



D. Ivan Pedreira Lanchas
Secretario Técnico de la Autoridad del Transporte de Euskadi
Euskadiko Garraio Agintaritzaren Idazkari Teknikoak

ZIURTATZEN DUT

CERTIFICO

2022ko azaroaren 23an, 10:00etan, bideokonferentzia bidez egindako Euskadiko Garraio Agintaritzaren osoko bilkura egin zela, Idazkari teknikoak deialdia egin ondoren, presidentek hala aginduta, Euskadiko Garraio Agintaritzaren abenduaren 15eko 5/2003 Legearen 7.2 eta 11. artikuluen arabera, honako gai-zerrendarekin:

Que el 23 de noviembre de 2022 siendo las 10:00 horas, se celebró reunión por videoconferencia del Pleno de la Autoridad del Transporte de Euskadi, previa convocatoria realizada por el Sr. Secretario, por orden del Presidente, 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:

GAI-ZERRENDA:

ORDEN DEL DIA

1. 2022ko uztailaren 7an izandako osoko bilkuraren aktaren irakurtzea eta onartzea, behar izanez gero.

1. Lectura y aprobación, en su caso, del acta de la sesión del Pleno celebrada el 7 de julio de 2022.

2. 61/2022 Legez besteko Proposamena, erabileraren eta egoera pertsonalaren araberrako deskontu progresiboen sistema bat ezartzea eta aplikatzea erabakitzen duena.

2. Proposición no de Ley 61/2022 que acuerda el establecimiento y la aplicación de un sistema de descuentos progresivos, en función del uso y condición personal.

3. Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailak Ogasun Sailari egindako proposamenaren berri ematea, Eusko Jaurlaritzak 2022ko azken lauhilekoko titulu multibisatuen hobariari laguntza gehigarriari dagokienez.

3. Dación de cuenta sobre la Propuesta del Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes al Dpto. de Hacienda respecto de las ayudas adicionales del Gobierno Vasco para la bonificación de los títulos multiviaje del último cuatrimestre de 2022.

4. EGAREN Antolaketa eta Jarduteko Moduaren Erregelamendua aldatzeko eskaera.

4. Solicitud de modificación del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la ATE.

5. Txosten proposamena:

5. Propuesta de informe para su aprobación:

- Igorreko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren aldaketa, paisaiaren zehaztapenei buruzkoa
- Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala berrikustea
- Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren hasierako onarpena

- Modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Igorre, relativa a las determinaciones del paisaje.
- Revisión del Plan Territorial Parcial de Álava.
- Aprobación inicial del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia





- *A-3700 emakidaren aurreproiektua, Bilbo eta Gasteiz artean errepide bidezko bidaiarien erabilera orokorreko garraio publiko erregularreko zerbitzua prestatzeko.*
- *Anteproyecto de concesión administrativa del servicio unificado de transporte público regular permanente y de uso general de personas viajeras por carretera Bilbao/Vitoria-Gasteiz A-3700.*

4. Galderak eta eskaerak.

6. Ruegos y preguntas

Euskadiko Garraio Agintaritzako kide hauek bertaratu ziren:

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

PRESIDENTE / BURUA: Sr. D. IGNACIO MARÍA ARRIOLA LÓPEZ Jauna, Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes / Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburua.

VICEPRESIDENTE / BURUORDEA: Sr. D. PEDRO MARCO DE LA PEÑA Jauna, Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes / Azpiegitura eta Garraioetako sailburuordea.

SECRETARIO TÉCNICO / IDAZKARI TEKNIKOA: Sr. D. IVAN PEDREIRA LANCHAS Jauna, Director de Planificación del Transporte / Garraio Plangintzaren zuzendaria.

VOCALES / BATZORDEKIDEAK:

Sr. D. PEDRO JAVIER JAUREGUI FERNÁNDEZ jauna, Viceconsejero de Vivienda / Etxebizitza sailburuordea

Sra. D^a. DOLORES DE JUAN DE MIGUEL andrea, Directora de Infraestructuras del Transporte / Garraio Azpiegituren zuzendaria.

Sr. D. FRANCISCO JAVIER SEOANE IKARAN jauna, Director General de Euskotren / Euskotreneko zuzendari nagusia.

Sr. D. CARLOS IBARLUCEA jauna, Diputado Foral de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava / Arabako Foru Aldundiko Bide Azpiegituren eta Mugikortasunaren Saileko Foru diputatua.

Sra. D^a. RAFAELA ROMERO POZO andrea, Diputada Foral del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa / Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Saileko Foru Diputatua.

Sr. D. MIGUEL ÁNGEL GÓMEZ VIAR jauna, Diputado Foral de Transportes y Movilidad Sostenible de la Diputación Foral de Bizkaia. Delega su voto al Sr. D. Ignacio Maria Arriola López / Bizkaiko Foru Aldundiko Garraio eta Mugikortasun Iraunkorreko Foru diputatua.

Sra. D^a. PATRICIA PÉREZ AGUIRRE andrea, Directora de Movilidad y Transportes de la Diputación Foral de Alava / Arabako Foru Aldundiko Mugikortasun eta Garraio zuzendaria.

Sr. D. ANDER ITURRI TORREA jauna, Director General de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa / Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasun eta Garraio Publikoko zuzendari nagusia

Sra. D^a. PILAR ARANA PÉREZ andrea, Concejala delegada de Movilidad y Transportes del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián / Donostiako udaleko Mugikortasuna eta Garraioen Zinegotzi ordezkaria.

Sra. D^a. NORA ABETE GARCÍA, Concejala Delegada del Área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao / Bilboko udaleko Mugikortasun eta Jasangarritasun Saileko zinegotzi eta alkateordea.



VOCALES CON VOTO DELEGADO / BOTO ESKUORDETUA DUTEN KIDEAK:

Sr. D. MIGUEL DE LOS TOYOS NAZABAL jauna, Viceconsejero de Planificación Territorial y Agenda Urbana / Lurralde Plangintzaren eta Hiri Agendako sailburuordea. Bere botoa eskuordetu dio Ivan Pedreira jaunari.

ASISTENTES SIN VOTO / BOTORIK GABEKO BERTARATUAK:

Sra. D^a. ELUSKA RENEDO ILLARREGUI andrea, Directora General de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa / Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzaren Zuzendari nagusia.

Sr. D. GORKA UGALDE MARTÍNEZ jauna, Director Gerente Consorcio Transportes Bizkaia / Bizkaiko Garraio Partzuergoko zuzendari gerentea

Euskadiko Garraio Agintaritzaren osoko bilkuraren aktaren arabera, besteak beste, honako erabaki hau hartu zen, eta hitzez hitz transkribatzen dut:

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

BOSGARREN PUNTUA: Txosten proposamena:

- Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala berrikustea

PUNTO QUINTO: Propuesta de informe para su aprobación:

- Revisión del Plan Territorial Parcial de Álava.

Osoko Bilkurako kideek, bertaratuta eta ordezkaturik, honako erabaki hau hartu dute aho batez:

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

Akordioa

Acuerdo

"Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala berrikustea"-ri buruzko aldeko txostena eman da, eduki honekin:

Se emite informe favorable a la "Revisión del Plan Territorial Parcial de Álava", con el siguiente contenido:

INFORME DE LA REVISIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE ÁLAVA CENTRAL

1. ANTECEDENTES

Con fecha de 3 de mayo de 2022 se recibe en la Secretaría Técnica de la Autoridad del Transporte de Euskadi la "Revisión del Plan Territorial Parcial del área funcional de Álava Central", cuya promotora, la Dirección de Ordenación del Territorio y Planeamiento del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, solicita a la Autoridad del Transporte de Euskadi el preceptivo informe sobre el contenido de la misma.



2. COMPETENCIAS

Le corresponde a la Autoridad del Transporte de Euskadi informar sobre las materias citadas en el apartado 1.5 del artículo 5 de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, en relación con los objetivos que esta ley establece en su artículo 4; informe que será preceptivo en este caso al ser una materia incluida en la letra "d" del citado apartado 1.5 del artículo 5 tal y como se establece en el artículo 6.2 de la misma Ley.

A estos efectos, la citada letra d) del art. 5.1.5. establece que corresponde a la Autoridad del Transporte de Euskadi "Informar sobre los instrumentos de ordenación territorial en los aspectos que tengan incidencia en el transporte".

Según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, le corresponde a la Dirección de Planificación del Transporte del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco las propuestas de informe previstas en el artículo 5 de dicha Ley, en los términos establecidos en dicho artículo.

3. CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE REVISIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE ÁLAVA CENTRAL

A continuación, se reproducen los contenidos del documento que tienen incidencia en el transporte y la movilidad:

3.1 Antecedentes (Capítulo 1.1 del documento)

"El modelo territorial actual del Área Funcional puede presentarse como el resultado de la superposición de las dinámicas en curso sobre el territorio alavés, tanto de orden ambiental como social y económico, con el resultado de la aplicación de los contenidos del Plan Territorial Parcial vigente y de los instrumentos de planificación territorial, urbanística y sectorial que se han sucedido. El importante cambio de tendencias entre la coyuntura en que fue redactado el Plan de 2004 y la actualidad requiere el análisis crítico de dichas dinámicas y políticas.

Este documento toma como punto de partida los trabajos promovidos por el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes de Estudios y diagnóstico para la revisión del PTP previamente elaborados y presentados en el verano de 2020, e incorpora una reflexión sobre los diferentes factores que han contribuido a crear el actual modelo territorial y cuáles son sus perspectivas de evolución, y cuáles deben ser evitadas, al objeto de formular un diagnóstico claro y conciso. A partir de este diagnóstico se construye la dimensión propositiva del Avance.

Así mismo, recoge los contenidos definidos en las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco (DOT), aprobadas definitivamente mediante Decreto 128/2019, de 30 de julio, para la elaboración de los planes territoriales parciales entre los que se destacan: Interrelación territorial con otros PTP y con territorios vecinos (Treviño, Miranda de Ebro, Alsasua); sistemas integrales de transporte público intermodal, prestando especial atención a los modos de transporte limpio, incorporando a su contenido caminos y rutas culturales como el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Ruta del Vino y del Pescado, etc. (Artículo 25 a 28); Estructuración de la movilidad viaria y del recorrido de interés paisajístico Vitoria-Gasteiz-Peñacerrada-Laguardia, así como las previsiones de red ferroviaria y logística incluidas en las DOT; o cuestiones transversales como accesibilidad universal, perspectiva de género, cambio climático, salud, euskera e interrelación territorial, promoviendo en atención a todas ellas un modelo de ciudad denso, complejo en cuanto a mezcla de usos, y cohesionado socialmente."



3.2 Marcos de referencia (Capítulo 3 del documento)

“3.1 Marco base para la ordenación del territorio

[...] Las determinaciones mínimas que deberá reforzarse en este PTP completan la definición de los espacios para las grandes infraestructuras, la ubicación de los equipamientos de interés común, los espacios objeto de remodelación, regeneración o rehabilitación, la cuantificación residencial, la cuantificación de superficie de suelo industrial, modelo que debe abundar en la sostenibilidad y la resiliencia, capaz de integrar efectivamente las variables ambiental, económica y social, y a éstas la dimensión cultural desde una amplia visión de la utilización de un territorio antropizado, con una preocupación intergeneracional y con una apuesta por ecosistemas más ricos y mejor conservados, con asentamientos de una densidad adecuada, con una apuesta por la regeneración urbana, la competitividad territorial de territorios de carácter rural, y la apuesta por el transporte colectivo eficaz, la eficiencia energética y la autogeneración. A ello debe sumarse como estos aspectos generales se traducen en criterios, principios y normas a los que deberá atenerse la ordenación urbanística de los documentos de planificación municipal.

El PTP establece una ordenación integral de su ámbito, compuesto por los municipios de Alegría- Dulantzi, Armiñón, Arraia-Maeztu, Arrazua-Ubarrundia, Asparrena, Barrundia, Berantevilla, Bernedo, Campezo, Zigoitia, Kuartango, Elburgo, Iruña de Oca, Iruraiz-Gauna, Lagrán, Lantarón, Legutio, Otxandio, Peñacerrada-Urizaharra, Ribera Alta, Ribera Baja, Añana, Salvatierra, San Millán, Ubide, Urkabustaiz, Valdegovia, Valle de Arana, Vitoria-Gasteiz, Zaldondo, Zambrana, Zuia e incluye además los ámbitos de Sierra Brava de Badaya, Parzonería de Entzia, Comunidad de Peñacerrada- Urizaharra Lagrán y Laño.

Las bases de la nueva estrategia territorial de este PTP deben alinearse a los retos identificados a nivel mundial, estatal y autonómico sobre desarrollo sostenible, pero también a normativa de ordenación territorial como la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco, las Directrices de Ordenación Territorial que contiene como principio rector el Avance hacia una movilidad y logística sostenibles, capaz de integrar diversas formas de movilidad que reduzcan la dependencia del vehículo privado, así como la accesibilidad universal, o las acciones definidas por las DOT de mayor relevancia para el futuro PTP como son: 1. El “Eje de Transformación Llanada Alavesa”, entre Nanclares/Iruña de Oca y Agurain/Salvatierra, basado en un sistema de transporte colectivo que daría soporte a servicios de cercanías, largo recorrido y mercancías; 2. La definición en el área metropolitana de Vitoria-Gasteiz de un “Ámbito de Excelencia e Innovación” junto con los espacios industriales en renovación del norte de la ciudad, y el eje aeropuerto- estación de autobuses- centro urbano- universidad. Además, integra planes territoriales sectoriales como los de la Red Ferroviaria (Decreto 41/2001) o la de Vías ciclistas e Itinerarios verdes de Álava (Normas Forales 4/2010 y 1/2012); o agendas urbanas vasca y española que concretan líneas de acción sobre movilidad y transporte con actuaciones en materia normativa, de planificación, de gobernanza, de financiación y de intercambio y difusión del conocimiento.”

3.3 Síntesis de Diagnóstico (Capítulo 4 del documento)

“4.6 Movilidad y logística

4.6.1 Movilidad viaria, ferroviaria y aeroportuaria

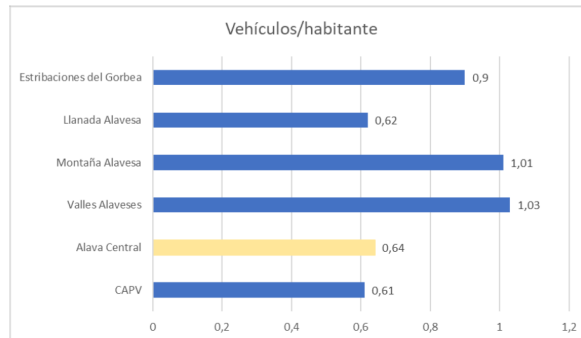
La carretera, principalmente en vehículo privado, protagoniza la movilidad motorizada en Álava Central; aunque el 61,9% de los desplazamientos son a pie o en bicicleta, el automóvil concentra un 30%, frente a 4,5% en autobús urbano e interurbano. Esto resulta en importantes emisiones de gases de efecto invernadero, especialmente por el tráfico de vehículos pesados entre la meseta y Francia.

Los desplazamientos dentro de Álava tienen una fuerte componente comarcal, con especial protagonismo de las relaciones entre Vitoria-Gasteiz y la Llanada Alavesa.

En la siguiente gráfica se muestra la relación entre el número de vehículos y la población en cada una de las zonas de estudio del PTP de Álava Central. Los mayores valores se encuentran en las comarcas de Montaña Alavesa y Valles Alaveses, donde se supera ligeramente la unidad. El resto de las comarcas están por debajo



de 1, y cabe apreciar el bajo valor de la Llanada, donde se incluye a estos efectos Vitoria-Gasteiz, con un eficiente sistema de transporte público.



Graf 29. Ratio de vehículo/habitante en Álava Central. Fuente: Elaboración propia

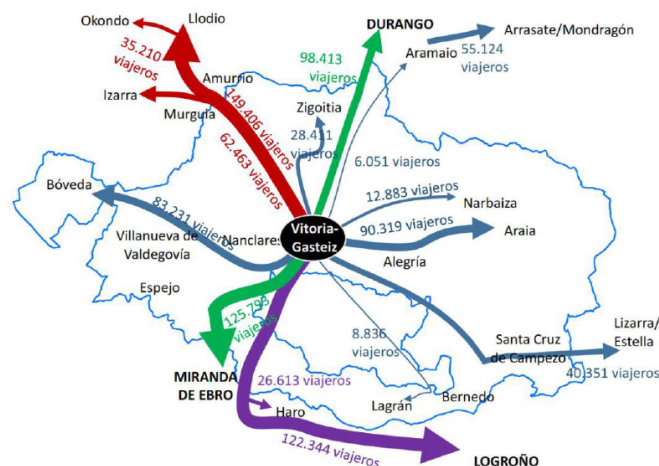
Respecto a la movilidad en transporte público, la Diputación Foral de Álava cuenta con 19 líneas de autobús, con una configuración radial desde Vitoria-Gasteiz. Además, dispone de servicios especiales:

- Servicio nocturno a demanda para mujeres que viajen solas o en grupos con menores de edad.
- Servicio diario a demanda que conecta las paradas existentes con las localidades que actualmente no disponen de acceso al transporte público.

El sistema de tranvía existente en la ciudad de Vitoria-Gasteiz es de un ámbito más local, pero contribuye de manera significativa a la organización de la movilidad interior, y cabe esperar lo mismo de proyectos como el Bus Eléctrico Inteligente, con entrada en servicio prevista a finales de 2021.

Existen además 15 paradas de trenes de cercanías y media distancia en los itinerarios Miranda de Ebro- Alsua y Miranda de Ebro- Bilbao. Las actuales conexiones ferroviarias se verán incrementadas con el desarrollo de los proyectos de alta velocidad para la conexión con Burgos y Navarra, en estudio informativo, y con su conexión a través del soterramiento en la ciudad de Vitoria y el enlace a la parte ya construida de la Y vasca, reduciendo sensiblemente los tiempos de viaje.

El servicio de transporte público da cobertura mediante transporte regular a un total de 155 asentamientos del Área Funcional con 29.371 residentes. El resto de los asentamientos, con 7.546 residentes, tienen a su disposición el servicio de transporte a la demanda.



Graf 30. Flujos de transporte público interurbano en 2018. Fuente: Estudios previos y diagnóstico del PTP del Área Funcional de Álava Central.

En la escala interurbana los flujos más importantes se producen, según datos de 2018, con Amurrio (algo más de 149.000 viajes), Miranda de Ebro (algo más de 125.000), y Logroño (en torno a 122.000).



Existe un potencial para la configuración de nodos intermodales que permitan desarrollar una red de movilidad eléctrica (ciclista eléctrica, patinetes, etc.) que complemente a las redes actuales de autobús y ferrocarril. De este modo se podrá brindar una alternativa reforzada de transporte público que favorezca su uso en combinación con otras formas de movilidad blanda respecto al automóvil.

4.6.2 La imbricación de la logística en el sistema productivo local

Los flujos de mercancías del mercado interno con origen/destino Álava suponen 14,4 millones de Tm y se establecen, fundamentalmente, con el resto de la CAPV y con Navarra y Burgos. Aunque la crisis económica de 2008 supuso una reducción del flujo de mercancías por carretera entre 2010 y 2017 del 10,7%, desde 2014 se registran síntomas de recuperación, aunque sin alcanzar todavía valores previos a la crisis.

El peso de la actividad industrial en Álava Central es un factor diferencial, reconocido por las DOT por su carácter estratégico, que implica necesidades de transporte relevantes por parte de empresas de gran dimensión como Mercedes Benz, Michelin, Aernnova Aerospace, PepsiCO, etc..., que aprovechan la posición geoestratégica de este territorio. El aprovisionamiento de estas industrias en materias primas y la salida de sus producciones hacia otros mercados ha impulsado las funciones logísticas. La autovía A-1/AP-1, el aeropuerto de Vitoria- Gasteiz y el eje ferroviario conforman un importante complejo logístico que tendría como referencia al Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria-Gasteiz y la nueva plataforma intermodal de Vitoria- Gasteiz, mejorando considerablemente la capacidad de desplazar productos de las grandes factorías industriales y las empresas de los polígonos industriales de la periferia de Vitoria-Gasteiz. La actual terminal de Jündiz, junto con el Centro de Transportes de Vitoria, se considera como un "nodo estratégico" por el volumen de tráfico que gestiona (superior a los 3 millones de toneladas de media en 2017-2019) y por ser punto inicial de la sección transfronteriza 'Vitoria-San Sebastián-Bayona-Burdeos'. La iniciativa MERCANCIAS 30 del Ministerio de Transportes, para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, establece en el eje 6 denominado 'cadenas intermodales y logísticas estratégicas' de la Estrategia de Movilidad Sostenible y Conectada una red de nodos intermodales estratégicos, uno de los cuales es el Nodo de Vitoria-Gasteiz (Jündiz).

La nueva plataforma intermodal de Vitoria- Gasteiz en Jündiz y su vinculación a la autopista ferroviaria pueden contribuir a un progresivo desplazamiento de tráfico de la carretera hacia el ferrocarril. La primera fase de la nueva plataforma logística intermodal de Vitoria-Gasteiz cuya construcción ha sido licitada en diciembre de 2021, con un plazo de ejecución de 16 meses, está incluida en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, junto con otras terminales intermodales y logísticas estratégicas situadas en Madrid, Barcelona y Valencia.

Por otra parte, en el Área Funcional se puede identificar un importante tejido empresarial logístico, con unos 1.315 establecimientos empresariales, en su mayoría de pequeña dimensión, de los cuales el 88% están vinculados a la carretera.

Todos estos factores hacen que Álava Central pueda plantear una de las ofertas de multimodalidad más completas entre los nodos estratégicos de la península ibérica, integrada en el eje atlántico, y con el potencial de desarrollo del modo aéreo. Además, Álava cuenta con una importante tradición y experiencia en el desarrollo de políticas de suelo para actividades económicas en general, y logísticas en particular, con experiencia de agencias de intervención en promoción, que debe ser una base de partida para avanzar en una nueva etapa de apoyo al desarrollo logístico e industrial bajo nuevos paradigmas.

4.6.3 Logística viaria, ferroviaria y aeroportuaria

La red de transporte de mercancías de Álava se articula, mayoritariamente, mediante ejes de conexión terrestre, siendo los principales ejes de tráfico la Autovía A-1 (Autovía del Norte), la Autopista AP-68 (Autopista Vasco-aragonesa) y las carreteras nacionales N-102 y N-104, que son complementadas mediante redes locales y comarcales. En términos de infraestructuras de transporte, Álava ha sido históricamente un referente en los flujos comerciales Norte – Sur por tierra, donde en la actualidad tienen especial protagonismo los transportes que se producen por carretera, frente al poco peso que el ferrocarril aporta en el tráfico de mercancías en el Estado.



Proyectos como la Terminal Logística Intermodal de Vitoria- Gasteiz, como nodo sur de la autopista ferroviaria hasta el norte de Francia, y la alta velocidad a través de la confluencia de varios proyectos, contribuirán a reforzar dichos flujos ferroviarios, ofreciendo una posibilidad de abrir distintas oportunidades que permitan racionalizar el transporte por carretera, y así conseguir reducir los impactos de este modo de transporte en el territorio. En el caso de la alta velocidad, una parte del trazado hacia el norte de la CAPV ya está ejecutado. Además, el Consejo de Ministros, en diciembre de 2021, ha aprobado el estudio informativo y la declaración de impacto ambiental del tramo de AVE Burgos-Vitoria. Supone el punto de partida necesario para la ejecución de las obras sobre un trazado de 93,6 km. de doble vía de ancho europeo que permitirá la conexión al tramo anterior y a la Y vasca. Están en trámite los estudios informativos de las conexiones con Navarra, así como los proyectos de integración urbana del actual trazado ferroviario por la ciudad de Vitoria-Gasteiz mediante soterramiento. En el caso de la conexión con Navarra, la alternativa propuesta en el estudio informativo, que se considera a los efectos del presente Avance, pasa por la llanada en un trazado sensiblemente similar al del actual ferrocarril Vitoria- Alsasua, frente a otra opción que planteaba la conexión CAPV-Navarra a través de Gipuzkoa.

Del total de mercancías que fueron transportadas por carretera, y que tenían origen o destino Álava, algo más de la mitad de dichas toneladas fueron transportes interregionales (54,5% del total de toneladas).

Por otra parte, en cuanto a transporte aéreo se refiere, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz se sitúa en el cuarto (4º) lugar del Estado en el tráfico de mercancías, con movimientos mayoritariamente en relación con países de la Unión Europea, y especialmente Alemania (36%), Portugal (13,4%) y Bélgica (11,2%).

El transporte ferroviario actualmente tiene un peso bastante menor que el transporte por carretera. Los movimientos de mercancías se producen a través de las estaciones de Júndiz, Agurain-Salvatierra, y Araia, que cuentan con los equipamientos necesarios para operaciones de carga y descarga de mercancías, con un movimiento promedio de 239 toneladas en la estación de Júndiz.

Todo esto contribuye a que Álava disponga de una de las más completas ofertas multimodales de los nodos estratégicos de la península, inscrito en el Eje Atlántico de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), situación que puede mejorar con los ya mencionados proyectos de mejora de capacidad.

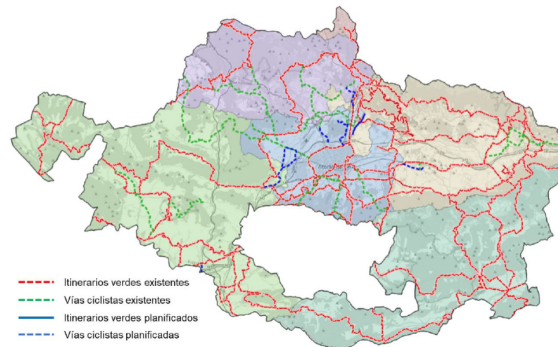
4.6.4 PTS Vías ciclistas de la Diputación de Álava (en tramitación), 2 tipos de recorrido (vías ciclistas e itinerarios verdes). Relación con el turismo accesible y sostenible.

El PTS de Vías ciclistas de la Diputación de Álava tiene como objetivo principal la integración de vías ciclistas e itinerarios verdes en la red de movilidad interurbana, permitiendo que ambos modos de movilidad sostenible tengan cabida en el sistema global de movilidad del territorio histórico de Álava. Estas actuaciones permitirán el desarrollo de alternativas no motorizadas e incentivarán las visitas a sectores que tienen un gran valor paisajístico, histórico-cultural y que son considerados como patrimonio natural.

Además, se busca facilitar el acceso público al Medio Natural, a través de las conexiones entre los entornos urbanos y las áreas rurales. Buscando la no intervención de las posibles actuaciones en el medio natural, el objetivo del Plan es intentar mantener, y en algunos casos recuperar y restaurar, antiguos caminos, líneas de ferrocarril y otras infraestructuras lineales en desuso y que pueden ser de utilidad para la red ciclista. La importancia territorial de desarrollar una red de vías para ciclistas radica en la conexión de los principales núcleos urbanos, dando alternativas de transporte sostenible y permitiendo el desarrollo de actividades de ocio y turismo.

El objetivo del Plan es que esta red absorba una parte del flujo diario de los desplazamientos vinculados a la movilidad obligada cotidiana, siendo una alternativa viable y limpia frente a otros medios. Se ha considerado que el alcance de los desplazamientos cotidianos directos en modo bicicleta es de 10 km, que representa unos 52 minutos de trayecto en terreno llano.

Del total de las Vías Ciclistas que integran la Red Foral de vías ciclistas de Álava, sólo 1 de ellas se encuentra ejecutada en la actualidad, la vía ciclista VC1 – Durana – Arroiabe. El resto de las vías ciclistas se hallan en situación de propuesta y planificación dentro del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes.



Graf 32. Mapa de propuestas de vías ciclistas e itinerarios verdes en Álava Central.

En materia de movilidad de bajo impacto, el PTS de vías ciclistas e itinerarios verdes tiene en cuenta la relación entre sus propuestas y las realizadas por el PTP de Álava Central vigente en el año 2004. Las acciones que proponía el PTP de Álava central redactado en 2004 fueron:

1. AE-3: Recorrido ferroviario del río Bayas

Aprovecha la infraestructura ferroviaria existente y el paisaje labrado por el río, teniendo en cuenta la limitada utilización actual del trazado para plantear un medio ligero sobre raíles.

2. AE-4: Recorrido recreativo Ullibarri-Araya

Aprovecha el entorno natural de los pueblos en la falda de la Sierra de Urkilla y la riqueza ornitológica de la zona, junto con los embalses del Zadorra.

3. AE-5: Recorridos agrícolas del Zadorra

Apoya el uso agrícola de los suelos de mayor valor productivo del Zadorra, como eje preferente para la ubicación de los servicios necesarios para la actividad agrícola.

4. AE-6: Itinerario del aprovechamiento del medio

Reutiliza una antigua plataforma ferroviaria (antiguo Estella- Mekolalde) para generar un recorrido alternativo que acerque la comarca de la Montaña al resto de Álava Central.

5. AE-7: Recorrido intercomarcal del Sur de Álava

Busca integrar el sur del territorio de Álava superando la ruptura funcional que implica el Condado de Treviño y reforzar la relación entre la Llanada y la Montaña, así como con la Rioja Alavesa.

6. AE-8: Itinerario alternativo del Noroeste

Conecta el Parque Natural del Gorbea y su ámbito de influencia con Vitoria-Gasteiz mediante una ruta para transportes alternativos, y busca orientar la zona hacia un turismo rural de calidad.

7. AE-9: Camino de Santiago

Busca recuperar y potenciar la ruta de peregrinación por la calzada medieval, como itinerario de carácter turístico – cultural.

La mayor parte de la población del Área Funcional, incluso fuera del municipio de Vitoria-Gasteiz, está a menos de 10 km de una estación existente de ferrocarril. Este dato es clave a la hora de incentivar y potenciar el uso de la bicicleta como alternativa de movilidad sostenible entre las estaciones y los puntos de origen/destino de los usuarios.

Por lo tanto, la propuesta de PTP fomentará la creación de nodos intermodales que junto con los itinerarios ciclistas planificados permitan contribuir a un cambio modal de usuarios de vehículo privado a modos multimodales que incluyan la bicicleta.



4.6.5 Incidencia del PTP de 2004

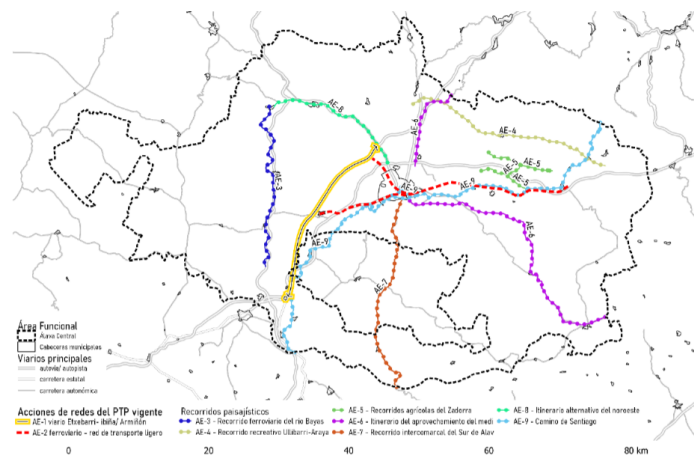
4.6.5.1 Determinaciones del PTP

El PTP de 2004 definió tres ejes para el planteamiento de las actuaciones a desarrollar:

- Acciones en el ámbito viario: Desarrollo de la conexión de la red regional-internacional entre Etxabbarri-Ibiña y Armiñón.
- Acciones en el ámbito ferroviario: El Plan proponía el desarrollo de un sistema ligero sobre raíles entre los municipios de Salvatierra-Agurain, Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca, con una conexión al Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz.
- Acciones en el ámbito paisajístico-ambiental: Caracterizado por conexiones territoriales naturales y recorridos temáticos de considerable relevancia para el área.

A partir de los tres ejes indicados, el PTP de 2004 propuso las siguientes acciones estructurantes, reflejándose el grado de ejecución:

- AE-1: Prolongación de la AP-1 desde Etxabbarri-Ibiña / Armiñón: Ejecutado el eje Etxebarri- Ibiña/ Eibar de la AP-1, que da continuidad a este trazado hacia el norte, pero no la propuesta del PT. Los aforos de la AP-1 en 2019 eran claramente inferiores a los de la A-1.
- AE-2: Refuerzo del servicio de tranvías, refuerzo de la línea de cercanías Iruña de Oka – Altsasua y de conexión ferroviaria del aeropuerto de Vitoria- Gasteiz. Únicamente se han ejecutado en esta materia las actuaciones del tranvía urbano de Vitoria-Gasteiz.
- El PTP planteaba un conjunto de seis recorridos paisajísticos, desarrollados sólo parcialmente, pero que mantienen su potencial de articulación
- o AE-3: Recorrido ferroviario del río Bayas.
- o AE-4: Recorrido recreativo Ullibarri-Araya.
- o AE-5: Recorridos agrícolas del Zadorra.
- o AE-6: Itinerario del aprovechamiento del medio.
- o AE-7: Recorrido intercomarcal del Sur de Álava.
- o AE-8: Itinerario alternativo del Noroeste.
- o AE-9: Camino de Santiago.



Graf 34. Acciones de redes del PTP vigente



Por otra parte, la primera modificación del Plan Territorial Parcial, relativa a la plataforma intermodal de Vitoria- Gasteiz, en Jándiz – Villodas en los municipios de Iruña de Oka y Vitoria- Gasteiz, supone una actuación relevante ligada al potencial logístico de este territorio. Finalmente, el PTP de 2004 también proponía actuaciones estructurales en el ámbito paisajístico-ambiental, como se ha indicado, se planteaban siete actuaciones que actualmente se encuentran desarrolladas parcialmente y que tienen un importante potencial de articulación. “

“4.9 Síntesis de diagnóstico por comarcas

4.9.1 Montaña Alavesa: revitalización demográfica, mejora de servicios a la población, revitalización de la vida vinculada al mundo rural

En términos de movilidad, es una comarca con una reducida relación con otros ámbitos, Vitoria-Gasteiz por relaciones funcionales y Treviño y Navarra por proximidad, y sin ejes viarios de gran capacidad, y algunas carreteras pueden quedar inutilizadas por nevadas invernales; los niveles de tráfico no justifican ampliaciones de capacidad, pero sí mejoras de seguridad vial y trazado. Las iniciativas para recuperación del antiguo ferrocarril vasco- navarro como vía verde han buscado su contribución a la dinamización socioeconómica.

4.9.2 Valles Alaveses: revitalización demográfica, mejora de servicios a la población, articulación de relaciones con territorios contiguos, consolidación de la infraestructura turística

La ubicación de la parte oriental de la comarca sobre los corredores de conexión de Bilbao y Vitoria-Gasteiz con la meseta determina una posición geoestratégica, mientras que la parte occidental se encuentra más alejada y con algunos problemas de accesibilidad a algunos asentamientos de la parte occidental de Valdegovía. Las interrelaciones con Miranda de Ebro son intensas, y a menor escala se dan también con municipios burgaleses como San Zadornil, paso obligado para las comunicaciones internas de Valdegovía. La Plataforma Logística Multimodal de Arasur es una terminal ferroviaria (Aratrain) del Puerto de Bilbao, lo que le brinda un atractivo para la localización de empresas logísticas e industriales que necesiten de ferrocarril y/o conexión a puerto, y un elemento relevante de la logística en la Cuadrilla. Arasur, en los últimos años, ha ido mejorando su ocupación hasta ocupar prácticamente el 100% de los 100.000 m² de naves disponibles tanto con proyectos logísticos como industriales. Asimismo, en una parcela de 550.000 m² se ha desarrollado el proyecto fotovoltaico Ekian. Por todo ello, está en desarrollo la ampliación de la plataforma logística intermodal urbanizando su última fase de 46 hectáreas donde en una parcela de 160.000 m² se va a localizar un Data Center Campus. Este centro estará conectado al cable submarino transoceánico de fibra óptica que une Virginia (EEUU) con la localidad vizcaína de Sopelana. Además, el campus utilizará también energía renovable aprovechando la cercanía con el parque solar. Por tanto, Arasur añade al componente logístico e industrial, el energético y el tecnológico digital.

4.9.3 Estribaciones del Gorbea: articulación del nodo industrial de Gojain, interrelación con Llodio y Bilbao

La red de movilidad está marcada por la autopista AP-68 y la N-622, y en la parte oriental por la AP-1 y la N-240 en la zona de Gojaín; el ferrocarril hacia Bilbao juega un papel menos relevante en los flujos movilizados. La relación funcional con Llodio y Bilbao es relevante por los buenos enlaces, y también lo es el paso hacia Durango por la ruta histórica Legutio- Ubide- Otxandio.

4.9.4 Municipios de Arratia- Nervión en Álava Central: interrelación con Bizkaia

La N-240, a través de Ubide, es la principal vía de comunicación. La interrelación con las Áreas Funcionales de Igorre y Durango es especialmente relevante, por prestación de servicios públicos.

4.9.5 Llanada Alavesa: evolución del modelo agrario, articulación del eje de la Llanada, integración del TAV a Navarra, interrelación con Alsasua



Su ordenación se verá marcada por el eje de la Llanada en relación con el ferrocarril convencional y por una de las alternativas de las DOT de la nueva línea de ferrocarril de alta velocidad de conexión con Navarra. La red de ciclovías está más desarrollada que en otras comarcas. La relación funcional con Vitoria-Gasteiz es muy intensa, siendo además un espacio marcado por la interacción con Alsasua en la comunidad vecina a través del potente eje viario de la A-1.

4.9.6 Vitoria-Gasteiz: adaptación a nuevas tendencias en la industria, regeneración urbana, integración de nuevas infraestructuras ferroviarias, revisión del Plan General

En Vitoria-Gasteiz confluyen los proyectos de alta velocidad que se articularán a través de un soterramiento de los actuales trazados urbanos que tiene un elevado potencial de recualificación del tejido urbano central. Esta estación enlazará a la ciudad con Burgos, Bilbao, San Sebastián y Pamplona en torno a los 30 minutos de viaje, y generará una centralidad que constituye una oportunidad a desarrollar. También es el lugar de acceso a la nueva plataforma intermodal de Vitoria- Gasteiz, cabecera de la autopista ferroviaria hacia el Norte de Francia, que puede contribuir a reducir la intensidad de tráfico pesado de larga distancia. El papel de Vitoria-Gasteiz como nodo urbano de referencia del Área Funcional y espacios vecinos es claro.”

3.4 Retos del territorio (Capítulo 5 del documento)

“5.4 Movilidad y logística

Una de los principales retos a desarrollar por parte del PTP trata de invertir la pirámide de la movilidad, para aumentar las interrelaciones entre las diferentes comarcas, yendo más allá de la macrocefalia de Vitoria-Gasteiz en las relaciones funcionales. Se trata de sustituir parte de las relaciones jerárquicas de dependencia por relaciones vascularizantes de intercambio y cooperación en el marco del territorio rural.

La propuesta debe tomar como punto de partida los proyectos en curso con alta capacidad para modificar los patrones de movilidad, que son la plataforma intermodal de Vitoria- Gasteiz como puerta de la autopista ferroviaria hasta el norte de Francia, llamada a reforzar el rol logístico del Área Funcional, y las líneas de alta velocidad ferroviaria en estudio informativo. El desarrollo del aeropuerto de Vitoria- Gasteiz, en el marco del sistema aeroportuario vasco, puede beneficiarse de una conexión ferroviaria con la plataforma logística intermodal de Vitoria- Gasteiz, en Jundiz. Las actuaciones previstas en el PICA, aunque poco numerosas, son relevantes para la integración local de las infraestructuras viarias. La red de transporte público del municipio de Vitoria- Gasteiz y sus proyectos de refuerzo son igualmente relevantes. El transporte público de escala supramunicipal debe adaptarse a la jerarquización propuesta de la red de asentamientos, dando continuidad a fórmulas como el transporte a la demanda en las áreas con menor población. En cuanto a la movilidad no motorizada las propuestas del PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava marcan la pauta.”

“5.5 Vertebración territorial con las áreas próximas

La interrelación con los territorios vecinos tendrá en cuenta la condición de enclave de Treviño, pieza sin la cual es imposible entender los flujos ecosistémicos entre la Montaña Alavesa y los Valles Alaveses, y la necesidad de articulación entre las actuaciones logísticas de Arasur y las desarrolladas en Miranda de Ebro; no existe un instrumento de ordenación del territorio subregional en el lado castellano-leonés, siendo referencia la Ley de Directrices Generales de la vecina región.

En cuanto a la articulación con Alsasua y el corredor de la A1, el inicio de los trabajos de la revisión de la Estrategia Territorial de Navarra aporta una oportunidad de dinamizar un proceso de interrelación, desarrollado sobre el mismo eje transeuropeo. La articulación con Alsasua tiene un carácter estratégico [...].

Desde el punto de vista de interrelación con otras Áreas Funcionales de la CAPV, la relación con Aiara-Ayala, parte también del Territorio Histórico de Álava, está condicionada por la presencia de áreas protegidas y de un relieve accidentado, que se superada por el corredor lineal de la AP- 68; estos mismo condicionantes orográficos y ambientales se aplica también a la relación con el resto de Áreas Funcionales limítrofes. La relación con Arratia se articula a través de Ubide y la N-240, la vinculación con el Alto Deba y Arrasate-



Mondragón se ha visto fortalecida durante la vigencia del PTP de 2004 con la AP-1, y la relación con el Goierri explica la relevancia de Alsasua para el Área Funcional a través del corredor histórico de la A-1. Al sur, la relación la Rioja Alavesa se resiente de la barrera de la Sierra de Toloño, y la conexión se produce a través de comunidades vecinas."

3.5 Nuevo modelo territorial (Capítulo 6 del documento)

"6.8 Movilidad y logística

6.8.1 Criterios generales

El nuevo modelo territorial que impulsará el PTP de Álava Central estará alineado con el resto de las planificaciones sectoriales para la promoción y el impulso de los modos de transporte no motorizados y el transporte público que contribuyan a transformar el sistema de movilidad actual. Para materializar este cambio en el Área Funcional del PTP de Álava Central será necesaria la priorización de las actuaciones que tengan una relación directa con el fomento de modos de transporte sostenible como:

- *Desarrollo e incorporación de itinerarios ciclistas y peatonales.*
- *Promoción del transporte público.*
- *Reducción de la movilidad asociada al vehículo privado.*
- *Desarrollo de plataformas reservadas para sistemas de transporte público.*
- *Desarrollo de nodos intermodales en las actuales paradas y estaciones de transporte público para favorecer un cambio modal hacia modos de transporte sostenibles y/o no motorizados.*

El objetivo global de la propuesta es fomentar un ecosistema sobre el que se contribuya a invertir la pirámide de la movilidad mediante el fomento de la intermodalidad con el transporte público y el aumento de la cuota modal de modos de transportes no motorizados. Para ello no se olvidará que todo viaje como mínimo comienza y finaliza a pie, aunque sea en un corto recorrido, y que debe procurar ampliarse en lo posible esos tramos peatonales, acondicionando itinerarios seguros que superen las barreras tanto en la ciudad como en el medio rural.

Para lograr este objetivo, el PTP impulsará la creación de nodos intermodales en las principales paradas del transporte público existente. Estos nodos intermodales permitirán la conexión de los sistemas de transporte público colectivo (autobús y ferrocarril) con modos ya existentes como el transporte a la demanda y con modos no motorizados como la bicicleta, y también han de propiciar la configuración de itinerarios peatonales seguros y atractivos. Por lo tanto, el ecosistema de movilidad que impulsará el Plan se apoya sobre los sistemas de transporte público existentes favoreciendo la intermodalidad a otros modos de transporte sostenibles y no motorizados.

Esta propuesta, junto con la implantación de una red telemática eficaz, es básica para trabajar hacia el cambio radical de patrones tradicionales de movilidad y lograr un sistema que reduzca el consumo de combustibles fósiles y conseguir un descenso de las emisiones de CO2 a la atmósfera.

6.8.2 Integración de las propuestas de las DOT y la planificación sectorial en materia de movilidad peatonal, ciclista, viaria, ferroviaria, aeroportuaria y logística

6.8.2.1 Movilidad viaria e integración de los modos peatonal y ciclista

Además, la propuesta de PTP ha recopilado las actuaciones que recoge la Actualización, modificación o revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA):

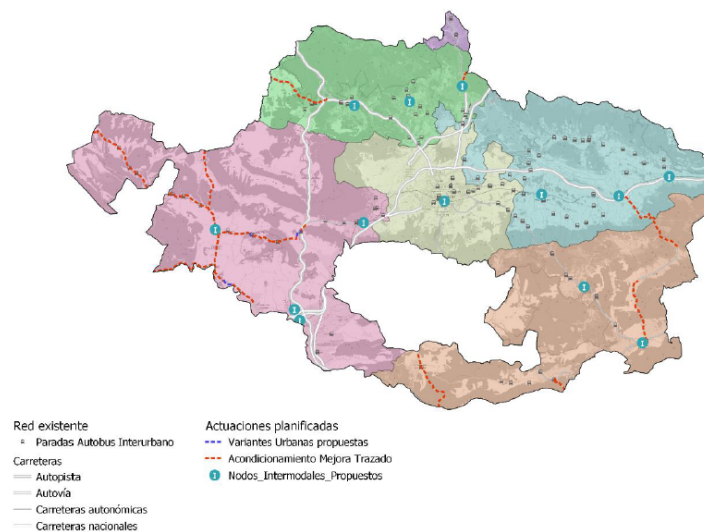
- *Respecto a la red de alta capacidad, el PICA contempla la actuación recogida en el PTP de 2004 sobre la Autopista AP-1. Contempla como nueva infraestructura la conexión de la N-104 con la A-132 a la altura de Arkaute.*



- En la Red Básica se deben plantear acondicionamientos en la A-126 entre Bernedo, el límite de Navarra en Angostina y Santa Cruz de Campezo.
- En la Red Comarcal, el PICA recoge actuaciones de acondicionamiento y mejora de trazado o ampliación de plataforma en los siguientes itinerarios: A-2122, A-2625, A-2122, A-2126, A-2128, A-2622 y A-2625.

Adicionalmente, el PTP recogerá las propuestas de actuación del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz donde se incluían dos actuaciones en la red viaria exterior a la ciudad:

- Ronda de circunvalación sur de Vitoria-Gasteiz. Conexión entre las carreteras N-102 y A-3102.
- Conexiones de circunvalación al este de Vitoria-Gasteiz. Conexión entre las carreteras A-2130 y N-104.



Graf 30. Actuaciones en Infraestructuras viaria planificadas y propuestas. Fuente: PICA 2016 - 2027, Estudios Previos y Diagnóstico para la revisión del PTP del Área Funcional de Álava Central, elaboración propia

En relación a la propuesta de ejecución de variantes urbanas del Plan Integral de Carreteras, el PTP de Álava impulsará la transformación en vías urbanas de aquellos tramos que anteriormente formaban parte de la red de carreteras, pero que hayan perdido su funcionalidad viaria debido a circunstancias tales como la entrada en servicio de travesías o variantes de población.

Por lo tanto, la propuesta del PTP de Álava tiene como objetivo la conversión de la red local y vecinal de uso exclusivo para el tráfico motorizado convencional en una red de movilidad multimodal compartida con usos no motorizados: peatonal, ciclista y pecuarios, o de baja velocidad. En las áreas urbanas estas conexiones están en general cubiertas, aunque pueden necesitar refuerzos en ámbitos afectados por barreras como infraestructuras lineales; en las áreas rurales la necesidad de estos acondicionamientos es mayor. Esta red de movilidad lenta y segura posibilitaría los recorridos cotidianos entre los núcleos cercanos y, en bastantes casos, entre ellos y el núcleo cabeza de comarca. Además, posibilitaría la accesibilidad a los nodos intermodales que formen las actuales paradas de transporte público.

Esta red tiene menos exigencias en seguridad, por lo que sería posible la implementación de arbolado y vegetación. De esta forma, se podrían conseguir itinerarios de mayor calidad para el uso peatonal y ciclista (sombra en verano, protección del viento, mejora sensorial, etc.), y la generación de permeabilidad ecológica sobre terrenos eminentemente agrícolas.

6.8.2.2 Movilidad ferroviaria

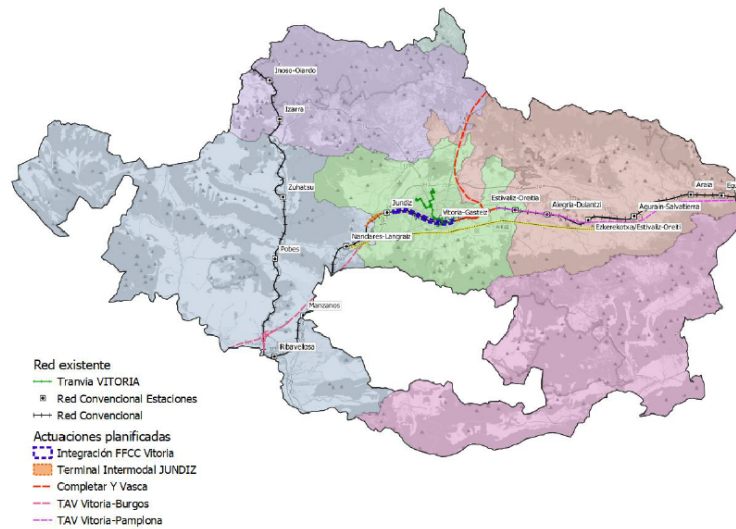
El ferrocarril se debe configurar como un elemento esencial de vertebración del transporte interurbano dentro del Área Funcional de Álava Central. El PTP propone que se articule un sistema integrado entre el ferrocarril y el resto de los modos sostenibles que permita fomentar la intermodalidad.



El Plan propone reforzar la conexión de las actuales redes ferroviarias para contribuir a los criterios generales en materia de movilidad y logística.

Teniendo en cuenta los objetivos de movilidad definidos, desde el punto de vista de la movilidad ferroviaria el Plan recopila distintas actuaciones a desarrollar:

- *En el ámbito de la Alta Velocidad:*
 - o *Completar la ejecución de la Y vasca (Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV de 2001). Finalizar la conexión entre el trazado ejecutado y la integración urbana del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz.*
 - o *Potenciar la intermodalidad en la futura estación de Vitoria-Gasteiz que deberá ser concebida como pasante y soterrada en el centro urbano, en el eje Madrid-París.*
 - o *Materializar la conexión ferroviaria entre Burgos y Vitoria-Gasteiz, la cual, será el elemento que vertebrará la Alta Velocidad en la CAPV.*
 - o *Materializar la conexión entre la Y vasca y Pamplona. El PTP considera la conexión con Alsua a través de la Llanada Alavesa, una de las alternativas de conexión con Navarra señaladas en las DOT.*
- *Reforzar la conexión ferroviaria de media distancia que une Vitoria-Gasteiz con Pamplona, modernizando la infraestructura de vías y estableciendo un programa de mayores frecuencias de paso con la inclusión de nuevos trenes con horario programado y paradas en Agurain/Salvatierra, Alegría-Dulantzi, Vitoria-Gasteiz y Nanclares de Oca, que son los atractores en sus respectivos territorios. Cabe estudiar el potencial de implantación de paradas en la línea Miranda de Ebro- Bilbao (Pobes, Kuartango e Izarra en Urkabustaiz). Puede pasar así a configurarse una red de cercanías en torno al eje, que de servicio desde Miranda de Ebro hasta Alsua, y garantizando la intermodalidad con el tranvía en Vitoria- Gasteiz.*
- *Impulsar las obras de supresión de los pasos a nivel. Actualmente se encuentran en desarrollo las obras para la supresión de los pasos a nivel de Manzanos y Pobes.*
- *Promover la mejora de la accesibilidad intermodal a las estaciones ferroviarias y su combinación con otros modos de transporte.*
- *Respecto a la conectividad de la Terminal Intermodal de Jándiz, el PTP establece como directriz maximizar la accesibilidad hacia la futura terminal desde los distintos sistemas de transporte existentes en el ámbito metropolitano de Vitoria.*



Graf 31. Actuaciones en Infraestructuras ferroviaria planificadas. Fuente: Estudios Previos y Diagnóstico para la revisión del PTP del Área Funcional de Álava Central y otras fuentes relevantes.

6.8.2.3 Logística de los modos de movilidad terrestre y aeroportuaria

En materia de logística de mercancías, las DOT establecen el objetivo de generar una mayor conectividad del territorio con el fin de lograr una conversión del territorio en un nodo logístico para el transporte internacional de mercancías.

Actualmente, el ferrocarril tiene un peso reducido en la movilidad de mercancías del Estado, motivo por el cual las Administraciones tiene como objetivo incrementar la participación de ferrocarril en esta movilidad.

Dentro de este objetivo general de la CAPV cobra especial relevancia la propuesta de ejecución de la terminal intermodal de Jundiz – Villodas (Modificación del PTP vigente según el Decreto 145/2018, de 9 de octubre). Adicionalmente a la plataforma intermodal de Vitoria- Gasteiz en Jundiz, en la logística presenta una alta relevancia la Plataforma Logística de Arasur, situada en la Cuadrilla de Añana junto al límite de la CAPV y al municipio burgalés de Miranda de Ebro. Las actuaciones del PTP en materia de logística pasan por:

- Incentivar la consolidación del ferrocarril como un elemento predominante en la movilidad de mercancías en el Estado, por ello, las Administraciones tienen como objetivo incrementar la participación del ferrocarril en esta movilidad.
- Consolidar y potenciar el desarrollo del ámbito de la plataforma logística intermodal de Vitoria-Gasteiz, en Jundiz, como un nodo estratégico en el corredor atlántico europeo. Esta actuación será especialmente relevante ya que se integrará dentro de la red de Terminales Intermodales que ADIF tiene consideradas en el territorio nacional.
- Potenciar la plataforma logística de Arasur debido a su emplazamiento estratégico en la confluencia de varios itinerarios de mercancías viarios y ferroviarios (líneas de acceso a Bilbao y a su Puerto, líneas de conexión a Irún – París y el corredor del Valle del Ebro).

En materia de logística aeroportuaria, el desarrollo de las operaciones de carga en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz hace necesaria la potenciación de esta infraestructura para que pueda dar respuesta en tiempo y manera a las necesidades y oportunidades planteadas por los operadores, y siga siendo un elemento diferencial de competitividad para las empresas de su área de influencia.



6.8.3 Movilidad en transporte público intermodal y modos de transporte limpio

6.8.3.1 Transporte público en el Eje de Transformación de la Llanada Alavesa

A continuación, se indican los municipios en los que se propone la creación de los nodos intermodales dentro del Eje de Transformación de la Llanada Alavesa:

- *Vitoria-Gasteiz. Se considerará como el elemento principal de vertebración de la movilidad en el Eje permitiendo la conexión con el resto de los itinerarios de transporte público del Área Funcional.*
- *Nanclares de Oca. El nodo intermodal debe incrementar la accesibilidad al transporte público de núcleos alejados como Mandaita o Olabarri.*
- *Alegría- Dulantzi y Agurain/Salvatierra. Permitirán incrementar la accesibilidad de los núcleos situados en su entorno.*

Por lo tanto, las propuestas de nodos intermodales en los principales núcleos del Eje de Transformación de la Llanada Alavesa permitirán contribuir a incentivar el cambio modal a modos de transporte multimodales que incluyan el ferrocarril como modo principal de movilidad.

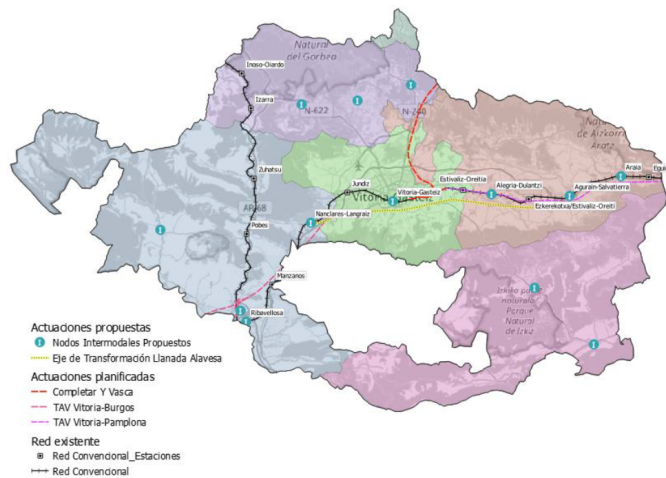
6.8.3.2 Nodos de centralidad para el transporte

Se propone complementar la actual malla de transporte público por carretera con la creación de nodos de centralidad urbana (nodos intermodales) en las paradas existentes de los principales núcleos de la región.

Esta propuesta complementará los nodos creados en las estaciones de ferrocarril del Eje de Transformación de la Llanada Alavesa generando una malla de movilidad intermodal que permita emplear modos no motorizados en la aproximación de los usuarios a los actuales modos de transporte colectivo.

Los nuevos nodos intermodales propuestos se ubicarán de acuerdo a la jerarquización de núcleos definida en el PTP:

- *Nodos intermodales en los núcleos de Cabecera:*
 - o *Vitoria-Gasteiz*
- *Nodos intermodales en los núcleos de Subcabecera:*
 - o *Montaña Alavesa: Santa Cruz de Campezo*
 - o *Valles Alaveses: Ribavellosa*
 - o *Estribaciones del Gorbea: Murgia*
 - o *Llanada Alavesa: Agurain/Salvatierra*
- *Nodos intermodales en los núcleos articuladores:*
 - o *Montaña Alavesa: Maeztu*
 - o *Valles Alaveses: Nanclares de Oca y Espejo*
 - o *Estribaciones del Gorbea: Legutio y Gopegui*
 - o *Llanada Alavesa: Alegría- Dulantzi y Araia*



Graf 32. Propuesta de nodos intermodales en las principales estaciones de ferrocarril y en los núcleos principales.

6.8.3.3 Movilidad peatonal y ciclista

La integración de la movilidad ciclista en la propuesta del PTP se plantea mediante la ampliación de la estructura de itinerarios ciclistas para generar una malla que permita desarrollar los recorridos cotidianos de los usuarios en este modo. Uno de los aspectos fundamentales del PTP es la propuesta de articulación con el resto de los modos de transporte colectivo existentes (Autobús y Ferrocarril).

Las actuaciones de itinerarios de vías ciclables se basan en las propuestas del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava y de las propuestas que han sido recogidas en las Directrices de Ordenación Territorial.

La definición de la malla ciclista de aproximación cobra especial relevancia en la potenciación del cambio de modo para reducir el uso del vehículo privado y las externalidades asociadas a dicho modo. El PTP propone desarrollar la malla ciclista de acuerdo a los siguientes parámetros:

1. Tramos que permitan maximizar la demanda de usuarios, es decir, tramos con mayor población y tramos con mayor uso histórico de este modo.
2. Tramos que permitan desarrollar nodos intermodales con servicios colectivos de transporte (ferrocarril, autobús, ...).
3. Tramos que conecten las principales áreas de actividad del Área Funcional y, que, por lo tanto, permitan incrementar el uso de la bicicleta en el acceso al trabajo.

Teniendo en cuenta los criterios indicados anteriormente, se ha determinado que los ejes a priorizar desde el PTP son aquellos que permitan desarrollar una estructura troncal de movilidad ciclista y que complementen a los ejes ciclables existentes actualmente. A continuación, se indican los tramos a desarrollar:

- Vías ciclistas planificadas en el PTS de Vías ciclistas e itinerarios verdes que se ubican dentro del Área Funcional definido por el PTP de Álava Central
 - o VC2 - Vitoria-Gasteiz – Parque Tecnológico Álava
 - o VC3 – Urbina - Legutio
 - o VC4 – Vitoria-Gasteiz – Etxabarri-Ibiña
 - o VC5 – Vitoria-Gasteiz – Nanclares de la Oca
 - o VC6 – Alegría-Dulantzi – Elburgo
 - o VC7 – Amurrio – Polígono Industrial Murga



o VC8 – Ribabellosa – Miranda de Ebro

• *Itinerarios verdes planificados en el PTS de Vías ciclistas e itinerarios verdes que se ubican dentro del Área Funcional definido por el PTP de Álava Central*

o IV27 – Etxabarri-Ibiña – Gorbea

o IV28 – Vitoria-Gasteiz – Los Huetos – Murgia

o IV29 – Vitoria-Gasteiz – Zaldiaran

o IV30 – Vitoria-Gasteiz – Arrieta

o IV31 – Vitoria-Gasteiz – Okina

o IV32 – Legarda – Amarita

o IV33 – Vitoria-Gasteiz – Orduña (por Badaia)

o IV34 – Alegría- Dulantzi – Camino de Santiago

o IV35 – Ruta Primigenia Camino de Santiago. Enlace con Navarra

o IV36 – Ruta Verde Ametzaga-Dolmen de Egilaz y ramales de enlace con el Camino de Santiago y el GR-25 “Vuelta a la Llanada Alavesa a pie de monte” en Zaldondo y Agurain y con el GR-120 “Camino Ignaciano” en Araia

o IV40 – Fontecha – Espejo

o IV41 – Espejo – Villanueva de Valdegovía

o IV42 – Pobes – Salinas de Añana

o IV44 – Izarra – Bitoriano

o IV45 – Senda Verde de Izarra a Cascada de Gujuli

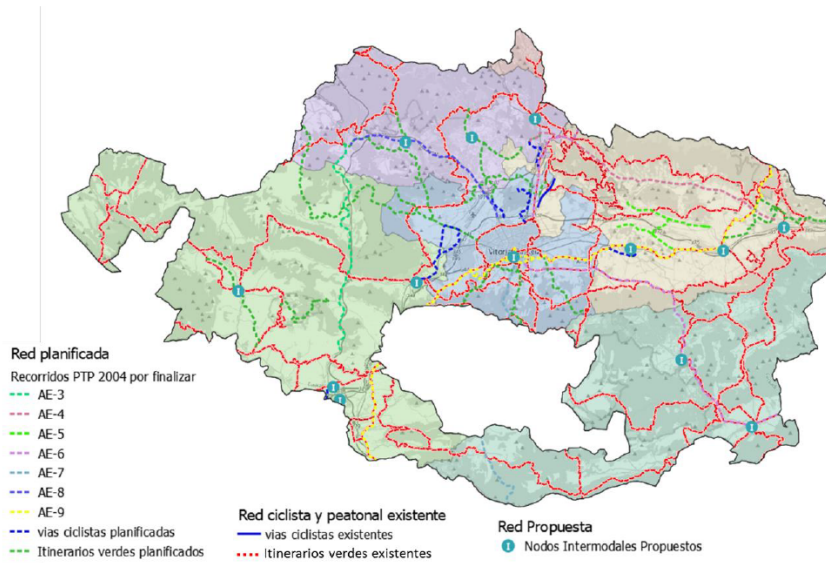
o IV46 – Urrunaga – Sabalain

o IV47 – Betolaza – Buruaga

Adicionalmente a las propuestas de vías ciclistas e itinerarios verdes indicados en el PTS de Vías ciclistas e itinerarios verdes, tal y como se indica en las Directrices de Ordenación Territorial el PTP incluirá otros recorridos singulares como son:

- *Camino de Santiago*
- *Ruta del Vino y del Pescado*
- *Camino Ignaciano*

Estas propuestas de Camino de Santiago y Ruta del Vino y del Pescado ya estaban recogidas en las propuestas del PTP 2004, por lo tanto, el presente Plan tendrá como objetivo completar las propuestas de itinerarios verdes que se presentaron en la anterior propuesta del Plan. Graf 33. Vías ciclistas e itinerarios verdes planificados y nodos intermodales propuestos en el PTP.”



Graf 33. Vías ciclistas e itinerarios verdes planificados y nodos intermodales propuestos en el PTP

6.9 Cuestiones transversales

6.9.1 Accesibilidad universal: *En materia de accesibilidad universal se plantean como especialmente relevantes las acciones de revitalización de los asentamientos rurales, en la medida en que el incremento de su población y la mejora de sus servicios facilitará el acceso a los mismos de la población residente. Igualmente, las acciones de regeneración urbana podrán suponer aportaciones en la materia.*

6.9.6 Interrelación territorial

En materia de interrelación territorial es preciso atender a las particulares condiciones de Álava Central, un ámbito en el que gran parte de los límites con otras áreas de Euskadi se corresponden con áreas montañosas, y por tanto con relaciones más enfocadas en la gestión de los recursos naturales y la biodiversidad, mientras que las aperturas más amplias se dan hacia Navarra y Burgos. Es necesario:

- 1. En relación con Treviño, se procurará la adecuada articulación de las infraestructuras que dando servicio desde el centro del Territorio Histórico a zonas de la Montaña Alavesa atravesando el enclave, y avanzar en la prestación de servicios comunes en las zonas limítrofes.*
- 2. Asegurar la adecuada vertebración con el Área Funcional de Rioja Alavesa, que también está revisando su PTP, con la que se comparten áreas relevantes para la infraestructura verde en torno a la sierra de Cantabria.*
- 3. Desarrollar la relación con las áreas funcionales de Ayala y Arratia considerando la gestión del Parque Natural del Gorgebeia y su entorno.*
- 4. Considerar las relaciones funcionales de Ubide y Otxandío con Durangaldea.*
- 5. Aprovechar la AP-1 para potenciar las interrelaciones con el Alto Deba.*
- 6. Potenciar la relación con la provincia de Burgos buscando fórmulas de concertación para las actuaciones en el entorno de Miranda de Ebro- Ribabellosa, con intensas relaciones funcionales y de articulación logística, y para la prestación de servicios en las zonas limítrofes.*



7. Potenciar la relación con Navarra a través del corredor de Alsasua, aprovechando para la concertación de acciones el hecho de que la Comunidad Foral va a proceder a revisar su Estrategia Territorial. La integración de la alternativa de alta velocidad que atraviesa la Llanada supone un elemento relevante en este sentido, así como el aprovechamiento del eje viario Vitoria- Gasteiz- Pamplona y la interrelación en el entorno de Alsasua. En una escala más de proximidad, la articulación interior del sur de la comarca de Montaña Alavesa se beneficia de la relación con los municipios de Marañón y Cabredo, en Navarra, que comparte el valle del río Ega."

4. PROPUESTA DE INFORME

Desde el punto de vista del transporte y la logística intermodal, es de destacar la ubicación geoestratégica del Área Funcional de Álava Central, ya que además de la interrelación social y económica que tiene con las provincias limítrofes (Gipuzkoa, Bizkaia, Navarra, Burgos, La Rioja), también forma parte del Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de transporte (eje atlántico ferroviario, conexión marítima entre la meseta y el Puerto de Bilbao, transporte aéreo de mercancías desde Aeropuerto de Foronda,...). Asimismo, el Área Funcional cuenta con empresas de gran dimensión y con importantes centros de transporte y logística, sobre los que este PTP desarrolla proyectos con el objetivo de mejorar su capacidad y potenciarlos como nodos estratégicos a nivel comarcal, autonómico, estatal y europeo.

Respecto al transporte de personas, el Área Funcional cuenta con dos entornos totalmente distintos: el urbano, en el que se pretende reforzar un modelo urbano compacto; y el rural, que a través de la revitalización socioeconómica de determinados asentamientos busca la mejora de servicios a la población. En éste caso, uno de los principales retos a desarrollar por parte del PTP es el "*de invertir la pirámide de la movilidad, para aumentar las interrelaciones entre las diferentes comarcas, yendo más allá de la macrocefalia de Vitoria-Gasteiz en las relaciones funcionales. Se trata de sustituir parte de las relaciones jerárquicas de dependencia por relaciones vascularizantes de intercambio y cooperación en el marco del territorio rural*".

En cuanto a las estrategias del documento, se consideran coherentes con el Plan Director de Transporte Sostenible al cumplir con los objetivos marcados en éste:

1. Fomenta un ecosistema que contribuya a invertir la pirámide de la movilidad mediante el fomento de la intermodalidad y el aumento de la cuota modal de modos de transportes no motorizados. En este sentido, se alinea con políticas y planes de promoción e impulso de los modos de transporte no motorizados y de transporte público que contribuyan a transformar el sistema de movilidad actual, priorizando las actuaciones vinculadas al fomento de modos de transporte sostenible, tales como: el desarrollo e incorporación de itinerarios ciclistas y peatonales, promoción del transporte público, reducción de la movilidad asociada al vehículo privado, desarrollo de plataformas reservadas para sistemas de transporte público, desarrollo de nodos intermodales en las actuales paradas y estaciones de transporte público, interrelación territorial con otros PTP y con territorios vecinos (Treviño, Miranda de Ebro, Alsasua),... Impulsa un nuevo equilibrio de los modos de transporte
2. Refuerza el modelo urbano compacto, complejo en su organización, eficiente metabólicamente y cohesionado socialmente, abandonando el modelo expansivo vigente y apostando por la regeneración urbana, la competitividad territorial de territorios de carácter rural, y la apuesta por el transporte colectivo eficaz. Impulsa una planificación integrada de los usos del suelo y la movilidad bajo criterios de sostenibilidad económica, medioambiental y social, promoviendo una mejor calidad de vida.
3. Propone la creación de nodos intermodales en las principales paradas del transporte público existentes que conecten los sistemas de transporte público colectivo (autobús y ferrocarril) con el transporte a la demanda y con modos no motorizados para la aproximación de usuarios al transporte colectivo, generando una malla de movilidad intermodal, de acuerdo a una jerarquización definida en el PTP (núcleos de cabecera, subcabecera o núcleos articuladores). Identifica las estaciones y nodos prioritarios donde intervenir.



4. Potencia la configuración de nodos intermodales que permitan desarrollar una red de movilidad eléctrica (ciclista eléctrica, patinetes, etc.) que complemente a las redes actuales de autobús y ferrocarril. De este modo se podrá brindar una alternativa reforzada de transporte público que favorezca su uso en combinación con otras formas de movilidad blanda respecto al automóvil. Gestiona la demanda de movilidad con alternativas de transporte sostenible.
5. Propone ampliar la estructura de itinerarios ciclistas creando una malla ciclista de aproximación, y su articulación con el resto de modos (autobús y ferrocarril), priorizando las actuaciones según la población y la posibilidad de conexión a nodos de transporte o áreas de actividad. Por lo tanto, facilita la movilidad no motorizada de personas, especialmente en áreas rurales, en sus recorridos cotidianos entre núcleos urbanos, hacia las cabeceras comarcales o hacia nodos intermodales. Para ello se utilizarán los itinerarios verdes, recorridos singulares, o la reconversión de las redes locales que ahora son de uso exclusivo para tráfico de vehículos. Asimismo, el PTP prevé la implementación de arbolado y vegetación en éstas vías para conseguir itinerarios de mayor calidad (sombra en verano, protección del viento, mejora sensorial, etc.). También se estudian iniciativas para la recuperación del antiguo ferrocarril vasco-navarro con esta finalidad. Apoya la liberación de espacios urbanos en las ciudades del tráfico rodado, reservándolos para el uso peatonal, la bicicleta y los servicios públicos de transporte.
6. Configura el ferrocarril como un elemento esencial de vertebración del transporte interurbano, para lo cual el PTP propone la articulación de un sistema integrado entre el ferrocarril y el resto de los modos que permita fomentar la intermodalidad. Se refuerzan las conexiones intermodales de las actuales redes (con Burgos, Pamplona Miranda de Ebro, Bilbao) y se estudia el potencial de implantación de nuevas paradas; se garantiza la intermodalidad con el tranvía en Vitoria-Gasteiz; y se completa la ejecución de la Y vasca, la futura estación de Vitoria-Gasteiz y se estudia la conexión por Alsasua con Pamplona y Burgos-Vitoria.
7. Impulsa la mejora y densificación del entorno de las estaciones de ferrocarril, propiciando la configuración de itinerarios peatonales seguros y atractivos, para facilitar el acceso peatonal o por medio de carriles bici desde las poblaciones cercanas (Iruña de la Oca; Alegría- Dulantzi, Elburgo, etc.) y su integración en el eje del centro de la ciudad, la universidad, las estaciones de tren y de autobuses, y el aeropuerto. Promueve una mejora de la accesibilidad.
8. Impulsa la implantación de una red telemática eficaz para trabajar hacia el cambio radical de patrones tradicionales de movilidad y lograr un sistema que reduzca el consumo de combustibles fósiles y conseguir un descenso de las emisiones de CO2 a la atmósfera. Favorece un Sistema de información de transporte mediante el que se pueda obtener información actualizada.
9. Atiende a la demanda de mayores tamaños de parcelas que permitan la ampliación del Parque Tecnológico de Álava en Miñano, del polígono de Gojaín en Legutio y los desarrollos previstos en el entorno del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. Todo ello generará y trasladará mayores tráfico de mercancías hacia la nueva plataforma logística intermodal de Vitoria- Gasteiz, cabecera del sistema de intermodalidad entre transporte de carretera y ferrocarril, contribuyendo a reducir la densidad de tráfico y las emisiones por tráfico de mercancías en gran parte del trayecto de la A1. Apoya la competitividad del transporte de Euskadi, fomentando el desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable.
10. Ajusta las nuevas demandas de transporte y logística de forma adecuada y flexible, sin tener que recurrir a nuevos modelos de generación de oferta masiva de suelos para nuevas actividades, aprovechando y reciclando espacios o generando nuevas ofertas de gestión colaborativa. Mejora y amplía los nodos y centros logísticos para racionalizar el transporte por carretera aprovechando las posibilidades de transporte multimodal. Optimiza el aprovechamiento de las infraestructuras logísticas intermodales existentes, mejorando su operatividad, capacidad y rentabilidad.



11. Propone actuaciones bajo criterios de viabilidad económica y autosuficiencia financiera en el aeropuerto y en los centros logísticos del Área Funcional que ya están funcionando o en los que están proyectados, utilizando en algunos casos ayudas para proyectos de interés estratégico que permiten una viabilidad económica y autosuficiencia financiera (iniciativa MERCANCIAS 30 del Ministerio de Transportes o el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia).
12. Potencia la posición estratégica de Euskadi en Europa en materia de logística de mercancías, consolidando y potenciando el desarrollo del ámbito de la plataforma logística intermodal de Vitoria-Gasteiz, en Jándiz, como un nodo estratégico en el corredor atlántico europeo, actuación especialmente relevante ya que se integrará dentro de la red de Terminales Intermodales que ADIF tiene consideradas en el territorio nacional. Potencia la plataforma logística de Arasur gracias a su emplazamiento estratégico en la confluencia de varios itinerarios de mercancías viarios y ferroviarios (líneas de acceso a Bilbao y a su Puerto, líneas de conexión a Irún – París y el corredor del Valle del Ebro). La alta velocidad contribuirá a reforzar dichos flujos ferroviarios, ofreciendo una posibilidad de abrir distintas oportunidades que permitan racionalizar el transporte por carretera, y así conseguir reducir los impactos de este modo de transporte en el territorio. En materia de logística aeroportuaria, potencia el desarrollo de las operaciones de carga en el aeropuerto de Vitoria- Gasteiz con el fin de dar respuesta a las necesidades y oportunidades planteadas por los operadores, y siga siendo un elemento diferencial de competitividad para las empresas de su área de influencia.
13. El Área funcional plantea una de las ofertas de multimodalidad más completas entre los nodos estratégicos de la península ibérica, integrada en el eje atlántico, y con el potencial de desarrollo del modo aéreo.
14. Articula instrumentos de carácter económico, técnico, normativo, y organizativo necesarios en las que están involucradas las administraciones locales, comarcales, autonómicas, estatales y europeas.

A la vista del contenido de la “Revisión del Plan Territorial Parcial del área funcional de Álava Central”, se puede concluir que tanto los objetivos y determinaciones recogidos en el Plan relacionados con la movilidad del Área Funcional, así como la búsqueda de la sostenibilidad en la integración y coordinación de todas las actuaciones derivadas de la misma, son positivos y necesarios.

La Secretaría Técnica de la Autoridad del Transporte de Euskadi propone informar favorablemente a la “Revisión del Plan Territorial Parcial del área funcional de Álava Central”.

SECRETARIO TÉCNICO
IDAZKARI TEKNIKO

Fdo: Ivan Pedreira Lanchas Sin.

Vº Bº PRESIDENTE
PRESIDENTEAREN ONIRITZIA

Fdo.: IGNACIO MARÍA ARRIOLA LÓPEZ Sin.