

DOCUMENTO APROBACION DEFINITIVA
TEXTO REFUNDIDO (EHLAB-COTPV)

ANEXO II:
ACCIONES ESTRUCTURANTES Y
OPERACIONES ESTRATEGICAS

p.t.p.

bilbao metropolitano



Bizkaiko Foru
Aldundia
Diputación
Foral de Bizkaia

Hirigintza eta Udal
Harremanen Saila
Departamento de Relaciones
Municipales y Urbanismo

NOVIEMBRE - 2006

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL BILBAO METROPOLITANO

ANEXO II:

ACCIONES ESTRUCTURANTES Y OPERACIONES ESTRATÉGICAS



NOVIEMBRE 2006

ÍNDICE

1	ACCIONES ESTRUCTURANTES.....	3
1.1	La Vía Paseo Metropolitana (AE.1.).....	3
1.2	Los nuevos accesos a Bilbao. La Puerta de Bilbao (AE.2)	10
1.3	El eje transversal del Asua (AE.3).....	13
1.4	Los Ejes Articuladores del renovado corredor de la Margen Izquierda (AE.4)	18
1.5	Vías articuladoras del Corredor Costero de la Margen Derecha. (AE.5).....	22
1.6	Vía Norte del Txorierri (AE.6).....	28
1.7	Vía interior de los polígonos del Txorierri (AE.7)	33
1.8	Ejes transversales del Txorierri (AE.8).....	36
1.9	Continuación del Corredor del Txorierri (AE.9).....	40
1.10	Subfluvial de Lamiako (AE.10).....	42
1.11	Acceso Viario al Puerto (AE.11).....	45
1.12	Variante Supersur (AE.12).....	47
1.13	Acceso ferroviario de mercancías al Puerto Exterior (AE.13)	49
1.14	Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano (AE.14).....	52
1.15	Conexión Peatonal de los parques de las minas de Bilbao (AE.15).....	68
1.16	Metro. Mejora de la red actual (AE.16).....	71
1.17	Accesos del TAV (AE.17)	76
1.18	La Estación Intermodal: Abando – San Mamés (AE.18).....	79
1.19	La Red de Itinerarios Naturalísticos de la Malla Verde (AE.19).....	83
1.20	Los parques de ribera (AE.20).....	87
1.21	Navegabilidad de la Ría (AE.21).....	91
1.22	Atrake para grandes buques en Getxo (AE.22).....	94
1.23	La Red Ciclable (AE.23)	97
1.24	Mejora Hidráulica de la Ría (AE.24).....	100
2	OPERACIONES ESTRATÉGICAS	103
2.1	Olabeaga – Basurto (OE.1)	103
2.2	Zorrozaurre (OE.2).....	109
2.3	Zorroza-Burtzeña (OE.3)	115
2.4	Ansio-Lutxana-Asua (OE.4)	121
2.5	Galindo (OE.5)	128
2.6	Erandio (OE.6)	133
2.7	Pastilla de Altos Hornos (OE.7.)	137
2.8	Vega de Lamiako (OE.8)	142
2.9	Los Corredores de Actividades Económicas de la Margen Izquierda (OE.9).....	147
2.10	El Puerto (OE.10).....	150
2.11	Actividades economicas mixtas en el entorno del Puerto (OE.11)	153
2.12	Nuevos desarrollos en Uribe Kosta. Un continuo urbano (OE.12)	157
2.13	Área Logística Exterior al Aeropuerto (OE.13)	162
2.14	Vía Norte del Txorierri y los nuevos desarrollos (OE.14)	166
2.15	Nueva Centralidad en Basauri (OE.15).....	170
2.16	Equipamiento singular en la Cala de Basordas (OE.16).....	172
2.17	Parque Cultural-Recreativo de La Arboleda (OE.17).....	173
2.18	Reserva Estratégica de Aretxalde (OE.18).....	175

2.19	Recuperación de la Zona Húmeda de la Ría del Barbadún (OE.19).....	180
2.20	Parque Litoral Metropolitano (OE.20).....	184
2.21	Tratamiento de residuos urbanos (OE.21)	191
2.22	Tratamiento de residuos peligrosos y suelos contaminados (OE.22)	196
2.23	Mejora de la calidad del agua (OE.23).....	200
2.24	La Burbuja Atmosferica (OE.24)	202
2.25	Parque de Artxanda (OE.25)	204
2.26	Parque Científico de la UPV (OE.26).....	208
2.27	Revalorización ambiental del Pagasarri-Ganekogorta (OE.27).....	211

1 ACCIONES ESTRUCTURANTES

1.1 LA VÍA PASEO METROPOLITANA (AE.1.)

1.1.1 Localización de la acción y descripción de la situación inicial

La primera acción estructurante del Plan Territorial Parcial consiste en la ejecución de la Vía Paseo Metropolitano, los puentes transversales a la Ría del Nervión y la mejora de las vías complementarias y paralelas a la Vía, sobre suelos de los términos municipales de Bilbao, Barakaldo, Erandio y Sestao señalando los espacios aptos para tal fin, en desarrollo del artículo 12 de LOTPV.



1.1.2 Objetivos y criterios estructurantes para la acción

La materialización, en las condiciones determinadas por este PTP, de la principal infraestructura metropolitana, - principal, no en sentidos sectoriales de dimensiones o flujos, sino por su potencia regeneradora espacial - supondrá el paso definitivo en la construcción de la nueva estructura territorial. Por un lado supone la creación del elemento soporte-guía de las nuevas relaciones funcionales y estructurales metropolitanas y del elemento posibilitador-potenciador de las oportunidades «latentes», y no tan latentes, que surgen bajo las ruinas industriales que han estado ocupando las vegas de la Ría de Bilbao y sus afluentes del Kadagua, Galindo, Asua, Gobelás y Udondo.

1.1.2.1

La caracterización como vía de carácter urbano de dicho eje se basará en una serie de criterios que, con carácter de directrices vinculantes, deben de ser consideradas en su diseño:

- Considerar la Vía Paseo Metropolitana como el espacio soporte potencial de diversos modos (rodado, tranviario, ciclable y peatonal), si bien este carácter plurifuncional no necesariamente debe de mantenerse a lo largo de todo su desarrollo. El Eje pudiera, en algunos tramos, estar conformado como soporte de un único modo, el peatonal, resolviéndose la continuidad del resto de los modos fuera de la Vía Paseo Metropolitana.
- Considerar el Ensanche bilbaino y la prolongación de la Gran Vía de Sestao como las referencias entre las que se inserta la Vía Paseo Metropolitana.
- En lo referente al tráfico de automóviles, concebir la vialidad de carácter urbano como la única susceptible de incorporación a la Vía Paseo.
- En lo referente al transporte colectivo de viajeros, asegurar la accesibilidad a los nuevos ámbitos a desarrollar a través de carriles exclusivos para tal fin - para travía o, en su defecto, autobús- en forma no condicionada, en cualquier caso, al proceso de desmantelamiento del actual trazado ferroviario por la margen izquierda.

1.1.2.2

Se considera conveniente, además, primar el desarrollo de las redes peatonal y ciclable a lo largo de los ámbitos urbanos generadores de más intensa actividad de relación social y en relación con los espacios de ocio y bordes de contacto con planos de agua (márgenes fluviales y darsenas).

1.1.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Los objetivos y criterios que se tendrán en cuenta en la materialización de la Vía Paseo Metropolitana se resumen a continuación:

1.- Traza continua de la Vía Paseo Metropolitana. Previsión de las reservas de suelo suficientes para permitir un tratamiento diferenciado de acuerdo a las necesidades de cada tramo, buscando la máxima integración ambiental y con la calidad que exige esta infraestructura, como Avenida central metropolitana

2.- Incorporación a su trazado como vía peatonal de los siguientes elementos: automóvil, metro ligero o carril bus y carril bici continuo. Los tramos con exclusión del tráfico rodado darán lugar a vías complementarias, sin perjuicio de mantenerse la continuidad y potencia del eje principal

3.- Resolución de la continuidad funcional integrándose en las tramas urbanas existentes.

3.1 A nivel de viario rodado y transporte público:

- En la zona de Zorrozaurre-Olabeaga. Siguiendo el trazado del propio Eje o desde una vía complementaria, a cota baja, continuidad con la vialidad existente en la Ribera de Deusto, conectándose con la trama urbana del Ensanche a través del Puente de Euskalduna. De forma complementaria a la conexión principal, propiciar la continuidad de la Vía Paseo Metropolitana a lo largo de las dos márgenes aguas arriba mediante su conexión a cota baja desde el extremo este de Zorrozaurre.
- En la Punta de San Nicolás. A través de la vialidad de la operación Urban Galindo, con la prolongación de la Gran Vía de Sestao prevista en el planeamiento, evitando la conexión directa con el corredor del Ballonti mediante un elemento intermedio que atempere los flujos de tráfico provenientes del citado corredor. Resolución del encuentro, con la previsión de la posibilidad de prolongar la Vía Paseo Metropolitana por la BI-3739.

3.2 A nivel peatonal y ciclable:

- En la conexión a realizar entre la trama de ensanche de Bilbao y la nueva isla de Zorrozaurre. La movilidad en estos modos no debe estar coartada por la resolución de la de los vehículos motorizados, debiéndose asegurar una conexión cómoda con la plaza del Sagrado Corazón, salvando el desnivel existente entre ambas márgenes, y un

tramado eficaz en la unión de los diversos niveles de espacios urbanos implicados. Debe asegurarse, además, la continuidad de los recorridos ciclables y peatonales a lo largo de las márgenes de la Ría, tanto de las existentes como de las que puedan surgir de la apertura del Canal de Deusto.

- En la Punta de San Nicolás. Continuidad con la trama urbana de Sestao, a definir en el planeamiento municipal a partir de la red fijada en este PTP, y con la margen derecha, posibilitando la relación con las áreas de ocio a desarrollar a lo largo de la misma. El puente viario de conexión del Corredor del Ballonti con la margen opuesta de la Ría deberá disponer de una superficie diferenciada para estos modos. Resolución del encuentro con la previsión de la posibilidad de prolongar de la Vía Paseo Metropolitana por la BI-3739.

4. Estructuración con los ejes transversales dispuestos:

4.1 Con ejes transversales que surgen en relación directa con el esquema de ocupación del territorio:

- a) Lutzana-Barakaldo y Lutzana-Erandio. Relación entre ámbitos de gran proyección, situados a ambas márgenes de la Ría, a establecer para todos los modos de desplazamiento que, dada su importancia, es objeto en sí misma de su AE.
- b) Sestao–Erandio. Relación en el punto final del eje, la más exterior de las planteadas de forma conjunta para todos los modos de desplazamiento y, por tanto, de vital importancia en la relación entre márgenes en el tramo final de la Ría.

4.2 Necesidades de mera conexión entre márgenes.

- a) Zorroza – Zorrozaurre
- b) Zorrozaurre - San Ignacio.

c) Otras de carácter secundario. A nivel orientativo, aunque detectando necesidades básicas se enumeran los siguientes, sin ánimo limitativo:

- Olabeaga-Zorrozaurre
- Variante baja de Deusto y Zorrozaurre, en la zona de la UPV de Sarriko

1.1.4 Determinaciones vinculantes

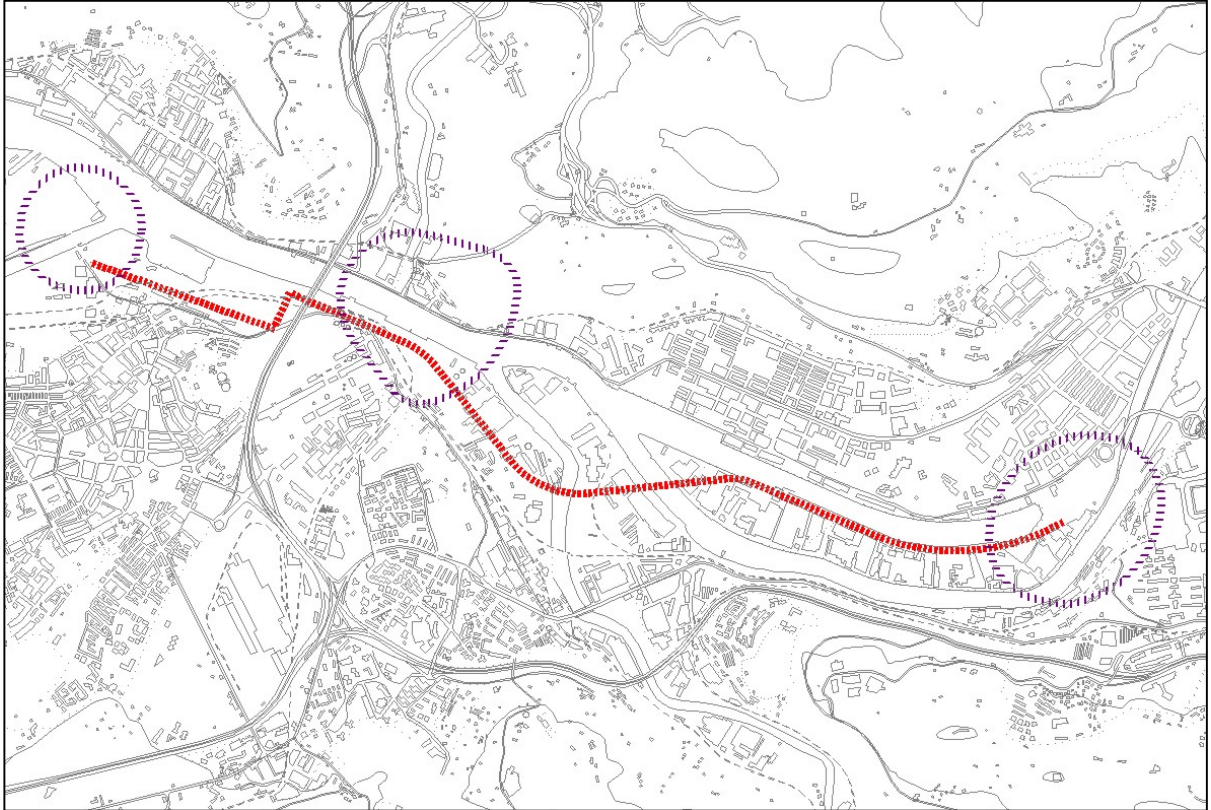
- • El trazado y la ordenación de esta Vía Paseo Metropolitana, se realizarán de forma integrada con la ordenación pormenorizada de los ámbitos específicos que la contienen, enumerados posteriormente, y en coordinación con la de otras redes infraestructurales y los propios desarrollos urbanos existentes o futuros, de acuerdo con los criterios especificados en los apartados 1.1.2.1. y 1.1.3.
- • Resolución de la continuidad funcional de la vía, integrándose en las tramas urbanas existentes.
- • El esquema de esta AE que se encuentra incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en esta ficha como en el plano O.2.1, tiene carácter vinculante.

Compatibilización

Los ámbitos afectados por esta Acción Estructurante, en los que deberá acometerse la ordenación de la misma de forma integrada, son los siguientes:

- O.E.1 Olabeaga-Basurto
- O.E.2 Zorrozaurre
- O.E.3 Zorroza-Burtzeña
- O.E.4 Ansio-Lutxana-Asua
- O.E.5 Galindo
- O.E.6 Erandio

Esta Acción Estructurante forma parte del Ámbito de Armonización del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada el desarrollo de la misma mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de enmarcarla en un proyecto común que garantice su integración con la ordenación de los ámbitos afectados, de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



1.2 LOS NUEVOS ACCESOS A BILBAO. LA PUERTA DE BILBAO (AE.2)

1.2.1 Localización de la actuación y descripción de la situación actual

Esta acción estructurante consiste en la ejecución de una nueva entrada a Bilbao que permita dismantelar la entrada Oeste. Actualmente esta entrada está resuelta por los enlaces desde la autopista hacia la calle de Sabino Arana, rompiendo la continuidad del tejido del Ensanche y creando impactos, tanto de barrera física como acústicas, de imposible resolución con medidas de carácter local.



1.2.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

La actuación se basará en una serie de criterios que, con carácter de directrices, deben ser consideradas en su diseño:

1. Recoger una nueva entrada a Bilbao que permita eliminar los enlaces desde la autopista hacia el interior del Ensanche por Sabino Arana existentes en la entrada actual.
2. Se tratará de forma conjunta esta nueva entrada a Bilbao y la existente por Enekuri, con soluciones acordes al planteamiento de desarrollo urbano y evitando implicaciones en la trama urbana de calles.
3. Crear un nuevo sistema viario que distribuya los tráficos de forma equilibrada dentro del entramado de calles y resuelva la conexión con la Avenida del Ferrocarril y la calle Autonomía.

4. Resolver la barrera generada por la autopista entre el Ensanche y Rekaldeberri, permitiendo una fluidez espacial entre el borde y el centro del Ensanche, transformando la vía rápida en un tramo de carácter urbano.
5. Jerarquizar la vialidad resultante, diferenciando los accesos propiamente dichos y su posible conexión con la salida de Enekuri a través de la Ría, de carácter estructurante, del resto de la vialidad, de carácter urbano.

1.2.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Para el desarrollo de la presente propuesta deberán tenerse en cuenta los criterios que se especifican a continuación:

- Minimizar el impacto negativo de la actuación viaria, dado el alcance visual del ámbito, por la centralidad y topografía del mismo.
- Considerar la entidad de los viales como elementos de distribución y accesibilidad en su propio ámbito.
- Resolución de la continuidad funcional de este acceso, integrándose en las tramas urbanas existentes.

1.2.4 Determinaciones vinculantes

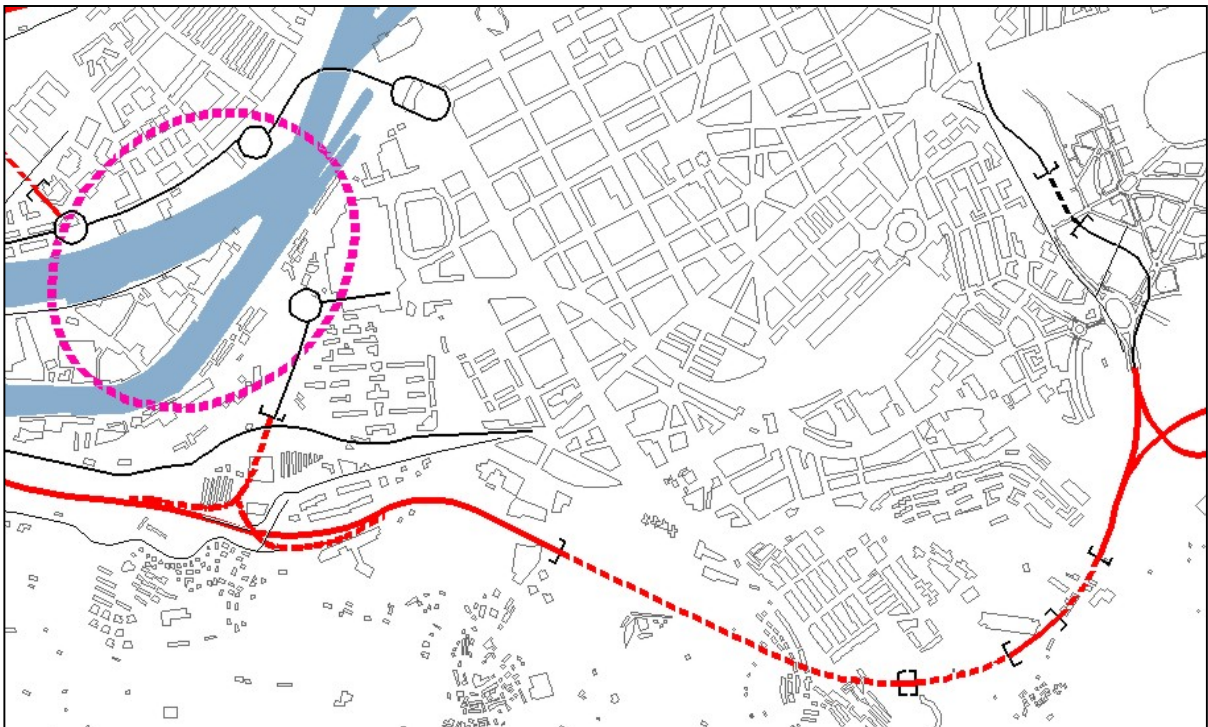
- El esquema que se encuentra incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en esta ficha como en el plano O.2.1, tiene carácter vinculante.
- El trazado y la ordenación de este nuevo acceso a Bilbao se realizará de forma integrada con la ordenación pormenorizada de los ámbitos específicos que la contienen, enumerados posteriormente, y en coordinación con la de otras redes infraestructurales y los propios desarrollos urbanos existentes o futuros, de acuerdo con los criterios especificados en el apartado 1.2.3.

Compatibilización

Los ámbitos afectados por esta Acción Estructurante, en los que deberá acometerse la ordenación de la misma de forma integrada, son los siguientes:

- O.E.1 Olabeaga-Basurto
- O.E.2 Zorrozaurre

Esta Acción Estructurante forma parte del Ámbito de Armonización del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada el desarrollo de la misma mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de enmarcarla en un proyecto común que garantice su integración con la ordenación de los ámbitos afectados, de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



1.3 EL EJE TRANSVERSAL DEL ASUA (AE.3)

1.3.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Constituye el eje vertebrador del espacio transversal de la Ría en el centro-corazón de la metrópoli entre Lutzana-Barakaldo y Lutzana-Erandio. Articula y conecta la Vía Paseo Metropolitano con los dos grandes corredores longitudinales de la metrópoli: la Margen Izquierda y el Txorierra-Avanzada. Se atiene al esquema de trazado representado en esta ficha y en el plano de ordenación 0.2.1.



Actualmente en esta zona es donde se produce la única conexión transversal existente en el recorrido de la Ría desde el centro de Bilbao hasta la desembocadura en el Abra.

Esta conexión, realizada a gran altura -el puente Rontegi- resolviendo los tráficos regionales y de gran distribución, es también utilizada en la comunicación entre las márgenes con la consiguiente sobreutilización de la mencionada infraestructura y la generación para el acceso a la misma de una movilidad interna añadida en estos ámbitos.

1.3.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El objetivo básico es la articulación entre espacios situados a ambas márgenes de la Ría aprovechando el potencial de axialidad existente entre el valle de Asua y la vega de Ansio, de acuerdo a los siguientes criterios:

- Resolver las conexiones transversales entre la Margen Izquierda y el Txorierra.
- Coser las márgenes de la Ría, rompiendo la fractura existente

- Articular los espacios de oportunidad surgidos en su recorrido.

1.3.3 Objetivos y criterios para la ordenación

El objetivo de esta Acción Estructurante es conectar los suelos situados en ambos márgenes de la Ría con otro tipo de viario, de diferente carácter al eje principal actual, el puente de Rontegi, ya que ha de configurarse como una vía o arteria urbana y con un grado de accesibilidad desde su entorno mayor que el actualmente existente a lo largo de los ámbitos de Retuerto, Sefanitro, ribera del Asua y BI-2704 en el entorno de la rotonda de La Cadena.

Para el desarrollo de la presente propuesta y con carácter alternativo a lo recogido en el PTS de Carreteras, se realizan dos propuestas de cruce sobre la Ría en Lutxana, sin perjuicio de otras que pudieran llegarse a considerar. En cualquier caso, tanto en la selección de la opción a desarrollar como en la concreción definitiva de la correspondiente actuación, deberán tenerse en cuenta los criterios que se especifican a continuación:

1.3.3.1

- Minimizar el impacto sobre la topografía y el medio físico.
- Primar la entidad de los viales como elementos de distribución y accesibilidad en su propio ámbito.
- Evitar soluciones viarias, tanto en el diseño del puente como en el de las uniones entre los distintos viales, que supongan una agresión al frente fluvial, que por su gran centralidad adquiere un valor paisajístico de primer orden.
- Propiciar la recuperación de áreas degradadas.
- Posibilitar la posible incorporación del tranvía a la estructura viaria de paso a realizar en dicho punto.

Propuesta A

- Por la Margen Derecha se continúa, una vez superado el paso del Metro línea 1, por una vía a lo largo del río Asua, dejando una franja para parque de ribera.
- Conexión con la Variante Sur de Erandio, hasta enlazar con la BI-2704.
- Por la Margen Izquierda, se prolonga por los suelos actualmente ocupados por Sefanitro y Rontalde hasta la Ronda de Barakaldo, que a su vez conecta con la N-634.
- Una vez eliminada la barrera del ferrocarril en la Margen Izquierda, el esquema podría ser completado, en caso de resultar necesario, con una nueva infraestructura que, siguiendo la traza de la vía de RENFE, conecte con la Vía Paseo Metropolitana bajo el puente de Rontegi, por una parte, y con la N-634 a la entrada de Zorroza, por otra.

Propuesta B

Sobre el supuesto anterior se incorpora una alternativa diferente en cuanto a la posición del puente de unión entre ambas márgenes de la Ría. Consiste en trasladar su ubicación a una posición más cercana al puente de Rontegi, junto a la desembocadura del Río Asua. Con esta acción se obtiene una clara ventaja en cuanto al impacto que se causa sobre la topografía actual evitando los enormes desmontes que están previstos. Por el contrario, la nueva propuesta tiene como contrapartida la ocupación de suelos actualmente destinadas a usos industriales, por lo que se hace necesario buscar nuevas implantaciones para las mismas. A pesar de la incidencia que sobre las mismas pueda causar, se mejora sustancialmente el nudo de encuentro de esta vía con la carretera de Santurce a Bilbao por la Ría (BI-739) y es una buena oportunidad para recuperar un área que presenta cierta degradación urbana.

1.3.4 Determinaciones vinculantes

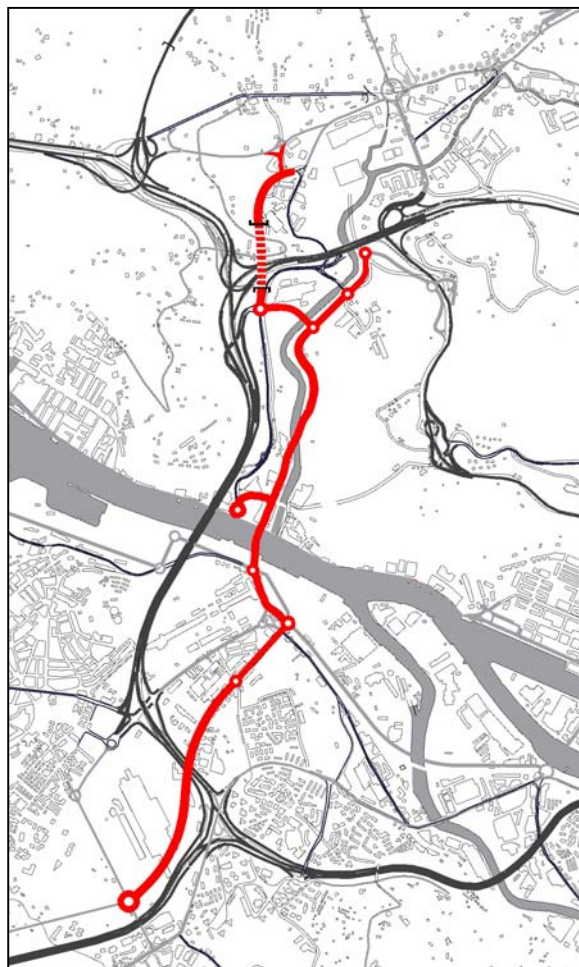
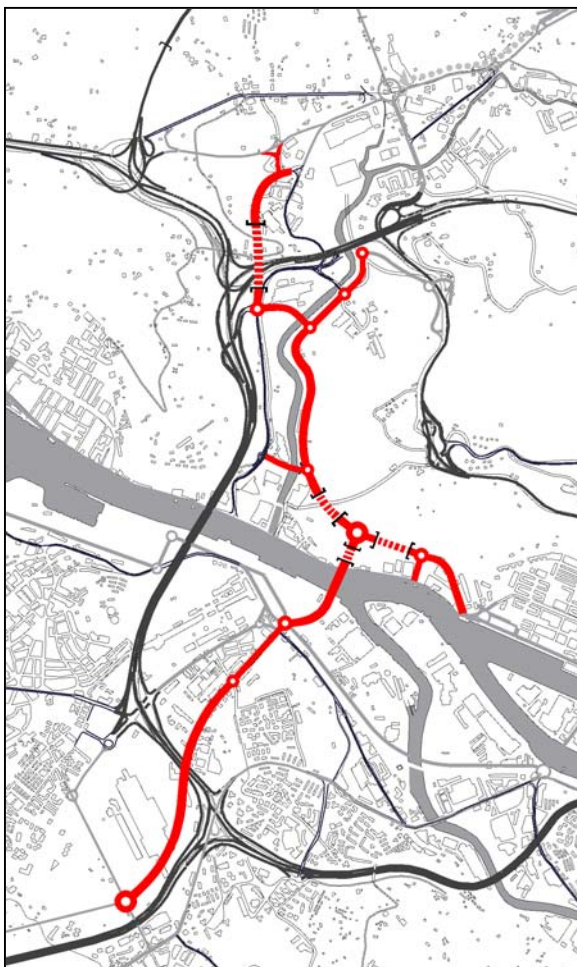
- El esquema configurado en la presente Acción Estructurante, que se encuentra incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en esta ficha como en el plano O.2.1, tiene carácter vinculante, sin perjuicio de las alternativas de trazado aportadas que se realizan a nivel orientativo.
- Configuración con carácter de arteria o vial urbano de los tramos incluidos en esta Acción Estructurante.
- Conexión de este eje transversal con los viales urbanos existentes en ambas márgenes: con la ronda de Barakaldo y la actual N-634 ya reconvertida, en la izquierda, y con la de ribera del Asua, en la derecha.
- Incorporación de la posibilidad de la conexión tranviaria para unión de las líneas previstas en la Margen Izquierda con la del Txorierri .
- El trazado y la configuración de los viales incluidos en esta Acción Estructurante se realizarán de forma integrada con la ordenación pormenorizada de los ámbitos específicos que la contienen, enumerados posteriormente, y en coordinación con la de otras redes infraestructurales y los propios desarrollos urbanos existentes o futuros, de acuerdo con los criterios especificados en el apartado 1.3.3.1.

Compatibilización

Los ámbitos afectados por esta Acción Estructurante, en los que deberá acometerse la ordenación de la misma de forma integrada, son los siguientes:

- O.E.3 Zorroza-Burtzeña.
- O.E.4 Ansio-Lutxana-Asua.

Esta Acción Estructurante forma parte del Ámbito de Armonización del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada el desarrollo de la misma mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de enmarcarla en un proyecto común que garantice su integración con la ordenación de los ámbitos afectados, de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



1.4 LOS EJES ARTICULADORES DEL RENOVADO CORREDOR DE LA MARGEN IZQUIERDA (AE.4)

1.4.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La acción se localiza en su totalidad dentro de la subárea Margen Izquierda, y constituye una de las principales intervenciones en infraestructura metropolitana del Plan Territorial Parcial. Recorre suelos de los términos municipales de Barakaldo, Sestao, Portugalete, Santurtzi, Trapagaran, Ortuella y Abanto-Zierbena, recomponiendo la mezcla de viarios de distinto rango y capacidad, tanto existentes como en proyecto, como elemento básico para construir la nueva estructura de la metrópoli. Se atiene al esquema de trazado representado en esta ficha y en el plano de ordenación O.2.1.



1.4.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El objetivo básico de esta acción es construir un elemento complejo de viales, articulador de los flujos circulatorios y generador de suelo para actividades singulares e industriales como dinamizador del Corredor de la Margen Izquierda, basado tanto en viarios existentes (Ugaldebieta, Nacional-634, Ronda de Barakaldo), como en ejecución (Corredor del Ballonti) y algunos en proyecto (variante de Trapagaran, Subluvia de Lamiako, Acceso Oeste al Puerto), así como otros de nueva traza propuestos por el PTP.

1.4.3 Objetivos y criterios para la ordenación

1. Construcción de un nuevo elemento viario que partiendo del viario de ronda de Barakaldo junto a Aparcabisa, discorra paralelo al arroyo Granada hasta conectar con la modificada variante de Trapagaran y el vial referido en la

Operación Estratégica O.E.9 hasta con un vial que discurre por el término municipal de Ortuella en paralelo a la traza de Ugaldebieta, continuar su trazado evitando el barrio de San Fuentes en Abanto-Zierbena hasta retomar la traza de la N-634 próxima a la conexión con la Autovía con trazado ajustable a la ordenación de los ámbitos que atraviesa.

2. Mantenimiento de los accesos existentes desde Ugaldebieta hacia los centros de Barakaldo, Sestao, Portugalete, Santurtzi, Trapagaran y Ortuella, adaptados a la nueva infraestructura complementándose con los propiciados por el Corredor del Ballonti, cuyos enlaces deben ser aprovechados, además, para establecer vías perpendiculares de mallado con el vial descrito en el punto anterior y nuevos puntos de acceso al mismo desde los desarrollos previstos.
3. Incremento de las relaciones entre los municipios de borde de Ría: Sestao, Portugalete y Santurtzi, con los de la falda del monte Bitarratxu, con dos vías de carretera local, arboladas y con recorrido peatonal, favoreciendo la superación de la barrera de Ugaldebieta.
4. Conexión de los enlaces del subfluvial de Lamiako, objeto de la ficha AE.10, con la nueva estructura propuesta, así como con la Variante Sur Metropolitana incorporada al Plan de Carreteras.
5. Se plantea la posibilidad de acceso de vehículos pesados a la pastilla AHV por túnel bajo Sestao.
6. Desarrollar al máximo el potencial de vía distribuidora del Corredor del Ballonti en su tramo entre la rotonda de Cueto y la Punta de San Nicolás, evitando la descarga de tráfico sobre las tramas urbanas contiguas en un único punto.
7. Conexión para la incorporación al Corredor del Ballonti de los suelos industriales situados entre éste y la A-8, entre los nudos de Markonzaga y Portugalete.

1.4.4 Determinaciones vinculantes

- El trazado del corredor del Ballonti incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.1, tiene carácter vinculante, sin perjuicio del ajuste que pudiera resultar necesario en su extremo para evitar una conexión directa con la Vía Paseo Metropolitana dentro del ámbito de la O.E.5 Galindo.
- Mantener la continuidad entre los municipios colindantes, a través del sistema de Compatibilización Global de Planeamientos, del vial entre la ronda de Barakaldo y la N-634 en Abanto-Zierbena, contenidos en parte en la O.E.9 y en la O.E.11, sin perjuicio de que el trazado de este vial incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.1, que como esquema tiene carácter vinculante, sea ajustable a la ordenación y delimitación de los ámbitos que atraviesa.

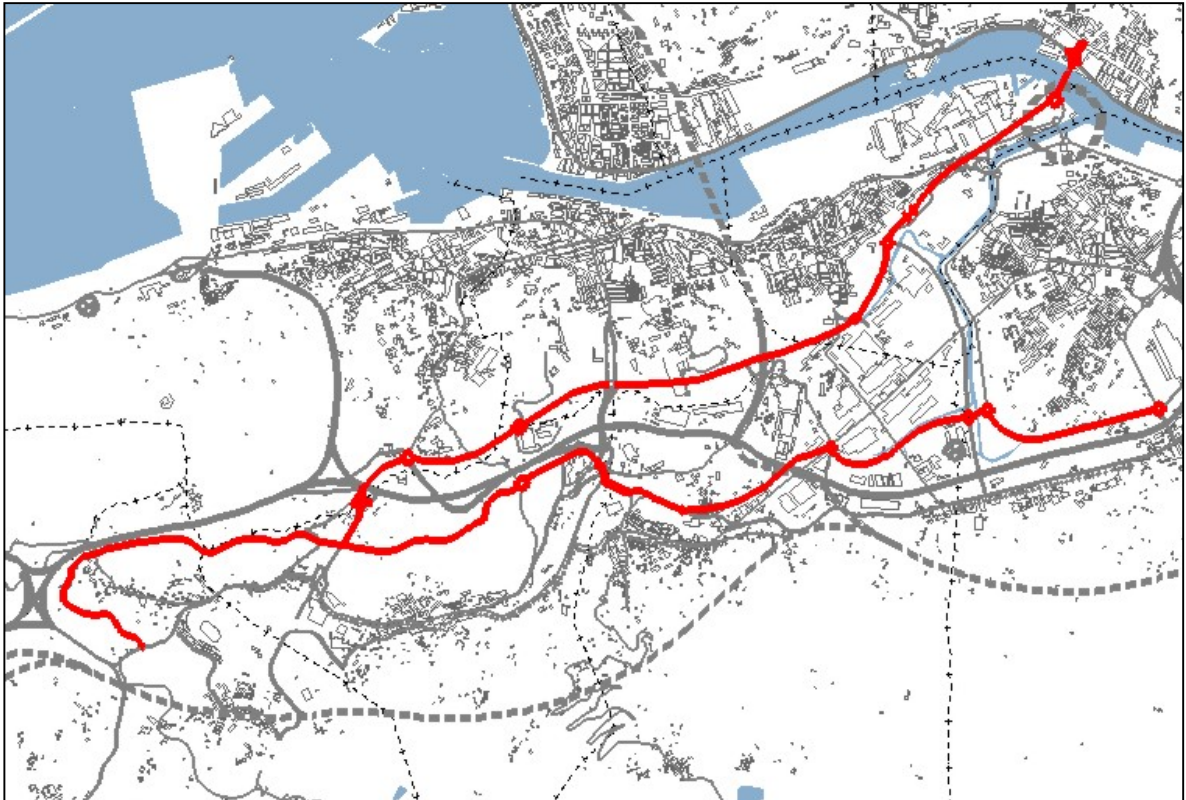
El trazado y la configuración del elemento de conexión del Corredor del Ballonti con la Vía Paseo Metropolitana y del nuevo puente sobre la Ría se realizarán de forma integrada con la ordenación pormenorizada de los ámbitos específicos que se enumeran posteriormente, y en coordinación con la de otras redes infraestructurales y los propios desarrollos urbanos existentes o futuros, de acuerdo con los criterios especificados.

Compatibilización

Los ámbitos afectados por el elemento de conexión del Corredor del Ballonti con la Vía Paseo Metropolitana y del nuevo puente sobre la Ría, en los que deberá acometerse la ordenación de forma integrada, son los siguientes:

- O.E.5 Galindo.
- O.E.6 Erandio.

Esta Acción Estructurante forma parte del Ámbito de Armonización del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada el desarrollo de la misma mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de enmarcarla en un proyecto común que garantice su integración con la ordenación de los ámbitos afectados, de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.

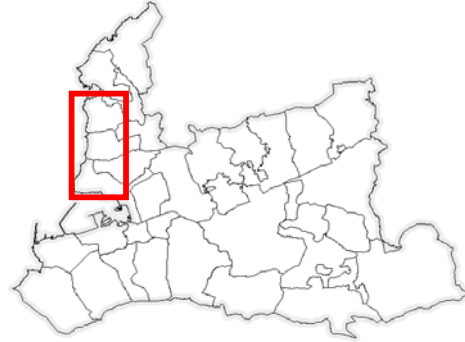


1.5 VÍAS ARTICULADORAS DEL CORREDOR COSTERO DE LA MARGEN DERECHA. (AE.5)

1.5.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta acción está comprendida en la margen derecha de la Ría y se extiende por Uribe Kosta y se atiene al esquema de trazado representado en esta ficha y en el plano de ordenación O.2.1.

Esta amplia zona está servida principalmente por la BI-637 entre la Avanzada y Sopelana y la BI-634 que enlaza desde Sopelana hasta Mungia y, por Derio, con el Txorierri.



Estos dos corredores están complementados por vías secundarias que dan acceso a Plentzia-Gorliz tanto desde Sopelana (BI-2122), como desde Mungia (BI-2120) y Loiu (BI-2704)

El crecimiento experimentado en esta subárea y sus expectativas como oportunidades metropolitanas, en el caso de los suelos próximos a la línea del Metro, de crecimiento y consolidación urbana de gran calidad ambiental y, en el caso de la zona situada más al norte, como área de equipamientos ambientales y actuaciones residenciales alternativas y de segunda residencia, ha superado las condiciones del modelo descrito tanto de tráfico privado como de transporte público.

Ya se han iniciado las actuaciones tendentes a mejorar su accesibilidad en cuanto al transporte público con la línea 1 de Metro y, en cuanto al tráfico privado, con la ejecución del corredor del Uribe-Kosta hasta Berango. Se encuentra en ejecución la continuación de dicho Corredor hasta Sopelana y están previstas actuaciones de mejora de la BI-2704 (Corredor de Unbe), BI-634 (eje Sopelana-Mungia) y BI-2153 (accesos al puerto de Armintza) recogidos en el PTS de Carreteras de Bizkaia.

Las nuevas previsiones del PTP, en su visión global del funcionamiento metropolitano precisa de actuaciones complementarias en las que utilizando viarios o proyectos de viarios, modificados o no, y con la incorporación de nuevos tramos, muy pocos y muy selectivos, se pretende preparar estos espacios para su nueva función en la estructura propuesta por el PTP.

1.5.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El objetivo genérico se centra en la obtención, con una mínima incorporación de nuevos tramos de viario, de un mallado del territorio que optimice su accesibilidad y posibilite el desarrollo de las nuevas actuaciones propuestas.

Este objetivo central se concreta en los siguientes puntos:

1. Reorganizar los viarios o proyectos existentes, con el fin de eliminar las mezclas no deseadas de tráfico locales, metropolitanos y regionales.
2. Concentrar el crecimiento de los desarrollos urbanos en torno a la infraestructura del Metro con el fin de evitar en la medida de lo posible la movilidad en vehículo particular.
3. Contener el crecimiento hacia aquellas zonas ambientalmente sensibles, con especial atención al parque litoral, eliminando la posibilidad de edificación en su interior.
4. Asegurar la accesibilidad adecuada, con respecto a las condiciones ambientales a los nuevos equipamientos previstos.

1.5.3 Objetivos y criterios para la ordenación

La mejora del mallado en este ámbito se basa en la incorporación de los siguientes elementos:

- Conexión del Corredor de Uribe-Kosta con el de Unbe (BI-2704), constituyéndose a través de éste el acceso principal al ámbito de Plentzia-Gorliz.
- Establecimiento de viarios de borde de carácter urbano (calles) derivados de la progresiva aparición de los distintos desarrollos contemplados en el PTP que permitan la diversificación del tráfico a través de los núcleos: vialidad perimetral de Sopelana, vía de borde del Parque Litoral y aquellos que cada ayuntamiento determine en su propio planeamiento con esta finalidad.

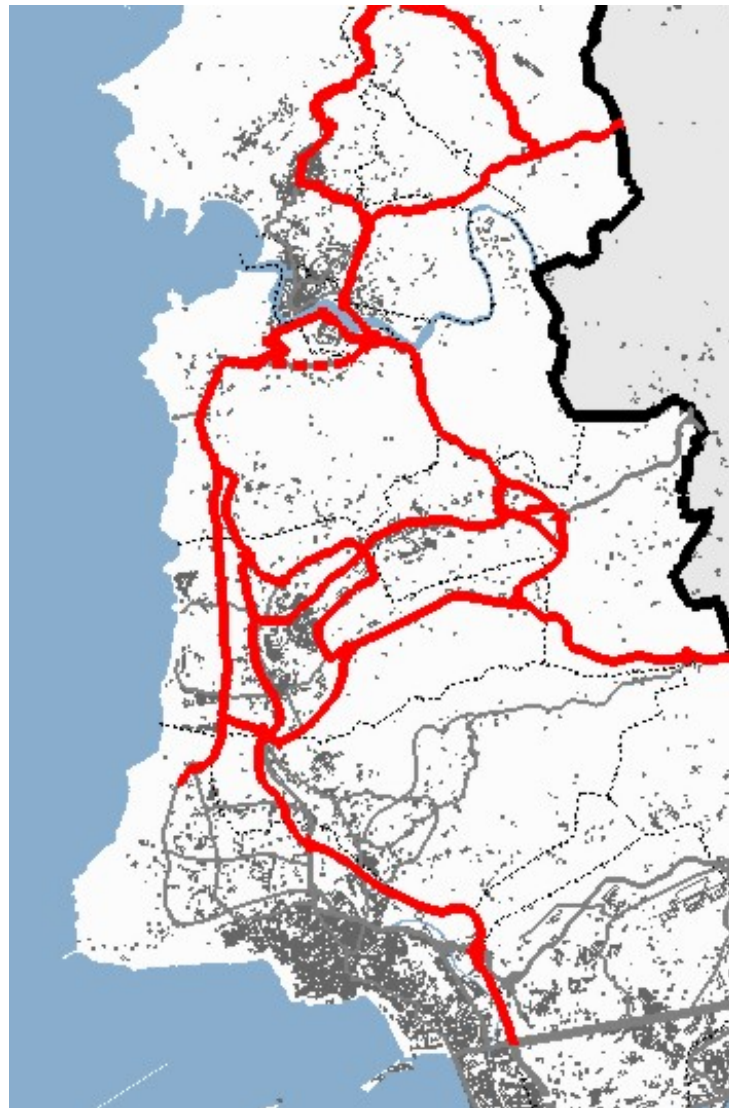
Cara a la consecución del referido mallado, como referencias para las distintas actuaciones a realizar, se deben considerar siguientes cuestiones:

1. Prolongar la función articuladora del corredor de Uribe-Kosta mediante el trazado de variante de Sopelana prevista por el PTS de Carreteras, con la capacidad precisa (inferior al del tramo construido, y sin carácter de corredor rápido), en continuación con la BI-3124 la cual, debidamente acondicionada, completaría la conexión con la BI-2704. Concebido como viario de la red distribuidora debe evitarse la creación de efecto barrera en la trama viaria menor existente en su entorno. Cara a optimizar las condiciones de seguridad en el acceso al centro docente existente en la BI-3124 se debe considerar la previsión de la conexión de forma directa mediante una nueva vía de carácter interno (con carril ciclable) entre dicho centro y el casco de Sopela.
2. Vialidad perimetral de Sopelana. Aprovechando parte del viario existente comprendido entre la BI-634 y la BI-3124, próximo al casco urbano de Sopelana (calle Olabide), y nuevas vías a obtener a través de los desarrollos urbanísticos a realizar en torno a la calle Sabino Arana y en el tramo que rodea los crecimientos de Manene y San Andrés, entre esta zona y Ganebarri. Su función principal será la de eliminar tráficos de paso por el centro del casco.

3. Limitando la zona de crecimiento urbano definida desde Getxo hasta Plentzia-Gorliz se plantea una vía de borde del Parque Litoral, ya iniciada en el planeamiento general de Getxo y contemplada en casi todos los demás planes municipales. Esta vía está considerada dentro de la categoría de viario capilar para permitir la accesibilidad difusa al Parque Metropolitano a través de zonas no caracterizadas como focos acceso principal.
4. Asimismo, se proponen mejoras en los trazados de los viarios que conectan Armintza, Cala de Basordas y Lemoiz con Plentzia-Gorliz y la BI-2120, así como el paso de ésta por Andraka, con gran atención a mantener su carácter de vías ambientales, mejorando su integración en el excepcional entorno en el que están inscritas, resolviendo la accesibilidad de los nuevos equipamientos de Lemoiz y la Cala de Basordas. Este mismo grado de integración debe mantenerse en la realización de las mejoras previstas en la BI-2120, aún asumiendo su superior rango funcional dentro de la Red Foral de carreteras.
5. Teniendo en cuenta las previsiones ya existentes respecto a los corredores de Uribe-Kosta (BI-637) y Unbe (BI-2704) y las recogidas en esta Acción Estructurante, se pretenden recuperar los tramos liberados de tráficos de paso de las carreteras BI-637, BI-634, BI-2122 y BI-2704 (en Getxo, Sopelana, Urduliz y Barrika) para su conversión en avenidas, calles o bulevares de articulación de sus centros urbanos.
6. Priorizar la referida conexión entre Sopelana y Plentzia frente al paso a través de Barrika, relegando la previsión de realización de la Variante de Txipio.
7. Liberar el tramo Sopelana-Urduliz de tráficos de paso para su destino como eje urbano soporte de los desarrollos previstos en la zona.

1.5.4 Determinaciones vinculantes

- Los esquemas, en su función de mallado, incorporados en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.1, y las configuraciones básicas de los viales tienen carácter vinculante.
- Mantener la continuidad de la malla entre los municipios colindantes a través del sistema de Compatibilización de planeamientos establecido, Global o, en su caso, Puntual, sin perjuicio de que el trazado de los viales sea ajustable a la ordenación y delimitación de los nuevos desarrollos que se decidan incorporar en el planeamiento municipal.



1.6 VÍA NORTE DEL TXORIERRI (AE.6)

1.6.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

En la ladera sur del cordón Unbe-Berriaga se sitúa un gran espacio longitudinal conformado por la propia topografía y la presencia de la superficie destinada al Sistema General Aeroportuario que se extiende, más allá de Derio, hasta el Parque Tecnológico de Zamudio.



En el mismo se sitúan núcleos habitados de distinta entidad, áreas de actividad económica y ámbitos objeto de desarrollo por parte de las previsiones de este PTP.

1.6.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Resulta previsible, por tanto, un aumento de la movilidad generada en esta zona, en la que se desea conservar la actual calidad ambiental. La presente Actuación pretende conseguir una infraestructura con un carácter coherente con las instalaciones y suelos a los que da servicio. Una infraestructura, por tanto, medioambientalmente amable, con la calidad de diseño deseable y dotada de la tipología de transportes que le es apropiada.

Se tratará, por consiguiente, de un sistema, que sirva para preservar los núcleos existentes de los movimientos de paso, por una parte, y como soporte del transporte público, por otra. Este sistema, en función de los ámbitos atravesados, se podrá apoyar en plataformas que discurren de forma conjunta (conformando la espina dorsal en los nuevos desarrollos o minimizando la ocupación de superficies en los tramos carentes de desarrollos edificados) o disgregada (en los núcleos existentes en donde la centralidad requerida por el recorrido del transporte colectivo se opone al trazado de borde de la calle que recoja el tráfico de paso). Se apoya en una nueva concepción de

los viales por parte del PTP en la cual las infraestructuras se modelizan, no sólo atendiendo a los flujos de recorrido, sino a la forma de recorrerlos.

1.6.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Para la definición correcta de la traza del recorrido y secciones del vial, se estará a las siguientes disposiciones teniendo en cuenta la conveniencia o no de aprovechar viales existentes:

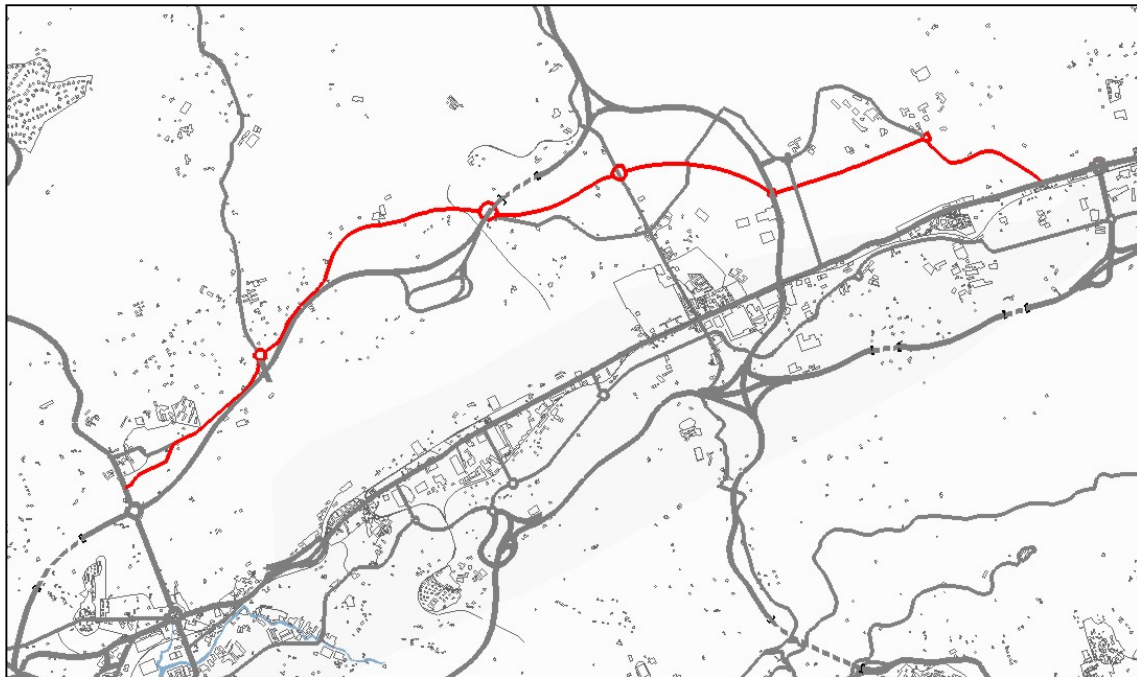
1. En los núcleos existentes, la actual organización interna de los mismos deberá ser respetada estableciendo, cuando sea oportuno, un recorrido perimetral que evite el paso obligado por el centro de los mismos. El transporte público, por el contrario, ligado siempre a las vías de mayor centralidad urbana, tenderá a penetrar en dichos núcleos reincorporándose posteriormente a la plataforma del Vial Norte.
2. En los ámbitos libres de edificación existentes entre los distintos núcleos se propone una tipificación viaria que recoge la totalidad de las necesidades a satisfacer por la infraestructura dentro de una resolución amable con el entorno y de máxima adaptación a la topografía existente. Esta misma sección sería de aplicación en los ámbitos objeto de nuevos desarrollos, conformando el vial urbano principal sobre el que se organizan dichos desarrollos.
3. El trazado del Vial Norte, partiendo de la carretera BI-2704, bordea por el sur el núcleo urbano de Loiu y se apoya en la carretera foral BI-3707 a lo largo del resto del término municipal.
4. Bordea el Parque Logístico exterior al Aeropuerto por el norte y cruza el acceso al aeropuerto sin interferir en el mismo.
5. En el municipio de Derio, hasta el límite definido por el futuro trazado de la variante, el vial se desarrolla según un nuevo trazado, con conexión a la actual BI-631 Bilbao-Bermeo reconvertida a arteria urbana, como elemento

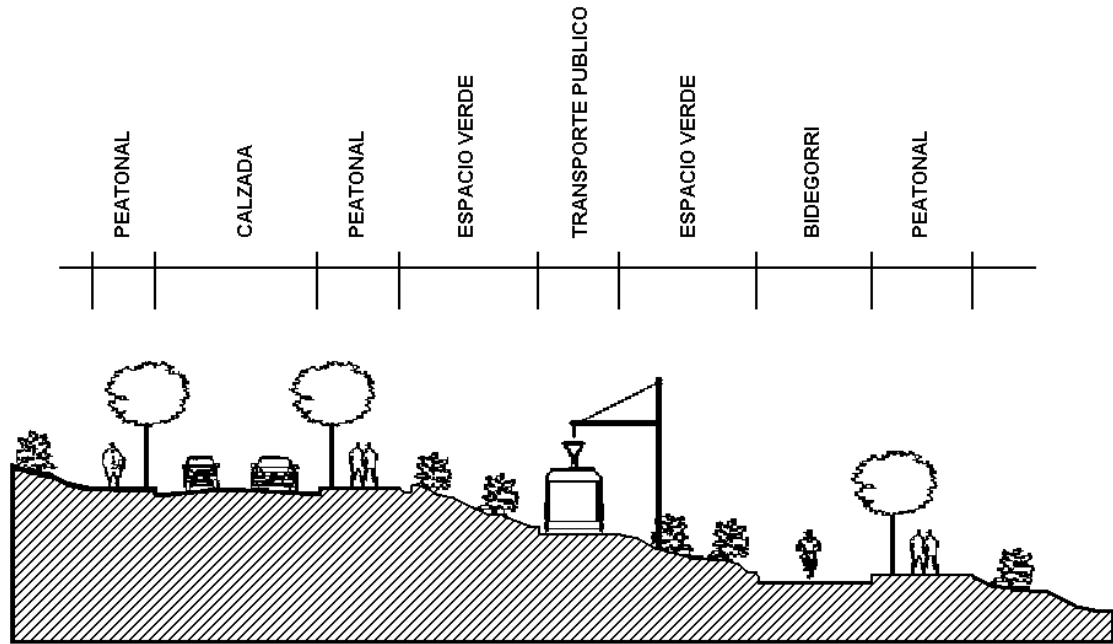
central de los nuevos desarrollos urbanos propuestos por el plan para el norte del municipio. En su continuación se cruza con la nueva circunvalación, que la Vía Norte esquiva en túnel, sin plantearse la conexión entre ambas vías en este punto.

6. Para atravesar el Parque Tecnológico, se propone el recorrido consistente en prolongar la calle paralela a la N-637 por detrás del antiguo seminario integrando el Parque Tecnológico con la espina central de los nuevos crecimientos del Txorierri.
7. El Vial Norte finaliza utilizando la traza sinuosa de la carretera existente entre el Parque Tecnológico y la BI-737 en las proximidades de la transversal de conexión al enlace con el Corredor del Txorierri en Torrelarragoiti.
8. Exceptuando los casos de las conexiones al viario que discurre a distinta cota, ya reseñados, todas las conexiones de la Vía Norte se realizarán por medio de rotondas, con lo que se consigue un doble objetivo: una conexión más amable con el vial y una reducción de la velocidad de recorrido de éste.
9. Se deberá prever en los tramos anteriormente descritos la capacidad de contar con una cuádruple tipología de subviales: automóvil no rápido, transporte público, bidegorri y peatonal. Entendiendo que el desarrollo del metro ligero se ira extendiendo en función de las razonables demandas del servicio.
10. El carril para transporte público de la Vía Norte, sólo-bus en una primera instancia de su implantación, debe tener conexión con elementos del resto del entramado viario que aseguren la eficacia del transporte público. En este sentido deberá considerarse su continuidad por el boulevard de Asua hasta enlazar con el Corredor del Txorierri y desde el Parque Tecnológico hasta Zamudio, posibilitando en ambos casos puntos de intermodo con la línea de transporte público que recorre longitudinalmente el Txorierri.

1.6.4 **Determinaciones vinculantes**

- El esquema del vial incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.1, tiene carácter vinculante.
- Mantener la continuidad entre los municipios colindantes a través del sistema de Compatibilización de Planeamientos establecido, Global o, en su caso, Puntual, sin perjuicio de que el trazado del vial sea ajustable a la ordenación de los ámbitos que atraviesa.





1.7 VÍA INTERIOR DE LOS POLÍGONOS DEL TXORIERRI (AE.7)

1.7.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La zona de la parte sur del valle del Txorierri se ha definido, atendiendo a su tendencia natural, como suelo destinado preferentemente a actividades Económicas. Se presenta el problema de la falta de conexión entre los polígonos existentes de manera correcta.



Existe una falta de orden jerárquico entre los viales actuales entre los polígonos, con deficiente anchura y ordenación urbana, y el corredor del Txorierri, que se ve obligado a absorber unos flujos intermedios para los que no ha sido diseñado, colapsando la circulación fluida de largo recorrido que debe acoger.

1.7.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El objetivo fundamental de la creación de esta infraestructura consiste en reordenar la circulación entre los polígonos existentes en el Txorierri y los nuevos que pudieran aparecer, y liberar la carretera BI-737 de unos flujos intermedios que no debería estar soportando y posibilitar la conversión de ésta en una gran vía de carácter urbano que engarza la actividad de tipo social (comercio, ocio...) de los distintos núcleos por los que discurre.

Para ello se plantea la creación de una vía, especializada en cuanto a su funcionalidad, a partir de los tramos ya existentes en algunos de los polígonos y en base a estándares de calle, de forma que no suponga la formación de una barrera para los ámbitos situados al sur de la misma. Con ello se pretende conseguir una unidad en las propuestas a promover desde los distintos municipios implicados cara a organizar de forma fluida estos recorridos.

Se propone el trazado de este vial interno desde los polígonos más occidentales de Sondika hasta el final del Txorierri en las cercanías del núcleo urbano de Lezama.

1.7.3 Objetivos y criterios para la ordenación

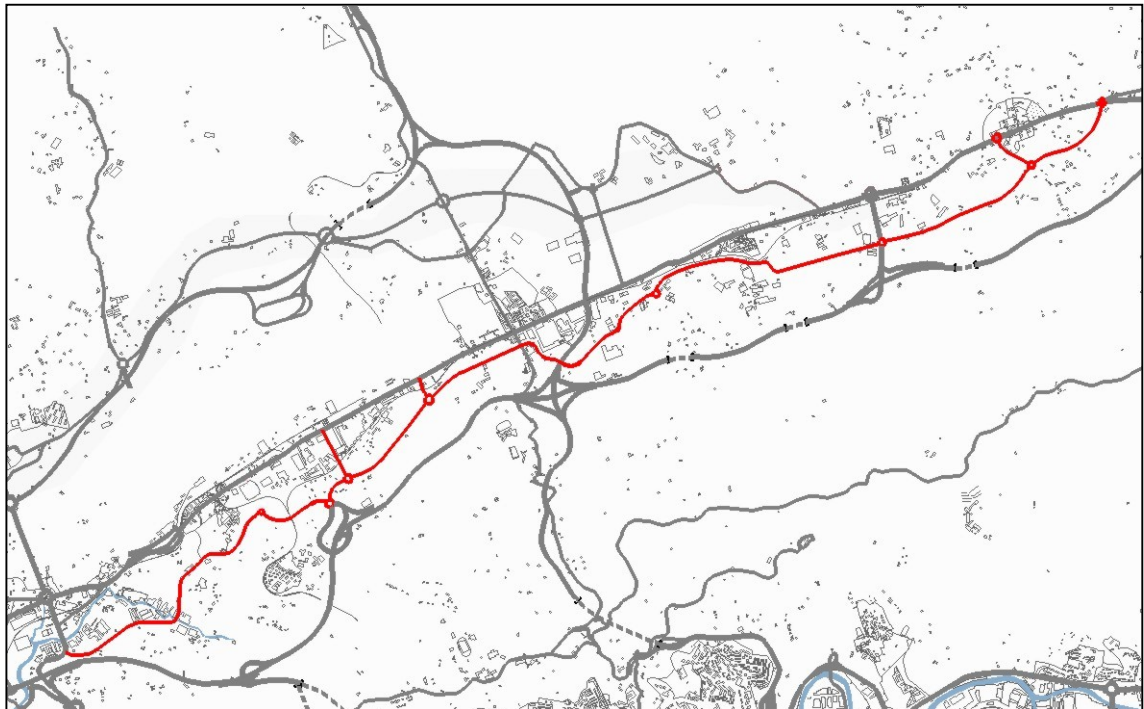
Los criterios básicos para el trazado de esta nueva estructura viaria se enuncian a continuación:

1. Se asume el trazado de este vial interior «entre polígonos» desde el ramal de unión de la BI-737 con el acceso al corredor del Txorierri en Asua hasta el barrio de San Mamés en las cercanías del cementerio de Derio.
2. Se estima la necesidad de continuarlo, desde la rotonda prevista en San Mamés, en túnel por debajo del corredor de Munguía hacia el municipio de Zamudio.
3. A partir de este punto prosigue creando una especie de mediatriz física entre el corredor del Txorierri y la N-637, definida en la documentación gráfica del documento del PTP hasta el barrio de Aretxalde-Garaioltza en Lezama.
4. Se crea una secuencia de transversales que unen, a una distancia adecuada entre ellas, el corredor con la carretera nacional. Estas transversales se entenderán como pasillos verdes que puedan oxigenar el espacio entre los polígonos.

El trazado de estas transversales se realizará adecuándose a la definición aproximada definida en la documentación gráfica, y aprovechando en la medida de lo posible trazados preexistentes.

1.7.4 Determinaciones vinculantes

- El esquema del vial incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.1, tiene carácter vinculante.
- Mantener la continuidad entre los municipios colindantes a través del sistema de Compatibilización de Planeamientos establecido, Global o, en su caso, Puntual, sin perjuicio de que el trazado del vial sea ajustable a la ordenación de los ámbitos que atraviesa.



1.8 EJES TRANSVERSALES DEL TXORIERRI (AE.8)

1.8.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Aunque se plantea una clara estructuración viaria a lo largo del Txorierri formada, además del Corredor, por el eje urbano BI-737 y, cara a su descarga de movimientos internos, otros dos viales capilares continuos por el norte y sur del valle, el final de todos ellos, tanto en la zona de Loiu-Erandio, como en el área cercana a Larrabetzu no tienen una solución actual clara.



Por el oeste, en Asua, la BI-2704 entre el municipio de Loiu y la actual rotonda de Asua no dispone de suficiente anchura ni de las conexiones adecuadas con los viales que a ella se incorporan.

En el futuro, este tramo, entre la Vía Norte y la actual rotonda de Asua, soportará las relaciones Txorierri-Asua-Erandio-Aeropuerto-Uribekosta.

En la zona este, no existe una estructura urbana clara, adoleciendo de una necesidad de organización infraestructural que pueda adaptarse a los distintos escenarios de desarrollo que se puedan plantear en el futuro.

Además, la existencia del mencionado viario paralelo precisa de unas transversales secuenciadas en el espacio que estructuren en malla la comunicación entre ellas a modo de intercambiadores lineales.

1.8.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Con respecto al eje de Asua, en la BI-2704 entre la rotonda de la Cadena y el cruce de Loiu, se pretende constituir dicho eje como un boulevard de forma lineal, que permita distribuir los flujos de recorridos antes mencionados, y que adopte una cierta

capacidad simbólica, dotándole de terciario de calidad en sus bordes, con edificios representativos.

De manera similar, se propone en el lado opuesto del valle del Txorierri un eje que unirá el enlace del corredor del Txorierri, la BI-737, y el Vial Interior de los Polígonos a la altura de Torrelarragoiti.

Entre ellos aparecen una serie de conexiones transversales de distinta condición: una vía rápida (la BI-631 Bilbao-Bermeo) y el resto de transversales, de menor entidad, que, unidos de manera correcta con los distintos viales, solucionarán el tramado infraestructural de la zona del Txorierri:

- Larraondo. Entre el enlace del Corredor del Txorierri y la BI-737.
- Derio. Sobre la carretera BI-3715.
- Zamudio. Entre el Vial Norte y el Vial Interior de los Polígonos del Txorierri.

1.8.3 Objetivos y criterios para la ordenación

La organización de esta Acción Estructurante se hará atendiendo a los siguientes criterios de ordenación:

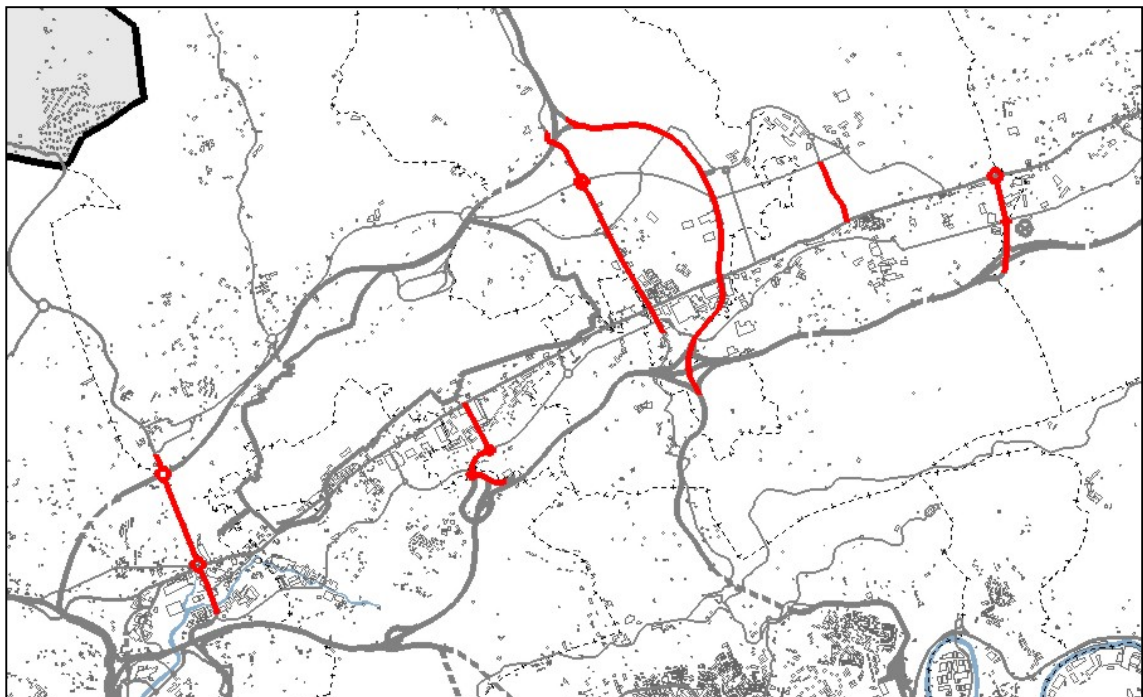
1. Se crea una rotonda en la unión entre el ramal que viene de la BI-737 y el vial de acceso al corredor del Txorierri.
2. Se resuelve mediante otra rotonda el nudo entre el vial de comunicación de La Avanzada con el aeropuerto y la BI-2704.
3. Se reformará todo el vial entre estas dos rotondas mentadas dándole más anchura y presencia.
4. En concreto, el tramo entre la actual rotonda de Asua y la unión entre la BI-2704 y el acceso al aeropuerto se crea un vial tipo boulevard con carriles reservados para su utilización de forma específica por el

transporte público, de acuerdo a la sección tipo semejante a la de la Acción Estructurante 6.

5. Los bordes de este vial se ordenarán con edificios de carácter terciario, por lo menos en primera línea, que enfatizen el carácter lineal e iconográfico del eje.
6. Las transversales de ligazón, se articulan tal y como se indica en planos, creándose una transversal rápida y otras lentas de mayor calidad ambiental:
 - Los viales rápidos son, el corredor de Munguía y los tramos caracterizados por formar parte de los elementos de conexión al Corredor del Txorierri.
 - El resto de las transversales, se resuelven con tipologías viarias convencionales, para su uso a velocidades moderadas, o utilizan carreteras existentes remozadas se muestra en la documentación gráfica.

1.8.4 **Determinaciones vinculantes**

- El esquema de los ejes transversales incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.1, tiene carácter vinculante.
- Mantener la continuidad entre los municipios colindantes a través del sistema de Compatibilización de Planeamientos establecido, Global o, en su caso, Puntual, sin perjuicio de que el trazado del vial sea ajustable a la ordenación de los ámbitos que atraviesa.



1.9 CONTINUACIÓN DEL CORREDOR DEL TXORIERRI (AE.9)

1.9.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta actuación contribuye a la mejora de la movilidad de la Margen Derecha, facilitando la conexión con la autopista A-8 y la accesibilidad del valle de Asua (y sus instalaciones, como el Parque Tecnológico de Zamudio) hacia Bilbao, a través de las



diferentes penetraciones radiales previstas en Artxanda y Enekuri. La continuación del corredor conecta con la primera fase en el enlace de Derio, discurriendo a lo largo del valle de forma paralela a la actual N-637 hasta su conexión con la A-8 en el nudo de Erletxes.

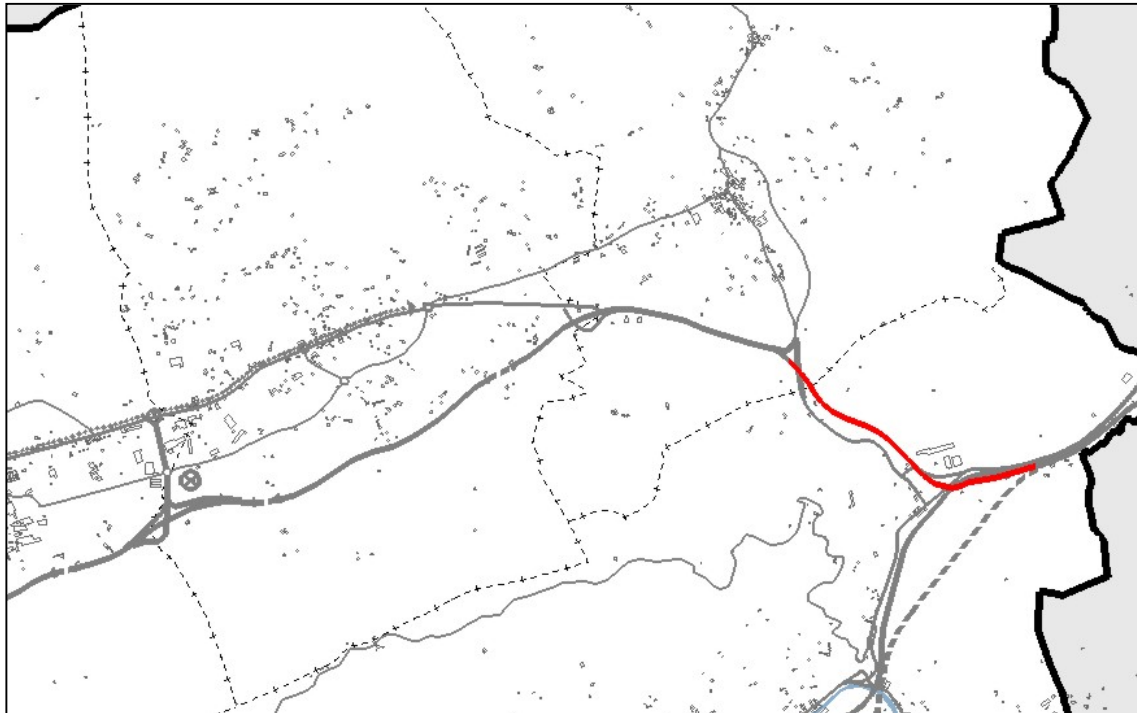
1.9.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

La actuación contribuye a satisfacer, entre otros, los siguientes objetivos:

1. Establecer una solución alternativa que permita regular los accesos a Bilbao por el Norte.
2. Crear una alternativa a la actual solución Sur, que permita descargarla de los altos tráfico de paso que soporta en la actualidad en dirección Este Oeste.
3. Solucionar los problemas de congestión viaria, en caso de accidente u otro problema, desviando el tráfico por esta vía.

1.9.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Ejecutada casi en su totalidad, para completar su cometido como cierre del «round» en torno al centro metropolitano, resulta necesaria la realización de los enlaces en sentido Bilbao del nudo de Erletxes, los cuales serán, conforme a lo previsto en el PTS de carreteras, ejecutados en breve.



1.10 SUBFLUVIAL DE LAMIAKO (AE.10)

1.10.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

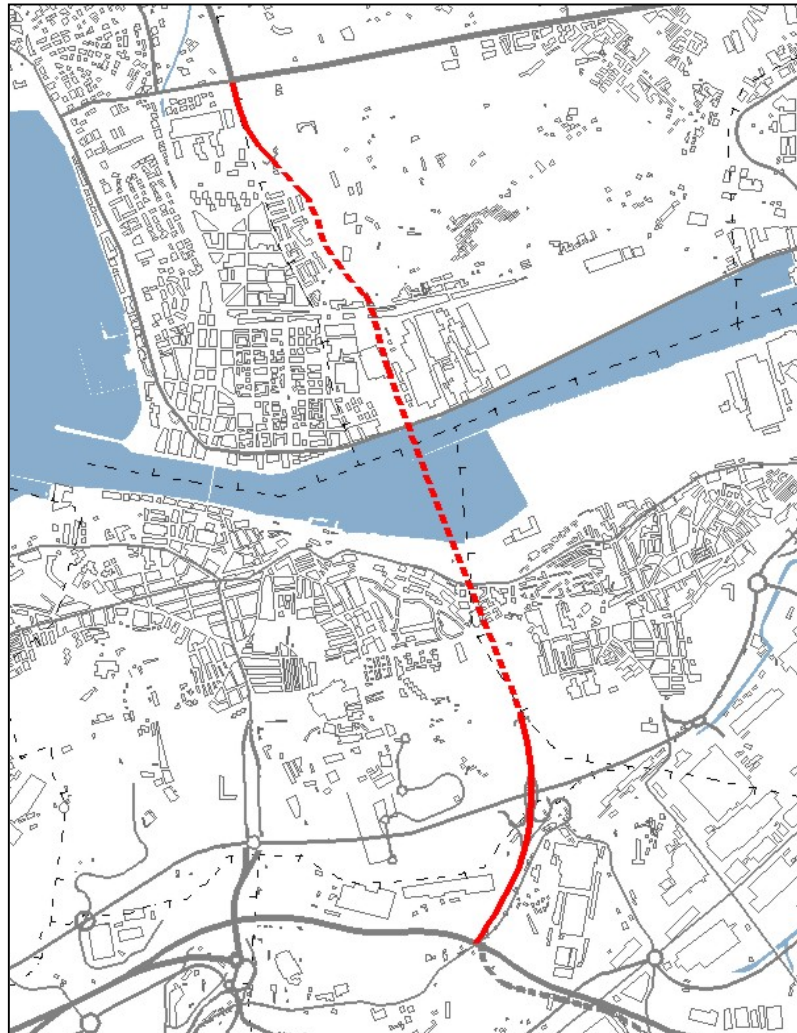
En la actualidad la carencia de conexiones transversales entre ambos márgenes de la Ría se refleja en la existencia de un único eje básico de comunicación, por el puente de Rontegui, en el que se concentran altas intensidades de tráfico que recogen los flujos mayoritarios de interrelación entre ambas márgenes.



La necesidad de una nueva comunicación transversal que salve la barrera física de la Ría se contempla en una propuesta de actuación que una el corredor de Uribe-Kosta, en Artaza, con la autopista A-8 por Sestao, con el eje del Ballonti y con la Variante Sur Metropolitana.

Esta actuación, dadas las características de la red viaria existente, se considera que supone una inmejorable oportunidad para incidir en una buena parte de los actuales problemas de congestión viaria en la Margen Derecha. De este modo, además, se da un mayor sentido a las mejoras previstas en la otra margen, dado que este elemento posibilita su fácil conexión con los distintos ejes del corredor de la Margen Izquierda definido en la Acción Estructurante 4 y con las vías de alta capacidad que deben recoger los flujos de entrada y salida.

El trazado que se incorpora en el PTP es coincidente con el previsto en el PTS de carreteras.



1.10.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

1. Complementar el mallado de la Red de Alta Capacidad en el Area Metropolitana
2. Disminución de la carga de tráfico del puente de Rontegi y carretera de La Avanzada.
3. Mejora de las conexiones de ambas márgenes de la ría.

1.10.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Para la definición correcta de la traza del recorrido y secciones del vial podría estudiarse la posibilidad de introducir un carril exclusivo para el transporte público.

1.10.4 Determinaciones vinculantes

- El trazado grafiado tiene carácter vinculante respecto a los correspondientes instrumentos de planeamiento.
- Mantener la continuidad entre los municipios colindantes a través del sistema de Compatibilización Global de Planeamientos, sin perjuicio de que el trazado del subfluvial sea ajustable a la ordenación de los ámbitos que atraviesa.

1.11 ACCESO VIARIO AL PUERTO (AE.11)

1.11.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Se realizará una autovía de acceso a las futuras instalaciones del Puerto, desde la Solución Ugaldebieta con un doble acceso: desde Santurtzi –que ya existe— y desde la salida de Gallarta por Zierbena.



El trazado que se incorpora en el PTP es coincidente con el previsto en el PTS de carreteras.

1.11.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

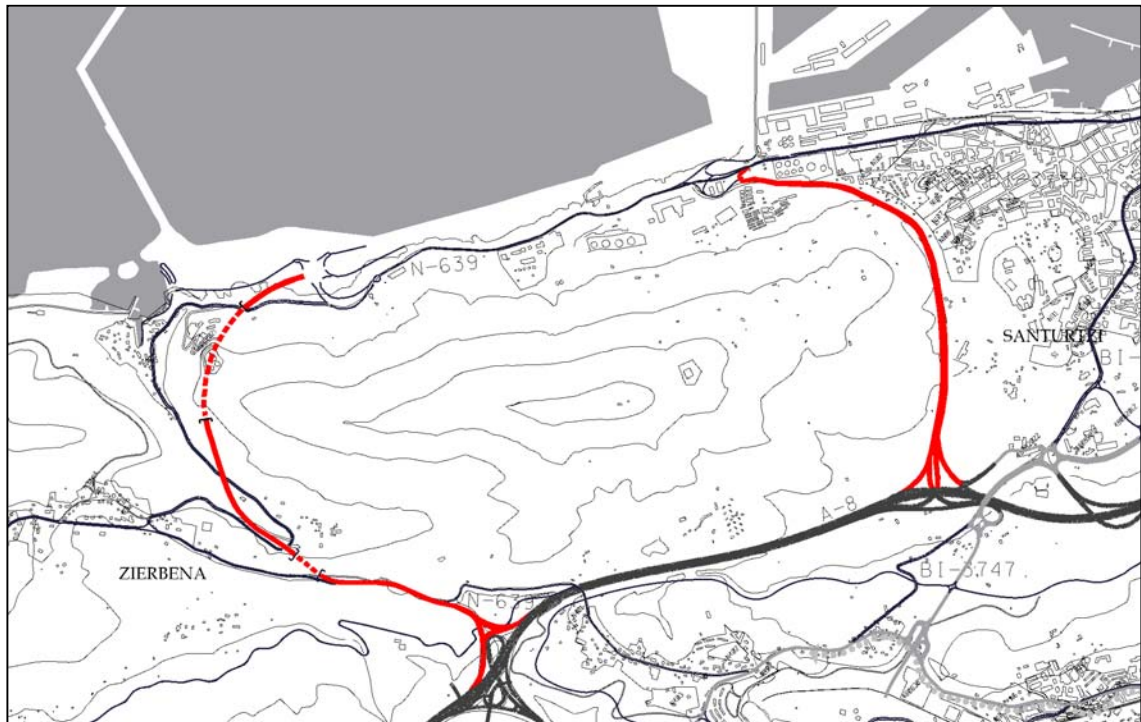
1. Mejora de la accesibilidad al Superpuerto, dotando a la infraestructura de accesos coherentes con su rango.
2. Establecimiento de un bucle de acceso Este Oeste, con conexión tanto a la N-634 como a la A-8 y con el Corredor del Ballonti.

1.11.3 Objetivos y criterios para la ordenación

La actuación tendrá un estándar de autovía.

1.11.4 Determinaciones vinculantes

- El trazado grafiado tiene carácter vinculante respecto a los correspondientes instrumentos de planeamiento.



1.12 VARIANTE SUPERSUR (AE.12)

1.12.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La Actuación se localiza en la zona sur del área metropolitana, afectando a los términos municipales de Trapagaran, Barakaldo, Bilbao y Arrigorriaga en un primer tramo, y desde éste hasta Galdakao pasando por Zaratamo. Infraestructura de primer orden con la cual se busca eliminar tráfico de la ya saturada Ugaldebieta, absorbiendo los vehículos de paso. y parte de los que tienen origen-destino en el ámbito metropolitano.



1.12.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

1. Liberar de tráfico la Solución Ugaldebieta con un trazado paralelo a la misma con un carácter propio de vial rápido separando los viajes metropolitanos de los de transito o paso.
2. Ser una alternativa para situaciones de congestión viaria, en caso de accidente u otro problema para el desvío del tráfico si así fuera necesario.
3. Conectar en cualquier caso, el origen y final con vías rápidas no saturadas
4. Coordinación con la AE-10 (Subfluvial de Lamiako) para poder incorporar la Margen Derecha a los ámbitos servidos por esta infraestructura.

1.12.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Para la definición de la traza del recorrido y secciones del vial, se estará a las siguientes disposiciones:

- La Actuación tendrá estándar de autopista.

- El trazado deberá estudiar con gran cuidado el impacto sobre el territorio al discurrir sobre un entorno sensible y de dificultad topográfica, para lo que se recomienda la conveniencia de plantear soluciones en túnel.
- El trazado de la Variante Sur Metropolitana recogido en la documentación gráfica de este PTP tiene carácter orientativo estando sujeta a modificaciones derivadas de la planificación sectorial.

1.13 ACCESO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS AL PUERTO EXTERIOR (AE.13)

1.13.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial.

Esta acción está situada en la Margen Izquierda, correspondiéndose de forma básica con la genéricamente denominada Variante Sur de Mercancías, se atiene al esquema de trazado representado en esta ficha y en el plano de ordenación O.2.2.



Actualmente el tránsito ferroviario de mercancías con origen/destino el Puerto Exterior se realiza en ancho ibérico a través de una línea que discurre por la margen de la Ría, conformando una barrera urbanística de primer orden para todos los municipios ribereños. Se da la circunstancia añadida de la convivencia de los tráficos de mercancías con los de viajeros, con las inconveniencias que de ello se desprenden en el funcionamiento de ambos.

El PTP recoge la Variante Sur de Mercancías según su trazado contemplado en la Modificación para el Bilbao Metropolitano del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la C.A.P.V.

1.13.2 Objetivos y criterios estructurantes de la actuación

El objetivo básico de esta Acción es la eliminación de la barrera urbanística actualmente generada por el trazado ferroviario de mercancías existente a lo largo de la Margen Izquierda, así como desligar el tráfico ferroviario de mercancías del de viajeros.

En la presente Acción Estructurante se plantea un conjunto de trazados ferroviarios que, con su extremo oeste bajo el Monte Serantes, resuelven la conexión del Puerto Exterior y la ACB con las redes ferroviarias de largo recorrido, complementándose en con la propuesta de un punto de intermodalidad entre los tres anchos de vía. De esta

forma, al posibilitar la incorporación al sistema de la línea proveniente del puerto de Bermeo, se propicia la conexión de los dos puertos mercantes del Territorio Histórico con el exterior.

1.13.3 Objetivos y criterios para la ordenación

La Variante Sur de Mercancías nace en el entorno de Basauri a partir de las redes ferroviarias existentes en anchos ibérico y métrico que, tras atravesar en túneles separados bajo Malmasín, adoptan un trazado conjunto para el resto del recorrido, soterrado en buena parte del mismo, hasta retomar la traza del túnel del Serantes, junto al Abra Industrial, que posibilita su conexión con el Puerto Exterior. La conexión con la ACB se resuelve mediante un ramal cuyo trazado aprovecha la trinchera por la que discurre actualmente la línea de Renfe Bilbao-Muskiz.

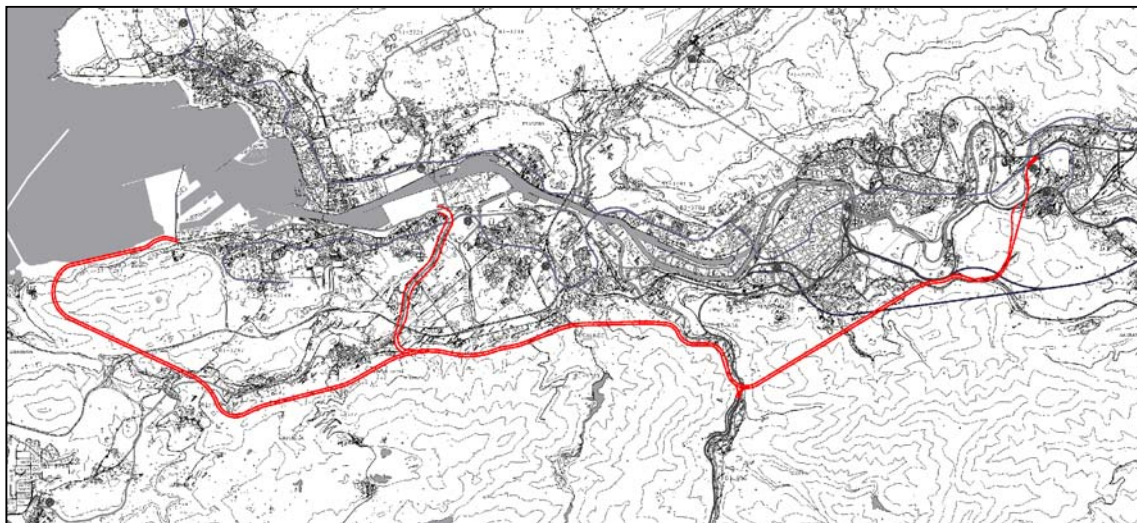
La propuesta se completa con un ramal corto de conexión en Basauri, que permita la conexión de la red de ancho internacional a la Variante Sur Ferroviaria, cara a dotar de accesibilidad de este tipo de transporte al Puerto Exterior.

1.13.4 Determinaciones vinculantes

- El trazado grafiado en el plano de ordenación O.2.2, tendrá carácter vinculante respecto a los correspondientes instrumentos de planeamiento.
- Incorporar la posibilidad de acceso al Puerto Autónomo y la ACB en todos los anchos ferroviarios operativos.
- Estudiar la posibilidad de implantación de un punto de intermodalidad entre los distintos anchos de vía y, en su caso, evitar las acciones que comprometiesen su implantación en función de las conclusiones del análisis realizado.
- Solucionada la conexión del tráfico de mercancías por el interior, supresión de la barrera urbanística existente en la Margen Izquierda mediante la tranviarización o soterramiento de las líneas existentes,

Bilbao-Santurtzi y Bilbao-Muskiz, reconvertidas ya en transporte exclusivo de pasajeros.

- Nueva terminal de mercancías en ancho métrico en Ariz para los anchos ibérico y métrico.
- En relación con el acceso en ancho métrico a la ACB que se hace en primera fase, prolongando la vía actual de FEVE en Lutzana a través de sus vías en desuso y en un determinado momento estucharse con la vía actual de RENFE en Barakaldo para volver a separarse en el río Galindo hasta buscar la ACB, el Proyecto de Armonización se encargará de estudiar y coordinar la ordenación de ese ámbito y de concretar las determinaciones al respecto.



1.14 TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS EN EL ÁMBITO METROPOLITANO (AE.14)

1.14.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La Actuación se localiza prácticamente en toda el área metropolitana, intentando articular ésta mediante un sistema de transporte ferroviario de pasajeros a nivel metropolitano.

Éste quedaría conformado por la red de Metro, recogida en la A.E.16, y las siguientes líneas ferroviarias representadas en esta ficha y en el plano de ordenación O.2.2:



- a. Línea Abando-Santurtzi/Muskiz (Ancho ibérico).
- b. Línea Abando-Orduña (Ancho ibérico).
- c. Línea Deusto-Lezama (Ancho métrico).
- d. Línea Bilbao-Bermeo/Durango (Ancho métrico).
- e. Línea Bilbao-Balmaseda (Ancho métrico).
- f. Línea Basurto-Atxuri (Tranvía).
- g. Nueva línea Vía Paseo Metropolitano (Tranvía).
- h. Nueva línea conexión Ría-Ortuella (Tranvía).
- i. Nueva línea conexión Ría-Sondika (Tranvía).
- j. Nueva línea Urbinaga-Leioa-UPV (Tranvía).
- k. Conexión ferroviaria al aeropuerto.

I. Líneas internas en Bilbao (Tranvía).

La necesidad de la implantación de una malla de tren ligero ambientalmente amable y que pueda recorrer los núcleos urbanos por su interior es patente. Ya desde el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria, se establecen a corto, medio y largo plazo una serie de actuaciones con este fin.

La implantación de un sistema de transporte ferroviario de pasajeros a nivel metropolitano exige que exista para su correcta ordenación y funcionamiento, una intermodalidad dinámica entre las redes que lo integran otros modos de comunicación como, bicicleta, autobuses, tren de largo recorrido y automóvil.

Se plantearía asimismo, como complemento a esta infraestructura, la implantación de aparcamientos intermodales para turismos y aparcamientos de vehículos pesados

1.14.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Desde este PTP se intenta readecuar y completar esta red metropolitana para dar servicio a todas las nuevas operaciones o reestructuraciones que, desde una perspectiva de Ordenación del Territorio global se han detectado, estableciéndose para ello nuevos recorridos que dotan al conjunto de un nivel de accesibilidad por transporte público muy superior al actual

Se procura, con una filosofía similar a la del PTS de la Red Ferroviaria mutar el tren clásico en tranvía en aquellos lugares en que no sea necesaria la infraestructura pesada ciñéndose, en cualquier caso, esta propuesta de transformación a líneas ferroviarias que discurren por entero dentro del área funcional.

Se ha de considerar, no obstante, que las circunstancias de demanda que justifican la implantación de este tipo de infraestructura están ligadas, en muchas ocasiones, a la ejecución física de los desarrollos urbanos previstos por el plan. Teniendo en cuenta que la estructuración y coordinación de la red de transporte público en el área funcional es, además de un objetivo, un instrumento para la consecución del modelo territorial propuesto, habría que considerar la posibilidad de implantar en los recorridos

propuestos servicios de autobús en tanto la necesidad del tranvía no sea patente. La ejecución de las reservas de suelo correspondientes desde un primer momento posibilitaría la implantación de carriles «sólo bus» que redunden en un mejor y más fiable servicio por carretera hasta la implantación del tranvía.

El tranvía, al poder hacer giros mucho más cerrados y necesitar una instalación mucho menos compleja, permite la inclusión de esta infraestructura dentro de los cascos urbanos, en lugares a donde el tren clásico no puede llegar. A su vez, su implantación sobre la ciudad es perfectamente compatible en contraposición con la barrera física en la que se constituye el servicio clásico de ferrocarril. En determinadas zonas la eliminación de los obstáculos físicos generados por las líneas de ferrocarril es un factor clave en el desarrollo del modelo territorial planteado por el PTP.

La propuesta para el transporte ferroviario de viajeros en el marco metropolitano se basa en la implantación del tranvía como red de complementaria a la del Metro e impulsada por su potencial de adecuación a los ámbitos urbanos por los que discurre, entendiendo su extensión al mayor número de ámbitos metropolitanos posible, incluso favoreciendo la reconversión de actuales líneas ferroviarias de cercanías, como elemento aglutinador de las mismas, siendo un factor determinante cara a la minimización de la necesidad de intercambios modales.

Se tendrá en cuenta, en todo momento, la necesidad de una intermodalidad adecuada y eficiente entre los distintos modos de transporte,

1.14.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Con respecto a la sistematización de las líneas de transporte ferroviario de pasajeros se proponen las siguientes medidas:

A. Línea Abando-Santurtzi/Muskiz (Ancho ibérico).

Una vez realizado el desvío del tráfico de mercancías con la ejecución de la Variante Sur de Mercancías, en el tramo San Mamés-Santurtzi deberá procederse a la eliminación la barrera urbanística que genera la línea

ferroviaria existente, la cual condiciona de forma determinante el modelo territorial establecido desde el PTP. En la medida en que el soterramiento de la totalidad de la línea soluciona esta cuestión, no debe descartarse esta opción, por lo que cara a la referida actuación puede plantearse bien la tranviarización, con los ajustes de trazado que se considerasen precisos, bien el soterramiento del actual trazado en el referido tramo. En cualquier caso, en el Parque de Ocio de Galindo debe adecuarse el trazado, ciñéndose al cambio brusco de nivel existente en el terreno y dejando expedita la zona llana.

Ramal a Muskiz. Se propone, a nivel orientativo, la tranviarización del mismo con los ajustes de trazado que se considerasen precisos.

La tranviarización de ambos tramos actuaría como aglutinante del resto de los nuevos trazados, cara a su funcionamiento compatible con los ámbitos urbanos por los que discurren y como una red continua extendida al mayor número de ámbitos metropolitanos posible.

B. Línea Abando-Orduña (Ancho ibérico).

Nueva estación en el barrio de Miribilla, de Bilbao.

C. Línea Deusto-Lezama (Ancho métrico).

Nuevo túnel en la red ferroviaria de ancho métrico previsto bajo Artxanda, entre Bilbao y Sondika, con paso por La Ola, el cual deberá evitar la generación de nuevas barreras urbanísticas. Se considera admisible en este sentido, además de la ejecución de un trazado totalmente soterrado, su ejecución como tranvía y la consiguiente reconversión del conjunto de la actual línea, incluyendo su prolongación hasta Larrabetzu.

En base a lo anterior, la concreción del trazado definitivo de esta línea ferroviaria debe compatibilizarse con los Nuevos Desarrollos residenciales de Berreteaga, en Sondika.

Por otro lado, la posible eliminación del actual trazado entre Bilbao y Sondika posibilitaría los nuevos desarrollos residenciales del área de La Cruz, en Sondika y Loiu.

Se considera que una hipotética tranviarización de la línea Deusto-Lezama posibilitaría su continuidad desde la estación del Casco Viejo con la trama interna de Bilbao en la zona del Arenal.

No obstante, la administración sectorial correspondiente analizará la incidencia que la posible tranviarización pudiera tener en las actuales previsiones sobre la línea existente y la fecha en que resulte razonable esta transformación.

D. Línea Bilbao-Bermeo/Durango (Ancho métrico).

Nuevo acceso a Bilbao mediante el desvío respecto al trazado actual en Etxebarri que, discurriendo soterrado bajo los barrios de Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbaranbarri y Uribarri, alcanza la estación de Euskotren del Casco Viejo.

E. Línea Bilbao-Balmaseda (Ancho métrico).

Modificación del trazado de acceso a Bilbao mediante un trazado soterrado bajo el monte Kobetas, evitando el paso por Zorroza, y el soterramiento de la línea en el ámbito urbano.

F. Línea Basurto-Atxuri (Tranvía).

Ampliación de la red de tranvía desde Atxuri, sobre la plataforma del ferrocarril de ancho métrico, hasta el término municipal de Etxebarri. Esta acción queda condicionada, no obstante, al desvío de la actual línea con la realización del nuevo acceso a la estación del Casco Viejo, por lo que tiene carácter orientativo.

G. Nueva línea Vía Paseo Metropolitano (Tranvía).

Implementación del transporte público por los ámbitos por los que discurre esta vía, desde el ensanche de Bilbao hasta la prolongación de la Gran Vía de Sestao, tal y como se especifica en la A.E.1, mediante un trazado independiente del ferrocarril existente en la Margen Izquierda posibilitando el acceso a los suelos situados entre éste y la Ría.

Esta línea, además, resulta ser el elemento central del nuevo mallado tranviario metropolitano.

H. Nueva línea conexión Ría-Ortuella (Tranvía).

Conexión de los centros urbanos de Ortuella y Trapaga, con Beurko y, mediante un trazado en ronda que envuelve Barakaldo, con la Vía Paseo Metropolitana en Urban-Galindo y Lutzana-Barakaldo. El esquema podría completarse, en caso de considerarse conveniente, con una conexión con Sestao en Urbinaga, mediante un cruce sobre el Galindo desde el trazado de ronda de Barakaldo. La línea posee intermodalidad con el Metro en Ansio y, en su caso, Urbinaga.

I. Nueva línea conexión Ría-Sondika (Tranvía).

Incorporación del trazado de ancho métrico entre Lutzana-Erandio y Sondika a la red tranviaria. El cruce sobre la Ría para su unión a la Vía Paseo Metropolitana se plantea en base a dos alternativas: una primera mediante su confluencia con la línea Urbinaga-UPV en Alzaga, la otra mediante el cruce en Lutzana. En ambos casos se podría considerar el compartir la infraestructura sobre la Ría con la red viaria. Debería, en cualquier caso, quedar asegurada la intermodalidad con el Metro en la Margen Derecha (estación de Lutzana-Erandio).

J. Nueva línea Urbinaga-Leioa-UPV (Tranvía).

En la propuesta del trazado se distinguen dos tramos: Urbinaga-Leioa y Leioa-UPV.

Entre Urbinaga y el barrio de Udondo, en Leioa, conlleva el cruce sobre la Ría, el cual se plantea en base a dos alternativas: una primera con recorrido por Sestao, a través de los nuevos desarrollos previstos en dicho municipio hasta la Punta de San Nicolás, paso sobre la Ría y, prosiguiendo por la ribera de Alzaga y Astrabudua, alcanzar el barrio de Udondo; la otra, mediante el cruce desde Sestao por puente tranviario a cota alta sobre terrenos de la ACB entrando en Leioa siguiendo el valle del Udondo. En el primero de los casos se podría considerar el compartir la infraestructura sobre la Ría con la red viaria. Debería, en cualquier caso, quedar asegurada la intermodalidad con el Metro en la Margen Derecha (estaciones de Astrabudua o Leioa).

Entre el núcleo de Leioa y la UPV el trazado se adapta a la vialidad ya existente.

K. Conexión ferroviaria al aeropuerto.

Estudio para el establecimiento de servicio ferroviario desde Bilbao a la terminal aeroportuaria de Loiu, considerado en la Modificación del PTS de la Red Ferroviaria de la CAPV para el área funcional del Bilbao Metropolitano con un trazado de carácter orientativo. La nueva conexión podría establecerse sobre trazados «ex novo» o apoyado en tramos de redes existentes o futuras, evitando la realización de trasbordos y posibilitar el establecimiento de servicios directos desde el centro. Para su utilización desde el resto del ámbito metropolitano deberían considerarse determinados puntos de intermodalidad entre la línea a establecer y el resto de las redes de transporte público, siendo este aspecto uno de los factores determinantes de la solución a adoptar. El recorrido bien podría apoyarse en los nuevos desarrollos planteados en la zona

norte de Derio y el Parque Tecnológico o en el núcleo de Loiu. La concreción del trazado exige la elaboración del correspondiente plan especial.

L. Líneas internas en Bilbao

Como ya se ha señalado, la tranviarización de la línea Deusto-Lezama posibilitaría su continuidad desde la estación del Casco Viejo con la trama interna de Bilbao en la zona del Arenal.

Una lectura conjunta de los apartados «I» y «J», en lo que a las alternativas de cruce sobre la Ría respecta, muestra una interrelación entre ambas propuestas. De ésta cabe deducir, a nivel estratégico, tres grandes alternativas en la concepción de las conexiones tranviarias a través de la Ría:

- Conexión independiente de las líneas Ría-Sondika y Urbinaga-Leioa a través de sendos puentes en Lutzana, susceptible de estar compartido con el previsto en la Red Viaria, y Lamiako, éste de carácter exclusivamente tranviario.
- Conexión independiente de las líneas Ría-Sondika y Urbinaga-Leioa a través de sendos puentes en Lutzana y Punta de San Nicolás, susceptibles de estar compartidos con los previstos en la Red Viaria.
- Conexión única de las líneas Ría-Sondika y Urbinaga-Leioa a través de un puente entre la Punta de San Nicolás y Alzaga, susceptible de estar compartido con el previsto en la Red Viaria.

Se contempla, además, la posibilidad de una futura línea tranviaria por la zona norte del Txorierri, desde la estación de Asua hasta el núcleo urbano de Zamudio, cuya implantación se justifica y vincula a la realización de las actuaciones recogidas en las Operaciones Estratégicas OE-13 y OE-15.

1.14.4 Determinaciones vinculantes

A. Línea Abando-Santurtzi (Ancho ibérico).

- Una vez realizado el desvío del tráfico de mercancías con la ejecución de la Variante Sur Ferroviaria, eliminación de la barrera urbanística generada por la línea ferroviaria mediante la tranviarización, con los ajustes de trazado que resultasen precisos, o el soterramiento del actual trazado, entre San Mamés y Santurtzi.
- Los ámbitos afectados por esta Acción Estructurante, en los que deberá acometerse la ordenación de la misma de forma integrada, son los siguientes:
 - O.E.1 Olabeaga-Basurto.
 - O.E.3 Zorroza-Burtzeña.
 - O.E.4 Ansio-Lutxana-Asua.
 - O.E.5 Galindo.
 - O.E.7 Pastilla de Altos Hornos.

B. Línea Abando-Orduña (Ancho ibérico).

- La implantación de una nueva estación en el barrio de Miribilla, de Bilbao, incorporada en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, tiene carácter vinculante.

C. Línea Deusto-Lezama (Ancho métrico).

- El esquema del nuevo túnel bajo el monte Artxanda, incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, y el mantenimiento del servicio

ferroviario en la estación de La Ola evitando la creación de nuevas barreras urbanísticas, tiene carácter vinculante.

- La concreción de su trazado deberá realizarse previa redacción del correspondiente plan especial.
- El trazado definitivo definido en el Plan Especial, deberá compatibilizarse con los nuevos desarrollos residenciales de Berreteaga, en Sondika, por lo que resultan los mismos condicionados.
- La posible eliminación del actual trazado entre Bilbao y Sondika posibilitaría los nuevos desarrollos residenciales del área de La Cruz , en Sondika y Loiu, por lo que resultan los mismos condicionados.
- Nueva estación en Zamudio del tren Bidarte-Lezama, con variante soterrada por el sur del núcleo urbano incorporada manteniéndose además el trazado actual.
- En caso de que fuera realizada la tranviarización de la línea, prolongación de la red tranviaria hasta Larrabetzu.

D. Línea Bilbao-Bermeo/Durango (Ancho métrico).

- El trazado del nuevo acceso a Bilbao, definido en el punto 1.14.3-D e incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, tiene carácter vinculante.

E. Línea Bilbao-Balmaseda (Ancho métrico).

- El trazado del nuevo acceso a Bilbao, definido en el punto 1.14.3-E, e incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, tiene carácter vinculante.

- Los ámbitos afectados por esta Acción Estructurante, en los que deberá acometerse la ordenación de la misma de forma integrada, son los siguientes:
 - O.E.1 Olabeaga-Basurto.

F. Línea Basurto-Atxuri (Tranvía).

- El esquema definido en el punto 1.14.3-F e incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, tiene carácter orientativo.

G. Nueva línea Vía Paseo Metropolitano (Tranvía).

- El esquema definido en el punto 1.14.3-G e incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, tiene carácter vinculante.
- La concreción del trazado a partir del esquema propuesto se realizará de forma integrada con la ordenación pormenorizada de los ámbitos específicos que la contienen, enumerados posteriormente, y en coordinación con la de otras redes infraestructurales y los propios desarrollos urbanos existentes o futuros, de acuerdo con los criterios especificados en el apartado 1.14.3-G.
- Los ámbitos afectados por esta Acción Estructurante, en los que deberá acometerse la ordenación de la misma de forma integrada, son los siguientes:
 - O.E.1 Olabeaga-Basurto.
 - O.E.2 Zorrozaurre.
 - O.E.3 Zorroza-Burtzeña.
 - O.E.4 Ansio-Lutxana-Asua.

- O.E.5 Galindo.

H. Nueva línea conexión Ría-Ortuella (Tranvía).

- El esquema definido en el punto 1.14.3-H e incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, tiene carácter vinculante.
- En ámbitos exteriores al Ámbito de Armonización del Entorno de la Ría la concreción del trazado, a partir del esquema propuesto, se realizará sobre la trama viaria existente mediante la elaboración de un plan especial que desarrolle la implantación de los tramos afectados, debiéndose incorporar la intermodalidad con el Metro, al menos, en la estación de Ansio.
- En el Ámbito de Armonización del Entorno de la Ría la concreción del trazado, a partir del esquema propuesto, se realizará sobre de forma integrada con la ordenación pormenorizada de los ámbitos específicos que la contienen, enumerados posteriormente, y en coordinación con la de otras redes infraestructurales y los propios desarrollos urbanos existentes o futuros, de acuerdo con los criterios especificados en el apartado 1.14.3-H.
- Los ámbitos afectados por esta Acción Estructurante, en los que deberá acometerse la ordenación de la misma de forma integrada, son los siguientes:
 - O.E.3 Zorroza-Burtzeña.
 - O.E.4 Ansio-Lutxana-Asua.
 - O.E.5 Galindo.

I. Nueva línea conexión Ría-Sondika (Tranvía).

- En los tramos de nueva implantación, así como en los que toman como referencia el actual trazado de Euskotren, el esquema definido en el punto 1.14.3-I e incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, tiene carácter vinculante, mientras que las alternativas de cruce sobre la Ría se realizan a nivel orientativo.
- La concreción del trazado a partir del esquema propuesto se realizará de forma integrada con la ordenación pormenorizada de los ámbitos específicos que la contienen, enumerados posteriormente, y en coordinación con la de otras redes infraestructurales y los propios desarrollos urbanos existentes o futuros, de acuerdo con los criterios especificados en el apartado 1.14.3-I.
- Los ámbitos afectados por esta Acción Estructurante, en los que deberá acometerse la ordenación de la misma de forma integrada, son los siguientes:
 - O.E.3 Zorroza-Burtzeña.
 - O.E.4 Ansio-Lutxana-Asua.
 - O.E.5 Galindo.
 - O.E.6 Erandio.
- En cualquier caso, en el resto de recorrido no incluido en los ámbitos reseñados la concreción de su trazado deberá realizarse mediante el correspondiente plan especial.

J. Nueva línea Urbinaga-Leioa-UPV (Tranvía).

- Entre Urbinaga y Udondo, el esquema definido en el punto 1.14.3-J e incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, tiene carácter vinculante, mientras que las alternativas de cruce sobre la Ría se realizan a nivel orientativo.
- Entre Udondo y UPV, el trazado, incorporado en la documentación gráfica del Plan Territorial Parcial, tanto en la presente ficha como en el plano O.2.2, sin perjuicio de los ajustes que fuera preciso realizar, y su configuración básica, tienen carácter vinculante.
- En el Ámbito de Armonización del Entorno de la Ría la concreción del trazado, a partir del esquema propuesto, se realizará de forma integrada con la ordenación pormenorizada de los ámbitos específicos que la contienen, enumerados posteriormente, y en coordinación con la de otras redes infraestructurales y los propios desarrollos urbanos existentes o futuros, de acuerdo con los criterios especificados en el apartado 1.14.3-J.
- Áreas para las que las actuaciones a realizar sobre esta línea resultan ser un elemento a compatibilizar:
 - O.E.5 Galindo.
 - O.E.6 Erandio.
 - O.E.7 Pastilla de Altos Hornos.
 - O.E.8 Vega de Lamiako.
- En cualquier caso, en el resto de recorrido no incluido en los ámbitos reseñados la concreción de su trazado deberá realizarse mediante el correspondiente plan especial.

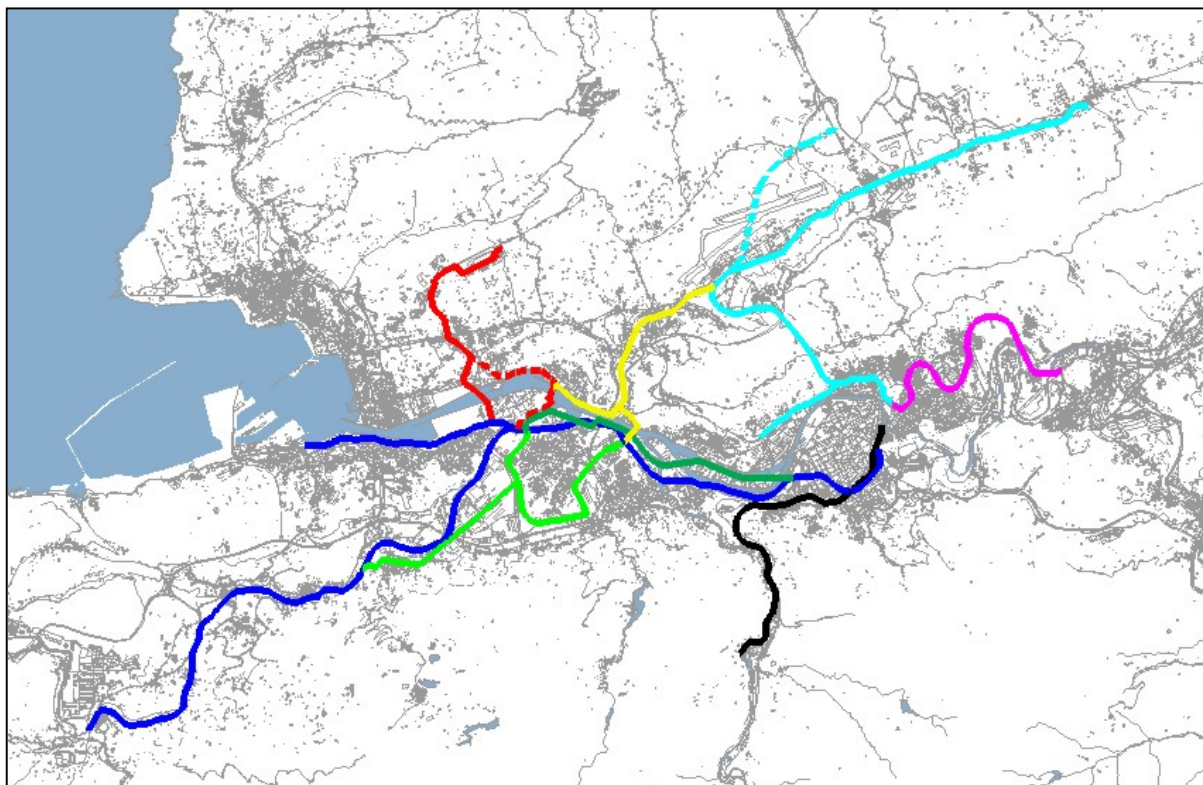
K. Conexión ferroviaria al aeropuerto

- Establecimiento de servicio de transporte público al aeropuerto.
- Las hipótesis de recorridos realizados en el punto 1.14.3-K tienen carácter orientativo.
- La concreción de su trazado deberá realizarse mediante el correspondiente plan especial.

Con carácter general debe observarse el mantenimiento de las condiciones de navegabilidad de la Ría en los pasos a realizar sobre la misma.

Compatibilización

Esta Acción Estructurante, en lo que respecta a sus apartados A, G, H, I y J, forma parte del Ámbito de Armonización del Entorno de la Ría, con el fin de compatibilizar de forma integrada el desarrollo de la misma mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de enmarcarla en un proyecto común que garantice su integración con la ordenación de los ámbitos afectados, de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



- Línea Abando-Santurtzi/Muskiz (Ancho ibérico).
- Línea Deusto-Lezama (Ancho métrico).
- Línea Bilbao-Bermeo/Durango (Ancho métrico).
- Línea Bilbao-Balmaseda (Ancho métrico).
- Nueva línea Vía Paseo Metropolitano (Tranvía).
- Nueva línea conexión Ría-Ortuella (Tranvía).
- Nueva línea conexión Ría-Sondika (Tranvía).
- Nueva línea Urbinaga-Leioa-UPV (Tranvía).
- ⋯ Conexión ferroviaria al aeropuerto.

1.15 CONEXIÓN PEATONAL DE LOS PARQUES DE LAS MINAS DE BILBAO (AE.15)

1.15.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Con menos de cuatro kilómetros de distancia, el Bajo Nervión, con una cierta cefalia logística en Basauri, se encuentra en la actualidad un tanto desligado de Bilbao.

Debido a la dificultad creada por las barreras orográficas de la zona final del bajo Nervión, las zonas de las minas en la Peña, el Morro, Bolueta y Etxebarri se encuentran un tanto degradadas.



Existen, no obstante, una serie de parques junto al Paseo de los Caños recientemente acondicionado desde Ollerías hasta Miraflores, que pueden adoptar un carácter cuasi-metropolitano que puede ayudar a dar unidad a esta actuación.

1.15.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Se pretende, con esta Actuación, continuar la estructura lineal de unión generada por el Eje del Nervión, a través de Bilbao, para proseguirla hacia Basauri y la zona final del Bajo Nervión.

En esta zona, el eje, mucho más blando que el que recorre las áreas de oportunidad del estuario, vincula los parques de esa zona en una actuación medioambientalmente amable.

Se tendrá especial cuidado en resolver la continuidad entre estos espacios de manera que se creen a ambos lados de la ría siempre unos recorridos peatonales y en la medida de lo posible para bicicletas.

1.15.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Para la definición de la ordenación de esta Actuación estructurante, se atenderá a las disposiciones siguientes:

Se potenciará la unión de Bilbao, a partir de los barrios de Bolueta y La Peña, y de Etxebarri y Basauri con el Parque Metropolitano de Montefuerte, mejorando su accesibilidad peatonal y por transporte público a partir de la estación de metro de Bolueta.

A partir del barrio de Mirabilla se inicia la conexión peatonal de los parques de las minas. Desde la zona de la antigua mina de San Luis, en Mirabilla, pasando por los parques de la Peña, de la mina del Morro y Bolueta hasta Montefuerte se recorren ambas márgenes de la Ría, desde el puente de San Antón hasta el de Bolueta.

1.15.4 Determinaciones vinculantes

- Recorrido desde la antigua mina de San Luis hasta Montefuerte; desde el puente de San Antón hasta Bolueta.
- Resolver la continuidad a ambos lados de la ría siempre con recorridos peatonales y en la medida de lo posible para bicicletas.
- Potenciar la unión de Bilbao, a partir de los barrios de Bolueta y La Peña, y de Etxebarri y Basauri con el Parque Metropolitano de Montefuerte, mejorando su accesibilidad peatonal y por transporte público a partir de la estación de metro de Bolueta.



1.16 METRO. MEJORA DE LA RED ACTUAL (AE.16)

1.16.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La acción recoge de forma básica las previsiones sectoriales en la materia y se atiene al esquema de trazado representado en esta ficha y en el plano de ordenación O.2.2. Las intervenciones o propuestas sobre las líneas del Metro se plantean desde dos modos de actuación, por un lado, el desarrollo de la línea 2 y por otro la extensión de la línea 1 a nuevas zonas cubriendo áreas residenciales mal servidas en la actualidad por el transporte público.



El trazado de la línea 2 discurre de forma paralela a la margen izquierda de la ría del Nervión, sirviendo a los municipios a los que atraviesa: Barakaldo, Sestao y, en un futuro, Portugalete y Santurtzi.

Sólamente antes de entrar en Barakaldo y a la altura de la Vega del Galindo pierde su carácter casi rectilíneo para, mediante una curva de gran desarrollo, acercar el trazado hacia el punto de entronque de los trazados de la línea de RENFE de Bilbao-Santurtzi y ramal a Muskiz, facilitando así el transbordo.

Una vez pasado el núcleo urbano de Barakaldo, el trazado se dirige hacia el barrio de Cruces, para posteriormente cruzar la ría hacia San Ignacio.

Existe, además, la previsión de la extensión de esta línea 2 desde Etxebarri hasta Basauri. Como complemento a la red comentada, se propone la prolongación del servicio de la línea 1 hasta el centro urbano de Galdakao.

De esta forma se completa y da cobertura a los dos grandes cascos urbanos que quedaban fuera de la red del ferrocarril metropolitano, reduciendo sustancialmente los

tiempos de acceso de los mismos al centro de Bilbao y las posibilidades que eso tiene con respecto a otros modos de transporte.

1.16.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Como objetivo básico de esta Acción, además de la culminación de la implantación de las líneas 1 y 2 del Metro, está la consolidación de su papel de red básica del transporte colectivo metropolitano sobre el que se apoyan elementos que propician relaciones de intercambio modal.

La red queda incardinada en el marco del Modelo Territorial en base a las siguientes propuestas:

1. Localización de estaciones en los centros de gravedad de los núcleos de población.
2. Atención de forma directa de relaciones que con otras propuestas deben realizarse mediante transbordos entre líneas.
3. Buenas relaciones de intercambio, en Urbinaga y Ansio (con tranvía), San Inazio (entre líneas de Metro), Casco Viejo (con ferrocarril), Leioa (automóvil y tranvía) y Etxebarri (con automóvil), para las relaciones que no sirve de forma directa.

1.16.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Tramo San Ignacio - Urbinaga

1. El emplazamiento de las estaciones, cuya localización está determinada por la organización de la trama urbana, se escogió de manera que, satisfaciendo las condiciones adecuadas con vistas a la viabilidad técnica de su ejecución, se consigan mantener unas profundidades razonables que motiven el empleo de este modo de transporte.

2. Es posible la conexión de forma adecuada con el tranvía en la estación de Urbinaga.
3. El trazado Santa Teresa Urbinaga afecta lo menos posible a los terrenos ocupados por la depuradora del Galindo, dado que este trazado no puede ser subterráneo porque la cota resultante de las estaciones lo haría inviable.

Tramo Urbinaga - Santurtzi

Parcialmente ejecutado en la actualidad, hasta Sestao, incorporará las estaciones de Abatxolo, Portugalete, Peñota, Santurtzi y Kabiezes, no afectando a los ámbitos servidos al estar previsto su recorrido de forma soterrada en la totalidad del mismo.

Tramo Bolueta – Basauri - Galdakao

Se ha previsto el recorrido en viaducto sobre los términos municipales de Etxebarri y Basauri, salvo el túnel «Lezama Legizamon» existente y el túnel propuesto bajo el casco urbano de Basauri, en donde se sitúan las dos estaciones previstas en este municipio (Uribarri y Arizgoiti), separándose de la línea principal que se prolonga por la margen derecha del río Ibaizabal hasta alcanzar el centro urbano de Galdakao con una estación intermedia en Aperribai.

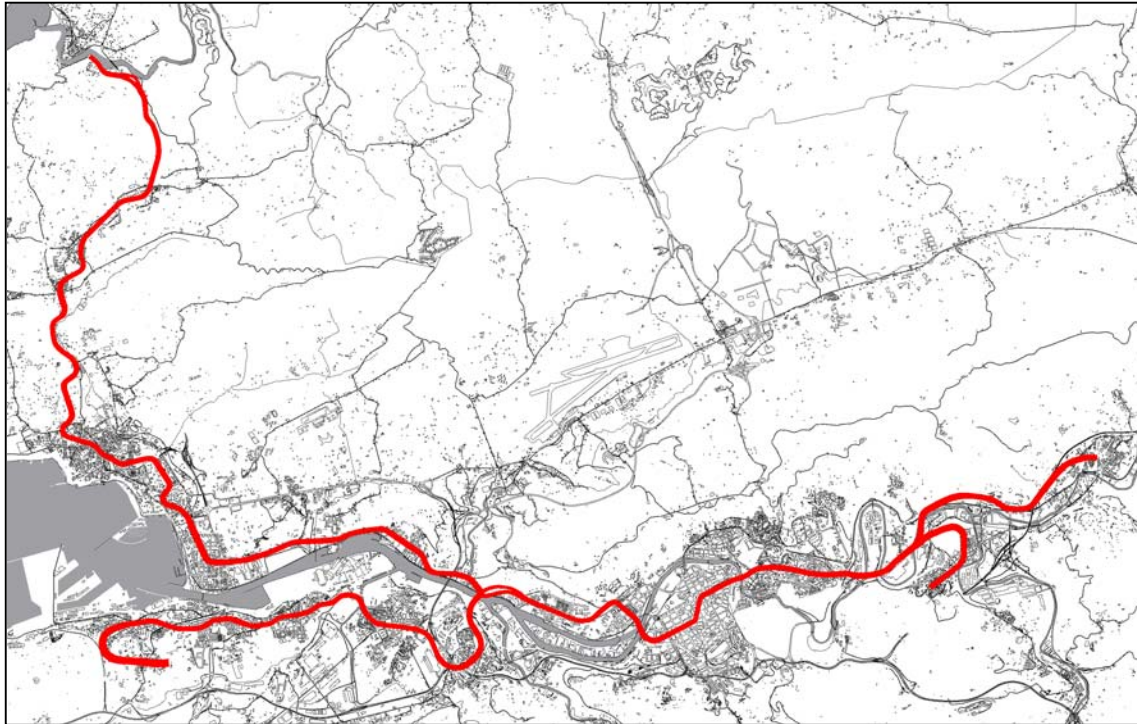
Mejora de la red actual

- Desdoblamiento y mejora de trazado de Línea 1 del Metro en el tramo Urdúliz-Plentzia grafiado en el plano de ordenación O.2.2, que conlleva la ejecución de dos túneles y un viaducto en dos zonas distintas de dicho trayecto.
- Eliminación de pasos a Nivel de Maidagan y Urdúliz mediante el soterramiento de la línea desde la estación de Bidezabal hasta salvar el cruce con la BI-3722, en el primer caso, y en el entorno de la estación, en el segundo.

- Estudio, en función de los desarrollos previstos en este PTP, de la adopción de la Variante de con trazado soterrado y estaciones en Andra Mari e Iberberango, recogido como sugerencia por el PTS de la Red Ferroviaria y grafiado como alternativa en el plano de ordenación O.2.2.

1.16.4 Determinaciones vinculantes

- El esquema y configuración básica del trazado de la red propuesta, grafiados en el plano de ordenación O.2.2, tienen carácter vinculante, a excepción del ramal con final en Galdakao, que tiene carácter orientativo.
- Desdoblamiento y mejora de trazado de Línea 1 del Metro en el tramo Urdúliz-Plentzia.
- Eliminación de pasos a Nivel de Maidagan y Urdúliz, de acuerdo a los criterios señalados en el apartado 1.16.3.
- La implantación de la alternativa de trazado elegida entre las propuestas existentes en el municipio de Getxo, tras el pertinente estudio, deberá realizarse mediante el correspondiente plan especial.



1.17 ACCESOS DEL TAV (AE.17)

1.17.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La acción recoge de las previsiones sectoriales en la materia y se atiene al esquema de trazado representado en esta ficha y en el plano de ordenación O.2.2.. Para el acceso a Bilbao, se proponen dos trazados en función de ubicación de la



estación de Bilbao, con un trazado común para ambas que, partiendo de Zaratamo y en la confluencia de los términos municipales de Basauri, Arrigorriaga y Zaratamo, permitirá los intercambios con trazados existentes, alternándose tramos en superficie, viaducto y túnel.

1.17.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El PTP se remite a la definición realizada desde la planificación sectorial respecto a las dos alternativas de acceso planteadas en función de la localización final de la terminal.

La propuesta queda incardinada en el marco del Modelo Territorial en base a la consideración con carácter vinculante de la previsión de la futura continuidad de la línea hacia Cantabria.

1.17.3 Objetivos y criterios para la ordenación

1. Resolución, de forma directa, del acceso a la estación de Bilbao sin conectarse a la línea actual de RENFE hasta pasado Ollargan.
2. Evitar el paso de las unidades de Alta velocidad por la Estación de Dos Caminos.
3. Evitar interferencia con las operaciones de RENFE de cercanías y mercancías (haz de vías a la salida de Dos Caminos).

4. Evitar afección a la trama urbana de Basauri.
5. Evitar el empleo de radios reducidos, al no compartir plataforma con la línea Bilbao-Miranda en Basauri.

En su conexión con la línea de alta velocidad en Zaratamo, se buscará un cruce adecuado con el río Nervión para rectificar la alineación del corredor, lo que obliga a un túnel bajo el monte Malmasín.

La propuesta obliga a un paso bajo la A-8 y las vías de FEVE, que se resolverá con la mínima afección a estas infraestructuras.

La propuesta se completará con un ramal corto de conexión en Basauri, que permita su conexión a la Variante Sur de Mercancías, cara a dotar de accesibilidad de este tipo de transporte al Puerto Autónomo, y una primera fase de explotación en ancho RENFE.

1.17.4 Determinaciones vinculantes

- Una vez decidida la ubicación de la terminal según lo señalado en la A.E.18, el esquema y configuración básica de la opción escogida, de entre las grafiadas en el plano de ordenación O.2.2, tendrá carácter vinculante respecto a los correspondientes instrumentos de planeamiento.



1.18 LA ESTACIÓN INTERMODAL: ABANDO – SAN MAMÉS (AE.18)

1.18.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

En la actualidad una parte de las terminales de autobuses se encuentran dispersas por las calles de Bilbao, lo que representa una importante afección para el tráfico urbano y dificulta la intermodalidad en el transporte. Buena parte de las compañías operan desde la estación de autobuses «provisional» de Garellano.



En la actual ubicación de las estaciones de Abando (ancho RENFE) y la Naja (ancho métrico), el planteamiento de la estación intermodal obliga a la resolución de las conexiones viarias con la A-8. En el esquema ferroviario ello supondría abocar la estación del TAV a la condición de estación término.

Nos encontramos con que junto a la estación de autobuses de Garellano, además de contar con buena accesibilidad desde la A-8 y la N-634, se contará también con la disponibilidad de enlazar con el metro y el tranvía, lo que implica su conexión con la Margen Derecha e Izquierda desde un mismo punto. Quedaría, en principio, sin posible conexión en este nodo únicamente la red ferroviaria de ancho métrico, si bien su ubicación permite la prolongación futura de la línea de TAV hacia Cantabria.

1.18.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El esquema de trazados del sistema de transporte de viajeros, con las confluencias entre distintas líneas que en él se identifican, hace que tanto Abando como San Mamés vayan a resultar, en cualquier caso, ser nodos de comunicación de primer orden. Asegurada la comunicación entre ambas localizaciones por medio del Metro, la conveniencia de la opción por una u otra bien pudiera radicar en la facilidad para dar continuidad a la línea hacia Cantabria y en el encaje de la propia estación teniendo en

cuenta los condicionantes urbanísticos existentes, entre los cuales se deberían considerar los siguientes:

1. Unificación de las líneas férreas y de autobuses en la Estación Intermodal de forma que se facilite el intercambio de pasajeros entre ambos sistemas.
2. Coordinación en el centro multifuncional de las compañías de autobuses, mejorando la calidad del servicio al usuario.
3. Reducción del efecto en el tráfico provocado por la dispersión de las terminales de autobuses y situándose más próxima a los accesos de la red viaria distribuidora.
4. Potenciación de la actividad en el entorno de la nueva estación. Permitiendo la construcción de nuevos edificios y espacios, en una nueva área de oportunidad para Bilbao.

1.18.3 Objetivos y criterios para la ordenación

La ponderación de las circunstancias que rodean a las dos posibles ubicaciones, a justificar en cualquiera de los casos en base a estudios y valoraciones técnicas más concretas que las disponibles en la actualidad, precisa una escala de ordenación que no se corresponde con la utilizada en el Plan Territorial Parcial.

Siendo patente la escala metropolitana del equipamiento en cuestión y entendiendo la necesidad de un pronunciamiento al respecto en el menor plazo posible, se considera que, en el caso de la alternativa de San Mamés, dicho pronunciamiento debe tener lugar en base a las aportaciones de los diversos actores implicados en la resolución de esta O.E.1 Olabeaga-Basurto, a más tardar y sin que sea impedimento para la elaboración del Planeamiento Pormenorizado del área afectada, en el proceso de redacción del Proyecto de Armonización del Entorno de la Ría que desarrolle este PTP y en cuya delimitación queda comprendida la ordenación urbanística del ámbito Basurto-Olabeaga.

El planeamiento urbanístico buscará la adecuación del conjunto arquitectónico en el entramado urbano.

1.18.4 Determinaciones vinculantes

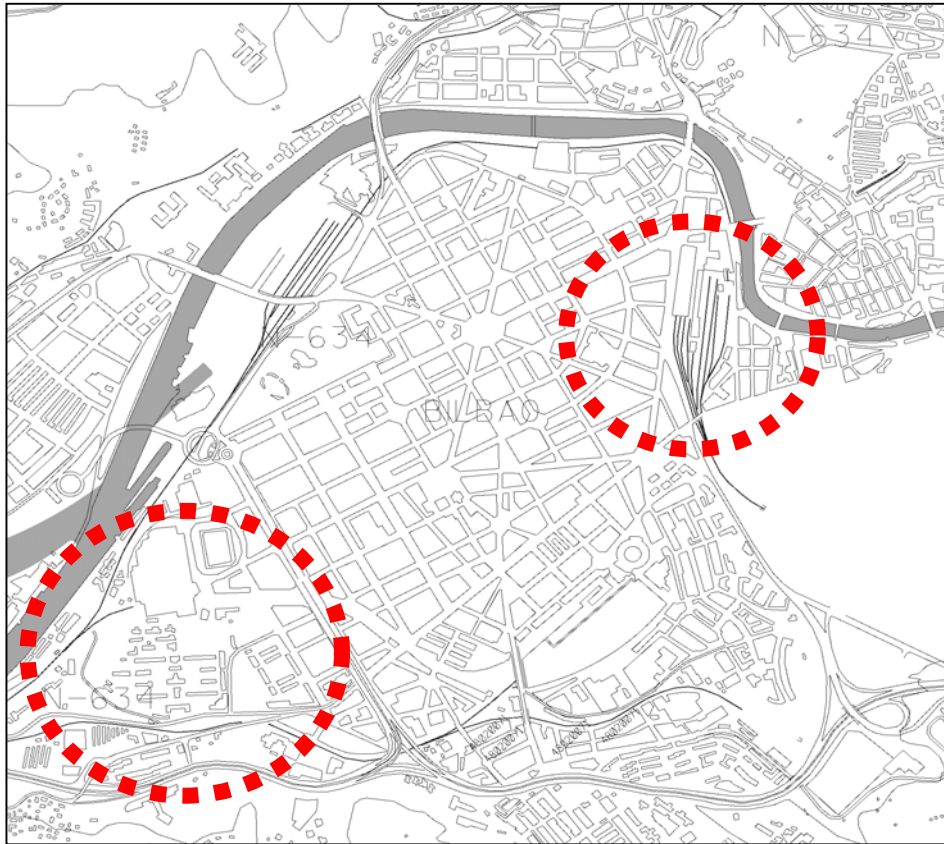
- La ubicación definitiva deberá justificarse en base a los estudios que se realicen sobre ambas opciones, entre los que se deberán incluir los de su viabilidad técnica, teniendo en cuenta las directrices contempladas en esta AE y en la AE.17.
- Dada la importancia que la elección de la opción de San Mamés posee cara a la ordenación de la O.E.1, se hace preciso en el planeamiento de desarrollo correspondiente el análisis de la viabilidad tanto de la alternativa en sí misma como del resto de factores externos que pudieran incidir en su elección, entre ellos la propia viabilidad de la localización de Abando.
- Previsión de la futura continuidad de la línea hacia Cantabria.

Compatibilización

El ámbito afectado por esta Acción Estructurante, en el que deberá acometerse el estudio de la misma, es el siguiente:

- O.E.1 Olabeaga-Basurto

Esta Acción Estructurante forma parte del Ámbito de Armonización del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada el desarrollo de la misma mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de enmarcarla en un proyecto común que garantice su integración con la ordenación del ámbito afectado, de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



1.19 LA RED DE ITINERARIOS NATURALÍSTICOS DE LA MALLA VERDE (AE.19)

1.19.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta actuación estratégica no se vincula a una zona concreta del área metropolitana, sino que se trata de una malla de recorridos «amables», de carácter alternativo y blando que comunican entre sí las diferentes áreas de esparcimiento de la Malla Verde o bien sirven para adentrarse en ellas y recorrerlas



La actual red de caminos, bidegorris y senderos no ha sido organizada de una forma global para el conjunto de la metrópoli. Aunque ya se han realizado esfuerzos en este sentido en algún municipio, se echa de menos una compatibilización de estos planteamientos desde un ámbito mayor. Esta tarea ha sido asumida desde este PTP.

Por otro lado el sistema de áreas de esparcimiento (espacios libres, parques metropolitanos y Áreas Rurales de Interesse Paisajístico) se halla desconexo, presentando serias dificultades de paso de un área a otra.

1.19.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El objetivo de esta Acción Estructurante es, por tanto, conseguir crear una red de itinerarios naturalísticos que vincule aquellas zonas de mayor atractivo paisajístico, medioambiental y cultural del Área Funcional.

En relación al modo de transporte pueden ser de dos tipos:

- a) Itinerarios peatonales: pensados para ser recorridos a pie. Entre ellos podemos encontrar:
 - Calles y zonas peatonales

- Paseos
- Senderos de montaña
- Pistas forestales
- Vías pecuarias

b) Itinerarios ciclables: pensados para ser recorridos en bicicleta. Entre ellos podemos encontrar:

- Paseos
- Bidegorris
- Pistas forestales
- Vías pecuarias
- Circuitos de BTT

Dada la importancia de este medio de transporte con la red alternativa de infraestructuras viales su definición es objeto de una acción estructurante específica (La Red Ciclable AE 23).

Se buscará, como criterio de especial interés, la conectividad con medios de transporte público, tanto líneas de autobús como ferroviarias.

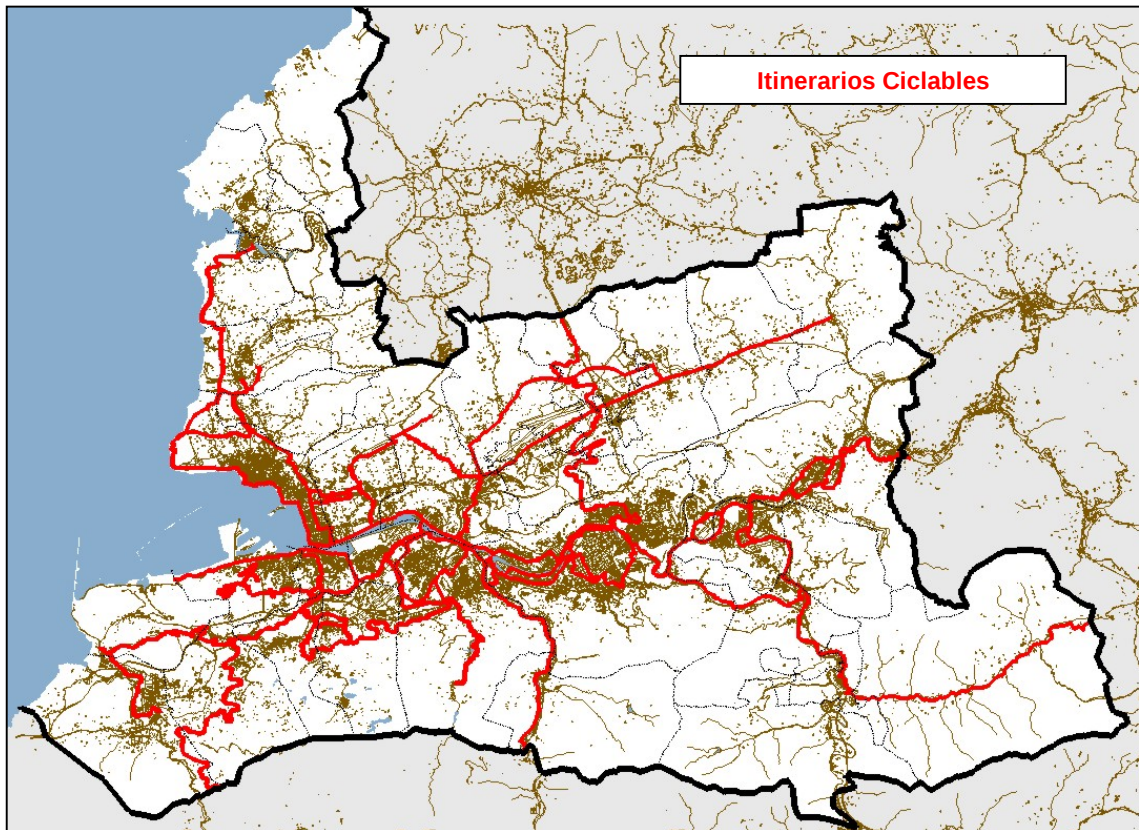
En aquellos puntos donde se superponga con las tramas viaria y ferroviaria nos encontraremos nodos interesantes que habrán de ser tratados de forma específica.

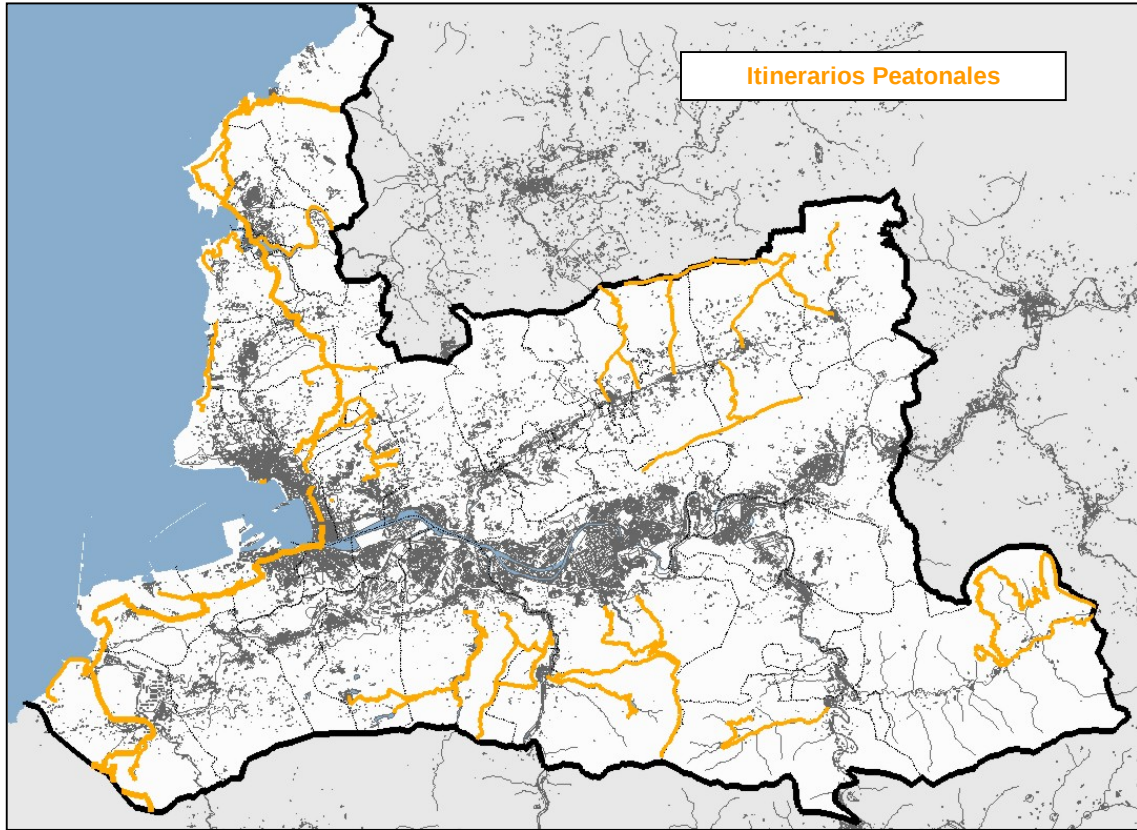
1.19.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Los recorridos peatonales pueden ir en paralelo a los itinerarios ciclables o ser exclusivamente para su recorrido a pie. Deberían ser dotados de balizamiento y señalización informativa, especialmente en su confluencia con los Puntos de Interés o a la entrada de las Áreas de Esparcimiento.

Los itinerarios ciclables también debieran ser dotados de balizamiento y señalización informativa. Van acompañados en paralelo por itinerarios peatonales e incluso pueden compartir el mismo espacio que los itinerarios rodados, en cuyo caso debiera haber una separación física que impida la interferencia con vehículos de tracción motora.

Las pistas forestales y caminos sin asfaltar en ningún caso tendrán la consideración de Itinerarios rodados para vehículos todoterreno, 4x4, quads o motocicletas de cross o trial, por el fuerte impacto que tienen para el medio físico en cuanto al incremento de la erosión y de la contaminación sonora y del aire.





1.20 LOS PARQUES DE RIBERA (AE.20)

1.20.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta actuación estratégica se localiza en el entorno próximo a las márgenes de la Ría de Bilbao. Se trata de un espacio de renovación urbana en el que una gran parte de las tradicionales actividades industriales y portuarias han sido trasladadas a otras zonas del Área Funcional dejando así unos terrenos vacantes cuya característica primordial es su máxima centralidad.



En la actualidad estos espacios se encuentran en proceso de transformación, estando prevista la ubicación de actividades de alto valor añadido, equipamientos y zonas verdes.

La mayor parte de estos parques de ribera todavía no existen, limitándose a unas pocas zonas verdes sin un tratamiento integral adecuado.

1.20.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El objetivo de esta Acción Estructurante es, por tanto, conseguir crear un autentico eje verde que estructure el recorrido de centralidad metropolitana que supone la Ría, de manera que estos espacios de mayor protagonismo tengan, por añadidura, un valor ambiental que aumente el atractivo de la imagen urbana y la calidad de vida de los ciudadanos.

Estos parques de ribera van a tener una importancia decisiva ya que ejercerán el papel de elementos que abran los diferentes núcleos urbanos al frente de agua, terminando así con la tradicional incomunicación entre las áreas residenciales y los espacios fluviales. Serán, por tanto, la antesala a esas nuevas «caras» de los núcleos urbanos ribereños.

Los tipos de espacios y lugares que este eje verde va a relacionar serán:

1. La ría y sus bordes (puentes y pasarelas peatonales, dársenas, muelles, embarcaderos y otras instalaciones portuarias).
2. Cascos urbanos históricos y modernos junto a las nuevas construcciones que por su centralidad serán de gran calidad arquitectónica.
3. Zonas verdes actuales y de nueva creación con sus correspondientes especies forestales, lagos y estanques artificiales y mobiliario urbano de calidad.
4. Patrimonio cultural, fundamentalmente industrial como hitos de la historia de la ciudad (factorías, chimeneas, cargaderos de mineral, trazados ferroviarios, grúas).
5. Equipamientos, al ser estos espacios de localización preferente de instalaciones de este tipo, tales como museos (Guggenheim, Bellas Artes, Marítimo de la Ría de Bilbao, de la Técnica...), Palacio Euskalduna, ...

Se tendrá especial cuidado en resolver la continuidad entre estos espacios de manera que se creen a ambos lados de la ría siempre unos recorridos peatonales y en la medida de lo posible para bicicletas.

1.20.3 Objetivos y criterios para la ordenación

En la margen izquierda comenzamos el recorrido en Santurtzi, en torno al Puerto Pesquero y al Parque adyacente. A través de la zona deportiva y la Escuela de Náutica se conecta con el portuguajo parque del Dr. Areilza y el muelle de Churruca, que se prolonga en el Parque de la Canilla. En Sestao el recorrido seguiría por el corredor verde previsto entre la zona industrial del borde de la ría y el núcleo urbano, por el actual trazado del ferrocarril, que con la construcción del metro, sería sustituido por un tranvía. Tras cruzar el río Galindo se entraría en la nueva zona de el Desierto de Barakaldo, con el gran parque y zona de equipamientos en el entorno de la Dársena de Portu. Desde aquí, hasta la

desembocadura del Kadagua, se continuaría por un eje lineal verde por la ribera de la Ría, donde la recuperación de los cargaderos de mineral de la Franco-Belga y la Orconera, o «la Catedral» de Ercros nos dan una interesante perspectiva histórica. A través de la punta de Zorrotza, donde encontramos interesantes ejemplos de patrimonio industrial, se continúa por la ribera de Olabeaga. La recuperación del entorno de los Diques de Euskalduna, el establecimiento en el lugar del Museo Marítimo y el Palacio de Euskalduna han revalorizado este espacio como zona de esparcimiento conectada con el Parque de Doña Casilda y su futura ampliación prevista en la operación de Abandoibarra, prolongando este itinerario hasta el Museo Guggenheim. Desde éste hasta el Ayuntamiento y hasta el puente del Arenal, el recorrido por la ribera se realizará por los muelles de Uribitarte.

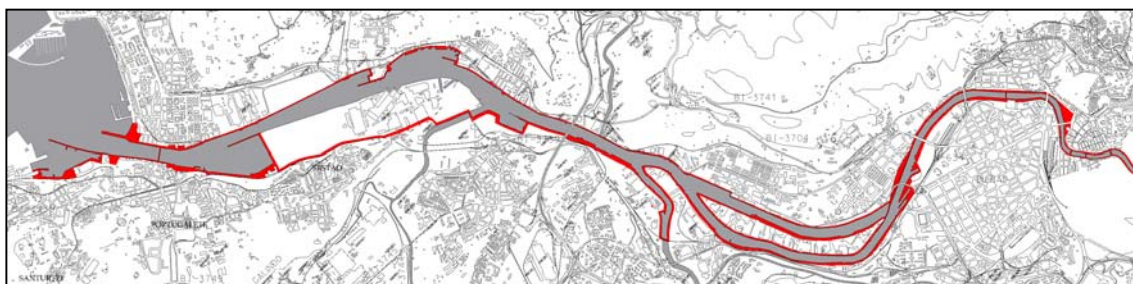
En la Margen Derecha el itinerario comienza en el Muelle de Las Arenas, donde enlaza con el recorrido litoral de Uribe-Kosta. El paseo remonta la ría, a través del Puente Bizkaia, hasta el límite con Leioa. En Lamiako, el gran espacio de la Vega está reservado para la E.D.A.R. en la que se prevé una franja de espacio verde entre ella y la carretera de la ría, espacio que será ordenado íntegramente con la dársena de Udondo. Desde ésta se pasa a la dársena de Axpe, punto en el cual arranca el nuevo puente de comunicación con La Punta de Sestao y la Vía Paseo Metropolitano. La construcción de este eje viario va a permitir liberar de la mayor parte de los tráficos de paso de la ribera de Erandio y su recuperación como calle urbana, con posibilidad de realizar un paseo de borde. Tras pasar por la vega baja del río Asua y continuar por la ribera de Elorrieta, se llegaría al nuevo espacio del Canal de Deusto, que liberado de las actividades portuarias, va a ser recuperado como zona de ocio y actividad terciaria. Atravesando el Canal por las pasarelas peatonales llegamos a la península de Zorrozaurre. En esta zona está prevista la implantación de actividades terciarias y residenciales, acompañadas de abundantes zonas verdes. Desde aquí y a través de la ribera de Deusto y el Campo del Volantín, se podrá completar el recorrido peatonal hasta el Ayuntamiento, y desde él acceder al Arenal y al Casco Viejo.

El PTP contempla la mejora del borde fluvial sin definir las actuaciones concretas postergando las actuaciones de detalle a proyectos de desarrollo para facilitar la mejor solución al conjunto de la ordenación.

Posteriormente, a partir del Casco Viejo, con la AE.15 se pretende continuar la estructura lineal de unión generada en el Eje del Nervión, a través de Bilbao, y proseguirla hacia basauri y la zona final del bajo Nervión.

1.20.4 Determinaciones vinculantes

- Resolver la continuidad a ambos lados de la ría siempre con recorridos peatonales y en la medida de lo posible para bicicletas.
- Recorrido desde el Puerto pesquero de Santurtzi en la margen izquierda y desde el muelle de las Arenas en la margen derecha hasta el Ayuntamiento, y desde él acceder al Arenal y al Casco Viejo.



Compatibilización

Esta acción forma parte del Área de Compatibilización de la Ordenación del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada la ordenación de dicha área mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación.

1.21 NAVEGABILIDAD DE LA RÍA (AE.21)

1.21.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

El entorno del Puerto de Bilbao, entendiendo la Ría hasta Bilbao como parte de él, ha debido, a lo largo de la historia, su desarrollo a la posibilidad de ser recorrido a través de su cauce fluvial. La escasez y altura de sus puentes se deben, en gran medida a la necesidad de permitir el paso a grandes naves de carácter industrial y comercial.



Hoy en día, con la transformación de los muelles y bordes de Ría en representantes característicos de la nueva sociedad postindustrial, mucho más consecuente con el medio ambiente y menos agresiva (en tamaño y estética) con el entorno, se han olvidado las enormes posibilidades que el cauce de agua ofrece para el transporte y el ocio.

De manera natural, están empezando a aparecer negocios de recorrido turístico en barco, navegaciones de ocio, etc. De hecho, se está apreciando una cierta falta de previsión en los proyectos de borde de Ría (que, por cierto, sólo se observan correctamente desde ésta) a este respecto. Recientemente se ha ubicado una escalinata metálica en la esquina del museo Guggenheim, que no había previsto ningún tipo de accesibilidad desde el cauce fluvial.

Resulta evidente que, como ha sucedido en tantos otros «waterfronts» por el mundo, en cuanto el cauce de agua se encuentra aceptablemente limpio, constituye un recurso de ocio y transporte inigualable.

1.21.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El objetivo de esta Acción Estructurante es adelantarse en el tiempo y prever una situación que está ocurriendo de forma natural, para ordenarla y poder sacarle el máximo partido.

Se intenta que el Puerto Comercial y el Industrial en la margen izquierda y el Deportivo y las playas en la derecha queden vinculados en uso y transporte al corazón del Bilbao Metropolitano que constituye la Ría del Nervión.

La posibilidad de contar con un elemento de idiosincrasia bilbaína moderna (sólo existente en Bilbao) como una «ibaibús» o «ibaitaxi» sería absolutamente coherente con el nuevo enfoque que están tomando la imagen y economía de la metrópoli.

Se plantea como apunte la posibilidad de que las paradas fueran elementos característicos, como grúas (dentro o fuera del agua) o piezas de arqueología industrial, y la opción de utilizar Hovercrafts, que al ser anfibios, pueden discurrir por tierra y dejar a sus pasajeros de forma elegante en suelo firme.

Esto, además, favorecería la creación en el puerto de actividades de ocio u hoteleras, combinándose usos en todo el entorno y dando una mayor flexibilidad de actividades al conjunto metropolitano las veinticuatro horas del día.

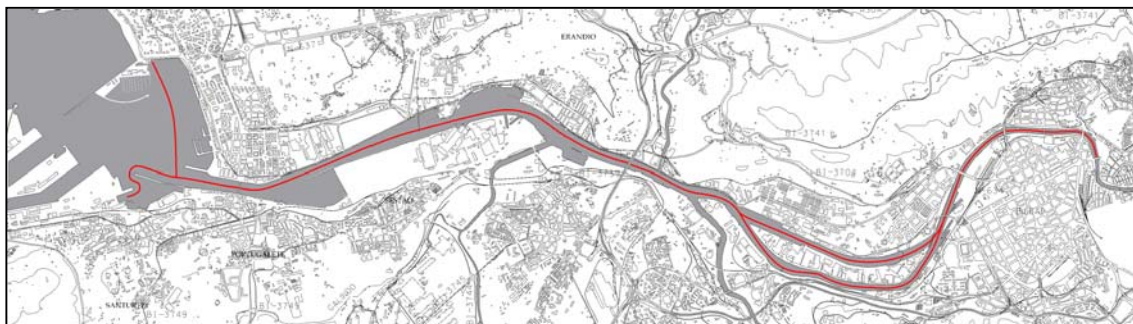
En cuanto a la navegabilidad de la Ría, cabe perfectamente el contemplar el uso fluvial tanto para el ocio como para otras actividades que compatibles con la regeneración pretendida, optimicen la accesibilidad marítima que brindan sus márgenes.

Ninguna actuación futura en la ría eliminará la navegabilidad de la Ría hasta el puente de Euskalduna, hoy condicionada por la altura del Puente Colgante con la salvedad de aquellos ámbitos en los que se admitiría una reducción de dicho navegabilidad a través del proyecto de Armonización del entorno de la Ría.

1.21.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Esta Acción Estructurante no define de manera precisa las características de ordenación, aunque si orienta mediante unas pautas y establece una posible estrategia, de la manera siguiente:

1. Considerar el cauce de la Ría, y por extensión los puertos comercial, industrial y deportivo, como una infraestructura de transporte y ocio.
2. Crear unos vehículos fluviales característicos de Bilbao y respetuosos con el medio ambiente.
3. Vincular el recorrido fluvial a los museos, instalaciones culturales, de trabajo y de ocio, elementos de arqueología industrial, puentes y parques del borde de la Ría.
4. Entender el recorrido fluvial como una unidad paisajística y un recorrido visual unitario.
5. Recuperar ambientalmente la ría en tres etapas:
 - 1º. Principio de la recuperación ambiental y maquillaje superficial: se puede empezar a usar como recorrido.
 - 2º. Sigue el proceso de recuperación y se empiezan a instalar actividades en sus bordes e interior.
 - 3º. Recuperación ambiental y superficial total.



1.22 ATRAQUE PARA GRANDES BUQUES EN GETXO (AE.22)

1.22.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La Actuación se localiza en el Contramuelle de Algorta junto al Puerto Deportivo de Getxo, como actividad complementaria a la actividad actual pero sin interferir en la misma.

El muelle de atraque se situaría en la cara del Contramuelle de Algorta que da frente a El Abra con el fin de acoger los buques de pasajeros que atraquen en el Puerto de Bilbao, mejorando el actual punto de atraque de Santurtzi de marcado carácter comercial.



1.22.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

La propuesta que aquí se plantea, persigue separar en la zona portuaria de Bilbao el tránsito de viajeros del de mercancías, actualmente para los dos tipos de actividades se cuenta con el muelle de Santurtzi, claramente mejorable desde el punto de vista de aproximación del viajero al área metropolitana.

Dentro del proyecto general de ofrecer Bilbao como una ciudad de servicios con actividades diversas, y abierta al turismo, debe tratar de cuidar todos los aspectos que afecten a esas circunstancias, razón por la que se propone la ampliación del muelle de Algorta para acoger el atraque de los barcos de pasajeros.

Getxo cuenta con una verdadera tradición turística, especialmente en su frente costero, convirtiéndose en el punto más adecuado para recibir al viajero marítimo en su visita a la costa vasca.

1.22.3 Objetivos y criterios para la ordenación

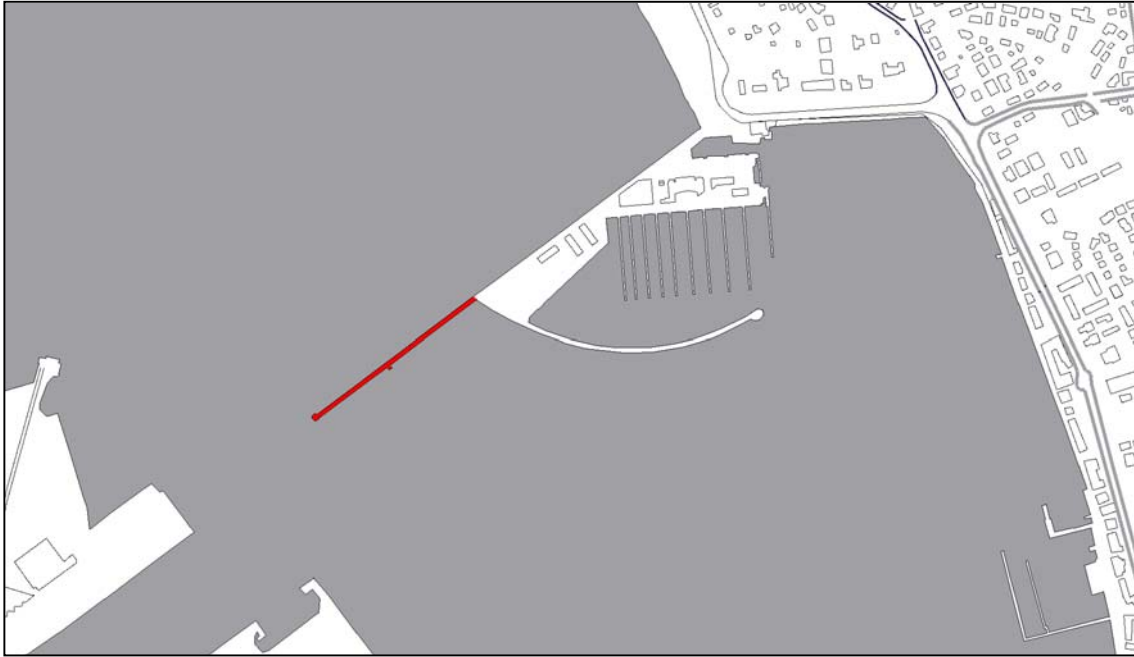
Para la definición del proyecto no parece oportuna una gran infraestructura ya que la frecuencia de atraques debe ser programada en el tiempo. Las necesidades que se prevén para este tipo de embarcaciones vienen condicionadas exclusivamente por el embarque y desembarco de las personas y el abastecimiento de material.

Para ello habrá de estudiarse la accesibilidad al Puerto desde las vías principales de Getxo de forma que no se produzca un empeoramiento de la situación actual al ser un punto de atracción en tiempo de ocio.

Este nuevo muelle de atraque daría servicio exclusivamente a los cruceros de pasaje que esporádicamente recalán en la metrópoli. Al no tener capacidad de desembarco masivo de automóviles el ferry que actualmente cubre la línea Portsmouth – Bilbao seguiría utilizando los muelles de Santurtzi.

1.22.4 Determinaciones vinculantes

- Habrá de estudiarse la accesibilidad al Puerto desde las vías principales de Getxo.



1.23 LA RED CICLABLE (AE.23)

1.23.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

En su compromiso por el desarrollo sostenible diversas instituciones públicas están tomando medidas orientadas a hacer más habitable la ciudad y a mejorar su calidad de vida. Entre ellas cabe destacar todas las orientadas a dotar de mayor espacio al peatón frente al coche y las encaminadas a potenciar el transporte público o de otros medios alternativos como la bicicleta.



Siguiendo la estela de los países de nuestro entorno la Diputación Foral de Bizkaia está introduciendo la bicicleta en sus políticas de movilidad, precisamente, para tratar de superar los problemas que causa el tráfico de vehículos a motor (económicos, ambientales y sociales) y aprovechar un recurso que es barato, benigno ambientalmente y equitativo desde el punto de vista social. Así ha quedado reflejado en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia 1999-2016.

La actuación se localiza en la totalidad del Área Funcional del Bilbao Metropolitano en donde se pretende establecer una red ciclable mallada que permita convertir a la Bicicleta en un medio de transporte alternativo.

En la actualidad existe una red de bidegorris muy fragmentada e inconexa. El Plan Ciclable en redacción por el Departamento Foral de Obras Públicas y Transportes ha diseñado una red mejor organizada para el conjunto del Territorio Histórico de Bizkaia.

1.23.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

El PTP toma como base la red definida en el Plan Director Ciclable, complementando la misma con determinados recorridos de carácter supramunicipal en el ámbito de su área funcional.

1.23.3 Objetivos y criterios para la ordenación

La red interurbana propuesta se complementa con los siguientes aspectos:

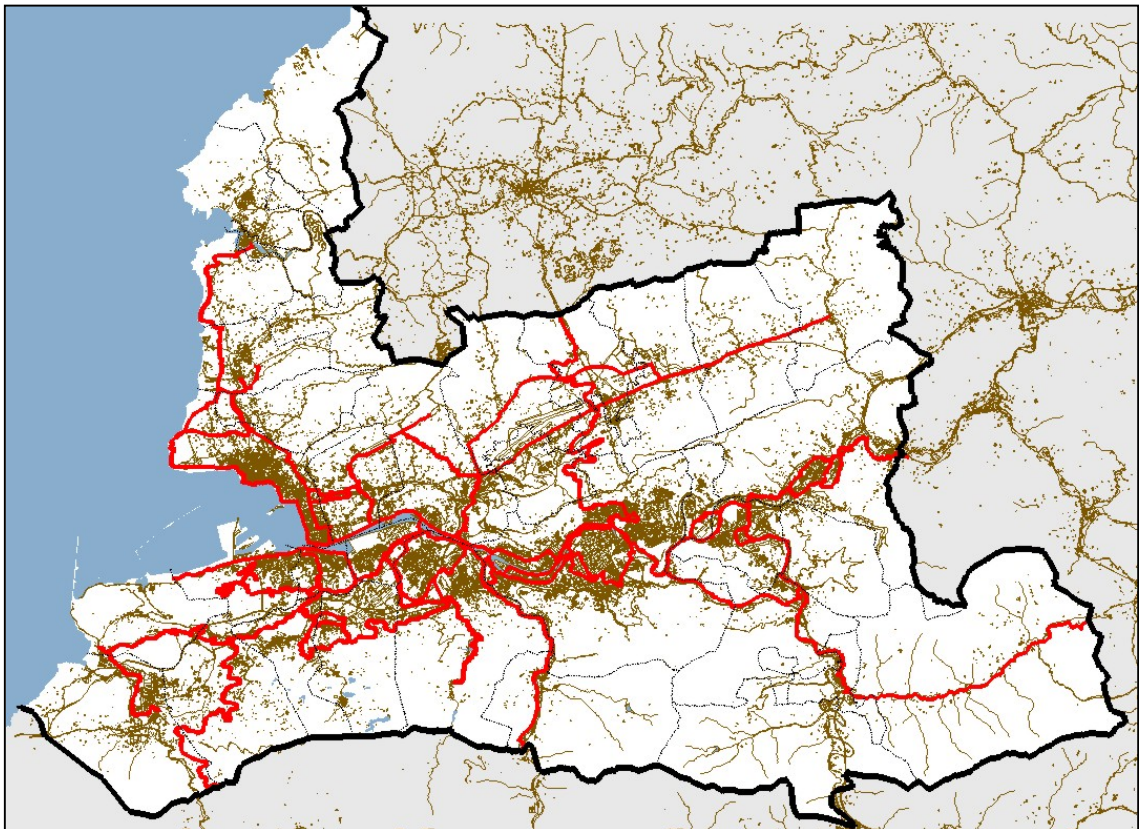
- Conectar todos los núcleos centrales del Txorierri mediante un bidegorri. La reconversión a vialidad urbana de la actual Carretera Nacional permitirá crear un bidegorri que discurra de manera central al Txorierri.
- Bidegorri ligado al Vial Norte del Txorierri, de acuerdo a lo especificado en la A.E.6.
- Priorización en la ejecución de un eje ciclable entre Bilbao y Getxo por la Ría vinculado al del Eje Metropolitano y conectado, por otro lado, al Campus de Leioa.
- Prolongar el bidegorri previsto a Plentzia hasta Gorliz y, tras analizar su viabilidad, desde aquí llevarlo a Lemoiz y Armintza para terminar en el proyectado Parque Temático de Ocio de Basordas.
- Realizar un bidegorri alternativo para el recorrido Sopelana - Urduliz – Plentzia.
- Realizar un recorrido balizado para BTT por el borde de la ría de Plentzia hasta el Castillo de Butrón, conectando allí con el recorrido ya existente.
- Prolongar el bidegorri previsto a Ugao-Miraballes en dos ramales: uno hasta Arrankudiaga y otro hasta Zeberio.

1.23.4 Determinaciones vinculantes

- Incorporar a la concepción peatonal del nuevo Eje Metropolitano el modo ciclable posibilitando el uso de la bicicleta en los nuevos desarrollos urbanos no sólo vinculado al ocio, en recorridos ligados a

márgenes y zonas verdes, sino como medio de transporte en relación directa con la actividad urbana de estos ámbitos, lo que se tendrá en cuenta en el Proyecto de Armonización de la Ría.

- Mantener la continuidad entre los municipios colindantes a través del sistema de Compatibilización Global de Planeamientos, sin perjuicio de que el trazado del vial sea ajustable a la ordenación de los ámbitos que atraviesa.



1.24 MEJORA HIDRÁULICA DE LA RÍA (AE.24)

1.24.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La Ría de Bilbao desde su desembocadura hasta el barrio bilbaino de la Peña presenta en algunos puntos graves riesgos de inundación como bien se pudo comprobar en agosto de 1983. El Plan Integral de Prevención de Inundaciones y otros estudios sectoriales posteriores han señalado diversas actuaciones para corregir estos riesgos, pero éstas no sólo no se han llevado a cabo sino que nuevas actuaciones urbanísticas y proyectos están contribuyendo a dificultar la hidraulicidad de la Ría y por tanto a incrementar estos riesgos.



1.24.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

En el PTP se recogen algunas alternativas de actuación realizadas por estudios hidráulicos cuyo objetivo es la resolución de la inundabilidad de la Ría; las actuaciones que se proponen son las siguientes

- Mejora del cauce actual, tras un análisis desde un punto de vista medioambiental, mediante un dragado general periódico que regularice el fondo de la Ría, especialmente entre el puente de San Antón y el Puente del Ayuntamiento.
- Construcción de túneles de desvío excavados en la roca que supongan un cauce alternativo de 1.270 m³/s a fin de repartir el caudal actual. Estos tendrían una altura aproximada de 9 m y una longitud aproximada de 3 km. trazados desde la corta de La Peña hasta la ribera de Olabeaga.

- Apertura del Canal de Deusto transformando la Península de Zorrozaurre en una isla, dejando el lecho actual de la ría para el desagüe de los túneles de desvío propuestos y el lecho del Canal actual para el desagüe de la propia Ría.

Estas tres actuaciones conjuntas representan la única alternativa que garantiza evitar los riesgos de desbordamiento de la Ría a su paso por la zona del Casco Viejo.

Es recomendable redactar un Plan de Recuperación del Cauce de la Ría, con diagnóstico de situación, fijación de objetivos, definición de actuaciones e infraestructuras de tratamiento de los sedimentos, desarrollo de las bases normativas necesarias y programación temporal y económica.

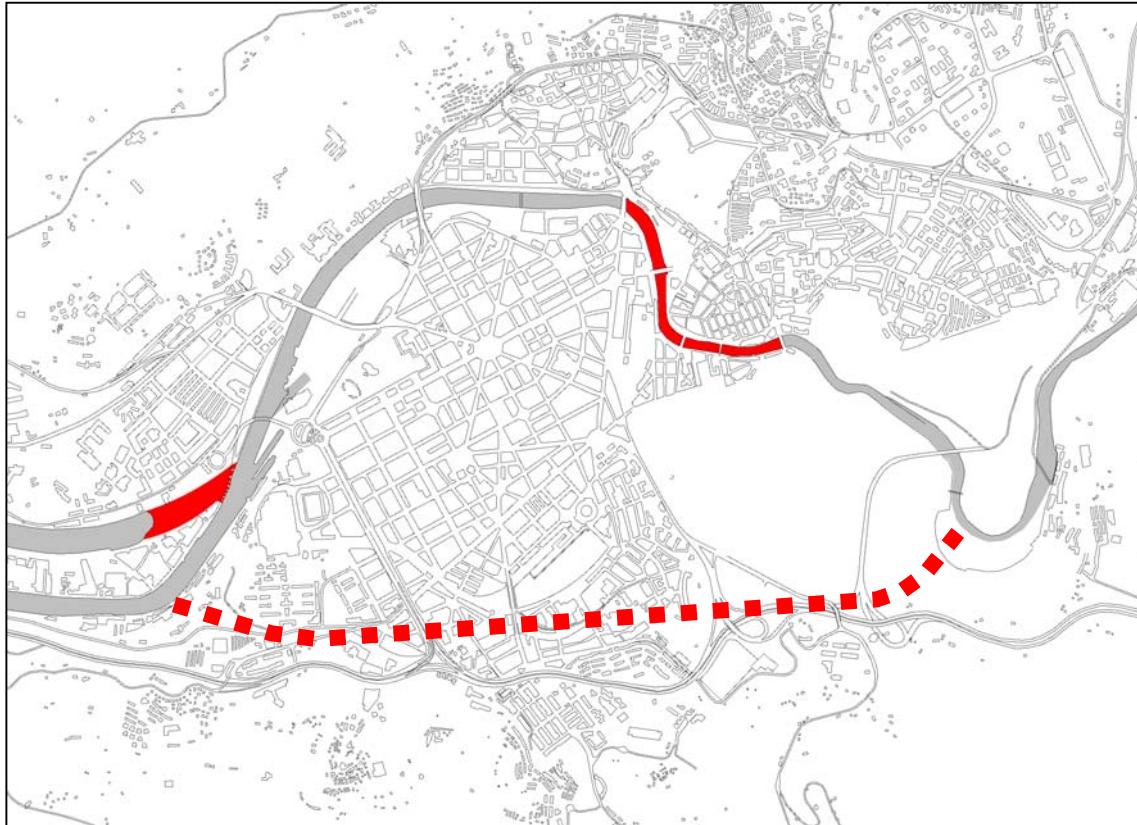
1.24.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Las actuaciones urbanísticas en curso deberán respetar la capacidad de desagüe del cauce actual, por lo que no deberán autorizarse aquellas obras que supongan una invasión del cauce a menos que se justifique, mediante estudio hidráulico correspondiente, que dichas obras no dan lugar a sobreelevaciones significativas de lámina en ningún punto de la Ría.

Las actuaciones urbanísticas que se realicen en las zonas de las bocas de entrada y de salida de los túneles deberán prever la reserva de suelo que permita la implantación de las obras de toma y descarga de dichos túneles en el Parque de la Peña (una anchura de 37·m) y en la ribera de Olabeaga a la altura de la estación de RENFE (una anchura de 45m).

Se podrán adoptar variaciones a las soluciones tomadas como condicionante de partida, siempre que haya otro documento técnico que las justifique y tras contrastar los distintos estudios elaborados, lo que se tendrá en cuenta en el Proyecto de Armonización.

En tanto en cuanto no se acometa la apertura del Canal de Deusto debiera dejarse libre de nuevas ocupaciones la zona de apertura.



2 OPERACIONES ESTRATÉGICAS

2.1 OLABEAGA – BASURTO (OE.1)

2.1.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta Actuación se localiza en el Municipio de Bilbao. Es una de las piezas claves para la construcción de la Vía Paseo Metropolitano, y por tanto de la construcción de la metrópoli. Se trata de la charnela entre el Eje y el Ensanche de Bilbao, y posee la llave para la apertura de la ciudad al nuevo territorio de la Ría.



Actualmente está colmatado por grandes equipamientos singulares: San Mamés, el Hospital de Basurto, la Misericordia y la Escuela de Ingenieros Industriales.

Esta altísima concentración de actividades «especiales» ha supuesto, en el estado de desarrollo urbano-metropolitano en el que nos encontramos, tres graves conflictos:

1. Colapso de la accesibilidad en la zona.
2. La ciudad se encuentra con una barrera impenetrable hacia la metrópoli y la Ría, en una zona topográficamente privilegiada como mirador.
3. La dinámica de crecimiento de Bilbao, como centro de servicios de todo el territorio, concentrando todos los grandes equipamientos en su interior, si bien ha funcionado con el modelo anterior de aglomeración, está planteando ciertos problemas en la actualidad. Si estos equipamientos tienen vocación de atender y liderar la estructura de la nueva metrópoli, precisan de ciertos condicionantes de dimensiones y accesibilidades

Por otra parte, hay dos iniciativas que han contribuido a la mejora del sistema de movilidad metropolitano que afectan directamente a esta zona. En primer lugar, el metro línea 1 y 2, que ha mejorado significativamente el transporte público general; y, en segundo lugar, el proyecto que ha de implementarse para sustituir el actual acceso a Bilbao por Sagrado Corazón por una solución que ha de eliminar continuidades directas entre el sistema rápido de autopistas y el viario metropolitano y urbano.

2.1.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

La operación se propone sobre la base de la oportunidad que brindan estos suelos como pieza metropolitana estratégicamente situada en el extremo del Eje, como charnela con Bilbao, constituyendo además una de las Areas de Renovación Urbana de la Ría.

Dos son los objetivos principales: el primero consiste en abrir el núcleo urbano al frente del agua, terminando con la tradicional incomunicación entre las áreas residenciales y la Ría y el segundo supone la reubicación de los fundamentales equipamientos metropolitanos en óptimas posibilidades de competir modernamente.

Esta estrategia no puede ser acometida aisladamente, sino en un proceso concatenado de actuaciones.

2.1.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Independientemente del escenario en el que nos situemos, existen varios objetivos básicos comunes para la Operación Estratégica.

2.1.3.1.

Se deberán identificar morfológicamente las áreas a regenerar, proponiendo para este ámbito una solución acorde con su ubicación natural y su carácter de frente fluvial en su cota inferior procurando la apertura del núcleo urbano al frente del agua de la Ría

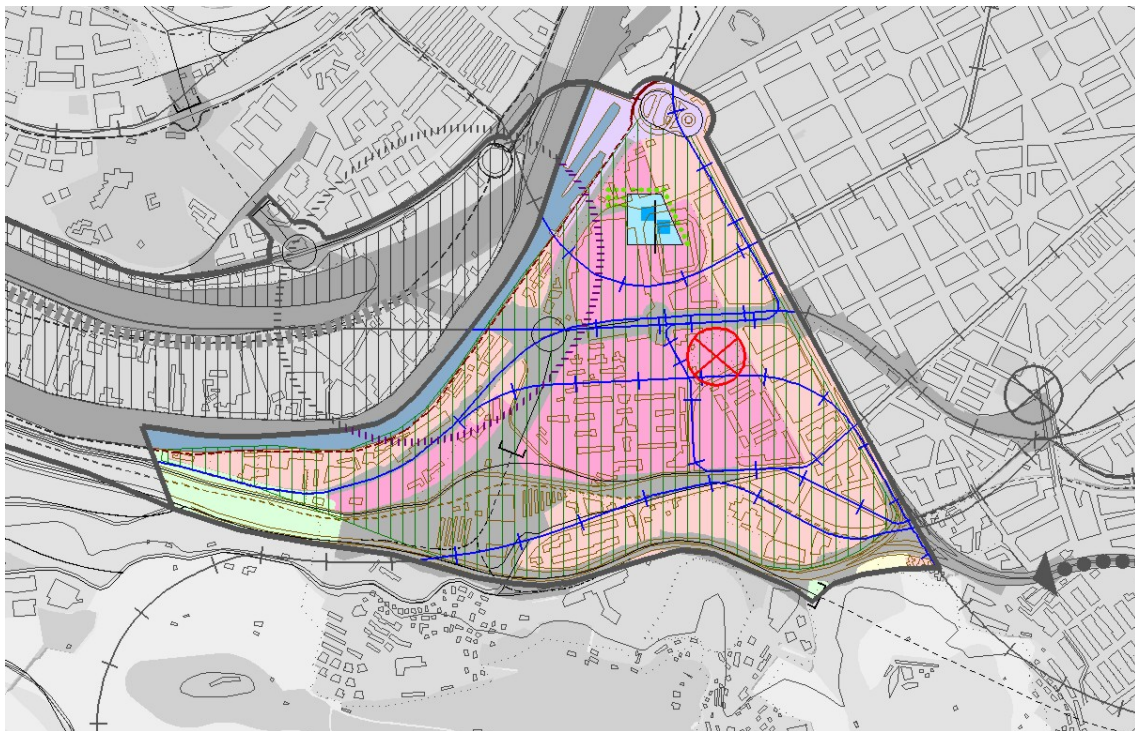
El suelo mantiene el carácter predominantemente residencial del tejido del Ensanche, con mezcla de terciario, y comercial en la línea de usos mixtos defendida por el PTP.

Se estudiará la posibilidad de conexión natural de la Vía Paseo Metropolitana con el eje principal de la trama que se diseñe en esta operación o la propia Gran Vía, a los efectos de posibilitar la continuidad de los ejes principales aludidos.

En cualquier caso, se procurará un tratamiento conjunto de los márgenes de la Ría tanto en Olabeaga como Zorrozaurre.

2.1.3.2.

El escenario futuro queda condicionado por la reubicación del estadio de San Mamés que, de realizarse en la misma zona, presenta ciertas contradicciones con la apertura del núcleo urbano al frente del agua de la Ría, uno de los objetivos principales de la operación, cuya resolución debería de contemplarse en un estudio más pormenorizado de la operación.



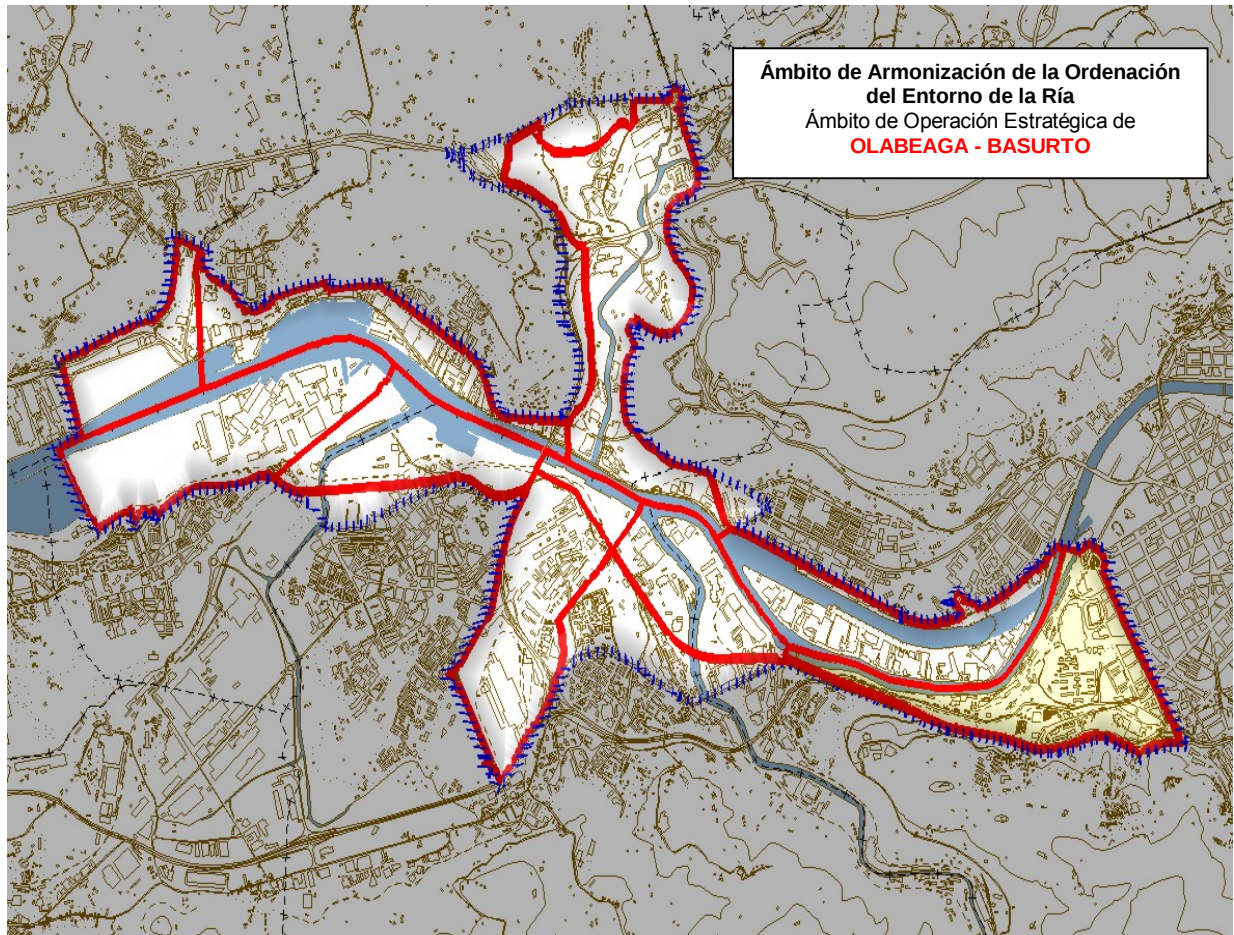
2.1.4 Determinaciones vinculantes

- El Planeamiento de desarrollo de esta OE deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en el apartado 2.1.3.1.
- Los trazados de elementos de las Acciones Estructurantes que se encuentran incorporados en la documentación gráfica de la presente ficha tienen carácter orientativo.
- En la ordenación pormenorizada de esta OE deberán incorporarse, de acuerdo con los criterios y determinaciones, tanto los ya establecidos en las correspondientes fichas individualizadas a las que a continuación se remite, como con los específicos establecidos en los apartados de la presente ficha, los elementos de las AE siguientes, objeto de compatibilización y que superando el ámbito de esta operación forman parte de la misma:
 - AE.1 “La Vía Paseo Metropolitana”.
 - AE.2. “Los nuevos accesos a Bilbao. La puerta de Bilbao.”
 - Se tratará en esta OE, una resolución unitaria con la OE.2 “Zorrozaurre”, del nuevo acceso a Bilbao y sus posibles implicaciones.
 - AE.14. “Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano”
 - AE.14.A. Línea Abando-Santurtzi/Muskiz (Ancho ibérico).
 - AE.14.E. Línea Bilbao-Balmaseda (Ancho métrico).
 - AE.14.G. Nueva línea Vía Paseo Metropolitano (Tranvía):

- Trazado independiente del ferrocarril existente en la Margen Izquierda, línea C1 Bilbao- Santurtzi.
- AE.18. “La Estación Intermodal: Abando-San Mamés”.
- AE.20 “Los Parques de Ribera”.
- AE.21 “Navegabilidad de la Ría”.
- AE.23 “La Red ciclable”.
- AE.24 “Mejora hidráulica de la Ría”.
- Con el objetivo de la resolución de la inundabilidad de la Ría; entre las actuaciones que se proponen se encuentra la construcción de túneles que supongan un cauce alternativo a la Ría con el fin de repartir el caudal actual.
- Deberán garantizarse, la continuidad y las características básicas del trazado y de los demás elementos de dichas AE, con los de la OE.2 “Zorrozaurre” y los de la OE.3 “Zorroza-Burtzeña” en el municipio de Bilbao, compatibilizandose asimismo con los de los municipios colindantes.

Compatibilización

Esta operación forma parte del Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada la ordenación de dicho ámbito mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de garantizar que todas las ordenaciones encajen en un proyecto común que las integre de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



2.2 ZORROZAURRE (OE.2)

2.2.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta Actuación se localiza en el Municipio de Bilbao. Es otra de las piezas claves para la construcción de la Vía Paseo Metropolitano, y por tanto de la construcción de la metrópoli.



Se trata de una de las mayores áreas de oportunidad sobre la que se viene trabajando desde el inicio de los consecutivos documentos que desembocan en la elaboración de este PTP. Pese a su actual imagen heredada de espacio industrial y portuario, marcada por la obsolescencia y la degradación, constituye un magnífico enclave de centralidad metropolitana.

Prueba de ello son los numerosos estudios realizados sobre Zorrozaurre, como espacio de gran oportunidad en la tendencia universal de recuperación de los bordes de agua dentro de las ciudades.

Además de estas iniciativas teóricas, dos instituciones como la Universidad del País Vasco y el Athletic de Bilbao, mostraron un gran interés en formar parte de la regeneración metropolitana y relocalizarse, en parte o totalmente en esta singular península.

De igual manera, se ha de señalar el interés mostrado por el Parque Tecnológico para lograr acuerdos o convenios con las distintas administraciones y cualquier otro agente interesado cara a la implantación y desarrollo de actividades complementarias al mismo

2.2.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Es el lugar donde construir, la imagen del futuro metropolitano. Se debe extender la centralidad del ensanche bilbaíno hacia la Ría. Con Abandoibarra como primer emblema y Urban-Galindo como segundo, en el otro extremo del Eje, es aquí donde se genera la transformación de este espacio central metropolitano materializándose como una de las Areas de Renovación Urbana de la Ría más significativa.

Por ello, el objetivo básico es la consecución de un nuevo espacio post-industrial, recorrido por la futura Vía Paseo Metropolitano, con gran presencia del verde, con una trama viaria que prolongue de forma natural las existentes en su entorno manteniendo el carácter urbano de las mismas, con acceso público continuo a los frentes de la Ría y el Canal de Deusto, con mezcla de usos y actividades, residencia, terciario, ocio, actividad económica-industrial, todo con los estándares de calidad urbana exigidos en una operación de esta envergadura y como punta de lanza hacia el Bilbao del siglo XXI.

2.2.3 Objetivos y criterios para la ordenación

El elemento fundamental es la construcción de la Vía Paseo Metropolitano como soporte espacial fuertemente ligado a la vida urbana, basando su movilidad en el transporte público, metro ligero o, en su defecto, autobús. Los objetivos de la ordenación, articulada en torno a la mencionada Vía, responden a una intención básica: hacer de Zorrozaurre una zona volcada hacia el peatón y la Ría, aunque con la intensidad de uso que su posición central permite y reclama.

Por tanto, la actividad acorde a dicho planteamiento se centra en convertir Zorrozaurre en un auténtico centro de negocios de calidad con mezcla de usos residenciales y equipamentales prolongando la ciudad de Bilbao hacia la Ría y de ésta hacia el mar como un continuo urbano.

Por otro lado, las necesidades de hidraulicidad de la zona, aconsejan la apertura del canal de Deusto, como se propone desde este PTP.

Los bordes de agua, tanto el del Canal como el de la Ría, cada uno con una vocación distinta, se diseñarán para el acceso libre al público, potenciando lo que ha venido siendo una actividad desconocida por largo tiempo en Bilbao. Dos son los tratamientos planteados. El primero consiste en desarrollar el borde del Canal con una variada oferta de equipamiento y actividades de ocio, restauración, comercio, en un entorno construido. El segundo, en el borde de la Ría, procurará generar un parque de ribera fluvial, con gran presencia de arbolado, incorporando un bidegorri que continúe hasta el Abra, y lugares de reposo y descanso, en una excelente orientación sur-sureste.

Dentro de la estrategia general de recuperación del espacio de la Ría, se apunta la propuesta de recuperar el tránsito fluvial de la misma, con el establecimiento de líneas de transporte público que la recorran, al estilo del riverbus del Támesis en Londres.

Respecto al suelo actualmente ocupado por edificios residenciales, algunos de importancia histórica, la estrategia se centra en mantener el carácter residencial de esta zona, completando y/o rehabilitando aquellos edificios más degradados, para obtener un barrio que reconociendo su aspecto tradicional, se pueda potenciar, como lugar de encuentro y descanso, con otro tipo de usos: restaurantes, comercios, etc., cambiando el asfalto por un pavimento mixto para el peatón y cierto tráfico restringido, con terrazas junto/sobre el agua.

Se contemplará la posibilidad de establecer un uso cultural, señalándose a modo de sugerencia el de un Gran Centro de Documentación.

Se estudiará la eliminación del vehículo privado en el tramo del Eje Metropolitano que desarrolle con mayor intensidad el uso mixto terciario - negocios - residencia.

Los objetivos básicos que habrán de seguirse para la ordenación de Zorrozaurre serán las siguientes:

2.2.3.1.

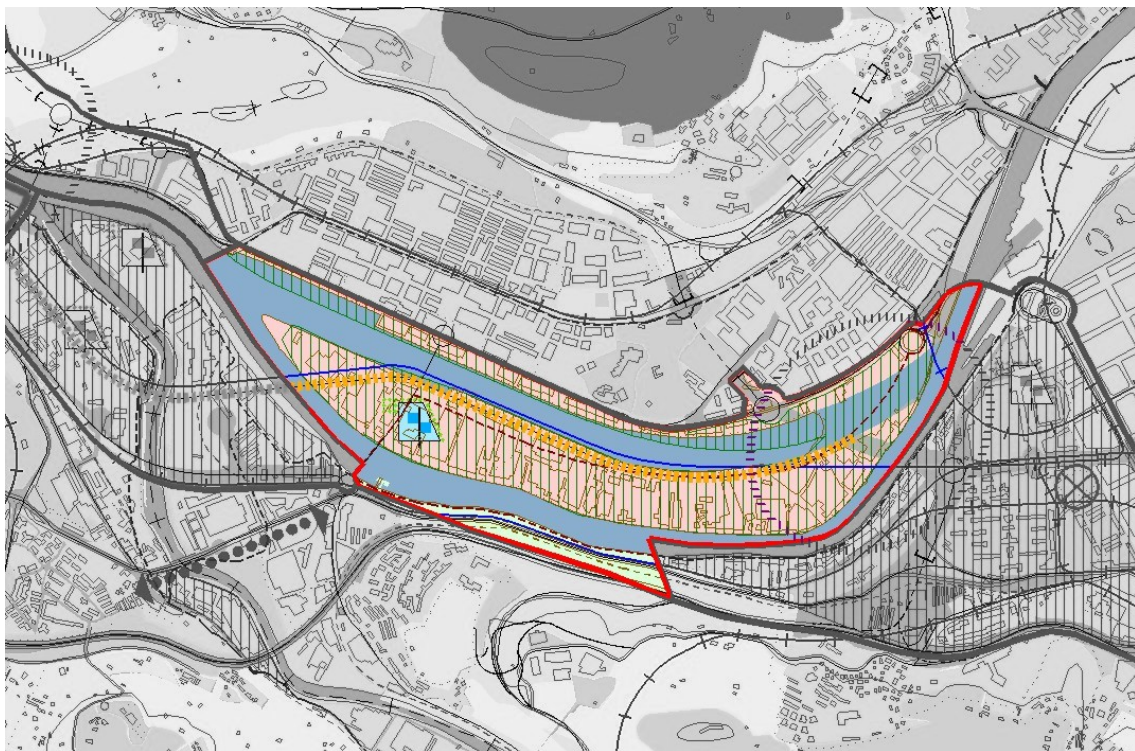
Se plantea una ordenación de la isla que ha de tener una concepción conjunta con la primera línea de edificación en el otro margen del canal, propiciando una estrecha

relación entre los nuevos desarrollos y el barrio de San Ignacio, entendidos como fragmentos urbanos de carácter diverso pero con un buen potencial de complementación mutua.

Respecto a los usos, desde el PTP se propone la implantación de usos mixtos, propugnando no sólo el mantenimiento de la cuantía actual de empleo sino la creación de uno nuevo, de forma que exista equilibrio entre este y la vivienda tanto existente como nueva, ampliando la gama de actividades económicas a desarrollar siempre que sean compatibles con la vivienda y todo ello a través de la ordenación de una unidad compacta, con una intensidad de uso propia de la centralidad que ocupa el ámbito, y basando su movilidad en el transporte público.

Se estudiará la posibilidad de conexión natural de la Vía Paseo Metropolitana con el eje principal de la trama que se diseñe en Basurto – Olabeaga o la propia Gran Vía, a los efectos de posibilitar la continuidad de los ejes principales aludidos

En cualquier caso, se procurará un tratamiento conjunto de los márgenes de la Ría tanto en Olabeaga como Zorrozaurre.



2.2.4 Determinaciones vinculantes

- El Planeamiento de desarrollo de esta OE deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en el apartado 2.2.3.1.
- Los trazados de elementos de las Acciones Estructurantes que se encuentran incorporados en la documentación gráfica de la presente ficha tienen carácter orientativo.
- En la ordenación pormenorizada de esta OE deberán incorporarse, de acuerdo con los criterios y determinaciones, tanto los ya establecidos en las correspondientes fichas individualizadas a las que a continuación se remite, como con los específicos establecidos en los apartados de la presente ficha, los elementos de las AE siguientes, objeto de compatibilización y que superando el ámbito de esta operación forman parte de la misma:

- AE.1 “La Vía Paseo Metropolitano”
- AE.2. “Los nuevos accesos a Bilbao. La puerta de Bilbao.”

Se tratará en esta OE, una resolución unitaria con la OE.1 “Olabeaga- Basurto”, del nuevo acceso a Bilbao y sus posibles implicaciones.

- AE.14 “Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano”.
 - AE.14.G. Nueva línea Vía Paseo Metropolitano (Tranvía):
- AE.20 “Los Parques de Ribera”.
- AE.21 “Navegabilidad de la Ría”.
- AE.23 “La Red ciclable”.

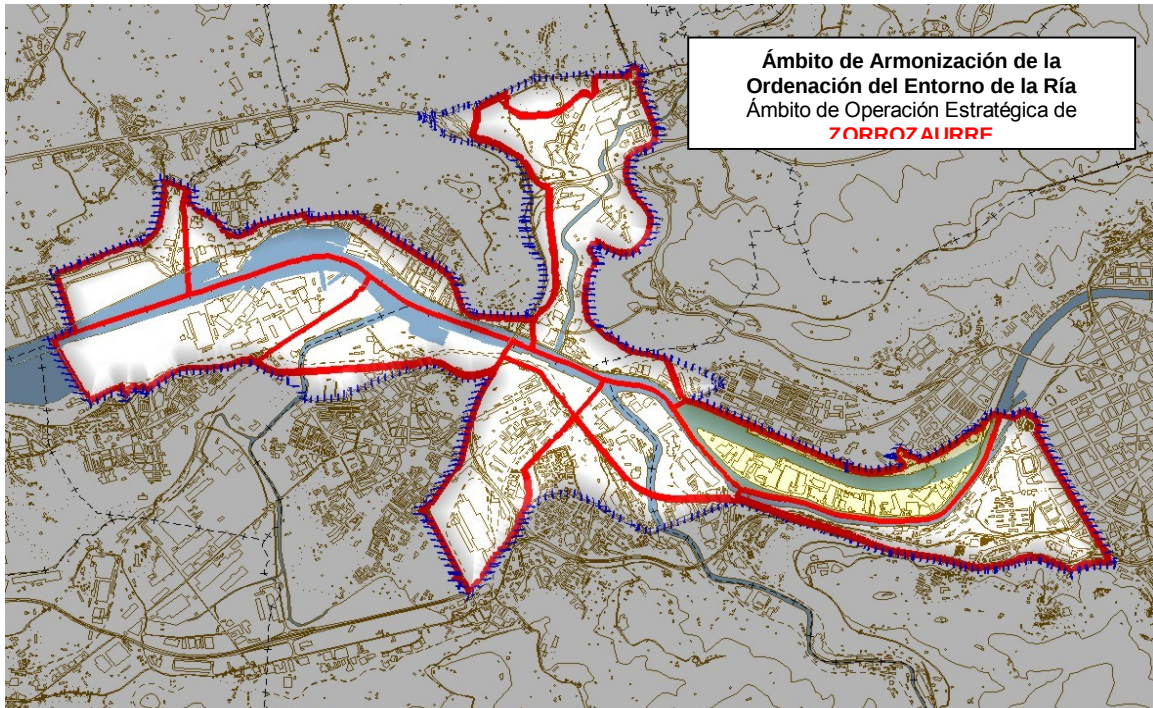
- AE.24. “Mejora hidráulica de la Ría”.

Apertura del Canal de Deusto transformando la Península de Zorrozaurre en una isla, dejando el lecho actual de la ría para el desagüe de los túneles de desvío propuestos y el lecho del Canal actual para el desagüe de la propia Ría.

- Deberán garantizarse, la continuidad y las características básicas del trazado y de los demás elementos de dichas AE, con los de la OE.1 «Olabeaga-Basurto» y los de la OE.3 «Zorroza-Burtzeña» en el municipio de Bilbao, compatibilizandose asimismo con los de los municipios colindantes.

Compatibilización

Esta operación forma parte del Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada la ordenación de dicho ámbito mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de garantizar que todas las ordenaciones encajen en un proyecto común que las integre de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



2.3 ZORROZA-BURTZEÑA (OE.3)

2.3.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta Actuación se localiza a caballo entre los municipios de Bilbao y Barakaldo. Se trata de dos áreas muy degradadas ocupadas por numerosas ruinas industriales, y con unos núcleos residenciales muy deteriorados. La pieza de Zorrotza, dentro del municipio de Bilbao recibía un tratamiento muy marginal, por estar considerado muy excéntrico respecto



a su centro de gravedad situado en Abandoibarra. La pieza de Burtzeña, por su parte, forma parte de las operaciones singulares que el Plan General de Barakaldo, municipio al que pertenece, incorpora para su visión del renovado Barakaldo. Este Plan, plantea un uso productivo de 22 has. que desde este PTP se pretende reorientar hacia usos más amables, compatibles con la vivienda alejándose de las actividades de carácter más industrial

2.3.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Es un espacio de máxima centralidad metropolitana, que constituye una de las Areas de Renovación de la Ría, con varias actividades desubicadas y con corredores viarios y ferroviarios heredados de los usos del pasado.

Los objetivos estructurantes para esta actuación se centran en tres criterios.

El primero y reiterado profusamente, busca el abrir a los habitantes del área metropolitana el disfrute de los bordes de agua. El segundo pretende propiciar usos tractores en todo el frente de la Ría, apoyados en la potencia de la Vía Paseo Metropolitano. El último, se centra en la generación de un nuevo tejido, flexible, abierto, donde la residencia, las actividades económicas avanzadas, el equipamiento,

puedan convivir en un entorno cuidado, con mayor presencia del verde y del agua. Aquí, a caballo del Kadagua se tiene la oportunidad de realizar una propuesta que no contemple el agua como barrera, sino que saltando sobre ella, integra suelos de dos municipios diferentes.

2.3.3 Objetivos y criterios para la ordenación.

El elemento fundamental vuelve a ser la construcción de la Vía Paseo Metropolitano y los puentes transversales. Con este Eje como elemento estructurante de la ordenación, se proponen varios tipos de objetivos para desarrollar esta operación estratégica.

2.3.3.1.

El planteamiento de la nueva ordenación hacia el interior de la Vía Metropolitana deberá apoyarse en las tramas existentes de Zorroza y Lutzana con el fin de acercar estas áreas hacia el borde fluvial e integrar la nueva ordenación en la ciudad existente.

Como Area de Renovación Urbana que es, se apuesta por integrar usos mixtos de residencia y actividad económica innovadora, tal como un centro de actividades empresariales, de una intensidad de uso propia del área donde se ubique, en el sentido de optimizar la ocupación del suelo frente a la tipología tradicional de parque tecnológico.

En relación con las actividades económicas propuestas, se valorará la permanencia o no, de las actividades productivas existentes, especialmente de aquellas que se apoyan en la navegabilidad de la Ría, proponiendo, si fuera el caso, medidas correctoras que las hagan compatibles con la residencia generando una trama urbana y unas condiciones ambientales de calidad.

Desde el PTP se propugna la ordenación de forma inmediata del área y su compatibilización en el conjunto como está contemplado en el Proyecto de Armonización.

2.3.3.2.

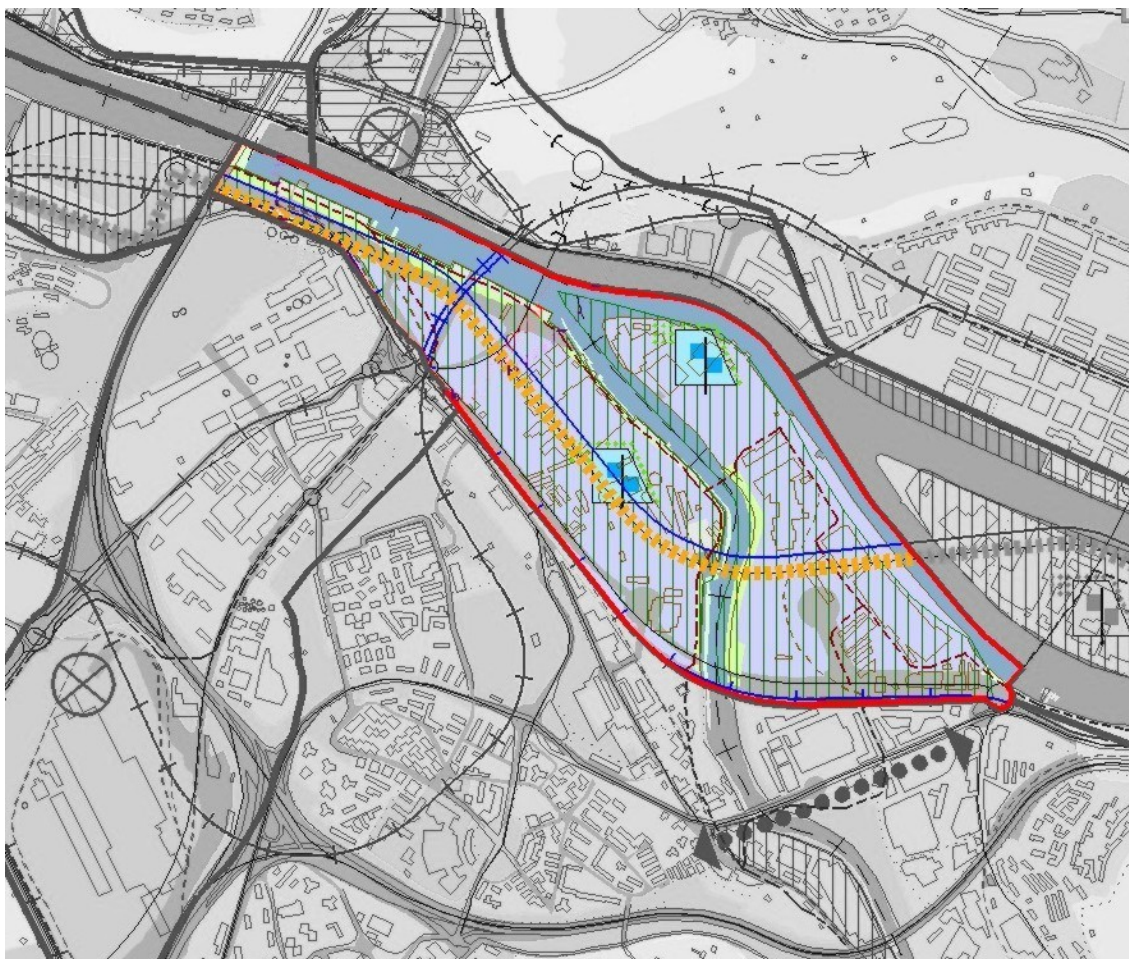
Se posibilitará el acceso público libre a todos los frentes de agua, en una banda continua a lo largo de los cauces, con profusa plantación de arbolado, en prolongación del parque de ribera iniciado en Zorrozaurre, continuando el bidegorri a lo largo de la Ría.

La Punta de Zorroza podría albergar usos singulares, como puede ser algún elemento de ocio ó instalaciones deportivas, como sucesión de los elementos dinámicos de los parques de ribera de Zorrozaurre y Galindo, y en contraposición a la nueva trama urbana de edificio - calle que por la entidad del ámbito puede estar situada al otro lado del Eje.

Se estudiará la incorporación de una nueva traza de la N-634, que posibilite una importante estrategia de recomposición de tejidos residenciales, liberando el centro de Zorroza del tráfico de paso y posibilitando convertir su antiguo trazado en un bulevar urbano, por donde pueda pasar alguna línea de metro ligero.

Para poder desarrollar esta operación, es preciso el previo traslado de ciertas instalaciones, entre las que destacan el Matadero Municipal de Bilbao y alguna instalación del Puerto Autónomo. Su presencia en esta zona, más allá del franco deterioro del entorno, disuade de cualquier iniciativa empresarial que pudiera liderar la regeneración de esta principal pieza metropolitana.

En el caso concreto del Matadero, la propuesta de su integración, si fuera necesaria su restitución, en una única Unidad Alimentaria, trata de situar al sector de la alimentación y su distribución en términos adecuados a las oportunidades que presenta la metrópoli y la región como centro de distribución.



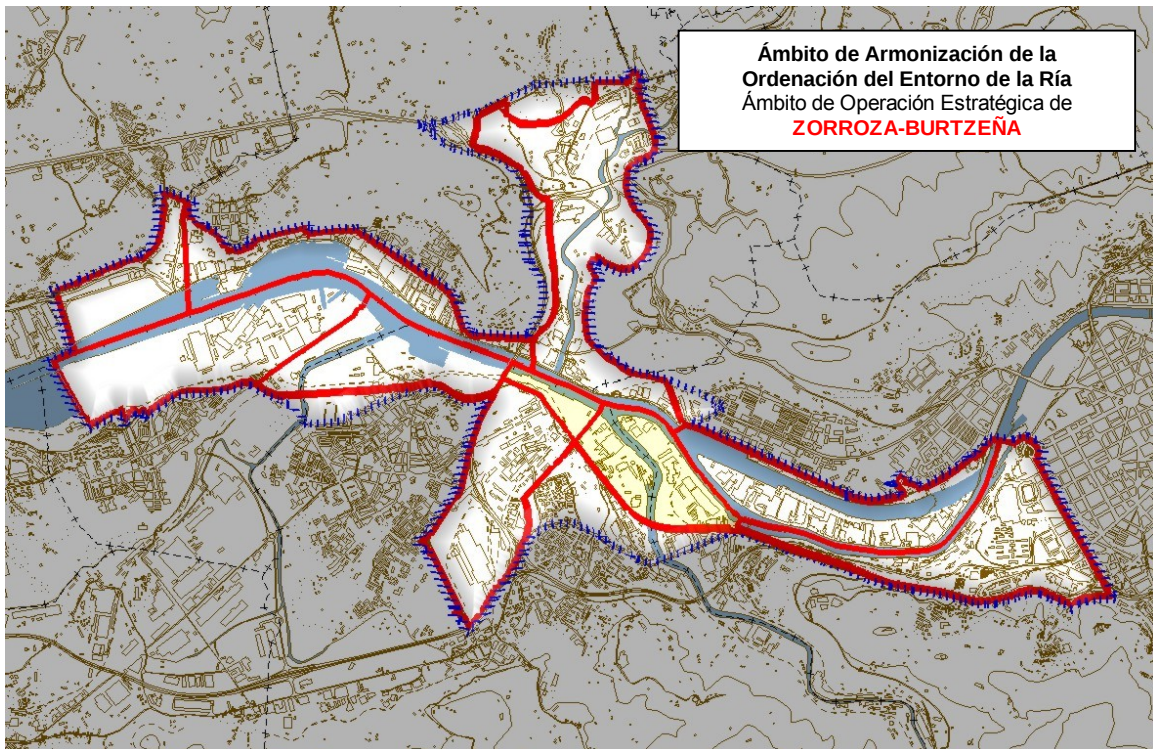
2.3.4 Determinaciones vinculantes

- El Planeamiento de desarrollo de esta OE deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en el apartado 2.3.3.1
- Los trazados de elementos de las Acciones Estructurantes que se encuentran incorporados en la documentación gráfica de la presente ficha tienen carácter orientativo.
- El ámbito de la OE.4. «Ansio-Lutxana-Asua», incorporado en esta OE.3, estará también afectado por las determinaciones de aquella.

- En la ordenación pormenorizada de esta OE deberán incorporarse, de acuerdo con los criterios y determinaciones, tanto los ya establecidos en las correspondientes fichas individualizadas a las que a continuación se remite, como con los específicos establecidos en los apartados de la presente ficha, los elementos de las AE siguientes, objeto de compatibilización y que superando el ámbito de esta operación forman parte de la misma:
 - AE.1 “La Vía Paseo Metropolitana”.
 - AE.3 “El eje transversal de Asua”.
 - AE.14 “Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano”
 - AE.14.A. Línea Abando-Santurtzi/Muskiz (Ancho ibérico):
 - AE.14.G. Nueva línea Vía Paseo Metropolitano (Tranvía).
 - AE.14.H. Nueva línea conexión Ría-Ortuella (Tranvía).
 - AE.14.I. Nueva línea conexión Ría-Sondika (Tranvía).
 - AE.20 “Los Parques de Ribera”.
 - AE.21 “Navegabilidad de la Ría”.
 - AE.23 “La Red ciclable”.
- Deberán garantizarse, la continuidad y las características básicas del trazado y de los demás elementos de dichas AE, con los de la OE.2 «Zorrozaurre» y los de la OE.4 «Lutxana-Asua» en el municipio de Bilbao, y con los de la OE. 5 «Galindo» en el municipio de Barakaldo, compatibilizándose asimismo con los de los municipios colindantes.

2.3.5 Compatibilización

Esta operación forma parte del Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada la ordenación de dicho ámbito mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de garantizar que todas las ordenaciones encajen en un proyecto común que las integre de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



2.4 ANSIO-LUTXANA-ASUA (OE.4)

2.4.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta actuación se localiza en los municipios de Barakaldo y Erandio y por tanto está situada entre dos subáreas diferentes lo que añade valor a la operación. Es otra de las piezas claves para la construcción de la Vía Paseo Metropolitano, y por tanto de la construcción de la metrópoli. La comunicación entre los espacios situados a



ambas márgenes de la Ría, aprovechando el potencial de axialidad existente entre el valle de Asua y la vega de Ansio, es la llave de la articulación de los tres valles principales de la unidad funcional de Bilbao, el valle de la Ría del Nervión, el valle del Trapagaran y el valle del Txorierri. Se podría definir propiamente como el corazón metropolitano.

La situación actual está marcada por la imagen conocida de degradación y obsolescencia, tantas veces mencionada. Podrían definirse cinco entornos en esta operación.

- El entorno de Ansio, renovado tras el desmantelamiento de las instalaciones de AHV donde se encuentran levantados hoy los nuevos pabellones de la Feria de Muestras (Bilbao Exhibition Center).
- El entorno de Rontealde-Sefanitro que presenta problemas de convivencia entre las naves industriales y el núcleo residencial.
- El entorno de la desembocadura del Asua como un espacio de gran potencial, no sólo como conector entre grandes valles, sino con un gran valor ambiental.

- El último entorno es el situado alrededor de la rotonda de la Cadena en el cruce de la BI-737 con la BI-2704, donde se están produciendo transformaciones de gran valor añadido en la entrada del Aeropuerto hacia la Ría, pero sin responder a una estrategia clara de validación metropolitana.
- Por último, señalar que parte de la OE.3. «Zorroza-Burtzeña», se incluye en esta OE-4, lo que supone la existencia de un ámbito de yuxtaposición de dos de los ejes aludidos, el de la Ría del Nervión y el del Asua, lo que le confiere a dicho ámbito el carácter de espacio-rótula de los principales elementos de las Acciones Estructurantes incorporadas en este PTP, sustancial por tanto en la Armonización de la Ría.

2.4.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Una vez resueltas las conexiones transversales entre la Margen Izquierda y el Txorierrri y cosidas las márgenes de la Ría, rompiendo la fractura existente, el objetivo principal es articular los espacios de oportunidad surgidos en su recorrido organizando alrededor de la conexión entre los tres valles, un tejido rico, predominantemente enfocado a la actividad económica, en un regenerado medioambiente metropolitano, con clara prioridad a la intermodalidad e interconectividad de los varios modos de transporte, tanto públicos como privados.

Por otro lado, se pretende la Renovación de una parte del ámbito de Lutzana-Burtzeña, incluido en esta operación y asimismo en la OE.3, que requiere una rehabilitación debido a la obsolescencia de sus instalaciones posibilitándose la implantación de usos mixtos y la Regeneración del entorno del Asua, mediante la mejora de los suelos ocupados consolidados, la remodelación de las áreas industriales obsoletas y el desarrollo de los suelos desocupados con calificación industrial aptos para integrar nuevas tecnologías.

2.4.3 Objetivos y criterios para la ordenación.

Partiendo del objetivo global de interconexión en el corazón de la metrópoli, los objetivos propuestos para la ordenación se describen a continuación:

2.4.3.1.

En el entorno de Ansio, se mantienen las determinaciones elaboradas y ya ejecutadas por el Plan General de Barakaldo.

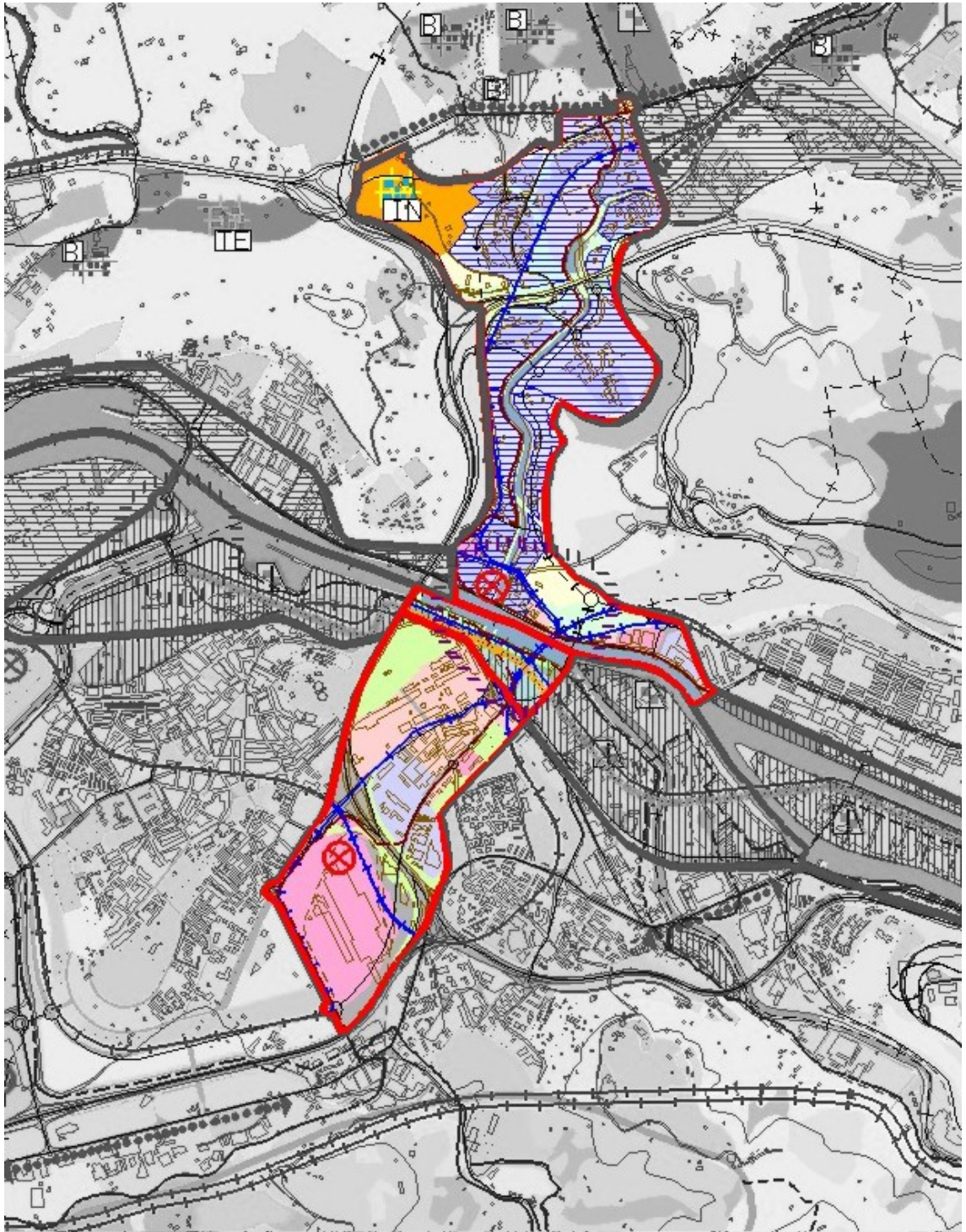
En el entorno de Rontealde-Sefanitro, sería deseable el mantenimiento del tejido productivo existente, en tanto tenga continuidad la actividad. En cuanto a la implantación de la zona residencial prevista desde el planeamiento, sería conveniente la previsión de usos mixtos entendiendo como tales la coexistencia del uso residencial y de actividad económica compatible. El criterio primordial sería el mantenimiento de actividad económica en sí, posiblemente de nuevo cuño, con el objetivo de evitar un desequilibrio residencia-empleo.

La inclusión del espacio entre la actual traza de las líneas de RENFE, C1 y C2 y la Ría, integrado también en el ámbito desarrollado por la OE.3 «Zorroza-Burtzeña», obedece a la existencia de elementos de Acciones Estratégicas que afectan a ambas operaciones y que además precisan para su resolución de un entorno común entre las mismas que supera el de la OE.3 y forma parte de la OE.4, por lo que se verá afectado por las determinaciones de las dos operaciones estratégicas.

Saltando la Ría, se hace precisa la resolución de esta conexión transversal, para lo que se plantea un sistema de carácter orientativo compuesto por puentes a diferente cota que ha de resolverse de forma integrada con la ordenación del entorno. Dentro del mismo, se establecen las relaciones viarias de mayor orden salvando la línea del Metro y conectando con los accesos de Enekuri y la N-634 por Lutxana-Barakaldo. Sería interesante que en el futuro la relación entre ambas márgenes se efectuara también mediante un puente bajo que conecte las vías de ribera.

El entorno del Asua, con un regenerado cauce y un tratamiento ambiental de sus riberas, alojaría preferentemente actividad económica industrial, articulada por la prolongación del puente de Lutzana según una vía de ribera del Asua hasta alcanzar la conexión Rontegi-Enekuri, según se describe en la AE.3 «El eje transversal del Asua», lo que permitirá recuperar dichos terrenos dotándolos de una excelente accesibilidad.

Por otro lado, se propone una nueva conexión que, pasando bajo el enlace Rontegi-Corredor del Txorierrri, conectará la zona de Erandio-Goikoa con la actual vía BI-735 en su punto de acceso a Rontegi desde la zona baja del Asua, tal y como se recoge en la AE.3. Esta solución permitirá unir la rotonda de «La Cadena», en el cruce de la BI-737 con la BI-2704, con la Ría de forma rápida y eficaz.



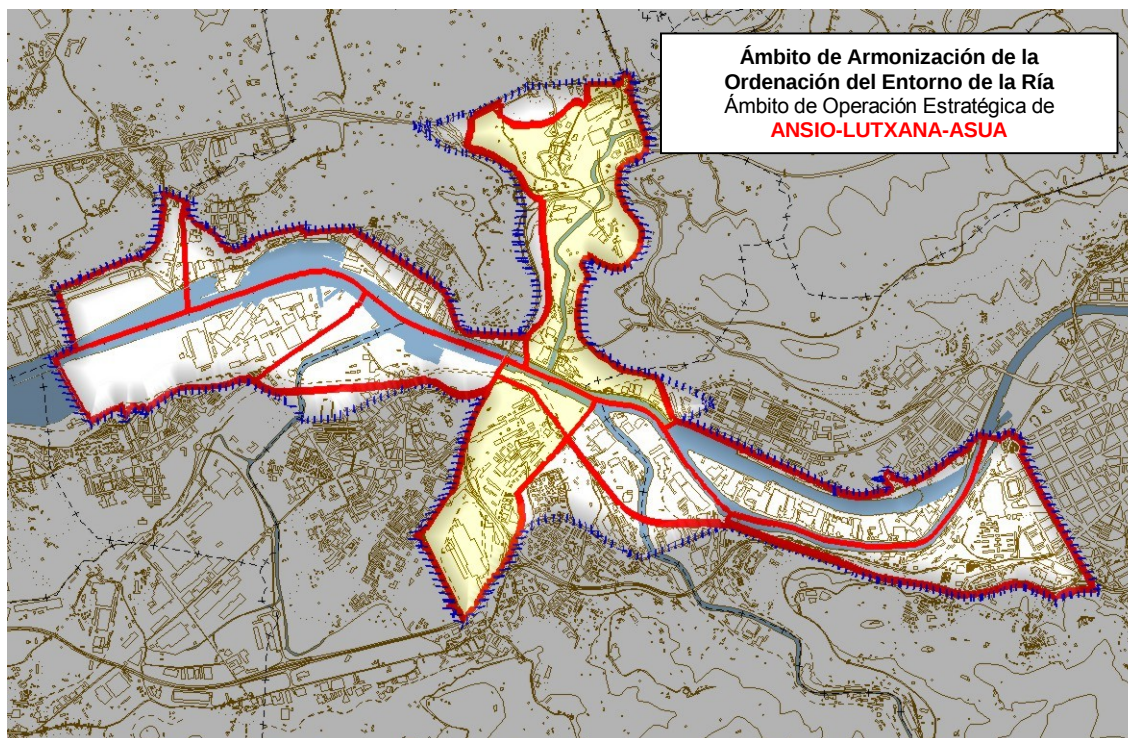
2.4.4 Determinaciones vinculantes

- El Planeamiento de desarrollo de los entornos incorporados en esta OE deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en el apartado 2.4.3.1.
- Los trazados de elementos de las Acciones Estructurantes que se encuentran incorporados en la documentación gráfica de la presente ficha tienen carácter orientativo.
- El ámbito de la OE.3. «Zorroza-Burtzeña», incorporado en esta OE.4, estará también afectado por las determinaciones de aquella. OE.3.
- En la ordenación pormenorizada de los entornos de esta OE deberán incorporarse, de acuerdo con los criterios y determinaciones, tanto los ya establecidos en las correspondientes fichas individualizadas a las que a continuación se remite, como con los específicos establecidos en los apartados de la presente ficha, los elementos de las AE siguientes, objeto de compatibilización y que superando el ámbito de esta operación forman parte de la misma:
 - AE.1 “La Vía Paseo Metropolitano”.
 - AE.3 “El eje transversal de Asua”.
 - AE.14. “Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano”.
 - AE.14.G. Nueva línea Vía Paseo Metropolitano (Tranvía).
 - AE.14.H. Nueva línea conexión Ría-Ortuella (Tranvía)
 - AE.14.I. Nueva línea conexión Ría-Sondika (Tranvía).
 - AE.20. Los Parques de Ribera.

- AE.21 “Navegabilidad de la Ría”.
- AE.23 “La Red ciclable”.
- Deberán garantizarse, la continuidad y las características básicas del trazado y de los demás elementos de dichas AE, con los de la OE.5 «Galindo» y los de la OE.3 «Zorroza-Burtzeña» en el municipio de Barakaldo y con los de la OE.6 «Erandio», compatibilizandose asimismo con los de los municipios colindantes.

Compatibilización

Esta operación forma parte del Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada la ordenación de dicho ámbito mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de garantizar que todas las ordenaciones encajen en un proyecto común que las integre de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



2.5 GALINDO (OE.5)

2.5.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

El ámbito integrado en esta actuación comprende los terrenos situados en los municipios de Barakaldo y Sestao, entre la desembocadura del río Galindo, la Ría y el nuevo viario de ronda municipal.



En la actualidad se han desarrollado las directrices marcadas por la iniciativa Urban y recogidas en la Operación Galindo, que motivaron una modificación puntual de las Normas municipales para incorporar las intervenciones definidas en esos documentos.

2.5.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

El PTP pretende reforzar las propuestas de renovación de una de las zonas más importantes para la nueva estructura metropolitana. Se trata, por una parte, de acercar Barakaldo a la Ría y a Erandio, en una relación que la anterior ocupación industrial de la zona había eliminado por completo, y por otra, asegurar la salida del casco de Sestao, muy degradado en esta zona, hacia la Ría, el Galindo y Barakaldo. En este área juega un importante papel la Vía Paseo Metropolitano como elemento estructurante que debe garantizar, por una parte, la conexión viaria y tranviaria dada su localización central en la Operación Urban-Galindo, y por otra, la continuidad peatonal bordeando la dársena, hasta conectar con la Punta de san Nicolás en Sestao. Asimismo, se ha de tener en consideración la prolongación de la ronda de Barakaldo bajo el monte Rontegi, cerrando la ronda atravesando los terrenos de Sefanitro y Rontalde.

Dado que se trata de un Area de Renovación Urbana de la Ría, se pretende generar un tejido mixto de equipamiento singular, terciario, residencia y centros de ocio-comercio, que atraiga el crecimiento de Barakaldo y Sestao hacia su fachada de

ribera, que se convierta en el otro gran centro de la Ría, emparejándose a la reciente pero ya consolidada potente operación de Abandoibarra, con el museo Guggenheim como piedra angular.

En esta estrategia juega un papel fundamental el espacio reservado a equipamiento de ocio junto a la dársena que, por un lado, dote de una función metropolitana definida a esta pieza urbana y, por otro, mejore la actual imagen de degradación que presenta la zona desde el ámbito de la Ría. Del mismo modo se recomienda asegurar el acceso público a todos los bordes con la Ría y el río Galindo, con arbolado extensivo y tratamiento de bidegorri, con lugares estanciales de gran calidad apropiados para un área de estas características.

2.5.3 Objetivos y criterios para la ordenación

2.5.3.1.

Introducción de un equipamiento de ocio de rango metropolitano que integre el recurso agua tan presente en Galindo a la vez que recomponga la fachada de Barakaldo, muy degradada en la actualidad. Este equipamiento de ocio está aún sin definir aunque se establecen una serie de criterios que se consideran fundamentales:

Convendría que se tratara de un recinto abierto y permeable, en la medida de lo posible, que permita recorridos transversales a la Ría, buscando conectar el casco urbano con el margen fluvial.

El trazado actual del BPT supone una hipoteca sobre estos terrenos hasta que no se desarrolle la Variante Sur Ferroviaria. Esta situación obliga a buscar una serie de alternativas a dicho trazado de forma que la ejecución de la Operación no consolide una infraestructura para la que el PTP tiene previsto su eliminación como barrera urbanística.

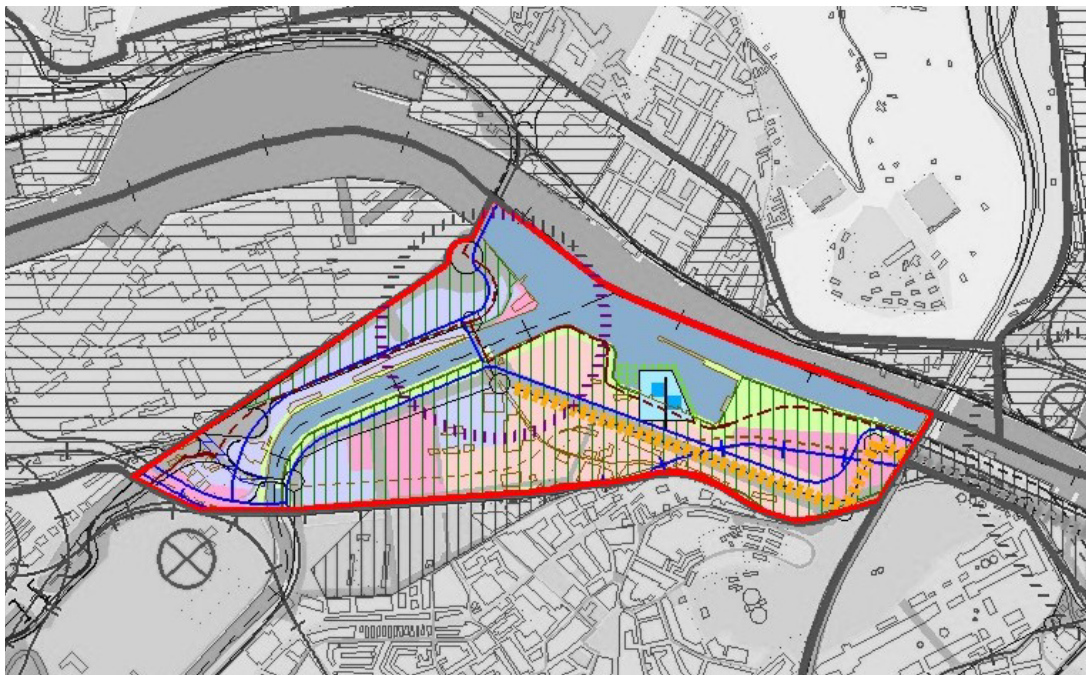
Apertura de penetraciones desde el casco de Barakaldo hacia la dársena remozada.

Con respecto al tranvía, habrán de estudiarse las alternativas que se recogen en la AE 14 «Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano». A tal efecto una

de las alternativas de conexión entre márgenes se localiza en este ámbito por lo que habrá de preverse, en el puente viario de conexión con el Corredor del Ballonti con la margen opuesta de la Ría, de una superficie diferenciada que propicie la relación a nivel urbano, adoptando una sección transversal con reservas para uso peatonal y transporte público.

Resolver la conexión de la Vía Paseo Metropolitana a través de la vialidad de la Operación Urban Galindo con la trama urbana de Sestao en la Punta de San Nicolás y la prolongación de la calle Gran Vía .De esta forma se evita conectar directamente el Eje con el corredor del Ballonti para mantener el tratamiento urbano del Eje rodado en contraposición con el carácter aislante que supone una vía rápida.

Generar un tejido mixto residencial y de equipamiento o actividad económica en la nueva fachada de Sestao hacia el Galindo y los nuevos desarrollos de Barakaldo.



2.5.4 Determinaciones vinculantes

- El Planeamiento de desarrollo de esta OE deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en el apartado 2.5.3.1.
- Se ha de promover un tejido mixto residencial y de equipamiento o actividad económica en la nueva fachada de Sestao hacia el Galindo y los nuevos desarrollos de Barakaldo.
- Los trazados de elementos de las Acciones Estructurantes que se encuentran incorporados en la documentación gráfica de la presente ficha tienen carácter orientativo.
- En la ordenación pormenorizada de esta OE deberán incorporarse, de acuerdo con los criterios y determinaciones, tanto los ya establecidos en las correspondientes fichas individualizadas a las que a continuación se remite, como con los específicos establecidos en los apartados de la presente ficha, los elementos de las AE siguientes, objeto de compatibilización y que superando el ámbito de esta operación forman parte de la misma:
 - AE.1 “La Vía Paseo Metropolitana”.
 - AE.4 “Los Ejes Articuladores del renovado corredor de la Margen Izquierda”.

Los elementos a tener en cuenta de esta AE se refieren al elemento de conexión del Corredor del Ballonti con la Vía Paseo Metropolitana y al nuevo puente sobre la Ría..

- AE.14 “Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano”.

AE.14.A. Línea Abando-Santurtzi/Muskiz (Ancho ibérico):

AE.14.G. Nueva línea Vía Paseo Metropolitano (Tranvía).

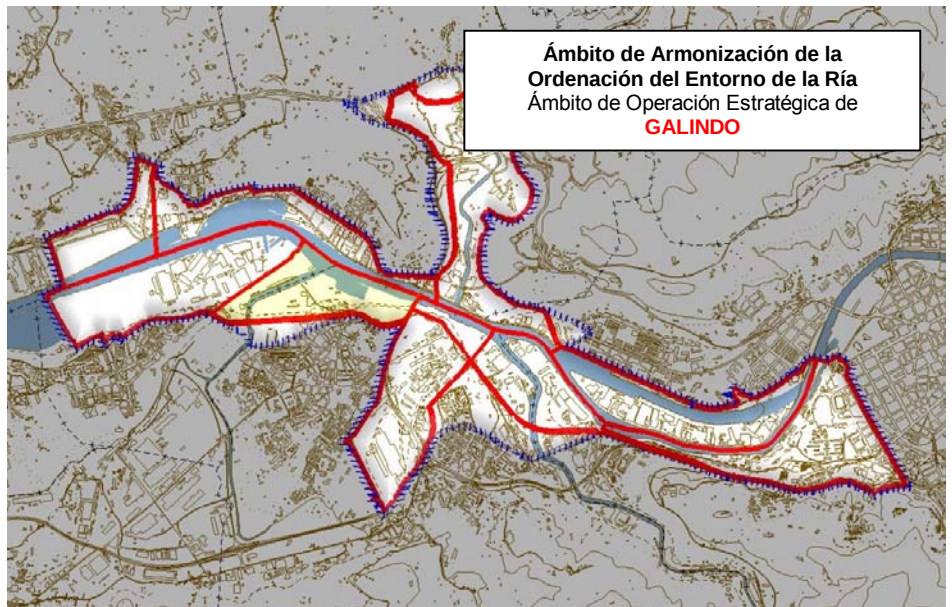
AE.14. H. Nueva línea conexión Ría-Ortuella (Tranvía).

AE.14. I. Nueva línea conexión Ría-Sondika (Tranvía).

- AE.20 “Los Parques de Ribera”.
- AE.21 “Navegabilidad de la Ría”.
- AE.23 “La Red ciclable”.
- Deberán garantizarse, la continuidad y las características básicas del trazado y de los demás elementos de dichas AE, con los de la OE.3 «Zorroza-Burtzeña», en el municipio de Barakaldo y con los de la OE.7 «Pastilla de Altos Hornos», en el municipio de Sestao, compatibilizándose asimismo con los de los municipios colindantes.

Compatibilización

Esta operación forma parte del Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada la ordenación de dicho ámbito mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de garantizar que todas las ordenaciones encajen en un proyecto común que las integre de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



2.6 ERANDIO (OE.6)

2.6.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

El municipio de Erandio posee una personalidad urbana dual. Dividido en dos partes por la loma de Kukularra-Axpuru, presenta del lado de la Ría, en el barrio de Alzaga, una imagen degradada, más relacionada social y económicamente con la

margen izquierda que con la derecha. Erandio-Goikoa, sin embargo, responde en

gran medida a las características propias de los municipios de la derecha, sin núcleos demasiado densos y muchos espacios verdes.



El entorno de Lutzana, tanto en Erandio como en Barakaldo constituye un importantísimo eje de la estructura general metropolitana. Es el punto clave donde se encuentran los ríos Nervión, Asua, Kadagua y Galindo. La vega de Sakoni concretamente, supone la única conexión a cota baja entre los valles del Nervión y del Txorierri.

El límite de Erandio con la Ría, constituye el entorno que se pretende regenerar por medio de esta Operación Estratégica.

2.6.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

El objetivo de esta Operación Estratégica es la regeneración de aquellas zonas del municipio de Erandio situadas en el borde de la Ría que hoy en día se encuentran degradadas para conseguir la mejora de su imagen y la adecuación al entorno de máxima centralidad al que pertenecen, sin perjuicio de las medidas correctoras oportunas que su mantenimiento pueda requerir.

El frente del barrio de Alzaga y las dársenas de Udondo y Axpe precisan de una labor de mejora de los suelos ocupados consolidados, así como la remodelación de las

áreas industriales obsoletas para poder cumplir su cometido en el entramado territorial metropolitano.

La desembocadura del río Asua constituye un auténtico punto neurálgico en la estructura metropolitana general. Es un nodo de tensiones, donde se cruzan todo tipo de relaciones de ámbito metropolitano.

Con carácter general, se pretende tratar el borde de Erandio con la Ría, en armonía con el resto de Operaciones Estratégicas de este entorno, recuperar el carácter simbólico en la Ría de las dársenas.

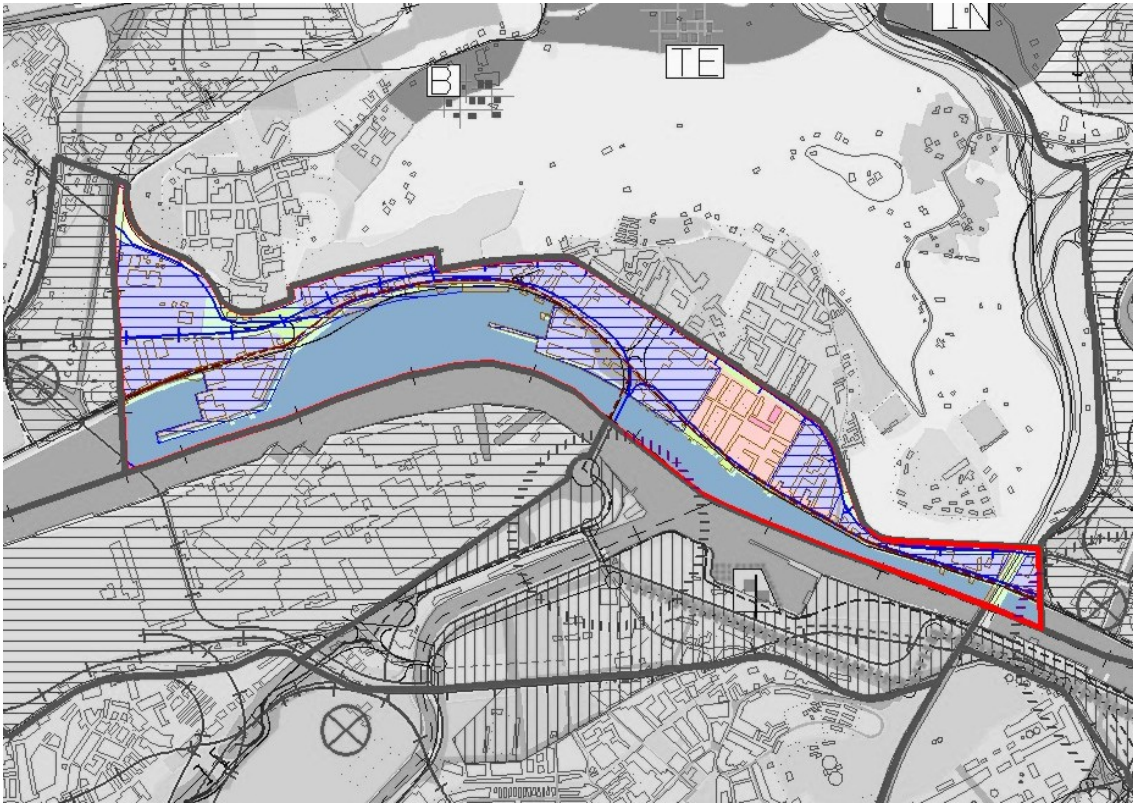
2.6.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Las directrices generales que habrán de seguirse para la ordenación y regeneración del frente de Ría en Erandio serán las siguientes:

- 2.6.3.1.** Se recuperará y tratará el vial de borde de la Ría a lo largo de todo el límite entre ésta y el término municipal, creando un vial de calidad, acompañado del carril ciclable junto al borde de la Ría.

En las dársenas de Axpe y Udondo en el supuesto de pérdida del uso existente, se procurará la implantación de equipamientos de rango metropolitano que pudieran tener relación con el ocio o actividades económicas de acuerdo con la centralidad de su localización y las oportunidades de las propias dársenas permitiendo utilizar éstas, su conexión con el agua y el agua misma como elementos compositivos.

Se tenderá a la puesta en valor de elementos ubicados en el entorno de la Ría que muestren el pasado naval de la misma colaborando a la regeneración iconográfica y emblemática de la Ría.



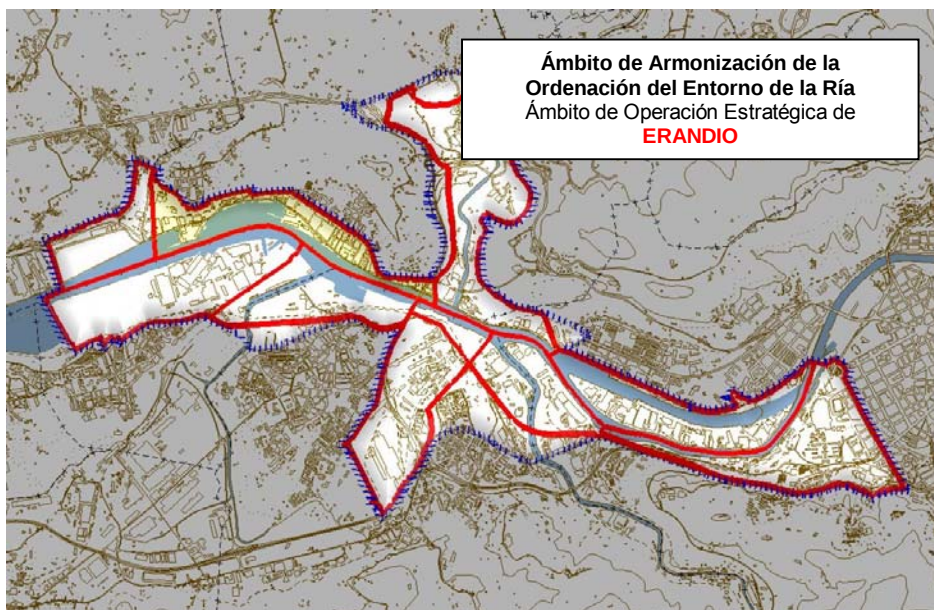
2.6.4 Determinaciones vinculantes

- El Planeamiento de desarrollo de esta OE deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en el apartado 2.6.3.1.
- Los trazados de elementos de las Acciones Estructurantes que se encuentran incorporados en la documentación gráfica de la presente ficha tienen carácter orientativo.
- En la ordenación pormenorizada de esta OE deberán incorporarse, de acuerdo con los criterios y determinaciones, tanto los ya establecidos en las correspondientes fichas individualizadas a las que a continuación se remite, como con los específicos establecidos en los apartados de la presente ficha, los elementos de las AE siguientes, objeto de compatibilización y que superando el ámbito de esta operación:

- AE.14 “Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano”.
 - AE.14.I. Nueva línea conexión Ría-Sondika (Tranvía).
 - AE.14.J. Nueva línea Urbinaga-Leioa-UPV (Tranvía).
- AE.20 “Los Parques de Ribera”.
- AE.21 “Navegabilidad de la Ría”.
- AE.23 “La Red ciclable”.
- Deberán garantizarse, la continuidad y las características básicas del trazado y de los demás elementos de dichas AE, con los de la OE.4 «Lutxana–Asua», en el municipio de Erandio, compatibilizandose asimismo con los de los municipios colindantes.

Compatibilización

Esta operación forma parte del Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada la ordenación de dicho ámbito mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de garantizar que todas las ordenaciones encajen en un proyecto común que las integre de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



2.7 PASTILLA DE ALTOS HORNOS (OE.7.)

Hay que hacer una consideración previa para la actuación que nos ocupa, el uso actual del suelo supone para el área funcional algo básico dentro de las actividades económicas del Bilbao Metropolitano, y por supuesto, no se pretende desde el presente documento la sustitución de la actividad actual. Tan solo se quiere destacar la importancia de estos suelos como parte integrante del conjunto urbano de la Ría y su repercusión en el territorio, dado que sobre estos terrenos se asienta el último tramo de la Vía paseo Metropolitana.

Por ello, entendemos oportuno que a medida que se permita la intervención sobre parte del territorio hay que fijar su sentido desde el punto de vista estratégico y supramunicipal.

2.7.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

El área de actuación que acoge esta Operación Estratégica comprende exclusivamente terrenos del municipio de Sestao. Se trata del espacio ocupado por las dos grandes empresas tractoras que fueron el símbolo del desarrollo industrial siderometalúrgico y naval del siglo y medio pasados: la factoría de Sestao de Altos Hornos de Vizcaya y Astilleros Españoles (La Naval).



Es un enclave estratégico dentro de la Ría, tanto por su pasado como por su importante extensión y por albergar un uso productivo- industrial, básico dentro de las actividades económicas del Bilbao Metropolitano, que se pueda beneficiar de la singularidad con la que cuenta esta pastilla al ser posible la navegabilidad desde la misma.

En la actualidad, la empresa Altos Hornos de Vizcaya ha sido sustituida por la nueva Acería Compacta, y los Astilleros de la Naval siguen funcionando integrados en el Grupo Izar.

2.7.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

Es importante cuidar que la ordenación y estrategia que se propongan sean lo suficientemente flexibles para poder acoger las instalaciones en la actualidad existentes y las que pudieran instalarse.

Resulta crucial en este punto de la Ría, como en el resto, respetar en la medida de lo posible aquellas joyas de la Arquitectura y la Ingeniería industrial que hemos heredado del pasado y que, como hemos comprobado con el «efecto Guggenheim» pueden resultar dinamizadores de la economía solamente por su carácter simbólico, presencial y expositivo sin una relación totalmente directa con el sector de las Actividades Económicas propiamente dichas.

2.7.2.1.

Por lo tanto, establecemos los siguientes criterios estratégicos:

- a) Regenerar el área manteniendo el uso productivo industrial pero cuidando con especial atención su calidad paisajística ambiental propia del entorno de la Ría y reubicar instalaciones de interés.
- b) Mantener el uso global de la actividad económica existente, evitando la eliminación del tejido productivo actual y fomentando la remodelación de los tejidos urbanos industriales que han quedado ya obsoletos.
- c) Potenciar nuevas implantaciones de carácter productivo, especialmente aquellas que requieren acceso a la Ría y no cuentan con otra alternativa de localización, dada la singularidad con la que cuenta esta Pastilla al ser posible la navegabilidad desde la misma.

- d) Se recomienda evitar la implantación de actividades económicas que tengan otras alternativas para su ubicación, incluso mejores, al ser posible e incluso conveniente su integración en otras áreas destinadas a usos mixtos.
- e) Recuperar y revalorizar los elementos de Arqueología Industrial existentes en el área.
- f) Conseguir una imagen atractiva, valorando el carácter iconográfico-presencial en la misma medida que el funcional, a sabiendas de que puede constituir un motor económico.

2.7.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Las directrices generales que habrán de seguirse para la ordenación de éste área serán las siguientes:

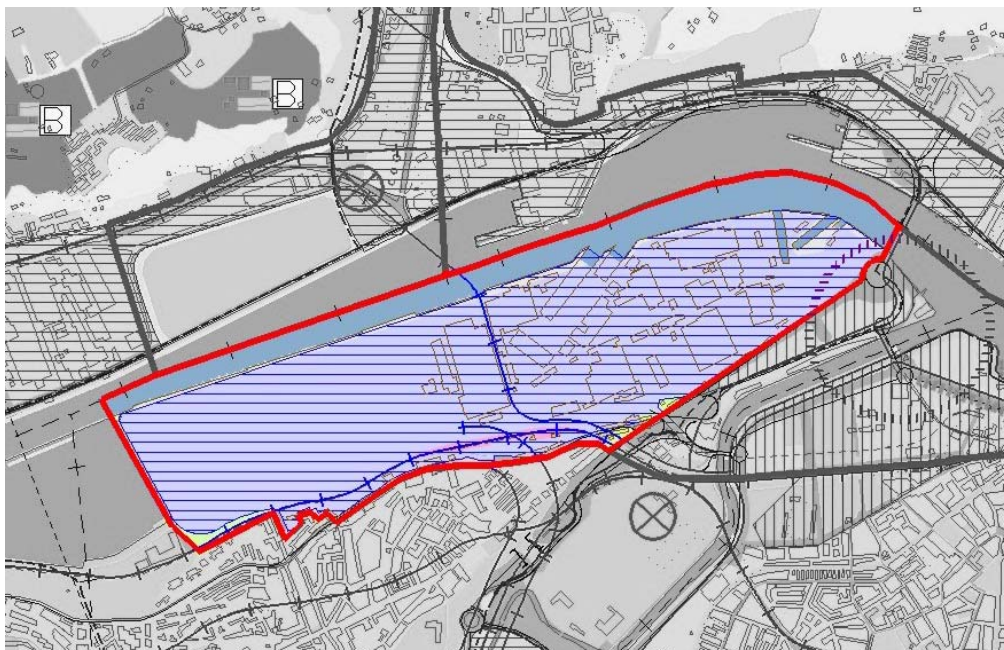
La implantación de usos que pudiera darse en los suelos desocupados o en los espacios liberados de ruinas industriales debe respetar el valor paisajístico, estratégico y singular de la Pastilla, que requiere un tratamiento de las nuevas edificaciones que destaque dicho valor, lo que constituye un nuevo reto a la regeneración del área.

La traza del ferrocarril del BPT, podría acondicionarse para el nuevo tren ligero, que iría acompañado de un parque lineal paralelo a su trazado junto a la Pastilla de Altos Hornos.

Respecto a la ordenación del entramado infraestructural, se estudiará la posibilidad de realizar una conexión de la pastilla con el Corredor del Ballonti con la rotonda de Cueto, a través de un nuevo túnel bajo el casco urbano de Sestao.

Alrededor de la nueva miniacería se adoptarán medidas paisajísticas adecuadas para proteger la Ría del negativo impacto visual que ofrece el contenedor de la ACB.

La protección del Alto Horno nº 1 como elemento del patrimonio industrial ofrece la posibilidad de desarrollar un museo integral de la siderurgia. Otra opción es utilizar este horno alto de manera exclusivamente iconográfica sin tener que vincularlo a la exposición de la cadena de producción, integrándolo en alguna rotonda o punto estratégico.



2.7.4 Determinaciones vinculantes

- El Planeamiento de desarrollo de esta OE deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en el apartado 2.7.2.1.
- Los trazados de elementos de las Acciones Estructurantes que se encuentran incorporados en la documentación gráfica de la presente ficha tienen carácter orientativo.
- En la ordenación pormenorizada de esta OE deberán incorporarse, de acuerdo con los criterios y determinaciones, tanto los ya establecidos en las correspondientes fichas individualizadas a las que a continuación se remite, como con los específicos establecidos en los

apartados de la presente ficha, los elementos de las AE siguientes, objeto de compatibilización y que superando el ámbito de esta operación forman parte de la misma:

- AE.14. “Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano”.

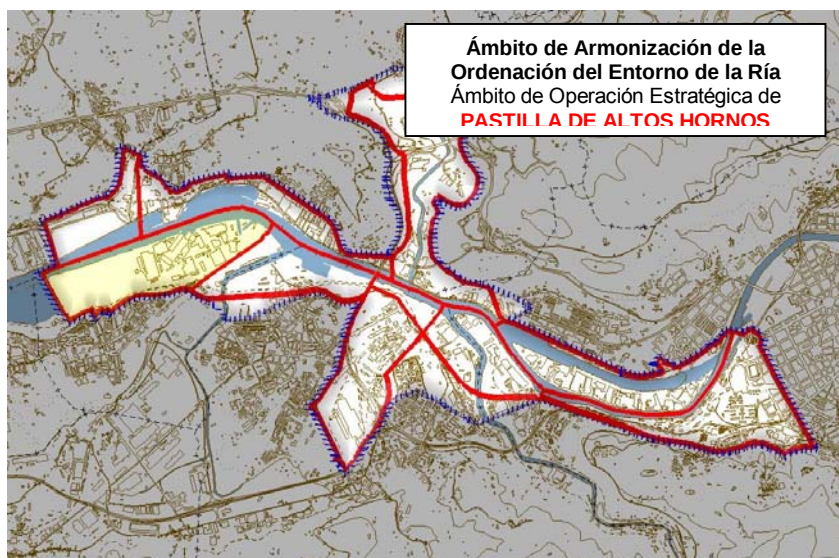
AE.14.A. Línea Abando-Santurtzi/Muskiz (Ancho ibérico).

AE.14.J. Nueva línea Urbinaga-Leioa-UPV (Tranvía).

- AE.16 “Metro. Mejora de la red actual.”.
- AE.20 “Los Parques de Ribera”.
- AE.21 “Navegabilidad de la Ría”.
- Deberán garantizarse, la continuidad y las características básicas del trazado y de los demás elementos de dichas AE, con los de la OE.5 «Galindo», en el municipio de Sestao, compatibilizándose asimismo con los de los municipios colindantes.

Compatibilización

Esta operación forma parte del Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada la ordenación de dicho ámbito mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de garantizar que todas las ordenaciones encajen en un proyecto común que las integre de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



2.8 VEGA DE LAMIAKO (OE.8)

2.8.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La vega de Lamiako constituye un entorno del municipio de Leioa que ha quedado durante mucho tiempo ajeno a la ordenación y sin una orientación clara.

Se encuentra totalmente circundada por la carretera Dársena de Lamiako, que la separa de los ríos Gobelas y Udondo, así



como por la Avenida Autonomía que la separa de la Ría del Nervión y de una zona de fangos intermareales.

En cuanto a los fangos intermareales, ámbito que no forma parte de esta operación excepto en el Estudio de evaluación conjunta de Impacto Ambiental, al haber mejorado la calidad de sedimentos y de los organismos que viven en ellos, gracias al Plan integral de Saneamiento de la Comarca del Gran Bilbao, año tras año son más las aves que recalán para descansar y alimentarse de ellos.

Se han incorporado en esta OE, terrenos colindantes a la vega de Lamiako, de forma que en este mayor ámbito se estudie la alternativa de conexión del tranvía de la estación de Urbinaga en Sestao con Leioa, debiendo quedar asegurada la intermodalidad con el Metro en la Margen Derecha.

Hoy en día, con el nuevo empuje que la regeneración de la Ría está aportando, se constituye como una interesante área, que marcará la forma de encontrarse el municipio de Leioa con el cauce fluvial.

2.8.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Dado que existe la intención de ubicar la nueva Estación Depuradora de Aguas Residuales (E.D.A.R.) en este entorno, se pretende armonizar esta nueva instalación

con la vocación que tiene la zona de borde fluvial del planeamiento urbanístico de Leioa, desarrollando las instalaciones del Consorcio de Aguas de manera que su impacto sea positivo.

En los terrenos que no ocupe la EDAR de Lamiako se tendrá especial consideración y cuidado del entorno procurando la conservación y el respeto de la zona de fangos intermareales que focaliza la sedimentación de avifauna acuática migradora.

El Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental tendrá en cuenta todos los nuevos datos respecto a la posible singularidad de la zona, incluyendo estudios específicos sobre la fauna migratoria y la fauna y flora locales.

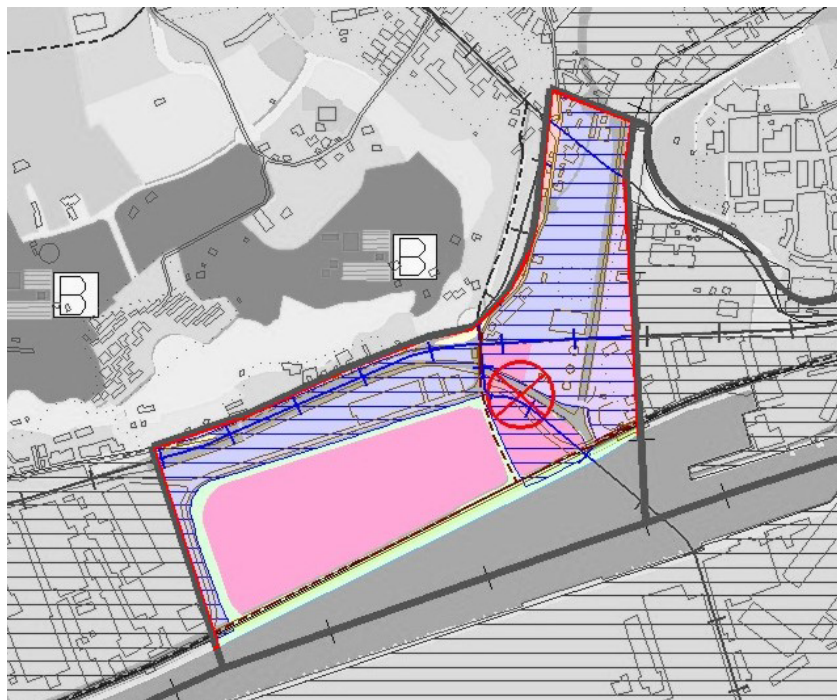
Por lo tanto, la intención es doble. Por una parte se pretende dar un fin de desarrollo urbano coherente al planeamiento municipal de Leioa, en armonía con el desarrollo metropolitano, y por otro procurar colocar la nueva depuradora poniendo especial énfasis en el respeto de los aspectos paisajísticos, medio ambiental y arquitectónicos.

2.8.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Con el fin de conseguir estos objetivos comentados, se estimará la conveniencia de las siguientes directrices para la ordenación general:

1. Se sugiere la desviación del tráfico de la Avenida Autonomía en el tramo de la Vega de Lamiako hacia las carreteras Dársena de Lamiako y Langilería Kalea con la consiguiente transformación de ese tramo de la carretera Avenida Autonomía en un bidegorri y paseo de ribera.
2. Siempre que se vaya a tratar el borde del cauce fluvial, habrá de estudiarse el proyecto en conjunto con la dársena de Udondo o, al menos, mostrar que se ha tenido en cuenta.
3. Se regenerarán y revalorizarán los cauces del Gobela y Udondo con el fin de crear un entorno de suficiente calidad ambiental.

4. En el Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental que se tramite con el Plan Especial de desarrollo de la Vega de Lamiako, se debe analizar cualquier afección al medio físico, estudiando de forma conjunta el espacio dentro del ámbito recogido en la OE y la zona de fangos intermareales.



2.8.4 Determinaciones vinculantes

El Planeamiento de desarrollo de esta OE deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en el apartado 2.8.3.

- Los trazados de elementos de las Acciones Estructurantes que se encuentran incorporados en la documentación gráfica de la presente ficha tienen carácter orientativo.
- En la ordenación pormenorizada de esta OE deberán incorporarse, de acuerdo con los criterios y determinaciones, tanto los ya establecidos en las correspondientes fichas individualizadas a las que a

continuación se remite, como con los específicos establecidos en los apartados de la presente ficha, los elementos de las AE siguientes, objeto de compatibilización y que superando el ámbito de esta operación forman parte de la misma:

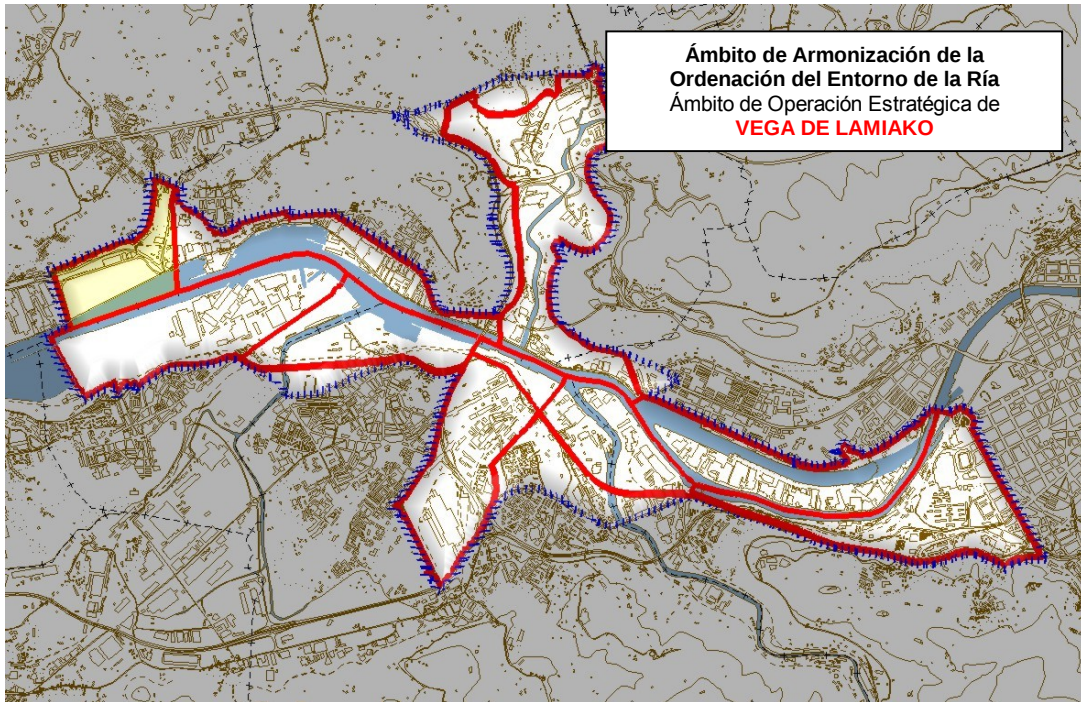
- AE.14 “Transporte ferroviario de pasajeros en el ámbito metropolitano”.

AE.14.J. Nueva línea Urbinaga-Leioa-UPV (Tranvía).

- AE.20 “Los Parques de Ribera”.
- AE.21 “Navegabilidad de la Ría”.
- AE.23 “La Red ciclable”.
- Deberán garantizarse, la continuidad y las características básicas del trazado y de los demás elementos de dichas AE, compatibilizándose con los de los municipios colindantes.

Compatibilización

Esta operación forma parte del Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría con el fin de compatibilizar de forma integrada la ordenación de dicho ámbito mediante la redacción del oportuno Proyecto de Armonización de la Ordenación, que se encargará de garantizar que todas las ordenaciones encajen en un proyecto común que las integre de acuerdo con las pautas generales determinadas por el propio PTP.



2.9 LOS CORREDORES DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE LA MARGEN IZQUIERDA (OE.9)

2.9.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Es un área prioritaria de intervención, de gran transcendencia en cuanto contempla la creación de nuevo suelo para el desarrollo de actividades económicas en una zona muy maltratada por las sucesivas crisis económicas y en la que la escasez de nuevo suelo es una de sus notas características. Es una operación clave para las estrategias de regeneración de la



Margen izquierda, sobre todo por su incidencia en la creación de empleo y en la mejora de su calidad ambiental. No todo el suelo está totalmente sin ocupar, existen algunas industrias en la zona, pero deberían incorporarse en la intervención, cuidando específicamente su regeneración, proporcionando una imagen positiva para el nuevo paisaje de parque empresarial buscado.

2.9.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

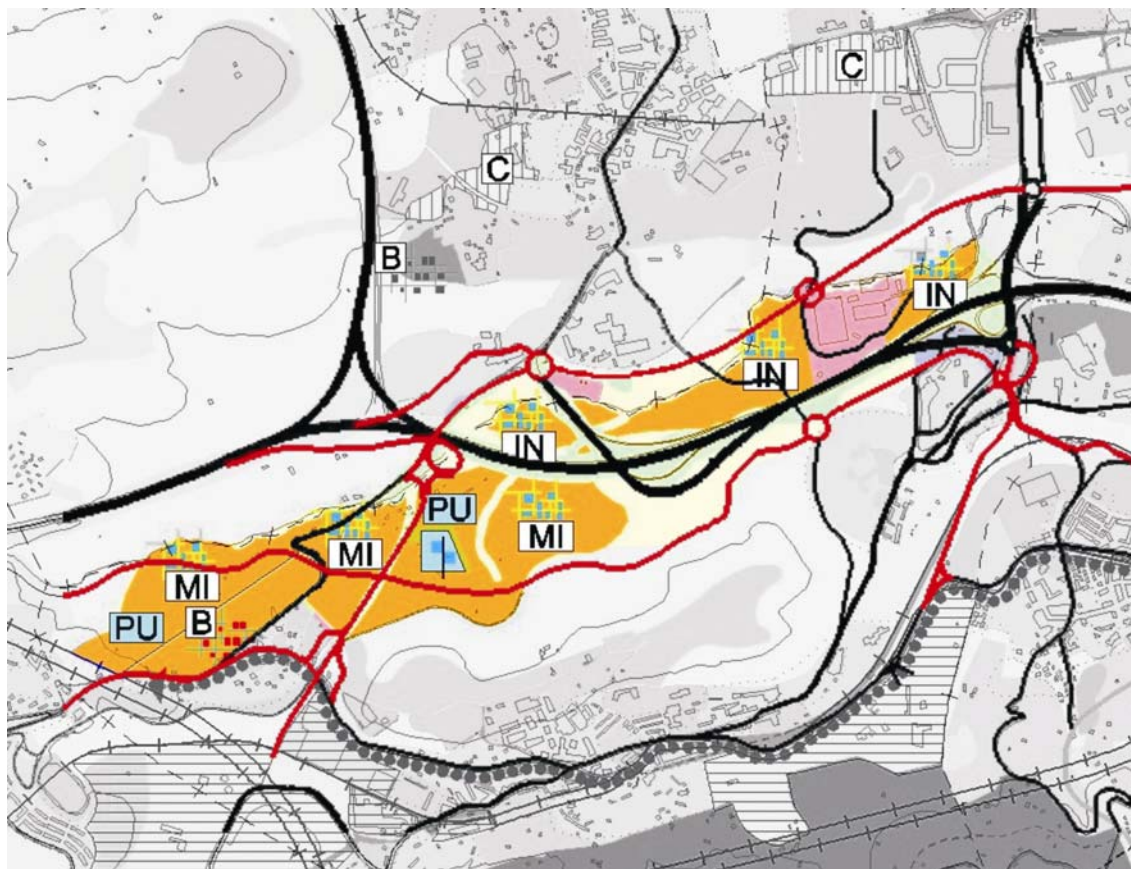
Los objetivos estratégicos se centran en la reconsideración de la estructura viaria existente y de proyectos en marcha, y su replanteamiento en un nivel superior de estructura, el metropolitano, entre el de largo recorrido y el local. Con ligeras modificaciones en este entramado viario y ferroviario, se consigue relacionar en un nuevo soporte las actividades económicas existentes con las nuevas áreas, prolongándolo, desde Barakaldo, hacia esta zona de Ortuella.

Complementario a este objetivo, se plantea la mejora de la calidad interna de los núcleos de la falda del monte Ortuella y Trapagaran, integrándolos en un desarrollo de ciudad lineal por la antigua nacional, convertida en calle-bulevar.

Entre el primer sistema de actividad económica y este segundo de remodelación urbana, se conserva un espacio natural concatenado con los sistemas de espacios libres existentes a modo de filtro ambiental.

2.9.3 Objetivos y criterios para la ordenación

- 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 coincidente con el trazado previsto en el PTS de Carreteras. La segunda de esas vías transcurre desde el barrio de San Fuentes en Abanto-Zierbena, junto al arroyo Capetillo y por la ladera norte de El Cerro en Ortuella hasta conectarse con el acceso de la N-634 a Portugalete. De este modo se consigue separar el tráfico del interior de los núcleos habitados, reconvirtiendo la antigua nacional en la calle central de la ciudad lineal.
- Mejora de las conexiones entre los núcleos mencionados y los de la franja de ribera, Sestao, Portugalete y Santurtzi, con un viario complementario situado entre las vías.
- Generación de dos filtros verdes, a lo largo de los límites de la actuación.
- Definición de uso de actividades económicas a todo el ámbito, excluyendo algún gran equipamiento supramunicipal.
- Conversión de la N-634 a bulvar urbano, desde Cruces hasta Ortuella, al resolver su funcionalidad con la nueva estructura metropolitana.



2.9.4 Determinaciones vinculantes

El trazado del corredor del Ballonti tiene carácter vinculante respecto a los correspondientes instrumentos de planeamiento.

Mantener la continuidad entre los municipios colindantes a través del sistema de Compatibilización Global de Planeamientos, sin perjuicio de que el trazado del segundo viario propuesto sea ajustable a la ordenación de los ámbitos que atraviesa.

2.10 EL PUERTO (OE.10)

2.10.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta actuación está situada en la Margen Izquierda en los términos municipales de Santurtzi y Zierbena, dentro de las instalaciones portuarias de El Abra.

La estrategia empresarial de la Autoridad Portuaria para el Puerto Exterior se centra, básicamente, en la potenciación de la actividad comercial, tratando de captar



mercancías de alto valor añadido y ampliando el área de influencia del Puerto. Para ello, se destinan los terrenos ganados al mar localizados entre el nuevo dique exterior y el dique de Santurtzi para uso comercial (contenedores, mercancía general, Ro-Ro, etc.), junto a los ya existentes muelles de Santurtzi.

2.10.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

El crecimiento urbano de la aglomeración bilbaína a lo largo de la Ría ha supuesto la desubicación de diversas áreas con actividad portuaria, desconectadas entre sí y desconectadas de las redes de acceso más importantes. Por otra parte, en términos de coste de oportunidad, determinadas instalaciones portuarias ocupan suelos de estratégica ubicación y/o cercanos a los cascos urbanos.

El paulatino traslado de las actividades portuarias (básicamente las del Canal de Deusto y Zorroza) supone a la actividad portuaria varios beneficios principales. La ubicación de actividades portuarias de carácter comercial en una única área de forma integrada, facilita las tareas de los diferentes agentes que operan en el Puerto (consignatarios, estiba, aduanas, depósito franco, servicios de remolque, etc.). También supone la disponibilidad de mayores calados y superficie disponible, así como de acceso a la nueva estación de mercancías de El Abra. Por último, se mejora

la capacidad de acceso viaria (autovía BI-634), a la espera de la solución definitiva a la conexión ferroviaria: nuevo trazado de mayor capacidad que conecte con la red general.

En cuanto a la actividad relativa a tráfico de carácter industrial, un objetivo a perseguir es la atracción de empresas con fuerte dependencia del transporte marítimo. Para ello, se destinan a esta actividad los terrenos situados junto a la planta de producción de energía con tecnología de ciclo combinado (Bahía de Bizkaia).

De manera preferente deberán reservarse estos suelos para aquellas industrias, fuertemente ligadas al Puerto que presentan una ubicación poco adecuada en los bordes de la Ría, pero que tienen un impacto positivo en el empleo y generan actividad económica en el área metropolitana, de manera que se evite su traslado a otras áreas funcionales.

2.10.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Son los desarrollados en el Plan Especial del Puerto Autónomo, aprobado definitivamente, en el cual está previsto que los nuevos muelles ubicados en la dársena producto de la ampliación se dediquen a actividades de carácter comercial. Entre las instalaciones y actividades a ubicar destacan las siguientes:

- Ampliación de los muelles de Santurtzi, en la parte colindante con los muelles anteriormente existentes.
- Estación multifuncional de mercancías, con enlace a la red general a través de la línea actual Bilbao - Santurtzi y, cuando se construyan los nuevos accesos ferroviarios, a través del túnel del Serantes.
- Terminal de contenedores, a establecer por un operador privado, en régimen de concesión.
- Zona de Actividades Logísticas.

- Otras terminales (terminales Ro-Ro, de automóviles, etc.), a ubicar en función de la demanda existente.

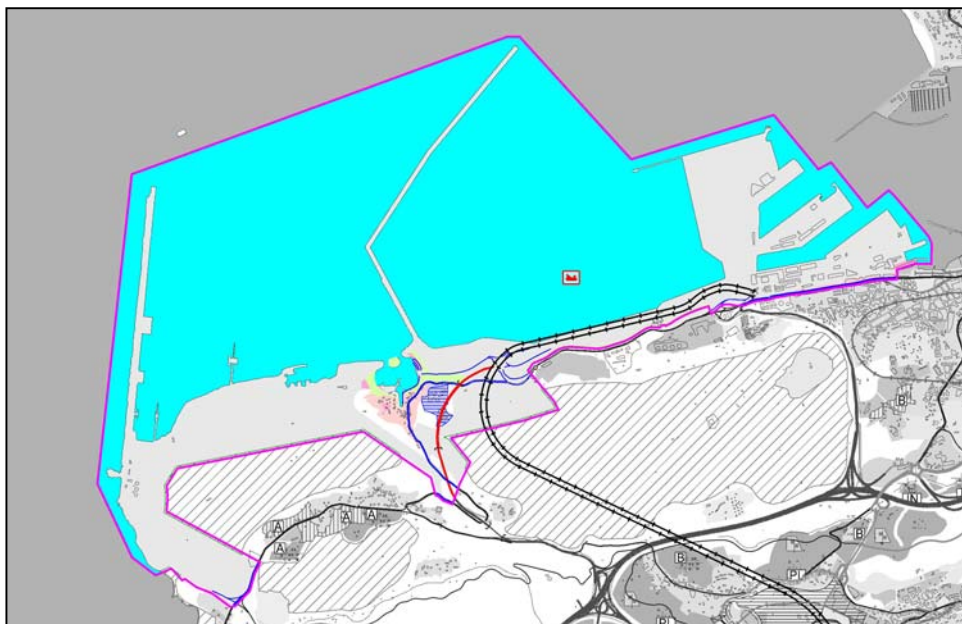
Las industrias que pudieran instalarse junto a Bahía de Bizkaia deberán contar con medidas de corrección de impacto ambiental, minimizando los efectos de emisiones al aire.

En el entorno de El Puerto se considera oportuno atender a los siguientes aspectos:

- Se estima necesaria la previsión de canales por los que discurran las diversas redes vinculadas a la energía en dicho entorno, conforme a lo previsto en normativa.
- Con el fin de garantizar la accesibilidad peatonal entre núcleos urbanos conviene dar continuidad al paseo de borde lineal Santurtzi - Zierbena.

2.10.4 Determinaciones vinculantes

Se considera necesaria la instalación de un aparcamiento disuasorio de vehículos pesados colindante con el Puerto y otras instalaciones.



2.11 ACTIVIDADES ECONOMICAS MIXTAS EN EL ENTORNO DEL PUERTO (OE.11)

2.11.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La actuación se localiza principalmente en el enlace de los accesos al puerto y la solución Ugaldebieta en Abanto-Zierbena junto a Gallarta y la zona situada al Norte del barrio de Nocedal en Ortuella. Esta actuación alcanza aproximadamente unas 100 Has. en cuatro grandes áreas: la zona denominada Murrieta, la zona denominada La Tejera, localizada junto al barrio de San



Fuentes, la zona colindante con la ampliación del barrio de Nocedal y la zona situada al este de la carretera de acceso al barrio de Nocedal.

2.11.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

En el País Vasco confluyen dos ejes de desarrollo que ligan sólidamente la base territorial de las actividades económicas nor-occidentales de la Península Ibérica: el Eje Irún-Portugal y el Eje del Ebro. De esta forma, el ámbito territorial del País Vasco, es a la vez punto de tránsito hacia el exterior de la Península: resto de Europa y países terceros; y lugar de alto valor estratégico desde la perspectiva de las actividades logísticas de apoyo al desarrollo económico.

Por las características actuales de las infraestructuras y la distribución de las actividades productivas esta Área de Actividades Económicas Mixta se soporta sobre dos polos complementarios, donde se asientan los servicios de apoyo a las actividades industriales y comerciales: Área metropolitana de Bilbao y el corredor Pasajes-Irún, que se enmarca dentro de un territorio más amplio, definido por el Eje transfronterizo San Sebastián-Bayona.

Esta superficie conforma un Área de Actividades Económicas Mixta, es decir, un área que acoge en un mismo ámbito más de una de las clases de suelo de actividades económicas definidas en función de los usos principales asignados a las mismas. En este caso concreto, pueden tener acogida los usos de parque Tecnológico, el de Parque Logístico y el Industrial Productivo.

La totalidad de este área se destina a la promoción pública de suelo de actividades económicas con el objetivo de impulsar la recuperación económica de la Margen Izquierda.

La superficie seleccionada presenta grandes ventajas por suponer un área de considerable dimensión en una zona de gran escasez de suelo para actividades económicas y por su ubicación al borde de una vía de alta capacidad como es la A-8, lo que le dota de una centralidad y accesibilidad extraordinaria.

Por otra parte, dentro del polígono denominado Abra Industrial, sobre una superficie total de alrededor de 80 has, ubicado en Abanto-Zierbena y Ortuella, se podría reservar una superficie importante para actividades vinculadas al Puerto, como se recoge en el informe «Programa de Regeneración de la Margen Izquierda» elaborado por Sprilur en abril de 1997.

A su vez, debe considerarse como área logística parte del nuevo suelo a ganar al mar en el Puerto Exterior por la importancia que tendrá la llegada de las mercancías por ferrocarril.

2.11.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Se permitirán los usos de Parque Tecnológico, Parque Logístico e Industrial.

Los accesos a los diferentes sectores, en el caso de implantarse los usos logístico e industrial, deberían dimensionarse de manera que puedan soportar un tráfico elevado de vehículos pesados, dotándoles de una buena comunicación con las instalaciones portuarias de Zierbena y Santurtzi. Asimismo, en su ordenación interior, debería

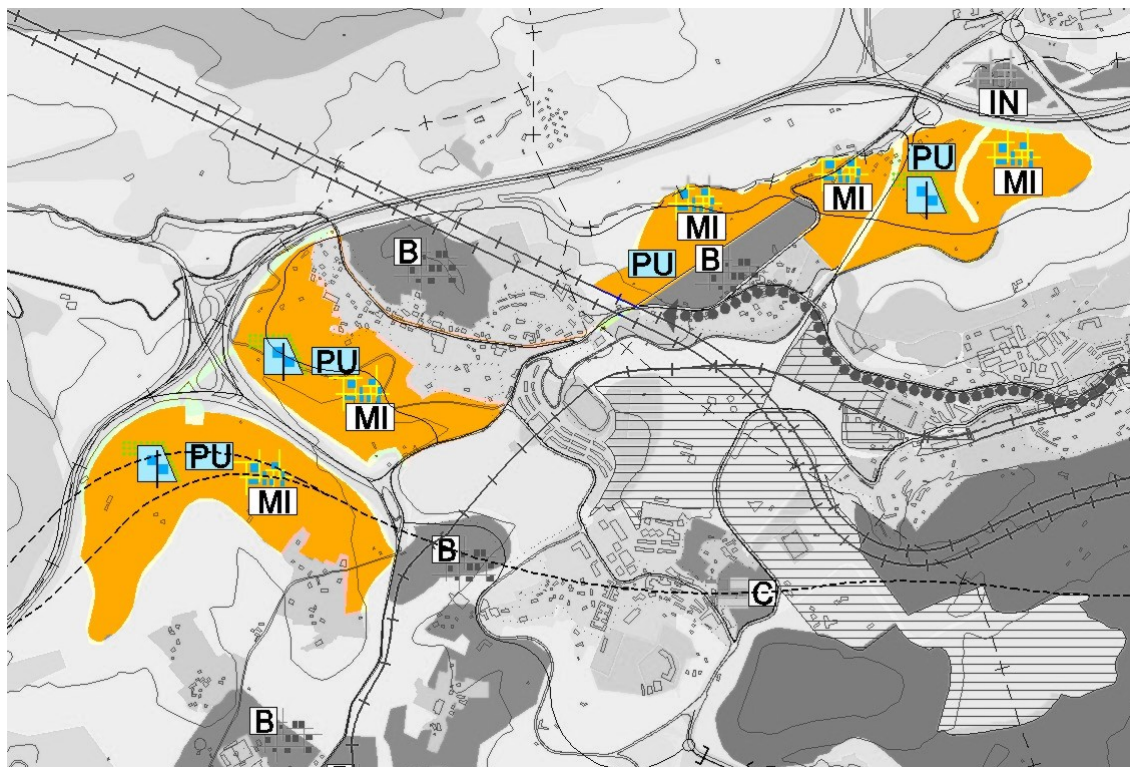
adecuarse la vialidad para permitir una adecuada maniobra de giro de camiones articulados.

La proximidad del ámbito de Ortuella a la nueva red ferroviaria de acceso al Puerto permite la posibilidad de establecer un ramal para carga y descarga directa de convoyes de mercancías.

La proximidad de los núcleos residenciales de San Pedro de Abanto-Zierbena, San Fuentes y Nosedal exigirá un adecuado tratamiento de los bordes para su integración con los mismos.

Por otro lado, dada la importancia de esta actuación para la recuperación de la actividad económica en la Margen Izquierda, se permite la incorporación de la cuantía total de la superficie de los ámbitos destinados a promoción pública y señalados anteriormente, en el planeamiento municipal dentro del primer periodo de 8 años de aplicación de este PTP, tal y como se recoge en el Anexo X «Cuantificación de la Oferta de Suelo para Nuevas Actividades Económicas»

En la AE. 12 «Variante Supersur», el trazado de la Variante Sur Metropolitana incorporado en la documentación gráfica de este PTP tiene carácter orientativo, estando sujeta a modificaciones derivadas de la planificación sectorial. En base a dicho trazado, el ámbito se encuentra afectado por el mismo, por lo cual, parte de su superficie estará condicionada al proyecto definitivo de la variante Supersur.



2.11.4 Determinaciones vinculantes

- Se permitirán los usos de Parque Tecnológico, Parque Logístico e Industrial.
- La delimitación de la zona denominada Murrieta queda condicionada al proyecto definitivo de la variante Supersur.

2.12 NUEVOS DESARROLLOS EN URIBE KOSTA. UN CONTINUO URBANO (OE.12)

2.12.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta operación estratégica se sitúa en una franja comprendida a lo largo de la línea 1 del metro a su paso por los municipios de Getxo, Berango, Sopelana y Urduliz, zona de marcado carácter residencial y bien comunicada con el centro de atracción del área metropolitana que es Bilbao tanto por carretera como por ferrocarril.



El crecimiento de los municipios ha sufrido un importante tirón en los últimos años en prácticamente todos los municipios apuntados formando un continuo urbano que presenta unas claras deficiencias precisamente en los puntos de unión o de contacto entre ellos, rompiendo la tipología edificatoria y de las calles, con un resultado claramente mejorable.

Cabe señalar la existencia de indicios sobre yacimientos arqueológicos en esta zona aún no delimitados como el de Kurtzia en Barrika y los recientemente descubiertos en Mendieta I y Mendieta II, además de otros indicios que han sido hallados a lo largo de toda la franja costera desde el Molino de Aixerrota en Getxo hasta la formación de las paleodunas de Muriolas en Barrika.

2.12.2 Objetivos y criterios estructurantes para la operación

La Margen Derecha cuenta en la actualidad con nuevo suelo disponible para el uso residencial, como también ocurre con el caso del Txorierri, oportunidad que se aprovecha para soportar la demanda de vivienda del área metropolitana. Pero a diferencia de la segunda subárea comentada, nos encontramos que el exclusivo carácter residencial de Uribe Kosta y la Margen Derecha ha dejado de manera

marginal otras actividades productivas lo que ha implicado una abusiva dependencia del vehículo privado.

Si a esto le añadimos, que nos encontramos con algunos suelos con previsiones de crecimiento en baja densidad, sin tener en cuenta los ya construidos, como símbolo de una tipología edificatoria de calidad, resulta que estamos consumiendo un bien escaso que es el suelo con unas densidades que no conforman ciudad y requieren en mayor medida del coche.

Con estas ideas de partida, se propone que los nuevos crecimientos se desarrollen con unas densidades propias de ciudad a la vez que aprovechan las infraestructuras como el metro como medio más propio para un verdadero desarrollo sostenible.

A su vez, se traslada esta filosofía a aquellos suelos actualmente clasificados como urbanizables en zonas próximas al la línea del metro y que todavía no han iniciado su ejecución, proponiendo su densificación con los mismos criterios y justificación que lo definido para los no ordenados en la actualidad.

2.12.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Procesos de redensificación:

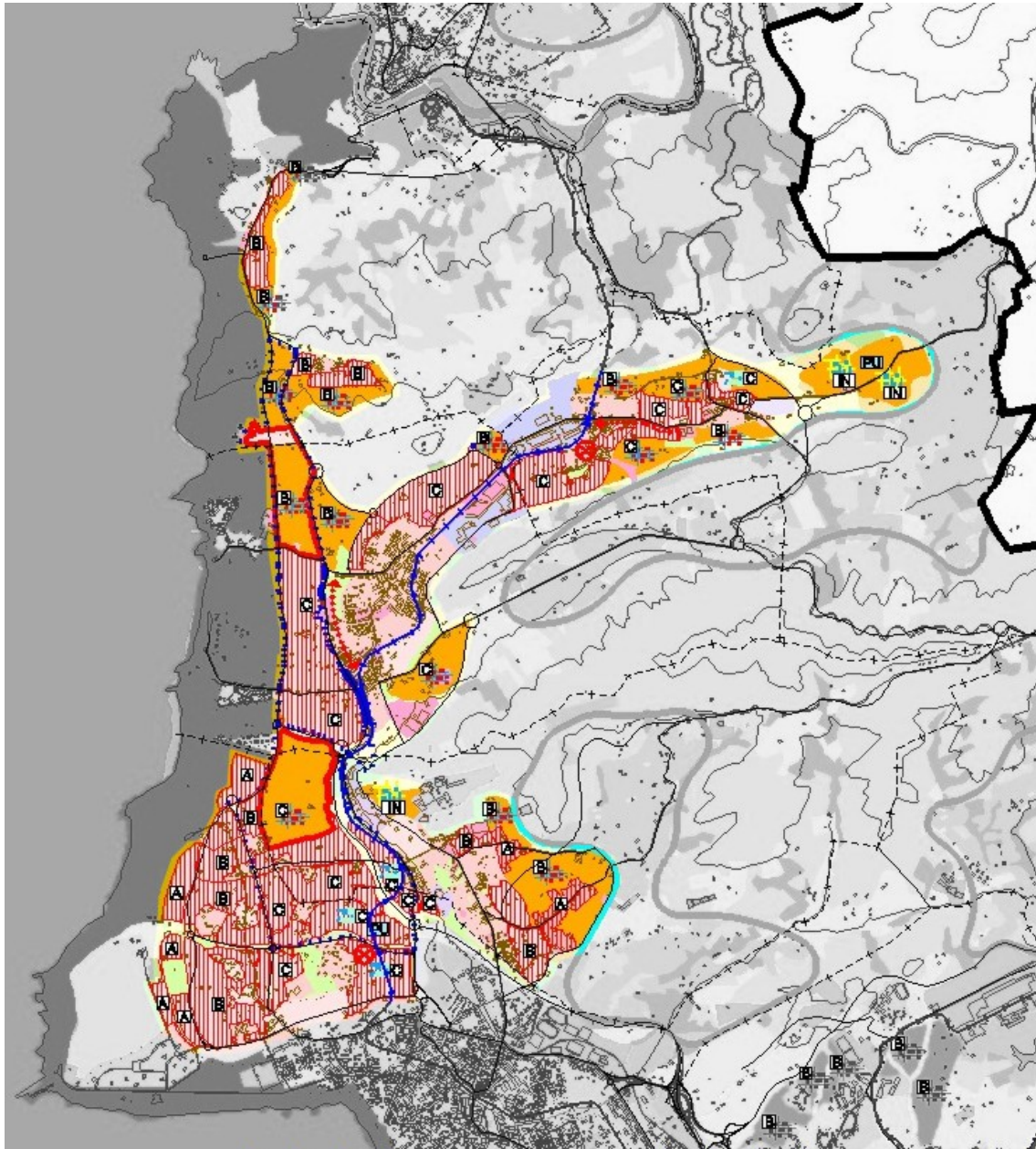
- Getxo. Se propone que los sectores mas cercanos a la línea del metro soporten una densidad comprendida entre 50 y 75 viv/Ha. reduciendo ésta a medida que nos vamos alejando del ferrocarril con densidades intermedias. Una característica especial de este municipio es que cuenta con un sector de uso mixto, uso terciario que para compensar la falta de suelos para actividades económicas podrá incrementarse en la misma proporción o incluso superior a lo destinado a residencia.
- Berango. La densificación afecta a todos los suelos urbanizables previstos, con densidades comprendidas entre 50 y 75 viv/Ha. para las zonas situadas cerca de la estación del metro y limítrofes con el

municipio de Getxo. Las áreas del interior se revisarán con densidades entre 30 y 50 viv/Ha.

- Sopelana y Urduliz. En los suelos urbanizables no ejecutados se prevén unas densidades entre 50 y 75 viv/Ha.
- Barrika. Al estar más alejados del transporte público, la densidad propuesta está comprendida entre 30 y 50 viv/Ha.

Nuevos desarrollos:

- Berango. Se mantienen los mismos criterios que los establecidos para suelos urbanizables.
- Sopelana. Prácticamente todos los nuevos suelos se encuentran en terrenos próximos al municipio de Barrika lo que supone estar más alejado del metro. Por lo tanto la densidad prevista es la comprendida entre 30 y 50 viv/Ha.
- Urduliz. El crecimiento se concentra en torno al casco urbano actual conformando un continuo urbano a lo largo de la BI-634. Se proponen densidades entre 50 y 75 viv/Ha en las zonas más llanas y cercanas a las estaciones de metro y entre 30 y 50 viv/Ha en las zonas de orografía más accidentada. En las labores de reequilibrio descritas como fundamentos del Plan se ha propuesto la creación de un nuevo suelo para actividades económicas al final del continuo de Urduliz en su encuentro con la carretera Bilbao-Plentzia por Unbe.
- Barrika. Se proponen densidades comprendidas entre 30 y 50 viv/Ha debido a que existe cierta distancia al transporte público y posibilitando la continuidad con los desarrollos de Sopelana.



2.12.4 Determinaciones vinculantes

Con carácter pormenorizado por municipios, serán vinculantes los criterios y determinaciones para la ordenación contemplados en el punto 2.12.3 de esta operación.

Concretamente en el sector de uso mixto del municipio de Getxo, el uso terciario podrá incrementarse en la misma proporción, o incluso superior, a lo destinado a residencia, para compensar la falta de suelos para actividades económicas. Asimismo se posibilitarán tipologías de edificios de usos mixtos.

2.13 ÁREA LOGÍSTICA EXTERIOR AL AEROPUERTO (OE.13)

2.13.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La Operación Estratégica del Área Logística Exterior al Aeropuerto comprende los terrenos situados al Norte de la actual terminal, entre la N-633 y el nuevo Vial Norte del Txorierri, propuesto en este PTP, en el término municipal de Loiu. En total son unas 35 hectáreas, emplazadas en un espacio de máxima centralidad con capacidad para acoger esta Zona de Actividades Económicas.



2.13.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

La evolución de las necesidades y demandas de APARCAVISA contempla como posibilidad la ampliación de las actuales instalaciones de Trapagaran con un nuevo centro, moderno y competitivo, que exige gran accesibilidad, con aparcamientos capaces de absorber la demanda producida; adecuado nivel de servicios complementarios capacidad de crecimiento futuro; y una amplia superficie de exposiciones básicamente horizontal.

Su actual ubicación de Trapagaran no dispone de posibilidad de extensión en ninguna dirección y no puede resolver la demanda creada de aparcamiento. La buena localización de estos nuevos terrenos, que aprovechando los nuevos accesos desde la Avanzada al aeropuerto, los sitúan en excelentes condiciones de conexión a la red principal distribuidora.

Por ello, para esta Zona de Actividades Económicas se ha previsto un formato de Parque Logístico, destinado por un lado, a actividades logísticas e instalaciones específicas apoyadas en dicha infraestructura, así como actividades industriales asociadas al mismo; y por otro, un Área de Servicio al Transporte, para la ampliación

de Aparcavisa. Dada la localización de este área, debe entenderse abierta a usos relacionados con dichas actividades logísticas y a las que pudieran derivarse del Aeropuerto y de las actividades económicas instaladas en el mismo, aprovechando las sinergias que le proporcionan dichas ventajas. Su localización en el nuevo eje del desarrollo norte del Txorierri le integra en el conjunto de operaciones previstas para esta zona del Bilbao Metropolitano.

Teniendo en cuenta la ordenación del área de actividad económica que pudiera preverse en el Plan Especial del Aeropuerto y además, el consiguiente agravamiento del actual problema de tráfico que supondría la instalación del área de actividades económicas propuesta, debido a la gran intensidad media diaria que actualmente soporta la BI-3707, desde el PTP, se considera condición necesaria para la incorporación de esta actuación al Planeamiento Municipal, garantizar una correcta accesibilidad a la misma, lo que conlleva la resolución de su conexión viaria a la red de carácter estructurante sin interferir en el resto de las redes viarias.

2.13.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Tal y como se desprende de la legislación vigente en materia de servidumbres aeronáuticas, Ley 48/60 sobre Navegación Aérea, Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas , modificado por Decreto 2490/74 y Real Decreto 1541/2003, y Real Decreto 1647/1980 de 20 de junio sobre Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao, el desarrollo de este ámbito está condicionado a la correspondiente autorización por parte del Ministerio de Fomento ya que se encuentra en el ámbito de afección de las mismas grafiado en el plano de información 9-2 «Aeropuerto. servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas» llegando en parte el propio terreno a superar la limitación de alturas derivadas de dichas servidumbres, lo que obliga a realizar un análisis de los parámetros urbanísticos que debe de implantar el Planeamiento General municipal en función de dichas servidumbres para un correcto desarrollo del área.

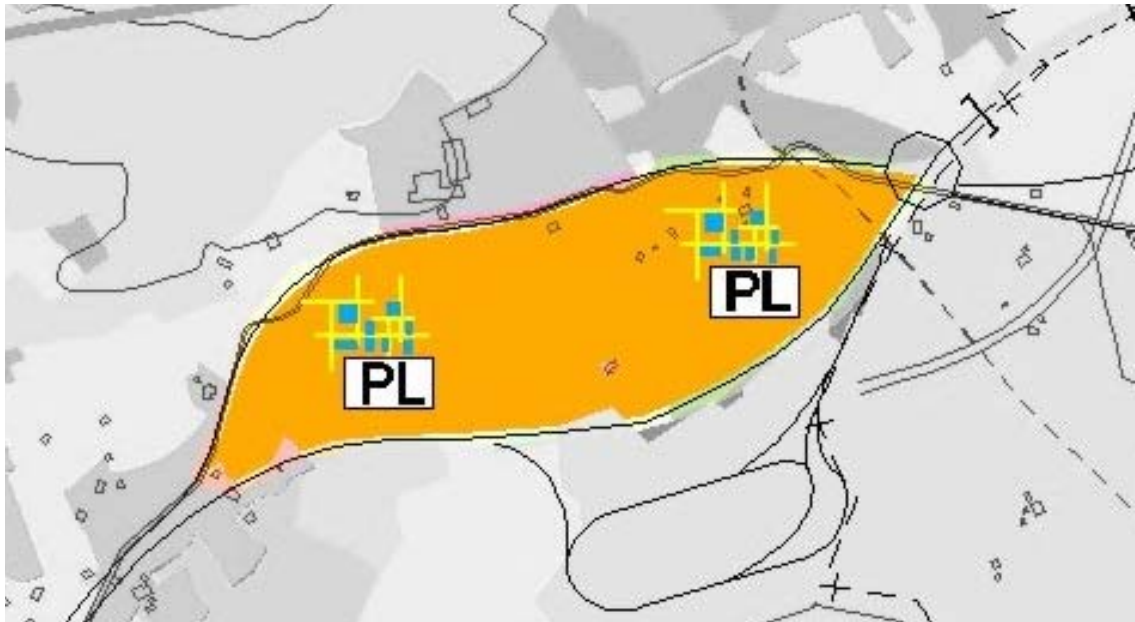
Debiera dotarse de una buena comunicación peatonal que salve los accesos al aeropuerto y permita utilizar la estación de Metro Ligero o Ferrocarril propuesta, con carácter orientativo, en la Terminal aeroportuaria.

En la ordenación de la actuación deberá tenerse en cuenta las especificaciones recogidas en la Acción Estructurante A.E.6. «Vía Norte del Txorierri», en cuanto al trazado definitivo de dicho vial que en este ámbito se configura como un vial de borde.

Por otro lado, dada la morfología del ámbito propuesto y teniendo en cuenta que debe de quedar resuelta su accesibilidad para su implantación tal y como se ha señalado anteriormente, se considera que la ordenación de la actuación pudiera preverse en una sola fase, por lo cual se permite la incorporación de la misma en el planeamiento municipal dentro del primer periodo de 8 años de aplicación de este PTP, tal y como se recoge en el Anexo X «Cuantificación de la Oferta de Suelo para Nuevas Actividades Económicas»

2.13.4 Determinaciones vinculantes.

- La incorporación de esta actuación al planeamiento municipal queda condicionada a la resolución de su conexión viaria a la red de carácter estructurante sin interferir en el resto de las redes viarias.
- En la ordenación de la actuación deberá tenerse en cuenta las especificaciones recogidas en la Acción Estructurante A.E.6. «Vía Norte del Txorierri».
- El Planeamiento General municipal debería realizar un análisis de los parámetros urbanísticos que debe de implantar en el ámbito para su correcto desarrollo en función las servidumbres aeronáuticas



2.14 VÍA NORTE DEL TXORIERRI Y LOS NUEVOS DESARROLLOS (OE.14)

2.14.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La presente operación estratégica se sitúa a lo largo de la Vía Norte descrita en su correspondiente ficha de Acción Estructurante en el tramo comprendido entre los municipios de Loiu, Derio y Zamudio.



La función principal que se persigue con la Vía Norte del Txorierri es recoger los núcleos existentes y crecimientos previstos en el PTP entre Loiu y el Parque Tecnológico, dejando sentadas las bases para la hipotética creación en el futuro de una vía en paralelo a la BI-737, hasta Lezama, en caso de considerarse necesario.

2.14.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

Los nuevos crecimientos que hacen falta para absorber la demanda de vivienda estimada de acuerdo con los criterios establecidos en la memoria, se centran especialmente en dos zonas, Txorierri y Margen Derecha, ya que son las dos subáreas que cuentan con suelo disponible para soportar los nuevos crecimientos. En el caso del Txorierri, al disponer de gran cantidad de suelo industrial y terciario en relación a su población actual, inducen a buscar unos suelos que compensen el defecto existente.

Se pretende con esta actuación, estructurar los nuevos desarrollos urbanos de carácter residencial que complementen las actividades de uso terciario equipamental que abundan en esta zona como medida equilibradora, mediante un vial que los recoja. La mezcla de usos es una condición fundamental para que se produzca el crecimiento y consolidación de una zona determinada cuando el fin que se pretende es la creación de una futura zona urbana de peso dentro del área metropolitana.

Por esta razón, el nuevo vial, se convierte en el elemento estructurador de las nuevas áreas residenciales, posibilitando el transporte público como objetivo básico para una nueva ciudad.

Los crecimientos se apoyan en los cascos urbanos existentes en manchas delimitadas por diferentes infraestructuras y con densidades diferentes según los casos en los que nos encontremos.

Derio, que en la actualidad es el municipio de la zona que cuenta con mayor población y mejor situado se encuentra respecto a las diferentes cruces de infraestructuras, a la vez que de Bilbao, es el que soporta el mayor número de nuevas viviendas, estableciéndose claramente como el verdadero motor y centro urbano del Txorierri.

2.14.3 Objetivos y criterios para la ordenación

1. Consecución de un eje residencial en contraposición al vial de los polígonos y la antigua N-637 con usos mixtos.
2. Nuevos desarrollos residenciales acompañados de un sistema de transporte público, como medio de evitar el uso del vehículo particular.
3. Consolidar y potenciar a Derio como centro urbano de primer orden en el Txorierri concentrando los servicios de la subárea. Para ello se propone que las densidades para los nuevos suelos se encuentren entre 50 y 75 viviendas hectárea, siempre y cuando sea posible dado el obligado cumplimiento de las determinaciones derivadas de la legislación vigente en materia de servidumbres aeronáuticas.
4. En Zamudio, como complemento al Parque Tecnológico, se propone una serie de suelos residenciales en terrenos colindantes al mismo con una densidad comprendida entre 30 y 50 viviendas hectárea,
5. Loiu acoge una serie de crecimientos residenciales al Norte del actual núcleo urbano de 15 y 30 viv/Ha. como densidad establecida.

6. Para su trazado definitivo cada planeamiento municipal deberá ajustar el trazado propuesto por el PTP dentro de su municipio teniendo en cuenta las conexiones con los municipios colindantes.
7. El trazado del nuevo vial se ajustará a lo dispuesto en la Acción Estructurante A.E.6. «Via Norte del Txorierrri».
8. Por otro lado, tal y como se desprende de la legislación vigente en materia de servidumbres aeronáuticas, los nuevos desarrollos propuestos están condicionados a la correspondiente autorización por parte del Ministerio de Fomento ya que se encuentra en el ámbito de afección de las mismas grafiado en el plano de información 9-2 «Servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas», llegando, en el caso de los Nuevos Desarrollos residenciales de Loiu y de actividades económicas de Loiu, Derio y Zamudio, el propio terreno en parte a superar la limitación de alturas derivadas de dichas servidumbres, lo que obliga a realizar un análisis de los parámetros urbanísticos que debe de implantar el Planeamiento General municipal en función de dichas servidumbres para el correcto desarrollo dichas áreas
9. El Nuevo Desarrollo propuesto en Zamudio junto al núcleo urbano, que constituye un Área Mixta, es decir, residencial y de actividades económicas, en parte queda situado en la banda comprendida entre las huellas de ruido de 60 dbA de la configuración actual y previsible, definidas en el Plan Director del Aeropuerto de Bilbao, por lo cual, en caso de pretender ubicar en dicho ámbito edificaciones que acogan usos residenciales o dotacionales sanitarios o educativos quedarían condicionados a la disminución real de los impactos sonoros producidos por la navegación aérea, que confirmen la evolución de la huella de ruido a través del procedimiento legalmente establecido, no existiendo condicionamiento alguno si los usos fueran de actividades económicas.

2.14.4 Determinaciones vinculantes.

- Con respecto al nuevo vial, serán las previstas en la Acción Estructurante A.E.6. «Via Norte del Txorierri»
- El Planeamiento General municipal debería realizar un análisis de los parámetros urbanísticos que debe de implantar en los Nuevos Desarrollos residenciales de Loiu y de actividades económicas de Loiu, Derio y Zamudio para su correcto desarrollo en función de las servidumbres aeronáuticas



2.15 NUEVA CENTRALIDAD EN BASAURI (OE.15)

2.15.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta Operación estratégica se encuentra situada íntegramente en la subárea del Bajo Nervión. Despliega su ámbito de actuación propiamente en el municipio de Basauri, con la posibilidad de incorporar zonas de los municipios limítrofes; como son Galdakao, Zaratamo y Arrigorriaga. Se trata de una interesantísima zona de oportunidad, por el lugar estratégico que ocupa, en la confluencia de los flujos de tráfico rodado de las tres capitales vascas; Bilbao, Donostia y Gasteiz.



Los terrenos circundantes se encuentran ocupados por instalaciones, tales como la cárcel, los cuarteles y otros que ya se han recogido en este documento (Mercabilbao), como puede verse en la Operación Estratégica 18, cuya reubicación es una hipótesis a medio plazo, además de la superficie ocupada por las vías férreas, cuyo traslado está previsto.

2.15.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

La intención de esta operación estratégica es doble. Por un lado, se pretende aprovechar una situación de oportunidad generada por la intersección de los viales de tráfico rodado que soportan un gran flujo de vehículos proveniente de las tres capitales vascas. Por otro lado, se precisa una cierta confirmación territorial de la posibilidad de desarrollo logístico-cultural complementario de Bilbao en Basauri. Además, esta actuación constituye un final para el eje de los parques que se propone en este PTP que debe contribuir a regenerar toda la degradada zona del Bajo Nervión.

En el caso que se efectuara el traslado de las instalaciones de Mercabilbao, se propondrá para este ámbito una nueva actividad económica, acorde con su localización estratégica, de manera que la actuación no signifique una pérdida económica directa e indirecta para el municipio y una negativa repercusión en el empleo y consecuente mantenimiento de la población en Basauri.

2.15.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Con el fin de desarrollar este área de manera ordenada y coherente, se establecen las siguientes determinaciones:

1. La vocación de estos suelos, pasa por su reserva para dotaciones de carácter predominantemente supramunicipal, aprovechando su centralidad y accesibilidad a la red principal viaria y ferroviaria.
2. A la llegada del Eje de los parques en la zona del Teatro de Basauri, se creará un espacio urbano verde de calidad, en relación con el centro cultural del Teatro existente en esa zona, que recoja dignamente este fin de recorrido.
3. Cabe la posibilidad de extensión del uso residencial con esponjamiento en esta zona.

2.16 EQUIPAMIENTO SINGULAR EN LA CALA DE BASORDAS (OE.16)

2.16.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La regulación de la Operación Estratégica OE.16 se remitirá a lo señalado en la Intervención 3.4.5.-Basordas del Programa de Actuación del Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV.

2.17 PARQUE CULTURAL-RECREATIVO DE LA ARBOLEDA (OE.17)

2.17.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta Operación Estratégica está situada alrededor de La Arboleda, sobre suelos de los Términos Municipales de Abanto-Zierbena, Ortuella y Trapagaran, en una zona muy marcada por la explotación minera.



Esta zona ha sido destino de diversas iniciativas de recuperación en los últimos años, ya que se trata de una de las mejores áreas de esparcimiento de la zona y la mayor, y casi única, de la Margen Izquierda. Entre ellas, destacan el Centro de Interpretación de Peñas Negras y el Plan Especial de la Arboleda de la Diputación.

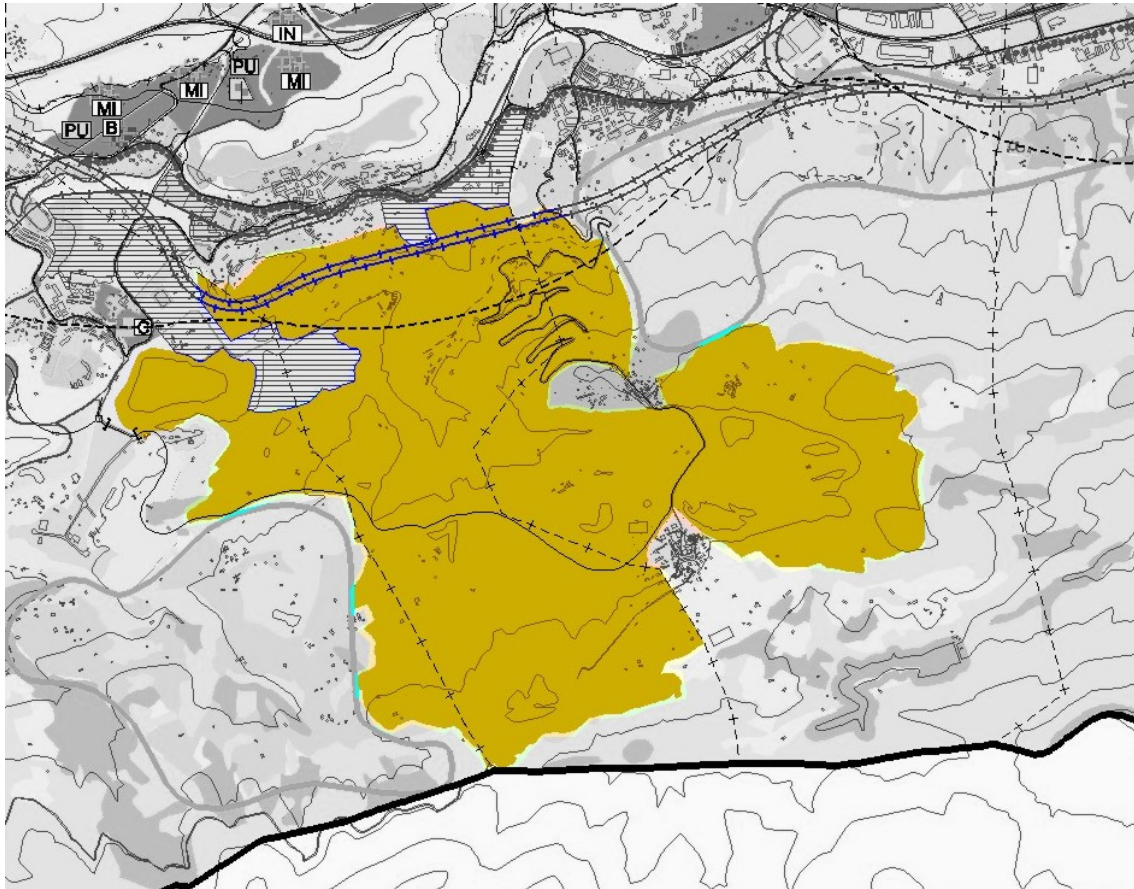
2.17.2 Objetivos y criterios para la actuación

Se trata de recuperar, activamente, la zona de La Arboleda y potenciarla como gran equipamiento metropolitano.

2.17.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Para la ordenación de esta área se remite a lo dispuesto en el Plan Especial de Protección y Recuperación Ambiental de la Zona Minera: Abanto-Zierbena, Ortuella y Trapagaran, aprobado definitivamente.

Respecto a la accesibilidad está en ejecución el vial entre Gallarta y La Arboleda que pasa a constituir el acceso rodado principal.



2.18 RESERVA ESTRATÉGICA DE ARETXALDE (OE.18)

2.18.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Este ámbito se localiza íntegramente en el municipio de Lezama, entre la N-637 y el corredor del Txorierri. Debido a su gran dimensión superficial, debe considerarse dentro del Área Funcional como una reserva de patrimonio público de suelo idóneo para la posible implantación de grandes empresas consumidoras de suelo para la acogida de operaciones de oportunidad ya que dispone de unas condiciones específicas para ello, además de una buena accesibilidad para vehículos pesados y transporte ferroviario que permitiría una movilidad mediante transporte público.

El PTP propone un Área de Actividades Económicas Mixtas, es decir, un área en la que se aglutinan varias de las clases de suelo de actividades económicas definidas en función de los usos principales asignados en la Normativa. En este caso concreto, Industrial Productivo de gran formato y Parque Logístico de servicio al Transporte.

2.18.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Desde el punto de vista urbanístico, el PTP promueve estas reservas estratégicas destinadas a empresas que, por sus grandes necesidades espaciales, difícilmente puedan ubicarse en otras áreas, evitando localizar usos que pudieran instalarse en cualquier otro lugar.

Por todo ello, ha de entenderse que este área es un suelo de reserva estratégica para actividades económicas, abierto a los distintos usos derivados de posibles necesidades que tendrán que cumplir con las características y objetivos propios de estos suelos, entre los que se incluyen los definidos en la propia operación, una vez confirmada la necesidad de su ejecución.

El sector del transporte puede configurarse en el País Vasco como una actividad económica tractora si, además de resolver su problemática de logística específica, resulta capaz de ofertar capacidad de almacenaje y stockaje, y se orienta hacia la

captación de nuevos mercados en los canales del montaje de productos ligados a la distribución de mercancías.

En cuanto al sector agroalimentario, sólo existe Merca-Bilbao, a nivel europeo, en toda la zona, que se encuentra atascado en su actual ubicación, sin ninguna posibilidad de mejora. Igualmente le sucede al Matadero de Bilbao, que se encuentra en un suelo de gran oportunidad para usos de centralidad metropolitana, pero no para este uso que apartado y aislado no aporta soluciones al problema.

Además, con la desaparición de las fronteras comunitarias, la CAPV se consolida como zona bisagra de los grandes flujos Norte-Sur, en este caso de los grandes flujos de distribución entre los que se encuentran los alimentarios.

Por todo ello, se propone reconducir estas oportunidades y necesidades en esta Operación Estratégica articulándose dos espacios diferenciados:

- Un Área Industrial que da respuesta a la necesidad de tejido productivo especial que requiere unas características y objetivos propios de un suelo de reserva estratégica para actividades económicas. Dentro de esta área tendría cabida la instalación de una Unidad Alimentaria, en caso de que fuera necesario, teniendo en cuenta las posibles necesidades de expansión de Mercabilbao (centro de distribución de productos perecederos de Bilbao Metropolitano), y el traslado del Matadero de Bilbao si fuera necesario, liberando, de esta manera, un área de oportunidad para usos urbanos de centralidad metropolitana en Zorroza e integrando las actividades de Mercabilbao y del Matadero debido a sus sinergias.
- Parque logístico de Servicio al Transporte. Se configura como un área de actividad ligada al sector del transporte, zonas de almacenaje, stockaje y ruptura de cargas, dotando a este sector de un nuevo ámbito espacial de una extensión superficial adecuada que redundará en la consolidación y expansión futura del sector y en la recalificación

y mejora ambiental de los tejidos urbanos liberados con la reconversión de las actuales instalaciones.

2.18.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Las superficies destinadas a Nuevos Desarrollos no son necesariamente ocupables en su totalidad, ni posible en muchos casos, dado que la cuantía máxima de ocupación determinada por el PTP puede ser sensiblemente inferior a la capacidad de la mancha grafiada, como es el caso de Aretxalde, donde la ocupación máxima posibilitada representa aproximadamente el 75% de la delimitación gráfica propuesta y la cuantía de ocupación mínima alcanza el 46% -también aproximadamente- de dicha delimitación.

Podríamos considerar, por tanto, que de la superficie destinada a nuevos desarrollos en esta operación, si se adopta la cuantía máxima, se ocuparía una superficie de 120 hectáreas, es decir el 75 % de la superficie grafiada, aproximadamente, para albergar esta actuación. De esta superficie se podría considerar, de forma enteramente orientativa, que 20 hectáreas se podrían reservar para Actividades de Transporte y Distribución de Mercancías y las otras 100 se dedicarían al Área Industrial, pudiendo modificarse estos parámetros en función de las necesidades concretas que pudieran establecerse

La superficie ligada a la oferta de cuantificación será la que las Corporaciones Locales estimen oportuna, dentro de los máximos y mínimos fijados por el PTP.

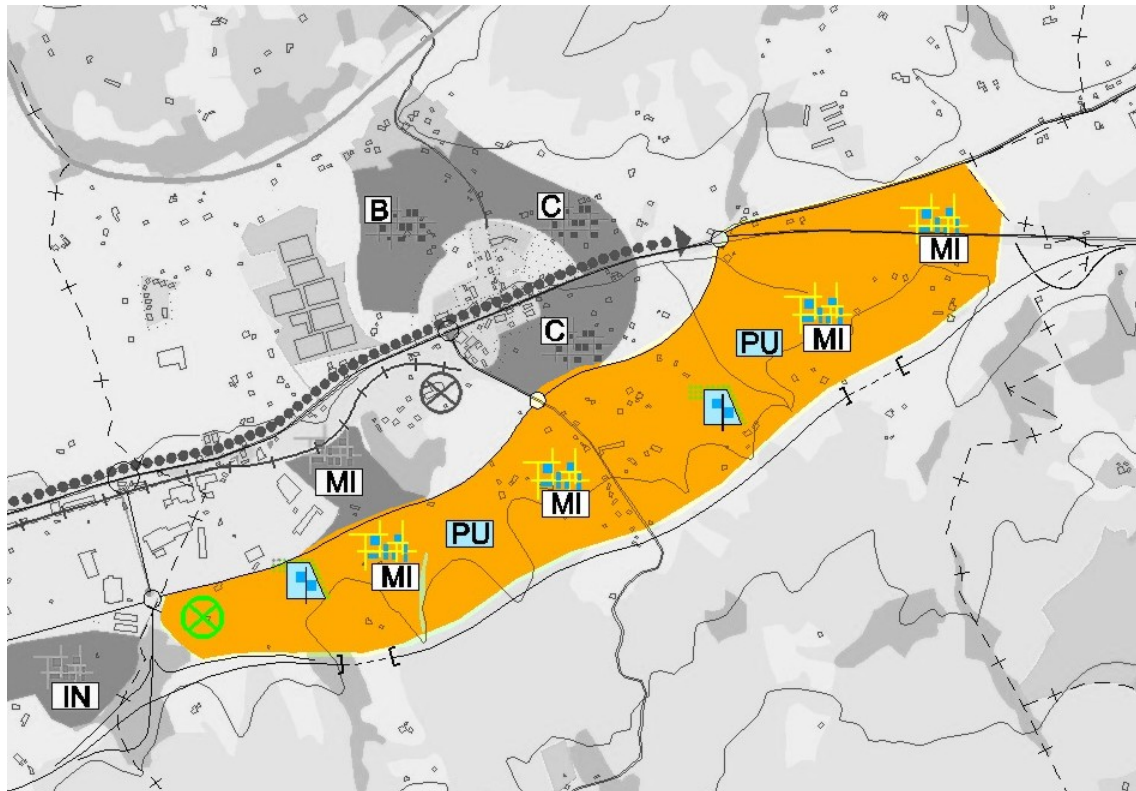
Será el planeamiento municipal el que decida finalmente la cuantía de la actuación, dentro de los límites establecidos por el PTP, así como el emplazamiento definitivo de la ocupación, en función de los criterios ambientales que estime oportunos y en especial, el estudio sobre las explotaciones agrarias existentes, de manera que, en el ámbito definitivo que se adopte, se produzca el menor impacto sobre las mismas.

La delimitación que finalmente se realice deberá tener en cuenta la edificación residencial dispersa existente en la forma que se considere oportuna, siendo posible la fijación de dicha delimitación de forma discontinua.

Constatando la necesidad de reunir los elementos descritos, se considera básica la conexión con los principales sistemas y redes viarias suponiendo una gran superficie que cuente con dos accesos principales desde el corredor del Txorierri.

2.18.4 Determinaciones vinculantes

- Este área es un ámbito de reserva estratégica de promoción pública para actividades económicas mixtas.
- Las actividades económicas previstas son las de Industrial Productivo y Parque Logístico de Servicio al Transporte.
- En esta OE deberá incorporarse en su ordenación pormenorizada, de acuerdo con los criterios y determinaciones, tanto las ya establecidas en las correspondientes fichas individualizadas a las que se remite, como los específicos establecidos en la presente ficha, los elementos siguientes que, superando el ámbito de dicha operación, forman parte de ella:
 - AE.7 “Vía interior de los polígonos de Txorierri”.
 - AE.8 “Ejes transversales del Txorierri”.
- Deberán garantizarse la continuidad y las características básicas del trazado de dichos elementos, entre los municipios de Lezama, y Larrabetzu a través de los Sistemas de Compatibilización Global de Planeamientos, establecido en el PTP.



2.19 RECUPERACIÓN DE LA ZONA HÚMEDA DE LA RÍA DEL BARBADÚN (OE.19)

2.19.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La actuación se encuentra incluida en los municipios de Zierbena y Muskiz y su ámbito se sitúa alrededor de la desembocadura y el tramo medio del río Barbadún.



El Plan Sectorial sobre Zonas Húmedas recoge en sus determinaciones como áreas de mejora ambiental, las siguientes: Las áreas de mejora de ecosistemas del «tramo medio de la Ría del Barbadun» y de la «Vega adyacente a la marisma del Barbadun» y las áreas degradadas a recuperar de la «Vega de La Arena» y del «Sector de CLH».

El tramo medio de la Ría del Barbadun comprende los suelos ganados para la campiña en la margen izquierda y las riberas ruderalizadas de la margen derecha, situados entre el viaducto de la autovía y el barrio de Txabes.

La Vega adyacente a la marisma del Barbadun comprende un espacio ganado a la marisma, actualmente ocupado por praderas, situado al oeste de la marisma del Barbadun

La Vega de La Arena se sitúa al sur del núcleo de La Arena y está ocupada por rellenos, quedando sólo pequeños retazos de aliseda y campiña.

El Sector de CLH comprende los terrenos ganados a la marisma actualmente ocupados por las instalaciones de CLH cuya concesión administrativa está ya vencida, aunque prorrogada provisionalmente hasta su desmantelamiento y recuperación de la zona a su estado natural.

2.19.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

La condición estratégica otorgada a esta operación deviene de la importancia ambiental que la Zona Húmeda de la Ría del Barbadún posee tanto para el área metropolitana como para el conjunto del territorio del País Vasco por constituir un espacio único, singular a potenciar por su cualificador e inductor de oportunidades.

Si bien en el interior de la zona delimitada se pretende que se desarrollen acciones de conservación activa y protección de los valores naturales, desde el entendimiento del organismo metropolitano en su conjunto, se pretende utilizar el potencial recualificador de esta operación para los tejidos anexos de la Arena, Kardeo y Molinillo, los cuáles, si bien no están incluidos en esta operación, son los más directamente influidos por ella, aprovechando el positivo efecto de su regeneración ambiental previsto.



2.19.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Dado que se trata de un área ordenada expresamente por el PTS de Zonas Húmedas su ordenación específica queda remitida a dicho instrumento de planificación sectorial. Ello no obsta para que desde el PTP se den las siguientes recomendaciones.

Se propiciará la continuidad de las alisedas y riberas con la participación activa del hombre en una dinámica de desarrollo sostenible, así como los tratamientos capaces de reconducir la zona a su situación primigenia o a otros estados de equilibrio ecológico más valiosos con acciones tales como la restauración de la vegetación natural propia del enclave o sector del mismo, permitiendo su propia evolución o mediante revegetación dirigida, reforestación y desarrollo de setos, matorral o pastos, restauración o mejora de la red de drenaje superficial y movimientos ligeros de tierras u otro tipo de actuaciones leves para al consecución de los fines definidos.

Será admisible la utilización del medio para experiencias e investigación de carácter científico e incluye las instalaciones no permanentes y debidamente acondicionadas para facilitar la investigación, tales como puntos de observación, puntos de recogida de muestras; circulación de embarcaciones para facilitar el estudio y observación.

Se podrán realizar pequeñas obras de mejora y mantenimiento de senderos para la práctica de senderismo, miradores, etc. de manera integrada en el paisaje que posibiliten el uso y disfrute del territorio con fines de ocio, turismo, educación e interpretación del medio natural, en base a actividades blandas, sin equipamientos significativos (excursionismo y contemplación) poco incidentes en el medio físico, implicando el simple tránsito peatonal.

Asimismo se podrán desarrollar actividades destinadas a la preparación de la tierra para su puesta en cultivo (incluyendo operaciones de recolección, selección y clasificación de las cosechas dispuestas en condiciones de ser transportadas para su posterior almacenamiento o consumo), para la obtención de pastos y cultivos forrajeros, así como para el pastoreo y la práctica de éste, además de plantación o siembra de especies arbóreas con el fin de la protección ecológica o paisajística.

El desarrollo de infraestructuras de transporte o servicios, y los crecimientos urbanísticos no se consideran compatibles con la recuperación ambiental.

2.20 PARQUE LITORAL METROPOLITANO (OE.20)

2.20.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La costa de las playas y acantilados entre Getxo y Barrika constituye un enclave de gran atractivo natural cuyas posibilidades conviene reforzar, proteger y encauzar. Se extiende a través de los términos municipales de Getxo, Sopelana y Barrika.



La posibilidad de creación de un parque litoral que recorra estos parajes se constituye como la formalización de una tendencia natural que se viene observando, tanto en los hábitos sociales como en la conformación del terreno consecuencia de la ley de costas.

2.20.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Se pretende, mediante esta Operación Estratégica, conseguir una continuidad entre las zonas verdes y parques costeros de toda la banda litoral. Por lo tanto, uno de los criterios estratégicos más claros consistirá en conseguir un recorrido peatonal y cicloturista lo más continuo y prolongado posible sin abandonar la secuencia costera con vistas al mar.

A esta zona se le reconocen unas características específicas propias de un gran espacio recreativo de una importancia notable para el disfrute de la población, con especial influencia en los vecinos de la margen derecha. Es un espacio sobre el que se deben hacer compatibles la actividad de ocio por parte de la población y acciones orientadas a su control, con el fin de revalorizar un área sensible ambientalmente como es esta ante la presión del hombre proponiendo que se realice una ordenación a través de la elaboración de un Plan Especial. Este plan tendrá como objetivo principal delimitar y ordenar las zonas a preservar de aquellas sobre las que se podrá actuar.

Las actuaciones contempladas en dicho Plan deben estar encaminadas hacia la ordenación de los recursos que pueda soportar sin que se pierdan sus valores naturales, de forma que la intervención sobre el mismo suponga una puesta en valor desde todos los puntos de vista.

Será una directriz fundamental establecer unos pasillos verdes perpendiculares, sobre todo en la zona de Getxo y Sopelana, para romper el futuro posible desarrollo residencial continuo en algunos puntos, y permitir la accesibilidad peatonal y ciclable a través de ellos.

Asimismo se procurará reconducir todos aquellos aspectos negativos que puedan constituirse como sensibles ante la intervención humana ocasionando pérdidas en sus características naturales.

2.20.2.1. Criterios estructurantes para la actuación:

Ante esta situación, se establece como criterio que el plan especial que se redacte tenga en cuenta con carácter prioritario las siguientes funciones:

- Naturalística: creación de nuevos hábitat, protección de ecosistemas fauna y flora.
- Investigación Científica.
- Paisajística: protección de paisajes de relevancia local.
- Recreativa: provisión de espacios abiertos para desarrollar actividades recreativas tanto formales como informales.
- Educativa: realización de actividades para el conocimiento de los valores naturales y de la problemática de la zona, así como la posibilidad de realizar actividades de mejora del entorno.

2.20.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Para esta operación se propone una delimitación que podrá ser ajustada por el Plan Especial, así como una estrategia clara y coherente, cuyas pautas se deberán marcar con mayor detalle en dicho Plan que será el encargado de fijar las directrices de ordenación.

2.20.3.1 Objetivos generales:

Este instrumento de planeamiento especial de ámbito supramunicipal que se redacte tendrá los siguientes objetivos generales para su ordenación:

1. Se debe definir una zonificación de todo el ámbito según sus características y un grado de protección concretos: zonas de protección integral, zonas de protección, de esparcimiento, de recuperación, etc. Las zonas de protección de litoral consideradas como de alto valor natural deberán respetar las determinaciones establecidas para ellas en la Normativa. Asimismo, el Plan especial tendrá en cuenta las zonas consideradas como de mejora ambiental a la hora de proponer las diferentes actuaciones.
2. La vegetación autóctona actual tendría que ser protegida. Es fundamental que el Plan que tenga como objetivo recuperar la vegetación de todo el ámbito.
3. Debe integrarse con las zonas urbanas buscando formas para comunicarse de forma fluida con ellas, favoreciendo el acceso peatonal y la unión con las zonas verdes de la ciudad, mediante la creación de transversales verdes.
4. Es necesario una ordenación y regulación de los accesos y usos de los viales, así como de aparcamientos.
5. Mantener y fomentar aquellas actividades que posibilitan el mantenimiento de paisaje actual y facilitan el mantenimiento de hábitat diversos.

6. Puesta en marcha de actividades compatibles con la conservación y mejora del entorno: guías de la naturaleza, reforestación, recuperación de edificios, eliminación de vertederos, restauración de caminos.
7. Ordenación de las actividades de ocio: definir las actividades a realizar, los equipamientos necesarios, creación de una red de senderos señalizados así como delimitación de sendas para bicicletas.
8. Puesta en marcha de planes específicos para la eliminación de los impactos existentes: vertederos, edificios abandonados, basuras, conducciones de luz.
9. Interrelacionar las diferentes zonas naturales existentes en el entorno de los municipios de Getxo, Sopelana y Barrika.

2.20.3.2 Directrices para los municipios:

Para una correcta exposición de las disposiciones a tener en cuenta en el desarrollo del parque litoral, y dada su secuencia lineal, se expondrán las directrices municipio a municipio, empezando en la zona de Getxo, continuando en Sopelana para acabar en Barrika.

A) Getxo.

El municipio de Getxo es el más urbanizado de los afectados por esta Operación Estratégica. Aún así, ya desde el Plan General de Ordenación Urbana se prevé la consolidación del paseo de borde de mar. Suponemos este prolongado parque litoral con comienzo al final del muelle de Txurruka. Desde la playa de Las Arenas se extiende hasta el Puerto Deportivo por el muelle de Arriluce hasta el Puerto Viejo de Algorta. En este punto, el recorrido pasa a abandonar el borde exacto del mar para recorrer las estrechas calles del Puerto Viejo y volver a aparecer en la playa de Arrigúnaga, u otro camino alternativo por el borde del mar que pudiera desarrollarse a iniciativa municipal.

Cogiendo el molino de Aixerrota y pasando por Punta Galea y junto las playas de Gorrondatxe y Barinatxe envuelve este recorrido todo el perímetro del municipio Getxotarra.

Se crearía una transversal verde hacia el parque en la zona de Zientoetxe.

B) Sopelana

El recorrido de borde, en este municipio, se ve entrecortado por las urbanizaciones costeras de Aresti Atxa y Sopelmar. Se intentará, por tanto, remediar esto e incorporar los pasos mejores posibles para fomentar la continuidad del paseo por los límites de las playas de Arrietara, Atxibiribil y Beñakotxe.

Las transversales verdes se dispondrían en las zonas de Iturralde y Landaluce.

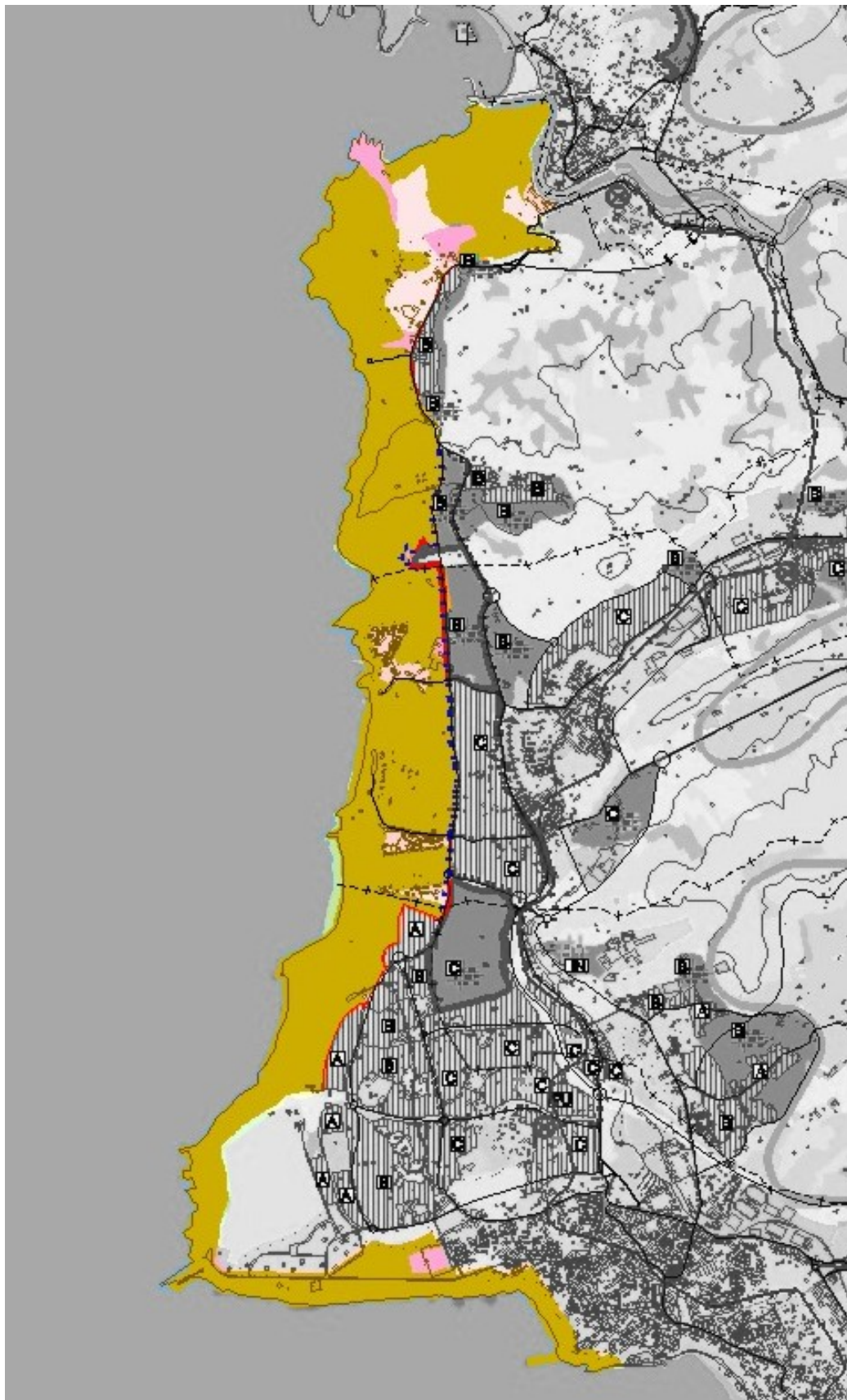
C) Barrika

Este municipio se encuentra menos desarrollado urbanísticamente que los anteriores, por lo que se definiría ligeramente el sendero de recorrido, sin excesiva actuación ordenativa.

Se crearía una transversal verde en Lupeola.

2.20.4 Determinaciones vinculantes

- El parque metropolitano se ordenará a través de la figura del Plan Especial teniendo en cuenta los objetivos y criterios contemplados en los apartados 2.20.2.1 y 2.20.3.1 de esta operación.
- Se estudiarán las incorporaciones transversales mencionadas en el apartado 2.20.3.2.



2.21 TRATAMIENTO DE RESIDUOS URBANOS (OE.21)

2.21.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Esta operación afecta de manera integral a todos los municipios del Bilbao Metropolitano como potenciales generadores de residuos sólidos urbanos, aunque a cada municipio le afecta en diferente grado de intensidad.



2.21.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

Las sociedades modernas y desarrolladas de finales del siglo XX, como la vizcaína, generan, junto a los beneficios derivados del crecimiento económico, problemas ambientales de todo orden y en concreto de los derivados de la generación de residuos urbanos, cuya solución es preciso abordar.

El desarrollo sostenible aplicado a la problemática de los residuos urbanos implica reducir al máximo su generación, aprovechar también al máximo los recursos materiales y energía- contenidos en los mismos y verter el mínimo posible y sólo, en todo caso, después de haber eliminado su peligrosidad. Todas estas consideraciones forman parte del Plan Integral de Gestión de los Residuos Sólidos Urbanos de Bizkaia, promovido por el Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia, que fue aprobado en Mayo de 1997 por las Juntas Generales del Territorio Histórico.

Entre las determinaciones aprobadas en dicho Plan Integral de Gestión, figura la construcción de una serie de infraestructuras, que junto al cierre y/o adecuación de los vertederos ya existentes, conformarían un puzzle medioambientalmente óptimo de soluciones de tratamiento -valorización y eliminación final- de los residuos urbanos en Bizkaia.

De acuerdo con los criterios de autosuficiencia y proximidad que informan la política comunitaria de gestión de residuos, éstos deben ser gestionados en la medida de lo posible lo más cerca del lugar en que se generan. Junto a esto, debemos tener en cuenta la opción ya realizada y desarrollada por la Diputación Foral de Bizkaia en un Plan Especial, promovido por ella misma, de ubicar parte de las infraestructuras que se detallan más abajo en un espacio anejo al actual vertedero de Artigas en Bilbao.

Estas consideraciones y decisiones perfilan la creación de un espacio para la gestión de residuos urbanos de alcance metropolitano que, pendiente de las determinaciones ambientales aplicables a las ubicaciones escogidas y asociadas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, encajan perfectamente desde el punto de vista territorial, tanto por la vocación consolidada de la zona como área de tratamiento de residuos como por el viario de acceso actualmente disponible o en fase de desarrollo.

En concreto y en lo que respecta al Bilbao Metropolitano, se trata de generar un gran espacio de equipamiento metropolitano para la gestión de residuos urbanos, en torno a una zona como la de Artigas-Arraiz en el Municipio de Bilbao que se caracteriza por su situación consolidada para la eliminación de estos residuos en el vertedero de Artigas y por su carácter de territorio degradado por actividades históricas mineras en galería y de explotación de cantera a cielo abierto en la cantera «Coto Minero Primitiva» con vocación de ser recuperado ambientalmente. Este gran espacio dará acogida a las siguientes infraestructuras previstas en el Plan:

1. Vertedero de Artigas, consolidado y adaptado a las nuevas exigencias de la Directiva comunitaria sobre vertederos.
2. Centro de separación y clasificación de residuos de envase, adaptado a las nuevas exigencias derivadas de la ley de envases y residuos de envases, en Artigas.
3. Planta de compostaje de nueva construcción en Artigas.
4. Planta de incineración con recuperación energética de nueva construcción en la zona de Arraiz-Coto Minero Primitiva.

5. Planta de reciclaje de residuos de construcción y demolición de nueva construcción en la zona de Arraiz-Coto Minero Primitiva.

Además de este equipamiento el PTP hace otra serie de propuestas relativas al tratamiento de los Residuos Urbanos:

- Desarrollar un importante esfuerzo en el campo de la reducción a nivel local para conseguir limitar el crecimiento de la generación de RSU per capita al 1% anual.
- Promover la reutilización, el reciclaje y el aprovechamiento energético de los residuos proporcionando contenedores diferenciados para cada tipo de residuo en todos los municipios y una distribución eficaz y suficiente, a nivel municipal o de forma mancomunada, de centros de recogida selectiva de residuos domésticos y similares (Garbigunes), con el objeto de facilitar al ciudadano la tarea de separación de residuos.
- Establecimiento de espacios de recogida selectiva en los polígonos industriales y comerciales, con áreas para instalación de contenedores de residuos asimilables a urbanos.
- Regeneración y recuperación del vertedero de RSU de Getxo en el momento de su clausura.
- Promover el desarrollo energético del Biogás.

2.21.3 Objetivos y criterios para la ordenación

La superficie de la actuación corresponde a la suma de la superficie prevista para el desarrollo del vertedero de Artigas consolidado más una superficie aneja en la zona de Arraiz-»Coto Minero Primitiva».

Esta última corresponde a la superficie objeto del Plan Especial para el Desarrollo del Sistema General de Valorización de Residuos en Arraiz, Bilbao, promovido por la

Diputación Foral de Bizkaia, que regula un suelo que incluye el área de explotación de la cantera «Coto Minero Primitiva», situada en la falda Oeste del Monte Arraiz en Bilbao, así como la superficie comprendida entre la cantera citada y el vertedero de Artigas, limitando al Noroeste con el nuevo corredor del Kadagua y al Sureste con el Parque del Castillo. Esta área tiene una superficie de 100 Ha y morfológicamente puede dividirse en dos zonas: la propia de las instalaciones que se vayan a implantar de tratamiento, recuperación y valorización de residuos, de unas 7,5 ha de extensión, y el resto de la superficie, un área libre de unas 93 Ha, de protección del espacio natural, que comprenderá las zonas a recuperar morfológica y forestalmente y en la que se inscribirán los nuevos viales.

En concordancia con los objetivos de este Plan Especial, se propone pues, junto a la consolidación de la zona como espacio metropolitano para la gestión de residuos urbanos, la regeneración urbanística de un entorno degradado y su integración en el tejido urbano-económico del Bilbao Metropolitano. Se pretende así impulsar una propuesta urbanística que valoriza de manera cualitativa un territorio que en la actualidad no sólo está dando la espalda a las dinámicas urbanas de Bilbao sino que su propia degradación le impide superar el efecto frontera/trastero de Bilbao. En este sentido, las actuaciones de recuperación deben permitir reconstruir el continuo entre el entramado urbano y el área circundante más natural, regenerando el espacio intermedio en el que se halla ubicada la actual explotación de cantera y permitiendo así superar la actual ruptura que sufre el cinturón periurbano degradado con actividades históricas de gran impacto.

En cuanto a la instalación de Garbigunes en los municipios, se requerirá de una reserva de suelo para ese fin. Hasta la fecha el Departamento de Medio Ambiente y Acción Territorial de la Diputación Foral ha establecido este tipo de instalaciones en diversos municipios dotándolas de un carácter supramunicipal. El dimensionamiento de las instalaciones ha seguido más criterios de oportunidad de suelos que otros vinculados a la población servida. En el Bilbao Metropolitano las instalaciones oscilan entre los 1.200 m² del de Derio y los 2.800 m² del de Sestao, y los estándares de superficie/habitante resultan muy variables. El PTP no pretende establecer un

estándar orientativo sino solo señalar que debería haber una correspondencia entre población servida y superficie. Al aumentarse el número de instalaciones, la población servida por cada uno se reducirá, por lo que el dimensionamiento de las nuevas instalaciones podrá reducirse, aunque siempre con una superficie mínima que garantice la recogida de todo tipo de residuos reciclables (papel, vidrio, plástico, pinturas, aceites, pilas y baterías, electrodomésticos, escombros, ropa, etc.)

2.22 TRATAMIENTO DE RESIDUOS PELIGROSOS Y SUELOS CONTAMINADOS (OE.22)

2.22.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La Ley General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco recoge los principios que deben inspirar la actuación de las Administraciones públicas en aras de la protección del suelo.

Por su parte, la Ley 10/98 de Residuos dedicó su título V a los suelos contaminados, procediendo a la regulación de los aspectos referidos a la declaración de suelos contaminados y atribuyendo a las comunidades autónomas las competencias en materia de declaración, delimitación e inventario de los citados suelos, contemplando igualmente la reparación en vía convencional de la contaminación de suelo.

El Parlamento Vasco ha aprobado la LEY 1/2005, de 4 de febrero, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, habiéndose publicado en el BOPV de 16 de febrero de 2005, con entrada en vigor a los tres meses de esta publicación.

El tratamiento de residuos peligrosos y suelos contaminados es un área prioritaria de intervención que va a posibilitar el desarrollo sostenible del Bilbao Metropolitano a partir de la instalación de diversas infraestructuras ligadas a la gestión de los residuos peligrosos, en su doble dimensión temporal de presente y futuro -correcta gestión de los residuos peligrosos que se vayan generando- por una parte y pasado -recuperación de la herencia histórica que permita la regeneración urbanístico ambiental de la zona- por otra.



En la medida que esta operación estratégica tiene que dar respuesta a problemáticas técnicamente diversas con tecnologías distintas, las infraestructuras que se proponen

clausurar o instalar estarán ubicadas en lugares diferentes, en función de la situación actual del problema o de la capacidad de acogida territorial de la ubicación propuesta.

En su conjunto, es una operación estratégica clave para la regeneración urbanística y medioambiental que se inserta en el proceso general de reurbanización del área metropolitana, que va a posibilitar una gestión más sostenible de la actividad industrial, así como una posibilidad de reutilización -como suelo urbano o industrial- de los actuales suelos contaminados y una regeneración ambiental de zonas contaminadas por lindane o vertederos históricos de residuos urbanos que representan un problema ambiental serio para la calidad ambiental en el área. La operación abarca pues suelos de varios municipios en los que ya se está actuando o se tiene previsto actuar tales como Loiu, Barakaldo, Getxo y Zierbena para la instalación de nuevas infraestructuras en función de los criterios condicionantes ya expuestos.

2.22.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

La actividad histórica industrial en el área metropolitana se ha realizado con una carencia crónica de infraestructuras de gestión de los residuos de todo tipo generados por la misma, que se ha ido sorteando por parte del sector industrial sobre la base de utilizar el vertido incontrolado con carácter generalizado en los municipios de la zona.

El legado de estos modos de actuar ha sido la presencia de una herencia histórica de múltiples focos de vertido, algunos ambientalmente muy relevantes, de suelos contaminados en los emplazamientos donde se han ubicado los establecimientos industriales y de una actividad industrial que, pese a la mejora que se ha producido durante los últimos años en lo relacionado a la gestión de los residuos generados, sigue sin contar en el área metropolitana con algunas infraestructuras capitales de gestión de residuos que le permitan abordar con plenas garantías medioambientales su funcionamiento cotidiano.

Por ello desde este PTP se proponen diversas actuaciones de regeneración de la herencia histórica, como las asociadas al lindane o a grandes vertederos de codisposición ubicadas allí donde esté localizado el problema, y la construcción de

nuevas infraestructuras que permitan una correcta gestión de los residuos generados por la actividad industrial y dar una solución ambientalmente adecuada a los residuos de demolición y de saneamiento de suelos contaminados asociados a los procesos de regeneración urbanística y medioambiental que se están llevando a cabo o que se prevé realizar en el área metropolitana. Estas últimas actuaciones se deben de llevar a cabo en suelos relativamente excéntricos respecto a las tensiones urbanas de la metrópoli en construcción.

Asumiendo la problemática específica que en puntos de nuestra geografía supone la presencia de suelos contaminados, el planeamiento municipal deberá tener en cuenta la variable de la calidad de suelo, abordando genéricamente esta problemática y específicamente a la hora de definir las operaciones de regeneración - renovación de áreas industriales obsoletas.

Desde este conjunto de consideraciones se proponen las siguientes actuaciones:

- a) Actuaciones relativas a la solución de la herencia histórica derivada del lindane.
 - 1. Seguimiento de todas la celdas de seguridad, entre ellas las de Loiu, Barakaldo, y las de Leioa, Erandio, Abanto-Zierbena y Bilbao.
- b) Actuaciones de recuperación de grandes vertederos.
 - 1. Regeneración y recuperación del vertedero de RSU de Getxo en el momento de su clausura.
- c) Infraestructuras de gestión de residuos peligrosos.
 - 1. Depósitos de seguridad para residuos peligrosos: procedentes de la actividad industrial actual, procedentes de los suelos contaminados asociados a los procesos de regeneración urbanística y procedentes de los residuos derivados del tratamiento de los sedimentos del cauce de la ría.

2.22.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Las necesidades de suelo para esta operación estratégica son función de las características específicas de las infraestructuras y actuaciones a acometer.

En el caso de las operaciones ligadas a la solución de los problemas derivados del lindane, las actuaciones o están ya en marcha o muy definidas, y por lo tanto las necesidades de suelo son las señaladas en los respectivos proyectos constructivos.

En el caso de las operaciones de recuperación de grandes vertederos, los suelos en los que llevar a cabo las intervenciones son los ocupados actualmente por dichos vertederos a regenerar.

2.23 MEJORA DE LA CALIDAD DEL AGUA (OE.23)

2.23.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

Todos los aspectos relacionados con la cantidad y calidad del agua disponible y utilizada en el futuro en el área metropolitana vienen recogidos en el Sistema de Abastecimiento y en el Plan de Saneamiento del Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia para la zona.



Las previsiones infraestructurales con incidencia territorial en el área, derivadas de estos planes, se concretan en actuaciones de saneamiento localizadas en la denominada vega de Lamiako en el término municipal de Leioa y en la actual estación depuradora de aguas residuales (E.D.A.R.) de Galindo en el término municipal de Sestao. Además, como parte integrante del sistema se incluiría toda la red de saneamiento desarrollada en la actualidad junto a la prevista a corto-medio plazo. Por ello la localización de la actuación puede situarse en el conjunto del área funcional.

2.23.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

Tal y como se plantea en la operación estratégica Vega de Lamiako, se pretende armonizar la instalación de la futura E.D.A.R. de Lamiako con la vocación que tiene la zona de borde fluvial del planeamiento urbanístico de Leioa, desarrollando las instalaciones del Consorcio de Aguas de manera que su impacto sea positivo.

Aunque no tiene incidencia en cuanto a ocupación de suelo la previsión de construir un emisario de aguas tratadas a mar abierto, si se debe tener en cuenta en cuanto a las inversiones previstas.

2.23.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Las instalaciones que vayan a ubicarse en la actual E.D.A.R. de Galindo en Sestao seguirán las previsiones urbanísticas ya dispuestas en la actualidad. Desde el PTP se establece que se minimice el impacto paisajístico, medioambiental y arquitectónico de la Estación de Depuración de Aguas Residuales de Galindo mediante un tratamiento urbanístico adecuado.

En cuanto a la futura E.D.A.R. de Lamiako sólo cabe recordar que por tratarse de un espacio de máxima centralidad metropolitana deberá extremarse la sensibilidad paisajística medioambiental y arquitectónica en su diseño.

2.24 LA BURBUJA ATMOSFERICA (OE.24)

2.24.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La presente Operación Estratégica no tiene una ubicación territorial concreta afectando sin embargo a todos los términos municipales del área metropolitana.



2.24.2 Objetivos y criterios estratégicos para la operación

La necesidad de armonizar objetivos contrapuestos como son la mejora de la calidad del aire del área metropolitana con la instalación de nuevos focos emisores en la Comarca ligados fundamentalmente a los posibles nuevos proyectos energéticos de generación de electricidad, plantea el reto de gestionar la calidad del aire metropolitano desde conceptos que vayan más allá de la autorización de instalación de nuevos focos emisores a partir exclusivamente del cumplimiento legal de los límites de emisión.

Si no queremos deteriorar la calidad del aire metropolitano conseguida durante los últimos años por la combinación de diversos factores, es preciso tomar en consideración la sensibilidad del medio receptor y gestionar las autorizaciones a las nuevas instalaciones a partir de la exigencia de obtener y mantener unos objetivos de calidad del aire en inmisión para el área metropolitana, sin perjuicio de las exigencias medioambientales aplicables derivadas del procedimiento de impacto ambiental.

Se propone así desarrollar el concepto de Burbuja Atmosférica del Bilbao Metropolitano, dentro la cual se gestiona no sólo el cumplimiento de los límites de emisión de los focos emisores ubicados dentro del área, sino la calidad del aire del área metropolitana en todo momento a partir del establecimiento de unos objetivos de calidad del aire en inmisión y de la gestión dinámica del funcionamiento de las distintas fuentes emisoras en función de los objetivos de calidad del aire propuestos y de la

sensibilidad del medio receptor (situaciones climatológicas, régimen de vientos, situaciones de inversión térmica, etc.)

2.24.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Al tratarse de una operación atípica que no actúa sobre el suelo del área metropolitana, no le son de aplicación los objetivos y criterios clásicos de ordenación territorial o urbanística.

2.25 PARQUE DE ARTXANDA (OE.25)

2.25.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La línea de cumbre del monte Artxanda constituye un área a caballo entre los municipios de Bilbao y Sondika. Se trata de una zona emplazada en un mirador excepcional sobre la villa y el Ensanche y sobre el Txorierri, que tradicionalmente ha sido utilizada como área de esparcimiento de Bilbao y en la que también se han localizado numerosos equipamientos, dotaciones y servicios (clínicas, restaurantes, instalaciones deportivas, etc.)



Para el ámbito de esta Operación Estratégica, la Diputación Foral de Bizkaia ha encargado la redacción de un Plan Especial, con el objeto de ordenar de manera integral esta área, documento que ha sido entregado en el año 1998, sin que posteriormente haya sido tramitado.

2.25.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Se pretende, mediante esta Operación Estratégica, conseguir un Parque Metropolitano en el que se integren de manera ordenada las zonas verdes, los equipamientos y dotaciones recreativas (miradores, paseos, merenderos, restaurantes, equipamientos deportivos) con otro tipo de dotaciones no recreativas (clínicas, centros de enseñanza, etc.).

Se ubicarán, en puntos estratégicos, hitos o zonas de descanso y observación sobre el valle del Nervión-Ibaizabal y del Txorierri, que permitan el disfrute de las vistas panorámicas.

Se procurará separar los itinerarios peatonales del tráfico rodado de la BI-3741, que tiene una IMD aproximada de 7.500 vehículos diarios.

Este ámbito posee características específicas propias de un gran espacio recreativo de una importancia notable para el disfrute de la población, con especial influencia en los vecinos del municipio de Bilbao. El Plan tendrá como fin revalorizar un área sensible ambientalmente como es esta sobre la que se deben hacer compatibles la actividad de ocio por parte de la población y acciones orientadas a su control.

Su objetivo principal será delimitar y ordenar las zonas a preservar de aquellas sobre las que se podrá actuar. Se tendrán en cuenta las determinaciones recogidas en los planeamientos de los municipios afectados, respetando el marco establecido en la normativa respecto a los parques metropolitanos.

Asimismo se procurará reconducir todos aquellos aspectos negativos que puedan constituirse como sensibles ante la intervención humana ocasionando pérdidas en sus características naturales y mantener las actividades vinculadas a la explotación sostenible del medio.

2.27.2.1. Criterios estructurantes para la actuación:

Ante esta situación, se establece como criterio que el plan especial que se redacte tenga en cuenta con carácter prioritario las siguientes funciones:

- Naturalística: creación de nuevos hábitat, protección de ecosistemas fauna y flora.
- Investigación Científica.
- Paisajística: protección de paisajes de relevancia local.
- Recreativa: ordenación de espacios abiertos para desarrollar actividades recreativas tanto formales como informales, equipamientos y dotaciones, así como otros tipos de actividades existentes.

- Educativa: realización de actividades para el conocimiento de los valores naturales y de la problemática de la zona, así como la posibilidad de realizar actividades de mejora del entorno.
- Agroforestal: posibilidad de poner en práctica propuestas, tanto en formas de explotación como en el tipo de especies.

2.25.3 Objetivos y criterios para la ordenación

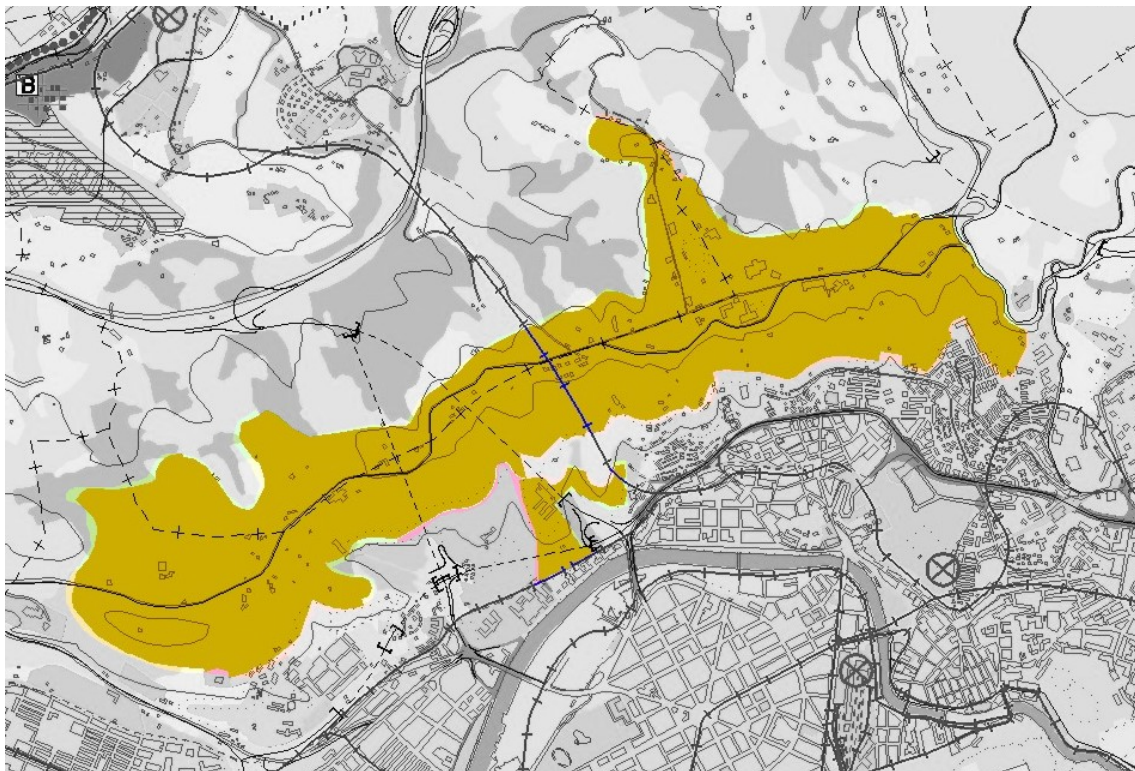
El planeamiento de desarrollo del ámbito supramunicipal que se redacte tendrá los siguientes criterios para su ordenación:

1. El primer objetivo sería una mejora de la accesibilidad mediante los modos de transporte peatonal y ciclable, favoreciendo su integración con la ciudad, así como la unión con sus zonas verdes. Se intentarán buscar elementos de permeabilidad hasta el parque de ribera (AE 20), el cual enlaza con todos los espacios libres de la ciudad.
2. El plan especial podrá adecuar los itinerarios naturalísticos peatonales y ciclables comprendidos dentro del parque siempre que respete la continuidad de la malla verde.
3. Es necesario una ordenación y regulación de los accesos y usos de los viales, así como de aparcamientos.
4. La vegetación autóctona actual tendría que ser protegida.
5. Mantener y fomentar aquellas actividades que posibilitan el mantenimiento de paisaje actual y facilitan el mantenimiento o de hábitat diversos.
6. Puesta en marcha de actividades compatibles con la conservación y mejora del entorno: guías de la naturaleza, reforestación, recuperación de edificios, eliminación de vertederos, restauración de caminos.

7. Ordenación de las actividades de ocio: definir las actividades a realizar, los equipamientos necesarios, creación de una red de senderos señalizados así como delimitación de sendas para bicicletas, separando la circulación de otros vehículos de motor de los itinerarios peatonales.
8. Puesta en marcha de actividades de información y didácticas.
9. Puesta en marcha de planes específicos para la eliminación de los impactos existentes: vertederos- en concreto, el sellado y recuperación del vertedero de residuos que se encuentra abandonado en la ladera norte del monte-, edificios abandonados, basuras, conducciones de luz.

2.25.4 Determinaciones vinculantes

El parque metropolitano se ordenará a través de la figura del Plan Especial teniendo en cuenta los objetivos y criterios contemplados en los apartados 2.25.2.1 y 2.25.3 de esta operación.



2.26 PARQUE CIENTÍFICO DE LA UPV (OE.26)

2.26.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La ubicación del Parque Científico se propone en terrenos libres del Campus Universitario de Leioa.

Esta localización presenta las siguientes características:

- Dispone de buenas comunicaciones viarias, aunque no existe conexión por ferrocarril o metro. Sin embargo, dentro del plan de infraestructuras del Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano se prevé una conexión mediante metro ligero entre Leioa y el Campus de la Universidad.
- El parque científico estaría situado dentro del mismo campus universitario de Leioa, lo que facilitaría la relación Universidad-Empresa.
- El campus universitario de Leioa se encuentra situado en las inmediaciones del eje del Txorierri, siendo éste un eje con gran potencial económico, innovador y tecnológico.
- Existen amplias zonas libres.



En cuanto al tamaño que debería tener el parque científico, es necesario decir que el proyecto se encuentra en estado embrionario y todavía no se ha realizado un estudio de predimensionamiento del mismo.

Por otro lado, cabe señalar que el Parque Tecnológico podría lograr acuerdos o convenios con la propia Universidad y cualquier otro agente interesado cara a la implantación y desarrollo del Parque Científico

2.26.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

Esta iniciativa, de gran interés para la Universidad del País Vasco, propone la creación de un Parque Científico desarrollado y dirigido por la Universidad y enfocado a la creación o instalación de industrias innovadoras o de servicios de alto valor añadido. Este parque estaría liderado por la propia universidad y su principal objetivo sería vincular los equipos de investigación universitarios al mundo empresarial.

Este Parque Científico estaría formado, principalmente, por:

- Centros de investigación y desarrollo asociados a la Universidad
- Pequeñas y medianas empresas tecnológicas
- Empresas de servicios: consultoras, informáticas, etc.
- Oficinas equipadas
- Servicios comunes: laboratorios, centros de formación, salas de conferencias y exposiciones, etc.

Como complementos al Parque Científico se cuenta con la previsión de:

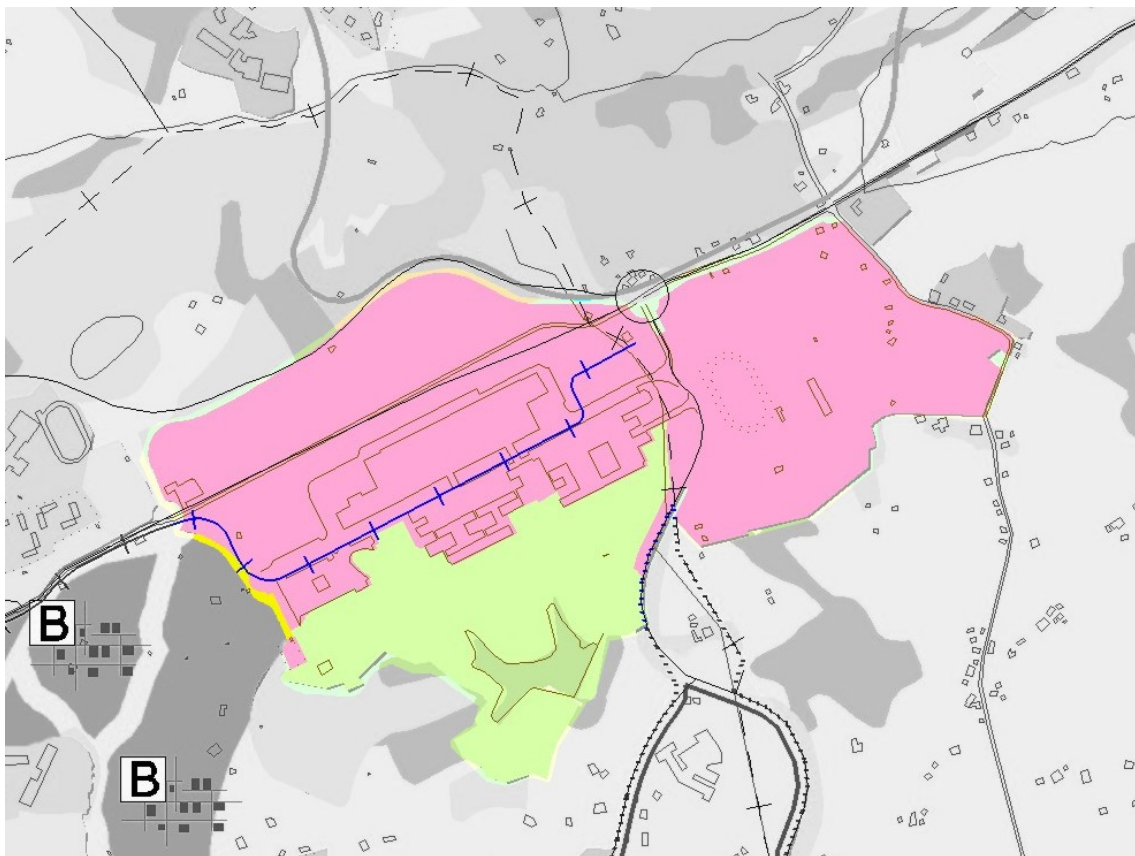
- Zonas residenciales en su entorno próximo
- Por otra parte, podría tener cabida en este ámbito universitario, lo que ha de tomarse como una sugerencia, la creación de un Centro Deportivo de Alto Rendimiento, para el desempeño de competiciones deportivas nacionales e internacionales, además de congresos y seminarios sobre diversos temas relacionados con el deporte.
- En la parte sur del ámbito del Campus, podría desarrollarse el Jardín Botánico que se contempla en el Plan Especial.

2.26.3 Objetivos y criterios para la ordenación

El Parque Científico deberá estar bien conectado con el Campus de Leioa de la UPV tanto físicamente como telemáticamente (Intranet).

Estará conectado a las líneas de transporte público, especialmente al Metro Ligero a la Universidad. La definición de dicha propuesta se refleja en la ficha individualizada de las Acciones Estructurantes nº AE.14.

Su diseño deberá ajustarse a los parámetros de los Parques Científicos y Tecnológicos al uso, utilizando lenguajes arquitectónicos de vanguardia con una amplia presencia de zonas ajardinadas, arbolado, estanques, etc.



2.27 REVALORIZACIÓN AMBIENTAL DEL PAGASARRI-GANEKOGORTA (OE.27)

2.27.1 Localización de la actuación y descripción de la situación inicial

La actuación se encuentra incluida en los municipios de Alonsotegi, Bilbao, Arrankudiaga, Arrigorriaga y Ugao-Miravalles. Su ámbito se sitúa alrededor de la desembocadura del interfluvio que constituyen la línea de cumbres que discurre desde el Alto del Ganekogorta al del Pagasarri.



Actualmente este área se encuentra ocupada por cultivos forestales a los que hay que sumar la actividad pastoril de carácter extensivo a la que ha estado ligada el área a lo largo de la historia. Otro de los usos por los que destaca este ámbito es el de esparcimiento especialmente para la población del área urbana de Bilbao. Es por esta característica de acceso a la naturaleza por parte de la población, por la que este PTP la incluye como una operación Estratégica reconociendo su función como espacio recreativo.

2.27.2 Objetivos y criterios estructurantes para la actuación

A esta zona se le reconocen unas características específicas propias de un gran espacio recreativo de una importancia notable para el disfrute de la población, con especial influencia en los vecinos de Bilbao. Es un espacio sobre el que concurren una serie de particularidades que llevan a tomar unas medidas orientadas a su control, con el fin de revalorizar un área sensible ambientalmente como es esta ante la presión del hombre proponiendo que se realice una ordenación a través de la elaboración de un Plan Especial. Este plan tendrá como objetivo principal delimitar y ordenar las zonas a preservar de aquellas sobre las que se podrá actuar.

Las actuaciones contempladas en dicho Plan deben estar encaminadas hacia la ordenación de los recursos que pueda soportar sin que se pierdan sus valores naturales, de forma que la intervención sobre el mismo suponga una puesta en valor desde todos los puntos de vista.

Asimismo se procurará reconducir todos aquellos aspectos negativos que puedan constituirse como sensibles ante la intervención humana ocasionando pérdidas en sus características naturales y mantener las actividades vinculadas a la explotación sostenible del medio.

2.27.2.1. Criterios estructurantes para la actuación:

Ante esta situación, se establece como criterio que el plan especial que se redacte tenga en cuenta con carácter prioritario las siguientes funciones:

- Naturalística: creación de nuevos hábitat, protección de ecosistemas fauna y flora.
- Investigación Científica.
- Paisajística: protección de paisajes de relevancia local.
- Recreativa: provisión de espacios abiertos para desarrollar actividades recreativas tanto formales como informales.
- Educativa: realización de actividades para el conocimiento de los valores naturales y de la problemática de la zona, así como la posibilidad de realizar actividades de mejora del entorno.
- Agroforestal: posibilidad de poner en práctica propuestas, tanto en formas de explotación como en el tipo de especies.

2.27.3 Objetivos y criterios para la ordenación

Se propone la elaboración de un Plan especial con la delimitación establecida gráficamente, así como una estrategia clara y coherente, cuyas pautas se deberán marcar con mayor detalle en dicho Plan que será el encargado de fijar las directrices de ordenación.

Este instrumento de planeamiento especial de ámbito supramunicipal que se redacte tendrá los siguientes objetivos para su ordenación:

1. Se debe definir una zonificación de todo el macizo determinando para cada zona, según sus características unas medidas y un grado de protección concretos: zonas de protección integral, zonas de protección, de esparcimiento, de recuperación...
2. La vegetación autóctona actual tendría que ser protegida. Pues es fundamental que el Plan tenga como objetivo recuperar la vegetación de todo el macizo. Asimismo tendrá que zonificar el macizo sobre la base de sus características forestales.
3. Debe integrarse con la ciudad buscando formas para comunicarse de forma fluida con ella, favoreciendo el acceso peatonal y ciclable, favoreciendo la unión con las zonas verdes de la ciudad. Se buscará la conexión peatonal con los espacios libres de Bilbao y Arrigorriaga: Arraiz, Montefuerte y Mendikosolo.
4. Es necesario una ordenación y regulación de los accesos y usos de los viales, así como de aparcamientos.
5. Mantener y fomentar aquellas actividades que posibilitan el mantenimiento de paisaje actual y facilitan el mantenimiento de hábitat diversos.
6. Puesta en marcha de actividades compatibles con la conservación y mejora del entorno: guías de la naturaleza, reforestación, recuperación de edificios, eliminación de vertederos, restauración de caminos.

7. Ordenación de las actividades de ocio: definir las actividades a realizar, los equipamientos necesarios, creación de una red de senderos señalizados así como delimitación de sendas para bicicletas, así como la regulación de manera estricta llegando incluso a la prohibición de aquellas actividades no compatibles con los objetivos que se proponen: caza y motocross, trial así como la circulación de otros vehículos de motor.
8. Puesta en marcha de actividades de información y didácticas.
9. Puesta en marcha de planes específicos para la eliminación de los impactos existentes: vertederos, edificios abandonados, basuras, conducciones de luz.
10. Interrelacionar las diferentes zonas naturales existentes en el entorno de Bilbao: Montefuerte-Malmasín, Pagasarri, Monte Cobetas por medio de la creación de corredores verdes que faciliten la movilidad de la fauna y de los paseantes.

2.27.4 Determinaciones vinculantes

El área del Pagasarri-Ganekogorta se ordenará a través de la figura del Plan Especial teniendo en cuenta los objetivos y criterios contemplados en los apartados 2.27.2.1 y 2.27.3 de esta operación.

