# 9

# Movilidad y Logística Sostenibles

(revisión a partir del PDF convertido en txt word)

Agosto 2016

Inmaculada Ugarteche

**Comentario [IU1]:** Son dos términos que habría que definirlos de antemano puesto que luego lo que se incorpore al documento tiene que ser coherente con ello.

En general, revisado desde la movilidad de las personas y el transporte de las mercancías el documento se centra en las infraestructuras mayoritariamente (que por otra parte son las que afectan físicamente al territorio), pero las referencias a otros factores según el tema que se esté tratando he considerado que debería tratarse de una forma más homogénea.

**Eliminado:** o

## 9 MOVILIDAD Y LOGÍSTICA SOSTENIBLE

Las DOT establecieron un sistema de relaciones e infraestructuras de conexión interna y con el exterior que ha sido desarrollado durante los últimos años a través de los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales y a través de proyectos específicos. Como resultado de ello se ha asistido a una importante mejora en las infraestructuras y servicios de transporte y comunicaciones. Las demandas transporte son cada vez mayores a la vez que la elevada conectividad exterior y la alta eficiencia en las conexiones interiores se convierten en requisitos imprescindibles para la competitividad, especialmente por su potencial de innovación. Las externalidades asociadas a un aumento del transporte sin alternativas constituyen un riesgo importante que puede hipotecar muchas de las expectativas de desarrollo del territorio.

A lo largo de estos años se han producido cambios fundamentales de tipo disciplinar en esta materia. Antes se hablaba de sistemas de transportes y comunicaciones y ahora se habla de movilidad y logística, en concreto, de movilidad y logística sostenible. De hecho, por un lado, la movilidad sostenible pone en valor y promueve el transporte a pie, el ciclista y el transporte público frente al vehículo privado, e integra aspectos tales como:

- Aumentar la importancia de los sistemas de transporte colectivo en la movilidad global.
- Facilitar la intermodalidad.
- Lograr una relación más estrecha entre los procesos de desarrollo urbano y los sistemas de infraestructuras y transportes.
- Mejorar la calidad de vida y el bienestar de las personas al reducir la emisión de CO2 y aumentar la movilidad activa.

Por otro, la logística sostenible promueve el uso eficiente de los distintos modos de transporte, la minimización del impacto de los costes (internos y externos) en la cadena de valor del transporte de mercancías e integra aspectos tales como:

- El desarrollo de los puertos como plataformas intermodales
- La sinergias entre los distintos modos de transporte (intermodalidad)
- La optimización de la gestión del transporte como fórmula para reducir costes productivos y medioambientales.
- La distribución urbana de mercancías donde cada vez va a tomar más protagonismo la distribución capilar (logística y logística inversa) derivada del e-commerce.

La movilidad sostenible surge de la interacción entre unas estructuras urbanas que facilitan el uso de los modos de transporte de menor impacto y la disponibilidad de las infraestructuras y servicios que los hacen posibles. En esta revisión se presta especial atención a este aspecto crítico del desarrollo territorial, proponiendo iniciativas estratégicas orientadas a lograr sistemas de movilidad sostenible:

1. Plantear los nuevos desarrollos como crecimientos lineales, a lo largo de corredores urbanos y de transporte, con soporte de sistemas de transporte colectivo. Esta opción se ve favorecida por el carácter lineal que presentan ya muchos de los espacios urbanos de la CAPV que han crecido asociados a carreteras y fondos de valle.
2. Desarrollar ecobulevares, con plataformas reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas, como estructuras para articular las diferentes piezas

**Eliminado:**

**Eliminado:**

**Comentario [IU2]:** Se confunden los términos.

**Eliminado:** de movilidad

**Comentario [IU3]:** ¿Qué se quiere indicar por externalidades? ¿Costes de ámbito ambiental?

**Comentario [IU4]:** Opciones y alternativas tienen el mismo significado general.

**Comentario [IU5]:** Eliminado opciones. Tienen el mismo significado

**Eliminado:** de la movilidad

**Eliminado:** opciones

**Comentario [IU6]:** ¿Que se entiende por movilidad active?

urbanas y localizar nuevos desarrollos y espacios de centralidad.

3. Llevar a cabo proyectos de conexión intermodal que posibiliten un sistema integrado de transporte colectivo que aumente su eficacia y el atractivo de su uso.

4. Desarrollar un sistema de transporte ferroviario eficaz e interrelacionado, que integra servicios de cercanías, de ferrocarril de vía estrecha y de tranvías, que posibilite los desplazamientos en los ámbitos de máxima densidad. Especialmente importantes son las propuestas de conexión intermodal TAV-cercanías y TAV-aeropuerto, así como las referidas a la configuración de las estaciones de cercanías, en sus diversos modos, como puntos de centralidad territorial.

**Eliminado:** ¶

Xx Promover la utilización de los servicios de transporte público.

5. Impulsar nuevas formas de transporte sostenible en ámbitos singulares como cascos históricos y espacios naturales, y apoyar sistemas de transporte adaptados a las condiciones de baja densidad de población de los espacios rurales.
6. Consolidar la movilidad peatonal y ciclista, o el transporte público, como la principal forma de movilidad de las áreas urbanas.

7. Reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, ocio y equipamientos.

**Movido (inserción) [1]**

8. Desarrollar un sistema integrado de movilidad sostenible, haciendo 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. Este objetivo permitirá además aumentar la importancia de los modos de transporte menos emisores de $CO_2$ en la satisfacción de las necesidades de movilidad.

**Movido (inserción) [2]**

9. Desarrollar estrategias de intermodalidad como factor clave para lograr estos objetivos. La integración de los diferentes sistemas de transporte mediante sistemas de gestión unificados, instalaciones comunes y coordinación de tarifas y de horarios facilita la eficacia global del sistema. Además, reduce costes y tiempos, y aumenta el atractivo del transporte colectivo. La intermodalidad mejora las opciones de interconexión entre diferentes espacios y el acceso a los grandes equipamientos, así como a los puntos de máxima atracción del territorio.

**Movido (inserción) [3]**

10. Hacer de la recuperación de las redes peatonales la oportunidad para la creación de redes para la movilidad activa (peatonales, ciclistas y otras) mediante "recorridos blandos" entre los núcleos urbanos del territorio y en las zonas en las que las grandes infraestructuras dificultan o imposibilitan las mismas un objetivo básico de la ordenación del territorio.

**Movido (inserción) [4]**

La logística sostenible surge de la interacción entre la condición necesaria, las infraestructuras logísticas, (puertos, aeropuertos, vías ferreas, carreteras, suelo para actividades logísticas) y la suma de servicios a las mercancías que son necesarios para atender a la demanda (condición suficiente).

**Comentario [IU7]:** Una infraestructura por si sóla no genera demanda de transporte.

- Preservar espacios portuarios como un bien que se agota en si mismo

- Desarrollar la convivencia en la explotación de la infraestructuras, principalmente ferroviarias, desde el punto de vista de la Movilidad y la Logística.
- Distribución urbana
- Adecuación polígonos logísticos (aspecto). / Paisaje
- Potenciar el ferrocarril como medio para el transporte de mercancías donde sea eficiente y eficaz
-

Además, los objetivos comunes en materia de movilidad y logística para las iniciativas territoriales y sectoriales se pueden resumir en:

11.- una mayor conectividad exterior de nuestro territorio y en la generalización de los sistemas de movilidad y logística sostenible como factores críticos para la competitividad de las actividades económicas y para la cohesión y el equilibrio del territorio. Este objetivo general se concreta en los siguientes objetivos específicos:

12 Maximizar la utilización de las capacidades de las infraestructuras existentes y la planificación de las nuevas con criterios de eficiencia y sostenibilidad.

13.- Potenciar los elementos de conexión exterior de la CAPV como factor crítico para la competitividad y la innovación.

14.- Maximizar la accesibilidad del conjunto de nuestro territorio a los nodos de conexión global, posibilitando que las oportunidades que crean y su potencial de transformación se proyecten de forma efectiva sobre el conjunto del territorio de la CAPV.

15.- Considerar todas aquellas actuaciones que fomenten la movilidad y la logística eficientes en materia energética y ambiental; priorizando las siguientes directrices:

16.- Fomentar, para los sistemas de movilidad y logística, el uso de energías alternativas a los derivados del petróleo, como los que utilizan electricidad, gas natural, éolico, etc.

17.- Promover la gestión del transporte de mercancías evitando los desplazamientos en vacío.

11.
12.
13.

18.- Aumentar la permeabilidad de las infraestructuras. El trazado de las nuevas infraestructuras deberá contemplar entre sus objetivos el de minimizar el efecto barrera sobre el territorio.

14.

**Eliminado:** L

**Eliminado:**

**Subido [1]:** Reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, ocio y equipamientos.¶

**Eliminado:** ¶
¶

**Eliminado:** ¶

**Subido [2]:** Desarrollar un sistema integrado de movilidad sostenible, haciendo 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. Este objetivo permitirá además aumentar la importancia de los modos de transporte menos emisores de CO2 en la satisfacción de las necesidades de movilidad.¶

**Subido [3]:** Desarrollar estrategias de intermodalidad como factor clave para lograr estos objetivos.¶
La integración de los diferentes sistemas de transporte mediante sistemas de gestión unificados, instalaciones comunes y coordinación de tarifas y de horarios facilita la eficacia global del sistema. Además, reduce costes y tiempos, y aumenta el atractivo del transporte colectivo. La intermodalidad mejora las opciones de interconexión entre diferentes espacios y el acceso a los grandes equipamientos, así como a los puntos de máxima atracción del territorio.¶

**Eliminado:** ¶

**Subido [4]:** Hacer de la recuperación de las redes peatonales la oportunidad para la creación de redes para la movilidad activa (peatonales, ciclistas y otras) mediante “recorridos blandos” entre los núcleos urbanos del territorio y en las zonas en las que las grandes infraestructuras dificultan o imposibilitan las mismas un objetivo básico de la ordenación del territorio.¶

- 19.- Potenciar el transporte ferroviario en las Áreas Funcionales del sistema Polinuclear de capitales.

SIEMPRE TRATANDO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE UTILIZACIÓN DEL TERRITORIO, revisaremos en este capítulo los distintos componentes de la movilidad y la logística, comenzando tratando los aspectos de movilidad peatonal y ciclista, y en concreto los trabajos desarrollados en los diferentes PTS de vías ciclistas.

No tiene un desarrollo importante en esta revisión la materia relativa a la infraestructura viaria, materia suficientemente atendida en los diferentes PTP. Se desarrollan los nuevos elementos en materia ferroviaria, portuaria, aeroportuaria o transporte por carretera, y se recoge la estrategia logística. El capítulo por lo tanto se estructura en los siguientes puntos.

9.1.- Movilidad peatonal y ciclista.
9.2.- Movilidad y logística viaria.
9.3.- Movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.
9.4.- Movilidad colectiva multimodal.
9.5.- Modelo logístico.

El cuadro siguiente puede servir de guía.

| MOVILIDAD | CLIENTES USUARIOS | LOGÍSTICA |
|---|---|---|
| sobre los ámbitos descritos | NORMATIVA | sobre los ámbitos descritos |
| Para los ámbitos descritos | INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y PROGRAMAS DE APOYO | Para los ámbitos descritos |
| Ejemplo: Billete Único (Plataformas comunes) al menos por modo de transporte. Servicios integrales de información al usuario. | SERVICIOS DE VALOR AÑADIDO | Plataformas electrónicas integradas. PCS - Sistemas integrados de autorizaciones de transporte Ventanillas únicas administrativas. Todo tipo de servicios logísticos a la mercancía Logística E-Comerce (e inversa) |
| Cruceros, líneas aéreas, servicios ferroviarios (Largo Recorrido, Regionales, Cercanías), tranvía (urbano), transporte por carretera (Largo Recorrido, Regionales, Cercanías, Urbano). Alquiler de Bicicletas, | SERVICIOS DE TRANSPORTE | Líneas marítimas, líneas aéreas, servicios ferroviarios, transporte por carretera internacional, inter-regional, intra-regional y de Distribución Urbana (DUM) en sus distintas formas. |
| Terminales marítimas, Estaciones ferroviarias, Estaciones de autobuses, Intercambiadores | EQUIPAMIENTOS | Terminales marítimas, Terminales Ferroviarias, Terminales de Carga Aérea, Centros de Transporte, Plataformas logísticas, Plataformas Intermodales |
| Puertos: Bilbao, Pasaia, Bermeo Aeropuertos: Loiu, Foronda, Hondarribia Ferrocarril/Tranvia: LAV, Red Convencional Ibérco, Red Vía Métrica, Red Tranviaria urbana Carreteras: Vías de alta capacidad. Red Convencional Ciclista: Red de bidegorris. Vías Peatonales | INFRAESTRUCTURAS puertos, aeropuertos, vías férreas y tranviarias, carreteras, vías ciclistas, vías peatonales, elevadores públicos | Puertos: Bilbao, Pasaia, Bermeo Aeropuertos: Loiu, Foronda, Ferrocarril: LAV, Red Convencional Ibérico, Red Vía Métrica, Carreteras: Vías de alta capacidad. Red Convencional Red Eléctrica, Red oleoductos, |

**Eliminado:** Así mismo en lo que supone la movilidad y la implicación a algunos modos de transporte:¶
¶

**Comentario [IU8]:** Creo que ya está descrito en el punto 4.

**Eliminado:** <#>Potenciar el ferrocarril como medio para el transporte de mercancías.¶

**Comentario [IU9]:** Trasladado como punto 6 a movilidad

**Eliminado:** <#>Consolidar la movilidad peatonal y ciclista, o el transporte

**Eliminado:** <#>público, como la principal forma de movilidad de las áreas urbanas.¶

**Comentario [IU10]:** Pasa con alguna modificación al apartado general de movilidad y logística.

**Comentario [IU11]:** La propuesta de reducción de la movilidad (priorizada) se contradice con la necesidad de justificar los medios de transporte colectivos, especialmente el ferrocarril y más cuando se está hablando de unos servicios de oferta regulares que son los que atraen a la demanda. P.ej. Línea de Alta Velocidad entre las tres capitales vascas.

**Eliminado:** <#>Considerar todas aquellas actuaciones que fomenten la movilidad sostenible

**Eliminado:** <#>en materia energética y ambiental; priorizando las siguientes directrices por este orden:¶
¶
<#>Reducir

**Eliminado:** <#>las necesidades de movilidad.¶
¶
<#>Fomentar la movilidad sin consumo energético.¶
¶
<#>Utilizar el transporte público.¶
¶
<#>Fomentar los sistem ... [1]

**Eliminado:** (

**Eliminado:** En este sentido comenzamos

**Eliminado:** )

**Eliminado:** viaria.

## 9.1. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

***La movilidad no motorizada peatonal y ciclista es la primera forma de movilidad, será segura, conectiva y atractiva. Es necesario definir una red regional que estructure el territorio de la CAPV, que conecte los núcleos entre sí, y con los núcleos de los territorios vecinos.***



## I ESTADO DE LA CUESTIÓN

La movilidad peatonal es la principal forma de movilidad de las personas, y en este sentido ha de adecuarse la ciudad y el territorio en orden a una adecuada consecución de dicha movilidad en condiciones de seguridad y de una manera atractiva. La bicicleta ha ido ganando terreno y protagonismo, especialmente a nivel local, frente a otros tipos de transporte, dado su carácter de medio de transporte blando, medioambientalmente sostenible, energéticamente eficiente y socialmente sano y equitativo. En este sentido se considera crucial disponer de una red ciclista y peatonal interurbana convenientemente planificada, construida, conservada y protegida que articule los principales núcleos de población de la CAPV.

**BIBLIOGRAFÍA**

- Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Norma Foral 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el PTS. Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias.
- Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava. Fase I. Información y Diagnóstico. Diciembre 2014. Diputación Foral de Álava. Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo.
- Plan Director Ciclable Bizkaia Bizikletaz. 2003-2016. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Obras Públicas y Transportes
- Manual-Guía práctica sobre el diseño de rutas ciclables. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Obras Públicas y Transportes.
- Vías Verdes. Euskadi turismo. Gobierno Vasco. Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad.
- Carta Europea de los Derechos del Peatón. Adoptada por el Parlamento Europeo en 1988.
- Declaración de Amsterdam. El derecho a usar la bicicleta. Conferencia mundial sobre la Bicicleta “Velo Mondial 2000”. Junio 2000.
- Gipuzkoa Urbana. Angel Martín Ramos. Diputación Foral de Gipuzkoa.

### *a) Movilidad peatonal. Caminos históricos*

Existe una gran variedad de caminos históricos utilizados como rutas comerciales, así como para el desplazamiento de las personas. De esos caminos históricos, los más relevantes por su importancia histórica y cultural y por su capacidad de estructurar el territorio de la CAPV son el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Ruta del Vino y el Pescado, y el Sendero Histórico (Cataluña-Galicia).

#### *Camino de Santiago*

El Camino de Santiago, declarado como Bien Cultural por el Decreto 2/2012, de 10 de enero, tiene dos posibles rutas al paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco: una por la costa y otra por el interior. El Camino del Interior avanza hasta juntarse con el Camino Francés y el de la costa va bordeando todo el litoral Cantábrico.

El denominado Camino de la Costa recorre el litoral guipuzcoano hasta adentrarse en Bizkaia, es una de las más primitivas rutas de peregrinación a Compostela, anterior incluso a otras más conocidas. En esta ruta, conviven la Euskadi marinera y la agrícola, así como la urbana y la rural. El tramo guipuzcoano se caracteriza por un gran desnivel que desaparece al entrar en Bizkaia por Markina-Xemein.

El Camino del Interior que atraviesa Gipuzkoa y Álava cruza terrenos con una gran diversidad geográfica; de paisajes costeros y topografías abruptas a grandes extensiones de secano, pasando por zonas fuertemente industrializadas a localidades más rurales. Esta ruta ha sido, desde la época romana, uno de los ejes más importantes de comunicación del norte de la península.

#### *Ruta del vino y del pescado, GR-38.*

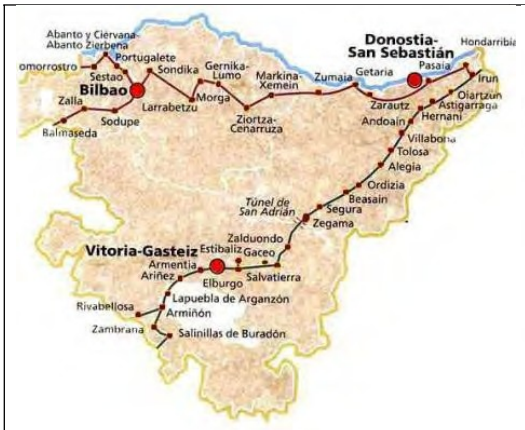
Se trata de una ruta que une el Álava y Bizkaia, desde Oyón-Oion, hasta Bermeo, atravesando Euskadi de sur a norte. Históricamente sirvió para el comercio del pescado y el vino, así como otros productos como trigo, hierro y lana. La ruta parte de Oion y va hacia Laguardia atravesando la Sierra de Cantabria, cruza la Llanada Alavesa y continúa por el trazado del ferrocarril vasco navarro, para dirigirse después hacia Urkiola y descender a Durango. Atraviesa por último la Reserva de la Biosfera de Urdaibai hasta llegar a Bermeo, punto final del viaje. Ondarroa y Lekeitio también establecieron rutas comerciales y sus caminos se unían con el procedente de Bermeo. Es una ruta mayormente desconocida, pero de gran poder estructurante.

#### *Sendero Histórico, GR-1: de Cataluña a Galicia*

El GR 1 es uno de los senderos de gran recorrido más largos del estado español. Más de mil kilómetros señalizados, repartidos por 7 provincias del norte peninsular entre Ampurias (Girona) y el Puerto del Escudo (Cantabria), que recorre el sur de Álava de punta a punta por las comarcas históricas de la Montaña y los Valles Alaveses. Este territorio tuvo gran importancia en la Edad Media como ruta comercial, comercio de la sal y peregrinaciones religiosas. El recorrido en Álava empieza por Santa Cruz de Campezo proveniente de Navarra y termina en Valdegovía, desde donde se dirige al noroeste con Finisterre como punto final.

### *Senda del Mar*

La Senda del Mar se concibe como un itinerario blando para la movilidad no motorizada para el disfrute del litoral y del mar, que recorre todo el litoral de la costa vasca. Enlaza en Hendaia con la Senda del Litoral de la costa vasca procedente de Biarritz, y en Muskiz con la Ruta del Litoral Cantábrico que va camino a Cantabria y llega hasta Estaca de Bares en Galicia.




**Camino Santiago**




**Ruta del Vino y del Pescado. GR 38**

### *Camino Ignaciano*

El Camino Ignaciano recrea la ruta que recorrió San Ignacio de Loiola siendo caballero desde Loiola hasta Manresa, en su peregrinación hacia Tierra Santa. El camino parte de su casa familiar en Loiola y pasa primero por Aranzazu, atraviesa la Llanada Alavesa hasta Laguardia, para dirigirse hacia Navarrete y después desde Logroño, hacia Calahorra en dirección a su destino final, Manresa.

### *b) Movilidad ciclista*

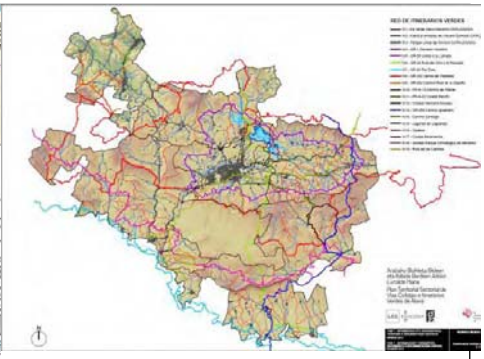
En la Declaración de Amsterdam de junio de 2000 o derecho a usar la bicicleta redactada por la Conferencia Mundial sobre la Bicicleta, se destacan las ventajas de usar la bicicleta como medio de transporte tanto para el individuo como para la sociedad y el medio ambiente. Señala entre otras ventajas, que es un transporte rápido y eficaz; mejora la salud de las personas; mejora el tráfico de las ciudades; promueve el desarrollo de la economía local y mejora el entorno donde vive la gente. En dicha Declaración, se establecen unas condiciones universales para fomentar el uso de la bicicleta: evitar la baja densidad residencial y 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; hacer posible que las niñas y los niños puedan desplazarse en bicicleta de manera autónoma.

En la CAPV cada Territorio Histórico tiene su propia Norma Foral sobre Vías Ciclistas, lo que da naturaleza jurídica al concepto de vía ciclista como un nuevo tipo de infraestructura viaria específica para el desarrollo de una movilidad no motorizada, preferentemente ciclista, y con

unas características diferenciadas del tradicional camino que contemplaba la normativa de carreteras. Cada uno de los tres territorios está desarrollando su propio PTS de Vías Ciclistas, que se encuentran en diferentes grados de tramitación. En el caso de Gipuzkoa, ha desarrollado un PTS de Vías Ciclistas, aprobado definitivamente el 5 de junio de 2013; en el caso de Alava, el PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes está en fase de información y diagnóstico; y en cuanto a Bizkaia, cuenta con el Plan Director Ciclable Bizikletaz 2003-2016.




**Red básica PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**



**Red Itinerarios Verdes PTS Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes Álava.**

Durante el siglo XIX, se construyeron por todo Euskadi una serie de trazados de ferrocarril empezando por Bizkaia y sus ferrocarriles mineros y terminando por Gipuzkoa ya en el siglo XX, donde todos los grandes valles tuvieron ferrocarril. Dichos trazados se han ido abandonando, al desarrollarse el transporte por carretera y desaparecer algunas de las actividades que los originaron. En su lugar han ido apareciendo itinerarios en los trazados que han sido recuperados como vías verdes. Tal es el caso del Ferrocarril Vasco-Navarro en Álava, Montes del Hierro/Itsaslur, Arrazola y Atxuri en Bizkaia, y Urola, Bidasoa, Plazaola-Leizaran, Arditurri y Mutiloa-Ormaiztegi en Gipuzkoa. El potencial de los antiguos trazados de ferrocarril como vías verdes peatonales y ciclistas es enorme, por su accesibilidad, la comodidad de las suaves pendientes y su continuidad, por lo que conviene aprovecharlo a la hora de configurar nuevos itinerarios peatonales y ciclistas.




**Mapa de los Ferrocarriles en Explotación, Construcción y Proyecto. Alfredo Forcano Catalán. RENFE 1948. (extracto)**




**Carta de Correos y Postas de las provincias de Alava, Guipuzcoa y Vizcaya. Dirección General de Correos 1865**

Es preciso plantear unos ejes de movilidad ciclista que estructuren los núcleos del territorio de la CAPV entre sí y con los núcleos de los territorios colindantes. En este sentido hay que reseñar la doble potencialidad de la movilidad ciclista, la vinculada al ocio y el esparcimiento por un lado, y la del transporte o movilidad cotidiana por otro. Asimismo, se habrá de tener en cuenta el potencial de uso de la bicicleta eléctrica como medio de transporte.

## II OBJETIVOS

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

1. Vertebrar el territorio de la CAPV mediante una Red Vasca de Infraestructuras Peatonales y Ciclables para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana e intercomarcal, consolidando los recorridos internos y las conexiones con las regiones colindantes.

2. Consolidar por su capacidad de estructuración del territorio el Camino de Santiago a su paso por Euskadi, así como el Camino Ignaciano. Generar y potenciar la Senda del Mar y su continuación por Francia y Cantabria, así como la Ruta del Vino y el Pescado (GR-38) el Sendero Histórico (GR-1 de Cataluña a Galicia) que atraviesan la CAPV.

3. Promover el uso de la bicicleta como transporte público favoreciendo el uso cotidiano e incidiendo sobre la actual distribución de los modos de transporte, sobre la base de una red segura, cómoda y conectiva.

4. Definir criterios para asegurar el paso de la red ciclista por las poblaciones de acuerdo con el planeamiento municipal.

## III ORIENTACIONES TERRITORIALES

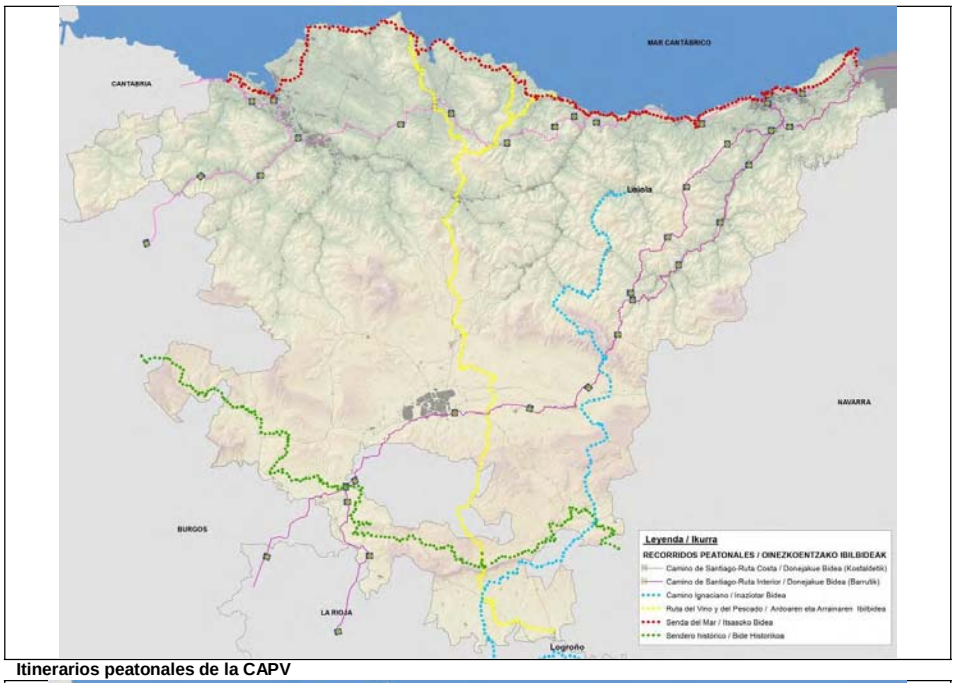
### *Orientaciones generales*

1. Crear una red segura desde el punto de vista ciudadano; coherente, continua y sin interrupciones de trazado y fácil de comprender; directa, buscando las rutas más cortas para fomentar el uso de la bicicleta; atractiva, protegida de las condiciones climatológicas extremas y adaptada al entorno; accesible y cómoda, asegurando la coexistencia entre el peatón y la bicicleta y evitando pendientes excesivas e interferencias con el tráfico motorizado.

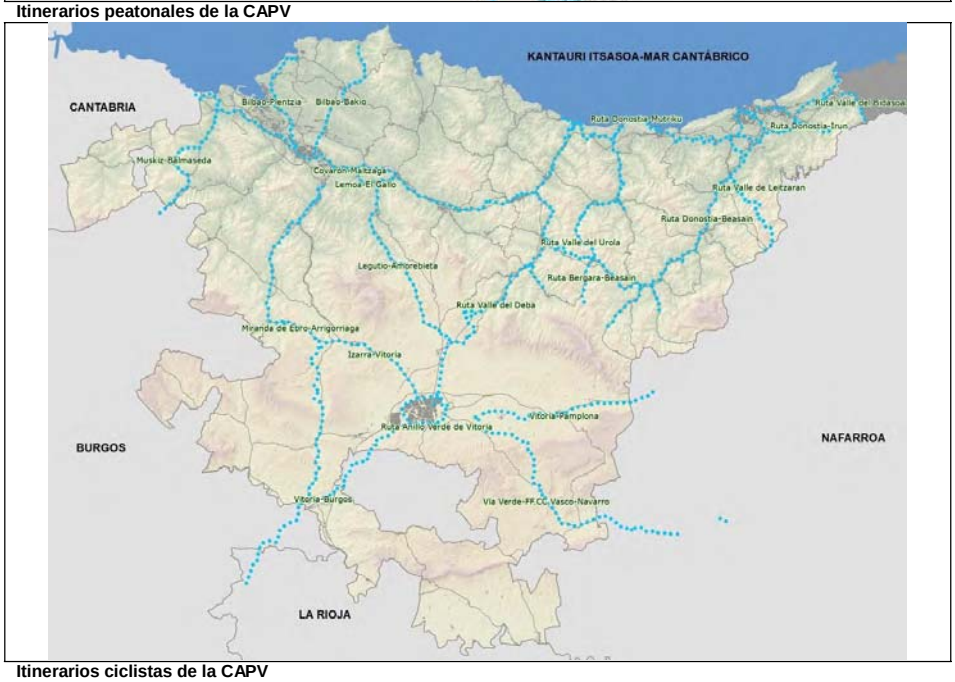
2. Propugnar el uso de la bicicleta como transporte público frente a otros tipos de transporte, por sus ventajas como medio de transporte rápido y por su capacidad de mejorar las ciudades.

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. Definir adecuadamente las vías ciclistas y las rutas de los caminos históricos y procurar su difusión a la ciudadanía.




**Itinerarios peatonales de la CAPV**




**Itinerarios ciclistas de la CAPV**

### *Orientaciones territoriales*

5. Definir una Red Ciclista de rango de la CAPV de estructuración de los tres Territorios Históricos entre sí, y con las regiones vecinas según la definición gráfica. En este sentido:

    a) Desarrollar y definir en los PTP a nivel de Área Funcional la red territorial de vías ciclistas e itinerarios peatonales creando una malla de conexiones entre los núcleos.

    b) Insertar espacios específicos para vías ciclistas en la planificación, diseño y desarrollo de las redes viarias.

6. Incorporar en el Planeamiento Territorial por su capacidad de estructuración del territorio el Camino de Santiago, y el Camino Ignaciano, la Senda del Mar y su Continuación por Francia y Cantabria, así como la Ruta del Vino y el Pescado y el Sendero Histórico que atraviesan la CAPV. En este sentido, recoger en cada una de las Áreas Funcionales el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Senda del Mar, la Ruta del Vino y el Pescado y el Sendero Histórico, asegurando su consolidación, continuidad y señalización.

    - Delimitar y concretar los trazados de tales recorridos.

    - Desarrollar el Camino de Santiago en Álava y su integración con los recorridos burgaleses como eje turístico y cultural.

    - Buscar la máxima correspondencia de La Senda del Mar, con el Camino de Santiago concebida esta como un recorrido con calidad y atractivo y formada por un itinerario blando. Procurar su unión con la Senda del Litoral de la Costa Vasca, proveniente de Biarritz, así como la unión con la Ruta del Litoral Cantábrico. Esta actuación exige la recuperación y restauración de algunos tramos de costa ahora inaccesibles.

### *Orientaciones al planeamiento urbanístico*

7. Promover que el Planeamiento Urbanístico desarrolle y articule adecuadamente la movilidad peatonal a escala Local.

    a) Asegurar el paso de la red peatonal y ciclista por las poblaciones, dando continuidad a la trama interurbana.

    b) Adoptar medidas para dotar a las vías ciclistas de mayor seguridad. Templado del tráfico, con medidas para ajustar la velocidad e intensidad del tráfico motorizado hasta un nivel compatible con una utilización peatonal y ciclista segura; medidas como modificación física del trazado, sección o pavimento.

    c) Diseñar las vías peatonales y ciclistas con un mobiliario (bancos, miradores…) que permita el disfrute del territorio y el paisaje por parte de los usuarios

    d) Asegurar la accesibilidad a los nuevos desarrollos, tanto industriales como residenciales, mediante una red local que garantice la conectividad, tanto con el núcleo, como con la red comarcal.

## 9.2. MOVILIDAD VIARIA

***La concepción de las DOT en la materia de infraestructuras viarias ha sido acertada, en lo que ha sido la definición de un modelo que debía de desarrollarse por las administraciones de carreteras tanto a nivel de trazado, como de funcionalidad, como de horizonte temporal de ejecución. Puede empezar a considerarse que al margen de mejora de trazados, el perfeccionamiento de otros, la ejecución de alguna carretera variante de población, el inevitable mantenimiento, el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente terminado.***




### I ESTADO DE LA CUESTIÓN

Con las DOT vigentes no se pretendía redactar un nuevo Plan de Carreteras, si no que se sugerían conexiones que se consideraban importantes para la configuración del modelo al que se aspiraba. Las indicaciones que se señalaban tenían la vocación de servir de referencia para la redacción de las futuras revisiones del Plan General de Carreteras de la CAPV o los PTS de cada uno de los Territoritos Históricos redactados por las Diputaciones Forales.

Desde el punto de vista conceptual solo se señalaban las conexiones que se consideraban estructurantes del modelo, se indicaba que la tipología viaria establecida no tenía que guardar necesariamente correspondencia con el diseño de las vías cuyo trazado y sección serían determinados por el Correspondiente Plan General de Carreteras, y se establecía la siguiente tipología para las conexiones viarias:

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.

Tras la aprobación definitiva de las DOT ha sido muy fecundo 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. Puede diagnosticarse que la concepción de las DOT en la materia ha sido acertada, en lo que ha sido la definición de un modelo que debía de desarrollarse por las administraciones de carreteras tanto a nivel de trazado, como de funcionalidad, como 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, falta 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.

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 y logística sostenible. En el fondo subyace, en relación con las carreteras la reflexión de que pudiéramos arriesgarnos a señalar que el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente terminado, es decir, puede empezar a considerarse que al margen de mejora de trazados, el perfeccionamiento de otros, la ejecución de alguna carretera variante de población, el inevitable mantenimiento, el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente terminado. En este sentido, transcurrido un tiempo de ejecución de importantes infraestructuras viarias, en un contexto temporal de sostenibilidad económica cabe incidir en el mantenimiento de la red viaria existente, sobre la ejecución de nuevas redes.

Tanto la movilidad como la logística tienen como condición necesaria las infraestructuras, pero serán el uso que se haga de ellas y los servicios que se ofrezcan los que darán sentido a la movilidad y a la logística sostenible.

Así, el transporte colectivo de pasajeros, en sus multiples ámbitos (municipal, comarcal, regional, largo recorrido) y en función de sus oferta Público ó Privada, tiene un amplio recorrido de mejora para ofrecer al viajero una oferta integrada.

Este es un área en el que entra la Planificación del Transporte a nivel de la C.A.P.V. y donde la colaboración entre las distintas administraciones con responsabilidades en esta materia es una tarea obligada con multiples áreas de trabajo a desarrollar:
Desde poder publicitar una oferta integral de todos los servicios públicos existentes en la CAPV, hasta la integración tarifaria de distintos oferentes tiene una labor ingente a desarrollar con un horizonte temporal amplio.

En el ámbito de la Logística, el uso de las vías de alta capacidad está en ocasiones condicionada por que estén sujetas o no a peaje, distorsionando en frecuentemente éste el flujo natural por corredores. Ej. Barazar vs AP-68, Peaje anunciado sobre Etxegarate (N-I), etc.
Son temas que preocupan tanto a los usuarios de las vías por el encarecimiento del servicio que suponen, como a los titulares de las vías y a los responsables de la seguridad en la circulación.

Eliminado: ocasiones

## II OBJETIVOS

1. Definir, en un contexto integrado de Movilidad y Logística Sostenible, el papel específico que le corresponde a cada medio de transporte y entre ellos a los que precisan del uso del sistema viario, y en esa línea asignar la distribución de las inversiones presupuestarias por necesidades objetivas, en un contexto de sostenibilidad económica.

Eliminado: concreto al

Eliminado: medio de transporte

2. Estimar que salvo propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento Territorial Parcial o en los Planes Territoriales Sectoriales de las Diputaciones Forales, el mapa

de carreteras de la CAPV está mayormente terminado. No obstante lo anterior, la infraestructura viaria requiere de una gestión acorde a su condición de infraestructura de carácter transeuropeo.

3. Priorizar en las previsiones presupuestarias el mantenimiento de las infraestructuras existentes sobre la ejecución de nuevas.

Dar respuesta integrada a la demanda de transporte para grandes distancias mediante el uso de los medios de transporte más eficientes.

4. Revisar la convivencia entre Autopistas de Peaje y la Red Preferente para vehículos pesados en corredores estratégicos. Ej. N-240

**Eliminado:** al carácter

**Eliminado:** cada vez más insostenible del transporte de mercancías por carretera para grandes distancias (tráfico internacional).¶

## III ORIENTACIONES TERRITORIALES

1. Suscribir el modelo de ordenación del sistema viario establecido en las DOT vigentes 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. Considerar que al margen de mejora de trazados de las carreteras, del perfeccionamiento de otros, de la ejecución de alguna carretera variante de población, y del inevitable mantenimiento, el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente terminado.

3.- Analizar desde un punto de vista de posición estratégica la tarificación de Infraestructuras: Analizar las infraestructuras de alta capacidad en el contexto del conjunto del Estado y dentro de la Unión Europea tanto desde el punto de vista de la movilidad como de la logística.

**Comentario [IU12]:** El 42% de las vías de alta capacidad en la C.A.P.V son de peaje, frente al 0%, 5% de CC.AA limítrofes.

Eliminado:

## 9.3. MOVILIDAD y LOGÍSTICA FERROVIARIA, PORTUARIA Y AEROPORTUARIA

***Se propugna una mayor conectividad exterior de nuestro territorio y la generalización de los sistemas de movilidad y logística sostenible como factores críticos para la competitividad de las actividades económicas y para la cohesión y el equilibrio del territorio. Así mismo, se hará 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***



**Comentario [I13]:** Se aporta foto actualizada del puerto de Bilbao

## I ESTADO DE LA CUESTIÓN

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.

Cabe reseñar similar mención en lo relativo a las líneas ferroviarias en entornos metropolitanos. La previsión de las DOT relativa a los Ejes Básicos de Servicio Ferroviario de Cercanías ha tenido a los largo de los años un gran desarrollo a través de las líneas del Metro del Bilbao Metropolitano o mediante la actualización de la infraestructura del Metro de Donostialdea-Bajo Bidasoa "Topo", además de la mejora llevada a cabo por ADIF, ETS, o ancho métrico, en el resto de sus líneas.

Queda pendiente, sin embargo, una definición clara de la Red Arterial Ferroviaria, que al menos en el caso del área metropolitana de Bilbao, conllevará la necesaria convivencia entre trenes de pasajeros (en sus distintas modalidades) y de mercancías.

Referente a los Puertos, las DOT vigentes han marcado criterio en lo que ha supuesto del desarrollo del puerto de Bilbao, o 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.

**Eliminado:** Puerto

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, tiene plena vigencia en este momento, sin perder de vista las tendencias en la logística aérea donde los aviones de pasaje tienen un papel cada vez más relevante.

**Eliminado:** .

## II OBJETIVOS

1. Potenciar la red transeuropea de transporte ferroviario de alta velocidad.
2. Consolidar el papel preponderante que tiene la movilidad y logística ferroviaria dentro de un sistema global integrado, de una movilidad sostenible y de una estructura urbana densa como la de la CAPV.
3. Fortalecer el sistema de puertos de la CAPV y el transporte marítimo de mercancías.
4. Potenciar el Sistema Aeroportuario Vasco optimizando sus posibilidades.

**Eliminado:** de

**Eliminado:** marino

## III ORIENTACIONES TERRITORIALES

### *a) Movilidad y logística ferroviaria*

#### a.1. Alta velocidad ferroviaria

1. Interconectar las principales ciudades del País Vasco, y articular el País Vasco como un Territorio Policéntrico en Red, conectando eficazmente las estaciones del TAV con los sistemas de transporte metropolitano y de cercanías, considerando la Nueva Red Ferroviaria de Euskadi con como red transeuropea de carácter prioritario e infraestructura clave. Asimismo, interconectar el País Vasco en alta velocidad ferroviaria con los territorios limítrofes, dotando de una mayor proyección a los servicios avanzados y las infraestructuras de mayor nivel de nuestro territorio 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. Vincular las estaciones de alta velocidad a los principales elementos de excelencia de nuestras ciudades capitales, localizarlas 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.

3. 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, etc. ofreciendo un sistema integral de movilidad.

4. 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, Se está desarrollando una solución a través de las líneas del ferrocarril metropolitano, mediante la conexión Casco Viejo, Sondika, Terminal aeroporturaria y Metro Bilbao con Abando.

   b) En Donostialdea, las estaciones de Donostia-San Sebastián y de Irun (fundamentalmente hasta que se ejecute la prolongación del TGV en Francia), 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. Se considera muy importante el funcionamiento como pasante de la estación de Donostia-San Sebastián.

   c) En Vitoria-Gasteiz abogar por la intermodalidad de la futura estación.

   d) La estación de Ezkio 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 esta estación desde los sistemas de transporte de cercanías de este ámbito.

Convendría, en todos los casos, realizar un análisis profundo de la incidencia de esos emplazamientos sobre los movimientos de pasajeros y vehículos que atraerán hacia esos puntos neuráligicos así como las necesidades de ellos derivadas (P.ej. aparcamiento de larga estancia, areas de recogida/despedida de viajeros etc)

**a.2. 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. Los planes territoriales y municipales y las iniciativas sectoriales actuarán coordinadamente para hacer de estas instalaciones importantes espacios de centralidad local y comarcal en las diversas áreas funcionales. Para ello, es preciso dotarlas de elementos de accesibilidad y aparcamientos para las personas usuarias, asociar siempre que sea posible las estaciones de ferrocarril con otros servicios de transporte colectivo como los autobuses, tranvías, taxi, etc. y localizar en su entorno equipamientos con alta demanda (espacios comerciales, dotaciones sanitarias y educativas, etc.). Los procesos de desarrollo urbano deben buscar una correspondencia entre sistemas de transporte colectivo y usos del suelo, permitiendo densidades mayores en el entorno de los nodos de acceso al transporte colectivo.

2. Promover las condiciones óptimas para desarrollar sistemas de movilidad sostenible apoyados en sistemas ferroviarios teniendo en cuenta la elevada densidad de

población de la CAPV, concentrada en diversos centros urbanos y a lo largo de ejes lineales. Orientar las actuaciones sectoriales a configurar un potente sistema de transporte colectivo apoyado en trenes de cercanías y en otras modalidades de trenes ligeros y tranvías.

a) 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. Las estaciones serán puntos importantes cuando nuestro territorio esté dotado de un completo sistema de movilidad sostenible.

b) Así, además de las diversas actuaciones en marcha para desarrollar sistemas tranviarios, llevar a cabo las siguientes actuaciones de extensión de la red:

- Desarrollar sobre tendidos ferroviarios ya existentes nuevos servicios de cercanías en los tramos Beasain-Zumarraga-Legazpi e Iruña de Oca- Vitoria-Gasteiz - Salvatierra.

- Valorar desde el planeamiento sectorial 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.

- Desarrollar en el resto de los tramos de los ejes de transformación que en la actualidad no disponen de infraestructuras ferroviarias ejes estructurantes de transporte colectivo mediante servicios de autobuses de alta frecuencia y capacidad que enlacen con las estaciones de la red ferroviaria.

c) Determinar en el planeamiento sectorial cuándo se dan las circunstancias adecuadas para la transformación de estos ejes estructurantes de transporte colectivo en corredores ferroviarios determinando, asimismo, el modo concreto para la implantación de los nuevos servicios.

d) Proponer 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.

### *b) Movilidad y logística portuaria*

1. En el ámbito de la logística promover el puerto de Bilbao y el puerto de Pasaia como principales puertos comerciales fomentando su conectividad a través de una nueva conexión ferroviaria en ancho internacional, (sin desatender, que el mercado principal de los puertos vascos en el interior (hinterland) está en el estado), manteniendo la conexión con espacios logísticos competitivos y facilitando la interacción puerto ciudad bajo el criterio de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios. En este sentido:

   a) Promover el Puerto de Bilbao como una gran plataforma logística que permita el desarrollo de servicios marítimos y logísticos que lo mantengan como un factor clave en la internacionalización del tejido industrial de su hinterland, y en especial del País Vasco, aprovechando, además, los espacios interiores como áreas de oportunidad para el asentamiento de empresas industriales que valoren estar en primera línea de muelle, así como las instalaciones del Abra Exterior,

   b) Promover el Puerto de Pasaia como el otro gran puerto comercial de la CAPV, con las mismas características competitivas señaladas. Su renovación resulta

**Eliminado:** P
**Eliminado:** Puerto
**Eliminado:** Puerto
**Eliminado:** su
**Eliminado:** vinculación
**Eliminado:**
**Eliminado:** gran elemento de conexión marítima de mercancías
**Eliminado:** hacia
**Eliminado:** .

imprescindible 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. pero preservando al máximo los espacios portuarios como un bien escaso y por ello de valor.

**Eliminado:** .

2. Promover la actividad pesquera, principalmente en los puertos de Ondarroa, Getaria, Hondarribia y Bermeo, acogiendo este último, además, tráficos comerciales. El resto de

los puertos pesqueros que se distribuyen por todo el litoral de la CAPV constituyen valiosas infraestructuras, con una localización central en los espacios urbanos, proporcionando a numerosas ciudades y pueblos una gran oportunidad para singularizar su oferta, fortaleciendo su atractivo como espacios turísticos, residenciales y para nuevas actividades económicas. Los planes territoriales y municipales, así como los planes directores portuarios, potenciarán estos espacios como elementos clave de identidad y atractivo urbano. En este sentido:

a) Mantener y ampliar las funciones de abrigo y como espacios ligados a las actividades productivas locales, y además, como opción estratégica crear espacios de centralidad urbana en torno a estas instalaciones y acondicionarlos para acoger actividades turísticas y de ocio.

b) Prohibir la construcción de nuevas dársenas y puertos deportivos fuera de los recintos de las actuales instalaciones portuarias, salvo en los casos de las actuaciones que establezca el PTS de Puertos.

En el ámbito de la movilidad incorporar la afluencia de pasajeros en cruceros a los planes de movilidad en los respectivos entornos sobre los que la misma tenga incidencia.

### *c) Movilidad y logística aeroportuaria*

1. Promover un sistema aeroportuario que se apoye en el fortalecimiento de las especializaciones de cada uno de los tres aeropuertos de la CAPV. En este sentido:

   a) Seguir avanzando en la estrategia, ya propuesta por las DOT, de configurar un sistema aeroportuario que se apoye en el fortalecimiento de las especializaciones de cada uno de los aeropuertos de la CAPV, ya que los aeropuertos son una infraestructura esencial para el futuro del País Vasco que otorgan a nuestro territorio opciones de conexión directa con importantes centros europeos de innovación y desarrollo.

2. Optimizar las características positivas de cada uno de los tres aeropuertos de la CAPV.

   a) Aeropuerto de Bilbao

   - Aumentar el mercado de captación de usuarios del aeropuerto, por ser el principal punto de conexión internacional, mejorando su accesibilidad, ya que su aportación al desarrollo regional será mayor cuanto más amplia sea su oferta de conexiones.

   - Configurar el Aeropuerto como un gran hub intermodal. Para ello, resulta fundamental integrarlo en el sistema de ferrocarriles de cercanías y enlazarlo con el futuro Tren de Alta Velocidad.

   - Plantear este hub aeroportuario como un gran espacio intermodal para facilitar interrelaciones eficaces entre los diferentes modos de transporte, integrando avión, autobús, automóvil, TAV y tren de cercanías.

   - El objetivo a medio y largo plazo es que el Aeropuerto de Bilbao sea el centro de transporte aéreo internacional de referencia para un amplio espacio que abarca el área central asturiana, Cantabria, el noreste de

Eliminado:

Castilla y León, La Rioja, Navarra y el sur de Aquitania, aún conociendo las dificultades que esto conlleva al contar con un área de influencia con unos ratios de población no elevados para promover una demanda regular.

-

Eliminado: .¶

b) Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz

- Reforzar su perfil de gran centro logístico, que lo sitúa como elemento central del Arco de la Innovación planteado por el PTP de Álava Central. Junto a estas funciones sus características le permitan acoger todo tipo de funciones de aviación general, tráfico de pasajeros, servicios aeronáuticos, etc.

c) Aeropuerto de Donostia-San Sebastián

- Mejorar la accesibilidad metropolitana al Aeropuerto de San Sebastián con servicios de transporte colectivo desde la Eurociudad Bayona - Donostia-San Sebastián, incorporando la terminal a los servicios de transporte metropolitano.

- Aumentar su especialización en nuevos elementos en crecimiento del mercado aeronáutico como las líneas regulares de bajo coste, los vuelos chárter y privados y su intermodalidad con las nuevas funciones propuestas para las zonas portuarias de la Bahía de Pasaia.

3. Tener en cuenta en los instrumentos de aplicación y desarrollo de las Directrices de Ordenación Territorial las disposiciones legales dictadas en materia de aviación civil.

## 9.4. MOVILIDAD COLECTIVA MULTIMODAL

***El transporte colectivo sostenible con criterios de intermodalidad sigue siendo un reto al que se enfrentan las administraciones en la búsqueda de la accesibilidad de todo el territorio y la mejora del servicio público mediante combinaciones multimodales.***




## I ESTADO DE LA CUESTIÓN

El fomento de la utilización del transporte público como medio de transporte sostenible sigue siendo una cuestión en el que las administraciones públicas vascas están realizando un importante esfuerzo y a la que destinan un considerable número de recursos.

La utilización óptima de los distintos medios de transporte que las administraciones públicas vascas ponen al servicio de la ciudadanía requieren de un trabajo coordinado y colaborativo, que revierta en un servicio público de transporte para el conjunto de la CAPV que sea interoperable, que se pueda utilizar con un billete único, que sea accesible tanto física como económicamente, rápido y seguro para todas las personas usuarias.

Asimismo, se plantea como un reto la lucha contra el cambio climático a través de la instauración de un transporte público colectivo que limite sustancialmente la emisión de gases de efecto invernadero a través de la utilización de medio de transporte limpios como los autobuses y las bicicletas eléctricas.

Ello requiere de enfoques innovadores de coordinación institucional y de los distintos modos de transporte. En este sentido, las autoridades del transporte, tanto la Autoridad del Transporte como las previstas en cada uno de los Territorios Históricos juegan un papel fundamentalmente en su calidad de órganos de coordinación y colaboración interinstitucional.

## II OBJETIVOS

1. Promover la utilización del transporte público.
2. Facilitar el acceso integral a través del transporte público.
3. Contribuir a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero a través de la utilización de medios de transporte público limpios.

## III ORIENTACIONES TERRITORIALES

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de transporte colectivo por carretera 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 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 urbano sistemas integrales de transporte público intermodal que combinen todos los modos de transporte, prestando una especial atención a los modos de transporte limpios y 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 los principales nodos de acceso a la red de transportes, tales como aeropuertos y estaciones de alta velocidad. Asimismo los ecobulevares de los Ejes de Transformación incorporarán en su diseño plataformas reservadas para la circulación de autobuses.
6. Implantar en los espacios rurales y las áreas de baja densidad de población, servicios de transporte colectivo adecuados.

En suma, realizar una lectura desde el ámbito de la movilidad multimodal de lo expuesto en los apartados anteriores.

## 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 Pasaia y una red de plataformas logísticas.***

Eliminado: *(Variante Sur ferroviaria),*



### I ESTADO DE LA CUESTIÓN

La situación geográfica del País Vasco lo convierte en uno de los pasos obligados dentro de los grandes ejes transnacionales de infraestructuras terrestres. Destaca su ubicación dentro del Arco Atlántico, donde constituye un eslabón clave y punto de intermodalidad dentro del Eje Atlántico, así mismo resulta paso obligado para el acceso de la Meseta hacia Europa, convirtiéndose en una puerta de acceso hacia la Unión Europea para diferentes comunidades autónomas y Portugal.

El País Vasco se sitúa dentro de la Red de Transporte de la Unión Europea - Transeuropea (RTE-T), por lo que resulta imprescindible activar políticas con el objetivo de disponer de infraestructuras logísticas que respondan a dicha necesidad del transporte de mercancías, especialmente desde la perspectiva del comercio exterior.

Eliminado: .

Además, se cuenta con una red de infraestructuras de transporte ampliamente desarrollada, a la que viene a añadirse la Nueva Red Ferroviaria vasca, que va a cambiar de manera radical la configuración del sistema global de transporte. La Nueva Red Ferroviaria destaca por su carácter mixto, de las personas viajeras y mercancías, y se configura como una infraestructura

de gran capacidad para el transporte de mercancías hacia/de Europa.

No sólo es la Nueva Red Ferroviaria, aunque sí determinante, la que aporta un valor diferencial al sistema de transportes del País Vasco, sino el conjunto de infraestructuras de que se disponen y que, a grandes rasgos, se listan a continuación: Ferrocarriles (Red ferroviaria de ancho convencional, Red ferroviaria de ancho métrico), Infraestructuras viarias (A-1 / AP-1, AP-68 y A-8), Infraestructuras portuarias (puertos de Bilbao, Pasaia y Bermeo) y Aeropuertos de carga (Vitoria – Foronda) y Bilbao.

El Plan Director de Transporte 2002–2012 del Departamento de Transportes de Gobierno Vasco establecía, dentro de sus objetivos, una estrategia de creación de centros logísticos con capacidad para ubicar equipamientos y empresas de servicios que permitan atender y organizar una oferta de transporte integral.

El Gobierno Vasco ha impulsado políticas europeas de cooperación interregional con el objetivo antes citado. Procede destacar el Proyecto CFAEFFIPLAT. Este proyecto, liderado por el Gobierno Vasco, integra a comunidad autónomas y regiones del Arco Atlántico. Su objetivo es la creación de una red para la promoción y desarrollo de un Corredor Atlántico de mercancías sostenible.

Sin olvidar en ningún momento que las infraestructuras constituyen la condición necesaria pero no suficiente para el desarrollo de la actividad logística.

## II OBJETIVOS

Los objetivos territoriales que se plantean en esta materia son los siguientes:

1. Proponer, como reto del País Vasco, convertirlo en nodo logístico con ventajas competitivas que el transporte internacional de mercancías requiere, integrado por las plataformas logísticas de:
   - los puertos de Bilbao, Pasaia
   - las áreas logísticas de Jundiz – Foronda, Arasur y Lezo – Gaintxurizketa
   - la red de centros de especialización logística (Aparkabisa, Zaisa,), Abra Industrial, Polígono Europa etc.
2. Optimizar las infraestructuras logísticas ya realizadas y disponibles.

## III ORIENTACIONES TERRITORIALES

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de logística son:

1. La potencialidad de la Plataforma logística de JUNDIZ-FORONDA radica en las siguientes características:
   - Ser punto de trasbordo intramodal entre la Nueva Red Ferroviaria vasca y la red de ancho ibérico para los tráficos internacionales.
   - Apoyar el desarrollo del tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands.
   - Garantizar la compatibilidad con el desarrollo del transporte ferroviario sostenible.

**Eliminado:**
**Eliminado:** Puertos
**Comentario [I14]:** Cada vez más, la carga aérea se transporta en vuelos de pasaje.
**Eliminado:** .
**Eliminado:** gestionar
**Eliminado:** el
**Eliminado:** Mercancías
**Eliminado:** Sostenible
**Eliminado:** para
**Eliminado:**
**Eliminado:**
**Eliminado:** (Variante Sur ferroviaria),
**Comentario [I15]:** La superficie dedicada a este tipo de actividades en el País Vasco se acerca a los xx miles de metros cuadrados
**Comentario [I16]:** Definición de Plataforma Logística.
Los puertos, son también plataformas logísticas por el tipo de empresas que se instalan en ello
**Eliminado:** (
**Eliminado:** y una red de plataformas logísticas.
**Eliminado:** <#>Por su potencial ante la multimodalidad, su ubicación estratégica en la red transeuropea del transporte y por la optimización de infraestructuras ya realizadas y disponibles, identificar las siguientes tres plataformas logísticas en el País Vasco: Jundiz – Foronda, Arasur y Lezo – Gaintxurizketa.¶
**Eliminado:** .
**Eliminado:** Mejorar

- Desarrollar equipamientos y servicios que faciliten el trasbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril para servicios económicamente sostenibles.

**Eliminado:** Permitir

**Eliminado:** .

- Su cercanía al aeropuerto de Vitoria – Foronda le proporciona una ubicación de privilegio para una intermodalidad ferrocarril – carretera – avión.

2. Potenciar la Plataforma logística de ARASUR por su emplazamiento estratégico en el corazón de una de las principales áreas industriales de la península ibérica:

   - Constituir un punto de conexión ferroviaria intramodal entre las líneas de acceso a Bilbao (Puerto), Irun-París y el corredor del Valle del Ebro
   - Apoyar el desarrollo del tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands al disponer de acceso tanto a Pasaia como a Bilbao
   - Garantizar la compatibilidad con el desarrollo del transporte ferroviario sostenible.
   - Permitir el trasbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril para servicios económicamente eficientes.

3. Optimizar las oportunidades que ofrece la futura Plataforma logística de LEZO-GAINTXURIZKETA por:

   - Constituir un punto de transbordo intramodal ferroviaria en tres anchos (ibérico, UIC y métrico).
   - Apoyar el desarrollo del tráfico del puerto de Pasaia.
   - Garantizar la compatibilidad con el desarrollo del transporte ferroviario sostenible, siendo un factor coadyuvante en la regeneración de la Bahía de Pasaia.
   - Permitir el transbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril para servicios económicamente eficientes.

**Comentario [I17]:** Cilog dispone en la cercana Miranda de Ebro de 3,5 millones de metros cuadrados de superficie dedicada a actividad industrial y logística. 2,5 millones están en estos momentos sin utilizar.

**Eliminado:** Mejorar

**Eliminado:** Pasajes

**Eliminado:** .

**Eliminado:** Mejorar

**Eliminado:** .

| Página 6: [1] Eliminado | Inmaculada Ugarteche | 23/08/2016 15:58:00 |
|---|---|---|

las necesidades de movilidad.

Fomentar la movilidad sin consumo energético.

Utilizar el transporte público.

Fomentar los sistemas de transporte de energías alternativas a los derivados del petróleo, como los que utilizan electricidad, gas natural, etc.