

## 11. IMPLICACIONES URBANÍSTICAS

Este capítulo de Implicaciones Urbanísticas busca detectar y definir las afecciones urbanísticas que pueden tener sobre el suelo las actuaciones que se plantean en el Plan de Carreteras.

Para prever las posibles afecciones que se produzcan, se analizará la incidencia de las actuaciones planteadas respecto de los tres niveles de Planeamiento existentes en el País Vasco: las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco (DOT), los Planes Territoriales Parciales (PTP) y la Normativa Municipal.

La ordenación del territorio de la CAPV es un conjunto de actuaciones de las Administraciones Públicas que busca el uso racional del suelo y los recursos así como el establecimiento de infraestructuras adecuadas a las necesidades de la población. De acuerdo a la Ley 4/1990 de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, los instrumentos legales que se establecen para alcanzar los objetivos señalados sobre ordenación del territorio, son las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco (DOT), los Planes Territoriales Parciales (PTP) y los Planes Territoriales Sectoriales (PTS). Adicionalmente, se ha añadido un análisis de los denominados Programas Territoriales, actuaciones que lleva a cabo el Gobierno Vasco en diversos ámbitos espaciales o sectoriales.

El suelo, como elemento soporte, también es objeto de las actuaciones y planteamientos locales, establecida su regulación, definición y uso en las normativas municipales.

En un primer apartado se analizan las implicaciones generales y específicas que se derivan de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT). Las de carácter general se refieren más a objetivos y recomendaciones de gestión de obras, mientras que las segundas, de carácter más específico y relacionadas en su Capítulo 13, definen los diferentes viarios preferentes de la CAPV y que articulan la estructura de la red de carreteras.

Los Planes Territoriales Sectoriales (PTS), siguiendo las pautas marcadas por las DOT, establecen una serie de orientaciones en diversos ámbitos de actividad cuyas ejecuciones y propuestas pueden tener implicaciones directas sobre el planeamiento municipal. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que no todos estos PTS están definitivamente aprobados, habiendo algunos de ellos que sí lo están mientras que otros se encuentran en fases previas e incluso, en algún caso, están siendo contestados ya que las operaciones que proponen interfieren directamente con las propuestas por otros que ya están aprobados definitivamente.

Los Planes Territoriales Parciales (PTP) recogen todas las consideraciones emanadas de los anteriores y, en el correspondiente Capítulo, se han pormenorizado las actuaciones previstas que se consideran con

implicaciones en los planeamientos y usos del suelo. Se han considerado y detallado actuaciones de infraestructuras de carretera y ferrocarril, vivienda, espacios industriales, parques empresariales, zonas logísticas, áreas productivas, renovaciones y recuperaciones territoriales, actuaciones en cauces, etc. para cada una de las Áreas Funcionales.

Las orientaciones y propuestas emanadas de los Programas Territoriales se han detallado indicando las actuaciones realizadas y las orientaciones de dichos programas, aunque numerosas de ellas han sido ya contempladas en los correspondientes PTP anteriormente analizados.

Finalmente, se ha considerado el planeamiento municipal de todos los municipios de la CAPV en una ficha individualizada analizando, en primer lugar, la normativa de calificación de suelo existente en la zona de estudio para, posteriormente, detallar el estado de planeamiento de cada uno de ellos municipios, actualizado a 30 de diciembre de 2004, de acuerdo a los últimos datos extraídos del Udalplan 2005. Se incluyen las afecciones provenientes de otros PTS así como las calificaciones de suelo surgidas por la aplicación de normativas diferentes, principalmente de carácter ambiental.

### 11.1. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (DOT) DEL PAÍS VASCO

Las DOT, como normativa básica instrumental de la CAPV en la ordenación del territorio, definen criterios de actuación, áreas a proteger, espacios que deben ser objeto de ordenación, usos de suelo, necesidades espaciales y de población, etc. Además de esos criterios, las DOT incluyen mandatos operativos que deben cumplirse por los Planes Territoriales Parciales (PTP), referidos principalmente a la oferta de suelo para vivienda (de primera o segunda residencia) por cada municipio, la compatibilización de planeamientos municipales y el establecimiento de criterios selectivos de crecimiento. En todo caso, además de estos mandatos o imposiciones (Determinaciones Vinculantes definidas en el Capítulo 8 de las DOT)), existen también orientaciones, criterios, referencias, sugerencias, etc. de menor grado de vinculación.

Las Determinaciones Vinculantes de las DOT se refieren esencialmente a:

- √ Ordenación de espacios colindantes a embalses, ríos y arroyos, sean no urbanizables, urbanizables o urbanos.
- √ Delimitación por el planeamiento municipal de zonas utilizadas en actividades extractivas.
- √ Prohibición de construcción de vivienda unifamiliar aislada, salvo cuando están vinculadas explotaciones agropecuarias.
- √ Regulación de las Categorías de Ordenación del Medio Físico de Especial Protección y Protección de las Aguas Superficiales.

Directamente relacionadas con las actividades y propuestas emanadas de este Plan, las DOT establecen una serie de Directrices, tanto de carácter general (o relativas al control de actividades en infraestructuras) como particular (o específicas para carreteras).

### 11.1.1 Directrices Generales

Se establecen una serie de Directrices Generales sobre diversos aspectos como las infraestructuras del territorio, el control de las actividades en infraestructuras, etc.

Respecto al propio sistema de infraestructuras, referido a carreteras, las DOT (Cap. 13.4.8) piden una integración cuidada en los tejidos urbanos, para evitar rupturas o discontinuidades traumáticas para la escena y para la funcionalidad de la ciudad. Asimismo, en ambientes específicamente urbanos, debe predominar el carácter de vía urbana sobre el de carretera. Cuando se deba dar continuidad a la infraestructura viaria respetando sus condiciones geométricas, se recurrirá a soluciones de circunvalación o de otro tipo, compatibles con el mantenimiento del carácter de la ciudad. En el diseño de las circunvalaciones deberá considerarse prioritariamente el impacto urbanístico sobre los núcleos de población.

Las DOT plantean, para el control de las actividades en infraestructuras, la necesidad de establecer alternativas de localización y diseño de las infraestructuras en base a un estudio previo o paralelo de la capacidad de acogida del territorio (Cap. 8.5.3.A). En este espacio deberán considerarse los elementos ambientales a conservar (ecológicos, productivos, paisajísticos y patrimoniales), los usos y aprovechamientos del suelo, los condicionantes naturales frente a la localización y funcionamiento de la infraestructura y, además, adoptarse medidas que permitan mantener la conexión entre corredores ecológicos, permeabilizando la infraestructura. Las nuevas infraestructuras sólo se localizarán en suelo rústico donde no las prohíban las Directrices Particulares.

### 11.1.2 Directrices particulares para carreteras. (Cap. 13.5)

Las DOT (Cap. 13.5) plantean la necesidad de redactar un nuevo Plan de Carreteras par la totalidad de la CAPV y para cada uno de los Territorios Históricos. La elaboración del Plan General de Carreteras del País Vasco y de sus sucesivas revisiones se llevará a cabo por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y las de los distintos Planes de Carreteras de los Territorios Históricos estarán elaboradas por sus respectivas Diputaciones Forales. Estos Planes y revisiones, a efectos de inserción territorial de la política sectorial en materia de carreteras, tendrán carácter de Planes Territoriales Sectoriales. Las DOT señalan una serie de conexiones que configurarán el modelo territorial que se propone.

#### √ Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales

- País Vasco con Burgos / Madrid por la AP-1.
- Bilbao con Santander / Cornisa Cantábrica por la A-8.

- Bilbao con Logroño / Eje del Ebro por la AP-68.
- Bilbao y Vitoria-Gasteiz con Logroño / Eje del Ebro por la AP-68.
- Vitoria-Gasteiz con Logroño / Eje del Ebro por la AP-68.
- Vitoria-Gasteiz con Pamplona por N-I, N-240 y Autovía.
- Vitoria-Gasteiz con Logroño en el tramo Vitoria-Gasteiz – Peñacerrada – Laguardia - Logroño.
- Donostia-San Sebastián con Pamplona / Eje del Ebro por la Autovía de Navarra.
- Donostia-San Sebastián con Bayona / Burdeos / París por la A-8 y A-64.
- Donostia-San Sebastián con Toulouse - Milán por la A-8 y A-63.

#### √ Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales

- Bilbao con Donostia-San Sebastián por la A-8.
- Bilbao con Vitoria-Gasteiz por la AP-68 y N-622.
- Vitoria-Gasteiz con Donostia-San Sebastián por la nueva Autopista por Valle del Deba (N-240, en Urbina, hasta A-8, en Maltzaga) y N-I por Alsasua.

#### √ Interconexiones de las Áreas Funcionales

Se plantea la creación de nuevos itinerarios y la consolidación de otros ya existentes.

- Consolidación de itinerarios.
  - Durango – Beasain: une las poblaciones de Durango, Elorrio, Mondragón, Bergara, Zumarraga - Urretxu y Beasain-Ordizia - Lazkao.
  - Plentzia - Elgoibar: une los municipios de Plentzia, Mungia, Gernika, Markina y Elgoibar. Incluye las Conexiones Básicas Adicionales siguientes:
    - Plentzia con Getxo.
    - Mungia con Getxo, Derio, Bermeo y Bakio.
    - Gernika - Amorebieta.
    - Markina con Lekeitio, Ondarroa, Durango y Eibar - Ermua.
    - Eibar con Markina por Arrate, tras acondicionar tramo Eibar - Ermua y Puerto de Trabakua.
  - Azpeitia - Azkoitia con Elgoibar, Zarautz y Zumarraga.
  - Tolosa con Autovía de Navarra a través de Berastegi.

- Igorre con el Corredor Bilbao – Donostia-San Sebastián a través de la N-240 y N-634.
- Igorre con el Corredor Vitoria-Gasteiz - Donostia-San Sebastián a través de la N-240 y N-634.
- Llodio con Miranda de Ebro, uniendo Llodio, Amurrio, Orduña, Espejo y Miranda de Ebro.
- Miranda de Ebro con Laguardia: une los núcleos de Miranda del Ebro, Labastida y Laguardia. Estos dos itinerarios anteriores incluyen las Conexiones Básicas Adicionales siguientes:

Llodio con el Valle del Kadagua, por Orondo.

Amurrio con Balmaseda, a través de Ayala y Artziniega.

Amurrio con Vitoria-Gasteiz, por la A-624.

Espejo con Vitoria-Gasteiz, a través de Salinas de Añana.

Miranda de Ebro con Kanpezo por Zambrana, Peñacerrada, Lagrán y Bernedo.

Laguardia con Logroño.

Laguardia con Kanpezo.

- Creación de corredores y ejes y de nuevas conexiones:

- Kanpezo con Vitoria-Gasteiz a través del Puerto de Azatzeta.
- Kanpezo con Salvatierra por Arraia – Maeztu.
- Bilbao con Balmaseda - Zalla, siendo sus conexiones básicas adicionales:

Balmaseda con Muskiz.

Balmaseda con Cantabria.

Balmaseda con Vitoria-Gasteiz a través de Amurrio.

Eje Andoain – Hernani – Oiartzun – Irun.

#### √ **Recorridos costeros y de interés paisajístico**

Aun prevaleciendo su funcionalidad vial y de conexión, son tramos donde se primará la calidad ambiental, miradores y los servicios de apoyo y equipamiento de carácter lúdico recreativo, Las actuaciones tenderán al acondicionamiento específico de diversos tramos, esencialmente costeros:

- Azpeitia - Azkoitia con Tolosa, en un entorno de elevado interés naturalístico.
- Deba – Mutriku – Ondarroa – Lekeitio – Ispaster – Ea – Ibarrangelua - Playas de Laga y Laida hasta Arteaga.

- Desde el oeste de la Ría de Mundaka - Gernika, seguirá por Gernika, Bermeo, Bakio, hasta Gorliz - Plentzia, donde enlaza con el corredor Getxo - Plentzia.
- N-634 entre los núcleos de Deba, Zumaia, Getaria, Zarautz y Mutriku.

Además de todo ello, las DOT establecen actuaciones específicas para los PTP y los PTS de carreteras como en el caso del PTP del Bilbao Metropolitano (conectando las dos márgenes y las nuevas áreas de desarrollo y oportunidad del borde de la Ría) o del PTP de Donostia-San Sebastián (donde se llevarán a cabo circunvalaciones que separen los tráficos de paso y de agitación). Finalmente las DOT consideran que los correspondientes PTP propondrán actuaciones que garanticen un adecuado acceso por carretera a aeropuertos, puertos y otros espacios generadores de tráfico.

Las Normas de Aplicación de las DOT (Capítulo 22) establecen en su Apartado 9 que todos los Planes Territoriales Parciales y los Planes Territoriales Sectoriales contendrán, además de su documentación básica, un documento complementario de afecciones para cada uno de los municipios implicados.

## **11.2. LOS PLANES TERRITORIALES SECTORIALES (PTS) EN URBANISMO**

El Gobierno Vasco ha promovido, a través de sus diversos Departamentos, los PTS que buscan desarrollar las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT).

Los PTS actualmente aprobados o en tramitación se refieren a aspectos ambientales o conservacionistas (Márgenes de ríos y arroyos, Zonas Húmedas, Litoral, Agroforestal), energéticos (Energía Eólica), patrimoniales (Patrimonio Cultural), dotacionales (Creación pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos comerciales, Suelo para la Promoción Pública de Viviendas) o infraestructurales (Red Intermodal y Logística del Transporte, Red Ferroviaria en la CAPV y Carreteras de los tres Territorios Históricos).

En la siguiente relación se ha considerado el contenido de los PTS sin tener en cuenta la etapa de tramitación en que se encuentran.

### **11.2.1 Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Márgenes de Ríos y Arroyos de la CAPV**

Este PTS es el fruto de la coordinación entre diversos organismos de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente, Obras Públicas, Transportes y Urbanismo del Gobierno Vasco y de las tres Diputaciones Forales. Está definitivamente aprobado por los decretos 415/1998, de 22 de diciembre y 455/1999, de 28 de diciembre.

Basado en las DOT y teniendo en cuenta la normativa básica de aguas y costas, el Plan establece los mecanismos de ordenación de márgenes, las zonas o franjas de protección de la red hidrográfica fijando el retranqueo obligatorio de la edificación y la necesidad de tener en cuenta estas condiciones en el planeamiento general y urbanístico. Su ámbito de aplicación se circunscribe a la franja de suelo de 100 metros de anchura situada a ambos lados de los cursos de agua de

las cuencas hidrográficas cantábricas vertientes en el territorio de la CAPV, desde el nacimiento hasta la desembocadura, así como las franjas de suelo de 200 m de anchura situadas en el entorno de los embalses.

Una vez efectuado el diagnóstico de la situación actual de los márgenes y establecida su posible evolución el PTS tiene varios objetivos:

- √ La conservación y recuperación de la calidad de las aguas.
- √ El mantenimiento de un caudal mínimo ecológico.
- √ La protección de los cauces de los ríos y arroyos, evitando su ocupación.
- √ La minimización de los daños derivados de inundaciones y de los riesgos naturales.
- √ La conservación de las características de los tramos de cauce de especial interés medioambiental.
- √ La preservación de los elementos del patrimonio cultural.
- √ La integración de los cauces fluviales en las zonas de desarrollo urbano.

El entorno, los aspectos hidráulicos y el urbanismo se consideran como los tres aspectos esenciales a tener en cuenta para alcanzar esos objetivos.

#### √ **El entorno**

Se han identificado cinco tipos de tramos especificándose, para cada uno de ellos, las actuaciones a desarrollar y la normativa de uso y gestión de los mismos.

- **Márgenes en Zonas de Interés Naturalístico Preferente:** incluye los espacios englobados en la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, los Parques Naturales, los Biotopos Protegidos, las Áreas de Interés Naturalístico (procedentes de las DOT) y las áreas pertenecientes a la Red Natura 2000.
- **Márgenes con Vegetación Bien Conservada:** esencialmente en entornos de Aliseda cantábrica bien conservada, bosque de ribera con dominancia de especies exóticas y zonas húmedas de las rías.
- **Márgenes en Zonas con Riesgo de Erosión y deslizamientos:** es un condicionante impuesto por la DOT, en el que se incluyen las zonas de erosión activa, las de deslizamientos superficiales y las de inestabilidad de laderas.
- **Márgenes con Necesidad de Recuperación:** son espacios en que predominan escombreras, vertederos, excavaciones, rellenos, obras de encauzamiento, etc.

- **Vulnerabilidad de Acuíferos:** condicionante superpuesto de las DOT, establece las zonas de vulnerabilidad Muy Alta o Alta según el Mapa de Vulnerabilidad a la Contaminación de los Acuíferos de la CAPV

#### √ **Aspectos hidráulicos**

Para cada uno de los cursos de agua se identifican tramos en función de la superficie y de las características morfológicas de la cuenca afluente en cada punto. Cada una de estas categorías de tramos cuenta con su normativa, usos y gestión.

#### √ **Urbanismo**

Se establecen categorías de tramos en los cursos de agua según el entorno humano por el que discurren. Esta tramificación y las acciones a desarrollar inciden directamente en el planeamiento urbanístico de los términos municipales afectados.

- **Márgenes en Ámbito Rural:** corresponden a las márgenes sin desarrollos urbanísticos que no se encuentran ocupadas por infraestructuras de comunicaciones interurbanas. Suelen situarse en suelo clasificado como No Urbanizable en el planeamiento urbanístico.
- **Márgenes ocupadas por Infraestructuras de Comunicaciones Interurbanas:** localizadas en el perímetro exterior de las zonas de desarrollo urbano, están ocupadas por redes de infraestructuras de comunicaciones interurbanas: autopistas, autovías, carreteras de la red general y líneas ferroviarias.
- **Márgenes en Ámbitos Desarrollados:** se localizan en ámbitos urbanos consolidados o semiconsolidados.
- **Márgenes con Potencial de Nuevos Desarrollos Urbanísticos:** se localizan en suelos urbanizables o urbanos.

Se identifican y definen estos aspectos en las tres grandes vertientes hidrológicas de la CAPV (Cantábrica vizcaína, Cantábrica guipuzcoana y Mediterránea), caracterizándose las cuencas que componen cada una de ellas: extensión, usos de suelo, estructura, áreas y problemas detectados, espacios protegidos, vegetación presente en sus márgenes, nivel hidráulico y planeamiento vigente en los municipios que atraviesan.

El PTS establece una normativa general y una normativa específica de aplicación. La normativa de aplicación general se refiere a cauces, embalses, captaciones de agua, infraestructuras próximas o protección de elementos culturales. Por su parte, la normativa específica regula los usos y actividades y el retranqueo desde los bordes.

### 11.2.2 Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas

Este PTS, definitivamente aprobado por el Consejo de Gobierno de 27 de julio de 2004, se enmarca en la política general de desarrollo sostenible territorial y de conservación de la naturaleza del Gobierno Vasco que busca proteger y mantener la diversidad biológica mediante el desarrollo de instrumentos como las DOT, los PTP, los PTS, el planeamiento general, etc.

Una vez analizada la actual situación y su problemática, el PTS propone una serie de medidas de protección regulando usos según la capacidad de acogida de cada espacio y plantea una adecuada gestión de los mismos.

El PTS lleva a cabo una distinción básica entre los humedales naturales y los derivados de la acción antrópica y entre los humedales localizados en el litoral y aquellos que se sitúan en el interior. En el País Vasco, los humedales más conocidos y de mayor importancia ornitológica son las Zonas de Marisma Natural de Urdaibai y Txingudi (sin olvidar las Rías del Butrón, Barbadún, Lea, Oria, Urola, Inurritza, Deba y Artibai) y los cuatro Humedales incluidos en la Lista Ramsar, situados en el interior (Lagunas de Laguardia, Colas del embalse de Ullíbarri - Gamboa, Salburua y Salinas de Añana - Lago de Caicedo).

#### √ **Urdaibai**

En la desembocadura del río Oka (Bizkaia), con centro en la ría de Gernika - Mundaka, es una zona de marisma (945 Ha) incluida en la Lista Ramsar y específicamente protegida por la Ley 5/1989 de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai. Además, está declarada como Reserva de la Biosfera, Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA), Refugio de Caza, amén de estar propuesto como LIC para la Red Natura2000. Es una zona tradicional de turismo en que se ha modificado sustancialmente el espacio, desecándose territorios para fines agrícolas y construyéndose un canal para el acceso de barcos hasta Gernika. Una vez abandonada la actividad agraria, se mantienen ciertas actividades primarias (pesca, marisqueo y prados de siega) e industriales (construcción naval). La mayor parte del espacio se destina al uso recreativo de sus arenas, playas y masas de bosque natural de encinas. Con el abandono de la actividad agraria, la marisma ha recuperado el espacio donde se vuelven a asentar gran variedad de especies vegetales singulares adaptadas a las condiciones salinas y de flujo - reflujo de mareas. En sus cercanías se localiza la carretera BI-635 (que llega a Gernika-Lumo y bordea Urdaibai por su margen izquierda) y la BI-3224 que bordea Urdaibai por la margen derecha tras enlazar con la BI-638.

En este ámbito, pueden distinguirse tres espacios botánicos diferentes según la periodicidad y grado de afección de mareas y una zona de terreno ganado al mar:

- Una zona baja que se inunda diariamente, donde se asientan praderas de *Zoostera noltii* y *Spartina marítima* y *Salicornia ramossissima*, *Halimione portulacoides* y *Suaeda marítima*.
- Una zona media de inundación periódica, con agrupaciones de *Puccinellio maritimi* - *Artrocnetum perennis* y de *Limonio (serotini)* - *Juncetum marítima*.
- Una zona alta, de afección esporádica de mareas, ocupada por especies ligadas a aporte de agua dulce como Carrizales y *Scirpo - Phragmitetum*.
- Zona de terrenos ganados al mar, afectada esporádicamente por la mareas y ocupada por prados de siega y cultivos atlánticos.

#### √ **Txingudi**

Es una zona de marisma (127,6 Ha) localizada en las cercanías del río Bidasoa (Gipuzkoa) considerándosele un lugar de concentración de aves migratorias y nidificantes. Incluida en la Lista Ramsar desde 2002, está propuesto como ZEPA y como LIC para la Red Natura 2000. Cuenta con su propio Plan Especial de Protección y Ordenación y en su territorio se localiza el Parque Ecológico de Plaiaundi.

Es una zona de mezcla de aguas dulces y marinas donde se concentran numerosas aves (unas 300 especies de las que 32 están catalogadas en la Directiva Aves) como colimbos (*Gavia sp.*), Espátula (*Platalea leucorodia*), Avetoro (*Botaurus stellaris*), Águila Pescadora (*Pandion haliaetus*) y Carricerín Cejudo (*Acrocephalus paludicola*). También es hábitat predilecto de peces como sábalos, reos o salmones, anfibios como el sapo corredor, o mamíferos como el turón, el desmán o la rata de agua.

Las carreteras de acceso a esta zona y que discurren por sus cercanías son la N-1 desde el sur, la N-10 desde el norte y la Autopista A-64.

#### √ **Lagunas de Laguardia**

Son cuatro humedales, con una extensión de 127,6 Ha, situados en las cerca del núcleo de población de Laguardia (Álava) en un paisaje de viñedos. Propuesto como LIC para la Red Natura 2000, su declaración como Biotopo Protegido establece una protección estricta de las Lagunas de Carralagroño, Musco y Carravalseca mientras que, en el caso de la Laguna del Prao de la Paul (debido a su proximidad a Laguardia, a su uso como Área de Esparcimiento de esta localidad y a su mayor capacidad de acogida) cuenta con normas de regulación. En todo caso, alrededor de estas lagunas se contempla una banda de protección donde se regulan las actividades agrarias y se limitan las restantes actividades. La carretera más cercana es la A-124, que une Laguardia con Logroño.

Las Lagunas de Carralagroño, Carravalseca y Musco son estacionales con aportes procedentes de la escorrentía superficial y las precipitaciones directas. La Laguna del Prao de la Paul, es de carácter permanente aunque tiene grandes fluctuaciones estacionales. Las tres primeras son salobres y en ellas se desarrollan comunidades vegetales

en bandas concéntricas alrededor de las masas de agua, únicas en este entorno y, por ello, atractivas para las comunidades de fauna. Puede citarse la presencia de especies halófilas (algunas de ellas raras o endémicas), 125 especies de invertebrados, etc. La Laguna del Prao de la Paul es de aguas más dulces y en ella habitan algunos peces introducidos por el hombre y ocho especies de anfibios. La variación significativa de la lámina de agua de estos humedales hace que, a lo largo del año, varíe sustancialmente la población de aves acuáticas que en ellas descansan o anidan, estando incluidas 44 especies en el Anejo 1 de la Directiva 79/409/CEE.

#### √ **Colas del embalse de Ullibarri - Gamboa**

Sus 387 Ha se localizan en la zona sur de este embalse, hallándose incluidas en la Lista Ramsar desde 2002, habiendo sido propuestas como LIC para la Red Natura2000 e incluyendo los Parques Provinciales de Garfio y de Landa y el Parque Ornitológico de Mendixur. También está considerado Reserva de Caza y Vedado de Pesca y cuenta con un Plan Especial para el Acondicionamiento Ecológico de las márgenes del Embalse de Ullibarri y un Plan de Ordenación del Uso Recreativo en sus riberas. Su principal tributario, destinado a abastecimiento y aprovechamiento eléctrico, es el río Zadorra y, en menor grado, el río Alegría. La carretera que discurre en sus cercanías es la A-3012 desde Mendixur.

Su vegetación es de carácter mediterráneo primando plantas acuáticas, algunas de ellas raras en la Península Ibérica (Najas minor o Potamogeton gramineus), En invierno acoge a más de 10.000 individuos, destacando entre ellos las aves acuáticas (algunas de ellas catalogadas como Amenazadas, Vulnerables o Raras) y anfibios como la Rana Ágil (Rana dalmatina) o el Visón Europeo (Mustela lutreola). Los cultivos predominantes en las colas del embalse son los cereales, forrajeras y leguminosas persistiendo una importante actividad ganadera. El Parque Provincial de Garfio es una zona de ocio muy frecuentada con clubes náuticos y campamentos.

#### √ **Salburua**

Es un extenso conjunto (203 Ha) de humedales de origen natural situado en las cercanías orientales de la capital alavesa y que se considera como la manifestación en superficie del denominado "acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz". Incluido en la Lista Ramsar desde 2002, ha sido propuesto como LIC para la Red Natura 2000, clasificado como Zona vulnerable a la contaminación por nitratos, Reserva de Caza y Vedado de Pesca y está regulado por un Plan Especial.

Es una zona de humedales extensa y bien conservada a la que se considera como un ejemplo de sistema de descarga de acuíferos, pudiendo destacarse dos de sus balsas: Betoño y Arkaute. La primera, muy cercana a Vitoria-Gasteiz, tiene una extensión de 21 Ha, con un perímetro de 2.300 m, una profundidad máxima de 1,5 m y una cuenca vertiente de 120 Ha. La futura expansión

urbana de Vitoria-Gasteiz contempla urbanizar la zona sur y este colindante a esta balsa. La Balsa de Arkaute tiene una forma ovalada con una extensión de 39,5 Ha, una profundidad de 1,5 m y una cuenca vertiente de 315 Ha. Entre las medidas de recuperación de esta balsa se ha contemplado el cierre perimetral de la misma y la introducción de ciervos para el control de la vegetación palustre.

A pesar de la fuerte antropización de sus bordes, existe una rica y variada vegetación de ribera entre las que destacan la masa de Carex riparia mejor conservada de la Península Ibérica, el robledal - isla de la Balsa de Arkaute, o las formaciones de prado juncal y prado con malvavisco.

Zona de invernada, descanso y cría de numerosas especies de aves acuáticas, anfibios o reptiles, varias de ellas catalogadas como Amenazadas o en Peligro de Extinción. También es de destacar la presencia de algunos peces como el endémico Rutilus arcasii, coleópteros Carabidae, micromamíferos como Rhinolophus ferrumequinum o carnívoros como la Mustela lutreola, entre las que hay especies amenazadas o endémicas que aquí conservan uno de sus últimos reductos.

#### √ **Salinas de Añana - Lago de Caicedo**

Esta zona de humedales (25,8 Ha) se localiza al oeste de la provincia de Álava y está compuesto por el Lago de Caicedo (municipio de Lantarón) y las Salinas de Añana (municipio de Salinas de Añana - Gezaltza). Las carreteras más próximas a este entorno son la A-2622 (desde Vitoria-Gasteiz, hasta Salinas de Añana, pasando por Pobes), la A-68 (de Vitoria-Gasteiz, por la Autopista A-68 hasta Pobes y hasta Salinas de Añana) y la A-2122 (de Miranda de Ebro a Sobrón, al sur de la provincia, hasta Caicedo - Yuso).

El Lago de Caicedo, declarado Refugio de Caza, está propuesto como LIC en la Red Natura 2000 y tiene iniciado el procedimiento la declaración de Biotopo Protegido. Es un lago muy salino originado naturalmente por la disolución y posterior colapso de masas de yesos y que se encuentra rodeado de campos de cultivo y un encinar. Su cuenca de alimentación está formada por un arroyo de aguas de fuerte concentración de sales procedentes de aguas subterráneas. Biogeográficamente, en el Lago de Caicedo se distingue un ámbito lacustre y otro palustre destacando un denso carrizal con heliófitos que constituye un hábitat idóneo de aves migrantes y de invernada. La importancia regional de este entorno debe buscarse en la ausencia de humedales de cierta entidad en la zona.

Las Salinas de Añana están declaradas Monumento Histórico - Artístico de rango nacional dado que su explotación se remonta a época romana, estando en fase de redacción su Plan Director de Restauración. Son salinas de origen artificial y su hidrología se basa en los aportes casi constantes de agua salina del manantial de Santa Engracia. Se considera el enclave más septentrional, en la Península Ibérica, de la variedad de Artemia partenogenética, en un entorno de vegetación halófila especializada.

Aunque de menor importancia internacional, cabe citar también las Charcas de Altube (en el diapiro de Mungia), la Laguna de Olandina, la Laguna de Navaridas, la Lagunilla de Bikuña, La laguna de Lacorzana, los Encharcamientos del Valle de Bolue o la Charca de Santa Bárbara.

### 11.2.3 Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV

Este PTS, en tramitación, establece directrices para una buena gestión de la denominada franja litoral considerando los espacios de dominio público marítimo - terrestre y una zona de servidumbre de protección, incluidos terrenos privados con limitaciones de uso y suelos calificados No Urbanos, hasta una distancia de 500 metros desde el límite interior de la línea de costa (y que puede extenderse hasta 3 km como, por ejemplo, por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible la influencia de las mareas, que en el caso del País Vasco corresponde a la cota de 5m sobre el nivel del mar). Su ámbito de ordenación se define en tres espacios: Margen costero (medio terrestre y espacio marítimo – terrestre, o zona intermareal comprendida entre la bajamar escorada, o máxima viva equinoccial, y la pleamar máxima viva equinoccial), Márgenes de las rías (medio terrestre y marítimo - terrestre de márgenes de ríos que va de la desembocadura hasta el espacio influido por mareas, que en el caso del País Vasco corresponde a la cota de 5m) y Margen marino (zona submareal situada entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial y la isobata de 50 m).

El PTS define su ámbito espacial, inventaría el patrimonio y recursos naturales costeros a proteger y clasifica el espacio litoral en zonas de acantilados, rías, playas, caladeros, zonas de pesca, etc., definiendo en cada una de ellas los usos permitidos y prohibidos.

Siguiendo las orientaciones de las DOT, este PTS define los siguientes usos del suelo: Protección Ambiental (conservación, mejora y actividades científico - culturales); Ocio y Esparcimiento (extensivo, intensivo, cinegético o piscícola); Elotación de Recursos Primarios (agricultura, invernaderos, ganadería, forestal, industria agropecuaria y pesquera, acuicultura, pesca y recolección o actividades extractivas); Infraestructuras (líneas de transporte, tendido aéreo y subterráneo, instalaciones técnicas de servicios no lineales y náutico - deportivas, encauzamientos y canalizaciones, paseos marítimos, defensa costera, instalaciones aeronáuticas y vallas de publicidad); Crecimientos Urbanísticos y Actuaciones Edificatorias Aisladas (apoyados o no en núcleos preexistentes, de utilidad pública, aislados en zona no urbanizable o industriales).

El PTS define las siguientes categorías de ordenación: Especial Protección (estricta o compatible); Mejora Ambiental (mejora o recuperación); Forestal; Agroganadera y Campiña; y Zonas de Uso Especial Playas Urbanas. A las definiciones de usos permitidos establecidos en estas categorías se añaden los condicionantes superpuestos derivados de la afección a acuíferos, riesgos de erosión y zonas inundables.

Se definen diversas actuaciones de protección, restauración, mejora y recuperación de espacios y, en el ámbito de las infraestructuras, para *"mejorar el sistema relacional, en particular la conectividad entre núcleos urbanos"*; el PTS propone a corto - medio plazo en su Subprograma 2, la ejecución de nuevas Variantes de población: GI-638 en Mutriku; GI-638 en la margen izquierda de la Ría de Deba; N-634 en Orio y sur de Zarautz.

### 11.2.4 Plan Territorial Sectorial Agroforestal

Este PTS, conforme a su Documento de Aprobación Inicial de 23.03.2005, tiene como objetivo esencial la ordenación del medio rural, es decir, de los usos agrarios y forestales del Suelo No Urbanizable (SNU), aunque puede establecer restricciones para otro tipo de usos que pongan en peligro la supervivencia de las tierras de mayor valor para el desarrollo de aquellos usos.

Este PTS establece categorías de suelo diferentes aunque asimilables a las propuestas en las DOT: Agroganadera y Campiña (Alto Valor Estratégico y Paisaje Rural de Transición), Forestal, Monte Ralo, Pastos Montanos, Pasto montano - Roquedos, Mejora Ambiental y Protección de Aguas Superficiales.

Prima la actividad agraria frente a la forestal definiendo los fondos de valle y laderas bajas como espacios adecuados al desarrollo de una agricultura y ganadería de alto valor estratégico. Para cada categoría se establecen, de forma semejante al que se desarrolla en los espacios naturales protegidos, una normativa específica de uso y gestión.

Sus planteamientos están siendo poco aceptados por el resto de sectores económicos dados los objetivos espaciales que plantea y se está procediendo a una intensa Revisión de su Avance.

### 11.2.5 Plan Territorial Sectorial de la Energía Eólica

El objetivo principal de este PTS (definitivamente aprobado por el Decreto 104/2002, de 14 de mayo) es identificar, seleccionar e integrar en la ordenación del territorio de la CAPV, los emplazamientos eólicos técnica y ambientalmente más idóneos para el aprovechamiento de este recurso natural y obtener los objetivos de producción energética establecidos.

La aprobación definitiva de este PTS implica la selección de emplazamientos, lo que obligará a que el planeamiento urbanístico acepte las determinaciones del PTS y se adapte a ellas en su primera revisión o modificación.

Los emplazamientos seleccionados para los Parques Eólicos en la CAPV son los siguientes:

#### PARQUES EÓLICOS DE LA CAPV

EMPLAZAMIENTOS POSIBLES				
Aloña	Bitigarra	Ganekogorta	Mandoegi	Salbada
Aralar	Codés	Gazume	Montes de Iturrieta	Toloño - Cantabria
Arcena	Cruz de Alda - Arlaba	Irukurtzeta	Montes de Vitoria-Gasteiz	Urkiola
Arkamo	Elgea - Urkilla	Izarraitz	Oiz	Valderejo
Badaia	Entzia	Kapildui	Ordunte	Zamiño - Izaspi
Bianditz	Ernio	Kolometa	Palogan	

#### 11.2.6 Plan Territorial Sectorial de Patrimonio Cultural

El Avance de este PTS busca proteger los elementos patrimoniales mediante su identificación, definición, valoración, conservación, ordenación, regulación, control y consideración en los ordenamientos territoriales y municipales.

Un Bien Cultural Inmueble puede ser arquitectónico o arqueológico y gozar de protección general o municipal, total (de todos sus elementos integrantes) o parcial. Se fijan 10 tipos de bienes inmuebles arquitectónicos (considerándose también de carácter especial el grupo de los Conjuntos Monumentales):

- √ Religiosos y / o funerarios.
- √ Militares y / o defensivos.
- √ De patrimonio rural.
- √ Residenciales.
- √ Civiles y de servicios.
- √ Infraestructuras y obras públicas.
- √ Preindustriales.
- √ Industriales.
- √ Espacios urbanos y urbanización.
- √ Tipología incierta y Otros.

Mientras que, en el Patrimonio Arqueológico, pueden distinguirse (diferenciándose los Cascos urbanos, las Villas, las Cuevas y Otras zonas y yacimientos) los siguientes:

- √ Zonas Arqueológicas o de valor cierto.
- √ Zonas de Presunción Arqueológica o aquellos a los que se presume su interés.

Los límites, zonas de protección y entorno de estos Bienes se definirán definitiva o provisionalmente, y su valoración se establece mediante ocho niveles básicos de protección, basados en la Ley 7/1990:

- √ Bien Calificado: declarado como tal e incluido en el Registro de Bienes Culturales Calificados.
- √ Bien Inventariado: inscrito en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco.
- √ Bien Pre - Calificado: incoado expediente de Calificación.
- √ Bien Pre - Inventariado: expediente incoado para inscribirlo en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco, considerándosele Bien Inventariable durante la incoación.
- √ Bien Calificable: de valor reconocido con nivel de protección semejante al del Bien Calificado.
- √ Bien Inventariable: de valor reconocido con nivel de protección semejante al del Bien Inventariado.
- √ Bien de Protección Local: de valor local o comarcal.
- √ Bien No Protegido.

La Ley 7/1990 y la normativa municipal establecen los controles de gestión de estos Bienes y de las intervenciones que sobre ellos puedan llevarse.

#### 11.2.7 Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales

Este PTS, aprobado inicialmente, analiza el territorio, valora y diagnostica las Áreas Funcionales y establece las pautas de localización e incentivación de generación de nuevo suelo. Posteriormente plantea propuestas de nuevas actuaciones comerciales e industriales y desarrolla finalmente una normativa.

Las DOT definen una serie de actuaciones para conformar el Modelo Territorial y que han sido tenidas en cuenta por este PTS. Por un lado, se definen los denominados Parques de Actividades Innovadoras que incluyen el Parque Tecnológico de Zamudio y los sistemas de Parques de Actividades Innovadoras del Bilbao Metropolitano y de los entornos de Donostia-San Sebastián y de Vitoria-Gasteiz. Por otro lado, se definen 13 Áreas de Actividad Económica: los Ejes de Ayala (que conecta con el Eje del Alto Nervión); Amorebieta – Durango; Andoain – Astigarraga; N-I en Álava; Balmaseda – Güeñes; Mungia – Derio; Zumarraga – Beasain; Donostia-San Sebastián – Baiona; Markina – Xemein; Vega de Aduna; Valle del Txoriherri; Corredor del Ebro Laguardia – Oion; e Igorre.

Para la creación de suelo para actividades económicas el PTS establece una tipología de actuaciones que se especifican en propuestas concretas por Áreas Funcionales:

- √ **Parques de Actividades Innovadoras**
- Tecnológicos (Zamudio, Miñano y Miramón).
- Servicios a Empresas y de Actividades Avanzadas, para empresas de actividades terciarias.

√ **Plataformas de Servicio de Transporte**

- Logísticas e Intermodales.
- Polígonos para Actividades del Transporte y Distribución de Mercancías.
- Centros de Servicio al Transporte.

√ **Polígonos de Actividad Económica General**

Son para actividades de escala comarcal y Operaciones Puntuales e Industriales de Interés Supramunicipal.

- √ **Reservas estratégicas, o reserva de suelo adecuado para posibles nuevas implantaciones.**

Las previsiones de creación de suelo industrial del este PTS, por Territorios Históricos, sería la siguiente:

**INTERVENCIONES DE CREACIÓN PÚBLICA DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

**T.H. ÁLAVA**

A.F.	Municipio	Actuación	Superficie (Ha)	Municipio	Actuación	Superf. (Ha)	
<b>Álava Central</b>	Legutiano	Polígono Gojain	161	Vitoria-Gasteiz	PT	120	
		Polígono Llodie	2		Polígono Betoño	97	
	Asparrena - S. Millán	Polígono Araya	150		Polígono Gamarra	95	
	Salvatierra - Agurain	Polígono Litutxipi	22		Polígono Arriaga	156	
		Industrialdea	1		Políg. Ali Gobeo	154	
		SAU 1, 3 Y 4	80		Polígono Júndiz	600	
	Lantarón	Polígono Lantaron	97		CT	62	
<b>Llodio</b>	Amurrio	Polígono Saratxo	54	Ayala	Polígono Murga	28	
			7		Industrialdea	1	
		Políg. Aldaiturriaga	10	Llodio	Elkartegi	1	
	<b>Rioja Alavesa</b>	Laguardia	Políg. Casablanca	43	Kanpezo	Industrialdea	1
		Lanciego	Políg. El Carrascal	20	Valdegobia	Industrialdea	5

Pol.: Pol. Industrial / PT: Parque Tecnológico / CT: Centro de Transportes

## INTERVENCIONES DE CREACIÓN PÚBLICA DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

## T.H. BIZKAIA

A.F.	Municipio	Actuación	Superf. (Ha)	Municipio	Actuación	Superf. (Ha)
<b>Bilbao Metropolitano</b>	Abanto y Zierbena	Industrialdea	10	Portugalete	Ballonti	5
		Polígono El Campillo	48	Santutzi - Zierbana	Puerto Exterior	390
	Alonsotegi	Elkartegi	2	Zamudio - Derio	PT	118
	Erandio	CE	13	Larrabetzu	Elkartegi	1
	Muskiz	Santelices - Petronila	13	Sondika	Bic - Beaz	1
	Ortuella	Polígono Granada	20	Trapaga	Elkartegi	2
<b>Igorre</b>	Igorre	Industrialdea	5			
<b>Durango</b>	Amorebieta	Polígono Boroa	108	Elorrio	Industrialdea	5
		Polígono Zubieta	35	Mallabia	Industrialdea	12
<b>Balmaseda - Zalla</b>	Balmaseda	Polígono El Páramo	5	Güeñes	Artxube	15
<b>Gernika - Markina</b>	Bermeo	Polígono Landabaso	4	Ispaster	Políg. Basokoetxe	9
	Gernika	Industrialdea	3	Gizaburuaga	Industrialdea	6
	Mundaka	Industrialdea	10			
<b>Mungia</b>	Mungia	Belako	1			

Pol.: Pol. Industrial / PT: Parque Tecnológico / CE: Centro de Empresas

## INTERVENCIONES DE CREACIÓN PÚBLICA DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

## T.H. GIPUZKOA

A.F.	Municipio	Actuación	Superf. (Ha)	Municipio	Actuación	Superf. (Ha)
<b>Bergara - Mondragón</b>	Bergara	Industrialdea	10	Arrasate / Mondragón	Industrialdea	4
	Oñati	Industrialdea	3	Aretxabaleta	Industrialdea	5
<b>Eibar</b>	Mendaro	Industrialdea	2	Elgoibar	Industrialdea	4
	Mutriku	Polígono Mijoa	5		Polígono Albitxuri	20
	Eibar	Polígono Azitain	15			
<b>Donostia-San Sebastián</b>	Donostia-San Sebastián	PT	50	Oiartzun	Industrialdea	1
		Polígono Zuatsu	14		Políg. Lanbarren	56
	Irun	Zaisa 3	19	Hernani	Pol. Lintzirin Gaina	16
		Políg. Arretxe-Ugalde	20		Políg. Orbegozo	15
	Errenteria	Industrialdea	10	Lasarte - Oria	Polígono Ibarluze	6
		Polígono Txirrita-Maleo	18		Políg. Teresategi	2
		Polígono Maisti-Loidi	21	Urnieta	Polígono Erratzu	35
<b>Beasain - Zumarraga</b>	Legazpi	Industrialdea	1	Olaberría	Polígono 201	9
	Zumarraga	Industrialdea	4	Zegama	Polígono Intxausti	2
	Idiazabal	Polígono Guardi	7	Urretxu	Polígono S.3	10
	Ordizia	Industrialdea	5	Lazkao	Industrialdea	6
<b>Tolosa</b>	Ibarra - Leaburu - Tolosa	Polígono Apatta	50			
<b>Zarautz</b>	Azpeitia - Azkoitia	Polígono Basarte	11	Zarautz	Industrialdea	1
	Azkoitia	Industrialdea	8		Políg. Abendaño	19
	Azpeitia	Polígono Danona	2	Zumaia	Políg. Gorostiaga	20
	Zestoa	Polígono Sasinenea	38			

Pol.: Polígono Industrial / PT: Parque Tecnológico / CE: Centro de Empresas

Gran parte de estas actuaciones ya son una realidad y se desarrollan en suelos urbanos o urbanizables. Las grandes superficies implantadas en la CAPV fuera de los centros urbanos son las siguientes:

#### UBICACIÓN DE GRANDES SUPERFICIES EN LA CAPV

T. H.	Municipio	Centro Comercial	Superf. (Ha)	Municipio	Centro Comercial	Superf. (Ha)
T. H. de Álava	Etxebarri - Dibina	Echevarri - Viña	22,5	Vitoria-Gasteiz	Sidenor	25
	Langraiz	Nanclares	20		Hiper Eroski	5,7
T. H. de Bizkaia	Sestao	Carrefour	9,7	Erandio	Carrefour	7,8
	Barakaldo	Mas Center Eroski	8		Makro	4,6
	Leioa	Artea. Eroski	14,5	Durango	Hiper Eroski	3,5
		Hiper. Eroski	4,4	Zalla	Hiper Eroski	3
Basauri	Bilbondo Eroski	10,7	Abadiño	Hiper Eroski	5,5	
T. H. de Gipuzkoa	Irun	Txingudi	13,8	Donostia-San Sebastián	Garbera. Eroski	16
	Oiartzun	Carrefour	5,5		Donostia-San Sebastián	4,2
			Alcampo	5,5	Olaberria	Hiper Carrefour
	Usurbil	Urbi. Eroski.	9	Arrasate / Mondragón	Hiper Eroski	4

Se regula la localización y tamaño de los nuevos espacios comerciales según la categoría del municipio (A, B y C) teniendo en cuenta espacio disponible, red de comunicaciones, población e idoneidad urbanística para su acogida. En cada categoría se señalan superficies máximas y otros datos técnicos de las implantaciones.

#### LOCALIZACIÓN DE NUEVOS ESPACIOS COMERCIALES EN LA CAPV

	Área Funcional	Municipios				
Categoría	Álava Central	Iruña de Oka	Vitoria-Gasteiz	Zigoitia		
	Rioja Alavesa	Oion				
	Bilbao Metropolitano	Abanto	Barakaldo	Basauri	Berango	Bilbao
		Derio	Erandio	Etxebarri	Galdakao	Getxo
		Larrabetzu	Leioa	Lezama	Loiu	Ortuella
		Portugalete	Santurtzi	Sestao	Sondika	Sopelana
	Donostia-San Sebastián	Trapagaran	Urduliz	Zamudio		
		Andoain	Astigarraga	Donostia / SS.	Errenteria	Hernani
		Hondarribia	Irun	Lasarte - Oria	Lezo	Oiartzun
	Pasaia	Urnieta	Usurbil			
	Álava Central	Armiñón - Berantevilla	Ribera Baja y Salvatierra	Agurain		
	Llodio	Amurrio	Ayala	Llodio		
	Rioja Alavesa	Laguardia				
	Duranguesado	Amorebieta - Etxano	Abadiño	Durango	Iurreta	
	Encartaciones	Balmaseda	Güeñes	Zalla		
	Gernika - Markina	Ajangiz	Gernika-Lumo			
	Mungia	Mungia				
	Alto Deba	Aretxabaleta	Arrasate - Mondragón	Bergara		
	Bajo Deba	Eibar	Elgoibar			
Goierni	Arama	Beasain	Ezkio - Itsaso	Gabiria	Lazkao	Legazpi
	Olaberria	Ordizia	Ormaiztegi	Urretxu	Zumarraga	
Tolosaldea	Aduna	Anoeta	Ibarra	Irura	Tolosa	Villabona
Urola Kosta	Aizarnazabal	Azkoitia	Azpeitia	Zarautz	Zestoa	Zumaia
C	Resto de municipios					

Se ha mantenido parámetros de localización tradicional de estos centros (cerca de nudos de comunicación) aunque la configuración de las nuevas áreas comerciales ha variado, acumulándose en ellas diversas ofertas (centro de alimentación, galería comercial, tiendas temáticas, complejo de multicines, centro de ocio y actividades complementarias), lo que provoca un mayor consumo espacial de este tipo de establecimientos. Esta nueva realidad, dado su atractivo para la población, ha modificado sustancialmente las pautas de expansión urbana y de crecimiento de las ciudades en detrimento de los desarrollos urbanos históricos y tradicionales y, por ende, la propia planificación de las comunicaciones y servicios.

### 11.2.8 Plan Territorial Sectorial de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas

De acuerdo a las orientaciones de las DOT, el PTS de Promoción Pública de Viviendas (y los Planes Territoriales Parciales) han asumido como referencias el papel que dichas DOT asignan a los municipios y áreas urbanas anteriormente señaladas que, en resumen, son las siguientes:

- √ Crecimiento Selectivo: Balmaseda - Zalla, Durango - Abadiño, Igorre, Laguardia, Markina - Xemein-Etxebarria, Mungia, Orduña, Salvatierra, Tolosa - Ibarra y Eje Getxo – Sopelana – Barrika – Plentzia - Gorliz.
- √ Crecimiento urbano equilibrado de las cabeceras de las Áreas Funcionales de Gipuzkoa según su capacidad de absorción de crecimiento residencial, a establecer por los respectivos PTP.
- √ Hábitats Alternativos: Arantzazu, Arrazua - Ubarrundia, Areatza, Asparrena, Ataun, Castillo Elejabeitia, Zeanuri, Cigoitia, Dima, Ezkio - Itsaso, Gabiria, Galdames, Gordexola, Hondarribia, Iruña de Oka, Legutiano, Markina – Xemein - Etxebarria, Mungia, Oiartzun, Sopuerta, Eje Vitoria-Gasteiz - Miranda (crecimiento difuso de pequeños núcleos alrededor de las nuevas zonas industriales previstas) y Zuya. En todo caso, los respectivos PTP podrán proponer otros hábitats alternativos, especialmente en el T.H. de Gipuzkoa.

Este PTS pretende desarrollar espacios de vivienda pública implicando a los poderes públicos, debiendo revisarse los objetivos y los planeamientos municipales y diseñando una nueva política de oferta de suelo público. Se propone desarrollar los suelos desocupados, renovar las áreas obsoletas o degradadas y generar una oferta de nuevos suelos, considerados de interés estratégico. Los municipios de más de 7.000 habitantes que han revisado su planeamiento, han previsto importantes áreas de reconversión en el interior de su trama planteando estas áreas como base de su futuro desarrollo residencial.

Se establece un modelo territorial de organización del suelo, categorizando los municipios de la CAPV en tres tipos según sus previsiones de creación de nuevos hogares, la cercanía a núcleos saturados, etc. y sus estrategias de intervención:

#### √ Municipios con interés preferente para el desarrollo de VPO

Forman parte Bilbao Metropolitano, Donostialdea y Vitoria-Gasteiz, las cabeceras y núcleos urbanos de las Áreas Funcionales y aquellos adecuados para alcanzar un reequilibrio territorial. En ellos se desarrollarán los suelos actualmente calificados, se priorizarán recalificaciones en zonas obsoletas y degradadas y se llevarán a cabo nuevas actuaciones.

#### √ Municipios con interés en el desarrollo de operaciones de suelo complementarias

Son núcleos urbanos periféricos con una población de 1.000 a 2.000 habitantes que no disponen de reserva de suelo para acoger actuaciones de reequilibrio territorial, proponiéndose calificaciones y actuaciones específicas en cada caso.

#### √ Municipios con escaso desarrollo de VPO

Son municipios de carácter rural, disperso, de menos de 1.000 habitantes y con un bajo desarrollo futuro de suelo para vivienda. Las actuaciones serán específicas a las demandas, no obligando a mantener una reserva de suelo para vivienda protegida en el planeamiento urbanístico municipal.

Considerando que la zona demográficamente más activa es el T. H. de Álava (incrementándose la macrocefalia de Vitoria-Gasteiz), el PTS ha establecido las previsiones de necesidad de vivienda siguientes:

#### PREVISIONES DE NECESIDAD DE VIVIENDA DE LA CAPV

Territorio Histórico	Área Funcional	Previsiones sobre vivienda			Parque total	Crecimiento (%)
		Suelo		Total		
		Urbano	Urbanizable			
T.H. de Álava	Llodio	2.759	1.692	4.451	20.881	27,09
	Álava Central	9.686	32.113	41.799	140.761	42,24
	Laguardia	2.855	1.243	4.098	11.156	58,06
T.H. de Bizkaia	Balmaseda - Zalla	1.471	1.201	2.672	16.204	19,75
	Bilbao Metropolitano	34.765	18.729	53.494	418.924	14,64
	Mungia	1.845	1.445	3.290	13.635	31,80
	Igorre	622	919	1.541	6.820	29,19
	Durango	4.072	4.950	9.022	36.416	32,93
T.H. de Gipuzkoa	Gernika - Markina	5.076	2.586	7.662	42.056	22,28
	Donostia-San Sebastián	13.087	6.964	20.051	177.605	12,73
	Tolosa	1.571	263	1.834	19.812	10,20
	Beasain - Zumarraga	3.373	1.323	4.696	31.926	17,25
	Zarautz - Azpeitia	2.157	1.215	3.372	32.898	11,42
	Eibar	2.901	1.211	4.112	33.063	14,20
T.H. de Gipuzkoa	Mondragón - Bergara	2.487	844	3.331	28.617	13,17
<b>Total CAPV</b>		<b>88.727</b>	<b>76.698</b>	<b>165.425</b>	<b>1.030.774</b>	<b>19,12</b>

En los correspondientes Planes Territoriales se reflejan explícitamente las orientaciones, propuestas y recomendaciones emanadas de este PTS y, por tanto, serán tenidas en cuenta en la elaboración de este estudio.

### 11.2.9 Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte

Este Avance del PTS, basado en el Plan Director del Transporte Sostenible y el Libro Blanco del transporte, busca configurar la Plataforma Logística de Euskadi (mercancías) y la Red de Centros de Intercambio Modal (pasajeros), evitando la actual saturación de carreteras, los problemas medioambientales presentes y la mala gestión de recursos.

La mayoría de las mercancías circulantes por el País Vasco es de origen industrial, se realiza por carretera y se dirige o procede del resto de la Península, habiéndose incrementado sustancialmente la importancia de los flujos marítimos en los últimos años. Los principales centros de transporte de mercancías por carretera se localizan en Zaisa (Irun), CTV (Vitoria) y Aparcabisa (Bilbao), existiendo Estaciones Intermodales en Jándiz e Irun - Hendaia. Mientras que Bilbao es el principal puerto, Foronda (para mercancías) y Bilbao (para pasajeros) son los dos aeropuertos esenciales de la Red Logística del País Vasco.

El vehículo privado es el medio más utilizado en los desplazamientos intercomarcales, concentrándose los principales problemas de tráfico en las áreas metropolitanas y principales relaciones con el tráfico pesado (N-I, N-636, N-634 y N-240).

Actualmente, únicamente en Bizkaia hay grandes centros intermodales o que atienden corto, medio y largo recorrido y se localizan en el Aeropuerto de Loiu, Abando y San Mamés. En el futuro, se pretende que las futuras estaciones de Alta Velocidad de San Sebastián y Vitoria cumplan esta función. Los principales intercambiadores ferroviarios de Bizkaia se localizan en Bolueta, Casco Viejo y Sestao Urbinaga. Por su parte, los intercambiadores de ferrocarril - vehículo privado - autobús se sitúan en Álava (Amurrio), Gipuzkoa (Irun, Tolosa, Zumarraga, Beasain y Maltzaga) y Bizkaia (Muskiz, Leioa, Urduliz, Plentzia, Ansio, Lezama, Gernika, Lemoa y Kadagua).

En el **T. H. de Álava** hay numerosos proyectos en marcha, entre los que cabe destacar:

- √ Centro de Jándiz: en el entorno de Vitoria, ampliando la plataforma del CTV, desarrollando el entorno del Centro Tecnológico.
- √ Polígono industrial Nanclares de Oka: cercano a la N-I, la línea del ferrocarril Madrid - Irun y el futuro trazado del Tren de Alta Velocidad.

- √ Área de Ribabellosa: consistente en una plataforma logística situada en el cruce de dos autopistas y dos líneas férreas.
- √ Polígono industrial de Asparrena San Millán: en el municipio de Araia, a lo largo del eje de la N-I.
- √ Polígono industrial de Galzar: en el municipio de Salvatierra - Agurain, también a lo largo del eje de la N-I.

En el T.H. de Álava, el PTS propone los nodos siguientes:

#### NODOS DE LA RED LOGÍSTICA. T. H. ÁLAVA

Actuación	Zona	Superficie (Ha)	Municipios de posible localización o influencia		
Plataforma Intermodal	Ebro	200	Armiñón	Ribera Baja	Berantevilla
			Lantarón	Zambrana	
Gran Centro Logístico	Llanada Alavesa	1.500	Alegría - Dulantzi	Agurain	Asparrena
			Iruñeiz - Gauna	Elburgo	San Millán
			Vitoria-Gasteiz		
Centro de Distribución	Vitoria-Gasteiz	150	Arrazua - Arrundia	Legutiano	Zigoitia
			Iruña de Oka	Vitoria-Gasteiz	
Zona Actuación Logística	Aeropuerto de Foronda	100	Vitoria-Gasteiz	Iruña de Oka	Zigoitia

En el **T. H. de Bizkaia**, están en marcha los proyectos logísticos siguientes:

- √ Zona de Actuación Logística de Serantes: es la expansión del Puerto Exterior del Gran Bilbao entre la A-8 y el monte Serantes.
- √ La ampliación de las instalaciones de Aparcabisa en la zona del Gran Bilbao.
- √ La instalación de nuevas actividades en el Puerto Exterior del Gran Bilbao ha generado la instalación de la Nueva Ciudad del Transporte en Calero, las nuevas plataformas logísticas e intermodales, polígonos para transporte y distribución de mercancías, terminales y plataformas para estaciones de clasificación y de contenedores y plantas industriales.
- √ Centro de Distribución de Boroa – Amorebieta, en el Duranguesado.
- √ Centro de Distribución de Durango - Iurreta, en el Duranguesado.
- √ Centro de Distribución del Corredor del Txoriherri, en el Valle de Asua.

En este Territorio Histórico, los principales nodos propuestos por este PTS para la futura red logística son los siguientes:

#### NODOS DE LA RED LOGÍSTICA. T. H. BIZKAIA

Actuación	Zona	Superficie (Ha)	Municipios de posible localización o influencia			
<b>Zona Actuación Logística</b>	Puerto de Bilbao	100	Ortuella	Trapagaran	Santurzi	
<b>Centro de Distribución Regional</b>	Gran Bilbao	50	Amurrio	Arrigorriaga	Basauri	Galdakao
			Orduña	Zaratamo		
<b>Centro de Distribución</b>	Loiu	50	Derio	Erandio	Larrabetzu	Leioa
			Lezama	Loiu	Sondika	Zamudio
	Bermeo	20.	Bermeo	Zorrotza	Durango	
	Durango	50	Abadiño	Bedia	Berriz	Durango
			Elorrio	Igorre	Lemoa	Sornotas

En el **T. H. de Gipuzkoa**, los proyectos logísticos más destacables actualmente en marcha se concentran en el Corredor Pasaia - Irun siendo los más significativos los siguientes:

- √ El Centro de Irun (para intercambios ferrocarril - carretera).
- √ El Centro Zaisa.
- √ El Centro Lanbarren.
- √ El Área de Lezo.
- √ El Proyecto EuskoTren de Araso.

El PTS propone, en este mismo Territorio Histórico, los nodos siguientes:

#### NODOS DE LA RED LOGÍSTICA. T. H. GIPUZKOA

Actuación	Zona	Superficie (Ha)	Municipios de posible localización o influencia			
<b>Plataforma Intermodal</b>	Bidasoa	100	Hondarribia	Irun	Oiartzun	
<b>Centro de Distribución Regional</b>	Donostialdea	50	Irun	Lasarte	Usurbil	
	Oria	50.	Andoain	Beasain	Idiazabal	Itsasondo
			Lazkao	Legorreta	Villabona	
	Deba	--	Elgoibar			
<b>Centro de Distribución Regional</b>	Urola	30	Ezkio - Itsaso	Legazpia	Ormaiztegi	Urretxu
			Zumarraga			
<b>Zona Actuación Logística</b>	Puerto de Pasaia	50	Lezo	Oiartzun	Pasaia	Errenteria

La propuesta de Alta Velocidad de la red ferroviaria implica el establecimiento de una serie de conexiones Intermodales que suponen modificaciones, ampliaciones o nuevas construcciones. Estas estaciones Intermodales son:

#### ESTACIONES INTERMODALES DEL SISTEMA FERROVIARIO DE LA CAPV

Estación Intermodal	Conexiones previstas			
Bilbao Abando	RENFE	FEVE	Metro de Bilbao	Tranvía
Astigarraga	RENFE	Estación del Norte		
Vitoria-Gasteiz	RENFE			
Euba	EUSKOTREN			
Irun	RENFE	EUSKOTREN		
Ezkio - Itsaso	RENFE			
Júndiz	RENFE			

Al mismo tiempo, los Planes Territoriales Parciales (PTP) han elaborado una serie de propuestas logísticas y de infraestructuras, algunas coincidentes con las anteriores o ya en fase de desarrollo. Las operaciones y propuestas de los diversos PTP se analizan en el apartado siguiente.

### 11.2.10 Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco

Este PTS, definitivamente aprobado por el Decreto 41/2001 de 27 de febrero, está basado en una red ferroviaria actual de 562,6 km, desarrolla actuaciones de ámbito autonómico y coordina sus previsiones con las actuaciones autonómicas, nacionales y transeuropeas. La Red Transeuropea se basa esencialmente en la conexión Vitoria-Gasteiz con Dax (incluido el ramal a Bilbao) que se encuentra integrada en la llamada "Conexión ferroviaria España – Francia por la fachada atlántica Madrid – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Dax". La red nacional deriva de las actuaciones previstas que se configuran básicamente en un esquema en "Y" con un triángulo intercambiador triangular en Aramaio – Elorrio – Angiozar.

Actualmente la estructura del sistema ferroviario en la CAPV está formada por cuatro redes, con dos anchos diferentes y que dependen, a su vez, de cuatro Administraciones distintas.

#### ESTRUCTURA DEL SISTEMA FERROVIARIO DE LA CAPV

Compañía Explotadora	Titular	Red (km)	Tipología de servicio	Trayecto
RENFE	Estado	285	Largo Recorrido	Miranda – Irun Bilbao – Miranda Miranda - Castejón Castejón – Pamplona - Alsasua
			Cercanías	Bilbao – Barakaldo – Santurtzi Ramal a Muskiz
Feve	Estado	66		Santander – Bilbao León – La Robla – Bilbao
EuskoTren	CAPV	182,5	Líneas	Bilbao – Donostia-San Sebastián Donostia-San Sebastián – Hendaia Ramal Amorebieta – Bermeo
			Suburbanos de Bilbao	Bidarte – Lezama Lutxana – Sondika Funicular de la Reineta
CTB	Consorcio	29,1	Metro de Bilbao	Línea 1 Plentzia – Bolueta Línea 2 Santurtzi – Basauri
Ayuntamiento	Municipio	0,73	Bilbao	Funicular de Artxanda
		0,3	Donostia-San Sebastián	Funicular de Igueldo

Las actuaciones propuestas en este PTS vinculan, con sus determinaciones sobre el uso del suelo, a los planes urbanísticos y permiten efectuar reservas de suelo para su ejecución. Las actuaciones previstas se integran en proyectos de alta velocidad, largo recorrido, cercanías, metro y funiculares que estructuran la Nueva Red Ferroviaria de la CAPV. Cabe señalar que las actuaciones propuestas por este PTS han sido modificadas con posterioridad en estudios específicos realizados en las Áreas Funcionales de Donostia-San Sebastián, Bilbao y Álava Central para la red de ferrocarriles. A continuación se presenta un resumen de las actuaciones más relevantes que se proponen tanto ferrocarriles de largo - medio recorrido, cercanías, tranvías, metro y funiculares.

En la **Red de Largo Recorrido**, el PTS plantea diversas actuaciones en los ámbitos siguientes:

√ Los denominados **Corredores del Arco Atlántico** se definen esencialmente por el Trayecto Vitoria-Gasteiz – Irun – Hendaia - Dax, dentro de la línea Madrid – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Donostia-San Sebastián – Dax - París. En el Estudio preliminar, esta futura línea de Alta Velocidad tiene una longitud de 185 km, más los 32 km del Ramal de Bilbao buscando una conexión con el Puerto. Además de la adopción de un nuevo corredor de trazado buscando la conexión francesa en Behobia - Biriattou, se plantea una nueva estación en Donostialdea con conexión a la actual Estación del Norte que enlace con cercanías.

√ Los **Corredores de la Cornisa Cantábrica** se estructuran en dos trayectos esenciales:

- Bilbao – Donostia-San Sebastián – Burdeos.
  - Bilbao – Santander.
- √ En el denominado **Corredor del Ebro** se identifican dos trayectos principales:
- (Bilbao - Vitoria-Gasteiz - Donostia-San Sebastián) – Pamplona - Zaragoza.
  - (Bilbao - Vitoria-Gasteiz - Donostia-San Sebastián) - Miranda – Logroño - Zaragoza.

Para el desarrollo de esta Red se proponen actuaciones en las Estaciones siguientes:

- √ Estación del Norte – Donostia-San Sebastián.
- √ Estación de Astigarraga.
- √ Estación de Irun.
- √ Estación del Norte – Vitoria-Gasteiz.
- √ Estación de Durango - Amorebieta (Euba).
- √ Estación del Norte – Bilbao.
- √ Estación Concordia – Bilbao.
- √ Estación de Zumarraga – Ezkio - Itsaso.

En el **resto de la Red**, el PTS plantea modificaciones y mejoras de las líneas de medio y largo recorrido tradicionales y del nivel de servicio de cercanías actuales, en cuatro áreas principales:

√ **Corredores de conexión al Área Funcional de Álava Central**

Las líneas de medio y largo recorrido se realizan en ancho ibérico y conectan el Área Funcional de Álava Central tanto con la Comunidad de Navarra (Vitoria-Gasteiz – Salvatierra – Agurain - Alsasua) como con la Comunidad de Castilla y León (Vitoria-Gasteiz - Miranda de Ebro).

En el resto del Área Funcional, la futura red en el año 2010 está formada por las siguientes actuaciones:

- Tranvía de Vitoria-Gasteiz: con tres líneas: T1 (Abetxuko - Abastos), T2 (Lakua - Universidad) y T3 (Mendizorrotza - Gamarra).
- Mejora del servicio en la Llanada Alavesa: centrada en mejoras de apeaderos y estaciones como Vitoria-Gasteiz, Oreitia - Estíbaliz, Alegría - Dulantzi, Ezquerecocha y Salvatierra – Agurain.
- Acceso a Vitoria-Gasteiz de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco (NRFPV) y de las Mercancías: se propone soterrar bajo Lakua los tráficos de viajeros (Largo Recorrido -ancho UIC- y Regionales - ancho RENFE) y de mercancías (ancho RENFE y ancho UIC) con estaciones en Júndiz (mercancías de ancho UIC y de ancho RENFE) y Lakua (viajeros de Largo Recorrido en ancho UIC y regionales en ancho RENFE).
- Puerto Seco de Ribabellosa.

√ **Corredores de conexión al Área Metropolitana de Bilbao**

- Tramo Bilbao - Durango: conecta las Áreas Funcionales de Durango y Bilbao Metropolitano mediante una red de ancho métrico. El PTS propone completar las obras de desdoblamiento del tramo Amorebieta - Durango, soterrando la línea en esta ciudad y construyendo una nueva estación. Estas actuaciones se completan con:
  - Una nueva estación de intercambio en Euba.
  - La adecuación de la estación de Basauri - Ariz.
  - El planteamiento de un "Puerto Seco" o "Terminal Multifuncional" en Amorebieta agilizando los trabajos de carga y descarga en los Puertos de Bilbao y Bermeo conectando con el Largo Recorrido.

- Bilbao – Lezama: el Tramo Bidarte - Lezama es una conexión interna del Área Funcional del Bilbao Metropolitano mediante una red de ancho métrico explotada por EuskoTren. En un futuro se debiera integrar en la red de Metro propuesta para dicha Área Funcional, mediante su conversión a Sistema de Metro Ligero.
- Bilbao - Bermeo: conecta el Área Funcional de Gernika con el Área Funcional de Durango y con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico.
- Bilbao – Balmaseda: conecta el Área Funcional de Balmaseda-Zalla con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico.
- Bilbao - Orduña: conecta el Área Funcional de Llodio con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho ibérico.
- Bilbao – Muskiz: conexión interna del Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho ibérico.

Las propuestas concretas en los diversos ámbitos (viajeros, mercancías, y la *Nueva Red Ferroviaria del País Vasco*), son las siguientes:

**PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN EL SISTEMA FERROVIARIO DE BILBAO METROPOLITANO**

Tipología	Ámbito	Actuación
Viajeros	Valle del Kadagua	Completar el desdoblamiento de la Línea Mejora de trazado Nuevo túnel bajo el Monte Kobetas
	Margen Derecha:	Desdoblamiento y mejora de trazado Línea 1 Metro en el tramo Urduliz - Plentzia Eliminación de pasos a Nivel de Maidagan y Urduliz Nueva estación en la Línea 1 del Metro en Iberberango Nuevo tranvía Urbinaga - Leioa-Universidad, con conexión Líneas 1 y 2 del Metro
	Margen Izquierda	Trápaga: mejora de trazado y desdoblamiento relocalizando estaciones Posible tranviarización tramo Urbinaga - Muskiz prolongando a Leioa y Universidad Tranviarización Línea Bilbao - Santurtzi (Zorrotzaurre – Zorrotza – Urbinaga - Santurtzi)
	Ibaizábal	Desdoblamiento completo de la Línea y mejoras puntuales de trazado Nueva estación soterrada en Amorebieta común para líneas a Durango y Bermeo Supresión del paso a nivel y nueva estación en Lemoa Extensión del Metro hasta Galdakao Intercambiador con la Nueva Red Ferroviaria en Euba
	Txoriherri	Nuevo túnel en Artxanda Desdoblamiento a doble vía de toda la Línea Nuevo servicio al Aeropuerto Nueva estación en Zamudio Eliminación de pasos a nNivel.
	Bilbao	Nuevo acceso al Casco Viejo de la Línea Bilbao - Durango, con servicio a Otxarkoaga, Txurdinaga y Zurbarambarri. Intercambio con Metro en Casco Viejo y conexión con la Línea Bilbao - Lezama Posible explotación de nueva Línea Lezama - Casco Viejo - Durango Nuevas Líneas de Tranvía desde Línea A (Basurto - Atxuri) ya en construcción y dando servicio a las zonas de Autonomía, San Francisco, Rekalde e Irala
Mercancías	Acceso al Puerto y ACB: Nueva Variante Sur de mercancías de Bilbao en ancho métrico, ibérico y UIC Remodelación de trazado en Amorebieta con mejoras para mercancías en el tramo Amorebieta - Bermeo Nuevo Puerto Seco en Amorebieta Nueva Terminal de ancho métrico en Basauri, que reemplace a la actual de Ariz	
NRFPV <sup>10</sup>	Nuevo acceso a Bilbao, con estación Pasante en San Mamés Arranque del Corredor Transcantábrico	

√ **Corredores de conexión al Área Funcional de Donostia-San Sebastián**

La actuación de mayor envergadura en esta Área Funcional se centra en la adecuación a la alta velocidad y en la reordenación de espacios intermodales y portuarios. La Variante Sur de Donostia-San Sebastián, actualmente en ejecución, permite el desdoblamiento completo del tramo Añorga - Amara, además de la construcción de la nueva Estación de Lugaritz y el nuevo túnel de Aiete de acceso a la Estación de Amara.

Las actuaciones propuestas hasta 2010 serían las siguientes:

<sup>10</sup> NRFPV: Nueva Red Ferroviaria del País Vasco.

### ACTUACIONES FERROVIARIAS EN EL ÁREA FUNCIONAL DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

Tramo	Subtramo	Actuación
<b>Ámbito: Zarautz – Donostia-San Sebastián</b>		
Zumaia - Zarautz	Zumaia - Meagas	Ampliación de plataforma, desdoblado e implantando tres vías en algún tramo
	Meagas - Zarautz	Ampliación de plataforma para desdoblamiento completo del subtramo y supresión de paso a nivel
	Zarautz	Ampliación de plataforma por desdoblamiento y mejora de trazado hasta la Estación de Zarautz, sustituyendo pasos a nivel por inferiores
Zarautz - Usurbil	Acceso a Autopista - Viaducto Orio- Variante Orio	Desdoblamiento del tramo, supresión de pasos a nivel y nueva Estación de Aia
	Aia - Aginaga	Desdoblamiento, con ampliación de plataforma mejorando el trazado, con nuevo túnel de Aginaga y nuevo puente sobre la ensenada Olabarrieta
Usurbil - Añorga	Estación de Lasarte	Implantación de Cocheras para EuskoTren
	Lasarte - Añorga	Duplicación de vía y adecuación de apeaderos y estaciones
Añorga - Amara	Añorga - Amara	Desdoblamiento en ejecución con nueva Estación en Lugaritz y nuevo túnel de Aiete de acceso a Amara
<b>Ámbito: Lasarte – Donostia-San Sebastián - Pasaia</b>		
Lasarte – Donostia-San Sebastián - Pasaia	Nuevas cocheras y talleres	Nuevas cocheras y talleres de tranvía en Loiola
	Nueva Red de Tranvía	Nueva red de tranvía en Donostia-San Sebastián con dos líneas
	Estación de Riberas de Loiola EuskoTren	Conexión entre la Estación de Loiola (EuskoTren) y la nueva Estación de RENFE
<b>Ámbito: Donostia-San Sebastián - Irun</b>		
Loiola - Herrera	Loiola - Herrera	Desdoblamiento del tramo con trazado subterráneo bajo Intxaurren Norte
Herrera - Erretería	Herrera - Erretería	Nueva vía de mercancías para los muelles del Puerto de Pasaia (EuskoTren)
Erretería - Portomoko	Erretería - La Fandería	Nueva estación La Fandería (EuskoTren)
Donostia-San Sebastián - Irun	Donostia-San Sebastián - Irun	Estación Intermodal de EuskoTren en Irun: mejora y reordenación del espacio (vías nuevas) deprimiendo las actuales vías de EuskoTren
	Cocheras y Talleres	Cocheras / Talleres de EuskoTren en la zona CAF, en Irun
<b>Ámbito: Tolosa - Donostia-San Sebastián</b>		
Tolosa – Donostia-San Sebastián	Tolosa - Donostia-San Sebastián	Remodelación de la Estación Astigarraga para adaptarse a exigencias UIC
<b>Ámbito: Tolosa – Donostia-San Sebastián - Irun</b>		
Tolosa – Donostia-San Sebastián - Irun	Tolosa – Donostia-San Sebastián - Irun	Nueva Estación de Riberas de Loiola (RENFE), con intermodalidad con EuskoTren y con Autobuses
	Estación Intxaurren RENFE	Integración del trazado e implantación de nueva Estación cubriendo la trinchera actual de plataforma

#### √ Resto del territorio

Además de estas actuaciones definidas en los ámbitos mencionados, pueden citarse las previstas en los trayectos Durango a Elgoibar (desdoblamientos, nuevos apeaderos o adecuaciones de estaciones); Elgoibar a Zumaia (desdoblamientos en ciertos tramos); y Ferrocarril del Urola (Nueva vía entre Azpeitia y Zumaia, conexión con el Puerto de Pasaia a través de Herrera, y reanudación de los viajes turísticos desde el Museo del Ferrocarril –Azpeitia-hasta Zumaia -Empalme).

En cuanto a la **Red de Metro**, el PTS plantea el mantenimiento de las Líneas 1 y 2 de metro convencional del Área Metropolitana de Bilbao y plantea el Sistema de Metro Ligero (tranvía) para cuatro corredores:

- √ Conexión interna del Área Funcional de Álava Central, ya citado.
- √ Metro Ligero de conexión interna del Área Metropolitana de Bilbao.
- √ Conexión interna del Área Funcional de Donostia-San Sebastián, ya citado.
- √ Conexión del Deba.

Finalmente, la **Red de Funiculares** está compuesta por los de Reineta, Artxanda e Igueldo, en los términos municipales de Trapagarán, Bilbao y Donostia-San Sebastián, respectivamente.

### 11.3. PLANES TERRITORIALES PARCIALES (PTP)

En el presente Capítulo se llevará a cabo un análisis de las diversas actuaciones propuestas por los respectivos Planes Territoriales Parciales en cada una de sus correspondientes Áreas Funcionales, para diversos aspectos de carácter o incidencia urbanística.

Se llevará a cabo un análisis comparativo de las propuestas viarias contenidas en los P.T.P. y de las contenidas en la Revisión del 2º Plan General de Carreteras de la CAPV, teniendo en consideración los horizontes temporales de cada uno de ellos. Los P.T.P. de las Áreas Funcionales son:

### PLANES TERRITORIALES PARCIALES DE LA CAPV

Territorio Histórico	Plan Territorial Parcial
Álava	Álava Central Laguardia (Rioja Alavesa) Llodio
Bizkaia	Balmaseda – Zalla Bilbao Metropolitano Durango Gernika – Markina Igorre Mungia
Gipuzkoa	Beasain – Zumarraga (Goierrri) Donostia-San Sebastián (Donostialdea – Bajo Bidasoa) Eibar (Bajo Deba) Mondragón – Bergara (Alto Deba) Tolosa Zarautz – Azpeitia (Urola Kosta)

El presente capítulo analiza las características de los Planes Territoriales Parciales (PTP), su rango normativo y su incidencia en el planeamiento municipal. En cada uno de los PTP se enumeran las actuaciones previstas en sus respectivos territorios agrupándolas según el destino asignado y su carácter vinculante.

Estos PTP, además de las vinculaciones procedentes de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), asumen otras procedentes de los diversos Planes Territoriales Sectoriales (PTS) ya aprobados y relacionados con el uso del suelo.

El ámbito territorial de cada PTP se circunscribe al espacio que se le ha asignado, estableciendo normativas de reserva de suelo para infraestructuras, equipamientos de ámbito comarcal, espacios de regeneración y recuperación, zonas de vivienda protegida o superficie de promoción pública para uso industrial.

Normativamente, debe señalarse que la ordenación urbanística o planeamiento general municipal, tanto vigente como de nueva redacción, está vinculado por las determinaciones de los Planes Territoriales Parciales, debiéndose adaptar a las mismas (de acuerdo a la legislación vigente) al tratarse de un instrumento de ordenación del territorio jerárquicamente superior.

Los diversos planeamientos municipales deberán recoger específicamente las propuestas de ámbito territorial siguientes:

- √ Infraestructuras viarias y ferroviarias vertebradoras del territorio.
- √ Las ofertas de dotaciones en equipamientos, espacios libres y otras infraestructuras.
- √ Las dimensiones de la oferta de suelo para vivienda.
- √ Las dimensiones de la oferta de suelo para actividades económicas.
- √ Propuestas de ámbitos definidos en el modelo como corredores sin desarrollo urbano.

Derivado de las propuestas de las DOT, se establece la necesidad de compatibilizar el planeamiento de ciertos espacios que se localizan en un mismo ámbito territorial aunque en términos municipales diferentes y que se especifican en sus correspondientes PTP.

En este Capítulo se van a identificar las operaciones que pueden tener implicaciones en el desarrollo de este plan. Son actuaciones y operaciones propuestas desde los respectivos PTP para cada una de las Áreas Funcionales y que recogen también las actuaciones y operaciones propuestas desde las DOT y los PTS previos. El análisis de estas actuaciones se ha estructurado en apartados propios para infraestructuras (carretera y ferrocarril), equipamientos de ámbito comarcal, operaciones de regeneración y recuperación de espacios (residenciales, industriales, naturalísticos, etc.), vivienda, industria, comercio, servicios y logística. Muchas de estas operaciones o actuaciones propuestas no suelen ser unívocas y, frecuentemente, engloban varios tipos de acciones mixtas, por lo que no deben considerarse como una clasificación estanca sino permeable.

#### 11.3.1 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Álava Central

Los municipios incluidos en esta Área Funcional son Alegría / Dulantzi, Armiñón, Arraia / Maestu, Arrazua / Ubarrundia, Asparrena, Barrundia, Berantevilla, Bernedo, Kanpezo, Zigoitia, Cuartango, Elburgo, Iruña de Oka, Iruraiz / Gauna, Lagrá, Lantarón, Legutiano, Otxandio, Peñacerrada / Urizaharra, Ribera Alta, Ribera Baja, Añana, Salvatierra, San Millán, Ubide, Urcabustaiz, Valdegovia, Valle de Arana, Vitoria-Gasteiz, Zalduondo, Zambrana, Zuia, Sierra Brava de Badaya, Parzonera de Entzia y Comunidad de Peñacerrada / Yrizaharra, Lagrán y Laño.

El Plan Parcial de Álava Central plantea sus orientaciones operativas mediante dos figuras: las Acciones Estructurales (AE) y las Operaciones Estratégicas (OE). En las tablas adjuntas se señalan los términos municipales que se ven afectados por esas Acciones y Operaciones.

Las Acciones Estructurales están compuestas por intervenciones sobre infraestructuras o aspectos ambientales con el objetivo de completar, a grandes rasgos, los elementos que componen la base de la Estructura Territorial (principalmente comunicaciones). Dado el carácter de estas intervenciones estas Acciones Estructurales sólo pueden considerarse recomendaciones a las administraciones sectoriales con competencias en su desarrollo.

**AFECCIONES MUNICIPALES DE LAS ACCIONES ESTRUCTURALES (AE)**

AE	Denominación	Tipo	Municipios		
1	Autopista A-1	Viaria	Arrazua - Ubarrundia	Armiñón	Legutiano
			Vitoria-Gasteiz	Iruña de Oka	Ribera Alta
			Zigoitia		
2	Red de transporte ligero	Ferroviaria	Alegría – Dulantzi	Vitoria-Gasteiz	Elburgo
			Iruraiz - Gauna	Iruña de Oka	San Millán
			Salvatierra - Agurain		
3	Recorrido ferroviario del río Bayas	Paisajístico-ambiental	Urcabustaiz	Ribera Alta	Cuartango
4	Recorrido recreativo Ullíbarri - Araya	Paisajístico-ambiental	Arrazua - Ubarrundia	Asparrena	Elburgo
			Legutiano	Barrundia	San Millán
			Zalduondo		
5	Recorridos agrícolas del Zadorra	Paisajístico-ambiental	Salvatierra - Agurain	Barrundia	Elburgo
			Iruraiz - Gauna		
6	Itinerario de aprovechamiento del medio	Paisajístico-ambiental	Alegría – Dulantzi	Arraia - Maestu	Elburgo
			Vitoria-Gasteiz	Iruraiz - Gauna	Kanpezo
			San Millán		
7	Recorrido intercomarcal del Sur de Álava	Paisajístico-ambiental	Peñacerrada - Urizaharra	Vitoria-Gasteiz	
8	Itinerario alternativo del Noroeste	Paisajístico-ambiental	Urcabustaiz	Vitoria-Gasteiz	Zuia
			Zigoitia		

Las Operaciones Estratégicas concretan intervenciones de implantación de nuevos usos (residenciales o productivos) o de crecimiento de los existentes, en espacios definidos como "de oportunidad". Son actuaciones integradas en las que se determinan específicamente escalas territoriales, criterios de ordenación, objetivos, etc. que pueden llegar a sobrepasar la propia acción municipal.

**AFECCIONES MUNICIPALES DE LAS OPERACIONES ESTRATÉGICAS (OE)**

OE	Denominación	Superf. (Has)	Municipios	
1	Espacio territorial de Subijana – Morillas / Pobes	42,5	Ribera Alta	
2	Arco de la Innovación Norte: Complejo Logístico – Productivo - Aeroportuario	697	Legutiano	Valle de Arana
			Vitoria-Gasteiz	
3	Arco de la Innovación Sur: Puerta de Álava - Jándiz	126	Iruña de Oka	Valle de Arana
			Vitoria-Gasteiz	
4	Consolidación del núcleo urbano de Araya	40	Arrazua - Ubarrundia	Asparrena
5	Foco de articulación territorial de Salinas – Bergüenda - Espejo	31	Añana	Ubide
			Valdegovia	Urcabustaiz
6	Consolidación territorial de Salvatierra - Agurain	226,5	Arrazua - Ubarrundia	San Millán
			Salvatierra - Agurain	Asparrena
7	Foco de articulación territorial de Eguileta	25	Alegría - Dulantzi	Cuartango
			Iruraiz - Gauna	Valle de Arana
			Vitoria-Gasteiz	Elburgo
8	Centro de interpretación Medio Ambiental de Izki	34	Arraia - Maestu	
9	Actividades económicas en el Arco Sur	317	Armiñón	Lagrán
			Ribera Baja	Lantarón
10	Nuevo espacio territorial Residencial – Rotacional de Peñacerrada - Urizaharra	24	Peñacerrada - Urizaharra	Otxandio
11	Nuevos desarrollos en Santa Cruz de Kanpezo	26,6	Barrundia	Berantevilla
			Kanpezo	Bernedo

**11.3.1.1. Infraestructuras de transporte**

El PTP considera que la N-I es el eje esencial que, junto a Vitoria, debe polarizar los nuevos desarrollos y propone, a su vez, prolongar la A-1 hasta Armiñón.

Para el ferrocarril, el PTP propone reforzar y asentar un pasillo ferroviario hacia el Aeropuerto de Foronda y crear una Red de metro ligero. Este nuevo eje de mercancías uniría el Polígono Industrial de Jándiz-CTV y la nueva plataforma logístico-industrial del Aeropuerto de Foronda. El nuevo Metro ligero uniría el centro de Vitoria-Gasteiz con el Aeropuerto, Lakua, Salvatierra y Nanclares, aprovechando, en estos dos últimos casos las líneas actualmente existentes y en uso.

El PTP plantea la realización de actuaciones en infraestructuras de carreteras y de ferrocarril, enmarcadas en las denominadas Acciones Estructurales.

√ **AE-1. Autopista A-1**

- Objeto: Eje alternativo a la N-I.
- Municipios afectados: Zigoitia, Vitoria-Gasteiz, Iruña de Oka, Ribera Alta, Legutiano, Arzua - Ubarrundia y Armiñón.
- Clasificación del suelo afectado según planeamiento: No urbanizable.
- Tramos considerados:
  - Luko a N-622: se propone desplazar al norte la traza de la carretera Eibar - Vitoria-Gasteiz en las cercanías de la N-622, alejando hacia el oeste el tramo siguiente, aunque manteniendo la traza original en el tramo final y el enlace con la N-622 y, así mantener ambos accesos al Aeropuerto de Foronda.
  - N-622 a Nanclares de la Oka: debe considerarse las necesidades futuras de suelo en las ampliaciones del Aeropuerto de Foronda y un posible acceso al área logístico – productiva - aeroportuaria del Arco de la Innovación.
  - Nanclares de Oka a Armiñón.

√ **AE-2. Red de transporte ligero**

- Objeto: Diversificar la oferta de transporte público urbano e interurbano por ferrocarril.
- Municipios afectados: Iruña de Oka, Vitoria-Gasteiz, Elburgo, Alegría - Dulantzi, San Millán, Iruraiz - Gauna y Salvatierra - Agurain.
- Clasificación del suelo afectado según planeamiento: Urbano, Urbanizable, No urbanizable.
- Tramo: Vitoria-Gasteiz - Salvatierra.
- Actuación propuesta: Utilización de la vía actual o de la antigua, entre la Estación de Dato, en Vitoria-Gasteiz y Salvatierra - Agurain, continuando hasta Nanclares de Oka (por el canal ferroviario actual o paralelo a la N-102), estudiando la posibilidad de prolongar el tramo hasta el Aeropuerto de Foronda.

**11.3.1.2. Equipamientos de ámbito comarcal**

Las Actuaciones y Operaciones que propone el PTP para equipamientos de ámbito comarcal para el Área Funcional están íntimamente ligadas a la oferta residencial, principalmente en el caso de las Operaciones Estratégicas 5 y 7, por lo que las mismas han sido incluidas como tales en el correspondiente apartado.

√ **OE1 Espacio territorial de Subijana – Morillas / Pobes**

Se busca crear una zona de asentamiento de oferta de usos y actividades comarcales, que se localiza en la frontera entre la Llanada y los Valles, y surta a ambos espacios. Incluye zonas de oferta residencial y un interés por mantener los espacios con suelos de alto valor agrológico situados en el valle del Bayas y la actividad agraria y el paisaje.

Características	
Municipio Afectado	Ribera Alta
Usos del suelo	No Urbanizable
Viario de conexión territorial	12,9 km
Suelo afectado	42,5 Ha
Espacio residencial	25,0 Ha
Espacio productivo	10,0 Ha
Espacio terciario	6,0 Ha
Espacio equipado	1,5 Ha

**11.3.1.3. Espacios de regeneración y recuperación**

Además de los espacios de regeneración urbana y de recuperación de instalaciones obsoletas y en desuso que se detallan en el apartado de oferta residencial, se plantean numerosas operaciones directamente relacionadas con la conservación y regeneración del entorno (Operaciones y Actuaciones Paisajístico-Ambientales). Las más significativas son:

√ **AE-3 Recorrido ferroviario del río Bayas**

- Objeto: establecer un recorrido con fines científico – turístico - recreativos aprovechando la infraestructura ferroviaria existente, escasamente utilizada.
- Municipios afectados: Urcabustaiz, Cuartango y Ribera Alta.
- Clasificación del suelo afectado según planeamiento: Urbano, No urbanizable.

√ **AE-4 Recorrido recreativo Ullibarri - Araya**

- Objeto: establecer un recorrido de interés naturalístico en las faldas de la Sierra de Urkilla y las orillas de los embalses del Zadorra.
- Municipios afectados: Legutiano, Arrozua - Ubarrundia, Elburgo, Barrundia, San Millán, Zaldondo y Asparrena.
- Clasificación del suelo afectado según planeamiento: Urbano, No urbanizable.

√ **AE-5 Recorridos agrícolas del Zadorra**

- Objeto: acondicionamiento y ordenación de caminos rurales para establecer recorridos que sean ejes preferentes para la ubicación de los servicios, compatibilizándolos con senderismo o cicloturismo.
- Municipios afectados: Barrundia, Elburgo, Iruraiz - Gauna, Salvatierra - Agurain y San Millán.
- Clasificación del suelo afectado según planeamiento: Urbano, No urbanizable.

√ **AE-6 Itinerario del aprovechamiento del medio**

- Objeto: reponer la antigua plataforma ferroviaria Estella – Vitoria-Gasteiz - Mekolalde mediante un recorrido didáctico alternativo de acceso a la Montaña.
- Municipios afectados: Vitoria-Gasteiz, Iruraiz - Gauna, Elburgo, Alegría - Dulantzi, San Millán, Arraia - Maestu y Kanpezo.
- Clasificación del suelo afectado según planeamiento: Urbano, No urbanizable.

√ **AE-7 Recorrido intercomarcal del Sur de Álava**

- Objeto: establecimiento de un recorrido de paseo, paralelo o sobre la A-2124, que una Vitoria-Gasteiz con el sur de Álava, resaltando los puntos singulares de la zona y favoreciendo la relación con el Condado de Treviño y La Rioja.
- Municipios afectados: Vitoria-Gasteiz, Peñacerrada.
- Clasificación del suelo afectado según planeamiento: No urbanizable.

√ **AE-8 Itinerario alternativo del Noroeste**

- Objeto: establecimiento de una ruta de modos alternativos de transporte que una Vitoria-Gasteiz con el Parque Natural del Gorbea. Debería ser un trazado paralelo a la autovía N-622 hasta cerca de Letona para dirigirse luego al noroeste, siguiendo la antigua N-622 hasta Murguía.
- Municipios afectados: Vitoria-Gasteiz, Zigoitia, Zuia, Urcabustaiz.

- Clasificación del suelo afectado según planeamiento: Urbano, No urbanizable.

√ **OE-8 Centro de Interpretación Medioambiental de Izki**

Se proyecta en Corres un Centro de Interpretación Medioambiental, de acuerdo a las determinaciones del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Izki. Las actuaciones incluyen la oferta de un espacio residencial vinculado a la eco - construcción, la utilización de energías alternativas, el reciclado y tratamiento especializado de residuos, etc. con tipologías constructivas adecuadas al entorno.

Características	
Municipio Afectado	Arraia - Maestu
Usos del suelo	No Urbanizable
Viaro de conexión territorial	5,0 km
Suelo afectado	34,0 Ha
Espacio residencial	22,0 Ha
Espacio productivo	10,0 Ha
Dotaciones territoriales	2,0 Ha

**11.3.1.4. Vivienda protegida y suelo residencial**

Las actuaciones propuestas en el PTP son de dos tipos: de renovación o recuperación; y de nuevas implantaciones.

Las actuaciones de renovación urbana son de escasa entidad pero sí plantean operaciones de protección y rehabilitación de los cascos históricos de Alegría, Bernedo, Contrasta, Marquinez, Santa Cruz de Kanpezo, Lagrán, Legutiano, Orbiso, Peñacerrada, Salinas de Añana, Berantevilla, San Vicente de Arana, Salvatierra y Vitoria-Gasteiz.

El PTP plantea una serie de actuaciones de nueva vivienda de baja y alta densidad. Entre las propuestas de baja densidad, centradas en los municipios de menor peso poblacional destacan:

- √ Espacios residenciales y mixtos en Araya, Aspuru y Elgea.
- √ Desarrollo disperso y complejo en las zonas rururbanas de Valdegovia, Villanañe, Villamaderne y Espejo.
- √ Fomento de los usos residenciales y productivos en Agurain, potenciándolo como segundo núcleo urbano del Área Funcional.

- √ Propuesta de espacios de equipamiento y residencia en la Llanada Sur, en los municipios de Eguleta, Ocariz y Mezquia.
- √ Generación de espacios residenciales y mixtos en el valle del Istora y Sabando.
- √ Transformaciones urbanas en Zambrana y en la cabecera de Comuni3n - Zubillaga.
- √ Fomento de espacios residenciales en Lagr3n - Pipa3n y Peñacerrada - Payueta.
- √ Incremento del peso urbano de Santa Cruz de Kanpezo.

Las propuestas de actuaciones de vivienda de alta densidad se centran en los municipios m3s poblados como Legutiano, Zuia, Salvatierra, Araia, Kanpezo, Iruña de Oka, Ribabellosa, Comuni3n y Vitoria-Gasteiz.

Las propuestas de Actuaciones Preferentes en materia de vivienda son las siguientes:

#### PROPUESTAS DE ACTUACI3N EN VIVIENDA

Municipio	Zona de actuaci3n
Zuia	Bayas
Zigoitia	Las Arenas
Izarra (Urkabustaiz)	Marrabarro
Salvatierra - Agurain	Camino de Galzar
Araia	Ampliaci3n oeste de la UA1
Iruña de Oka	Escuelas al norte de la A-2622
	Estaci3n al sur de la A-2622
Sta. Cruz de Kanpezo	3rea de expansi3n al sur del n3cleo
Villanueva de Valdegovia	Expansi3n Norte
Lantar3n	Expansi3n Norte de Puentelarr3 y Zubillaga (Comuni3n)
Ribera Baja	San Mill3n (acceso Este desde la N-I)
	Sur de A-4305
Vitoria-Gasteiz	Ibaiondo
	Salburua - Zabalzana

Las propuestas de creaci3n de nuevo suelo, o de recalificaci3n para vivienda, por municipios, son las siguientes:

#### PROPUESTAS DE CREACI3N DE NUEVO SUELO

Municipio	Zona de recalificaci3n
Iruña de Oka	Al sur de la A-2622
	Al norte de la A-2622
Zigoitia	Proximidades de Gopegui
	Proximidades de Ondategui
Zuia	Al sur de Mungia (2 desarrollos)
Urkabustaiz	Al norte de Izarra
Salvatierra	Al oeste del n3cleo, junto al camino de Galzar
Asp3rrena	Al este de la Unidad UA-1 (Araya)
Alegr3a	Junto a la Estaci3n de ferrocarril
	Acceso al n3cleo, al norte de la A-3110.
Ribera Baja	Al norte del n3cleo de Ribabellosa
	Al sur del n3cleo de Ribabellosa
Lantar3n	Nuevo desarrollo urbano en Comuni3n
	Nuevo desarrollo urbano en Puentelarr3
Berantevilla	Al noroeste del Casco Hist3rico

Las Operaciones Estrat3gicas que se establecen en materia de vivienda en el PTP son, esencialmente tres:

- √ **OE10 Nuevo espacio residencial - dotacional de Peñacerrada - Urizaharra**

Generar un espacio articulador del eje Montaña - Valles y el itinerario temático "Recorrido Intercomarcal del Sur de 3lava" (AE-7) mediante la creaci3n de un espacio educativo - cultural junto a operaciones de oferta residencial, esencialmente de segunda residencia,

Características	
Municipio Afectado	Peñacerrada - Urizaharra
Usos del suelo	No Urbanizable
Suelo afectado	24,0 Ha
Espacio residencial	22,0 Ha
Dotaciones territoriales	2,0 Ha

√ **Nuevos desarrollos en Santa Cruz de Kanpezo**

Se busca la ocupación, para usos residenciales alternativos y de poca densidad, de suelos situados entre el asentamiento urbano actual y la carretera A-126 (margen derecha del río Ega), al suroeste municipio. Se propone también nuevos espacios dotacionales relacionados con la presencia del Parque Natural de Izki y de la AE-6.

Características	
Municipio Afectado	Santa Cruz de Kanpezo
Usos del suelo	No Urbanizable
Suelo afectado	26,6 Ha
Espacio residencial	25,6 Ha
Espacio equipado	1,0 Ha

√ **OE4 consolidación del núcleo urbano de Araya**

Es una operación de recuperación para usos dotacionales y de recuperación del patrimonio industrial de la antigua planta siderúrgica de Ajuria, situada en un enclave de alto valor ambiental.

Con ello, se incorpora un nuevo desarrollo residencial en Araya, se establecen nuevas direcciones de crecimiento, se mejora la entrada al núcleo urbano desde la N-I y se impulsa el crecimiento residencial hacia el noroeste, favoreciendo la aparición de una oferta residencial alternativa.

Características	
Municipio Afectado	Asparrena
Usos del suelo	No Urbanizable
Viaro de conexión territorial	2,5 km
Suelo afectado	40,0 Ha
Espacio residencial	36,0 Ha
Espacio equipado	1,0 Ha
Dotaciones territoriales	3,0 Ha

√ **OE5. Foco de Articulación Territorial de Salinas – Bergüenda - Espejo**

Se debe potenciar este espacio mediante diversas intervenciones como la restauración del complejo de terrazas de extracción de sal existente en Salinas de Añana desde la época romana (con fines comerciales y educativos), el desarrollo residencial poco denso y de calidad o la localización de un área dotacional en la intersección entre la A-2622 y la A-2625.

Características		
Municipios Afectados	Valdegovia	Añana
Usos del suelo	No Urbanizable	
Viaro de conexión territorial	5,2 km	
Suelo afectado	31,0 Ha	
Espacio residencial	30,0 Ha	
Espacio equipado	1,0 Ha	

√ **OE7. Foco de Articulación Territorial de Eguileta**

En la zona situada entre los núcleos urbanos de Eguileta, Erenchun e Hijona y el eje que va hasta las cercanías de Andollu, se plantea esta actuación de dotaciones para la zona, apoyada en la OE-7. En ella se favorecerá el desarrollo de espacios residenciales de baja densidad, de segunda residencia, albergues, centros de interpretación, etc.

Características		
Municipios Afectados	Vitoria-Gasteiz Iruraiz - Gauna	Elburgo Alegría - Dulantzi
Usos del suelo	No Urbanizable	
Viaro de conexión territorial	0,7 km	
Suelo afectado	25,0 Ha	
Espacio residencial	21,0 Ha	
Espacio equipado	1,0 Ha	

### 11.3.1.5. Uso industrial, comercial y de servicios

Se proponen diversas Operaciones Estratégicas (OE) para una superficie de 1.334 Ha:

OE	Superficie (Ha)	Denominación	Características
2	697,0	Arco de Innovación Norte	<ul style="list-style-type: none"> <li>× Complejo logístico – productivo – aeroportuario</li> <li>× Incluye suelos urbanizables de ampliación del Parque Tecnológico de Vitoria-Gasteiz</li> </ul>
3	126,0	Arco de Innovación Sur	<ul style="list-style-type: none"> <li>× Puerta de Álava - Júndiz</li> <li>× Incluye suelos de ampliación del Polígono de Júndiz</li> </ul>
9	317,0	Actividades Económicas en Arco Sur	<ul style="list-style-type: none"> <li>× Incluye la Reserva Estratégica de suelos de actividad económica de Lantarón</li> </ul>
6	194,0	Salvatierra / Agurain	<ul style="list-style-type: none"> <li>× Consolidación territorial</li> <li>× Incluye la Reserva Estratégica de suelos de actividad económica de San Millán / Asparrena</li> </ul>

#### √ OE-2. Arco de la Innovación: Complejo Logístico – Productivo - Aeroportuario

Esta operación tiende a convertir el entorno del Aeropuerto de Foronda en un espacio productivo estrechamente vinculado a las actividades logísticas e industriales e íntimamente dependiente de su localización a pie de pistas de un aeropuerto especializado en carga aérea.

Características		
Municipios Afectados	Vitoria-Gasteiz	Legutiano
Usos del suelo	Urbano No Urbanizable Stma. Gral. Tptes. y comunicaciones de Foronda	
Viaro de conexión territorial	9,0 km	
Suelo afectado	697,0 Ha	
Espacio productivo - logístico	249,0 Ha	
Espacio terciario	50,0 Ha	
Espacio aeroportuario	105,0 Ha	
Espacio actividades económicas (Ampliación Parque Tecnológico)	293,0 Ha	

En el Plan General de Vitoria-Gasteiz se incluyen nuevas actuaciones para desarrollar esta operación:

- La calificación de Suelo Urbanizable sin determinaciones en el entorno aeroportuario cuyo límite norte será la A-1 (de la que lo separará una banda verde de protección) e incorporará el espacio intersticial situado entre ellos, la N-240 y la A-1.
- La ampliación del Parque Tecnológico de Miñano.
- El establecimiento del Centro Comercial de Etxabarri - Ibiña.
- La supresión de la segunda pista, según el Plan Director del Aeropuerto de Foronda.

Estas actuaciones implican modificaciones en los accesos a este complejo logístico – productivo - aeroportuario cuyas características de ordenación son las siguientes:

- Las actividades productivas se localizan en la Zona Este del Polígono, cercanas a las pistas.
- En el entorno del río Bayas y próximo al acceso desde la A-1, se instalará un Parque Empresarial (predominantemente terciario), zonas verdes y un Hotel, articulando los núcleos urbanos del entorno del aeropuerto. La actuación tendrá en cuenta su localización sobre acuíferos de alta vulnerabilidad.

Se considera como un emplazamiento adecuado para nuevas actividades económicas en espacio situado en las cercanías del complejo, en el triángulo formado por las carreteras N-240, A-627 y A-3006, donde ya se asientan varias empresas. Este hecho aconseja incorporar este espacio al Arco de la Innovación Norte.

Las actuaciones en nuevas infraestructuras viarias que se recomiendan desde el PTP son las siguientes:

- Acceso directo desde la A-1, en las proximidades de Miñano Menor.
- Vía Parque directa desde la ciudad que una la Circunvalación de la N-I, conecte con la N-622, en las cercanías de Aránguiz, y llegue a la N-240 en Miñano Mayor.
- Acceso alternativo al área aeroportuaria, entre la A-1 y el acceso a Foronda, y de la autopista con la N-622, cuyo enlace debe remodelarse.
- Nuevo enlace directo de la A-1 a la Terminal aeroportuaria, a las nuevas zonas productivas y al Polígono de Júndiz - CTV.
- Posible ampliación, o remodelación de los diversos puntos de llegada y acceso desde la A-1, N-I, A-622, Circunvalación, etc., a las terminales y a los nuevos espacios productivos y terciarios previstos.
- Posible construcción de un tramo ferroviario de acceso al Aeropuerto, a las áreas logístico - productivas y a Júndiz - CTV.

√ **OE-3. Arco de la Innovación Sur: Puerta de Álava**

Situado entre el acceso de la A-2622 con la N-I (modificado con la variante de Nanclares de la Oka) y la zona cercana a la bifurcación de la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz y la N-102.

Características		
Municipios Afectados	Iruña de Oka	Vitoria-Gasteiz
Usos del suelo	Urbanizable, No Urbanizable	
Viaro de conexión territorial	6,5 km	
Suelo afectado	153,0 Ha	
Espacio productivo	56,1 Ha	
Espacio terciario	9,9 Ha	
Espacio equipado	25,0 Ha	
Dotaciones territoriales	2,0 Ha	
Espacio actividades económicas (Ampliación Polígono de Júndiz)	60,0 Ha	

Partiendo de la revalorización de los valores arqueológicos de la zona del Monte de Júndiz (con sus yacimientos de los poblados de Júndiz y de Ariñez, y la Ermita de San Juan de Júndiz) se aglutinan diversas acciones de diversa índole:

- Cultural – Educativa: crear un espacio cultural donde se localizarán las zonas arqueológicas y los vacíos existentes entre Subillabide y Júndiz, compatibilizando los planeamientos de Iruña de Oka y Vitoria-Gasteiz.
- Protección: mantener las actividades en la zona sureste y noroeste pese a que el trazado previsto de la línea de alta velocidad discurre por ellas.
- Dotaciones: situadas en el lateral suroriental.
- Productiva: consolidar las implantaciones industriales actuales y desarrollar las previsiones de suelo industrial previstas en los Planes Generales de Vitoria e Iruña de Oka en la zona noroeste del ámbito.
- Actividades económicas y de equipamientos comerciales: desarrollo de iniciativas públicas definidas en el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales como es la Plataforma Logística Intermodal; el Polígono para Actividades de Transporte y Distribución de Mercancías.

- Infraestructuras: resolución del punto de encuentro entre la N-I y la N-102.
- Ampliación y consolidación del Polígono de Júndiz.

√ **OE9. Actividades económicas en el Arco Sur**

Se busca establecer una zona productiva de iniciativa municipal conjunta de los municipios de Armiñón y Ribera Baja.

Características			
Municipios Afectados	Ribera Baja	Armiñón	Lantarón
Usos del suelo	Urbano, Urbanizable, No Urbanizable		
Viaro de conexión territorial	1,7 km		
Suelo afectado	317,0 Ha		
Espacio productivo	93,5 Ha		
Espacio terciario	13,5 Ha		
Espacio actividades económicas (Reserva Estratégica de Lantarón)	210,0 Ha		

Busca simbolizar el punto de confluencia de las conexiones de los Valles y la Llanada Sur, del acceso a Vitoria-Gasteiz y de la cabecera sur del "Arco de la Innovación".

√ **OE-6. Consolidación territorial de Salvatierra - Agurain**

Son dos nuevos desarrollos de actividad económica situados en el entorno de la N-I y en el núcleo urbano de Salvatierra - Agurain, en los términos municipales de Asparrena y San Millán. La Operación incluye la generación de un nuevo desarrollo residencial en Salvatierra, el impulso a la extensión residencial hacia el noroeste del término municipal y la articulación de los espacios vacíos.

Características			
Municipios Afectados	Salvatierra - Agurain	San Millán	Asparrena
Usos del suelo	Urbanizable, No Urbanizable		
Viaro de conexión territorial	3,0 km		
Suelo afectado	126,5 Ha		
Espacio productivo - logístico	107,5 Ha		
Espacio terciario	24,0 Ha		
Espacio residencial	32,0 Ha		
Espacio actividades económicas (Reserva estratégica Asparrena - San Millán)	61,0 Ha		

El PTP plantea la necesidad de un desarrollo inconexo entre ambos espacios industriales, potenciando el espacio vacío entre ambos. A su vez, considera que el ámbito de Asparrena - San Millán (dada su disponibilidad espacial), debe considerarse como Reserva Estratégica para futuros asentamientos de actividades económicas

Además, el PTP plantea una serie de proposiciones vinculantes como:

- √ En el municipio de Salvatierra: impulsar la zona industrial y ampliarla hacia el oeste, incluyendo usos terciarios y de servicios en los límites con la carretera N-I.
- √ Un nuevo espacio industrial en el cuadrante suroriental, en torno al enlace y establecer actividades logísticas en el entorno de la estación de ferrocarril.

#### 11.3.1.6. Logística

La principal propuesta del PTP es la Plataforma Logístico - Productiva de Foronda (OE2) a la que se añade un centro logístico, áreas de apoyo aeronáutico, parques de actividades y áreas de servicios integrando. Esta operación se completa con tres Polígonos Industriales (Los Llanos, Júndiz / CTV y Gojain), el Aeropuerto, el Parque Tecnológico de Álava, el Centro de Ocio y el Centro Comercial de Erxebarri - Ibiña.

#### 11.3.2 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Laguardia (Rioja Alavesa)

El ámbito territorial de este PTP engloba los términos municipales de Baños de Ebro, Kripan, Elciego, Elvillar, Labastida, Laguardia, Lanciego, Lapuebla de Labarca, Leza, Moreda de Álava, Navaridas, Oion, Samaniego, Villabuena de Álava y Yécora.

##### 11.3.2.1. Infraestructuras viarias

Las principales actuaciones propuestas en carreteras son mejoras de trazado y ampliaciones de plataforma, nuevas variantes y nuevo viario.

##### √ Nuevas infraestructuras

- Eje transversal Elvillar – Barriobusto: realizado a partir del acondicionamiento de los caminos rurales existentes, con actuaciones entre Barriobusto y Yécora (4 km.), Yécora a Viñaspre (2,5 km.) y Lanciego a Elvillar (2,5 km.).
- Eje transversal Villabuena de Álava a Navaridas: es la prolongación de la carretera de Laguardia a Navaridas (A-4207) hasta Villabuena de Álava, acondicionando el camino rural que enlaza Navaridas y Villabuena.

##### √ Mejora del trazado y ampliación de la plataforma

- A-124: en varios tramos de todo su recorrido se busca una sección de calzada / plataforma de 7 / 10 m.
- A-2124: entre el Puerto de Herrera y la Intersección con la A-124.
- A-2126: entre Oion y Bernedo.
- A-3202: de Labastida a Haro.
- A-3210: entre Laguardia, Elciego y Cenicero.
- A-3220: entre Kripan y el Límite con Navarra.
- A-3218: entre Elvillar y El Campillar.
- A-3224: entre la intersección con la carretera de Torremontalvo y el Límite con La Rioja.
- A-3230: entre Moreda de Álava y la intersección con la A-4212 cerca de Barriobusto.
- A-4204: desde la Intersección con la A-3214 a Baños de Ebro.
- A-4211: acceso a Labraza desde la A-3230.
- A-2126: entre Bernedo, Yécora, Oion y Logroño.
- - A-3212: entre Leza y Elciego.
- A-3214: de Samaniego a Villabuena de Álava y a Elciego.
- A-3216: entre Laguardia, Lapuebla de Labarca y Fuenmayor.
- A-3220: entre Kripan, Lanciego y la intersección con la A-124 en Assa.
- A-3224: entre los cruces con la carretera de Torremontalvo a Baños de Ebro y con la A-3214.
- -3226: entre Oion y Moreda de Álava.
- A-4209: entre Lanciego y Viñaspre.

##### √ Nuevas variantes

- Variante de Labastida: nuevo trazado al sur del núcleo urbano, siendo el paso alternativo a la A-124 y permitiendo la conexión con la carretera hacia Haro (A-3202).
- Variante de Laguardia: nuevo trazado al suroeste del núcleo urbano, siendo paso alternativo a la A-124 y permitiendo la conexión con Navaridas (A-4207) y con Elciego (A-3210).
- Variante de Oion: sin definir su trazado, será una solución a la travesía generada por A-2126.

### 11.3.2.2. Equipamientos de ámbito comarcal

#### √ Hidráulico

El Plan Comarcal de Abastecimiento establece como objetivos para los diversos municipios:

- Labastida: abastecimiento desde el río Inglares.
- Resto de municipios: servicio mancomunado desde los sondeos de Peñacerrada y Laguardia.

Respecto al saneamiento, Labastida cuenta con su propia red de depuración y la de una parte del resto de municipios se centralizará en Elciego donde se depurarán las aguas de Samaniego, Villabuena, Baños de Ebro, Leza, Navaridas, Laguardia y Elciego. Oion se integrará en el sistema de depuración de Logroño y el resto de municipios llevarán a cabo otras acciones.

#### √ Ocio y esparcimiento

Las Áreas de Esparcimiento propuestas por el PTP son las siguientes, planteándose para cada una de ellas la necesidad de redactar posteriormente sus respectivos planes especiales de ordenación:

- Labastida: Parque de San Ginés junto a un importante equipamiento deportivo y lúdico.
- Laguardia: Área de Berberana.
- Laguardia: Zona de Las Lagunas.
- Laguardia: se plantea la instalación del Museo de Rioja Alavesa.
- Laguardia: se considera muy apropiada la instalación de un Campo de Golf en su término municipal.
- Oion: Área de San Justo.
- Samaniego: Área de Esparcimiento.
- Yécora: Zona de Bercijana.

Además de estos espacios, se proponen nuevos espacios verdes en los municipios de Labastida, Elciego, Lapuebla de Labarca, Oion y los entornos de las Lagunas de Laguardia y de la Laguna de Navaridas.

### 11.3.2.3. Espacios de regeneración y recuperación

El PTP propone acciones de mejora y recuperación ambiental en varios espacios de diversa índole como el naturalístico, urbano (definidos en el apartado de vivienda y uso residencial) o industrial (incluidos en el apartado de uso industrial y actividades económicas).

Las actuaciones de recuperación y regeneración propuestas por el PTP en ámbitos de interés ambiental-naturalístico son principalmente las siguientes:

- √ Recuperación del Tamarizal de Mantible en el término municipal de Lanciego / Lantziago.
- √ Recuperación de las canteras y graveras abandonadas en las riberas del Ebro en los municipios de Labastida (Cantera de Labastida) y Laguardia (Canteras de El Esperal y El Campillar).
- √ Recuperación de las riberas de los cauces de acuerdo a los criterios establecidos por el PTS. Dada la configuración hidrológica de la zona, todos los arroyos son tributarios del Ebro y sus cauces deben ser protegidos a su paso por los términos municipales de Elvillar / Bilar, Kripan, Laguardia, Lanciego/Lantziago, Lapuebla de Labarca, Leza, Moreda de Álava, Navaridas, Oion, Samaniego, Villabuena de Álava / Eskuernaga y Yécora.
- √ Recuperación de las Lagunas de Cuatro Encinas, San Gregorio, El Aguarchal y Elciego.
- √ Mejora de las Riberas del Ebro y sus Terrazas en los municipios de Baños del Ebro / Mañueta, Elciego, Labastida, Laguardia, Lapuebla de Labarca, Leza y Villabuena de Álava / Eskuernaga.

### 11.3.2.4. Vivienda protegida y suelo residencial

Los municipios de Oion y Laguardia se consideran de interés preferente para el desarrollo, ordenación, promoción y gestión urbanística de suelo para viviendas de protección pública y los municipios de Labastida, Elciego y Lapuebla de Labarca se consideran como de interés para el desarrollo de operaciones de suelo complementarias. El carácter rururbano y la escasa densidad del resto de municipios se consideran adecuados para operaciones de rehabilitación aislada.

La renovación urbana incluye tanto actuaciones de regeneración y / o transformación en el núcleo de Oion en el viario de acceso A-3226, desde la A-124, como de protección y rehabilitación en los Cascos Históricos de Laguardia y Labastida.

Las operaciones singulares previstas en el Avance del PTP del Área Funcional de Laguardia son las siguientes:

#### √ Municipio de Labastida

- Suelo residencial de baja densidad junto a la vía alternativa a la A-124 cerrando, al sur del municipio, el núcleo urbano.

#### √ Municipio de Laguardia

- Suelos residenciales de baja densidad al norte y sur de la A-124, al este del núcleo.
- Desarrollo en Castillar - Este, considerada como Actuación Prioritaria.
- Casco Medieval, considerada como Actuación Prioritaria.
- Expansión Este, considerada como Actuación Prioritaria.

√ **Municipio de Oion**

Se considera una zona de gran capacidad de acogida con tres nuevos desarrollos principales:

- Desarrollos residenciales situados al norte del núcleo residencial, en el enlace de la A-2126 con la A-3226 (de encuentro con A-124).
- Desarrollo Oeste al sur de la C/ Felipe IV, SR-1 y SR-2, considerada como Actuación Prioritaria por el PTP.

Es el único municipio del Área Funcional donde el PTP propone nuevo suelo para vivienda, situado en el acceso del núcleo urbano, al sur de la A-3226, regenerado los pabellones existentes al oeste de Arroyo Grande.

Las actuaciones de protección y recuperación de los Centros Históricos y Cascos Urbanos de Interés se proponen en las siguientes zonas: Salinillas, Labastida, Laguardia, Elciego, Lanciego, Elvillar y Labraza.

**11.3.2.5. Uso industrial, comercial y de servicios**

El PTP propone la consolidación, posible ampliación y ordenación de los tejidos industriales de cierto rango, centrándose las actuaciones en los ámbitos espaciales siguientes:

- √ Zona industrial de Oion: cierre ordenado de su tejido actual junto a la ampliación organizada del mismo. La oferta pública de suelo es de unas 20 Ha.
- √ Área industrial de la A-124: centrada en Labastida y con ramificaciones en la carretera a Haro (A-3202). Sus dimensiones previstas son de 25 a 50 Ha.
- √ Área Industrial de Laguardia: consolidando el tejido industrial actual del municipio.
- √ Nueva Industrialdea Comarcal en Laguardia: con una extensión de 5 a 10 Ha.

El PTP también propone actuaciones de ordenación paisajística en estas áreas industriales.

Para el horizonte temporal del PTP (16 años), se propone una disponibilidad de 90 - 140 Ha para actividades industriales en toda el Área Funcional.

Debe señalarse en esta zona la proliferación de numerosas bodegas cuyas instalaciones deberán ubicarse preferentemente en suelo urbano o, secundariamente, urbanizable. En caso contrario, se establecen numerosas restricciones y condicionantes de uso de tipo espacial, ambiental, energético, etc.

**11.3.3 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Llodio**

En el ámbito territorial de esta Área Funcional están asentados los términos municipales de Amurrio, Arakaldo, Artziniega, Ayala, Llodio, Okondo, Orduña y Orozko.

**11.3.3.1. Infraestructuras de transporte**

**Red de carreteras**

Las actuaciones propuestas en el PTP buscan mejorar el sistema viario para garantizar las conexiones con el exterior. Las operaciones que se consideran son:

- √ Variante de Amurrio: realizada.
- √ Nueva conexión directa Laudio - Okondo.
- √ Mejora de trazados y firme en el tramo Luiando - Amurrio (A-625).
- √ Mejora de trazados y firme en el tramo Orduña - Amurrio (A-625).
- √ Mejora de trazados y firme en los tramos Amurrio - Artziniega, Variante de Artziniega, y Variante de Artziniega - Encartaciones (A-624).
- √ Mejora de la conexión Laudio - Orozko por la BI-2522.

**Red ferroviaria**

La principal actuación propuesta en la red ferroviaria es el soterramiento del ferrocarril en Llodio. Se sustituye la actual vía por un tendido subterráneo, permitiendo la renovación urbana del centro de la ciudad y la incorporación del río a la escena urbana.

**11.3.3.2. Equipamientos de ámbito comarcal**

Debe indicarse previamente que numerosas actuaciones que se señalan forman ya parte del Plan de Recuperación de la Cuenca del Nervión.

√ **Depuración y saneamiento de la Cuenca del Nervión**

Se plantea, desde Laudio hasta el nacimiento del río, la instalación de sistemas de depuración de las aguas residuales de los municipios, construyendo, en principio, tres EDAR en Orduña, Amurrio (Markijana) y Laudio (Besaurbe) junto con la red de colectores correspondiente.

√ **Parque Lineal del Nervión**

Son actuaciones de adecuación de márgenes y cauce del río Nervión, desde Délika hasta Laudio, para convertirlos en espacio recreativo supramunicipal. Se establecen cuatro tramos de actuación con diversos periodos de ejecución.

√ **Propuesta de Red de itinerarios y áreas recreativas**

Las principales bandas de actuación se desarrollan en el dominio público de las infraestructuras y son las siguientes:

- Área Recreativa Santa Lucía.
- Área Recreativa Maroño.
- Área Recreativa Etxaurren.
- Circuito de Okondo.
- Circuito del Izalde.
- Circuito de Orozko.
- Circuito de Artziniega.
- Circuito del Valle de Ayala.
- Circuito de Maroño.
- Circuito de Erbi.
- Circuito de Padura.
- Circuito de Orduña.

**11.3.3.3. Espacios de regeneración y recuperación**

También encuadradas (en gran parte) en el Plan del Nervión, se proponen diversas actuaciones de regeneración y mejora de las Márgenes y riberas.

√ **Control de riesgos de movimientos de orillas:** en los ríos y tramos siguientes:

Río	Margen	P.K. inicial	P.K. final	Observaciones
Nervión	Izquierda	64+100	65+050	Inestabilidad de laderas
	Derecha	64+275	67+050	Vulnerabilidad alta y muy alta
Altube	Derecha	7+525	7+575	Inestabilidad de laderas
Izalde	Izquierda	11+100	12+000	Deslizamientos de ladera
	Derecha	11+200	12+000	Deslizamientos de ladera

√ **Regeneración de riberas:** en numerosos tramos de los ríos Nervión, Altube, Izalde, Herrerías y Arnauri.

**11.3.3.4. Vivienda protegida y suelo residencial**

Este PTP, aprobado definitivamente e integrado en el PTP de Bilbao Metropolitano, propone un modelo territorial futuro compuesto por un conjunto de operaciones que buscan rediseñar un espacio urbano integrado y renovado a lo largo del Valle del Nervión (eje Areta - Orduña, de norte a sur) asignando a cada municipio funciones específicas:

Los nuevos desarrollos de vivienda más importantes propuestos por el PTP son los siguientes:

√ **Municipio de Llodio**

Se considera como área de renovación urbana y de acogida de nuevas funciones de rango comarcal y metropolitano.

Las operaciones de vivienda se centran en la margen derecha del Nervión y a lo largo de la Kale Nagusia, buscando liberar espacio para 240 viviendas protegidas como consecuencia de los futuros planes de renovación y transformación de áreas industriales de Gardea (margen izquierda del Nervión) y el área al sur de la unidad de ejecución ZV-37 (Laterrondo).

√ **Municipio de Amurrio**

Se plantea como un espacio con potencial de crecimiento, generador de ofertas residenciales y de espacios de actividad, destinándose a generar un ámbito de nueva centralidad.

Se proponen crecimientos de alta y media densidad de vivienda en el denominado "Bulevar de Amurrio", esencialmente en los sectores 1, 2, 3 y 9B, ya calificados.

Obtención de nuevas reservas de suelo a medio/largo plazo en dos espacios: el primero se situaría en la margen derecha del cauce del Nervión, al norte del actual equipamiento de espacio libre y zona deportiva de la localidad y, el segundo, al norte del cruce de la actual circunvalación de Amurrio con la A-624.

√ **Municipio de Orduña**

Está considerada como un centro residencial y turístico donde se plantea un espacio donde se desarrolle una experiencia piloto de ciudad ecológica.

Se proponen actuaciones de usos residenciales en el Casco Histórico y la puesta en marcha de la denominada "Ciudad Lineal", localizada junto al acceso al Valle, receptora de la mayor parte del crecimiento residencial, en suelos ya calificados.

Se plantean, a medio/largo plazo dos nuevos espacios de desarrollo colindantes al casco urbano y situados en el cierre de la actual variante (al este) y en el espacio libre entre el núcleo y la zona industrial (al sur).

√ **Municipio de Orozko**

En suelo ya calificado se planean las ya previstas 87 viviendas protegidas.

**11.3.3.5. Uso industrial, comercial y de servicios**

Los espacios disponibles para actividades industriales previstos, y más significativos, en el Área Funcional se localizan en Laudio y Amurrio - Ayala.

√ **Industrialdea de Laudio**

Es un espacio industrial, de menos de 10 Ha, destinado a satisfacer la demanda interna y que se propone situar en la margen derecha del Nervión, entre Laudio y Areta.

√ **Polígono Comarcal de Amurrio - Ayala**

Es un espacio de 50 Ha para demanda interna y procedente deL Bilbao Metropolitano. Se propone localizarlo en el ámbito Luiando - Amurrio Norte y Ayala, especializándolo en servicios logísticos.

**11.3.4 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Balmaseda – Zalla**

En este Área Funcional se encuentran incluidos los términos municipales de Arcentales, Balmaseda, Carranza, Galdames, Gordexola, Güeñes, Lanestosa, Sopena, Trucios y Zalla.

**11.3.4.1. Infraestructuras de transporte**

**Red de carreteras**

Las principales actuaciones en carretera (además de la finalización de la Autovía del Corredor del Kadagua) se refieren a mantenimiento de la red objeto y funcional, mejorando los accesos a los núcleos más alejados y montañosos de la zona sur del Área Funcional.

√ BI-636: Autovía del Corredor del Kadagua. Es la principal actuación de carreteras realizada en este Área Funcional, habiéndose realizado las fases de Balmaseda - Güeñes, y Bilbao - Castrejana prevista para el 2010. Esta vía articula el Corredor del Kadagua y une éste con Bilbao, alojando en su seno las mayores concentraciones productivas y de población, como Balmaseda, Zalla y Güeñes.

√ BI-630: que parte de Balmaseda y enlaza en Zalla con la BI-636, recorriendo el Área Funcional de este a oeste conectando los espacios más alejados y menos habitados de la zona.

√ BI-2604: parte de Sodupe hacia Gordexola y sigue hasta Artziniega, ya en el Área Funcional de Llodio.

**Red ferroviaria**

Las actuaciones ferroviarias que se contemplan se centran en la mejora del servicio FEVE en las dos líneas (Cercanías y Largo Recorrido), electrificando el servicio y mejorando éste como consecuencia de las inversiones ferroviarias a efectuar en el Área Funcional de Bilbao.

Las actuaciones en la línea de cercanías son las siguientes:

√ Nuevo trazado y duplicación de la vía en la Variante de Sodupe (tramo La Cuadra - Sodupe).

√ Nuevo trazado y duplicación de la vía en Aranguren (ramales a Balmaseda y a Santander).

√ Modificación de trazado en Zalla creando una variante al núcleo de población.

√ Nueva variante en Balmaseda.

√ Duplicación de la vía en Zalla hasta salir del núcleo.

√ Duplicación de la vía entre Artxube y Aranguren.

√ Nuevo apeadero entre la papelera y el río.

Asimismo, se pretende revitalizar la línea Bilbao - Santander para mercancías mediante operaciones de mejora de trazado.

**11.3.4.2. Equipamientos de ámbito comarcal**

√ **Hidráulico**

Las redes de abastecimiento son múltiples y están bien conservadas aunque, dada la multitud de orígenes del recurso, se han planteado planes para uniformizar redes para las cuencas del Kadagua, Encartaciones - Karrantza y del Barbadún.

√ **Inundabilidad**

Las zonas de mayor riesgo se localizan en los cursos del Karrantza (a la altura de El Molinar), el Barbadún (cerca de El Mercadillo) y del Kadagua, cerca de Zalla y Sodupe. En menor grado, existe riesgo más bajo en Turtzioz y Galdames y muy bajo en Artzentaes. Se controlan estas inundaciones mediante operaciones estructurales o reforestaciones, restauración de bosques de galería o el control de edificaciones en cauces, de acuerdo a las recomendaciones emanadas del correspondiente PTS.

**11.3.4.3. Vivienda protegida y suelo residencial**

El PTP propone considerar a los municipios de Balmaseda, Güeñes, y Zalla como de interés preferente para la ordenación, promoción y gestión urbanística de suelo para viviendas de protección pública. Por su parte, los municipios de Karrantza y Sodupe como de interés para el desarrollo de operaciones complementarias y, finalmente, los municipios de Arcentales, Galdames, Gordexola, Lanestosa y Trucios se consideran de carácter rural y poblamiento disperso o de baja densidad, primando en ellos la rehabilitación aislada.

Las operaciones de regeneración se centran, por un lado, en la margen derecha del Kadagua en Balmaseda (tras el traslado de las cocheras ferroviarias, el trazado ferroviario y los emplazamientos industriales) y, por el otro, en los barrios de Arroyo Santo domingo y Terrerías, objeto de reformas interiores residenciales. Por su parte, las operaciones de protección y rehabilitación se centran en los Cascos Históricos de Balmaseda y Lanestosa.

Las principales áreas de crecimiento residencial propuestas se sitúan en Balmaseda, Zalla y Güeñes y, en detalle, son las siguientes:

√ **Zalla**

- Actuación Mendieta Norte, considerada como Prioritaria.
- Espacio situado entre el río Kadagua y el trazado ferroviario.

√ **Güeñes**

- Actuación residencial Etxebarria, considerada como Prioritaria.
- Área situada entre Aranguren y el núcleo de Güeñes en la margen izquierda del Río Kadagua. Se plantea como actuación de crecimiento de media densidad (ciudad bioclimática).

√ **Sodupe**

- Zona de crecimiento residencial y terciario en el meandro del Río Kadagua y la confluencia del río Herrerías.

√ **Balmaseda**

- Actuación residencial Altamira - La Calzada, considerada como Prioritaria.
- Nueva oferta residencial unifamiliar al liberar el área situada en la margen derecha del río Kadagua por el traslado de las cocheras ferroviarias y del trazado ferroviario y, a medio - largo plazo, de las industrias.
- Posibles nuevos asentamientos al sur del Casco Histórico, pudiendo ser un ensanche urbano.

√ **Sodupe**

- Concentración de futuros crecimientos en torno a los núcleos de Mercadillo y Baluga predominando las viviendas unifamiliares.

√ **Gordexola**

- Nuevas actuaciones de baja densidad en las zonas llanas del fondo del valle en la margen izquierda del río Herrerías.

La asignación actual de ordenamiento municipal permite satisfacer las demandas de suelo residencial a largo plazo por lo que no hay propuestas de creación de nuevo suelo residencial.

**11.3.4.4. Uso industrial, comercial y de servicios**

Existe una presencia generalizada de tradicionales industrias del mueble, la madera, el papel o químicas. Varias operaciones de suelo para actividades productivas en curso buscan atraer operaciones de nuevas implantaciones de actividad, tanto por empresas endógenas como por otras procedentes de Bilbao. De acuerdo a las recomendaciones de las DOT, estos espacios se centralizan entre Balmaseda y Güeñes.

Según los planeamientos en vigor, las reservas de suelo industrial disponible en el Área Funcional son las siguientes:

#### OFERTA DE SUELO INDUSTRIAL

Municipio	Superficie / Características
Artzentales	No previsto
Balmaseda	7 Ha en la zona del Páramo
Karrantza	Zona consolidada de Dolomitas
Galdames	1 Ha
Gordexola	7 Ha
Güeñes	Reubicación de aserraderos
Lanestosa	No previsto
Sopuerta	--
Turtzioz	No previsto
Zalla	8 Ha en antigua fábrica de papel

#### 11.3.5 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano

Además del municipio de Bilbao, en esta Área Funcional se encuentran incluidos los términos municipales de Alonsotegi, Arrankudiaga, Arrigorriaga, Barakaldo, Barrika, Basauri, Berango, Derio, Erandio, Etxebarri, Galdakao, Getxo, Gorniz, Larrabetzu, Leioa, Lemoiz, Lezama, Loiu, Muskiz, Ortuella, Plentzia, Portugalete, Santurtzi, Sestao, Sondika, Sopelana, Ugao - Miraballes, Urduliz - Trapagaran, Zamudio, Zaratmo, Zeberio y Zierbena.

En el PTP, las diversas recomendaciones y acciones a llevar a cabo en el Área Funcional de Bilbao Metropolitano están definidas como Acciones estructurantes (AE) y Operaciones estratégicas (OE) y otras proceden directamente de los correspondientes PTS o programas y acciones supramunicipales.

#### ACCIONES ESTRUCTURANTES <sup>11</sup>

AE	Denominación	Tipo de actuación
1	La Vía Paseo Metropolitana	Transporte
2	Los Nuevos Accesos a Bilbao en Olabeaga. La Puerta de Bilbao	Transporte
3	El Eje Transversal del Asua	Transporte
4	Los Ejes Articuladores del renovado Corredor de la Margen Izquierda	Transporte
5	Vías Articuladoras del Corredor Costero de la Margen Derecha.	Transporte
6	Vía Norte del Txoriherri	Transporte
7	Vía interior de los polígonos del Txoriherri	Transporte
8	Ejes Transversales del Txoriherri	Transporte
9	Continuación del Corredor del Txoriherri	Transporte
10	Corredor de Lamiako	Transporte
11	Acceso Viario al Puerto	Transporte
12	Variante Supersur	Transporte
13	Modificación de la traza de los accesos de mercancías al Puerto Exterior	Transporte
14	Nuevos tramos de la Red de Metro Ligero y sus intercambiadores modales	Transporte
15	Conexión Peatonal de los parques de las minas de Bilbao	Equipamientos
16	Metro. Mejora de la red actual	Transporte
17	Accesos del TAV	Transporte
18	Estación Intermodal: Abando – San Mamés	Transporte
19	La Red de Itinerarios Naturalísticos de la Malla Verde	Equipamientos
20	Los Parques de Ribera	Equipamientos
21	Navegabilidad de la Ría	Transporte
22	Atraque para grandes buques en Getxo	Transporte
23	La Red Ciclable	
24	Mejora Hidráulica de la Ría	Servicios MA

Equipamientos: Equipamientos y espacios libres

Transporte: Infraestructuras del transporte

Servicios MA: Infraestructuras de servicios y acciones medioambientales

<sup>11</sup> Se señalan los tipos de actuación con implicación en los presupuestos de las administraciones públicas destacadas como fundamentales por el Plan.

## OPERACIONES ESTRATÉGICAS

OE	Denominación	Tipo de actuación
1	Olabeaga – Basurto	
2	Zorrotzaurre	
3	Zorrotza - Burtzeña	
4	Ansio – Lutzana - Asua	
5	Galindo	
6	Erandio	
7	Pastilla de Altos Hornos	
8	Vega de Lamiako	Servicios MA
9	Los Corredores de Actividades Industriales de la Margen Izquierda	
10	El Puerto	Suelo
11	Zona de Actividades Logísticas asociada al Puerto	Suelo
12	Nuevos desarrollos en Uribe Kosta. Un continuo urbano	
13	Zona Logística de Transporte en Erandio	Suelo
14	Área Logística Exterior al Aeropuerto	Suelo
15	Vía Norte del Txorierri y los nuevos desarrollos residenciales	
16	Nueva Centralidad en Basauri	
17	Equipamiento Ambiental en los Vacíos Naturalísticos	Servicios MA
18	Equipamiento Singular en la Cala de Basordas	Equipamientos
19	Parque Cultural - Recreativo de La Arboleda	Equipamientos
20	Unidad Alimentaria, Industrial y Aparcamiento de Vehículos pesados	Equipamientos
21	Recuperación de la Marisma de La Arena	Servicios MA
22	Parque Litoral Metropolitano	Equipamientos
23	Tratamiento de Residuos urbanos	Servicios MA
24	Tratamiento de Residuos peligrosos y suelos contaminados	Servicios MA
25	Mejora de la Calidad del agua	Servicios MA
26	La Burbuja Atmosférica	
27	Parque de Artxanda	
28	Mejoras de Medio Físico (Áreas de Protección)	
29	Parque Científico de la UPV	

Suelo: Preparación de suelo

Equipamientos: Equipamientos y espacios libres

Servicios MA: Infraestructuras de servicios y acciones medioambientales

## 11.3.5.1. Infraestructuras de transporte

*Red de carreteras*

El PTP propone las principales actuaciones del Plan de Carreteras del País Vasco para el período 1999 - 2010, añadiendo alguna nueva como la Variante Supersur.

√ **A.E. 1. La Vía Paseo Metropolitana**

Nueva vía entre la Plaza del Sagrado Corazón, en el ensanche de Bilbao, y la prolongación de la Gran Vía de Sestao, pasando por los municipios de Bilbao, Barakaldo, Erandio, Sestao y Leioa.

*Otros Programas implicados:* Área de Compatibilización de la Ordenación del Entorno de la Ría.

√ **A.E. 2. Los nuevos accesos a Bilbao en Olabeaga**

Nueva entrada a Bilbao por el oeste, eliminando los enlaces desde la Autopista hacia el interior del Ensanche por Sabino Arana. Situada en el engarce del Corredor de Largo recorrido -Solución Sur-, con el entramado urbano de Bilbao.

*Otros Programas implicados:* Área de Compatibilización de la Ordenación del Entorno de la Ría.

√ **A.E. 3. Eje Transversal del Asua**

Discurre entre Lutzana - Barakaldo y Lutzana - Erandio. Conecta la Vía Paseo Metropolitano con los dos grandes corredores longitudinales: la Margen Izquierda y el Txorierri - Avanzada.

*Otros Programas implicados:* Área de Compatibilización de la Ordenación del Entorno de la Ría.

*Municipios afectados:* Área de Lutzana (Bilbao), Barakaldo y Erandio.

√ **A.E. 4. Eje Articulador del renovado Corredor de la Margen Izquierda**

Discurre desde el viario de Ronda de Barakaldo, junto a Aparcabisa, paralelo al arroyo Granada hasta la Variante de Trapagaran y, con un vial que discurre por el término municipal de Ortuella, en paralelo a la traza de Ugaldebieta, continuará evitando el Barrio de San Fuentes (en Abanto y Zierbana) hasta volver a la N-634, próxima a la conexión con la Autovía.

*Municipios afectados:* Barakaldo, Sestao, Portugalete, Santurtzi, Trapagaran, Ortuella y Abanto y Ciervana.

√ **A.E. 5. Vías Articuladoras del Corredor Costero de la Margen Derecha**

Se busca, con la mínima incorporación de nuevos tramos, una estructura que optimice su accesibilidad y el desarrollo de nuevas actuaciones.

*Municipios afectados:* los comprendidos entre la BI-637 (Avanzada - Sopelana), la BI-631 (que enlaza desde Sopelana hasta Mungia) y con el Txorierri por Derio.

√ **A.E. 6. Vía Norte del Txorierri**

Infraestructura de rango metropolitano (Vía Parque) con una cuádruple tipología de subviales: automóvil no rápido, transporte público, bidegorri y peatonal. Parte de la Universidad de Leioa y llega a la intersección de los viales BI-3713 y N-637, en el municipio de Lezama.

*Municipios afectados:* Leioa, Loiu, Sondika, Derio, Zamudio y Lezama.

√ **A.E. 7. Vía Interior de los Polígonos del Txorierri**

Nuevo viario de rango intermedio, entre el Corredor del Txorierri y las vías internas de los Polígonos. Parte del ramal de unión de la BI-737 con el acceso al Corredor, en Asua, hasta el final del Txorierri, cerca del núcleo urbano de Lezama.

*Municipios afectados:* Sondika, Derio, Zamudio y Lezama.

√ **A.E. 8. Ejes Transversales del Txorierri**

Se trata de tres ejes transversales rápidos, y cuatro lentos, entre los cuatro ejes paralelos del Valle del Txorierri. Los tres viales rápidos son:

- El Corredor de Mungia.
- El eje que cruza el Barrio de Basozábal, en Sondika, proveniente del Corredor.
- El eje que sale perpendicular a la N-637, desde las cercanías de las Instalaciones del Athletic.

Los viales más lentos y verdes utilizan carreteras existentes, remozadas y mejoradas, cercanas a arroyos buscando un recorrido ambientalmente interesante.

*Municipios afectados:* Erandio, Loiu, Sondika, Derio, Zamudio, Lezama y Larrabetzu.

√ **Continuación del Corredor del Txorierri**

Discurre a lo largo del Valle de Asua, de forma paralela a la N-637, desde el enlace de Derio hasta la conexión con la A-8, en el nudo de Erletxe.

*Municipios afectados:* Derio, Zamudio, Lezama y Larrabetzu.

√ **A.E. 10. Corredor de Lamiako**

Une el Corredor de Uribe Kosta, en Artaza, con la Autopista A-8, por Sestao, y con el Eje del Ballonti.

*Municipios afectados:* Leioa y Sestao.

√ **A.E. 11. Acceso Viario al Puerto**

Autovía de acceso a las futuras instalaciones del Puerto: un bucle de acceso este - oeste, con conexión tanto a la N-639 como a la A-8, y con el Corredor del Ballonti.

*Municipios afectados:* Zierbana y Santurtzi.

√ **A.E. 12. Variante Supersur**

Con un trazado paralelo a la Solución Ugaldebieta afectará a los municipios, en un primer tramo, de Trapagaran, Barakaldo, Bilbao y Arrigorriaga, y desde éste hasta Galdakao pasando por Zaratamo. Se trata de una nueva vía que debe absorber el tráfico de gran recorrido sin conexiones intermodales o logísticas en sus inmediaciones.

√ **Desarrollo del Corredor del Ballonti**

Discurre por Santurtzi, Sestao, Portugalete y Baracaldo, y genera, entre este eje y la A-8, una zona bien comunicada que puede usarse para actividades industriales y logísticas.

√ **O.E.5. Galindo**

Desdoblamiento del tramo final del eje de la Vía Paseo Metropolitano, por una parte, en un vial rodado con una localización central en la Operación Urbana Galindo; y, por otra, en un eje peatonal que continúa la traza rectilínea de la Vía Paseo Metropolitano hasta su conexión con la Punta de San Nicolás, en Sestao.

*Otros Programas implicados:* Área de Compatibilización de la Ordenación del Entorno de la Ría.

*Municipios afectados:* Baracaldo y Sestao.

√ **O.E.4. Ansio – Lutzana - Asua**

Vía de continuidad a la Vía Paseo Metropolitana, por los municipios de Baracaldo y Erandio.

- Erletxe a Amorebieta: construcción de un tercer carril.
- Accesos a Arrigorriaga y Basauri (BI-625).
- Corredor del Kadagua: en parte ejecutado.
- Cornisa de Artxanda: ejecutado.
- Túneles de Artxanda: ejecutados.

- Cornisa de Olabeaga.
- Variante Este: en parte ejecutado.

*Otros Programas implicados:* Área de Compatibilización de la Ordenación del Entorno de la Ría.

### **Red ferroviaria**

Para ferrocarril, el PTP propone varias actuaciones, basadas en las consideraciones emanadas del Estudio de la Red Ferroviaria del Bilbao Metropolitano:

#### √ **Nuevos trazados**

- A.E. 16. Metro
  - Mejora de la red actual, extensión de la Línea 1 a nuevas zonas, y desarrollo de la Línea 2.
  - Municipios afectados:* Galdakao, Basauri, Barakaldo, Sestao, Portugalete y Santurtzi.
- Tramo Hospital de Basurto - Zorrotza por la Cornisa de Olabeaga, con nuevo túnel bajo el Monte Kobetas.
- Nueva línea de tranvía entre Margen Izquierda – Leioa – UPV
  - Con recorrido Urbinaga - Estación de Leioa (con nuevo puente sobre la Ría) – Leioa - Universidad.
- Nueva línea de tranvía en el tramo Urbinaga - Muskiz, duplicando la vía actual y mejorando trazado.
- Nuevo tranvía entre Basauri y Santurtzi aprovechando la vía de tren
  - Parte de Zorrotzaurre, cruza la Ría a la altura de Zorrotza y toma la actual vía de RENFE hasta Santurtzi.
- Nueva vía Variante Bilbao Mercancías
  - Se inicia en el Túnel del Serantes (Ortuella), discurre hasta Zorrotza permitiendo las uniones Bilbao - Puerto y Bilbao - ACB.
- Extensión del Metro hasta Galdakao.
- A.E. 17. Accesos del TAV
  - Se propusieron dos trazados en función de ubicación de la estación de Bilbao. Un trazado común para ambos que, partiendo de Zaratamo y en la confluencia de los términos municipales de Basauri, Arrigorriaga y Zaratamo, permitía los intercambios con trazados existentes, alternándose tramos en superficie, viaducto y túnel.

*Municipios afectados:* Zaratamo, Arrigorriaga y Basauri.

#### √ **Mejoras de trazado y duplicación de vías**

- Tramo Irauregi - Balmaseda.
- Tramo Urduliz - Plentzia, por la margen derecha, servida por el Metro.
- Tramo Bedia – Amorebieta - Durango.
- Corredor Ibaizabal.
- Conversión en línea de tranvía de la Red de Cercanías de RENFE, tramo Atxuri - Etxebarri de EuskoTren.

#### √ **Nuevas instalaciones y remodelaciones**

- Nueva Estación en La Peña, en la Línea Bilbao a Orduña de RENFE.
- Nuevas estaciones en Basurto - Hospital y Elejabarri, en la línea Bilbao - Balmaseda de FEVE.
- Nueva Estación en Iberberango, para Línea 1 de Metro.
- Traslado a San Mamés de la estación de pasajeros de Alta Velocidad de Abando.
- Traslado de las estaciones de Trapagarán y Ortuella fuera de los núcleos de población.
- Nueva Estación en Amorebieta (tramo Bedia – Amorebieta - Durango).
- Nuevo Intercambiador en Euba (tramo Bedia - Amorebieta - Durango).
- Nuevas cocheras del Metro de Bilbao: se prevé complementar las de Urduliz con unas nuevas en Basauri.
- Remodelación de la Estación de Lemoa (tramo Bedia – Amorebieta - Durango).
- Remodelación de la Estación de Lemoa (EUSKOTREN).
- Mejora del intermodo de Plentzia.
- A.E. 13. Modificación de la traza de los accesos de mercancías al Puerto Exterior
  - Variante Sur de mercancías a Bilbao y el Valle de Trápaga, con acceso al Puerto Exterior por el túnel previsto bajo el Monte Serantes, y un ramal específico de acceso a la Acería Compacta de Sestao. Desde Ortuella y Trapagaran hasta Cruces - Zorrotza.

*Otros Programas implicados:* AE 14.

*Municipios afectados:* Ortuella, Trapagaran y Barakaldo.

## **Puertos**

Las actuaciones propuestas en las zonas portuarias son:

### √ **A.E. 21. Navegabilidad de la Ría**

Desde Begoña hasta la desembocadura, proponen actuaciones para que la Ría y los puertos comercial, industrial y deportivo sean una infraestructura de transporte y ocio.

### √ **A.E. 22. Atraque para grandes buques en Getxo**

En el contramuelle de Algorta, junto al Puerto Deportivo de Getxo, se trata de nuevas instalaciones para separar, en la zona portuaria de Bilbao, el tránsito de viajeros del de mercancías.

### **11.3.5.2. Equipamientos de ámbito supramunicipal o comarcal**

Las propuestas más sobresalientes en el conjunto de las contenidas en el PTP son las siguientes:

√ Bilbao Exhibition Center: traslado de la sede de la Feria de Muestras de Bilbao a la Vega de Ansio (Barakaldo), con un centro de congresos, una galería comercial, hotel, estación intermodal y un aparcamiento con capacidad para 4.000 vehículos.

√ Recuperación de zonas degradadas del Puerto de Bilbao para actividades logísticas.

√ Recuperación de la Península de Zorrotzaurre para usos de todo tipo.

√ Abandoibarra: recuperación de un espacio industrial degradado en el centro de Bilbao.

Además de estas propuestas, se citan las siguientes Operaciones Estratégicas y Acciones Estructurantes:

### √ **A.E. 19. La Red de Itinerarios Naturalísticos de la malla verde**

Red de itinerarios naturalísticos que vinculará aquellas zonas de mayor atractivo paisajístico, medioambiental y cultural del Área Funcional. En relación al modo de transporte pueden ser de tres tipos: itinerarios peatonales, ciclable y rodados. Afecta a la totalidad de los municipios del Área Funcional.

### √ **A.E. 20. Los Parques de Ribera**

Se genera un eje verde a ambos márgenes de la Ría de Bilbao. Por la Margen Izquierda, parte de Santurtzi pasando por Sestao y Barakaldo y sigue por la ribera del Olabeaga hasta el Museo Guggenheim, y desde éste hasta el Ayuntamiento por los Muelles de Uribitarte. Por la Margen Derecha, sale del Muelle de Las Arenas, se une al recorrido litoral de Uribe Kosta hasta Leioa, pasa por la vega baja del río Asua y continua por la ribera de Elorrieta, llegando al nuevo espacio del Canal de Deusto.

### √ **O.E.8. Vega de Lamiako**

En Leioa, se plantea compatibilizar los usos residenciales y la instalación de la futura EDAR.

### √ **O.E.18. Equipamiento Singular en la Cala de Basordas (Lemoiz)**

Creación y desarrollo de un centro oceanográfico para investigación en la zona ocupada por las instalaciones de la Central Nuclear y el Embalse de Urbieta.

### √ **O.E.19. Parque cultural - recreativo de La Arboleda**

Nueva zona de parque urbano en los municipios de Abanto y Zierbana, Ortuella y Trapagaran.

### √ **O.E.22. Parque Litoral Metropolitano**

Entre Getxo y Barrika, en los términos municipales de Getxo, Sopelana y Barrika.

### √ **O.E.23. Tratamiento de Residuos urbanos integrada para el Área Funcional**

Compuesto por:

- Vertedero de Artigas.
- Centro de separación y clasificación de residuos de envase en Artigas.
- Planta de compostaje de nueva construcción en Artigas.
- Nueva planta de incineración en Arraiz - Coto Minero Primitiva.

### √ **A.E.24 Mejora hidráulica de la Ría de Bilbao**

Actuaciones de prevención de inundaciones entre la desembocadura y el barrio de la Peña

### √ **O.E.25. Mejora de la Calidad del agua**

Mediante actuaciones diversas del Plan de Saneamiento.

- Ampliación de las instalaciones de la EDAR de Galindo, en Sestao.
- Construcción de la EDAR de Lamiako, en Leioa.
- Ampliación de la Planta Incineradora de Fangos Deshidratados en la EDAR de Galindo (Sestao).

### √ **O.E.27. Parque de Artxanda**

Creación de un Parque Metropolitano, en terrenos de los municipios de Bilbao y Sondika.

### √ **O.E.29. Parque Científico de la Universidad del País Vasco (UPV), en Leioa**

Nuevo Parque Empresarial de iniciativa privada sinérgico con la actividad del Parque Científico de la Universidad en terrenos anexos

### 11.3.5.3. Espacios de regeneración y recuperación

#### √ A.E. 15. Eje verde de los parques de las minas de Bilbao, en Basauri

Es un eje alternativo peatonal y ciclista que recorre el Nervión pasando por Basauri.

#### √ O.E. 6. Erandio

Recuperación, en el municipio de Erandio, del frente del Barrio de Alzaga y las Dársenas de Udondo y Axpe, sobre la Ría y su confluencia con el Asua.

#### √ O.E. 7. Pastilla de Altos Hornos

Comprende el espacio ocupado por la Acería Compacta (Altos Hornos de Vizcaya) y los Astilleros Españoles (La Naval), en Sestao. Se pretende devolver a este espacio la impronta de que antes gozaba en la Ría.

*Otros Programas implicados:* Área de Compatibilización de la Ordenación del Entorno de la Ría.

#### √ O.E. 21. Recuperación de la Marisma de La Arena

Se localiza en el entorno de la desembocadura del río Barbadún, en los términos municipales de Abanto y Zierbana y Muskiz.

### 11.3.5.4. Vivienda protegida y suelo residencial

Siguiendo los criterios establecidos por las propuestas de las DOT, en el Área de Bilbao Metropolitano se definen cuatro ámbitos territoriales: Margen de la Ría, Corredor Uribe Kosta (entre Getxo y Gorliz), Valle de Trápaga, y Nervión Ibaizabal. Para el desarrollo residencial se establecen doce fragmentos territoriales que este PTP considera, agregándolos en cinco Ámbitos Territoriales. Al mismo tiempo, se establecen compatibilidades de planeamiento entre diversos municipios colindantes y, en algunos casos, pertenecientes a Áreas Funcionales vecinas.

Los Ámbitos Territoriales que consideran este PTP, y los municipios que los integran, son:

- √ Bilbao.
- √ Eskerraldea, o municipios de la margen Izquierda, y Valle de Trápaga: Alonsotegi, Barakaldo, Portugalete, Santurtzi, Sestao, Trapagaran, Ortuella, Abanto - Zierbana, Zierbana y Muskiz.
- √ Eskuinaldea, o municipios de la margen derecha: Erandio, Leioa, Getxo, Berango, Sopelana, Urduliz, Plentzia y Gorliz.
- √ Valle de Asua: agrupa a los municipios de Loiu, Sondika, Derio, Zamudio, Lezama y Larrabetzu.
- √ Comarca de Ibaizabal: Galdakao y Basauri.

El PTP establece criterios de localización de espacios residenciales en cada zona de acuerdo a la distribución actual de los tipos de suelo, a su disponibilidad y a la congestión de población, haciendo énfasis en la necesidad de crear una red de infraestructuras que conecte ambos márgenes y, así, integre espacialmente el Área Funcional.

Se contemplan operaciones de recuperación y transformación a ambos márgenes de la Ría (Sestao, Barakaldo, Erandio, Leioa; y Olabeaga, Zorrotzaurre y Zorrotza en el municipio de Bilbao), previéndose los mayores crecimientos en la Margen Derecha y el Valle de Asua. Por su parte, en los municipios del Ámbito Nervión - Ibaizabal se prevén operaciones de relleno de vacíos para la mejora de las tramas urbanas.

Los municipios considerados como de Interés Preferente para la ordenación, promoción y gestión urbanística de suelo para viviendas de protección pública son los siguientes:

Ámbito	Municipios de Interés Preferente					
Bilbao	Bilbao					
Eskuinaldea	Berango	Erandio	Getxo	Gorliz	Leioa	Plentzia
	Sopelana	Urduliz				
Ezkerraldea y Valle de Trápaga	Abanto-Zierbana	Alonsotegi	Barakaldo	Muskiz	Ortuella	Portugalete
	Santurtzi	Trapagaran	Zierbana			
Asua - Txorierri	Derio	Lezama	Larrabetzu	Zamudio	Sondika	Loiu
Ibaizabal	Ugao - Miraballes	Basauri	Etxebarri	Arrigorriaga	Galdakao	

Al mismo tiempo, en los municipios de Bilbao, Sestao, Barakaldo, Erandio y Leioa se plantea reconvertir los espacios industriales situados entre áreas, principalmente si están aislados y son de reducidas dimensiones o se encuentran adosados a la Ría, destinándolos preferentemente a usos residenciales, actividades económicas y mixtas y a grandes equipamientos.

Los municipios de Arrankudiaga, Barrika, Lemoiz, Zaratamo y Zeberio se consideran de carácter rural y en ellos se prevé actuaciones de recuperación del parque existente mediante actuaciones aisladas.

Se han llevado a cabo y están en ejecución importantes actuaciones de recuperación, regeneración y rehabilitación de espacios, siendo los más importantes:

#### √ Operaciones de regeneración y / o transformación

- Ámbito de Bilbao: en los bordes de la Ría, Barrios de Zorrotzaurre, Zorrotza y Olabeaga.
- Comarca de Ezkerraldea: en los municipios Barakaldo y Sestao.
- Comarca de Eskuinaldea: en los municipios de Erandio y Leioa.

√ **Operaciones de rehabilitación de áreas y barrios degradados**

- Bilbao: Irala y Bilbao La Vieja.
- Sestao: Txabarri - El Sol.
- Barakaldo: San Luis.
- Trapagaran: La Arboleda.
- Santurtzi: San Juan.
- Etxebarri: San Antonio.
- Erandio: Alzaga.
- El Puerto de Zierbana.
- Leioa: La Txopera.

√ **Operaciones de protección y rehabilitación de los Cascos Históricos** de Bilbao, Portugalete, Plentzia, Ugao - Miraballes, Larrabetzu y Algorta - Getxo.

No todos los municipios del Área Funcional pueden satisfacer las necesidades de nuevo suelo apto para vivienda, por lo que se plantea que sean adjudicadas estas viviendas a municipios colindantes o de las Áreas Funcionales vecinas como las de Durango, Balmaseda - Zalla, Mungia, Igorre, Gernika - Markina o Llodio.

El panorama sobre necesidades de vivienda que se plantea en esta Área Funcional es el siguiente:

√ **Trapagaran - Valle de Trápaga**

Se busca una nueva orientación de suelo, perdiendo su actual función industrial y buscando una mejora urbana y paisajística mediante los denominados Planes Especiales de Rehabilitación Integrada. El municipio de Sestao es el que tiene mayor dificultad para resolver las necesidades de suelo al no disponer de espacios vacíos.

√ **Nervión - Ibaizabal**

Se busca mejorar la actual situación de vivienda en los municipios de Etxebarri, Galdakao, Basauri, Arrigorriaga y Ugao - Miraballes, centrando las actuaciones en los bordes de los cauces donde se compatibilizarán los usos productivos y residenciales.

√ **Corredor Uribe Kosta**

Se plantean diversas orientaciones al desarrollo residencial:

- Potenciación de la segunda residencia en los municipios de Zeberio, Muskiz, Sopelana, Plentzia, Barrika, Gorniz y Lemoiz.
- Incremento del número de viviendas sin modificar sustancialmente la calificación de suelos en los municipios de Leioa, Gorniz, Berango, Sopelana y Urduliz.
- Incremento del número de viviendas precisando el incremento futuro de suelo residencial en los municipios de Getxo y Plentzia, que deberán contar con actuaciones de reforma interior y, en el caso de Plentzia, conjugar sus necesidades con las de los municipios de Gorniz y Barrika.

√ **Asua - Txoriherri**

La mayor parte de las necesidades se plantean en Zamudio y Derio, debiendo considerarse también las de Lezama, Sondika, Loiu y Larrabetzu.

Las actuaciones Preferentes que plantea el PTP en cada municipio, son las siguientes:

#### ACTUACIONES PREFERENTES

Ámbito	Municipio	Zonas de actuación
Bilbao	Bilbao	Zorrotza
		Zorrotzaurre
Eskuinaldea	Berango	Iturralde
	Leioa	Artaza – Artazabari - Leioandi San Juan
Ezkerraldea	Abanto	Norte de N-634 entre los suelos consolidados y Murieta Bekoa
	Zierbana	Norte de N-634 entre los suelos consolidados y Murieta Bekoa Oeste de N-639 entre los barrios de San Roke y San Román
	Santurtzi	Eureka
	Barakaldo	Galindo
Asua - Txorierri	Derio	Eguskita Tabernari
		Artenaga
		Labarrieta
	Lezama	Larrabe
		Larraagane
		Zabala
		Goikoa
	Zamudio	Arteaga Ibarri
Norte de N-637 entre el límite de Derio y límite Este del núcleo		
Ibaizabal	Basauri	Errekalde Auzoa
		Uriarte Auzoa
		Lapatza Auzoa
		Oeste de los barrios Irutxeta y Pagobieta
	Galdakao	Gorozibai – Elorritxueta - Kareaga

#### 11.3.5.5. Uso industrial, comercial y de servicios

En el PTP se han definido estas Operaciones Estratégicas:

√ **O.E.9. Corredores de Actividades Industriales de la Margen Izquierda**

Consecución de un sistema metropolitano a lo largo de Ugaldebieta, con dos vías metropolitanas paralelas. La primera de estas vías es el Corredor de Ballonti, y la segunda, es la unión de proyectos

de Variantes en Abanto - Zierbana, Ortuella, Trapagaran y Barakaldo. Se propone mejorar las conexiones entre estos núcleos y los de la franja de ribera (Sestao, Portugalete y Santurtzi) con un viario complementario situado entre las vías.

*Municipios afectados:* Abanto - Zierbana, Ortuella, Trapagaran, Barakaldo, Sestao, Portugalete y Santurtzi.

√ **O.E.20. Unidad Alimentaria, Industrial y Aparcamiento de pesados**

Situada en Lezama, entre la N-637 y el Corredor del Txorierri.

√ **O.E.2 Zorrotzaure**

Transformación de un espacio portuario - industrial bilbaíno en un Centro de Negocios de calidad, con usos residenciales y de equipamientos, prolongando Bilbao hacia la Ría y el mar.

*Otros Programas implicados:* Área de Compatibilización de la Ordenación del Entorno de la Ría.

#### 11.3.5.6. Logística

Para el tránsito de *mercancías* se proponen las siguientes Áreas de Intervención Logística:

√ **O.E.10. El Puerto de Bilbao**

Se proyectan nuevos muelles en la dársena destinados a actividades comerciales.

*Municipios afectados:* Abanto y Zierbana y Santurtzi.

√ **Entorno del Puerto de Bilbao a lo largo de la Autopista A-8 (Abanto)**

Con una superficie de 60 a 80 Ha, se localiza en las cercanías del enlace de Abanto - Zierbana, dando acceso directo al Puerto de Bilbao por el norte.

√ **El Corredor del Ballonti**

Situado entre Santurtzi y Portugalete, al norte y sur de la A-8.

√ **Área de Servicios y Desarrollo Industrial de Abanto - Zierbana y Ortuella**

Con una extensión de 80 y 110 Ha, respectivamente, comunicada con el Puerto de Bilbao y el Corredor del Ballonti.

√ **O.E.13. Zona logística de Transporte en Erandio.**

√ **O.E.14. Área logística exterior al Aeropuerto, en Loiu**

Para acoger actividades logísticas y de Parque Empresarial en las cercanías del Aeropuerto. Ocupa unas 40 Ha al norte de la Terminal, entre la N-633 y el Vial Norte del Txorierri.

√ **O.E.1. Olabeaga - Basurto**

Nuevo Ensanche bilbaíno hacia la Ría y construcción de un aparcamiento subterráneo de acceso a diferentes modos de transporte.

*Otros Programas implicados:* Área de Compatibilización de la Ordenación del Entorno de la Ría.

Para *pasajeros*, el PTP propone varias actuaciones:

- √ Traslado de la Estación de Abando a San Mamés.
- √ Conectar la terminal de pasajeros del Aeropuerto de Loiu por un nuevo túnel de Artxanda.
- √ Mantener las conexiones hacia el Puerto de Bilbao a través del nuevo túnel de Serantes, de acuerdo a lo establecido en el Plan General de Carreteras.
- √ Puntos intermodales en Sodupe, Zalla y Balmaseda con estacionamientos disuasorios y puntos de intercambio de servicios lanzadera de autobuses.

### 11.3.6 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Durango

Los términos municipales integrantes de esta Área Funcional son Abadiño, Amorebieta - Etxano, Atxondo, Berriz, Durango, Elorrio, Garai, Iurreta, Izurtza, Mañaria y Zaldibar.

#### 11.3.6.1. Infraestructuras de transporte

##### *Red de carreteras*

El Valle de Durango es el camino natural que une Gipuzkoa con Bizkaia por el interior, asentándose en él numerosas infraestructuras viarias (como la A-8 o la N-634) y ferroviarias, ocupando el eje del Valle del Ibaizabal.

La A-8 y la N-634 tienen un importante problema de congestión de tráfico en todo el recorrido, con zonas conflictivas en sus enlaces hacia Gernika (BI-635), a la altura de Euba, de Durango o de Berriz. Se proponen actuaciones para solucionar estos problemas, así como la mejora de trazados y firmes en las principales carreteras de la zona, muy mediatizadas por la accidentada topografía del entorno:

- √ BI-635: de Lemoa – Amorebieta - Etxano a Gernika-Lumo.
- √ BI-633: de Durango a Markina - Xemein y a Ondarroa.
- √ N-636: de Durango a Elorrio y Arrasate; y a Elorrio y Bergara.
- √ BI-633: de Durango a Urkiola y a Otxandiano.

##### *Red ferroviaria*

La principal actuación ferroviaria que se contempla en esta Área Funcional es el paso de la Línea de Alta Velocidad que, procedente de las cercanías de Atxondo, se dirige al sur de Durango (a la altura de Izurtza) y continúa hasta Amorebieta - Etxano y Usansolo.

Las principales propuestas de actuación surgidas del PTP para la Red ferroviaria de EUSKOTREN en esta Área Funcional son:

- √ Desdoblamiento y mejora de trazado de la Línea entre Amorebieta - Etxano, Durango y Zaldibar.
- √ Desdoblamiento y mejora de trazado en la Línea a Donostia-San Sebastián.
- √ Desdoblamiento y mejora de trazado en el tramo Amorebieta - Etxano – Bermeo.
- √ Soterramiento de vías en Durango.

#### 11.3.6.2. Equipamientos de ámbito comarcal

Las aguas del río Ibaizabal suelen desbordarse y producen inundaciones de cierta entidad en algunos ámbitos de esta Área Funcional siendo, sintéticamente, las zonas más amenazadas:

- √ Tramo entre Euba y el suroeste del núcleo urbano de Amorebieta – Etxano: se considera la zona de mayor recurrencia y peligrosidad en inundaciones.
- √ Tramo a la altura de Durango, aguas arriba de la confluencia con el río Mañaria, hasta Bernabeiti.
- √ Entornos de Elorrio, Abadiño, Mañaria, etc.

El abastecimiento de la zona está garantizado por los recursos hidrogeológicos que se extraen del Monte Oiz y por los Sistemas Generales. La red está bien conservada.

La red de saneamiento de esta Área Funcional se estructura en tres sistemas territoriales que corresponden a los municipios de mayor entidad: Durango, Amorebieta - Etxano y Elorrio. Cada red cuenta con sus colectores, emisarios y estaciones depuradoras. En todo caso, han debido ser controlados los numerosos vertidos efectuados en la cuenca media del Ibaizabal, tanto de origen industrial como urbano.

#### 11.3.6.3. Vivienda protegida y suelo residencial

De acuerdo a las propuestas de las DOT y PTS, los principales objetivos en materia de suelo residencial que se establecen para esta Área Funcional son:

- √ Dirigir el desarrollo residencial a los municipios de Durango y Abadiño.
- √ Integrar los núcleos de Durango y Matiena.

- √ Compatibilizar los planeamientos de Durango, Abadiño, Iurreta e Izurtza.
- √ Recuperar urbanísticamente el espacio de conexión situado entre los núcleos de Durango e Izurtza, ocupados por industrias que degradan este espacio.
- √ Renovar morfológicamente el tejido urbano de Amorebieta, integrándolo funcionalmente con Durango.
- √ Compatibilizar el uso de la segunda residencia en los municipios de Elorrio y Mañaria.
- √ Rehabilitar los cascos de Durango y Elorrio.

Los municipios de Abadiño, Atxondo, Amorebieta - Etxano, Berriz, Durango, Elorrio, Iurreta y Zaldibar se consideran de interés preferente para la ordenación, promoción y gestión residencial, mientras que el municipio de Izurtza se destina a operaciones residenciales complementarias. En los municipios de Garai y Mañaria, de carácter semi - rural se plantean actuaciones de mejora y recuperación mediante operaciones aisladas.

Las actuaciones prioritarias propuestas desde el PTP son las siguientes:

Municipio	Zona de actuación prioritaria
Amorebieta - Etxano	Jausegibbarri
	Zelaieta
	Zubieta
	Ixar
Iurreta	Arriaundi
	Amolina
Abadiño	Trahabarren – Isunai - Matiena
	Uribarren

Las principales áreas de transformación se sitúan entre los municipios de Izurtza y Durango de las que, progresivamente, van trasladándose las industrias. Por su parte, las principales operaciones de protección y rehabilitación se centran en los Cascos Históricos de Durango y Elorrio.

#### 11.3.6.4. Uso industrial, comercial y de servicios

La Autopista A-8 Bilbao - Behobia vertebrada la actividad económica de la zona, localizándose en sus bordes los municipios social y económicamente más dinámicos como Amorebieta - Etxano, Durango, Abadiño, Berriz y Elorrio.

Los mayores polígonos industriales se localizan en Amorebieta - Etxano, Iurreta, Durango y Abadiño. Estos mismos municipios disponen de una mayor reserva de suelo para actividades económicas disponiéndose, en toda el Área Funcional, de casi 250 Ha para esas actividades.

#### SUELO DISPONIBLE PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Municipios	Superficie (Ha)
Abadiño	20,85
Amorebieta - Etxano	100,56
Atxondo	6,70
Berriz	12,35
Durango	43,79
Elorrio	5,94
Iurreta	32,00
Izurtza	2,50
Mañaria	4,17

La mayoría del suelo vacante corresponde a amplios polígonos situados en suelo urbanizable. Las previsiones del PTP señalan que aún la oferta es amplia para un plazo medio - largo.

En la zona se distinguen cuatro grandes manchas de espacio industrial y, consecuentemente con lo anteriormente señalado, cuatro zonas de expansión industrial.

- √ **Amorebieta - Etxano:** los suelos industriales se localizan: al oeste del término municipal, entre la A-8 y la N-634; hacia el suroeste, junto al río Ibaizabal, por los Barrios de Astepe y Markesasti; y en dirección a Durango, al sur del río Ibaizabal.
- √ **Iurreta:** la zona industrial se localiza en la vega entre la N-634 y el río.
- √ **Durango:** las implantaciones industriales se localizan junto al núcleo urbano y en las inmediaciones de las carreteras a Mañaria, a Vitoria-Gasteiz (BI-623), y a Elorrio por el Valle del río Zumelegi.
- √ **Vega del río Zaldú:** situada al este del término municipal de Durango, y en tierras de Berriz.

### 11.3.6.5. Logística

Las Áreas Logísticas que propone el PTP se localizan en Etxebarri y Usansolo, destacando por encima de ellas el fortalecimiento y ampliación de la Terminal Multimodal de Amorebieta - Etxano que, en el futuro, verá incrementada su funcionalidad por las actuaciones ferroviarias (o de carreteras) previstas en el eje que la une con Bilbao.

### 11.3.7 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Gernika - Markina (Busturialdea y Lea - Artibai)

Los términos municipales correspondientes a esta Área Funcional son Ajangiz, Amoroto, Arratzu, Aulesti, Berriatua, Busturia, Ea, Elantxobe, Ereño, Errigoiti, Etxebarria, Forua, Gautegiz de Arteaga, Gernika-Lumo, Gizaburuaga, Ibarrangelua, Ispaster, Kortezubi, Lekeitio, Markina - Xemein, Mendata, Mendexa, Morga, Mundaka, Munitibar - Arbatzegi - Gerrikaitz, Murueta, Muxika, Nabarniz, Ondarroa y Sukarrieta

La presencia de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai en este Área Funcional debe ser tenida en cuenta para las actuaciones y propuestas del PTP y de los demás instrumentos de ordenación del territorio. Al mismo tiempo, las DOT establecen una especial singularidad en este espacio obligando a llevar a cabo un planeamiento integrado para tres grupos de siete de los treinta y un municipios que integran el Área. Estos municipios son:

- √ En la Costa: Ispaster, Mendexa y Lekeitio.
- √ En la Zona Este: Etxebarria y Markina - Xemein.
- √ En la propia Área de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai: Busturia y Sukarrieta.

Además de de la necesidad de llevar a cabo planeamientos conjuntos en los municipios de Arratzu, Ajangiz y Gernika-Lumo, dada la vecindad de sus suelos residenciales.

La Reserva de la Biosfera de Urdaibai cuenta con un Plan Rector de Uso y Gestión desde 1993 y goza de un régimen especial de ordenación territorial y urbanística y territorial. Esta normativa establece espacios de especial protección, regulaciones de usos, el mantenimiento (que no la consolidación y crecimiento) de los usos actuales y las prevalencias sobre otras normativas,

Las infraestructuras de transporte, los equipamientos y los planes de regeneración y recuperación deben ser sometidos a las prescripciones propias de este espacio que busca el adecuado desarrollo de las mismas en un entorno "limpio" y que se desarrollan de acuerdo a los objetivos proteccionistas del espacio.

### 11.3.7.1. Infraestructuras de transporte

#### *Red de carreteras*

Las principales acciones propuestas por el PTP para carreteras buscan mantener los trayectos tradicionales mejorando su morfología, efectuando rectificaciones de trazado y potenciando ciertos valores paisajísticos, naturalísticos. También se plantean nuevas variantes de población. Los ejes objeto de actuaciones son:

- √ Corredor Mungia – Bermeo: Túneles de Sollube y Acondicionamiento de la carretera hasta la costa y la Variante de Bermeo.
- √ Eje Viario de Amorebieta - Etxano a Gernika-Lumo y a Bermeo: mejora de la sección y la Travesía Túnel del Alto de Autzagane.
- √ Corredor Gernika-Lumo a Gautegiz - Arteaga e Ispaster, Lekeitio y Ondarroa en la Margen Derecha.
- √ Corredor Lea – Artibai: diversos acondicionamientos y variantes.
- √ Eje Transversal Gernika-Lumo a Gautegiz - Arteaga y Lekeitio.
- √ Eje Transversal Gernika-Lumo a Munitibar – Arbatzegi - Gerrikaitz y a Markina - Xemein.
- √ Eje Durango a Markina - Xemein, Ondarroa y Lekeitio para los trayectos turísticos a la costa.
- √ Mejora de las travesías de los núcleos de la Margen Izquierda.

Incluidas también en el Plan de Carreteras de Bizkaia, se adecuarán y mejorarán las vías de comunicación internas, todas ellas con puertos de montaña como Urkaregi, Trabakua, Muniketa, Autzagane, Astireka, Olabarri, Sollube, etc.

#### *Red ferroviaria*

Las actuaciones ferroviarias propuestas en el PTP se centran en la duplicación de vías en la línea Bilbao-Donostia-San Sebastián y en su ramal Amorebieta-Etxano a Bermeo, principalmente en los tramos Sukarrieta al sur de Busturia, Luperrri a Astellarre y Puerto de Autzagane a Zugaztieta-Oka.

Las actuaciones propuestas para puertos de mar son más genéricas y destinadas a los dos puertos principales del Área Funcional.

- √ Potenciación de la actividad en el Puerto de Bermeo, apoyada en mejoras viarias y ferroviarias.
- √ Potenciación de la actividad del puerto pesquero de Ondarroa.

### 11.3.7.2. Equipamientos de ámbito comarcal

No existen problemas de abastecimiento en los municipios de la zona dada la presencia de importantes recursos hidrogeológicos en el e Monte Oiz y los Sistemas Generales Metropolitanos presentándose numerosas captaciones autosuficientes de carácter local.

La red de saneamiento se mejora mediante la construcción de un colector a lo largo del la margen izquierda del Artibai y depuradoras en Bermeo, Iruskietia, etc.

### 11.3.7.3. Vivienda protegida y suelo residencial

Markina es el principal municipio donde se centran las actividades residenciales, según las DOT, satisfaciendo sus necesidades de crecimiento y así como las de Eibar - Ermua. La potenciación de la segunda residencia se dirige a los municipios de Ispaster, Lekeitio y Mendexa, incluyendo también a todos los municipios costeros (como Gernika - Bermeo) y algunos del interior.

Los municipios de Gernika, Markina - Xemein, Ondarroa, Bermeo y Lekeitio se consideran de interés preferente para la ordenación, promoción y gestión residencial mientras que los de Berriatua, Busturia, Forua, Mundaka y Muxika se destinan a operaciones residenciales complementarias. Ajangiz, Amoroto, Arratzu, Aulesti, Ea, Elantxobe, Ereño, Errigoiti, Etxebarria, Gautegiz - Arteaga, Gizaburuaga, Ibarrangelu, Ispaster, Kortezubi Mendata, Mendexa, Morga, Munitibar – Arbatzegi - Gerrikaitz, Murueta, Nabarniz y Sukarrieta se consideran de carácter semiurbano o rural y, en ellos, se tenderá al mantenimiento del parque residencial existente mediante actuaciones aisladas.

Las actuaciones prioritarias se centran en el municipio de Gernika-Lumo, en la zona de Errenteria.

Existen operaciones de protección y rehabilitación en los Cascos Históricos de Bermeo, Mundaka, Elantxobe, Lekeitio, Markina y Ondarroa, proponiéndose el desarrollo de Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral (PERI) en los municipios de Lekeitio, Markina, Mendaka, Bermeo y Ondarroa.

### 11.3.7.4. Uso industrial, comercial y de servicios

El escaso desarrollo industrial del Área Funcional de Gernika - Markina no prevé la necesidad de establecer nuevos desarrollos industriales o productivos fuera de los suelos urbanos o urbanizables aunque numerosos municipios ya han agotado sus reservas de suelo. Cabe señalar que los principales suelos disponibles para estas actividades, en suelo urbano o urbanizable son los siguientes:

### SUPERFICIE (HA) DE SUELO VACANTE PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Municipio	Suelo		Municipio	Suelo	
	Urbano	Urbanizable		Urbano	Urbanizable
Ajangiz	1,5	-	Ispaster	-	9,57
Bermeo	5 3	0,93	Markina Xemein	-	5,33
Berriatua	1,2	1,7	Munitibar – Arbatzegi - Gerrikaitz	-	10,85
Busturia	-	1,5	MuxiKa	-	22,98
Etxebarria	9,3	-	Ondarroa	-	4,6
Gernika-Lumo	3,5	43			

Los principales polos industriales de esta Área Funcional son:

- √ Bermeo y Gernika-Lumo, vinculados al Puerto de Bermeo y a la carretera BI-635: tienen prácticamente ocupado todo el suelo destinado a actividades económicas localizado en suelo urbano.
- √ Muxika: en este término municipal se localiza la mayor superficie disponible.
- √ Mundaka: vinculado al desarrollo industrial de Bermeo y Gernika, cuenta con una gran extensión de superficie destinada a suelo para Actividades Económicas.
- √ El Polo de desarrollo industrial de Ondarroa, Berriatua, y Markina - Xemein cuenta con Suelo Urbanizable para Actividades Económicas, en diversos polígonos industriales que se apoyan en la BI-633.

En todo caso, las principales promociones de polígonos industriales son las siguientes:

### ACTUACIONES EN POLÍGONOS INDUSTRIALES

Municipio	Nombre del Polígono Industrial	Superficie máxima edificable	Promotora
Gernika-Lumo	Polígono Gernikako Industrialdea	13.714 m <sup>2</sup>	SPRILUR S.A.
Bermeo	Polígono Industrial Landabaso	52.145 m <sup>2</sup>	SPRILUR S.A.
Ajangiz	Polígono de Escala Comarcal del Urdaibai	25 - 50 Ha	Viabilidad

Debe señalarse que, respeto al futuro de ampliación de suelos destinados a esta actividad, que la presencia de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y su normativa de uso y gestión específica, ha ocasionado que en los municipios situados entre estos dos polos no prevean apenas suelo destinado a estas actividades o prevean polígonos de escaso tamaño, como Murueta y Busturia.

### 11.3.7.5. Logística

La actividad logística se desarrollará apoyándose en centros especializados situados en las Áreas Funcionales colindantes, como el futuro Centro Logístico de Amorebieta - Etxano hacia el sur. En esta Área Funcional, y apoyado en la mejora de las infraestructuras ferroviarias, se prevé la instalación de un Centro logístico en San Andrés (Bermeo).

### 11.3.8 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Igorre (Arratia)

Los municipios que integran este Área Funcional son: Arantzazu, Areatza, Bedia, Castillo, Elejabeitia, Zeanuri, Dima, Igorre y Lemoa.

#### 11.3.8.1. Infraestructuras de transporte

##### *Red de carreteras*

El PTP asume las actuaciones prevista en el Plan General de Carreteras del País Vasco, que son las siguientes:

- √ Autovía Boroa – Lemoa.
- √ Duplicación de calzada entre Lemoa e Igorre (autovía).
- √ Tercer carril Zeanuri – Barazar: realizada.
- √ Conexión entre Dima y Barazar (BI-2543): prevista para el tercer sexenio del Plan.
- √ Tramo Lemoa – Arratia – Barazar (Gorbeia).
- √ Variante Urbana de Igorre: realizada.
- √ Variante urbana de Zeanuri: realizada.
- √ Variante de Lemoa.
- √ Variante de Dima (BI-2543): prevista para el segundo Sexenio del Plan.
- √ Reordenación de accesos entre Usansolo y Lemoa (N-240): realizada.
- √ Reordenación de accesos en Areatza (N-240).
- √ Viales de Bidegorris.

##### *Red ferroviaria*

El ferrocarril únicamente discurre por los términos municipales de Bedia y Lemoa, por donde pasan las líneas Bilbao – Ermua – Donostia-San Sebastián y Bilbao - Bermeo. Las nuevas líneas de Alta Velocidad tampoco afectarán directamente a este espacio.

#### 11.3.8.2. Equipamientos de ámbito comarcal

El principal proyecto de ámbito comarcal para otro tipo de infraestructuras es la adecuación prevista del Vertedero de Igorre, con una vida útil que finaliza en el año 2009.

#### 11.3.8.3. Espacios de regeneración y recuperación

Las actuaciones previstas son de mantenimiento y conservación de los entornos naturalísticos presentes en la zona sin especificarse alguna actuación concreta en este ámbito.

#### 11.3.8.4. Vivienda protegida y suelo residencial

Siguiendo las orientaciones de las DOT, Igorre se planifica como cabecera del Área Funcional con un crecimiento residencial de carácter urbano mejorando la trama y tipologías. Se proponen espacios alternativos en los municipios de Artea, Areatza, Arantzazu, Zeanuri y Dima como zonas de descongestión de Bilbao Metropolitano.

Para esta Área Funcional, su PTP plantea, entre otros objetivos:

- √ Canalizar el desarrollo residencial hacia los municipios de Igorre, Lemoa y Bedia.
- √ Asimilar y satisfacer, en el municipio de Igorre, las necesidades de vivienda que no pueden ser satisfechas por municipios del Área Funcional de Bilbao Metropolitano

Mientras que los municipios de Bedia, Igorre y Lemoa se consideran de interés preferente para la ordenación, promoción y gestión de suelo residencial, los municipios de Areatza, Artea, y Zeanuri son de interés para el desarrollo de actuaciones residenciales complementarias. Finalmente, los municipios de Arantzazu y Dima, por su carácter semiurbano o rural deberán mantener actuaciones aisladas de mejora y recuperación residencial.

Las actuaciones prioritarias que señala el PTP son las siguientes:

Municipio	Zona de actuación
Igorre	Mulegi
Lemoa	Meatza

No hay operaciones de regeneración urbana en curso, considerándose necesaria la de la planta de Cementos Lemoa (en el casco urbano de Lemoa). También se propone un programa estratégico de rehabilitación integral (PERI) del casco histórico de Areatza.

### 11.3.8.5. Uso industrial, comercial y de servicios

La actividad industrial se concentra en los municipios más cercanos al Área Funcional de Bilbao Metropolitano (Bedia, Lemoa e Igorre).

A pesar de la fuerte tradición industrial en varios municipios, no es una zona atrayente para estas actividades dado el escaso suelo disponible y sus deficientes comunicaciones. Sin embargo, hay varias ofertas de suelo en esta Área Funcional:

#### DISPONIBILIDAD DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN EL ÁREA FUNCIONAL DE IGORRE

Municipio	Superficie (Ha)	Municipio	Superficie (Ha)
Arantzazu	3,70 (a)	Dima	1,00
Areatza	4,34 (a)	Igorre	5,30
Artea	3,46 (a)	Lemoa	8,00
Bedia	1,56	Zeanuri	7,00

(a) incluyen suelos a recalificar

Entre los objetivos marcados por el PTP cabe señalar:

- √ Incremento de la superficie del Industrialdea de Igorre, expandiéndose hacia Dima unas 3,5 Ha según las primeras intenciones.
- √ Creación de un Polígono Industrial en los municipios de Artea y Arantzazu, con una superficie prevista de 8 Ha.

### 11.3.8.6. Logística

El PTP plantea la posibilidad de crear una estación intermodal en Lemoa, con un aparcamiento disuasorio que resolvería, a su vez al grave problema de aparcamiento de los municipios de la zona.

### 11.3.9 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Mungia

Esta Área Funcional está compuesta por los términos municipales de Arrieta, Bakio, Fruiz, Gamiz - Fika, Gatika, Laukiz, Maruri, Meñaka y Mungia.

#### 11.3.9.1. Infraestructuras de transporte

El objetivo esencial de las operaciones propuestas desde el PTP en el ámbito de las carreteras es reforzar las conexiones entre Cabeceras y Subcabeceras Funcionales, mediante actuaciones en las carreteras BI-

631, BI-3121, BI-2121, BI-2120 y BI-2101, proponiendo también cambios de denominación en algunas de ellas.

El PTP asume el Plan de Carreteras de Bizkaia y considera que las actuaciones más destacables previstas por este Plan son las siguientes:

- √ BI-631: Corredor de Mungia a Bermeo, en los tramos:
  - Zabalondo a Mungia: duplicación de calzada.
  - Mungia a Larrauri: rectificación de trazado.
  - Variante de Larrauri: variante de población.
  - Larrauri al Túnel de Sollube: acondicionamiento y ensanche.
- √ BI-634 (antigua 3121): Eje Sopelana a Mungia, en los tramos:
  - Butron a Gatika 1: acondicionamiento y ensanche.
  - Gatika 1 a Gatika 2: variante de población.
  - Gatika 2 a Mungia Oeste: acondicionamiento y ensanche.
- √ BI-2120: Eje Plentzia a Mungia, en el tramo:
  - Maruri a Mungia: acondicionamiento y ampliación de plataforma.
- √ BI-2121: Eje Mungia a Gernika-Lumo, en los tramos:
  - Mungia a Fruiz: acondicionamiento y ampliación de plataforma.
  - Fruiz al Alto de Morga: rectificación de trazado.
- √ BI-2101 (antigua 3101): nuevo acceso al puerto de Bakio desde Larrauri, acondicionando y ensanchando la carretera BI-2153.

#### 11.3.9.2. Equipamientos de ámbito comarcal

##### √ Hidráulico

La mayoría de municipios se autoabastece de agua procedente de su propio término municipal, salvo en el caso de Gatika, Fruiz, Laukiz y Mungia que tienen aportaciones del Consorcio de Aguas. Existe un proyecto de conexión de Mungia y Plentzia, junto a Maruri y Gatika.

El saneamiento de Bakio incluye, en principio, una depuradora integral aunque debe completarse la red para evitar vertidos directos al mar. Otros municipios vierten directamente al río y el resto cuenta con un sistema mixto de depuración. Están en estudio proyectos de regulación de este servicio.

Al mismo tiempo, se plantean diversas actuaciones, de acuerdo a lo propuesto por el propio PTS, en varios ámbitos:

- Zonas con riesgo de inundación en las inmediaciones de Mungia y Bakio.
- Ámbitos con vulnerabilidad media de acuíferos en Bakio y Maruri, principalmente.
- Áreas de zonas húmedas en la Vega del Butrón (Palados y Arbina).

√ **Ocio, esparcimiento y docencia**

- Ampliaciones del campus universitario de Mungia en la zona sureste del centro del municipio.
- Área de Esparcimiento en Urdaibai. Mantenimiento y mejora, dentro de los límites de la Reserva.
- Área de Esparcimiento en Sollube.
- Área de Esparcimiento en Playa de Bakio.
- Área de Esparcimiento en Butrino.
- Área de Esparcimiento en Jata.
- Área de Esparcimiento en Unbe.

**11.3.9.3. Espacios de regeneración y recuperación**

Se plantea la adecuación y conservación de diversos recorridos en ambientes de alto interés naturalístico.

- √ Corredor paisajístico costero desde el límite con Lemoiz hasta la frontera con Bermeo.
- √ Preservación de los terrenos de las vegas del Butrón entre Mungia y Plentzia.
- √ Tramo de costa de Armintza - Bakio, entre las localidades de Armintza, al oeste, y la de Bakio,
- √ Tramo litoral de Gaztelugatxe - Matxitxaco, entre Atxuloko zuloa y la "península" de Gaztelugatxe.
- √ Reserva de la Biosfera de Urdaibai: abarca una pequeña extensión del término municipal de Arrieta (monte Sollube).

**11.3.9.4. Vivienda protegida y suelo residencial**

El PTP tiene en consideración las propuestas de las DOT que plantean el crecimiento selectivo del municipio de Mungia y el deseo de establecer zonas de segunda residencia en los municipios de Bakio, Arrieta, Gatika, Meñaka y Maruri.

Mungia se considera como de interés preferente para la ordenación, promoción y gestión de suelo residencial mientras que Gatika, Bakio, y Gamiz - Fika se orientan hacia operaciones complementarias.

Finalmente, en los municipios de Arrieta, Fruiz, Laukiz, Meñaka y Maruri, dado su carácter rural, su poblamiento disperso y de baja densidad, se buscará la mejora y recuperación de la vivienda existente mediante rehabilitaciones aisladas.

Las actuaciones prioritarias propuestas por el PTP se centran en el municipio de Mungia, en las zonas de Etxegarai, Larreta y Elortzabarri.

No se encuentran en marcha operaciones de Renovación Urbana en el Área Funcional aunque sería deseable recuperar el Casco Histórico de Mungia.

**11.3.9.5. Uso industrial, comercial y de servicios**

La tradicional dispersión espacial de las instalaciones productivas ha generado numerosas desagregaciones y afecciones en el entorno. El PTP, siguiendo las orientaciones del correspondiente PTS de actividades productivas, ha considerado a Mungia como ámbito de desarrollo industrial del Área Funcional, asignando al resto de municipios la prevalencia de aspectos agrícolas, turísticos o de segunda residencia.

Se centralizan todos los centros productivos actuales y desarrollos futuros en el Corredor de Actividades Económicas: situado en la carretera de Derio a Mungia. En todo caso, las principales propuestas de suelo para actividades económicas son:

√ **Bakio**

Mantiene dos industrialdea, uno en Gontxozalde y otro en la carretera de Mungia. Dispone de 5 Ha previstas para el futuro desarrollo industrial.

√ **Gámiz - Fika**

Dispone de 0,6 Ha previstas para el futuro desarrollo industrial.

√ **Gatika**

Cuenta con 8 Ha de desarrollo industrial y dispone de 2,6 Ha para futuros desarrollos. En la actualidad cuenta con un industrialdea en suelo urbano (en la zona de Mesa - Gatika) y otro en suelo apto para urbanizar.

√ **Mungia**

Cuenta con cuatro sectores productivos en suelo urbano y en suelo apto para urbanizar (SAPUI): Belako, Trobika, Zabalondo y Zubitalde. Dispone de 19,9 Ha de superficie disponible para estas actividades.

**11.3.10 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Beasain – Zumarraga (Goierri)**

Los términos municipales de Alzaga, Arama, Ataun, Beasain, Ezkio - Itsaso, Gabiria, Gainza, Idiazabal, Itsasondo, Lazkao, Legazpi, Legorreta, Mutiloa, Olaberria, Ordizia, Ormaiztegi, Segura, Urretxu, Zaldibia, Zegama, Zerain, Zumarraga y la Parzonería General de Álava y Gipuzkoa y Enirio de Aralar integran este Área Funcional.

### 11.3.10.1. Infraestructuras de transporte

#### *Red de carreteras*

Las principales actuaciones propuestas por el PTP asimilan las establecidas en el Plan de Carreteras de País Vasco:

- √ Nuevas vías, enlaces y variantes
- Desvío de la N-I al borde sur del río Oria, entre el enlace de Lazkao y el campo de fútbol de Loinaz en Beasain, alternativo al trazado actual.
- Conexión entre Ezkio e Itsaso.
- Conexión entre Zerain y Mutiloa.
- Conexión de Beasain - Sur.
- Enlace viario entre el corredor Beasain - Zumarraga y la carretera GI 632 a la altura de la nueva estación ferroviaria en Ezkio - Itsaso.
- Variante de San Martín de Ataun.
- √ Desdoblamientos y mejoras de trazado
- Desdoblamiento o trazado del "tipo autovía" del eje transversal Durango – Bergara - Beasain en todo su recorrido en el Área Funcional.
- Mejora del trazado y diseño de la GI-631 entre Azkoitia y Zumarraga.
- Mejora de accesos desde la N-I a los núcleos de Ordizia, Lazkao y Beasain, en el nudo sur de Ordizia.
- Mejora de los accesos a Lazkao y Beasain - Centro en el Área de Sempere.

Asimismo, se propone el establecimiento de los denominados "**Ejes de Articulación Interurbana**" o bandas de utilización mixta y de integración de espacios

- √ Las articulaciones efectuadas dentro de los propios núcleos urbanos se proponen para los municipios de Legazpi, Urretxu - Zumarraga, Ormaiztegi, Lazkao, Beasain - Ordizia, Itsasondo, Legorreta e Idiazabal.
- √ Eje entre Beasain e Idiazabal, sobre la N-I, a través del Polígono de Iurre.
- √ Eje entre Lazkao y Beasain y Lazkao y Urretxu, supeditado a la actuación CAF - Sempere.

- √ Eje de Legazpi a Zumarraga, Zumarraga a Ormaiztegi y Ormaiztegi a Beasain (en el Eje del corredor estratégico).
- √ Eje Ordizia - Itsasondo, Itsasondo - Legorreta, Legorreta - Ikaztegieta.
- √ Eje Zaldibia – Ordizia.
- √ Eje Lazkao - Ordizia, por la Escuela Profesional.
- √ Eje Idiazabal - Iurre.

#### *Red ferroviaria*

El PTP asume las actuaciones del PTS de ferrocarriles pero éstas dependen, en gran parte, de las decisiones a tomar en el ámbito de la Alta Velocidad:

- √ Reserva de suelo según el trazado de la nueva línea ferroviaria o "Y" vasca de alta velocidad.
- √ Nueva estación para viajeros e intercambiador de mercancías en Ezkio - Itsaso, a definir según las actuaciones del TAV.
- √ Modificación del trazado RENFE entre el barrio de Bustunza (Ordizia) y la zona del Ferial de Beasain.
- √ Traslado de la estación de Ordizia.
- √ Alternativa de una estación elevada en Beasain.
- √ Transformación de las estaciones de Beasain y Zumarraga en centros del transporte del Área Funcional, localizando en sus cercanías nodos de intercambio tren – autobús, áreas comerciales, servicios y aparcamientos.

### 11.3.10.2. Equipamientos de ámbito comarcal

El abastecimiento de agua está asegurado por los recursos procedentes de los embalses de Barrendiola (Alto Urola), Arriaran y el de Lareo. Sin embargo, hay una serie de propuestas que modificarán la actual red:

- √ Nuevo embalse de Amondarain (propuesta).
- √ Nuevo embalse del Alto Urola (propuesta).

Las actividades recreativas y de ocio se contemplan en el PTP como espacios dinámicos y que deben desarrollar y ampliarse. Se considera necesaria la puesta en marcha, o reacondicionamiento, de los siguientes espacios:

- √ Área recreativa Oiangu - Lazkaomendi. Se propone la ampliación del actual parque municipal de Oiangu (Ordizia) hasta Lazkaomendi,
- √ Área recreativa Telleriarte - Brínkola. Se extiende entre Mirandaola y Brínkola hasta el embalse de Barrendiola.
- √ Área de Esparcimiento de Altzagarate - Gaintza.

- √ Área de Esparcimiento de Usurbe.
- √ Área de Esparcimiento de Kizkitza.
- √ Área de Esparcimiento de Zamíño - Izazpi.
- √ Área de Esparcimiento de Irimo.
- √ Área de Esparcimiento de Arrolamendi - Gorostiaga.
- √ Área de Esparcimiento de Otaño - Arranoaitz.
- √ Área de Esparcimiento de Mariñamendi - Aitzleor.
- √ Área de Esparcimiento de Arantzamendi.
- √ Área de Esparcimiento de Entorno Exminesa.

#### 11.3.10.3. Espacios de regeneración y recuperación

Las zonas principales con problemas de inundabilidad se localizan en los puntos siguientes debiendo preverse su corrección:

- √ Confluencia de los ríos Arriarán y Estanda.
- √ Confluencia del río Estanda con el Oria.

Además de estas zonas de recuperación de márgenes de ríos, en el PTP se proponen actuaciones en diversos espacios destinados a ocio y esparcimiento así como de protección de espacios de interés naturalístico que, en su mayor parte gozan de su propia normativa de protección.

#### 11.3.10.4. Vivienda protegida y suelo residencial

Es una zona de amplia disponibilidad espacial de suelo residencial donde se considera que el conjunto Beasain – Ordizia - Lazkao es la ciudad cabecera del Área Funcional y el conjunto Zumarraga - Urretxu la ciudad subcabecera, conectada a Legazpi por actuaciones blandas de enlace. Las principales reservas de suelo se localizan en Lazkao, Ormaiztegi e Idiazabal, considerándose estos dos últimos municipios como reservas para la oferta de espacio residencial en el equilibrio regional. El resto de municipios (Legorreta, Itsasondo, Zaldibia, Ataun - San Martín, Idiazabal, Segura y Zegama), de tamaño medio y que gravitan sobre los de mayor tamaño, satisfarán su propia necesidad de crecimiento mediante pequeñas operaciones y sirven como complementarios a los demás.

- √ **Ámbito Beasain – Ordizia – Lazkao**

Es una zona que cuenta con reservas de suelo calificado e incluye espacios obsoletos o en declive que pueden ser revitalizados.

Se plantea una de las actuaciones preferentes en San Juan en Ordizia mediante la consolidación de la reserva de suelos correspondientes a la Margen Izquierda del río Agauntza entre el núcleo urbano de Lazkao y el Instituto de Beasain.

El municipio de Lazkao presenta, a nivel global, reservas a medio/largo plazo.

- √ **Ámbito Zumarraga – Urretxu – Legazpi**

Es una zona que está muy diversificada y donde se considera conveniente la reconversión interna de áreas industriales obsoletas para completar el tejido urbano.

- √ **Lazkao, Ormaiztegi e Idiazabal**

Dispone de una interesante reserva de suelo residencial, especialmente en los municipios de Ormaiztegi e Idiazabal, donde se especifican actuaciones prioritarias.

Beasain, Ordizia, Lazkao, Idiazabal, Ormaiztegi, Zumarraga, Urretxu y Legazpi se consideran municipios de interés preferente para la ordenación, promoción y gestión urbanística del suelo residencial. Además de ello, en Beasain – Ordizia - Zumarraga y Legazpi se proponen acciones de transformación de las áreas industriales obsoletas o degradadas; y en Lazkao, Idiazabal y Ormaiztegi se plantea la necesidad de desarrollar un nuevo suelo residencial.

Por su parte, los municipios de Legorreta, Itsasondo, Zaldibia, Ataun - San Martín, Segura y Zegama se consideran de interés para el desarrollo de operaciones complementarias. El carácter semiurbano y rural del resto de municipios (Arama, Alzaga, Gainza, Olaberria, Zerain, Mutiloa, Gabiria y Ezkio Itsaso) se destinan a operaciones aisladas de rehabilitación.

Las principales zonas de reconversión y remodelación están en los municipios de Ordizia, Beasain, Zumarraga y Legazpi. Suelen ser espacios privados cuyas actuaciones de gran densidad residencial han rentabilizado las operaciones.

Las principales áreas de transformación se sitúan en Ordizia (recalificación a residencial de la zona de San Bartolomé), entre este municipio y Beasain (en las instalaciones de CAF entre la Portería y la N-I) y en Legazpi (recalificación a residencial de la zona de la Papelera Patricio Elorza).

En la mayoría de centros urbanos se llevan a cabo operaciones de protección y rehabilitación, aunque especialmente en los Cascos Históricos de los municipios de Ordizia, Segura, Urretxu y Lazkao.

### 11.3.10.5. Uso industrial, comercial y de servicios

Los Municipios considerados como de Interés Preferente para la renovación e implantación de actividades industriales son Zaldibia, Ordizia, Beasain, Lazkao, Olaberria, Idiazabal, Ormaiztegi, Gabiria, Ezkio - Itsaso, Zumarraga, Urretxu y Legazpi. Como en el caso de los ferrocarriles, las propuestas dependen sustancialmente de las decisiones tomadas en el desarrollo de la red de alta velocidad ferroviaria.

Respecto a las necesidades de nuevo suelo, el PTP estima que éstas pueden variar entre 100 y 300 Ha. La principal oferta de suelo se lleva a cabo en la zona del Corredor Beasain - Zumarraga donde se propone la instalación de tres áreas de "carácter estratégico":

- √ Zona de vega del arroyo Santa Lutzia, situada entre la subestación eléctrica de Ezkio y el casco de Alegi, municipios de Ezkio - Itsaso y Gabiria, con una superficie bruta aproximada de 15 Ha. Se destina a empresas innovadoras y de alto valor añadido.
- √ Vega a ambos márgenes del arroyo Santa Lutzia, municipio de Ezkio - Itsaso, y situada aguas arriba de la anterior. Se localiza en el entorno del núcleo Santa Lutzia - Anduaga, cercana a la futura estación de tren. Contará con una superficie bruta aproximada de 20 Ha y se destinará a servicios y equipamiento así como a los relacionados con la nueva estación.
- √ Vaguada de Igartzola, municipio de Ezkio - Itsaso, en el entorno de la futura estación ferroviaria, tendrá una superficie bruta aproximada de 25 Ha, que se destinarán a servicios y equipamientos del transporte y aparcamiento disuasorio de camiones a escala comarcal.

Mientras que en el resto del territorio se proponen también dos actuaciones de carácter no estratégico:

- √ En Ormaiztegi, en el lugar de Telleriarte, con una superficie bruta aproximada de 10 Ha y destinada a usos varios.
- √ En Zumarraga, se amplía el Área de Oiaun, con una superficie bruta aproximada de 15 Ha y con un destino flexible de usos.

En la zona existen varios centros comerciales en los municipios de Olaberria, Urretxu, Beasain y Ordizia aunque algunos de ellos no se consideran adecuadamente localizados, por lo que el PTP propone el traslado de algunos de ellos al vértice Beasain-Ordizia-Lazkao. También se proponen desde el PTP Planes de Revitalización Comercial en Urretxu-Zumarraga y Beasain-Ordizia.

### 11.3.10.6. Logística

Las propuestas más significativas son:

- √ Intercambiador de Mercancías. Gestión y Preparación de Suelo según Alta Velocidad.

- √ Equipamientos al transporte (Aparcamiento Disuasorio Camiones) Gestión y Preparación de Suelo

- √ Operaciones Especiales en los Núcleos de Acceso al Territorio. Gestión y Preparación de Suelo

### 11.3.11 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)

El ámbito espacial de este Área Funcional incluye los términos municipales de Andoain, Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte - Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Renteria, Urnieta y Usurbil.

#### 11.3.11.1. Infraestructuras de transporte

El PTP plantea dos modelos o estrategias de desarrollo para las redes de carreteras y de ferrocarriles: un **Modelo Funcional**, o de planificación, que responde a las diversas demandas sectoriales a corto y medio plazo; y un **Modelo Alternativo** que propone soluciones viables que trascienden las limitaciones de la planificación sectorial a largo plazo. Las propuestas de ambos modelos suelen ser complementarias temporalmente aunque, en varios casos, llegan a ser alternativas o contradictorias entre sí.

#### *Red de carreteras*

Ambos modelos buscan separar el tráfico de paso del tráfico interno, creando nuevos itinerarios y variantes exteriores, reutilizando la red básica actual como canal de distribución urbana y aplicando peajes a los tráficos exteriores de travesía.

Las propuestas en carreteras en esta Área Funcional son numerosas

#### √ **Nuevas vías y conexiones**

El **Modelo Funcional** desarrolla las propuestas siguientes:

- A-8. 2º cinturón o Variante Exterior: es una nueva circunvalación del área de Donostia-Bahía de Pasaia para evitar la congestión de la A-8. Mantiene el peaje en toda la autopista y usa el tramo liberado como distribuidor metropolitano y, a la altura de Astigarraga, se configura como enlace de conexión con la Variante del Urumea.
- Resto de la A-8: se consolida como eje principal entre Larzabal - Arragua y la frontera, mantiene el peaje y se considera como eje de comunicación extraterritorial y de distribución metropolitana.
- N-I: se desdobra progresivamente entre Pasaia e Irun - Behobia para ser un nuevo eje alternativo a una A-8 con peaje.
- Autovía del Urumea: vía de gran capacidad en el Corredor del Urumea que conecta el Oria con la A-8, considerándola como alternativa a la N-I.

- GI-131: nuevo eje de desdoblamiento en el corredor Andoain - Hernani, que se prolonga en nueva autovía por el valle del Urumea hasta Martutene.
- Nueva vía entre el eje del Urumea y el distribuidor de la actual Variante de Donostia-San Sebastián, a través de Hospitales y Martutene hasta el enlace de Intxaurreondo.
- Nueva carretera entre Renteria y Gaintxurizketa, a lo largo del corredor de Gaintxurizketa, como alternativa a la ampliación de la actual N-I.

Por su parte, el **Modelo Alternativo** propone algunas actuaciones compatibles con el Modelo Funcional modelo anteriormente descrito, siendo las actuaciones más relevantes:

- A-8: nuevo trazado de circunvalación a Donostialdea más al sur, entre Aritzeta (al oeste) y la A-63 francesa (al este), destinada a los tráficos exteriores. Esta autopista bordea los valles del Urumea y del Oiartzun por el sur y contaría con escasos enlaces: dos en sus extremos y conexiones con la autovía del Urumea entre Hernani y Urnieta, con Oarsoaldea Puerto, al sur de Errenteria, y con Irun en el Valle de Olaberria. Incluye la creación en el valle alto de Olaberria de una zona de servicio a la Autopista.
- A-8: se reconvierte el actual tramo de autopista en autovía (sin peaje) como eje distribuidor metropolitano de Donostialdea - Bajo Bidasoa. Incluye siete nuevos enlaces urbanos (Hospitales, Alza, Errenteria, Lintzirin - Lanbarren, Alto de Usategieta, Irun - Arretxe, Irun - Olaberria) que dan servicio a los nuevos desarrollos y conectan con el resto de la red.
- A-1: una vez recuperada la actual A-8, se reconsidera su funcionalidad como eje distribuidor urbano, canalizando gran parte del tráfico de agitación hacia la nueva Variante Sur, descargando las actuales previsiones de tráfico que se proyectan sobre la N-I. La transformación en vía urbana del tramo Herrera-Antxo, una vez realizada la operación Variante de Pasajes, supone la supresión de tráficos pesados entre los dos puntos de acceso al Puerto.
- N-I: remodelación del trazado entre Lasarte y Andoain. Desdoblamiento de la calzada entre Lasarte-Oria y Sorabilla por la margen izquierda del río Oria y permitiendo recuperar un itinerario alternativo a dicha vía rápida entre ambos puntos.
- Nuevo itinerario urbano interno desde Añorga hasta el Urumea: parte de la N-I, a la altura de Añorga, y llega hasta la Autovía del Urumea mediante un túnel bajo la carretera de Ayete a Galarreta y la conexión con la futura Variante Norte de Hernani.
- N-634: se potencia como eje principal a lo largo del Bajo Oria mejorando el trazado, creando nuevas variantes en Usurbil y Aginaga, y prolongándola hasta el Urumea, a través de una nueva carretera que discurriría por el norte de Hernani.

- Nueva vía entre el sur de Lasarte y la N-634, a través de Zubieta.
- Nueva carretera entre el Alto de Gaintxurizketa a la A-8.
- Nueva vía entre la N-I y la A-8, por el centro de Irun: se trata de un eje de travesía urbana norte - sur que discurre entre el nuevo enlace del Alto de Arretxe (A-8) y la N-I a la altura del Hospital. Incluye la apertura de un acceso viario directo desde la A-8 hacia el área de reconversión integral de la Estación.
- Nueva vía de conexión entre la N-I y la N-634 por la margen izquierda del Oria, desde el cruce de Oria hasta el nuevo enlace de Txikiardi, por Zubieta: resuelve los futuros accesos generales a Zubieta, al casco urbano de Usurbil y al valle alto de Igara, pasando bajo la A-8 en el cordal de Ángel de la Guarda. El modelo considera que la zona del enlace es Reserva espacial tratándola como Área de interés estratégico al ser un punto sensible en la futura configuración de la red de comunicaciones.
- Viario de conexión de la GI-2134 con el nuevo enlace de la A-8 propuesto entre Lintzirin y Lanbarren.

#### √ **Nuevos accesos, enlaces y variantes**

Las propuestas principales del **Modelo Funcional** son:

- Accesos viarios a Hondarribia: localización al norte de Mendelu del sistema general de accesos viarios a Hondarribia. Previsión de un nuevo itinerario alternativo de acceso a Hondarribia.
- Nuevo acceso a la zona rural de Lasarte desde el Cruce de Lore Toki, entre el punto de encuentro de la N-I y a la GI-2132 a los barrios rurales de Lasarte.
- Nuevo acceso al valle alto de Olaberria, desde el enlace previsto en A-8 en el Alto de Arretxe: la zona del enlace con la A-8 se cataloga como Reserva espacial considerándola Área de interés estratégico dada su condición de punto sensible en la futura configuración de la red de comunicaciones.
- Nuevo enlace en Alza: permite un nuevo acceso directo a Alza y Auditz - Akular desde la actual A-8 creando una gran explanada polivalente con acceso directo desde el nuevo enlace en el parque de Lau-Haizeta.
- Futuro enlace de Txikiardi sobre la N-634: configuración de un nuevo enlace sobre la N-634 para resolver los futuros accesos generales a Zubieta, al casco urbano de Usurbil y al valle de Igara.
- Variante de Pasaia: nueva conexión entre la A-8 y la Variante de Renteria entre Pasaia y Renteria. Tercer carril en la A-8 y supresión de peaje en Alza y Pasaia.
- Variante Norte de Hernani: une la GI-2132, desde Galarreta, con la Autovía del Urumea. Se configura de este modo un eje viario de conexión directa entre el corredor del Bajo Oria (N-634) y el corredor del Urumea.
- Variante Sur de Hernani: derivada de la construcción de la Autovía del Urumea.
- Variante de Urnieta: Incluida en la Autovía del Urumea.

El **Modelo Alternativo**, por su parte, presenta diversas actuaciones que, en gran parte, son compatibles con el Modelo Funcional, siendo las más relevantes:

- Accesos al Puerto de Pasaia: tanto si se mantiene la situación actual como si se lleva a cabo su ampliación exterior y para también liberar a la antigua N-I entre Pasaia y Errenteria de los tráficos generados por el puerto se proponen nuevos accesos por los ramales de Molinao (oeste) y la Variante de Errenteria (este).
- Nuevos accesos al núcleo de Hondarribia desde el norte de Mendelu: se establecen reservas espaciales en las zonas de Ibarla, Olaberria y Oinaurre, como posibles futuros enlaces sobre la A-8. El modelo la considera como Área de interés estratégico por su condición de punto sensible en la futura configuración de la red de comunicaciones, principalmente en la zona que forma el triángulo entre la N-I, la N-638 y el Barrio de Mendelu.
- Accesos al norte de Irun y Hondarribia: mejora de accesos desdoblado la N-I desde el enlace de Ventas e implantando un nuevo nudo viario en Amute, al oeste del Aeropuerto.
- Nuevo enlace de Usategieta: configuración del enlace del Restop como acceso viario libre a la zona de expansión urbana de Usategieta. Conexión directa con la N-I y la GI-2638 en Gaintzurizketa.
- Nudo de comunicaciones de Larzabal: se propone su remodelación integral mediante varias actuaciones como la eliminación del enlace proyectado para resolver el encuentro entre el 2º Cinturón y la A-8, el traslado del enlace de tráfico pesado a Lintzirin - Lanbarren (futura conexión A-8 con la Variante de Renteria y acceso al Puerto), la reconversión a urbano del Enlace de Larzabal, sin peaje, para tráficos ligeros y, finalmente, la recuperación de la comunicación urbana entre Renteria y el Valle de Oiartzun.
- Variante de Andoain (GI-131): forma parte del eje de gran capacidad del Corredor del Urumea e incluye el nuevo enlace de Bazkardo en la margen izquierda del Oria.
- Variante de Usurbil (N-634): se libera la travesía urbana y se potencia la configuración de un eje viario del Bajo Oria alternativo a la A-8.
- Variante de Aginaga (N-634): como en el caso anterior, potencia la configuración de un eje viario del Bajo Oria alternativo a la A-8 y libera al núcleo urbano del tráfico exterior de travesía.
- Variantes de Ugaldetxo, Iturriotz y Altzibar: integradas en el previsto nuevo circuito para la red viaria urbana básica del Valle de Oiartzun, por la margen derecha del río Oiartzun, configurando un corredor verde de protección del río y el bidegorri de Arditurri.

#### √ **Modificaciones y mejoras de trazado**

El **Modelo Funcional** propone las actuaciones siguientes:

- N-121-A: ampliación de la capacidad y mejora del trazado, al considerarla como elemento de la red viaria básica de conexión con Navarra.  
  
Las principales propuestas definidas en el **Modelo Alternativo** se centran en la reconversión de la N-I a vía urbana en dos etapas o tramos:
  - Entre Rekalde y El Infierno: se mejoran las características de la vía como itinerario urbano compatible para peatones y bicicletas en las actuales travesías por Añorga, Añorga Txiki y Enlace con la A-8.
  - Entre Irun y Hondarribia: incluye la conexión de la A-8, desde el nuevo enlace del Alto de Arretxe, con la N-I a la altura del Hospital y la apertura de un acceso viario directo desde la actual A-8 al área de reconversión integral de la Estación. El modelo la considera como Área de interés estratégico por su condición de punto sensible para la futura configuración de la red de comunicaciones.

#### **Red ferroviaria**

Se plantean, como en el caso de las carreteras, un **Modelo Funcional** y un **Modelo Alternativo** de desarrollo de la red ferroviaria, cuyas propuestas de actuaciones no tienen porqué ser complementarias.

#### √ **Trazados y remodelación de trazados**

Antes de indicar las propuestas de los dos modelos, debe tenerse en cuenta que el PTS ferroviario, a grandes rasgos, diseña una nueva red ferroviaria vasca siendo las propuestas más significativas:

- Nueva red de viajeros que discurre a lo largo del Valle del Urumea.
- Consolidación del tránsito de Mercancías a través de la actual red de RENFE.
- Nueva Estación de Largo Recorrido de Astigarraga.
- Conexión entre las líneas de Bilbao y del Topo en continuidad, sin paso por la estación de Amara, mediante un nuevo trazado para mercancías.
- Nueva vía de acceso al Puerto de Pasaia desde Irun.

El **Modelo Funcional**, en líneas generales, propone las siguientes acciones para cada una de las tres redes ferroviarias presentes:

- La Red de Alta Velocidad se inserta en la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, tendrá ancho UIC y se destina básicamente al transporte de viajeros. Discurre por el centro del valle del Urumea, al norte de Hernani, cruza el valle de Oiartzun por Aragua (en paralelo a la actual A-8), penetra en la red ferroviaria actual de Irun y conecta con la red francesa por el sur de Irun, contemplándose la posibilidad de que cruce el Bidasoa a la altura de Biriattou.
- Para la red RENFE el objetivo esencial es consolidar el trazado actual donde coexistirán el tráfico de mercancías y el servicio de cercanías, conectándose con la red de Alta Velocidad en la nueva estación de Astigarraga y en Irun. Estos objetivos conllevan las actuaciones siguientes:
  - Construcción de un by - pass, ancho RENFE, para eliminar la actual travesía de mercancías en el Centro de Donostia-San Sebastián.
  - Implantación de una tercera vía de ancho U.I.C. hasta la Estación de Tahotas.
  - Construcción de una nueva vía, ancho U.I.C., para acceso al Puerto de Pasaia desde Irun.
- En la red EUSKOTREN se busca potenciar el tránsito de cercanías y mercancías haciéndolos compatibles mediante el desdoblamiento general de vías y las mejoras de trazado de las mismas. Las propuestas más significativas son las siguientes:
  - Línea de Bilbao: se desdobra la vía y mejora el trazado, proponiendo nuevas estaciones en Lugaritz y Urbil, en base a las previsiones de nuevos desarrollos urbanos.
  - Línea del Topo entre Loiola y Galtzaraborda: se desdobra la vía y mejoran trazados, adecuándolos al servicio de viajeros.
  - Tráfico de mercancías: se mantiene el trazado actual.
  - Entrada al Puerto de Pasaia: se mantiene el trazado actual como entrada al Puerto.
  - Nuevo trazado para mercancías que conecta las líneas de Bilbao y del Topo sin pasar por la estación de Amara.
  - Nuevos ramales en ancho UIC, entre la nueva estación de Astigarraga y la Estación del Norte (pasajeros).
  - Variante para mercancías entre Loiola y Herrera, y reposición del acceso al Puerto.

El **Modelo Alternativo** propone la especialización de las infraestructuras ferroviarias actuales en un futuro servicio metropolitano de cercanías, transfiriendo progresivamente los tráficos de mercancías a la red exterior. Para cada una de las redes ferroviarias presentes, hace las propuestas siguientes:

- Para la Red de Alta Velocidad plantea un trazado nuevo, diferente al del PTS ferroviario, en ancho U.I.C. y / o RENFE y con doble capacidad para viajeros largo recorrido y mercancías. el trazado que propone es más periférico al bordear por el sur los Valles del Urumea y del Oiartzun (libera al valle del Urumea propuesto por el PTS) y confluye en ventas de Irun con el pasillo ferroviario que atraviesa el casco urbano de Irun. evita las afecciones en Renteria Sur, Ugaldetxo y Arragua y contempla la .la construcción de una nueva estación de cercanías en Astigarraga (en contra de la intermodal propuesta por el modelo funcional). su implantación supone un nuevo ramal para mercancías, en ancho U.I.C., entre Irun y el Puerto de Pasaia.
- Para la Red RENFE, el Modelo Alternativo propone potenciar el servicio consolidando el trazado actual, creando nuevas estaciones y apeaderos y conectando con la red de Alta Velocidad desde las actuales estaciones de Irun y Hernani. Al mismo tiempo, se pretende suprimir progresivamente el tráfico de mercancías por el interior urbano destinándolo a la nueva red exterior.
- En la red de EUSKOTREN se busca potenciar el transporte de cercanías para pasajeros y limitar la capacidad de transporte de mercancías, presentando varias propuestas:
  - Línea de Bilbao: desdoblamiento general de vía y mejoras de trazado, incluyendo una variante en Lasarte y Zubieta. Se mantiene el trazado actual como variante para mercancías.
  - Línea Topo, entre Loyola y Galtzaraborda: nuevos trazados y desdoblamientos de vía destinados al servicio de viajeros, con nuevas estaciones en Amara - Osinaga (intermodal con RENFE y autobuses), Intxaurreondo, Alza, Pasaia Antxo y Fandería.
  - Línea Topo, entre Loiola y Herrera (entrada al Puerto): posible mantenimiento como variante de mercancías.

#### √ **Nuevas instalaciones, estaciones y remodelaciones**

El Modelo **Funcional** propone las actuaciones siguientes:

- Para la línea de Alta Velocidad el Modelo plantea asignar nuevas funciones a dos estaciones:
  - Estación del Norte o Atotxa: asignada a RENFE, se remodela y configura como cabecera en los viajes con origen-destino en Donostia-San Sebastián.
  - Nueva estación intermodal en Astigarraga: asignada a RENFE, se destina al resto de viajes de largo recorrido, lo que conlleva la construcción de nuevos ramales en ancho UIC entre esta estación y la Estación del Norte en Donostia-San Sebastián para viajeros, y entre la estación de Irun y el Puerto de Pasaia, para mercancías.

- Para la Red RENFE, el Modelo Funcional presenta las actuaciones siguientes:
  - Estación de Irun: se considera como Estación General para Donostialdea - Bajo Bidasoa de Mercancías y Viajeros para largo recorrido. Se remodela y configura como estación intermodal de viajeros entre líneas férreas (TAV, RENFE y Topo), autobuses y mercancías (carretera y ferrocarril), aprovechando las actuales instalaciones.
  - Estación de Hendaia: se remodela e integra en el resto de actuaciones del entorno, esencialmente de la Estación de Irun.
  - Nueva estación de cercanías de Donostia-San Sebastián - EUTG: basada en los futuros desarrollos urbanos.
  - Nueva estación de cercanías de Amara – Osinaga: se configura como estación intermodal de autobuses, Cercanías RENFE y Topo, y deriva de los nuevos desarrollos urbanos previstos.
- En la Red de EUSKOTREN, las principales actuaciones propuestas por el Modelo Funcional son las siguientes:
  - Nueva estación de Lugaritz: se considera como necesaria debido al desdoblamiento general de vía y a las mejoras de trazado propuestas en la línea de Bilbao y es consecuente con los nuevos desarrollos urbanos previstos.
  - Nueva estación de Urbil: como en el caso anterior, deriva de los nuevos desarrollos urbanos previstos y de las propuestas de mejora y desdoblamiento general de trazado de la línea de Bilbao.
  - Nueva estación Amara – Osinaga: se transforma en intermodal con RENFE y autobuses, destinada a pasajeros y derivada de los nuevos trazados y desdoblamientos de vía propuestos en la Línea del Topo entre Loiola y Galtzaraborda.
  - Nueva estación de Intxaurren: destinada a pasajeros y consecuencia de las actuaciones propuestas en la línea del Topo entre Loiola y Galtzaraborda.
  - Nueva estación de Alza: incluida entre las actuaciones de mejora de la línea del Topo entre Loiola y Galtzaraborda.
  - Nueva estación Pasaia Antxo: incluida en las actuaciones de mejora de la línea del Topo entre Loiola y Galtzaraborda.
  - Nueva estación Bandería: como en el caso de las anteriores, queda incluida en las actuaciones de mejora de la línea del Topo entre Loiola y Galtzaraborda.

El **Modelo Alternativo**, por su parte, presenta las siguientes propuestas, siendo algunas de ellas coincidentes, espacialmente, con las surgidas en el Modelo Funcional:

- Para la Red de Alta Velocidad, se plantean dos estaciones básicas:
  - Nueva estación en Amara – Osinaga: es la estación cabecera en los viajes con origen - destino en Donostia-San Sebastián para la Alta Velocidad. Se transforma en Estación Intermodal (cercanías RENFE – Topo - Autobuses) gracias a un ramal (ancho U.I.C.) que procede del sur de Hernani y discurre por el actual pasillo ferroviario.
  - Estación de Irun: se considera Estación General para Donostialdea - Bajo Bidasoa de Mercancías y Viajeros de Largo Recorrido. Se lleva a cabo una remodelación integral de la misma como una estación intermodal de viajeros entre las tres líneas férreas (TAV, RENFE y Topo) y autobuses, así como el aprovechamiento intermodal (mercancías por carretera y ferrocarril) de las actuales instalaciones.
- En la Red RENFE, al Modelo alternativo propone nuevas estaciones en Donostia-San Sebastián - EUTG, Amara - Osinaga (intermodal con autobuses y Topo), Arragua y Andoain - KARRIKA, basadas en los nuevos desarrollos urbanos previstos. Otras actuaciones contempladas son:
  - Estaciones de Irun y Hendaia: se reconvierte integralmente el sistema ferroviario de ambas estaciones. La primera se configura como Estación Básica, frente a la de Astigarraga, propuesta por el PTS ferroviario. Se propone la reordenación integral de las actuales instalaciones ferroviarias de forma conjunta con Hendaia. Se racionaliza la intermodalidad tren-carretera y se contempla integrar el Ferial y la Estación de Autobuses considerando las interferencias con la N-I y el trazado de EuskoTren.
- En la Red EUSKOTREN se proponen nuevas estaciones, basadas en los nuevos desarrollos urbanos previstos, en Lugaritz, Urbil, Lasarte y Zubieta. Además de éstas, las propuestas de este Modelo Alternativo son:
  - Nueva estación en Pasaia Antxo: se desplaza hacia el sur eliminando la actual travesía urbana, regenerándose los espacios así recuperados. Es una estación elevada situada en el futuro ensanche residencial, es compatible con el tránsito de mercancías y separa las estaciones de RENFE y EuskoTren.

#### **Puertos**

El **Modelo Funcional** considera que el Puerto Interior de Hondarribia debe consolidarse como un elemento básico del sistema de transporte de mercancías orientándose progresivamente hacia tráfico especializado, mientras que el **Modelo Alternativo** presenta las propuestas siguientes:

- √ Hondarribia: construcción del Puerto Exterior. Se propone la transformación y reconversión urbanística integral del actual recinto portuario interior. Implica la mejora de sus accesos viarios y ferroviarios y la reconversión del Muelle de Herrera, creando un Puerto Deportivo y un polígono de actividades terciarias. El modelo considera la reconversión del

Muelle de Herrera como Área de interés estratégico por su condición de punto sensible para la futura configuración de la red de comunicaciones. La hipotética realización de esta propuesta sobrepasa el marco impositivo del PTP.

- √ Pasaia Antxo: transformación del primer frente edificado del Ensanche como Centro Terciario reconvirtiéndolo, a su vez, urbana la travesía de la N-I por Antxo, reduciendo las playas de vías de RENFE y creando una alameda.

#### 11.3.11.2. Equipamientos de ámbito comarcal

##### √ Hidráulico

Las principales actuaciones previstas se llevan a cabo en el Bajo Bidasoa y Bajo Urumea.

- Bajo Bidasoa
  - En ciertas áreas de las terrazas de Lastaola, se recupera parte de la Vega como bosque de ribera y marisma de inundación y se crea una banda de doble cauce arbolado inundable a lo largo del río.
  - Tratamiento ecológico del curso del río, desde el Puente de Santiago hasta Endarlatza, recuperando su margen izquierda y disponiendo tramos de doble cauce inundable con un itinerario blando.
- Bajo Urumea.
  - Tratamiento integral del curso bajo de Hernani a Loiola, recuperando la continuidad de los márgenes, con tramos de doble cauce inundable e itinerarios blandos de borde.
  - Creación de una zona libre inundable en el meandro situado entre Martutene y Astigarraga.
  - Rectificación del cauce en Hernani – Martindegui.

##### √ Abastecimiento y saneamiento

Se propone un tratamiento integrado del cauce del río Urumea entre Hernani y Astigarraga, con una corta en Martindegui y una zona de marisma de inundación entre Martutene y Astigarraga. A su vez, se consideran necesarios nuevos depósitos generales de agua en:

- Alto de Usategieta. destinado al abastecimiento del Corredor de Gaintxurizketa.
- Oriamendi: para dar servicio al Centro de Donostialdea, a Hernani y al corredor de Rekalde.
- Angel de La Guardia: situado en el cordal de Angel de La Guardia y da servicio al oeste de Donostialdea.

- Zubieta: en la zona de Letabide - Gaiñaundi, para dar servicio al Bajo Oria.

#### 11.3.11.3. Espacios de regeneración y recuperación

El PTP establece una serie de categorías de actuaciones en espacios de acuerdo a la propia naturaleza de la actuación y a la del propio entorno en que se realiza.

##### √ Conservación de corredores y pasillos Ecológicos

- Collados de Gaintxurizketa y Usategieta: se complementan las actuaciones residenciales con bandas verdes que den continuidad ecológica entre Jaizkibel y Peñas de Aya, como conexión entre las comarcas de Oarsoaldea y Bajo Bidasoa.
- Laderas entre Jaizubia y Jaizkibel.
- Valle del Bidasoa, en el municipio de Oiartzun, entre las terrazas de Lastaola y Endarlatza.
- Lau Haizeta - Landarbaso, como conexión entre las comarcas de Oarsoaldea y Urumea.
- Mendizorrotza - Ángel de la Guardia. sobre este cordal discurre la A-8, está el enlace de Artista y discurrirá el 2º. Cinturón. Mantiene la conexión ecológica entre el valle de Igara y las vaguadas altas de Usurbil.
- Mendizorrotza – Andatza: mantiene la conexión ecológica entre Mendizorrotza y el macizo de Andatza compatibilizándola con el desarrollo urbano del valle del Bajo Oria. Se recuperarán las vegas de Itzao como marismas de inundación.
- Abalotz - Buruntza, en el Valle de Oria entre Lasarte y Andoain es el vertebrador de la permeabilidad y continuidad ecológica entre el valle de Abalotz y el macizo de Buruntza.

##### √ Conservación de espacios y creación de parques

Se proponen actuaciones de conservación en los entornos paisajísticos siguientes:

Entorno paisajístico	
Monte Zubeltzu (Bajo Bidasoa)	Letabide-Gaiñaundi (Zubieta)
Entorno de Ametzagaña (Donostialdea)	Monte Urkabe (Donostialdea)
San Marcial (Bajo Bidasoa)	Monte Buruntza
Promontorio de Santa Bárbara (Bajo Urumea)	Angel de la Guardia (Donostialdea)
Cerro San Marcos (Pasaia)	Txoritokieta
Loma de Ibarluze (Hernani)	Promontorio Oriamendi (Donostialdea)
Cordal de Altamira (Donostialdea)	

El PTP establece acciones de conservación y mejora ambiental de espacios susceptibles de nuevo desarrollo urbanístico, que son los siguientes:

- Faldas de Jaizkibel. Posible área de expansión residencial de baja densidad de Hondarribia.
- Vaguadas de Estebenea y Alzuko en Irun, susceptibles del futuro desarrollo urbanístico de los barrios de Olaberria, Meaka y zona de Ibarla.
- Valle de Oiartzun. Conservación de sus masas de arbolado, cursos de agua y paisaje.
- Puerto Exterior. Viabilidad en entredicho por la presencia de Jaizkibel.
- Vaguada de Igara (Donostialdea), con posible ocupación urbanística.
- Área de Oztaran en Urnieta, entre Urnieta y Hernani, con probable ocupación urbanística o de infraestructura.

Los Parques Periurbanos que se proponen son espacios verdes comarcales de periferia urbana, destinados a actividades de ocio y contacto con la naturaleza.

- Parque de Guadalupe-Higer. Situado en el municipio de Hondarribia, va de la costa hasta la playa de Hondarribia, considerándosele como un espacio libre para el futuro Parque Periurbano Comarcal del Txingudi.
- Parque de Olaberria. En el municipio de Hondarribia, está situado en el cordal del monte Zubeltzu y se le considera un espacio libre para el futuro Parque Periurbano Comarcal del Txingudi.
- Parque de Ullia-Bocana del Puerto de Pasaia. Localizado entre el Monte Ulla y la bocana del puerto. (Donostia-San Sebastián).
- Parque de Lau-Haizeta. Discurre a lo largo de un cordal entre Ametzagaña y San Marcos. (Donostia-San Sebastián).
- Parque de Ventas de Astigarraga. Se localiza en el Collado de Ventas de Astigarraga.
- Parque de Zubieta. Situado en las estribaciones del Monte Andantza y cordal Letabide-Gaiñaundi, se considera un espacio libre para el futuro Parque Periurbano Comarcal del Bajo Oria.
- Parque de Oriamendi-Santa Bárbara. Sería una zona de encuentro entre las comarcas del Centro de Donostialdea, Corredor del Urumea y Bajo Oria.

#### √ Zonas de ocio y turismo

Compuestas, además de por los parques anteriormente señalados, por la denominada Red de Itinerarios Blandos o itinerarios alternativos de peatones y ciclistas en circulación interurbana y con acceso desde los núcleos urbanos. Las actuaciones propuestas son:

- Itinerario de Gaintxurizketa. Es un itinerario de travesía urbana, alternativo a la N-I, que va de Gaintxurizketa a Hondarribia, al norte de la Regata de Jaizubia.
- Itinerario de Irun Sur. Como el anterior, es un itinerario de travesía urbana, alternativo a la N-I, que va de Gaintxurizketa a Irun, al sur de la A-8 por Gurutze y el valle alto de Olaberria.
- Itinerario del Bidasoa, alternativo a la N-121-A, por la margen izquierda del Bidasoa, recuperando la plataforma ferroviaria y disponiendo tramos sobre un doble cauce del río.
- Itinerario del Oria. Discurre por la margen izquierda del Oria desde Royo hasta Subiera y, a la altura de Lasarte, pasa a la margen derecha proponiéndose recuperar la antigua N-I entre Lasarte y Andoain desplazando la autovía a la margen izquierda.
- Itinerario Donostia-San Sebastián - Usurbil. Se localiza en la zona oeste de Donostialdea, partiendo de Ibaeta y, por el fondo de la regata de Igara, asciende hasta el resto de la A-8 y luego desciende hasta Usurbil.
- Itinerario Donostia-San Sebastián - Andoain. Recorre el borde oeste del Valle del Urumea, partiendo de Donostia-San Sebastián, pasa por Ayete, Oriamendi, Galarreta, Jauregi, Santa Bárbara, Arrikarte, Oztaran y Buruntza y llega hasta Andoain.
- Itinerario del 2º Cinturón. Conecta el Área Funcional de este a oeste partiendo de Lasarte, dirigiéndose luego hacia Galarreta y acaba en el propio Urumea.
- Itinerario de Leizarán. Recupera la antigua plataforma del Plazaola a su paso por Andoain y como continuación de la denominada Vía Verde del Plazaola.
- Itinerario del Urumea. Recorre las márgenes del río Urumea entre Donostialdea y Hernani.
- Itinerario de Lau Haizeta-Oiartzun. Enlaza Donostialdea con el Valle de Oiartzun a través del Parque de Lau Haizeta.
- Itinerario Renteria-Arditurri. Es una prolongación del bidegorri de Arditurri hasta Renteria.

#### 11.3.11.4. Vivienda protegida y suelo residencial

Todos los municipios del Área Funcional (Andoain, Astigarraga, Donostia, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Errenteria, Urnieta y Usurbil) se consideran de interés preferente para la calificación, ordenación, promoción y gestión residencial de suelo. En Pasaia y Lezo también se propone la reconversión, regeneración y transformación de las áreas industriales obsoletas o insertas en la trama urbana.

En esta Área Funcional se definen varios Ámbitos Territoriales, base de un análisis posterior:

Ámbito	Municipios
Bajo Bidasoa	Irun
	Hondarribia
Oarsoaldea	Valle de Oiartzun
	Bahía de Pasaia
	Zona Este del municipio de Donostia
Centro de Donostialdea	Resto de Donostia salvo Zubieta
Corredor del Urumea	Astigarraga
	Hernani
	Urnieta
Corredor del Bajo Oria	Usurbil
	Lasarte
	Zubieta (Donostia-San Sebastián)
Andoain	Andoain

#### **Bajo Bidasoa**

El ritmo de crecimiento anual del conjunto de los nuevos desarrollos residenciales se estima en 375 a 525 viviendas anuales en el período 2002-2010 y de 350 a 500 en el período 2010-2018. El PTP plantea la conveniencia de calificar suelo para unas 3.500 viviendas protegidas incluyendo en esta cifra los suelos considerados como reservas para planes venideros.

Al considerarse que cuenta con amplios espacios disponibles, acoge algunas actuaciones planteadas en otros ámbitos ya congestionados como la Bahía de Pasaia aunque debe incrementar la disponibilidad de suelos calificados a tal fin. Las actuaciones principales propuestas en cada municipio son:

√ Irun

- Conservación y mejora del núcleo central.
- Nuevos crecimientos urbanos periféricos al este del núcleo.
- Consolidación, con carácter urbano, del eje que une su núcleo con el de Hondarribia.
- Crecimientos en baja densidad al sur de la A-8.

Las actuaciones más importantes de este municipio son:

Zona de actuación	Nº de viviendas
San Miguel-Anaka	800
Olaketa	285
Palmera-Montero	180
Oinaurre	150
Txenperenea	260

A largo plazo, se prevé que los suelos para vivienda protegida provengan de acciones relacionadas con terrenos ferroviarios, recuperación de suelos industriales, rellenos de vacíos urbanos, etc.

√ Hondarribia

- Consolidación, con carácter urbano, del eje que une su núcleo con el de Irun.
- Crecimientos en baja densidad en las laderas de Jaizkibel.

Las actuaciones más importantes de este municipio son:

Zona de actuación	Nº de viviendas
Komentualde	170
Muliate	220
Lau Aizeta	
Presa	

### ***Oarsoalde***

El ritmo de crecimiento anual del conjunto de los nuevos desarrollos residenciales se estima en 350 a 550 viviendas anuales en el período 2002-2010 y de 325 a 525 en el período 2010-2018. El PTP plantea la conveniencia de calificar suelo para unas 2.000 viviendas protegidas incluyendo en esta cifra los suelos considerados como reservas para planes venideros.

- El Valle de Oiartzun es una zona de hábitat disperso, de baja densidad, concentrándose los crecimientos intensivos en la zona de Arragua-Ugaldetxo.
- En el municipio de Oiartzun es previsible el desarrollo residencial entre los barrios de Ugaldetxu y Ergoien uniéndose, en un primer momento, este núcleo y el barrio de Iturrioz.
- La Bahía de Pasaia es un espacio consolidado, debiéndose llevar a cabo el desarrollo urbanístico integral de las áreas de La herrera, Buenavista y Vaguada de Molinao como áreas de crecimiento y descongestión de Altza, Antxo y oeste de Errenteria.

Las zonas de regeneración se centran en Auditz/Akular y la pequeña área situada entre el núcleo urbano de Errenteria y la autopista.

### ***Centro de Donostialdea***

El ritmo de crecimiento anual del conjunto de los nuevos desarrollos residenciales se estima en 600 a 800 viviendas anuales en el período 2002-2010 y de 300 a 700 en el período 2010-2018. El PTP plantea la conveniencia de calificar suelo para unas 7.500 viviendas protegidas incluyendo en esta cifra los suelos considerados como reservas para planes venideros.

Las intervenciones más significativas en este municipio se pueden catalogar de dos tipos y serían las siguientes:

- Relleno de vacíos urbanos y regeneración de áreas obsoletas o degradadas en el interior del núcleo urbano tradicional:
  - Desarrollos urbanos intensivos en la ciudad tradicional y el Ensanche Antiguo-Ibaeta.
  - Morlans: 500 viviendas,
  - Marrutxipi: 260 viviendas.
  - Contadores: 100 viviendas.
- Nuevos desarrollos:

- Extensión del eje urbano Ibaeta-Errotaburu hacia Añorga-Txiki, Añorga y Recalde, lo que conlleva actuaciones en Iza (155 viviendas) y Pagola (200 viviendas). Esto implica, para dar una configuración más urbana al corredor, remodelar los ámbitos siguientes:
  - Actual enlace de la variante.
  - Tramo de la N-I hasta Recalde.
  - Cambio de uso en el espacio ocupado por Cementos Rezola.
  - Crecimientos en baja intensidad en los altos de Aiete y Miramón.
  - Riberas de Loyola: 540 viviendas.
  - Illarra
  - Lugaritz
  - Ensanche de Igeldo
  - Ensanche de Zubieta.

### ***Corredor del Urumea***

En los tres municipios del Corredor (Astigarraga, Hernani y Urnieta) el ritmo de crecimiento anual del conjunto de los nuevos desarrollos residenciales se estima en 125 a 225 viviendas anuales en el período 2002-2010 y también de 125 a 225 en el período 2010-2018. Se considera como uno de los ámbitos más adecuados para el desarrollo urbano intensivo.

- Astigarraga.
  - La única zona ampliación de los actuales suelos residenciales se localiza al este del núcleo urbano, sobre suelos anejos a la carretera hacia Errenteria.
  - En el tramo de Loyola a Astigarraga, además de suelos calificados Txominenea (360 viviendas) y Martutene (60 viviendas), se prevén actuaciones en:
    - Zona de los Cuarteles de Loyola. Una vez efectuado el cambio de uso, se desarrollarían como residenciales de carácter intensivo.
    - Zona de los terrenos de la Hípica.
    - Área de Antondegi, con escasa probabilidad de desarrollar 2.000 viviendas.

- **Hernani.**  
Las posibilidades de nuevos desarrollos se sitúan en la zona de Sagastilla, Puerto y junto al acceso norte al núcleo urbano.  
Se plantea la regeneración de espacios industriales en la zona situada entre los suelos urbanos situados al este del municipio y el trazado ferroviario.
- **Urnieta.**  
Se prevén dos nuevas zonas de desarrollo residencial. Una, centrada al norte del núcleo urbano, entre Langarda, la actual carretera y el ferrocarril y, la otra, al sur del núcleo urbano, entre el núcleo y el colegio de Salesianos.

#### **Corredor del Bajo Oria**

El ritmo de crecimiento anual del conjunto de los nuevos desarrollos residenciales se estima en 100 a 200 viviendas anuales en el período 2002-2010 y de 125 a 225 en el período 2010-2018.

Se considera que las vegas de Zubieta es uno de los ámbitos más adecuados para el desarrollo residencial de Donostialdea, estableciéndose una serie de actuaciones previas con intervenciones sobre el cauce del Oria y mejorando la accesibilidad.

- **Usurbil**  
Esta margen derecha es un continuo industrial entre Urbarte-Michelín y el polígono de Atxega frente al casco de Usurbil, interrumpido por el vacío de Atallu, separado del núcleo de Usurbil por la N-634 y el ferrocarril, cuya modificación de trazado está (planteada por el PTP).
- **Lasarte y Zubieta**  
En la margen izquierda, mientras la zona oeste es más rural, el espacio situado al este del casco urbano de Zubieta se considera como más urbano debido a la cercanía del propio núcleo y del de Lasarte, así como por la presencia de diversas instalaciones deportivas y de ocio.
- **Andoain**  
El ritmo de crecimiento anual del conjunto de los nuevos desarrollos residenciales se estima en 50 a 100 viviendas anuales en el período 2002-2010 y también de 50 a 100 en el período 2010-2018. El PTP plantea la conveniencia de calificar suelo para unas 2.000 viviendas protegidas incluyendo en esta cifra los suelos considerados como reservas para planes venideros.

Para el municipio de Andoain se proponen crecimientos residenciales intensos contiguos al núcleo, considerándose a este municipio como el de transición entre el Área Funcional de Donostialdea y el Área Funcional de Tolosaldea.

Los nuevos desarrollos se centran en los sectores 20-21 y 22 y a la zona de Moleda al norte del núcleo urbano.

#### **Actuaciones prioritarias**

Las actuaciones prioritarias designadas para esta Área Funcional son:

<b>Municipio</b>	<b>Zona de actuación</b>
Hondarribia	Muliate
Irun	San Miguel - Anaka
	Olaketa
	Montero
Oiartzun	Reserva de suelo entre Ugaldetxo y Alzibar
Pasaia	Luzuriaga
Donostia-San Sebastián	Morlans
	Riberas de Loiola
	Cuarteles de Loiola
	Txominenea
Hernani	Hipódromo de Lasarte
	Sagastilla
Urnieta	Regeneración área industrial al norte del ferrocarril
	Zona entre Langarda, núcleo urbano y ferrocarril
Usurbil	Zona entre núcleo urbano y colegio Salesianos
	Zona entre núcleo urbano y Kalezar
Andoain	Sectores 20, 21 y 22

Las principales áreas de regeneración o transformación están en el ámbito de la Bahía de Pasaia: La Herrera, Buenavista, Vaguada de Molinao en Donostia y Pasaia, Marrutxipi y Txominenea en Donostia.

Las operaciones de protección y rehabilitación se han generalizado en todos los cascos centrales de los núcleos de población, siendo las más significativas: Amara Zaharra y Sagües en Donostia y los cascos históricos de Oiartzun (Bº Elizalde), Astigarraga, Hernani y Errenteria.

Para toda el Área Funcional el PTP ha establecido una serie de Zonas en las que, en principio, hay previstos cambios de uso y deslocalización de los actuales. La gran mayoría de esos cambios de uso derivan en propuestas residenciales. Estos espacios y actuaciones ya han sido definidas anteriormente en cada Zona y se resumen en la tabla adjunta

**OPERACIONES PREVISTAS DE CAMBIO DE USO Y DESLOCALIZACIÓN DE LOS USOS  
ACTUALES**

Zona de actuación	Operación propuesta
Núcleo de Irun	- Recuperación urbana de los espacios ferroviarios obsoletos
Muelle de Herrera	- Transformación en centro terciario y puerto deportivo
Herrera - Alza	- Transformar a residencial las zonas industriales obsoletas de Herrera y Nerecán
Antxo - Pasaia	- Transformación del frente urbano a la N-I - Reconversión de la travesía ferroviaria de EuskoTren - Transformación residencial de Luzuriaga
Algeposa en Lezo	- Transformación residencial
Morlans	- Transformación Residencial
Eguía-Tahotas	- Reconversión de la Estación de Tahotas, Tabacalera y de los edificios vecinos - Tratar el frente urbano Palacio de Justicia-Tahotas-Tabacalera-Parque de Cristina Enea-EUTG, creando una zona cultural y terciaria
Cuarteles de Loyola	- Transformación residencial intensiva - Posible reubicación de instalaciones en Antondegi o Zubieta
Cárcel de Martutene	- Transformación residencial intensiva - Posible reubicación de instalaciones en Antondegi o Zubieta
Cementos Rezola	- Transformación integral de la planta industrial y las canteras
Estación de Hernani	- Transformar de industrial a residencial y terciario, el entorno de la Estación
Hipódromo	- Posible transformación del espacio ocupado para el futuro crecimiento urbano de la comarca del Bajo Oria sobre la margen izquierda del río - Nuevo complejo deportivo de interés general - Nuevo ensanche residencial - Nuevo itinerario blando junto al Oria - Nueva conexión viaria entre la N-I y la N-634 por Zubieta

**11.3.11.5. Uso industrial, comercial y de servicios**

- √ Espacios industriales
  - Parque empresarial y dotacional en Zubieta.
  - Parque empresarial y dotacional en Usategieta, en el collado de Usategieta, entre el Restop y Erain, apoyado en un nuevo vial público a construir entre el enlace de la A-8 y la N-I.
  - Parque empresarial de Oarsoaldea. A situar en Corredor de Gaintzurizketa, en Lezo Oeste o Usategieta.
  - Parque empresarial del Corredor del Urumea. A situar en Galarreta-Jauregi-Sorgintxulo o en Hernani y Urnieta, es compatible con el futuro Parque Periurbano Comarcal de Oriamendi-Santa Bárbara.
  - Parque empresarial del Bajo Oria, en las zonas altas de Zubieta.
  - Expansión de los parques empresariales de Miramón y Zuatsu,
- √ Zonas destinadas a Servicios y Terciario
  - Se proponen las siguientes acciones destinadas a la creación de centros de actividades terciarias, servicios y oficinas:
    - Centro de Lasarte. Situado en el núcleo urbano y conectado con la estación ferroviaria de EuskoTren
    - Núcleo Terciario de Andoain Sur, de posible creación, apoyado en la nueva estación de RENFE en Karrika.
    - Núcleo Terciario de Astigarraga: situado junto a la Nueva Estación de Largo Recorrido y el enlace entre el 2º Cinturón y la Autovía del Urumea.
    - Centro de Amara: apoyado en la Estación Intermodal de Amara.
    - Centro de Eguía - Tahotas: apoyado en la reconversión de la Estación de Tahotas y la zona de Tabacalera.
    - Centro de Añorga.
    - Centro de Martutene.
    - Pasaia - Antxo: procede de la reconversión urbana de la travesía de la N-I por Antxo,
    - Aragua: procede del traslado de la N-I y de la reordenación de la zona del enlace y permite la continuidad urbana entre Errenteria y Oiartzun.
    - Muelle de Herrera: incluye un puerto deportivo, servicios terciarios y equipamientos comerciales y culturales amén de una conexión con la estación de EuskoTren en Herrera.
    - Hipódromo de Lasarte: Centro de Actividades Terciarias, Servicios y Nuevas Instalaciones Deportivas.

### 11.3.11.6. Logística

La zona logística e industrial más dinámica de esta Área Funcional se localiza a lo largo del corredor de la A-8, entre Donostia e Irun. Las actuaciones previstas para tránsito de mercancías son, esencialmente, las siguientes:

- √ Ampliación del área logística de Zaisa.
- √ Consolidación del área de Gaintzurizketa mediante la creación de Nuevas Plataformas Intermodales y Polígonos de Servicio al Transporte por Carretera proponiéndose diferentes alternativas de localización en el Triángulo de Lezo, Lanbarren, Lintzirin, Lezo Oeste, etc.
- √ Nueva ZAL de apoyo al Puerto de Pasajes.
- √ Zona de Lastaola. Nuevas plataformas de servicio al transporte a lo largo de la N-121-A.

Por su parte, entre las actuaciones propuestas para tránsito de pasajeros, además de las señaladas, cabe destacar:

- √ Terminal de Riberas de Loiola. Es la terminal de la línea de Alta Velocidad, proponiéndose una localización más al sur de la que propone el PTS ferroviario y tendría conexiones a RENFE, EuskoTren y la estación de Autobuses.
- √ Estación de Irun. Se propone un traslado del área de mercancías hacia el entorno de Zaisa, quedando conectada toda ella con RENFE y EuskoTren.

### 11.3.12 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Eibar (Bajo Deba)

Este Área Funcional está integrada por los municipios de Deba, Eibar, Elgoibar, Ermua, Mallabia, Mendaro, Mutriku y Soraluze - Placencia de Armas.

Recientemente, este PTP ha sido aprobado definitivamente según Decreto 86/2005, de 12 de abril, publicado en B.O.P.V de 2005. Incorpora las orientaciones de los diversos PTS, considera necesaria la tutela y valoración del medio natural, busca disminuir la sobresaturación del ámbito de Ermua, Eibar y Soraluze - Placencia de las Armas y potenciar la zona de costa y los ámbitos de Elgoibar - Mendaro y Mallabia y, finalmente, proyecta nuevas viviendas y operaciones tanto de renovación urbana como de protección y rehabilitación. En cuanto a suelo destinado a actividades económicas, se plantea una serie de intervenciones estratégicas públicas de generación de suelo en Goitondo - Mallabia y Albitxuri - Elgoibar, de edificación con los industrialdeas de Itziar - Deba y Mijoa - Mutriku, y de renovación urbana en Olasope - Elgoibar y Matsaria - Eibar o Alfa - Eibar.

### 11.3.12.1. Infraestructuras de transporte

#### **Red de carreteras**

La red de carreteras se estructura por el eje este - oeste, formado por la A-8 y la N-634 que conectan Bizkaia con Gipuzkoa, y por la GI-627 (que une Alto Deba con Álava Central) y el primer tramo de la autopista a Vitoria-Gasteiz. En estos ejes se localizan los principales núcleos de población y de él parten diversos ramales secundarios que conectan con el resto del Área Funcional.

Los objetivos esenciales del PTP son la mejora de las comunicaciones con las comarcas vecinas, lo que se llevará a cabo mejorándose el trazado actual de algunas vías, construyendo otras nuevas (como la autovía Vitoria-Gasteiz - Eibar) o ampliando calzadas.

Las actuaciones propuestas en este PTP son, esencialmente:

- √ GI-627, Corredor de Deba: une Soraluze y la Comarca del Alto Deba con el corredor principal de Maltzaga.
- √ GI-2634, Elgoibar a Azkoitia: comunica la comarca de Urola Central con el corredor principal.
- √ BI-2301: rectificación de trazado Ermua - Zuberri.
- √ GI-2636: rectificación de trazado Etxebarria - Alto de San Miguel, como prolongación de la GI-2636 eje Elgoibar - Markina.

#### √ **Nuevos trazados y enlaces**

- GI-2636: nuevo trazado de la carretera Elgoibar - Markina.
- Nuevo vial de acceso a Mutriku desde el nuevo puente del Deba, pasando por Olabarrieta y Laranga.
- Nuevo nudo de conexión de la GI- 638 con la N-634 y un nuevo puente sobre el Deba.
- Nuevo nudo de conexión con la autopista A-8 en Arriola - Arzabal.

#### √ **Nuevas variantes de población**

- Variante de Eibar: finalización de la Variante con la ejecución de la 3ª Fase.
- Variante de Ermua (BI-2301) - Zaldibar (N-634).
- Variante de Zaldibar (N-634) - Eibar (Variante).
- Variante de Elgoibar (N-634 - GI-2634).
- Variante de Deba (N-634 - N-634).

- Variante de Mutriku (GI-638), que permita la continuidad del itinerario hacia Saturrarán y Ondarroa; y acondicionamiento del tramo Mutriku - Deba.
- Variante Sasiola (N-634) - Mutriku(GI-3563).
- √ **Mejoras, ensanches**
- GI-638 (Saturrarán – Mutriku - Deba) - N-634.
- GI-634 (Deba – Itziar - Elorriaga).
- N-634: carril lento Ermua - Areitio.
- √ **Bidegorris**
- Bidegorri paralelo a la GI-634 (Saturrarán-Mutriku-Deba-Itziar-Elorriaga). Es un eje costero cuya prolongación conecta con el AF de Urola Kosta por Zumaia y la de Gernika-Markina por Ondarroa
- Bidegorri paralelo a la N-634 (Areitio-Ermua-Eibar-Elgoibar-Mendaro-Sasiola). Eje principal de conexión de la comarca.
- Bidegorri paralelo a la GI-638 (Saturrarán-Mutriku-Deba) uniendo los dos anteriores.
- Bidegorri sobre antiguo trazado de ferrocarril Maltzaga-Soraluze-Osintxu que conecta con el Área Funcional del Alto Deba.

#### **Red ferroviaria**

Las comunicaciones por ferrocarril se realizan a través de la línea Donostia-San Sebastián - Bilbao (EUSKOTREN) y son de ámbito comarcal. El PTP propone mayor frecuencia de servicios de cercanías entre Ermua y Eibar (para lo que son precisas actuaciones de mejora de trazado) y la construcción de nuevos apeaderos en Eibar (Azitain) y en Elgoibar (Lerún - Arriaga). Se propone la construcción del tranvía que conecte Maltzaga a Bergara.

De acuerdo al Plan Director del Puerto, el PTP asume las actuaciones previstas en el Puerto de Mutriku que buscan la modernización y transformación del actual puerto, hoy de uso pesquero, a una utilización mixta Deportivo-Pesquera. Además de la actuación señalada, el PTP considera necesaria la construcción de paseos al borde de la Ría en la desembocadura del río Deba.

#### **11.3.12.2. Equipamientos de ámbito comarcal**

La actual **red de abastecimiento** satisface las necesidades de este recurso pero se proponen actuaciones de racionalización de la red, interconectándola y llevando a cabo nuevas acciones:

- √ Nueva interconexión de los depósitos de la línea Aixola – Ermua - Eibar (cabecera y cola).
- √ Construcción de una estación de bombeo de Ibur y conexión Aixola.
- √ Nueva estación de tratamiento de agua potable (ETAP) en Ermua - Aixola
- √ Nuevo depósito regulador en el monte Calvario.

La **red de saneamiento** cuenta con numerosas EDAR aunque se propone la construcción de otras nuevas así como otras actuaciones. Se considera necesaria la realización del interceptor o colector general que recorre la cuenca desde Mallabia y Soraluze hasta Elgoibar:

- √ Nueva estación de bombeo de Mendaro.
- √ EDAR de Elgoibar.
- √ EDAR de Mutriku.
- √ Colector, EDAR y emisario de Saturrarán.
- √ Colector interceptor Eibar - Soraluze - Elgoibar.
- √ Colector interceptor Mallabia - Ermua - Eibar.

Las **necesidades educativas** de rango comarcal están básicamente cubiertas. En el horizonte del PTP se producirá un decrecimiento de la demanda, debido a la evolución negativa de la población. Los dos centros de educación educativa más importantes se sitúan en Eibar y Elgoibar. Además Eibar consta con una Escuela Universitaria cuya influencia supera la del Bajo Deba. Las actuaciones propuestas en este ámbito son:

- √ Adquisición de suelo para ampliar la E.U. Ingeniería Técnica Industrial en Eibar.
- √ Adquisición de suelo para ampliar el Instituto de Maquina Herramienta en Elgoibar.

Las **necesidades asistenciales básicas** están cubiertas aunque se prevé un incremento sustancial de las mismas dada la estructura por edades de la población. Las actuaciones propuestas en este ámbito son:

- √ Reserva de suelo adyacente al Hospital Comarcal de Mendaro para una posible ampliación de las instalaciones y de su zona de aparcamiento.
- √ Reserva de suelo para edificaciones de un Centro Asistencial Geriátrico comarcal en Alzola. (600 plazas).

Respecto a las dotaciones reservadas al **ocio y esparcimiento**, se proponen actuaciones en los espacios siguientes:

- √ Áreas Periurbanas de ámbito local, accesibles peatonalmente:
  - Parque de Ermua.
  - Parque de Eizaga - Zaldibar.
  - Parque de Eibar.
  - Parque de San Lorenzo.
  - Parque de Santa Ana, en Mendaro.
  - Parque de Haranerreka, en Mendaro.
- √ Áreas Comarcales, de ámbito supramunicipal:
  - Parque de Mendata – Elorriaga, en Deba.
  - Parque de Arrate – Urko – Kalamua, entre Ermua, Eibar y Elgoibar.
  - Parque de Karakate – Irukurutzeta - Agerreburu, entre Elgoibar y Soraluze.
  - Playa de Saturrarán, en Mutriku.
  - Playa de Siete Playas.
  - Playa de Ondarbeltz, en Mutriku.
  - Playa de Deba.
  - Playa de Itxaspe.
  - Barranco de Arronomendi, en Deba.
  - Barranco de Goldonamendi, en Saturrarán - Mutriku.
  - Áreas de Monte Oiz, en Mallabia.

#### 11.3.12.3. Espacios de regeneración y recuperación

Las acciones directas propuestas por el PTP incluyen adquisiciones públicas de suelo en espacios protegidos (ámbitos del Arno e Izarraitz, Bº Arranomendi, entorno de la playa de Saturrarán, parque de Elorriaga), ordenación y acondicionamiento (Área Comarcal de Karakate - Irukurutzeta) y señalizaciones y acondicionamientos de senderos (nº 17 Olatz – Kostalamendi – Arnoarte – Txurruka – Olatz; nº 3 Ascensión a Urko; nº 5 Elgoibar – Karakate – Irukurutzeta – Elgoibar; y nº 12 Mendaro – Garagarza – Azcarate – Lizundia - Mendaro).

Otras acciones más concretas se desarrollan en los entornos siguientes:

- √ Proyecto y obras de mejora y recuperación ambiental del meandro del río Deba, incluidos bordes de la ría y atraques.
- √ Regeneración de los bordes de los ríos de Soraluze, Elgoibar, Altzola, Mendaro y Deba.
- √ Cuenca de protección del Barranco de Arrambide - Laborain y regatas de Goikolea - Arrambide, para protección del acuífero superficial.
- √ Recuperación de las periferias urbanas de Mallabia, Ermua, Eibar, Soraluze y Elgoibar - Altzola.
- √ Conjuntos Paisajísticos Industriales: el PTP define doce ámbitos de desarrollo de las iniciativas de mejora: Areitio, Goitondo, Urtia, Iburerreka, Soraluze, Olaso - Olasope, Arriaga e Itziar y otros.

#### 11.3.12.4. Vivienda protegida y suelo residencial

Se proponen una serie de actuaciones principalmente en las áreas urbanas residenciales debido a la alta densidad de población que presentan.

La denominada Área Integrada de Eibar - Ermua se considera como ciudad cabecera de un Área Funcional congestionada donde se mezclan asentamientos industriales y residenciales de forma poco organizada.

Las zonas de mayor capacidad de acogida para usos residenciales está en el ámbito Elgoibar - Mendaro y en toda la franja costera. Sin embargo, la mayor parte de la zona central del Área Funcional precisa la recuperación de espacios anteriormente industriales y actualmente en declive, buscando liberar suelo residencial o la integración de estas zonas en el entramado urbano renovado.

√ **Ámbito de Eibar - Ermua y casco urbano de Soraluze**

Se han identificado una serie de espacios potencialmente utilizables para este tipo de actuaciones residenciales

Municipio	Nombre Área	Superficie (Ha)	Localización
Eibar	R.18	6,20	Txarakua
	R.19	1,00	Ardantza
	R.V.10	9,00	Asua Erreka
	R.V.11	2,00	Murrategi
	R.V.12	6,00	Txonta
	R.V.13	1,40	Arane
	R.V.14	1,60	Alfa
Ermua	R.20	14,38	Betiondo
	R.21	7,91	Abeletxe
	R.22	0,80	San Pelayo
	R.23	0,70	TVA
	R.V.19	0,70	Avda. Gipuzkoa
	R.V.20	0,80	San Lorenzo
Mallabia	R.24	6,70	Entorno al casco 1
	R.25	6,40	Entorno al casco 2
Soraluze	R.17	4,80	Olea
	R.V.6	3,50	Loralde – Ezozia – Gabolatz - Arraikua
	R.V.7	1,60	Santa Ana

Las acciones propuestas en el espacio urbano consolidado son:

- Actuaciones de regeneración, mejora y descongestión del tejido urbano.
- Recuperación de espacios obsoletos o en declive.

√ **Ámbito de Elgoibar**

Los espacios en que potencialmente puede disponerse de espacio para actuaciones residenciales se localizan en los municipios de Mendaro y Elgoibar y son los siguientes:

**SUELOS DISPONIBLES PARA RESIDENCIAL**

Municipio	Nombre Área	Superficie (Ha)	Localización
Mendaro	R.8	1,20	Azpilgoeta
	R.9	8,30	Hospital
	R.10	0,90	Casco
	R.V.1	0,70	J.M. Linazasoro
Elgoibar	R.11	24,15	Aitzkorri
	R.12	30,00	San Roque
	R.13	13,30	San Lorenzo
	R.14	2,96	Urruzuno
	R.15	1,14	Ubitarte - Gain
	R.16	1,10	Altzila
	R.V.3	2,60	Urasandi

Aunque la zona disponga de estos potenciales espacios residenciales, se propone las mismas acciones señaladas para el ámbito de Eibar -Ermua, que son:

- Acciones de transformación y mejora del tejido urbano.
- Recuperación de espacios obsoletos o en declive.

√ **Ámbito de Mutriku - Deba y municipios de Mallabia y Mendaro**

Se proponen acciones coordinadas entre municipios para ofertar espacios residenciales para nuevos desarrollos en los núcleos existentes, todas ellas complementarias a las de los municipios desarrollados.

En una primera aproximación, se proponen unas 221 Ha potenciales en este ámbito, principalmente en los municipios de Mutriku y Deba:

### SUELOS DISPONIBLES PARA RESIDENCIAL

Municipio	Nombre Área	Superficie (Ha)	Localización
Mutriku	R.0	8,20	Saturraran
	R.1	27,45	San Nikolas
	R.2	23,45	Toxu
	R.3	52,72	Arritzeta
Deba	R.4	21,60	Itsaso - Begi
	R.5	29,90	Artzabal
	R.6	37,40	Istina
	R.7	20,17	Itziar

Para el Área Funcional se consideran preferentes los municipios de Eibar, Ermua, Elgoibar, Soraluze, Deba y Mutriku para la ordenación, promoción y gestión de suelo residencial debiéndose llevar a cabo en casi todos ellos (Eibar, Ermua, Elgoibar y Soraluze) operaciones de transformación de varias áreas obsoletas o degradadas. En los municipios de Mendaro y Mallabia se proponen actuaciones residenciales de recuperación y complementarias.

Las actuaciones prioritarias, dadas las características de la zona, se centran en operaciones de renovación urbana en los municipios de Eibar, Ermua, Elgoibar y Soraluze.

### ZONAS PENDIENTES DE RECUPERACIÓN

Municipio	Zona
Eibar	Alfa
	Txonta
	Asua-Erreka
	Errekatxu
	Ardantza
	Electrociclos
Soraluze	Erregetxe
	Sureste del casco urbano
Ermua	San Antonio
	Estación
	San Pelayo
	Aldapa
Elgoibar	Maala
	Aitzkorri
	Entre Urasandi y la N-634

Las operaciones de conservación y rehabilitación afectan en general a los centros urbanos, tanto en los cascos históricos de Ermua, Eibar, Soraluze, Elgoibar, Deba y Mutriku, como en los barrios de Altzola y Olasogain en Elgoibar y las áreas de Asilu, Altzuri y Zubiria en Soraluze.

### 11.3.12.5. Uso industrial, comercial y de servicios

Se propone una serie de espacios que potencialmente pudieran recibir este tipo de actividades:

### SUELOS DISPONIBLES PARA INDUSTRIAL, COMERCIAL Y SERVICIOS

Municipio	Área	Superficie (Ha)	Localización	Municipio	Área	Superficie (Ha)	Localización
Mutriku	AE.1	6,34	Mijoa	Eibar	AE.8	1,87	Murrategi
Deba	AE-2	27,90	Itziar		AE.9	3,25	Erisondo
Mendaro	AE.3	7,00	Igartualdea		RV.15	5,00	Matsaria
	RV.2	10,40	Aizkoltzo Muina		RV.16	1,00	Alfa
Elgoibar	AE.4	4,40	Karkizao - Oleta		RV.17	9,60	Iburerreka
	AE.5	9,48	Lerun		RV.18	1,85	Txonta
	AE.6	4,00	Arriaga	Ermua	AE.10	4,20	Urtia 1
	AE.7	14,45	Albitxuri	Mallabia	AE.11	6,30	Urtia 2
	RV.4	1,85	Aitzkorri		AE.12	38,60	Goitondo
RV.5	15,20	Olasope	AE.13		16,50	Goitondo Beheko - Lau	
Soraluze	RV.8	2,00	Cañones		AE.14	6,00	Areitio
	RV.9	1,30	Iraontxi	RV.19	1,50	Goitondo	

Dado que la mayoría de la actual estructura urbana industrial se considera obsoleta con numerosas instalaciones antiguas implantadas en cascos urbanos se recomienda iniciar reconversiones y reurbanizaciones en los espacios siguientes:

### ESPACIOS INDUSTRIALES DE RECONVERSIÓN O REURBANIZACIÓN

Municipio	Zona					
Eibar	Asua Erreka	Txonta	Arene	Matsaria	Ibargain	Barrenengua
Ermua	Engranajes Ureta	Iru e Idesa	Fundiciones Gorospe	Troquemetal	Arin	Ardatz
Elgoibar	Olasape y Olasoate	Ursandi				
Zaldibar - Eibar	Iburerreka					

El PTP cree que es preciso dar nuevas calificaciones para operaciones de creación pública de suelo en los siguientes entornos:

- √ Nuevo polígono comarcal de Albitzuri en Elgoibar: 20 Ha.
- √ Ampliación del industrialdea comarcal de Mijoa en Mutriku: 6 Ha.
- √ Nuevo industrialdea comarcal en Itziar (Deba): 6 Ha.
- √ Nuevo polígono comarcal en Mallabia (ampliación del de Goitondo: 20 Ha).
- √ Ampliación de los polígonos comarcales de Albitzuri, Goitondo y otros industrialdeas, para nuevas implantaciones económicas y para la creación asentamientos dentro del Programa Industrialdeak.
- √ Establecer dos pequeños CEI ligados al mundo empresarial y a los centros docentes y universitarios de Elgoibar y Eibar.

Las acciones directas prioritarias propuestas en el PTP para actividades económicas se refieren esencialmente a suelo para industria:

#### ESPACIOS INDUSTRIALES PROPUESTOS

Acción	Municipio	Superficie	m <sup>2</sup> edificados
Nuevo Polígono Comarcal de Albitzuri - Elgoibar	Elgoibar	20 Ha	10.000
Industrialdea de Itziar - Deba	Deba	6 Ha	5.000
Industrialdea de Mijoa - Mutriku	Mutriku	6 Ha	5.000
Nuevo Polígono Comarcal de Goitondo - Mallabia	Goitondo	20 H	10.000
CEI de Elgoibar - RV.4 Olasope - Elgoibar.	Elgoibar	10.000 m <sup>2</sup> edificados	10.000
CEI de Eibar - RV.9 Matsaria	Eibar	10.000 m <sup>2</sup> edificados	10.000

#### 11.3.13 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Mondragón – Bergara (Alto Deba)

Esta Área Funcional está integrada por los municipios de Antzuola, Aramaio, Aretxabaleta, Arrasate / Mondragón, Bergara, Elgeta, Eskoriatza, Leintz-Gatzaga y Oñati.

Este PTP, aprobado definitivamente por Decreto 87/2005, de 12 de abril de 2005. Asumiendo las disposiciones de los diversos PTS, considera necesario tutelar y valorar el medio natural, consolidar la población actual y cohesionar y reequilibrar las tres subcomarcas (Bergaraldea, Oñati y Leintz-Aramaio). Mediante las actuaciones que propone.

#### 11.3.13.1. Infraestructuras de transporte

##### *Red de carreteras*

El PTP asume las propuestas de actuación de los Planes Generales de Carreteras de Gipuzkoa y del País Vasco y las considera como Operación Estratégica 1. Las principales actuaciones son:

- √ Nuevas vías, variantes y enlaces
- Autopista Eibar-Vitoria. Se presenta el trazado proyectado y actualmente en ejecución, con cuatro enlaces:
  - Bergara Norte - Amillaga (conexión GI-627 y GI-6232)
  - Bergara Sur - Zaldumendi (conexión: Beasain-Durango, GI-627)
  - Mondragón Norte - Epele (conexión: Beasain-Durango, GI-627)
  - Eskoriatza Norte - San Bernabé (conexión GI-627)
- Autovía Beasain – Durango: se plantea el trazado provisional de la Dirección General de Carreteras (diseño uniforme con dos carriles por sentido de marcha) con enlaces de carácter provisional:
  - Antzuloa Este (conexión N-636)
  - Antzuloa Oeste (conexión N-630) - Variante Sur de Bergara
  - Bergara Sur (conexión Autopista Eibar – Vitoria-Gasteiz, GI-627)
  - Arrasate Norte (conexión Autopista Eibar – Vitoria-Gasteiz, GI-627)
  - Kanpazar (conexión GI-3551, GI-2639)
- Variante de Zubillaga (ejecutado).
- Variante Este de Oñati (segunda fase).
- Variante de Bergara.
- Variante Elgeta.
- Túnel de Olandixo con la GI-2620 y resolución del acceso al valle de Garagartza

- √ Mejoras y adecuaciones de trazado
- GI-2632. Mejora de la conexión hasta el polígono de San Juan.
- GI-632. Mejora del trazado entre Bergara y Antzuola. Pasa a ser compatible con el desarrollo urbano.
- GI-2630. Mejora de curvas en el tramo Zubillaga-Casco de Oñati. Pasa a ser compatible con el desarrollo urbano.
- Mejora de los tramos de enlace de los núcleos de Elgeta y Leintz Gatzaga con las cabeceras de Área Funcional y la red básica. Para Elgeta se proponen dos tramos de variante urbana GI-2639 (Eibar-Kanpazar) y GI-2632 (Bergara-Elorrio) ésta última en la ladera al norte de Elgeta.
- GI-3341 Eskoriatza-Apotzaga-Gellao. Mejora y ampliación de la carretera
- Operaciones de mejora y ampliación de las vías: Bolívar-Mendiola y Larrino-Bedoña.
- San Prudentzio. Mejora y transformación en vía parque de los tramos de San Prudentio (Interconector de cabeceras de comarca) (GI-627, GI-632, GI-2630).
- GI-627. Mejora de la carretera en el tramo Eskoriatza-Arlabán.
- GI-627. En el tramo Epele-Arrasate / Mondragón (Roneo-Eroski) haciéndolo compatible con el desarrollo urbano.
- Tratamientos específicos en su trazado de servicio a los nuevos desarrollos en Eskoriatza (GI-3310), Arrasate (GI-2620 al valle de Garagarza) y Bergara (GI-2632 al valle de San Juan y Ubera).
- Adecuación de los itinerarios: Bergara-Angiozar-Elgeta y Aixola-Elgeta (Karabieta)-Eibar.
- √ Bidegorris
- GI-2620. Creación de una vía parque entre Arrasate / Mondragón y Aramaio, siguiendo el trazado del antiguo ferrocarril.

#### **Red ferroviaria**

El PTP, en el ámbito de la red de ferrocarriles, no evalúa la futura red de Alta Velocidad Vasca pero establece las actuaciones siguientes:

- √ Prolongación de la línea de tranvía hasta enlazar con la línea ferroviaria RENFE.
- √ Estación intermodal de Elorregi.

- √ Instalaciones ferroviarias auxiliares junto al enlace de la Autopista y Autovía en Mondragón Norte (Epele).
- √ Ampliar el servicio por carretera a Leintz-Gatzaga, Elgeta, Antzuola, Aramaio y Arantzazu.

#### **11.3.13.2. Equipamientos de ámbito comarcal**

Entre las diversas actuaciones propuestas en el PTP destacan:

- √ Parque Eólico de Elgeta – Urkillia  
Se delimita su espacio de acuerdo a lo establecido en el P.T.S. de energía eólica.
- √ Estación de transferencia de RSU en la antigua planta incineradora de Akei.
- √ Depuración y saneamiento del río Deba  
Construcción de nuevas estaciones en Epele (Arrasate / Mondragón) y Mekolalde (Bergara) y de una nueva red de colectores. Se plantea la ejecución del nuevo embalse Urkulu II y su acondicionamiento para actividades deportivas y piscícolas. <las actuaciones propuestas serían:
  - EDAR Epele Túnel
  - EDAR Mekolalde
  - Red de colectores.
  - Embalse Urkulu II
- √ Mondragón Unibertsitatea  
Situada en Oñati, Eskorlatza y Arrasate / Mondragón, tiene un claro carácter regional y previsiones e crecimiento espacial de sus instalaciones y alumnado. También debe considerarse la presencia de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (U.N.E.D.) de Bergara, "IKASBIDE" en Aretxabaleta y el Instituto de Sociología Jurídica de Oñati.

El Plan prevé la resolución en el Área Funcional de los problemas de inundación, planteando la actuación en las márgenes del río Deba fundamentalmente

## √ Ocio y entretenimiento

Las actuaciones propuestas en el PTP son:

- Centro de Ocio Zabaleta en Arrasate / Mondragón.
- Parque Temático Medioambiental Urkulu. Unido a un complejo hotelero, se localiza en la vega de acceso de Aretxabaleta a Urkulu.
- Parque Fluvial (margen río Deba) Leintz-Gatzaga.
- Besaide (Arrasate-Aramaio)
- Elorregi
- S. Prudencio (Bergara-Arrasate)
- Gorla (Bergara)
- Asentzio (Elgeta)
- Karabieta (Elgeta)
- Usako (Oñati)
- Campo de Golf Oñati, previsto con 18 hoyos.

**11.3.13.3. Vivienda protegida y suelo residencial**

Es una zona congestionada y con escasez de suelo para desarrollos urbanos tradicionales. Se plantea derivar los crecimientos de los núcleos urbanos de Arrasate y Bergara, con carácter selectivo, hacia Oñati (municipio con suelo residencial disponible) y, desde Bergara, hacia Antzuola y Elgeta.

Los municipios de Bergara, Oñati, Arrasate / Mondragón, Aretxabaleta y Eskoriatza son de interés preferente para la ordenación, promoción y gestión de suelo residencial, enfatizándose en Bergara y Arrasate la necesidad de llevar a cabo operaciones de renovación y transformación de áreas obsoletas o degradadas.

Las actuaciones prioritarias propuestas en el Plan son las siguientes:

**ACTUACIONES PRIORITARIAS**

Municipio	Ámbito de actuación
Bergara	Recuperación de la zona de la Algodonera San Antonio
	Recuperación de la zona de Morilla
	Terrenos al suroeste del núcleo urbano
Arrasate	Zona de la Cerrajera, entre viviendas y Hospital
	Zona de Zabalgune, frente a la antigua empresa Aranzabal
	Zona de Urribarri, junto a Iturripe.
Aretxabaleta	Recalificación de suelo para vivienda protegida
Eskoriatza	Recalificación de suelo para vivienda protegida
Oñati	Obtención de reserva de suelos en los 3 nuevos desarrollos

Dada la congestión y falta de disponibilidad de suelo residencial, las actuaciones de renovación urbana se centran en los núcleos de Bergara y Arrasate. Como se ha señalado, las principales áreas pendientes de recuperación y/o transformación coinciden con las propuestas como espacios de actuación prioritaria y que están incluidas en la tabla adjunta.

Las principales operaciones de protección y rehabilitación se centran en los cascos históricos de Antzuola, Bergara, Arrasate, Aretxabaleta, Eskoriatza, Leintz-Gatzaga y el núcleo de Ibarra en el municipio de Aramaio.

**11.3.13.4. Uso industrial comercial y de servicios**

La oferta de suelo para actividades económicas se localiza, esencialmente en los polígonos siguientes:

- √ Parque Empresarial Garagartza - Berezaio  
Con una superficie de 20 Ha, se localiza en Arrasate - Mondragón y es una operación de suelo de iniciativa pública en la vega industrial de Garagartza. Esta actuación, prevista para el primer cuatrienio, podría ampliarse tras la construcción del túnel de Olandixo.
- √ Polígono de Deskarga  
Situado en Antzuola (eje Beasain - Durango), es de iniciativa pública y su extensión (unas 25 Ha) y puesta en marcha depende de la ejecución del tramo Zumarraga - Bergara y, en concreto, del túnel de Deskarga.
- √ Polígono de Zaraa - Montzón  
Zona de suelo industrial de iniciativa pública situada en Arrasate - Mondragón, en el acceso de Zaraa - Kanpazar en el eje Beasain - Durango. Su puesta en marcha y disponibilidad de espacio depende de la ejecución del túnel de Kanpazar.

Debe señalarse también la construcción del Centro de Ocio Zabaleta, colindante y complementario al hipermercado existente.

### 11.3.13.5. Logística

Se definen las siguientes intervenciones estratégicas por ámbitos territoriales delimitados:

- √ Bergaldea: con el Centro de Servicio al Transporte de Elkoromunio - Ipiñarri – Bergara y el Polígono de Deskarga. Área logística ligada al enlace de la Autopista con el eje Beasain – Durango.
- √ Oñati: Parque empresarial Garagaltza - Berezaio.
- √ Leintz: con el Polo de innovación Tecnológica Garaia, el Parque de Actividades Innovadoras Esteibar, el Polígono Zaraa - Montzón y el Industrialdea de Garagartza.

### 11.3.14 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Tolosa (Tolosaldea).

Este Área Funcional, con una extensión aproximada de 323 Km<sup>2</sup> y ocupando la cuenca media del río Urola, agrupa 28 términos municipales: Abaltzisketa, Aduna, Albiztur, Alegría, Alkiza, Altzo, Amezketa, Anoeta, Asteasu, Baliarrain, Belauntza, Berastegi, Berrobi, Bidegoyan, Elduain, Gaztelu, Hernialde, Ibarra, Ikaztegieta, Irura, Larraul, Leaburu-Txarama, Lizartza, Orendain, Orexa, Tolosa, Villabona y Zizurkil.

Espacialmente, le Área Funcional de Tolosaldea está globalmente dominada por la presencia del valle del río Oria y los Macizos de Ernio y Aralar, con un relieve general de carácter montañoso y fuertes pendientes por lo que el suelo llano es escaso (el 90% tiene una pendiente superior al 20% y el 70% al 30%).

Los entornos naturales más reseñables son los macizos de Ernio Gatzume y Aralar, amén de otros espacios de interés como los Biotopos de Leitzaran o el Parque Natural de Aralar (protegidos por la Ley de Conservación de la Naturaleza de la CAPV y propuestos por las DOT) y los ríos Oria y Araxes (propuestos como LIC y por la Red Natura 2000, junto a Ernio-Gatzume). Finalmente, el Área de Jazkugañe y Basabe y los ámbitos de Atxulondo-Abalotz y Murumendi se consideran zonas de especial valor e interés en el Catálogo Abierto de Espacios Naturales de la CAPV y el Anexo 3 de las DOT. En el territorio de Tolosaldea hay dos árboles singulares (un haya y un abeto) en los municipios de Altzo y Albiztur.

La generalizada presencia de materiales de origen calizo y la propia disposición de los mismos deriva en la presencia de un amplio sistema hidrogeológico de origen kárstico y de numerosos puntos y zonas de interés geológico (Monte Txindoki, Macizo Ernio-Gatzume, Monte Uzturre, lapiaces y surgencia de Salubita en Albiztur, Polje de Bidania, Depresión de Berastegi, surgencias de Elduain, Urbeltza y Galitxi y Hundimientos de Aintzerga).

### 11.3.14.1. Infraestructura del transporte

Las principales actuaciones propuestas por el PTP son las siguientes:

- √ Recuperación del eje viario Aduna-Ikaztegieta y progresiva transformación de las vías de la Red Principal de Accesibilidad Local en Ejes de Centralidad Urbana o Articulación Interurbana.
- √ Variantes de Elbarrena, Ibarra, Berrobi, Elduain y Berastegi.

Se propone el establecimiento de los denominados "Ejes de Articulación Interurbana" o bandas de utilización mixta y de integración de espacios:

El PTP asume las actuaciones del PTS de ferrocarriles aunque éstas dependen de las decisiones a tomar en el ámbito de la Alta Velocidad: Las dos actuaciones genéricas planteadas por el PTP son las siguientes:

- √ Posible modificación del trazado de RENFE entre Villabona y Anoeta.
- √ Construcción de la Nueva Red Ferroviaria.

### 11.3.14.2. Equipamientos de hábito comarcal

El PTP asume e incorpora los diferentes Planes y Proyectos de los correspondientes Departamentos en lo concerniente al abastecimiento, saneamiento y prevención de inundaciones. Las actuaciones señaladas en el Avance del PTP se centran en la Red de Saneamiento y EDAR de Aduna y en la actuación del Embalse de Ibiur.

### 11.3.14.3. Espacios de regeneración y recuperación

En las DOT se proponen diversas Áreas de Esparcimiento en esta Área Funcional entre las que se incluyen: Murumendi, Aralar, Amasa Mendi-Belabieta y Gaztelu

Directamente vinculadas con los espacios anteriormente señalados, se propone la protección de una serie de áreas:

- √ Por su Interés Natural: Espacios Naturales Protegidos como son: Parque Natural de Aralar, Biotopo de Leitzaran, Árboles Singulares (Abeto Douglas de Albiztur y Haya de Altzo) y Red Natura 2000 (Ernio-Gatzume, Río Oria y Río y Riberas del Araxes).
- √ Espacios de Interés Naturalístico y otros enclaves como la Arreas de Jazkugañe y Basabe, Murumendi y At- Por su Interés Científico-Cultural, distinguiendo las Áreas de Interés Geológico (Aralar y Ernio-Gatzume) y, por otro lado, los Puntos de Interés Geológico (Macizo calizo de Ernio-Gatzume: Polje de Bidania, Lapiaces de Albiztur Manantial de Salubita, Monte Uzturre, Depresión de Berastegi y Hundimientos de Aintzerga), Arqueológico y las Cuevas de Interés Paleontológico y/o arqueológico.

- √ Por su Interés Agrario y/o Ambiental. Incluye el espacio situado entre los cascos de Zizurkil y Elizmendi, los valles altos de Berastegi, Aintzerga y Bidegoian, la Vaguada de Altzo, las vegas del Amezketa y Bedaio. Y las lomas y laderas localizadas entre Orendain y Abaltzisketa).
- √ Por su Interés Hidrológico tanto de aguas superficiales (definidas en el PTS de Ordenación de Márgenes) como subterráneas (considerando la protección de acuíferos y Áreas con riesgo alto o muy alto de vulnerabilidad de los mismos) xulondo-Abalotz.

Del mismo modo, se plantean una serie de áreas a mejorar y recuperar tanto por estar degradadas (Minas, Canteras y Vertederos en desuso), como por precisar de una mejora de su ecosistema (Bosques naturales en posiciones topográficas especiales) o por necesitar acciones de conservación forestal (centradas esencialmente en suelos de alto riesgo de erosión).

Finalmente, se plantean una serie de Corredores Ecológicos (presentados durante el pasado año) como son el Corredor Murumendi-Ernio-Pagoeta, el Corredor Aralar-Jazkugañe-Leitzarán y el resto de corredores (fluviales, forestales, agrícolas, periurbanos).

Derivado de las propias DOT y de los diversos PTS, el PTP asume propuestas de todos ellos e incorpora nuevas actuaciones de protección y mejora de espacios de áreas y de Corredores Ecológicos que se esquematizan en el cuadro adjunto.

#### 11.3.14.4. Vivienda protegida y suelo residencial

Las proposiciones del PTP en oferta de suelos residenciales y operaciones de nuevo desarrollo se condensan en cuatro grandes tipologías:

- √ Protección y Rehabilitación para defender y valorizar el patrimonio cultural inmueble en los cascos históricos de Alegia y Tolosa) y mejora de las condiciones de edificación, urbanización y habitabilidad de los asentamientos densificados y/o degradados.
- √ Regeneración y transformación del tejido urbano existente en Villabona-Zizurkil y Tolosa para llevar a cabo una renovación urbana, optimizar el parque residencial e industrial existente y mejorar las condiciones de la calidad ambiental urbana en zonas obsoletas y/o degradadas.
- √ Actuaciones preferentes de nuevo desarrollo urbano en la Vega Villabona-Anoeta, entorno de Tolosa-Ibarra y otros.
- √ Oferta residencial de baja densidad alternativa, limitada a núcleos urbanos en áreas rurales.

#### 11.3.14.5. Uso industrial, comercial y de servicios

Las propuestas del PTS de Actividades Económicas para creación de suelo público en el Área Funcional de Tolosaldea son las siguientes:

Localización	Extensión (Ha)
Polígono de Apatta (en desarrollo)	51
Vega de Aduna	15 – 25
Tolosa-Ibarra	15 - 25

#### 11.3.14.6. Logística

No se presentan propuestas concretas de desarrollo logístico en el Área Funcional.

#### 11.3.15 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Zarautz – Azpeitia (Urola Kosta)

Los términos municipales del Área Funcional de este PTP son: Aia, Aizarnazabal, Azkoitia, Azpeitia, Beizama, Errezil, Getaria, Orio, Zarautz, Zestoa y Zumaia.

##### 11.3.15.1. Infraestructuras de transporte

###### *Red de carreteras*

El PTP plantea diversas actuaciones en el Área Funcional:

- √ **Autopista A-8**  
Reforma del enlace de Txanka.
- √ **N-634, Eje Norte (Aginaga – Orio – Zarautz – Arroa)**  
Se plantea las actuaciones siguientes:
  - Desdoblamiento entre Zarautz y Arroa. Se propone un eje costero que pasa por Getaria y otro, interior, que pasa por Meagas (en túnel), Oikia y Bedua.
  - Ejecución de varias variantes: Orio y Santio, Zarautz (sur y oeste) y Zumaia.
  - Nuevos trazados viarios entre Zarautz y Oikia y entre Zumaia y Arroa y Bedua.

√ **GI-631, Eje Oeste (Arroa – Zestoa – Azpeitia – Azkoitia – Zumarraga)**

Requiere de las actuaciones siguientes:

- Nuevas variantes en Zestoa y Azpeitia.
- Mejora de la carretera GI-631, entre Zestoa y Azpeitia y al sur de Azkoitia.
- Mejora de la carretera GI-2634, entre Azkoitia y Elgoibar.

√ **GI-2633, entre Oikia e Iraeta**

Las actuaciones propuestas son:

- Nuevos enlaces en Oikia e Iraeta.
- Nuevo puente sobre el Urola.

√ **GI-2634, entre Azpeitia y Tolosa por Errezil**

Requiere, además de una rectificación general de su trazado, las actuaciones siguientes:

- Nueva variante del núcleo urbano de Errezil.
- Túnel de acceso a la meseta de Bidegoian.
- Nuevo eje urbano en Landeta.

√ **GI-2635, entre Azpeitia y Beasain por Mandubia**

Requiere de una nueva conexión con la GI-2634 más al sur, integrando el enlace con la carretera de Urraki.

**Red ferroviaria**

Las propuestas del PTP para la red ferroviaria son las siguientes:

- √ Desdoblamiento del Eje Norte actual entre Aguinaga y Arroa.
- √ Recuperación del ferrocarril del Urola entre Zumaia y Urretxu y posible conexión con la futura estación de Santa Lucía (prevista en la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco).
- √ Nuevas estaciones en Basusta Sur y Narrondo (Zumaia).
- √ Remodelación y mejora de las estaciones de Zumaia, Aia - Orio y Arroa (Zestoa).
- √ Supresión del paso a nivel de Aia - Orio.
- √ Integración urbana del ferrocarril en Zarautz, Azpeitia y Azkoitia.

**Puertos**

Para las infraestructuras portuarias del Área Funcional, el PTP propone establecer una remodelada red de puertos pesqueros y deportivos, principalmente en las localidades de Zumaia, Orio y Getaria.

**11.3.15.2. Equipamientos de ámbito comarcal**

√ **Hidráulico**

Se establecen propuestas de actuaciones en sus márgenes de los ríos Urola, Narrondo e Ibai-eder para controlar problemas de inundación.

√ **Abastecimiento y saneamiento**

Se proponen obras para la incorporación de diversos municipios (Aia, Beizama, Errezil, etc.) a la red general y algunas EDAR asociadas a la unificación de colectores.

**11.3.15.3. Espacios de protección, regeneración y recuperación**

√ **Conservación de corredores**

EL PTP plantea, para la ejecución del modelo, la conservación de diversos corredores preservándolos de desarrollos urbanos. Estos corredores son los siguientes:

- Corredor Sur de la regata de Santio.
- Corredor del Urola entre Oikia y Azpeitia, estableciendo diversos tramos: Oikia a Aizarnazabal, Aizarnazabal a Iraeta, Iraeta a Zestoa, Zestoa a Lasao y Lasao a Azpeitia.
- Corredor del Ibai – eder, entre Urrestilla y Nuarbe.
- Corredor de la regata de Errezil entre Iruren y Benta-Berri.

√ **Conservación de espacios y creación de parques**

Las propuestas de actuación más significativas emanadas del PTP de esta Área Funcional son:

- Desarrollo y ampliación del Parque de Pagoeta (municipios de Aia, Zarautz y Zestoa).
- Creación de un parque lineal en Asti (Zarautz) y otro en Ezkabaso (Zumaia).
- Inclusión, en la Red de Espacios Protegidos de la CAPV, de la Desembocadura del Urola (arenal y marisma de la anteplaya de Santiago y entorno de Bedua) y ciertos Enclaves de marisma en la ría del Oria.
- Consolidación y mejora de las playas.
- Inclusión de la franja litoral de Zumaia (rasa y ensenada de Aitzuri) en la Red Natura 2000.

√ **Zonas de ocio y turismo**

El PTP propone una red básica de circuitos peatonales y ciclistas condicionados por los desarrollos urbanos como un itinerario peatonal paralelo a la costa o un eje ciclista en el valle del Urola.

**11.3.15.4. Vivienda protegida y suelo residencial**

Es una zona de escasa reserva actual de suelo residencial aunque pueden incrementarse en los municipios de Orio, Zarautz y Zumaia. El PTP establece cinco grandes piezas o ámbitos territoriales semejantes a las presentadas por el PTS de vivienda:

***Ámbito de la Ría de Oria***

Se consolidan los desarrollos actuales promoviendo otros nuevos en dos zonas: una situada al norte del casco urbano de Orio, entre éste y la playa y, otra, a más largo plazo, aguas arriba de la variante prevista sobre el río Oria.

√ **Orio**

Se proponen los siguientes desarrollos residenciales:

- Ondartza.
- Ensanche al oeste del núcleo urbano.
- Zona situada entre el núcleo urbano y Añibarko Portua.

***Ámbito de Zarautz***

√ **Zarautz**

Se proponen los siguientes desarrollos residenciales:

- Zalbide (casi finalizado).
- Artiko.
- Salberdin.
- Asti (en la segunda fase del Plan).
- Talia-mendi (baja densidad)
- Elkano (baja densidad). Entre Aia y Zarautz.

√ **Aia**

Se proponen los siguientes desarrollos residenciales:

- Olaskoegia.
- Santio.
- Casco Urbano.

***Ámbito del Valle de Urola***

Se considera un área de oportunidad relevante para el desarrollo industrial o residencial aunque el desarrollo de las Viviendas de Protección Oficial (VPO) ha sido escaso los últimos años.

√ **Azkoitia**

Se proponen los siguientes desarrollos residenciales:

- Alcibar.
- A-52.
- Santa Clara.
- Altamira.
- Insausti (a largo plazo).

√ **Azpeitia**

Los desarrollos residenciales que se proponen son los siguientes:

- San Miguel.
- Soreasu.
- Casa Jaka.
- Entorno de la Plaza de Toros.
- Zona entre la variante y el río, al este del casco urbano, ocupada por las instalaciones de la empresa Ucin (a largo plazo).
- Urrestilla
- Ladera baja de Oñatz, junto al ferrocarril (Residencial de baja densidad).

#### ***Ámbito del Corredor Zestoa - Lasao***

##### √ **Zestoa**

Se proponen los siguientes desarrollos residenciales:

- Idiazpi, situado al oeste del núcleo urbano.
- Alberdi, en Arroa - Bekoa.
- Zona situada entre el casco urbano y el río, actualmente calificada como industrial.
- Zona del entorno del enlace de la A-8 en Arroa-Bekoa, actualmente calificada como industrial.

#### ***Ámbito del Norte de Iraeta***

Es la zona situada en torno al enlace de la A-8 en Arroa - Bekoa y que incluye el núcleo urbano de Zumaia, Se considera un área de oportunidad relevante para el desarrollo industrial o residencial.

##### √ **Zumaia**

Se proponen los siguientes desarrollos residenciales:

- Otorra, situada al sur del núcleo, entre el límite residencial y el enlace con la carretera de Oikia), pudiendo prolongarse en el futuro hasta Arroa-Bekoa.
- ADU15.
- Sectores 1 y 4.
- Basusta (en la segunda fase del Plan).

Para el PTP, los municipios de Orio, Zarautz, Zumaia, Zestoa, Azpeitia y Azkoitia son de interés preferente para la ordenación, promoción y gestión urbanística de suelo residencial planteándose la necesidad de que en los municipios de Orio y Zestoa se genere una oferta para suelo residencial, incluso modificando la actual calificación. Esta misma necesidad de generación de suelo se plantea en Getaria, para operaciones complementarias. El carácter semi-urbano y rural del resto de municipios (Aia, Aizarnazabal, Errezil y Beizama) prevé desarrollos aislados de rehabilitación.

Las actuaciones prioritarias señaladas en este Plan son las siguientes:

Municipio	Zona de actuación
Zarautz	Salberdin
	Artiko
Zumaia	Otolarra
Azpeitia	Txapaenea - Vaguada de San Miguel
Azkoitia	Alcibar
	Santa Clara
	Altamira

Entre las actuaciones de regeneración urbana, las principales operaciones de recuperación o transformación de espacios que se consideran necesarias son:

Municipio	Zona de operación	Fase del Plan
Zarautz	Salberdin	1
	Egoalde	1
Getaria	Indaux	1
Zumaia	Narrondo	1
	Txikierdi	1
Azpeitia	Soreasu	1
	Entorno de la Plaza de Toros	1
	Instalaciones de Ucin entre variante y río	2
Azkoitia	Insausti	2
Zestoa	Rezola (Arroa-Bekoa)	2
	Suelo industrial entre el casco y el río	2

Las operaciones de protección y rehabilitación que se proponen se centran en los centros históricos de Orio y Zarautz y en los cascos históricos de Aia, Orio, Getaria, Zarautz, Zumaia, Zestoa, Aizarna, Azpeitia y Azkoitia.

### 11.3.15.5. Uso industrial, comercial y de servicios

Las operaciones de protección y rehabilitación que se proponen se centran en los centros históricos de Orio y Zarautz y en los cascos históricos de Aia, Orio, Getaria, Zarautz, Zumaia, Zestoa, Aizarna, Azpeitia y Azkoitia.

#### √ Espacios industriales

- Arroa - Zestoa: preparación de suelo en Sansinenea (35 Ha).
- Iraurgi: preparación de suelo en el Eje industrial de Urrestilla.
- Zarautz
  - Ordenación de una zona en Artiko - Asti, destinada a terciario y servicios.
  - Preparación de suelo en el Área industrial de Munantxo.
- Zestoa: reserva de suelo en Iraeta (50 Ha).
- Preparación de suelo industrial en el Polígono de Oikia.

#### √ Zonas destinadas a Servicios y Terciario

- Orio: desarrollo comercial y turístico del Ensanche Norte y entorno de playa.
- Getaria: desarrollo comercial y turístico del casco urbano.
- Zestoa: desarrollo turístico como villa termal y cultural en torno a Ekain, Irikaitz y el balneario.
- Loiola: desarrollo turístico de su entorno.
- Zarautz:
  - Ordenación del entorno de Santa Clara con orientación comercial y turística.
  - Ordenación del Área de Artiko Este con orientación terciaria y de servicios.
- Zumaia: desarrollo comercial y turístico del casco urbano, ensanche, entorno del puerto deportivo y playa de Santiago.

No se prevén nuevos equipamientos comerciales de gran tamaño en el Área Funcional, integrándose éstos en las áreas urbanas principales.

### 11.3.15.6. Logística

Las actuaciones previstas en el PTP son las siguientes:

- √ Nueva área logística en Sansinenea (Arroa - Zestoa).
- √ Nueva área con destino al transporte en Lasao.

En resumen, puede considerarse que no se producen afecciones significativas sobre el planeamiento municipal existente aunque sí se plantean algunas afecciones puntuales derivadas de procesos de transformación urbana, como en los espacios urbanos donde se sustituyen zonas industriales por residenciales, caso de los municipios de Azkoitia (Insausti), Zarautz (Salberdin y Egoalde) y Zumaia (Ensanche Sur y Narrondo).