

Con respecto al Suelo Urbanizable Delimitado se modifican las áreas de Margudgued, Troteras, Javierre..y se señala que debe calcularse el aprovechamiento medio.

Con respecto al Suelo Urbanizable No Delimitado, se suspende en todo el núcleo de Boltaña por no haber sido informado por la Confederación Hidrográfica del Ebro, ajustando además la edificabilidad a 0,45 m²/m² frente a los 0,60 m²/m² pretendidos por el Ayuntamiento, lo cual supone 30 viviendas por hectárea, frente a la 60 planteadas. Es decir, un serio recorte.

Con respecto a los núcleos de la localidad, se hacen puntualizaciones y suspensión del PGOU en Sieste y Ascaso, modificaciones en Campodarbe, un Plan Especial de Protección y Rehabilitación para Morillo de Sampietro. Y tanto para los núcleos citados como para el resto (Matidero, Pueyo de Morcat, Silves Alto, Casas de Aguilar...) se suspende todo el Suelo clasificado como Suelo Urbanizable No Delimitado. Así, el único desarrollo posible será rehabilitar lo existente, y fuera de ello, alguna construcción en "Área de Borde" con una edificabilidad máxima 0,2 m²/m². Es decir, se paraliza toda la "mega-clasificación" de suelo urbanizable contenida en el PGOU para los núcleos de Boltaña.

Con respecto al Suelo No Urbanizable, se le solicita al Ayuntamiento que grafíe los espacios protegidos (LICs, Zepas, ...) en un solo plano con detalle, ante la confusión creada por su contenido actual, para mayor garantía legal de aplicación de la normativa.

En esta clasificación de Suelo No Urbanizable se incluyen también el resto de los núcleos, no citados anteriormente, con la consiguiente protección legal.

Como cuestiones generales en todos los casos, se deberán señalar los Sistemas Generales, y grafiar el Sistema General de Infraestructuras básicas, como agua y saneamiento, así como el resto de los equipamientos. Es decir que el PGOU, tal y como alegó Habitantes del Pirineo, contemplaba un desarrollo urbanístico inmenso sin prever de dónde se iba a sacar el agua, y donde se iban a verter todos los residuos generados.

La lectura del acuerdo hace que nos felicitemos continuamente, pues nos da la razón con algunos aspectos que demuestran que el trámite administrativo fue deficiente, como son:

No se ha aportado certificación del resultado de la Exposición al Público.

La documentación expuesta al público y aprobada inicialmente el 24.10.2003, no se encuentra diligenciada posteriormente con la fecha de aprobación provisional.

Algunas de las partes del Acuerdo de la Comisión Provincial son también llamativas, como la suspensión de una zona de suelo urbano por carecer de acceso, o la prohibición de teja negra en el Casco antiguo.

De todas nuestra alegaciones, sólo una, en la cual se solicitaba el estudio con detalle del desarrollo del sector primario, de la agricultura y ganadería, con estudio de las zonas dedicadas a estas actividades y su protección, no aparece, lamentablemente, en el Acuerdo de la Comisión. Pese a lo cual, por el beneficio indirecto a estas actividades que supone todo lo anteriormente descrito, creemos que el esfuerzo realizado por esta Asociación y por quienes la han apoyado, ha dado sus frutos.

Para cualquiera que tenga interés rogamos, que lea atentamente el Acuerdo de la Comisión y nuestras alegaciones. También sería conveniente, que los vecinos de Boltaña y del Pirineo, tuviesen acceso a este acuerdo.

Por nuestra parte, hemos ofrecido muchas veces la posibilidad de sentarnos a hablar con tranquilidad, sobre el modelo de desarrollo, el futuro del Pirineo y las formas de participación ciudadana. Esta oferta de trabajo continúa en pie.

Este Acuerdo de la Comisión Provincial debe de llamar a la reflexión ante su contenido, y seguramente lo más sensato sería estudiarlo de nuevo, sin prisas. Y quizá que los responsables municipales se plantearan empezar de nuevo el planeamiento, dado el fracaso que suponen las suspensiones y modificaciones, del 80 % del Plan que se han aprobado. Y que sea tomado como ejemplo en otras localidades del Pirineo que preparan su Plan General con errores de partida similares.

Boltaña, ya tiene PGOU, pero su aplicación es muy complicada, por lo que no cabe felicitar a nadie.

Mario Cosculluela Salinas
Presidente de la Asociación Habitantes del Pirineo

@@

“ConBici”

23 de marzo de 2005

Los trenes TRD 594 carecen de espacio para transportar bicicletas además de que Renfe lo tiene expresamente prohibido

Los responsables de Renfe llevan ya varios años amenazando con sustituir los actuales por nuevos trenes regionales en la línea Valencia-Teruel-Zaragoza. En realidad no son nuevos, son los que sobran de Galicia y que en su momento fueron el blanco de las protestas de los usuarios/as de la bici y el tren en España. Estos trenes (los TRD 594) tienen menos plazas y carecen totalmente de espacio para transportar bicicletas además de que está expresamente prohibido. O sea que si por un lado (desde el año 1994) los bicitrener@s nos hemos dedicado a reivindicar la puesta a punto de la vía verde de Ojos Negros a Sagunto, no solo para el uso cicloturístico sino como una manera de reflotar el uso de la línea férrea a Zaragoza (totalmente abandonada por la administración) por otro, los de Renfe no se les ocurre otra cosa que cambiamos los trenes y echarnos literalmente del tren. Por supuesto que desde hace tiempo que llevamos haciéndoles ver que eso seria un grave error, pero por lo visto la amenaza se va a hacer efectiva (sino se ha hecho ya) en pocos días. Por lo tanto es imprescindible una reacción rápida de todos y todas los usuarios de la línea y de la vía verde de Ojos Negros.

Es importante que les hagáis llegar cartas de protesta o suscribir estas que adjuntamos como modelo.

Director Gerente de la UN de Regionales

Nos dirigimos a usted no sólo como clientes sino como ciudadanos que llevamos muchos años preocupándonos por el fomento del ferrocarril en nuestro país. Como parte de ese fomento, creemos que la combinación de un medio de transporte privado como es la bici y otro público como el ferrocarril puede (y de hecho lo está haciendo poco a poco) aumentar los viajeros del tren e incluso trasvasar viajeros desde el automóvil al ferrocarril.

Desde 1994 venimos preocupándonos por evitar que la línea férrea Valencia-Teruel-Zaragoza (entre otras) pase a engrosar una de aquellas que acabaron cerrándose en 1984. Antes de ahora, en que el tren va poco a poco recobrando prestigio social y político, la línea tenía según nuestro punto de vista una posible tabla de salvación en el fomento de la “vía verde” de Ojos Negros-Sagunto pues es un indudable polo de atracción turístico que ya está siendo capaz de cambiar de sentido el flujo decreciente de viajeros. No es la panacea, pero de hecho la inauguración en el recorrido correspondiente a la Comunidad Valenciana de esta vía verde de 180 km. está sobrepasando las expectativas de las administraciones promotoras y creemos que ocurrirá lo mismo en la línea Játiva-Alcoy que da servicio a tres “vías verdes” en proyecto. Nos satisface ver que por fin el Ministerio de Fomento y Renfe empiezan a preocuparse por esta línea y vemos que se va a invertir en su mejora, tanto en el trazado entre Teruel y Zaragoza (adaptación a velocidad alta) como en el tramo Teruel-Sagunto (implantación de CTC y mejora de vías). Pero no todo parecen ser buenas noticias ya que vemos con preocupación la decisión de Regionales Renfe de explotar esta línea con los TRD serie 594 pues estos trenes son excluyentes de los viajeros portadores de bicicleta. Suponemos y nos gustaría que nos lo confirmase usted, que los datos sobre el uso de la línea por cicloexcursionistas y el sentido común (es absurdo que Renfe no de acceso a los usuarios de una vía verde que ha costado mucho dinero público invertido desde la Generalitat y en la que se supone participa a través de la Fundación de Ferrocarriles Españoles) compatibilizarán los servicios regional exprés que creemos harán los TRD con otro tipo de servicios regionales básicos hechos con el material que actualmente presta servicio en este corredor (automotores de la serie 592, 592-200 y TL 596). Aunque el material que presta servicio nos parece a grandes rasgos el adecuado para el transporte regional de viajeros portadores de bicicletas, en el caso de la línea Valencia-Teruel-Zaragoza creemos que está quedando por debajo de los niveles mínimos de capacidad, seguridad y accesibilidad: Hemos constatado que en ocasiones confluyen en algunos trenes, viajeros con autorización de grupo y otros que viajan por libre, llegando a sumarse del orden de entre un cuarto y medio centenar de bicis por tren, convirtiéndose en muchas ocasiones en una mayoría respecto al resto de viajeros no portadores de bicicleta y dificultando las labores de los interventores en ruta.

En vista de lo expuesto creemos que los gestores de Regionales Renfe deberían tener en cuenta los siguientes aspectos:

A grandes rasgos y como política general

1) Debido a las carencias y especialización de Grandes Líneas, Regionales Renfe es la operadora de viajeros dentro de Renfe que debería tener dentro de sus estrategias de gestión la captación de casi todo el tráfico de larga distancia de los viajeros portadores de bicicleta en nuestro país.

2) Todos los trenes pertenecientes a Regionales Renfe incluyendo los de alta velocidad deberían tener espacio para transportar bicicletas. Seis bicicletas como mínimo en los de alta velocidad y servicios regional exprés en líneas no electrificadas (TRD 594 y TRD 598) y veinte en los que prestan servicios regionales básicos.

3) El diseño de los futuros trenes debería tener en cuenta la dificultad de accesibilidad de los viajeros con movilidad reducida y los portadores de bicicletas y otro tipo de equipajes con ruedas (carros de niño, carros de la compra, maletas con ruedas)

En el caso que nos ocupa

1) Además de crear un servicio exprés, Renfe debe mantener los servicios regionales actuales mejorándolos con nuestra ayuda (como por ejemplo la implantación tras nuestra petición de la parada en Barracas los fines de semana)

2) Hasta que Regionales invierta en trenes adecuados para prestar servicios regionales básicos (los de piso bajo y área portabicicletas que en un futuro deberían a nuestro entender sustituir a los 592), se deberían adaptar en el TCR de Valladolid los furgones de los automotores 592 y 592-200 que prestan servicio en la línea Valencia-Teruel-Zaragoza. Nos parece lamentable que en la readaptación de los 592-200 no sólo no se pusiesen ganchos en sus furgones para colocar bicicletas en posición vertical (lo que aumenta la capacidad de los mismos) sino que además se haya disminuido su capacidad de transporte al haber sido invadidos por armarios y otros objetos.

Consejero de transportes del Gobierno de Aragón

Me dirijo a usted para expresarle mi desconcierto ante la sustitución de los trenes que cubrían el trayecto Valencia-Teruel-Zaragoza por otros, que si bien son más rápidos carecen de espacio para transportar bicicletas como equipaje de mano. Es verdad que no es muy habitual transportar bicicletas entre Valencia y Zaragoza aunque lo hayamos hecho en diversas ocasiones (para ir a Canfranc, al camino de Santiago u otros destinos mediante trasbordo en Zaragoza). Sin embargo le aseguro que es muy habitual para acceder a las distintas estaciones que jalonan la vía verde de Ojos Negros-Sagunto hasta el punto que muchos trenes llevan los fines de semana o en verano más viajeros con bici que sin ellas.

Usted debe saber que la Generalitat valenciana invirtió en acondicionar el tramo de vía verde que discurre por su comunidad autónoma y que distintos ayuntamientos y asociaciones ciudadanas turolenses se están esforzando en continuar con la labor iniciada en Valencia. Creo que no es muy lógico que su gobierno que está subvencionando la línea, quiera tirar por tierra toda esta labor que desde hace tiempo intenta potenciar el turismo en comarcas deprimidas como las que atraviesa la vía verde y que desde hace unos años hizo aumentar el uso de un tren que tenía serios problemas de supervivencia. Es lógico que su gobierno quiera aumentar la rentabilidad de la línea con nuevas unidades de tren más rápidas y más eficientes energéticamente, pero ello no tiene porque suponer la pérdida y exclusión de un sector de la ciudadanía que aunque minoritario (no tanto precisamente en el caso que nos ocupa) tiene derecho a viajar como los demás, y si me permite decirlo, al prescindir del automóvil en sus desplazamientos cotidianos o de ocio contribuye a ayudar al gobierno español a cumplir con los acuerdos sobre cambio climático de Kioto. Tal vez Renfe no les informó adecuadamente sobre las prestaciones de estos trenes (que discriminan a una serie de ciudadanos) lo cual bajo el espíritu de diálogo del gobierno Zapatero no se entiende, ya que desde hace por lo menos dos años los responsables de Renfe estaban al tanto de lo que para los usuarios de la bici y el tren eso suponía. De hecho Renfe ha accedido a parte de las demandas de los colectivos de usuarios de la bici y el tren de España y los nuevos trenes que van a sustituir en Galicia a los que Renfe quiere poner en las líneas aragonesas con el beneplácito del gobierno aragonés, tendrán un espacio (tal vez algo escaso todavía para líneas como las que dan servicio a una vía verde) destinado a transportar bicicletas. ¿Por qué en Galicia si y en Aragón no? Los usuarios de esta línea ya hemos manifestado en varias ocasiones a Renfe que el flujo de portadores de bicicletas es tal, que era necesaria una remodelación de las actuales unidades y la respuesta que nos encontramos es que no sólo no se va a hacer, sino que las sustituyen por unas donde se nos prohíbe expresamente subir. Ante esta situación discriminatoria, me dirijo a usted como representante de un gobierno que se dice progresista con la esperanza de que el desaguisado no llegue a buen puerto.