía comarcal.



Respecto de Burgos, ha de considerarse que las relaciones con Madrid y con el centro peninsular, uno de los principales ejes de transporte de interés para el País Vasco se articulan a través de Burgos. Además, el área de Miranda de Ebro presenta una intensa relación urbana con el sur de Araba/Álava y se encuentra polarizada por Vitoria-Gasteiz como centro urbano de referencia, con preferencia a su propia capital provincial. Sin olvidar la existencia del enclave de Treviño en territorio alavés.

La interrelación territorial con los territorios limítrofes se deberá llevar a cabo en un marco de entendimiento y colaboración conformado por las partes en cuestión.

Junto a la interrelación territorial con los territorios limítrofes o interrelación territorial externa, se considera necesario asimismo incidir en la interrelación territorial interna entre los tres Territorios Históricos y quince Áreas Funcionales que conforman la CAPV.

En el proceso de participación se ha constatado que la planificación territorial a escala de Área Funcional no ha tenido en cuenta su interrelación con otras Áreas Funcionales o que, por ejemplo, la planificación de la movilidad del transporte público se ha visto compartmentalizada por Territorios Históricos o se ha centrado en la accesibilidad a las capitales descuidando la oferta pública de movilidad entre municipios, sin tener que pasar por las capitales. Cuestiones como estas, por ejemplo, deberían ser objeto de la planificación territorial con una perspectiva de cohesionar el territorio internamente.

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de interrelación territorial son los siguientes:

1. Desarrollar la potencialidad de la CAPV como rótula europea.
2. Estrechar la colaboración y la relación territorial especialmente con Navarra y Aquitania, así como con La Rioja, Cantabria y Castilla y León que redunden en la mejora de la calidad de vida de las personas que habitan las áreas limítrofes, se creen sinergias en la protección del medio ambiente y se favorezcan las condiciones que promuevan una colaboración competitiva.
3. Intensificar la interrelación territorial interna.

Las directrices territoriales que se proponen en materia de la interrelación territorial (art. 37 sobre Interrelación territorial) son las siguientes.

1. Establecer los marcos de colaboración que faciliten la labor de identificar los ámbitos de colaboración en materia de ordenación territorial.
2. Elaborar planes o estrategias conjuntas de aplicación de los criterios de coordinación o de interrelación territorial en materia de ordenación del territorio.
3. Incluir la perspectiva de la interrelación territorial interna en los Planes Territoriales Parciales, así como la perspectiva de la interrelación externa de manera especial en las Áreas Funcionales limítrofes con territorios colindantes a la CAPV.
4. Incluir la perspectiva de la interrelación territorial externa e interna en los Planes Territoriales Sectoriales que, por su temática, resulten de especial interés.



4. CONSIDERACIONES EN RELACIÓN AL CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE REVISIÓN DE LAS DIRETRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LA CAPV.

- El informe contribuye a identificar los elementos necesarios para avanzar hacia la consecución de un sistema de movilidad y logística sostenibles en Euskadi.

Cuando el informe hace referencia a la sostenibilidad, no sólo lo hace a la reducción de los costes y a los efectos negativos que producen los desplazamientos, sino también a la mejora de la conexión exterior e interior de personas y mercancías, al transporte multimodal y energéticamente eficiente; a reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, cuidado, ocio o equipamientos, que permita la movilidad peatonal y ciclista; o lograr una densidad adecuada que facilite el papel del transporte público, especialmente el ferrocarril como transporte de alta capacidad.

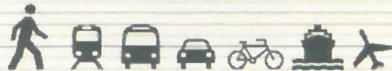
- Destaca la importancia de la CAPV por su posición estratégica en dos escalas complementarias, generadores de nuevas oportunidades:

- La continental, de creciente protagonismo y con un enorme potencial de interacción, para el que hay que elaborar una estrategia de conexión hacia ciudades que lideran amplios espacios económicos en sus países. Hará falta un soporte infraestructural sólido, que está en fase de desarrollo, con la incorporación de las redes transeuropeas de alta velocidad ferroviaria.

Tampoco se pierde de vista la conexión regional con el Sur de Francia: la Eurociudad Vasca Bayona–San Sebastián; y la Eurorregión, compuesta por la Nueva Aquitania, Euskadi y Navarra, Cantabria, la Rioja y Burgos; donde se aprecia la necesidad de contar con un marco de entendimiento y colaboración para elaborar planes o estrategias conjuntas, que permitan la interrelación territorial interna y externa.

- La interrelación territorial interna entre los tres Territorios Históricos y las quince Áreas Funcionales que conforman la CAPV. Porque se constata que la planificación territorial a escala de Área Funcional no ha tenido en cuenta hasta ahora su interrelación con otras Áreas Funcionales. En lo que se refiere al transporte, la planificación de la movilidad del transporte público se ha visto compartimentalizada por territorios históricos o se ha centrado excesivamente en las capitales, descuidando la oferta pública de movilidad entre municipios.

- Promueve la elaboración de estudios de movilidad presentes y futuros, para el conocimiento de la movilidad que se genera y cómo lo hace, y evitar el sobredimensionamiento de las infraestructuras.
- Respecto a la movilidad de las personas, considera la movilidad peatonal o con bicicletas como un modo más de transporte, con el mismo valor que los otros modos, e incluida en el sistema global de movilidad. Mediante:



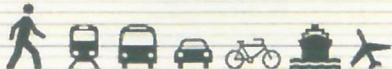
- El diseño de las infraestructuras peatonales y ciclables, que deberán vertebrar la CAPV. Deberán ser vías seguras, evitando los conflictos derivados de la diferencia de velocidad; cómodas, sin pendientes, cortas; conectadas hacia lugares tráctores de servicios, sin interrupciones de trazado y fáciles de comprender.
- Desarrollar vías propias reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas, como estructuras para articular las diferentes piezas urbanas y localizar nuevos desarrollos y espacios de centralidad. Localizando y diseñando servicios para bicicletas como: aparcamientos, alquiler de bicicletas, puntos de recarga de bicicletas eléctricas, etc. en condiciones de seguridad.
- La intermodalidad entre todos los modos de transporte, permitirán la elección del modo más sostenible y eficiente, dentro de un sistema de transporte colectivo con movilidad global, accesible, práctico, cómodo, seguro y fiable, con integración tarifaria y billete único.
- En el transporte de mercancías, se pretende promover a la CAPV como un nodo logístico a nivel europeo, conectando las infraestructuras de transporte multimodales y logísticas entre sí, y permitiendo la salida de la mercancía hacia el exterior:
 - Para una distribución eficaz de las mercancías es necesaria, la interacción entre las infraestructuras logísticas: puertos, aeropuertos, vías férreas, carreteras, suelo para actividades logísticas; y la adecuación de plataformas logísticas existentes.
 - Se hace referencia también a un "Modelo Logístico" que pretende renovar, optimizar y potenciar las estructuras logísticas que están en activo actualmente; conectarlas entre sí y con la futura plataforma logística Lezo-Gaintxurizketa (con los 3 anchos ferroviarios) o con el tren de alta velocidad, creando una red de plataformas logísticas intermodales; invertir en equipamientos y servicios que faciliten el trasbordo del tráfico de mercancías de la carretera al ferrocarril. Además, trata sobre la renovación del puerto de Pasaia, el refuerzo del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz para pasajeros y como gran centro logístico junto a Jundiz por su situación en el sistema ferroviario de alta velocidad y ancho ibérico; la potenciación de Arasur por su emplazamiento estratégico en el corazón de una de las principales áreas industriales de la península ibérica, por constituir un punto de conexión ferroviaria intramodal entre las líneas de acceso a Bilbao (Puerto), Irun-París y el corredor del Valle del Ebro y por su función de apoyo al desarrollo del tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands,
- Respecto a los modos, se considera necesario:
 - El fomento del ferrocarril como el modo prioritario y más sostenible para personas y mercancías ya que permite el transporte de alta capacidad. En el planeamiento sectorial se debería determinar cuándo se dan las circunstancias adecuadas para su transformación en corredores ferroviarios integrados en el sistema de transporte de la CAPV respecto a la gestión, programación, tarifas y servicios; garantizar las conexiones con otros modos de transporte o con los territorios limítrofes; y en el futuro, contar con servicios de estacionamiento, coches de alquiler, información turística, hoteles, parada de taxis, estación de autobuses, metro, tranvías, trenes de cercanías, entre otros.



En el caso de los tranvías, servicios de cercanías o el futuro BRT, se debe de aprovechar la densidad de población que hay en el territorio para potenciarlos dentro de un sistema integral de movilidad y mejorarlos: facilitando su circulación por prioridad semafórica; garantizando la accesibilidad, seguridad y comodidad; favorecer el acceso a otros modos y de medios de transporte público y privado que permitan el desplazamientos hacia equipamientos de alta demanda (espacios comerciales, dotaciones sanitarias y educativas, etcétera).

Respecto al Tren de Alta Velocidad (TAV) es considerada como una infraestructura clave para la conectividad de la CAPV con el exterior, así como para interconectar las principales ciudades del País Vasco y articular el País Vasco como un Territorio Policéntrico en Red. Pero hay que potenciar su acceso cerca de los principales elementos de excelencia de nuestras capitales, a regiones limítrofes, puertos y aeropuertos y plataformas logísticas. Concebir sus estaciones como grandes nodos de intermodalidad que adquirirán mayor importancia en el futuro por los servicios que se ofrezcan como el acceso al sistema integral de movilidad, información turística, hoteles, etc.

- La conversión de los puertos en nodos logísticos para transporte internacional de mercancías, optimizando y fortaleciendo las infraestructuras logísticas existentes de Bilbao y Pasaia, y conectándolas al sistema ferroviario, aeroportuario y a las plataformas logísticas. Promover al puerto de Bermeo para tráficos comerciales. Convertirlos en espacios logísticos competitivos.
- Ordenar los diferentes aeropuertos de la CAPV con criterios de complementariedad y especialización, con una visión global e integrada con los aeropuertos del entorno. Facilitar su acceso por medio del tren de alta velocidad, trenes de cercanías, autobuses o automóviles, para aumentar los mercados de captación de personas y mercancías.
- Respecto a la Movilidad viaria, prioriza el mantenimiento de las vías sobre la ejecución de nuevas vías. Invertiendo en su mejora hacia una sostenibilidad ambiental, económica y social. Así, se deberá facilitar la derivación del transporte de mercancías por carretera hacia modos menos contaminantes como ferroviario y marítimo; o revisar la convivencia entre autopistas de peaje y la red preferente para vehículos pesados en corredores estratégicos, teniendo en cuenta su condición de infraestructura de carácter Transeuropea.
- Cuestiones transversales: Son materias nuevas que influyen en la actividad del transporte, y en las que se requiere de un aprendizaje y experiencia que ahora se pretende promover, aplicando la:
 - Perspectiva de género: con mayor presencia de mujeres en la planificación y gestión del transporte. Se utiliza el concepto de "vida cotidiana y cadena de tareas" para contabilizarlas adecuadamente en las estadísticas. Se hace necesaria la participación ciudadana que permita estudiar las pautas de movilidad diferenciadas de las mujeres por el desempeño de la doble carga de trabajo que afecta a: horarios; tiempos y lugares a los que acceden, por motivos de trabajo, salud, compra, trámites, ocio, etc.; y para mejorar su sensación de seguridad.



- **Accesibilidad universal:** de carácter prioritario y transversal. Potenciando la creación de una red de ejes peatonales, ciclistas y de transporte público, intermodal. Sin barreras urbanísticas, no supeditada al uso del automóvil, facilitando la transición entre unos y otros en condiciones de accesibilidad universal. En general, impulsar procesos y mecanismos de cooperación y colaboración en materia de accesibilidad para lograr un tejido social más inclusivo y amigable.
- **Movilidad en el medio rural y las áreas de baja densidad de población.** Teniendo en cuenta de manera especial todo lo mencionado anteriormente sobre accesibilidad, vida cotidiana y cadena de tareas, seguridad, etc. la necesidad de implantar servicios de transporte colectivo adecuados y utilizar las nuevas tecnologías para explorar posibilidades de hacer más eficaz la movilidad, como por ejemplo los servicios a demanda.
- **Cambio climático:** potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menos emisiones de GEIs, apoyar la innovación y el desarrollo tecnológico que permitan la reducción de emisión de gases de efecto invernadero.
- **Salud:** propiciar el uso de espacios conectados entre sí por corredores peatonales, red ciclista; y disminuir la concentración de los agentes contaminantes fomentando el uso del transporte público, tanto urbano como interurbano.
- **Euskera:** de especial relevancia en un territorio en el que conviven dos lenguas oficiales y en el que este idioma está en situación no paritaria.

Actualizaciones a tener en cuenta en el documento, se sugiere se modifique según se indica a continuación:

a) **Movilidad y logística ferroviaria**

A. Alta velocidad ferroviaria

...

5. Considerar emplazamientos preferentes para las estaciones de Alta Velocidad, desde el punto de vista de su inserción territorial y urbana y de sus posibilidades de interacción con el resto del sistema de transportes de la CAPV, las siguientes:

- a) *En Bilbao la estación de Abando soterrada incorporando una estación de autobús y acceso a las líneas de Euskotren, metro, tranvía, cercanías de RENFE y FEVE siguiendo un esquema intermodal entre los distintos modos de transporte que posibilite la interconexión y conectividad con el Aeropuerto de Loiu.*
- b) *En Donostialdea-Bajo Bidasoa, la estación de Atotxa de San Sebastián y la de Irún integrando conexiones con Cercanías de RENFE y con las líneas de Euskotren, asociadas a estaciones de autobuses y con enlace entre Irún y el aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia.*



- c) En Vitoria-Gasteiz abogar por el soterramiento por el centro de la ciudad y la intermodalidad de la futura estación.
- d) La estación de Ezkio-Itsaso con el objetivo de dar acceso a la conexión con Navarra. Su localización debe permitir el acceso a servicios de Alta Velocidad de las zonas urbanas de Beasain-Zumarraga. Es importante conectar también esta estación con los sistemas de transporte de cercanías de este ámbito.

B. Trenes de cercanías

- 7. Promover la integración en cuanto a gestión, programación, tarifas y servicios de los actuales sistemas de Euskotren, RENFE y FEVE (Renfe métrico) y la extensión de estos servicios a todos los ámbitos de los Ejes de Transformación.

C. Tranvía y Autobús Eléctrico Inteligente

- 1. Facilitar la circulación y el atractivo del tranvía y del Autobús Eléctrico Inteligente y BRT por su prioridad semafórica ante la circulación de vehículos privados.

9.5. MODELO LOGÍSTICO

Los objetivos territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de modelo logístico son:

- 1. Promover el potencial del País Vasco como nodo logístico europeo para el transporte internacional de mercancías a través de la combinación de los distintos modos de transporte principalmente del ferroviario, portuario y aeroportuario y sobre la base de una red de plataformas logísticas incluyendo las autopistas ferroviarias.

Las directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de logística (art. 31 sobre **Modelo logístico**) son:

1.- En lo relativo a la infraestructura portuaria

2.- En lo referente al Sistema Aeroportuario Vasco

- d) Mejorar la accesibilidad metropolitana al aeropuerto de San Sebastián con servicios de transporte colectivo desde la Eurociudad Bayona –San Sebastián incorporando la terminal a los servicios de transporte metropolitano.



3.- En cuanto a la infraestructura logística

- a) Potenciar la Plataforma logística de Jundiz-Foronda, como parte de la autopista ferroviaria, por su ubicación privilegiada para la intermodalidad ferroviaria de alta velocidad y de ancho ibérico, viaria por carretera y aeroportuaria por su ubicación contigua al aeropuerto de Vitoria-Gasteiz en Foronda y por su función de apoyo al desarrollo del tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands.
- ...
- d) Desarrollar en las plataformas logísticas equipamientos y servicios que faciliten el trasbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril para servicios económicamente sostenibles tendiendo como objetivo a formar parte de las autopistas ferroviarias.

Propuesta de mejoras al documento:

- Tiene en cuenta la modernización tecnológica para explorar posibilidades de hacer más eficaz la movilidad, o para reducir los efectos negativos que conllevan los desplazamientos. Pero tendrá que tener en cuenta la implantación de los Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS) que mejoren la utilización de las infraestructuras existentes y de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs) que permitan conexiones sin ruptura entre los diferentes sistemas de transporte.
- Deberá reforzar, por encima de las exigencias de las Directivas europeas para la red transeuropea, la coordinación y la implantación de procedimientos destinados a conseguir un nivel de seguridad elevado y homogéneo en el conjunto de la red de carreteras.
- Deberá encajar el planteamiento con la inclusión dentro de los planes logísticos urbanos de los centros logísticos de proximidad, vinculados con la distribución urbana de mercancías, que contribuirá a reducir la movilidad motorizada.

El documento de Avance de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV cumple con los objetivos que se marca la Autoridad del Transporte de Euskadi:

- Visión global y coordinada en la definición y planificación de políticas de ordenación del transporte para desarrollar un esquema de red coherente, amplia y sostenible, abierto a futuras actuaciones que posibilita una accesibilidad adecuada entre las Áreas funcionales y los tres territorios históricos dentro de la CAPV, y hacia el exterior.
- Promueve el ejercicio coordinado de las potestades públicas por todas las instituciones con competencias en materia de transportes, asumiendo la cooperación interadministrativa dentro y fuera de CAPV.
- Promueve la optimización de los recursos públicos y privados para impulsar la interoperabilidad de los diferentes modos de transporte y su inserción en el sistema europeo de transporte.



- Permite el equilibrio territorial y el desarrollo sostenible, impulsando un transporte más racional y eficiente mediante la integración plena de los aspectos sociales, medioambientales, y económicos del desarrollo sostenible.
- Permite alcanzar unos niveles de dotación adecuados al territorio, teniendo en cuenta aspectos determinantes como la orografía y asentamientos de población.
- Promueve una red de transportes única, integral e intermodal, como alternativa al vehículo privado o complemento al transporte de mercancías por carretera, proponiendo mejoras y usabilidad de las infraestructuras para facilitar el acceso y trasbordo de personas o mercancías.
- Pone en valor la posición estratégica de Euskadi en Europa, como eslabón clave del eje atlántico europeo y potencia la conectividad exterior e interior a través de las actuaciones prioritarias reconocidas dentro de la Red Transeuropea de Transporte. La consideración del sistema ferroviario como eje vertebrador del sistema de transporte de Euskadi y la puesta en marcha de la nueva red ferroviaria, integrando las futuras estaciones de Alta Velocidad en las redes de transporte urbano y metropolitano, implicará una mejora de las comunicaciones inter e intraterritorial.
- Potencia la planificación de la movilidad del transporte público con la perspectiva de cohesionar el territorio internamente, teniendo en cuenta la interrelación entre Áreas funcionales y la interrelación de los Territorios Históricos, sin descuidar la oferta pública de movilidad entre municipios, que hasta ahora pasa por las capitales.
- Facilita al tejido empresarial una red de comunicaciones que favorece su competitividad y que potencia la conectividad de Euskadi mediante el fomento de la colaboración entre las estrategias de transporte y competitividad.
- Promueve la creación de una red estructurante, desde el punto de vista territorial, de infraestructuras viarias para el uso cotidiano de la bicicleta en condiciones de seguridad y eficiencia.
- El valor de la intermodalidad entre el transporte por carretera, ferroviario, marítimo y aéreo, potenciando la optimización del uso de distintos modos de transporte y creando tráficos de alto valor añadido al transporte, y la inclusión dentro de la red a otro modo de movilidad, peatonal y bicicletas con el mismo valor que los otros modos.
- Se asegura el desarrollo sostenible al promover la elaboración de estudios de movilidad para adecuar las necesidades de la demanda de movilidad con la oferta de transporte, de manera coordinada, entre los distintos modos, para conseguir una densificación adecuada.
- Fomenta e impulsa la coordinación de los servicios, redes y tarifas dentro de los territorios, ofreciendo una mejor oferta, más sostenible. Lo que puede favorecer el uso del transporte colectivo.
- Favorece la universalización del servicio de transporte público adaptándose en la medida de lo posible a las necesidades de movilidad de la ciudadanía, facilitando el acceso hacia puntos que generan movilidad tanto peatonal como ciclista.



- En especial, propone la planificación y gestión del transporte con la perspectiva de género; impulsa procesos y mecanismos de cooperación y colaboración hacia la accesibilidad universal para lograr un tejido social más inclusivo y amigable; considera necesario implantar servicios adecuados de transporte público en el entorno rural y las áreas de baja densidad de población; tiene en cuenta el Euskera en un territorio donde conviven dos lenguas.
- La posible mejora, en términos de ahorro de costes externos derivados de la puesta en marcha efectiva de las acciones propuestas hacia modos más sostenibles, en una red de transporte más eficaz y eficiente, que en el caso de la movilidad de las personas, podría tener un impacto directo en el trasvase de viajeros del vehículo privado al transporte público.

5. CONCLUSIÓN.

Se considera que el contenido del documento de **Avance de la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV**, contribuirá a cumplir los objetivos previstos para la Autoridad del Transporte de Euskadi en la Ley 5/2003, así como a avanzar hacia la consecución de un sistema sostenible de transporte integrado en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Todo ello redundará en beneficio de la consecución de un sistema de movilidad y logística sostenibles en Euskadi."

Y para que así conste y surta los efectos oportunos, expido la presente certificación en Vitoria-Gasteiz.

SECRETARIA TÉCNICA

Fdo: Janire Bijuesca Bedialauneta

Vº Bº PRESIDENTA

Fdo.: Maria Aranzazu Tapia Otaegui