

**ANEXO V A LAS NORMAS DE ORDENACIÓN
ESPACIOS RELEVANTES Y RESERVAS DE
ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL
DE BILBAO METROPOLITANO. DOCUMENTO PARA
APROBACIÓN PROVISIONAL.**

MARZO 2023





25 ABR 2023

BEHIN-BEHINEKO ONESPENA
APROBACIÓN PROVISIONAL

DEFINICIÓN Y RELACIÓN DE ESPACIOS RELEVANTES

Se definen como “**Espacios Relevantes**” del Área Funcional algunos suelos destacables identificados por el PTP por:

- su potencial transformador en el Modelo territorial,
- tener un cierto tamaño y capacidad de albergar nuevos usos,
- localizarse en zonas donde confluyen una serie de acciones que suponen cambios en el modelo de movilidad y/o de asentamientos.

Así, se catalogan como Espacios Relevantes del Área Funcional los diecinueve siguientes:

- ER-1 Área de Renovación de Zorrotzaurre
- ER-2 Área de Renovación de Punta Zorrotza
- ER-3 Área de Renovación de Zorrozoiti
- ER-4 Área de Renovación de La Basconia-Laminados Velasco
- ER-5 Área de Regeneración de la Ribera Industrial de Sestao
- ER-6 Área de Renovación Apertura de Altxaga a la Ría
- ER-7 Área de Renovación de Axpe-Udondo.
- ER-8 Área de Regeneración de Lutzana-Burtzeña
- ER-9 Área de Regeneración de Ibarzaharra
- ER-10 Área de Regeneración de Abra Industrial
- ER-11 Área de Regeneración de Cala de Basordas
- ER-12 Área de Actividades Económicas en Santimami-Elotxelerrri
- ER-13 Parque Tecnológico de Ezkerraldea-Meatzaldea
- ER-14 Sectores y Ámbitos de Actividades Económicas en la Vega Baja del Asua
- ER-15 Estación de Abando y Plaza Circular
- ER-16 Ámbito urbanístico de Olabeaga
- ER-17 Vega de Lamiako
- ER-18 Dársena de Udondo
- ER-19 Espigón central del Puerto.

Desde el punto de vista de su localización en el área funcional cabe distinguir:

- La mayoría (12) se sitúa en el Área de Carácter Estratégico (ACE) de la Ría de Bilbao, ofreciendo posibilidades para la transformación de ese entorno, eje central metropolitano que acoge gran parte de su población y de su actividad económica:
 - Zorrotzaurre, Punta Zorrotza, Zorrozoiti, Lutzana-Burtzeña, Ribera Industrial de Sestao, Vega Baja del Asua, Altxaga, Axpe-Udondo, dársena de Udondo, Vega de Lamiako, Olabeaga y Abando-P. Circular.
- Hay otros siete espacios relevantes en otras zonas:
 - Ibarzaharra, Sector Abra Industrial y Parque Tecnológico de Ezkerraldea-Meatzaldea en el ACE de Zona Minera.
 - La Basconia-Laminados Velasco en el ACE corredor Etxebarri-Basauri-Galdakao.

- Área de Actividades Económicas en Santimami-Elotxelerri en el ACE Eje de Innovación del Txorierri.
- Espigón central del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior.
- Cala de Basordas en Lemoiz.

Se trata de una serie de espacios calificados de muy diversas características, pero todos tienen en común que cuentan con posibilidades de transformación y constituyen piezas fundamentales a la hora de elaborar estrategias territoriales, así como de establecer posibles sinergias. No se han tenido en cuenta en esta lista de espacios relevantes las reservas públicas de suelo no urbanizable previstas para actividades económicas en Alonsotegi, Zamudio y Ortuella, que sí forman parte del siguiente apartado de este Anexo V "Reservas de suelo para actividades económicas". Tampoco se han incluido los suelos urbanizables que deben ser objeto de la Revisión del PGOU de Getxo. Sin embargo, este listado podría abrirse a algún otro espacio que pudiera ser estimado tras el periodo de información pública de este documento.

A continuación, se relacionan todos los espacios relevantes mencionados, describiendo su situación actual y sus posibilidades futuras, así como los objetivos y criterios de ordenación y las directrices vinculantes para los agentes implicados.

En muchos casos la ordenación viene determinada por el planeamiento y la gestión urbanística vigentes, con escasas posibilidades de cambio; en otros, en cambio, pueden existir dudas sobre su futuro, indefinición o falta de información. Todo ello se hace constar puntualmente, así como se mencionan, en su caso, las directrices que el PTP considera vinculantes.

La posibilidad de que algunos de los suelos incluidos en estos espacios no se desarrollen según lo previsto en el planeamiento vigente, sea por razones de insuficiencia de las infraestructuras existentes, dada la sobrecarga de la red viaria actual, sea por dificultades de gestión, falta de viabilidad económica, o problemas de inundabilidad, de contaminación, etc., no invalida su condición de espacio relevante, que se debe también a su situación estratégica o su capacidad potencial. En tales casos, las distintas administraciones públicas deberán colaborar para la resolución de estos problemas, o bien prever alternativas de planeamiento con diferente intensidad de uso o mezcla de estos. En caso extremo, podría plantearse su descalificación total o parcial y su renaturalización en el marco de las directrices de la infraestructura verde urbana.

1. Área de Renovación de Zorrotzaurre



DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO

En la isla de Zorrotzaurre se desarrolla la última gran operación de renovación urbana en curso en Bilbao. Tras una era de pujanza industrial a mediados de los años sesenta, potenciada por la apertura del canal de Deusto, sufrió un paulatino declive industrial y social desde los años ochenta. Hoy en día en la zona apenas viven medio millar de vecinos. Ocupa una superficie de 838.781 m², de los que más de la mitad pertenecen a entidades públicas (Gobierno Vasco, Ayuntamiento de Bilbao y Autoridad Portuaria de Bilbao), repartiéndose el resto entre diversos propietarios privados.

El Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao de 1995 cambió el uso industrial de Zorrotzaurre por el residencial. A la vez, remitía a un Plan Especial la definición del diseño urbano del área. En 2001 propietarios públicos y privados constituyen la Comisión Gestora para el Desarrollo Urbanístico de Zorrotzaurre, con objeto de impulsar y ejecutar el plan de renovación urbana del área.

El Master Plan del proyecto, diseñado por la arquitecta Zaha Hadid en 2004 y revisado en 2007, incluye la apertura completa del Canal de Deusto, lo que transforma Zorrotzaurre en una isla, reduciendo el riesgo de inundabilidad. En 2012 se aprueba definitivamente por el Ayuntamiento de Bilbao el Plan Especial de Zorrotzaurre.

En conjunto, la regeneración de Zorrotzaurre recupera un espacio degradado para convertirlo en un barrio nuevo de Bilbao, bien conectado con el resto de la ciudad, dotado de vivienda a precio asequible, implantación empresarial no contaminante, equipamientos sociales y culturales, así como amplias zonas para el disfrute ciudadano. Entre sus planes estratégicos el Ayuntamiento de Bilbao tiene contemplado el desarrollo de un polo de innovación y conocimiento, a partir de equipamientos educativos y de investigación en marcha.

Desde el punto de vista de la movilidad, destaca el gran eje central longitudinal con sección tipo boulevard, que incluye una plataforma de tranvía que podría conectarse con Abando, y que tiene establecida su continuidad hacia Punta Zorroza y Lutzana-Burtzeña, a través de sendos puentes sobre la Ría y el Kadagua.

En este PTP se recoge el ámbito como Área de Especial Interés Paisajístico (AEIP.08). Por otro lado, en el marco de la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista, se propone un recorrido que conecta los barrios de San Ignacio y Zorrotza atravesando este Espacio Relevante.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

- Según el PGOU de Bilbao, se trata de “crear un nuevo centro urbano en la ciudad, destinado a tener, en el futuro, un importante protagonismo en ella”.
- Renovar el ámbito de Zorrotzaurre, mezclando los nuevos usos residenciales y de actividades económicas con el mantenimiento y la rehabilitación de viviendas y edificios industriales existentes, para conseguir un ámbito de gran calidad urbana que ponga fin a su degradación, genere nuevos espacios de centralidad, complete las carencias de los barrios colindantes, y mantenga la memoria del lugar.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

- Procurar la densidad mínima necesaria para generar un desarrollo urbano compacto, sobre las premisas de la movilidad sostenible y la mezcla de usos compatibles, para un desarrollo funcionalmente complejo y equilibrado. Promover un desarrollo edificatorio de calidad arquitectónica y eficiencia energética.
- Conectar la isla con las márgenes en Deusto, San Ignacio y Zorrotza con elementos que integren vialidad peatonal, ciclista y motorizada. En este sentido, en el PGOU de Bilbao se prevé una pasarela peatonal entre Zorrotzaurre y Elorrieta.
- Potenciar la movilidad sostenible. Dar continuidad al carril de TCPE (bus o tranvía) hacia el ámbito de Punta Zorrotza.
- Reducir los riesgos de inundabilidad con la previsión de infraestructuras adecuadas y teniendo especial cuidado con los usos residenciales, sótanos y garajes subterráneos.
- Incorporar los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Paisaje (arts. 93-101 de la Normativa).
 - o Cambio climático (art. 110 de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

- Aunque los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tengan carácter orientativo, se considera vinculante el criterio de su continuidad a través de las conexiones transversales propuestas hacia ambas márgenes de la Ría.

- En la ordenación pormenorizada de este Espacio Relevante deberán tenerse en cuenta los criterios y objetivos anteriores, así como las siguientes directrices:
 - o Integración de usos mixtos residenciales, actividad económica innovadora y usos singulares o equipamientos de carácter metropolitano.
 - o Preservación y puesta en valor de elementos del patrimonio cultural.
 - o Ordenación de una banda continua y de acceso libre, con profusa plantación de arbolado a lo largo de la Ría, que incorpore plataformas para la movilidad peatonal y ciclista. Esta banda deberá diseñarse como parte de la infraestructura verde urbana y en relación con el corredor urbano supramunicipal de la Ría que recorre ambas márgenes.
 - o Utilización de superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.
 - o Construcción de puentes para la conexión con Deusto, San Ignacio y Zorroza, que integren plataformas para la movilidad peatonal y ciclista, así como para transporte colectivo.

2. Área de Renovación de Punta Zorrotza



DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO

El área se sitúa en el término municipal de Bilbao y ocupa un lugar estratégico en la confluencia del río Kadagua y la Ría de Bilbao, en el límite con Barakaldo. Sin embargo, su situación resulta algo marginal respecto al centro de la ciudad, al estar separada del barrio de Zorroza por la línea ferroviaria Bilbao-Santurtzi.

Su uso actual predominante es el industrial. La zona presenta un acusado deterioro, con bloques de infravivienda en curso de derribo y presencia de edificios industriales en estado de abandono o ruina, como las instalaciones del antiguo Matadero Municipal de Bilbao, del Puerto Autónomo de Bilbao, la antigua fábrica de Molinos Vascos, etc.; aún se mantiene la actividad de la empresa SADER con gran potencial contaminante. El traslado y cese de dichas actividades ha venido condicionando el desarrollo de esta zona, así como la conveniencia de eliminar la barrera urbanística, soterrando parte de la vía férrea, operación que resultaría ardua y muy costosa.

El área se corresponde con el ámbito urbanístico BZ-01 del PGOU de Bilbao. Ocupa una superficie aproximada de 30 ha. Su desarrollo se remite a un Plan Especial. Se prevé la edificación de unas 2.000 viviendas, junto a la implantación de actividades económicas compatibles, equipamientos y un centro docente. El desarrollo de usos mixtos propiciará la continuidad de los espacios de renovación a lo largo de la Ría y la mejora ambiental y paisajística con la apertura de los frentes de la Ría y del Kadagua.

Este PTP, por su parte, contempla la continuidad de una plataforma exclusiva para transporte colectivo proveniente de Zorrotzaurre y su paso hacia Lutzana-Burtzeña. Además, introduce en relación con la infraestructura verde urbana el concepto de Corredor Urbano Supramunicipal que se desarrolla a lo largo de la totalidad de los frentes fluviales de este ámbito; en lo que respecta a la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista, se recoge un recorrido por el borde de la Ría.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

- Generación de un nuevo tejido urbano mixto, denso, conectado, accesible y sostenible, donde los usos residenciales, de actividades económicas avanzadas y generadoras de conocimiento y los equipamientos puedan convivir en un cuidado entorno.
- Acercar a los vecinos de Zorroza y a los habitantes del área metropolitana al disfrute de los parques de ribera y los bordes de agua de La Ría de Bilbao y del Kadagua de acuerdo con las determinaciones establecidas para el Corredor Urbano Supramunicipal de la Ría.
- Propiciar usos tractores en todo el frente de la Ría

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

- Esta área de renovación forma parte, a su vez, de un ámbito de planificación coordinada con otro espacio relevante, el área de regeneración de Lutzana-Burtzeña en Barakaldo, con objeto de abordar de forma integrada la ordenación de ambos espacios separados por el río Kadagua.
- La coordinación planteada actualmente se fundamenta en la continuidad de las infraestructuras de conexión, según lo establecido por el "Modelo para la planificación coordinada de los elementos de ordenación estructural", Anexo al informe de la Sección de Ordenación del Territorio de la DFB de 29 de enero de 2014, enviado a los ayuntamientos de Bilbao y Barakaldo en respuesta al documento "Criterios para la planificación coordinada de los ámbitos de Punta Zorroza (Bilbao) y Burtzeña (Barakaldo)" acordado por ambos ayuntamientos el 17 de diciembre de 2013. Este Anexo técnico concreta los criterios estructurantes para la ordenación conjunta de los dos ámbitos según la Operación Estratégica OE.3 Zorrotza-Burtzeña del PTP de Bilbao Metropolitano aprobado en 2006. Se entiende que estos criterios se asumen por el Ayuntamiento de Bilbao en el PGOU y deberán tenerse en cuenta en la ordenación del ámbito urbanístico BZ-01.
- El criterio fundamental para la planificación coordinada es la continuidad de una plataforma exclusiva para el transporte colectivo y de una conexión peatonal y ciclista a lo largo de La Ría, a través de los puentes necesarios. Para ello habría que prolongar la plataforma exclusiva para el transporte colectivo de Zorrozaurre a través de Lutzana-Burtzeña hasta su conexión intermodal con la estación de Deserto-Barakaldo.
- La nueva ordenación deberá procurar su integración con la trama urbana de Zorroza y favorecer su apertura hacia los bordes fluviales. Se pretende incorporar usos mixtos de residencia y actividad económica innovadora, con intensidad de uso adecuada al área urbana en que se asienta, y optimizar la ocupación del suelo frente a la tipología tradicional de parque tecnológico.
- Punta Zorroza podría albergar usos singulares, como pueden ser equipamientos culturales, educativos, de ocio o instalaciones deportivas, en una sucesión de elementos emblemáticos localizados a lo largo de la Ría, que refuercen su carácter de eje metropolitano.
- Se incorporan los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Corredores ecológicos, en particular lo relativo al Corredor Urbano Supramunicipal (art. 38 de la Normativa).
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).

- Cambio climático (art. 110 de la Normativa).
- En correspondencia con los requerimientos del Corredor Urbano Supramunicipal de la Ría, 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 y parques de ribera, conectados por itinerarios peatonales y ciclistas a lo largo de la Ría.
- Se procurará reducir los riesgos de inundabilidad con la previsión de infraestructuras adecuadas y teniendo especial cuidado con los usos residenciales, garajes subterráneos y sótanos.

DIRECTRICES VINCULANTES

- El Plan Especial de desarrollo del ámbito urbanístico BZ-01 de la Revisión del PGOU de Bilbao deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados para este Espacio Relevante en los apartados anteriores.
- Aunque los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tengan carácter orientativo, se considera vinculante el criterio de su continuidad de acuerdo con los de Zorrozaurre en Bilbao y los de Lutzana-Burtzeña en Barakaldo.
- En el desarrollo de este espacio relevante deberán tenerse en cuenta las siguientes directrices:
 - Plataforma exclusiva para el transporte colectivo para la conexión a lo largo de La Ría, a través de un puente entre Punta Zorroza y Lutzana-Burtzeña.
 - Mezcla de usos mixtos residenciales, actividad económica innovadora y usos singulares o equipamientos de carácter metropolitano en una trama urbana integrada con Zorroza.
 - Ordenación de una banda continua y de acceso libre, con abundante plantación de arbolado a lo largo de las riberas, conectada a través de itinerarios peatonales y ciclistas que salvando los cauces conecten con Zorrozaurre y Lutzana-Burtzeña. Esta banda deberá diseñarse como parte de la infraestructura verde urbana en el marco del corredor urbano supramunicipal de la Ría.
 - Utilización de superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.

3. Área de Renovación Zorrozgoiti



DESCRIPCIÓN

Esta Área de Renovación se localiza en el municipio de Bilbao, al sur del barrio de Zorroza y al oeste de la calle Camino de Zorrozgoiti, junto a la ribera del río Kadagua. Tiene una superficie aproximada de 5,5 ha y su uso dominante es el industrial. Forma parte del ámbito urbanístico BZ-02 del PGOU de Bilbao.

Constituye un espacio residual separado de la trama residencial por las vías del ferrocarril (Adif ancho métrico) y el viaducto de la A-8, con una ordenación y urbanización deficientes. El previsto soterramiento de las vías supone una oportunidad para acercar la ciudad al río, con un desarrollo de usos mixtos de actividad económica y residenciales, así como de ocio y esparcimiento junto a la ribera, que sirvan de conexión con el parque fluvial del Kadagua. Precisamente el ámbito se sitúa junto al mayor parque del barrio.

En este sentido, se trata de un espacio clave para el acceso al borde fluvial, y es relevante para la consecución del objetivo general de disponer una banda continua para el acceso, disfrute y recuperación de los entornos fluviales ligada a itinerarios peatonales y ciclistas. Entre estos recorridos cabe señalar el que atraviesa Zorrotza y conecta con la margen opuesta del Kadagua, incluido en la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

La operación se propone sobre la base de la oportunidad que brinda el desplazamiento soterrado hacia el interior del promontorio existente de la infraestructura ferroviaria, que supone la eliminación de una barrera urbanística muy importante para lograr la integración de la zona en la trama urbana actual y para permitir el acceso a la ribera del Kadagua.

Las actuaciones para desarrollar en este ámbito se centran en los siguientes objetivos:

- Permitir a los habitantes del área metropolitana el acceso y disfrute de los parques de ribera y los bordes de agua del Río Kadagua.
- Generación de un nuevo tejido urbano mixto, denso, conectado y accesible en continuidad de la trama urbana residencial de Zorroza, para la implantación de actividades económicas compatibles con el entorno residencial próximo, en un entorno cuidado, con mayor presencia de la vegetación y del agua.
- Mantenimiento de la conexión ferroviaria existente en el barrio, renovada con la prevista utilización de los servicios de la nueva L4 del Metro.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

Los criterios para la ordenación del ámbito son los siguientes:

- Se posibilitará el acceso público libre al frente de agua, en una banda continua a lo largo del cauce, con profusa plantación de arbolado, a modo de parque de ribera en continuidad con los espacios de ribera propuestos en el espacio relevante de Punta Zorroza, conectados por itinerarios peatonales y ciclistas a lo largo del Kadagua.
- Se apuesta por integrar nuevos usos de actividad económica acordes a su ubicación, compatibles con la trama urbana residencial inmediatamente próxima.
- Se incluyen los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. 80 y Anexo VI de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

En la ordenación pormenorizada de este ámbito, así como en su desarrollo, deberán tenerse en cuenta los objetivos y criterios anteriores, así como las siguientes directrices:

- Mejora de la ordenación y de la urbanización del área según las pautas descritas.
- Integración con la trama urbana residencial próxima y apertura de la ciudad al río.
- Ordenación de una banda continua y de acceso libre, con abundante plantación de arbolado, conectada mediante itinerarios peatonales y ciclistas a lo largo de la ribera del Kadagua. Esta banda deberá diseñarse como parte de la infraestructura verde urbana.
- Utilización de superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.
- Los paseos y viales vinculados a estos espacios libres y zonas verdes deben dejar el espacio suficiente para la restauración de las márgenes, de forma que el río y sus riberas recuperen los hábitats que les son propios y mejoren sus funciones de conectividad.

- Conexión con el recorrido urbano supramunicipal de la red peatonal y ciclista de carácter preferente de la margen opuesta del Kadagua.

4. Área de Renovación La Basconia-Laminados Velasco



DESCRIPCIÓN

Esta área de renovación se localiza al norte del término municipal de Basauri, junto al río Ibaizabal y el vecino municipio de Etxebarri, dentro del Área de Carácter Estratégico "Eje de Transformación del corredor Etxebarri-Basauri-Galdakao". Ocupa unas 18 ha de suelo urbano.

Su uso predominante es el industrial, con un grado de ocupación medio-bajo y acusada obsolescencia en edificaciones y urbanización. Antiguamente el área estaba ocupada por las instalaciones de La Basconia (Altos Hornos). Actualmente en el también llamado polígono Larrazábal perviven diversos usos industriales, de distribución, transportes, talleres y también algunas viviendas.

En torno al ámbito confluyen gran cantidad de infraestructuras viarias y ferroviarias: la carretera N-634, la confluencia viaria de la A-8 y la conexión con la A-68, la red actual y las nuevas previsiones de Eusko Trenbide Sarea (ETS), incluyendo las cocheras situadas en Ariz, el Metro, y, al oeste, la red Adif de ancho convencional.

La revisión del planeamiento municipal contempla el desarrollo de un pasillo residencial desde el núcleo de Sarratu hasta la ribera del río, que contribuya a mejorar las condiciones del barrio de Larrazábal, salvando las barreras urbanísticas existentes. Se prevé establecer una mezcla de usos (residencial y actividades económicas) con un total aproximado de 600 viviendas. Algunas viviendas se mantienen y habrán de ser rehabilitadas. También se prevé mantener la actividad en algunos pabellones de Arcelor-Mittal.

Aunque inicialmente se cuestionó el mantenimiento de la calle Larrazábal, que divide el ámbito en dos zonas de planeamiento: La Basconia y Laminados Velasco, con usos residencial y mixto, se decidió que el vial podría ser compatible con la futura ordenación. La división en dos zonas de planeamiento responde a la existencia de dos propietarios mayoritarios. Se contempla la ordenación conjunta coordinada por el Ayuntamiento, aunque la gestión sea separada.

La estrategia puede beneficiarse de las oportunidades derivadas de su privilegiada situación en la red de movilidad, con acceso a estaciones de Metro y ferrocarril, de la futura mejora prevista de la red viaria (Variante este de Bilbao) y los itinerarios peatonales y ciclistas, y de la posibilidad de eliminar barreras urbanísticas.

Está prevista la futura clausura de la estación de cercanías de Ariz-Basauri, servida por Euskotren, con la puesta en marcha de la nueva variante ferroviaria subterránea entre Etxebarri y Usansolo, incluida en el proyecto de la línea 5 del metro de Bilbao. Se espera que la estación de metro de Ariz y la futura estación intermodal de Sarratu absorban su demanda de viajeros a Bilbao.

Por otro lado, se propone el traslado de la estación terminal de mercancías de Ariz, propiedad de Euskal Trenbide Sarea (ETS), hacia el oeste. Así se minimizarían las barreras urbanísticas para la continuidad de las calles al liberarse suelos ocupados por la playa de vías.

La ordenación de los suelos liberados permitiría nuevos usos residenciales y de espacios libres. Por otro lado, cabría la posibilidad de establecer un nodo logístico en la reubicada terminal ferroviaria de mercancías para el intercambio modal con el transporte por carretera, aprovechando su situación estratégica para actividades de distribución.

Se trata de un ámbito clave para continuar la transformación de Basauri, y para la mejora de la movilidad, el transporte colectivo y la logística del Área Funcional.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

- Renovar el ámbito, mejorando su conexión con el núcleo urbano de Basauri y el resto del Área Metropolitana, minimizar barreras urbanísticas y dar respuesta a necesidades de infraestructuras, equipamientos y espacios libres no solo de los nuevos usos residenciales del área, sino también de los ámbitos colindantes.
- Liberar los suelos ocupados con instalaciones abandonadas u obsoletas o cuyas actividades o tipologías resulten inadecuadas, para su transformación hacia usos mixtos (residencial y de actividades económicas compatibles) de acuerdo con lo expuesto anteriormente, en una trama urbana de calidad urbanística y medioambiental.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

- La nueva ordenación deberá adecuarse a las tramas existentes al otro lado de las calles General Zumalakarregi y Larrazabal con el fin de acercar estas áreas hacia el núcleo urbano y los nuevos desarrollos previstos en las zonas de Azbarren y Sarratu.
- La nueva ordenación tendrá en cuenta la relación con el borde fluvial y posibilitará el libre acceso público a los frentes de agua, en una banda continua a lo largo de las márgenes, con abundante plantación de arbolado, a modo de parque de ribera continuo, y conectado con otros espacios libres de la infraestructura verde urbana de Basauri y los paseos fluviales contiguos de Etxebarri.
- El PTP propone el traslado de la actual terminal ferroviaria de mercancías de Ariz hacia el Oeste, de manera que se liberen estos suelos y puedan también formar parte de la trama urbana contigua, con nuevos usos residenciales. Este espacio podría albergar usos singulares, como puede ser algún elemento de ocio o equipamiento, que refuerce el carácter de nueva centralidad de Basauri en el área funcional.
- El potencial de Basauri por su excepcional ubicación en relación con las redes ferroviaria y viaria, que incluso mejorará con su conexión a la variante Este de Bilbao y la consiguiente mejora en su relación con el Txorierri, Mungia y puerto de Bermeo, se vería optimizado con el traslado de la actual terminal ferroviaria y el establecimiento de un nodo logístico de intercambio modal con el transporte por carretera.

- El desarrollo de este espacio se vería beneficiado con la minimización de las barreras urbanísticas existentes, en particular la barrera que supone el trazado del ferrocarril de ancho métrico de ETS a su paso por el sur del ámbito, en paralelo a la calle General Zumalakarregi.
- Se favorecerá la mejora de las conexiones al transporte colectivo de pasajeros, con el planteamiento de un nuevo nodo intermodal próximo al ámbito, en la zona de Sarratu. Se trataría de una nueva estación de Metro, en su extensión de la línea desde Etxebarri a Usansolo, que conectaría también con la línea E1 de Euskotren.
- Se propone construir un aparcamiento bonificado en este nodo intermodal, que daría servicio a viajeros en sus desplazamientos tanto dentro del Área Funcional como hacia el exterior.
- Se propiciará la movilidad no motorizada, peatonal y ciclista y la conexión a la red interurbana foral, y su conexión al entramado de recorridos peatonales y ciclistas planificados en las márgenes de ribera.
- Los ayuntamientos de Basauri y Etxebarri trabajan conjuntamente para hacer posible un carril bici sobre el trazado del antiguo tranvía de Arratia, en zona de dominio público. Todo el tramo que bordea el ámbito de La Baskonia y luego la ribera del río por el trazado del antiguo tranvía de Arratia, penetra en el término municipal de Basauri, llega hasta el túnel de El Boquete y luego hasta el puente de Uri que lo une a Bolueta. El PTP lo recoge como un recorrido perteneciente a la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista.
- Incorporar los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

- Aunque los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tengan carácter orientativo, se considera vinculante el criterio de procurar su continuidad, mejora e interconexión.
- El desarrollo de este ámbito deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en los apartados anteriores, así como las siguientes directrices:
 - o Integración de usos mixtos residenciales y actividades económicas compatibles, así como de usos singulares o equipamientos de carácter metropolitano en una propuesta de desarrollo residencial con apertura del núcleo urbano de Sarratu hacia el río.
 - o Previsión de la clausura de la actual estación de Ariz, llevando el servicio de pasajeros a Sarratu (línea 5 de Metro) y trasladando la terminal de mercancías hacia el oeste, favoreciendo la intermodalidad y el establecimiento de un nodo logístico. Supresión de barreras urbanísticas, en la medida de lo posible, según las posibilidades anteriormente descritas.
 - o Ordenación de una banda continua y de acceso libre, con abundante plantación de arbolado a lo largo de las riberas, conectada con las infraestructuras verdes urbanas próximas. Utilización de superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.

- Los paseos y viales vinculados a estos espacios libres y zonas verdes deben dejar el espacio suficiente para la restauración de las márgenes, de forma que el río y sus riberas recuperen sus hábitats y mejoren sus funciones de conectividad.
- Desarrollo de la movilidad no motorizada conectada a la red interurbana foral, con la recuperación del antiguo tranvía de Arratia y su conexión al entramado de recorridos peatonales y ciclistas planificados en las márgenes de ribera.

5. Área de Regeneración de la Ribera Industrial de Sestao



DESCRIPCIÓN

Esta área de regeneración se encuentra en la zona norte del término municipal de Sestao, en la ribera de la Ría, entre la desembocadura del río Galindo y la dársena de la Benedicta, frente a las dársenas de Axpe y Udondo y la vega de Lamiako, en un lugar privilegiado con vistas al Puente colgante y el Abra. En total ocupa unas 100 ha de suelos urbanos de actividades económicas.

En el ámbito se han desarrollado tradicionalmente industrias ligadas a las actividades naval y portuaria, que han decaído con la transformación socioeconómica del Área Funcional. Las principales industrias existentes son: la Acería Compacta de Bizkaia, el clausurado astillero de La Naval y Vicinay Sestao. Se prevé el acceso ferroviario a la zona en ancho métrico en paralelo al existente en ancho ibérico.

En colindancia con las instalaciones de la Naval, la sociedad pública Sestao Bai S.A., participada por el Ayuntamiento de Sestao y la Diputación Foral de Bizkaia a través de Azpiegiturak, S.A.U., ha desarrollado un Parque Empresarial, urbanizando una superficie total de 12,5 ha y disponiendo 4,1 ha de suelo urbanizado de titularidad pública donde construir, según el PGOU de Sestao, 35.672 m² de pabellones de industria ligera, 19.560 m² de uso terciario mixto y 25.475 m² de terciario puro, además de viales, aparcamientos y 1,9 ha de zonas verdes.

En la ribera de Galindo, en la zona de la Vega-Galindo conocida como La Punta, VISESA y Sestao Berri llevan a cabo un desarrollo residencial con VPO y viviendas sociales en continuidad con la transformación realizada por Bilbao Ría 2000 de Galindo en Barakaldo.

Desde la rotonda de La Punta y en prolongación del Eje del Ballonti se contempló en el plan foral de carreteras el proyecto de puente de Axpe, opción postergada por la del subfluvial de Lamiako.

La adjudicación en proceso concursal de los terrenos e instalaciones de la Naval prevé un parque

logístico en suelos que la normativa urbanística de Sestao califica preferentemente como industriales. En este sentido, desde el punto de vista de la ordenación territorial parece una pérdida de oportunidad prescindir de instalaciones que no quedan en la CAPV (incluyen 1,5 km de línea de atraque en la ría, una grada y un dique seco), y que podrían servir para actividades ligadas al sector naval o para instalar una empresa singular. En cambio, actividades logísticas podrían situarse en otros lugares.

Este PTP, por su parte, propone un Corredor Urbano Supramunicipal de infraestructura verde urbana que se desarrolla a lo largo del perímetro de este Espacio Relevante por el frente urbano de Sestao. Siguiendo el mismo trazado se contempla un recorrido ciclista integrado en la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

- Dadas las características de la zona y su ocupación y uso actuales, sus posibilidades están ligadas a las perspectivas de futuro de las empresas existentes y sus previsiones a medio plazo deben dirigirse al mantenimiento de la actividad y de los puestos de trabajo. En ese sentido las grandes superficies volcadas a la Ría constituyen un área más propia de regeneración que de renovación y el objetivo principal debe ser aprovechar las condiciones y reciclar las instalaciones existentes para asegurar la competitividad y el futuro de las actividades productivas.
- En cambio, si en un futuro las instalaciones y la actividad industrial actual fueran objeto de transformación, entonces la ordenación debería favorecer en lo posible el acceso de la población al frente del agua y restablecer la continuidad de los recorridos peatonales y ciclistas y de la infraestructura verde a lo largo del borde de la Ría.
- Dentro de este ámbito se encuentra la estación de Urbinaga, que posee un importante papel como nodo de intermodalidad en el modelo de movilidad del PTP, como elemento de confluencia entre las propuestas realizadas en la Margen Izquierda de la Ría y en el entorno de Barakaldo, por una parte, y en la conexión con la Margen Derecha, por otra.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

- La Mejora de la conexión entre la Margen izquierda y la margen derecha-Urbe Kosta es uno de los objetivos de movilidad del PTP. El puente de Axpe, con afección sobre este ámbito, era una de las alternativas barajadas a este fin. Aunque esta alternativa haya sido relegada en el momento actual, la planificación a largo plazo debería contemplar en la ordenación de los suelos la conexión con Erandio (Alzaga) mediante plataforma exclusiva de transporte colectivo.
- Se valorará positivamente la permanencia de las actividades productivas existentes, especialmente de aquellas que se apoyan en la navegabilidad de La Ría, previendo el acceso ferroviario, no sólo en ancho convencional ya existente, sino incorporando también en paralelo el ancho métrico desde la terminal de carga de Lutzana-Barakaldo, y proponiendo si fuera el caso, medidas correctoras que las hagan compatibles con el entorno residencial cercano en una trama urbana en condiciones ambientales de calidad.
- La continuidad a lo largo de la margen izquierda de La Ría de un itinerario peatonal y ciclista entre el Puerto y Bilbao (que forma parte de la estrategia general del Entorno de la Ría) presenta en este ámbito la dificultad de acceder al borde del agua. Por tanto, parece obligado disponer los trazados de los recorridos peatonal y ciclista bordeando el límite sur del ámbito.
- El transporte colectivo a lo largo de la margen de la Ría, a partir de Urbinaga deberá renunciar, con toda probabilidad, a su desarrollo por carriles para transporte colectivo en plataforma exclusiva y circular por vías convencionales.
- Si las instalaciones y la actividad industrial actual fueran objeto de futura transformación, entonces la ordenación debería posibilitar el acceso de la población al frente del agua y establecer la continuidad de los recorridos peatonales y ciclistas y de la infraestructura verde a

lo largo del borde de la Ría.

- Se incluyen los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Corredores ecológicos, en particular lo relativo al Corredor Urbano Supramunicipal (art. 38 de la Normativa).
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Cambio climático (art. 110 de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

- Aunque los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tengan carácter orientativo, se considera vinculante el criterio de procurar su continuidad, mejora e interconexión.
- El desarrollo de este ámbito deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en los apartados anteriores, así como las siguientes directrices:
- Se fomentará el mantenimiento 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 el entorno residencial cercano en condiciones ambientales de calidad, mejorando las condiciones y reciclando los suelos e instalaciones para favorecer la innovación y la competitividad de las actividades productivas.
- Deberán tenerse en cuenta los objetivos y criterios señalados en los apartados anteriores. Los trazados de elementos de las acciones del Modelo en materia de movilidad que se encuentran incorporados en la documentación gráfica de este PTP tienen carácter orientativo.
- Existe la posibilidad a futuro de la conexión con la margen derecha mediante un nuevo cruce de la Ría en Axpe como eventual complemento del refuerzo a la subfluvial de Lamiako, en cuyo caso debería incorporarse en el mismo la plataforma exclusiva de transporte colectivo.
- Se dispone la continuidad de los trazados de los recorridos urbano supramunicipal peatonal y ciclista de carácter preferente bordeando el límite sur del ámbito.
- Nueva conexión ferroviaria, en ancho métrico, para los suelos industriales.
- Previsión de tráfico fluvial con destino al puerto exterior.
- Ejecución del nuevo tramo del Eje del Ballonti (Kuetu-Carmen) y remate en Urbinaga del carril para TCPE (bus o tranvía) proveniente de Urban-Galindo con continuación hacia Santurtzi ya por trama viaria urbana de carácter convencional.
- Se propone habilitar la conexión de la Punta del Carmen con la margen derecha (Altzaga) mediante un servicio de bote transbordador. Para esta actuación bastaría alterar el recorrido actual del bote entre Altzaga y Barakaldo en el momento en que se produzca la apertura del nuevo puente móvil peatonal y ciclista previsto entre ambos puntos coincidentes, asociado al proyecto del bulevar de la Ría anunciado en 2021.

6. Área de Renovación Apertura de Altzaga a la Ría.



DESCRIPCIÓN

Esta área de renovación se localiza en Altzaga, en el término municipal de Erandio, junto a la Ría, frente a la dársena de Portu y la desembocadura del río Galindo, en el Área de Carácter Estratégico de la Ría de Bilbao. Se trata de un ámbito de unas 13 ha, predominantemente industrial, con un grado de ocupación medio-alto, que mantiene actividad en aproximadamente la mitad de la superficie ocupada, colindante con el núcleo urbano residencial. En su mayor parte se trata de actividad industrial tradicional, poco compatible con los asentamientos residenciales del núcleo de Altzaga.

La presencia de numerosos talleres obsoletos hace conveniente la renovación de esta área, con implantación de usos mixtos (residenciales y actividades económicas compatibles). Con ello se pretende abrir el núcleo urbano de Altzaga a la Ría, y facilitar la continuidad de usos y la conectividad a lo largo de la margen derecha de la Ría entre Bilbao y Getxo.

Existe un proyecto de un puente móvil para peatones y bicicletas entre Erandio y Barakaldo, asociado a la construcción de un bulvar peatonal y ciclista entre Bilbao y Getxo por la orilla derecha de la Ría. Si la apertura de este puente se llevara a efecto, de acuerdo con el proyecto anunciado, el recorrido actual del bote transbordador entre Altzaga y Barakaldo podría alterarse para no coincidir con el del puente, dando servicio a otro punto como la Punta del Carmen.

Este PTP, por su parte, recoge este ámbito como Área de Especial Interés Paisajístico (AEIP.11. Margen derecha de la Ría). En relación con la infraestructura verde urbana, se propone un Corredor Urbano Supramunicipal que se desarrolla a lo largo del borde oeste de este ámbito. Siguiendo ese mismo trazado, se prevé un recorrido ciclista a lo largo del margen de la Ría que se incorpora a la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

Con la renovación de estos suelos se tiene la oportunidad de incorporar el frente del agua a la ordenación de los espacios libres y de comunicación de Erandio, e integrar usos compatibles innovadores y atractivos que refuercen su carácter de centralidad en el área metropolitana.

La actuación se centra en los siguientes objetivos específicos:

- Generación de un nuevo tejido urbano mixto, denso, conectado, accesible y sostenible, donde los usos residenciales, de actividades económicas compatibles y los equipamientos puedan convivir en un cuidado entorno de buena calidad ambiental.
- Acercar a los vecinos de Erandio y a los habitantes del área metropolitana el disfrute de los parques de ribera y los bordes de agua de la Ría de Bilbao, de acuerdo con las determinaciones establecidas para el Corredor Urbano Supramunicipal de infraestructura verde de la Ría.
- Propiciar usos tructores en todo el frente de la Ría.
- En general, mejorar las conexiones a lo largo de la margen derecha de la ría y en sentido transversal con la margen izquierda mediante los puentes proyectados y el servicio de botes transbordadores.
- Integrar del modo más adecuado la posible conexión transversal del Puente de Axpe.
- Fomentar el tránsito fluvial de barcos transbordadores y la mejora de los bordes de agua.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

Los criterios para la ordenación del ámbito serán los siguientes:

- Integrar usos mixtos de actividades económicas y residenciales, con una intensidad propia del lugar en que se ubica, optimizando la ocupación del suelo y permitiendo la apertura de espacios libres públicos conectados a la ribera de la Ría, que refuerce su carácter central en el área metropolitana.
- En relación con las actividades económicas, se valorará la permanencia o supresión de las actividades productivas existentes, proponiendo, en su caso, medidas correctoras que las hagan compatibles con el uso residencial una trama urbana de buena calidad ambiental.
- Adecuar la nueva ordenación a la trama actual de la zona residencial de Altxaga, con el fin de acercar esta área hacia los bordes fluviales e integrar las conexiones transversales previstas.
- Se procurará reducir los riesgos de inundabilidad con la previsión de infraestructuras adecuadas y teniendo especial cuidado con los usos residenciales, sótanos y garajes subterráneos.
- El criterio general de posibilitar el acceso público libre al frente de agua en una banda lo más continua posible a lo largo de la ribera (que forma parte de la estrategia general del Entorno de la Ría) se ve dificultado aquí por las instalaciones industriales situadas al borde del agua.
- El criterio general de procurar la continuidad a lo largo de la margen derecha de la Ría de un itinerario peatonal y ciclista para la conexión lineal entre el Puerto Exterior y Bilbao (que forma parte de la estrategia general del Entorno de la Ría) presenta en este ámbito la dificultad de su estrechez viaria, lo que deberá resolverse del mejor modo posible con vistas al futuro.
- El proyecto de un bulvar peatonal y ciclista entre Bilbao y Getxo por la orilla derecha de la Ría, asociado a la construcción de un puente móvil para peatones y ciclistas entre Erandio y Barakaldo, podría y dar respuesta a las dificultades señaladas en el punto anterior.

- Se incluyen los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Corredores ecológicos, en particular lo relativo al Corredor Urbano Supramunicipal (art. 38 de la Normativa).
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva, en particular lo relacionado con la conexión entre márgenes de la Ría (arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Paisaje (arts. 93-101 de la Normativa).
 - o Cambio climático (art. 110 de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

- Aunque los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tengan carácter orientativo, se considera vinculante el criterio de procurar su continuidad, mejora e interconexión.
- El desarrollo de este ámbito deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en los apartados anteriores, así como las siguientes directrices:
 - o Integración de usos mixtos residenciales, actividades económicas compatibles e innovadoras.
 - o Ordenación en la medida de lo posible de una zona continua de acceso libre al borde de la Ría, con plantación de arbolado, conectada al recorrido urbano supramunicipal de itinerarios peatonales y ciclistas de carácter preferente y en el marco del corredor urbanos supramunicipal de la Ría, parte de la Infraestructura Verde.
 - o Utilización de superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.
 - o Los paseos y viales vinculados a estos espacios libres y zonas verdes deben dejar el espacio suficiente para la posible restauración de las márgenes, de forma que el río y sus riberas recuperen sus hábitats y mejoren sus funciones de conectividad.
 - o Desarrollo de un bulvar peatonal y ciclista entre Bilbao y Getxo por la orilla derecha de la Ría.
 - o Integración de las posibles conexiones transversales (puente de Axpe, puente móvil peatonal y ciclista) asociado al bulvar.
 - o Fomento del tráfico fluvial y mejora de los bordes de agua. Impulso al servicio de bote transbordador existente, para en la conexión directa con los espacios en recuperación en la margen izquierda.
 - o Se propone habilitar la conexión de Altxaga con la otra margen en la Punta del Carmen (Sestao) mediante un servicio de bote transbordador. Para esta actuación bastaría alterar el recorrido actual del bote entre Altxaga y Barakaldo en el momento en que se produzca la apertura del nuevo puente móvil peatonal y ciclista previsto entre ambos puntos coincidentes.

7. Área de Renovación y compatibilización Axpe-Udondo (Erandio-Leioa).



DESCRIPCIÓN

El Área de renovación de Axpe-Udondo se encuentra al oeste de Erandio en su límite con Leioa, entre la línea de metro, el río Udondo, la carretera de la Avanzada y el barrio de Astrabudua. Se trata de un antiguo ámbito industrial, ocupado por la desaparecida empresa Dow Chemical, cuyas instalaciones fueron demolidas.

Su delimitación coincide el área de compatibilización Erandio-Leioa en Axpe-Udondo, descrita en el Anexo VI. La compatibilización del planeamiento de ambos municipios parece necesaria para coordinar la ordenación de este espacio vacante en las riberas del Udondo. El uso dominante es el de actividades económicas. La ordenación deberá optimizar las posibilidades para la mejor accesibilidad y aprovechamiento de un parque empresarial y la disposición de espacios libres y zonas verdes junto a la ribera del río Udondo.

A finales de 2013 el Ayuntamiento de Erandio dio su visto bueno a un acuerdo alcanzado con su homónimo de Leioa para desarrollar conjuntamente un Parque de Actividades Económicas -PAE- de Axpe-Udondo, con capacidad para más de 300 empresas de diversos sectores. El complejo hubiera ocupado 11,4 ha de la antigua fábrica de la Dow Chemical (aproximadamente el 75% en Erandio y el 25% en Leioa). Ambos municipios aprobaron entonces el Plan de Compatibilización de los planeamientos urbanísticos de ambas localidades para desarrollar el citado proyecto. Se preveía el cambio de uso de industrial a terciario para permitir nuevos usos acordes con la situación actual.

El área que se propone ahora ocupa una superficie de unas 25 ha en total, que abarca cuatro ámbitos urbanísticos en los dos municipios de Erandio y Leioa. En las vigentes Normas Subsidiarias tipo b de Erandio se definen en esta área dos ámbitos de suelo urbano no consolidado: el área Axpe-Udondo de 6,64 ha y el PERI A Astrabudua de 6,14 ha. Colindantes a estos hay dos ámbitos delimitados en el PGOU

de Leioa: al oeste el Área Axpe-Udondo, un triángulo entre el río, la carretera y el límite con Erandio, de 1,42 ha de superficie; y, al norte, el área 19 A DON BORDEN de 11,86 ha.

En el extremo sur se localiza la parada del metro de Astrabudua, que cuenta con un aparcamiento disuasorio dentro del ámbito, que afectaría a su ordenación. El proyecto de un Plan de Acción Paisajístico para la cercana Vega de Lamiako podría tener su prolongación en la Vega de Udondo.

Este PTP, por su parte, recoge este ámbito como Área de Especial Interés Paisajístico (AEIP.05. Humedales urbanos). En relación con la infraestructura verde urbana, se propone el Corredor Ecológico de Enlace 02.02 UPV – Zona húmeda de la Vega de Astrabudua que, a lo largo de este Espacio Relevante, sigue el cauce del río Udondo prolongándose hasta la Ría.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

La ordenación cuenta con la ventaja que supone la localización de la parada de metro, para el desarrollo de un ámbito que favorezca la continuidad urbana entre Leioa y Astrabudua, mejore su calidad urbana y ponga fin a su estado de abandono, generando nuevos espacios que completen las carencias de los barrios y entornos colindantes y cuidando las posibilidades medioambientales y de esparcimiento de las riberas del río Udondo.

La actuación se centra en los siguientes objetivos específicos:

- Ordenación de un nuevo parque empresarial o, en su defecto, creación de un tejido urbano mixto, denso, conectado, accesible y sostenible, donde los usos residenciales, de actividades económicas compatibles y los equipamientos puedan convivir en un cuidado entorno de buena calidad ambiental.
- Mejorar la movilidad y accesibilidad al ámbito, y especialmente favorecer la conexión peatonal y ciclista entre los núcleos de Leioa y Astrabudua y el resto de la red de itinerarios.
- Creación de espacios urbanos de calidad y mejora de la imagen urbana, preservando una banda continua de espacios libres e infraestructura verde en la ribera del Udondo de acuerdo con las determinaciones establecidas para el Corredor Ecológico de Enlace 02.02.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

Los criterios para la ordenación del ámbito serán los siguientes:

- Resolver la continuidad urbana de las tramas existentes y la conexión de la infraestructura verde y los itinerarios peatonales y ciclistas entre los núcleos urbanos de Leioa y Astrabudua y con la estación de metro y con los elementos longitudinales a lo largo de la margen derecha para favorecer los tránsitos interurbanos.
- Ordenación de un nuevo parque empresarial o, en su defecto, integración de usos mixtos de actividades económicas y residenciales, con una intensidad apropiada al lugar en que se ubica, optimizando la ocupación del suelo y permitiendo la apertura de espacios libres públicos conectados hacia las riberas del río y el nodo de transporte.
- Regeneración de suelos industriales obsoletos, mejora de la calidad urbana del ámbito incorporando una banda de reserva de espacios libres e infraestructura verde en la ribera del Udondo, con la creación de un corredor de enlace del medio físico y la infraestructura verde con el hábitat urbano junto al Udondo.
- Se incluyen los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Corredores ecológicos, en particular lo relativo al C.E.E.02.02 (art. 38 de la Normativa).

- Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
- Paisaje (arts. 93-101 de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

- Aunque los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tengan carácter orientativo, se considera vinculante el criterio de procurar su continuidad, mejora e interconexión.
- La ordenación estructural se desarrollará mediante un Plan de compatibilización entre los municipios de Leioa y Erandio, para garantizar una coordinación en los elementos de infraestructuras de comunicación e infraestructura verde, así como de los usos a desarrollar en el ámbito, teniendo en cuenta en su futuro desarrollo la limitación de la capacidad del enlace viario de la Avanzada y propuesta de reconversión de tramos de la red viaria en vialidad local.
- El desarrollo de este ámbito deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en los apartados anteriores, así como las siguientes directrices:
 - Procurar la accesibilidad y aprovechamiento de un parque empresarial y la disposición de espacios libres y zonas verdes junto a la ribera del río.
 - En el caso de que algunos de estos suelos no puedan desarrollarse según lo previsto en el planeamiento vigente, sea por razones de insuficiencia de las infraestructuras existentes, dada la sobrecarga de la red viaria actual, sea por dificultades de gestión, falta de viabilidad económica, o problemas de inundabilidad, de contaminación, etc., las distintas administraciones públicas deberán colaborar para la resolución de los problemas, o preverse alternativas de planeamiento con diferente intensidad de uso o mezcla de estos. En caso extremo, podría plantearse su descalificación total o parcial y su renaturización en el marco de las directrices de infraestructura verde urbana.
 - En el caso de que las determinaciones establecidas para el Corredor Ecológico de Enlace 02.02 lo permitieran, ordenación de una banda continua y de acceso libre a lo largo del Udondo, con abundante plantación de árboles e itinerarios peatonales y ciclistas.
 - Utilización de superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.
 - Los paseos y viales vinculados a estos espacios libres y zonas verdes deben dejar el espacio suficiente para la regeneración y/o restauración de las márgenes, de forma que el río y sus riberas recuperen los hábitats que le son propios y mejoren sus funciones de conectividad.
 - Ordenación de itinerarios para la movilidad peatonal y ciclista que conecten los núcleos urbanos de Leioa y Astrabudua y ambos núcleos con la estación de metro.
 - Conexión de los anteriores elementos transversales (infraestructura verde e itinerarios peatonales y ciclistas) con los correspondientes elementos longitudinales a lo largo de la margen derecha definidos en la estrategia del Entorno de la Ría.
 - El proyecto de un bulvar peatonal y ciclista entre Bilbao y Getxo por la orilla derecha de la Ría, asociado a la construcción de un puente móvil para peatones y bicicletas entre Erandio y Barakaldo, podría servir de base a las alternativas señaladas en los puntos anteriores.

8. Área de Regeneración de Lutzana-Burtzeña.



DESCRIPCIÓN

Esta área de regeneración se localiza al este del término municipal de Barakaldo, en el límite con Bilbao, a orillas de la Ría y junto a la desembocadura del Kadagua. Se trata de un suelo urbano calificado para uso de Actividades Económicas. Para su ordenación pormenorizada se inició en 2015 el procedimiento de Modificación Puntual del PGOU de Barakaldo en el ámbito del PERI-05 Lutzana-Burtzeña. El PERI para aprobación inicial se había presentado antes. No hay continuación de los trámites hasta su aprobación definitiva. La propiedad es de Burtzeña Parkea, sociedad participada por SPRILUR, BIZKAILUR (DFB, Azpiegiturak), y Ayuntamiento de Barakaldo.

La delimitación del PERI-05, de 18,2 ha, deja fuera una superficie de 3 ha, correspondiente al PERI-13, ocupada por BASA (Bilbaína de Alquitranes S.A.) empresa colindante que supone una barrera urbanística. Por otro lado, dicha barrera se acrecienta por el trazado del ferrocarril Bilbao-Santurtzi. De acuerdo con la última información recabada, hay que considerar la permanencia a largo plazo de las vías de ADIF. Por último, gran parte del ámbito está afectado por las manchas de inundabilidad. Estas cuestiones deberán ser tenida en cuenta en el planeamiento que desarrolle la ordenación de este ámbito.

Esta área forma parte, a su vez, de un ámbito de planificación coordinada con otro espacio relevante, el área de renovación de Punta Zorrotza en Bilbao, para abordar de forma integrada la ordenación de ambos espacios separados por el río Kadagua. Por otro lado, la ordenación del ámbito está afectada, en el PTP vigente (Operación estratégica OE.3), por una conexión transversal con la otra margen de la Ría, a cota superior, si bien esta posibilidad está a fecha actual totalmente descartada.

Lutzana-Burtzeña forma parte de las operaciones singulares que el PGOU de Barakaldo contempla para su visión del renovado Barakaldo, al promover un parque empresarial de 22 ha. Tal como está planteado actualmente en el planeamiento se trata claramente de un área de regeneración. Aunque desde una visión metropolitana se podría contemplar un área de renovación con usos mixtos, (residencia y

actividad económica compatible) o incluso alguna oportunidad estratégica, dada su localización privilegiada, los inconvenientes antes citados (barreras urbanísticas, contaminación, inundabilidad) lo desaconsejan.

Este PTP, por su parte, contempla la continuidad de la plataforma exclusiva para transporte colectivo proveniente de Punta Zorrotza y su paso hacia Desertu-Barakaldo. En relación con la infraestructura verde urbana, se propone el Corredor Urbano Supramunicipal, que se desarrolla a lo largo de la totalidad de los frentes fluviales de este ámbito. Por lo que respecta a la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista, se recoge un recorrido por el borde de la Ría y otro, separado por el trazado ferroviario y exterior a este Espacio Relevante que terminan por confluir en el extremo norte del mismo.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

Se trata de desarrollar un espacio de máxima centralidad metropolitana, que constituye una de las Áreas de Regeneración Urbana del Área de Carácter Estratégico de «La Ría de Bilbao», donde confluyen actividades obsoletas y corredores viarios y ferroviarios heredados del pasado, además de problemas que suponen una pesada carga para su gestión: barreras urbanísticas, contaminación e inundabilidad.

La ordenación se centra en los siguientes objetivos específicos:

- Desarrollar un nuevo parque empresarial. Se trata de la opción más plausible, ya que el uso de actividades económicas permite resolver o conllevar mejor los problemas de barreras urbanísticas, de inundabilidad y de vecindad con la empresa BASA. En cambio, el uso residencial exige requisitos de calidad del suelo más rigurosos y resulta más proclive a un entorno medioambiental pulcro y exento de cualquier tipo de riesgo.
- Facilitar la estrategia metropolitana definida en el entorno de la Ría, permitiendo que el ámbito dé continuidad a los elementos infraestructurales contemplados en ella:
 - o continuidad de una plataforma exclusiva para el transporte colectivo y de una conexión peatonal y ciclista a lo largo de la Ría, conectada mediante puentes al espacio colindante de Punta Zorrotza, que en este ámbito se asimilaría a la Operación Estratégica OE.3 Zorrotza-Burtzeña definida en el Bilbao Metropolitano.
 - o Prolongación de la red ferroviaria de ancho métrico, desde Lutzana y en paralelo a la red de ancho convencional, hacia los suelos industriales de la ribera de Sestao.
- Procurar su integración con la trama urbana próxima de Barakaldo y favorecer su apertura hacia los bordes fluviales, acercando a los vecinos de Barakaldo y a los habitantes del área metropolitana el disfrute de los parques de ribera y los bordes de agua de la Ría de Bilbao y del Kadagua.
- Construir espacios urbanos y arquitectura de calidad para la mejora de la imagen urbana, y preservar una banda continua de espacios libres e infraestructura verde a lo largo de la Ría, ligada a itinerarios peatonales y ciclistas, de acuerdo con las determinaciones previstas en el PTP para el Corredor Urbano Supramunicipal de infraestructura verde y la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista.
- Propiciar usos tractores en todo el frente de la Ría.
- Resolver el problema de contaminación y barreras urbanísticas existente.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

Esta área forma parte, a su vez, de un ámbito de planificación coordinada con otro espacio relevante, el área de renovación de Punta Zorrotza en Bilbao, para abordar de forma integrada la ordenación de ambos espacios separados por el río Kadagua.

La coordinación planteada se fundamenta en la continuidad de las infraestructuras de conexión, según lo establecido por el "Modelo para la planificación coordinada de los elementos de ordenación estructural", Anexo al informe de la Sección de Ordenación del Territorio de la DFB de 29 de enero de 2014, enviado a los ayuntamientos de Bilbao y Barakaldo en respuesta al documento "Criterios para la planificación coordinada de los ámbitos de Punta Zorroza (Bilbao) y Burtzeña (Barakaldo)" acordado por ambos ayuntamientos el 17 de diciembre de 2013. Este Anexo técnico concreta los criterios estructurantes para la ordenación conjunta de los dos ámbitos según la Operación Estratégica OE.3 Zorrotza-Burtzeña del PTP de Bilbao Metropolitano aprobado en 2006, si bien algunos de ellos quedarían matizados u obviados por las propuestas que se realizan en este PTP.

Los criterios para la ordenación del ámbito son los siguientes:

- Ordenación la totalidad de la delimitación de la Operación Estratégica OE.3 Zorrotza-Burtzeña, incluyendo las superficies ocupadas por las instalaciones de la empresa BASA.
- El elemento fundamental de la ordenación es la continuidad de una plataforma exclusiva para el transporte colectivo. En Punta Zorrotza deberá asentarse sobre la trama viaria urbana y en Lutzana-Burtzeña sobre el eje de los suelos a ordenar, continuando bajo el puente de Rontegi hasta unirse con el recorrido de ronda de Barakaldo y, en la estación de Desertu-Barakaldo, facilitar la conexión intermodal con el ferrocarril.
- La continuidad del viario y de los itinerarios peatonal y ciclista a lo largo de la Ría podrá discurrir en paralelo a la plataforma de transporte público a modo de bulevar o bien desviarse puntualmente para adaptarse a las condiciones particulares, dar mejor servicio o acercarse a las márgenes.
- La nueva ordenación deberá adaptarse a la trama urbana de Lutzana-Burtzeña con el fin de acercar estas áreas hacia los bordes fluviales e integrar la nueva ordenación en la ciudad existente.
- Este Área de Regeneración Urbana apuesta por desarrollar un Parque Empresarial de actividades económicas innovadoras, de una intensidad de uso propia del área donde se ubica, optimizando la ocupación del suelo frente a la tipología tradicional de parque tecnológico.
- Se posibilitará el acceso público libre a los frentes de agua, en una banda continua a lo largo de los cauces, con profusa plantación de arbolado, a modo de parque de ribera en continuidad con Punta Zorrotza, incorporando espacios aptos para la movilidad peatonal y ciclista a lo largo de la Ría.
- Utilización de superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.
- Se incluyen los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Corredores ecológicos, en particular lo relativo al Corredor Urbano Supramunicipal (art. 38 de la Normativa).
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Cambio climático (art. 110 de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

- El Planeamiento de desarrollo de este Espacio Relevante deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en los apartados anteriores. Las distintas administraciones públicas deberán colaborar para la resolución de los problemas de gestión, inundabilidad y contaminación del ámbito, porque, a pesar de su elevado coste, se trata de suelos estratégicamente valiosos en los que no tiene sentido plantearse su desclasificación por la parálisis en su desarrollo.
- Aunque los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tengan carácter orientativo, se considera vinculante el criterio de su compatibilidad y continuidad de acuerdo con los de Zorrotzaurre y Punta Zorrotza en Bilbao.
- En el desarrollo de este ámbito deberán tenerse en cuenta los objetivos y criterios anteriores, así como las siguientes directrices:
 - o Continuidad de las infraestructuras de comunicación:
 - Plataforma exclusiva para el transporte colectivo hasta la estación de Desertu-Barakaldo, para facilitar la conexión intermodal con el ferrocarril.
 - Acceso a los suelos industriales de la ribera de Sestao, no sólo en ancho convencional, sino incorporando también el ancho métrico desde la terminal de carga de Lutxana-Barakaldo.
 - o Ordenación de una franja de terreno continua y de acceso público libre con abundante plantación de arbolado y acabados permeables, conectada por itinerarios peatonales y ciclistas a lo largo de la margen izquierda de la ría.
 - o Deberán garantizarse, la continuidad y coordinación de las características básicas de los trazados con los de Zorrozaurre y Punta Zorrotza en Bilbao y de Urban-Galindo en el municipio de Barakaldo.

9. Área de Regeneración de Ibarzaharra.



DESCRIPCIÓN

Esta área de regeneración está constituida fundamentalmente por suelos de actividades económicas que rodean el polígono Ibarzaharra, desarrollado sobre los terrenos de la antigua empresa Babcock & Wilcox. Gran parte de estos suelos, situados a caballo de los municipios de Sestao y Trapagaran fueron objeto de un plan de compatibilización aprobado definitivamente por ambos municipios en 2012. El ámbito del Plan de compatibilización estaba dividido en 11 zonas de calificación global.

Una de esas zonas globales de uso industrial, el área AIS-IB-06, con una superficie bruta de 16,8 ha, fue desarrollada mediante Plan Especial, aprobado definitivamente por los ayuntamientos de Sestao y Trapagaran en 2012. El proyecto de urbanización se puso en marcha y también los trabajos de descontaminación. La propiedad era de Ibarzaharra, S.A., participada por SEPIDES (50%), SPRILUR (22,5%), Bizkailur (22,5%) y Ayuntamiento de Sestao (5%). En octubre de 2018 la sociedad pública Ibarzaharra, dueña de los terrenos, formalizó su venta, en subasta pública, a inversores privados, después de que el Ayuntamiento aprobara una modificación urbanística de los terrenos. Con el nuevo nombre de Ibarberria, se urbanizarán 166.275 metros cuadrados de terreno industrial pertenecientes tanto a Sestao como a Trapagaran, para acoger alrededor de diez nuevas empresas. Tras la apertura de un hipermercado dedicado al bricolaje, se están estableciendo centros logísticos de grandes empresas multinacionales distribuidoras de venta on-line.

La situación de cada una de las zonas es muy diversa. Hay suelos vacantes con instalaciones demolidas, otros con industrias en dificultades, además de algunas instalaciones obsoletas y otras ruinosas. En algunas zonas se intenta cambiar ordenanzas para posibilitar subdivisiones y cambios de usos pormenorizados que den flexibilidad al establecimiento de pequeñas actividades.

Los terrenos de Ibarzaharra son en su mayor parte inundables y presentan problemas de contaminación debido a la pasada actividad industrial, por lo que la urbanización exige la descontaminación de los

suelos y el relleno para ganar cota.

Este PTP, por su parte, propone la continuidad de la plataforma exclusiva para transporte colectivo proveniente de la Ronda de Barakaldo. En lo que respecta a la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista, se recoge un recorrido que conecta de forma directa los distintos núcleos de la Zona Minera.

OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN Y DIRECTRICES VINCULANTES

La ordenación básica general está ya establecida. Se trata de reciclar los suelos para ponerlos en el mercado, proceder a su descontaminación y adaptarse a las necesidades de las nuevas actividades económicas, con los siguientes objetivos y criterios.

- Fortalecer su accesibilidad mediante transporte colectivo y modos de desplazamiento no motorizados tanto desde el ámbito del Galindo como desde la concatenación de núcleos urbanos de la Zona Minera.
- Incorporar los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Cambio climático (art. 110 de la Normativa).

En el desarrollo de este ámbito deberán tenerse en cuenta los objetivos y criterios expuestos, así como las siguientes directrices:

- Regeneración de los suelos mejorando la calidad de los espacios e imagen urbana, incluyendo actuaciones para la prevención de la inundabilidad, la descontaminación del suelo, y la protección del patrimonio industrial de interés cultural, teniendo en cuenta la limitación en su futuro desarrollo a la capacidad del enlace viario a la autopista A-8.
- Reducción de riesgos de inundabilidad con la previsión de infraestructuras adecuadas y teniendo especial cuidado con los usos permitidos y las medidas de prevención en los proyectos de urbanización.
- Los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tienen carácter orientativo, pero se considera vinculante el criterio de procurar su continuidad, mejora, conectividad y complementariedad.
- Desarrollo de una red de itinerarios peatonales y ciclistas conectada con las del entorno para fomentar el acceso al ámbito desde las zonas residenciales y nodos de transporte de personas cercanos.
- Ampliación y mejora de la Infraestructura Verde, con incorporación de arbolado y elementos de diseño "blando" en los espacios de uso público. Utilización de superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.

10. Área de Regeneración Abra Industrial.



DESCRIPCIÓN

Esta área de regeneración urbana se circunscribe al sector Abra Industrial, situado a caballo de los términos municipales de Abanto-Zierbena y Ortuella. Es un sector de actividades económicas implantado en una antigua área minera, regenerada progresivamente por una sociedad pública con participación estatal (SEPIDES) para la creación de un parque empresarial.

La superficie del sector es de 68 ha, 41 ha en el término municipal de Abanto-Zierbena y 27 ha en el de Ortuella. Según Udalplan 2019, la superficie vacante es 34 ha (el 50% del total).

En este sector hay implantadas toda una serie de empresas innovadoras. Por su situación próxima al Puerto, a otros polígonos (El Campillo, Parque Tecnológico Ezkerraldea/Meatzaldea...) y su capacidad vacante es un referente industrial en la Margen Izquierda y Zona Minera.

Este PTP, en lo que respecta a la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista, prevé la continuidad de dos recorridos que atraviesan este Espacio Relevante: uno interconecta de forma directa los distintos núcleos urbanos de la Zona Minera y el otro se relaciona con la accesibilidad al parque metropolitano de Meatztegi.

OBJETIVOS, CRITERIOS Y DIRECTRICES VINCULANTES DE LA ORDENACIÓN

La iniciativa de promover este sector nació con el objetivo de favorecer el desarrollo empresarial en unos terrenos altamente degradados por la actividad minera desarrollada en el pasado. Su puesta en marcha ha supuesto un impulso significativo para la recuperación y regeneración económica, urbana y medioambiental de los términos municipales de Abanto-Zierbena y Ortuella.

La ordenación básica está ya establecida. Se trata de reciclar los suelos para ponerlos en el mercado, proceder a su descontaminación y adaptarse a las necesidades de las nuevas actividades económicas.

Como directriz vinculante se establece la necesidad de favorecer la continuidad de la Infraestructura Verde y de los itinerarios peatonales y ciclistas bajo el criterio de incorporación de los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:

- Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
- Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).

11. Área de Regeneración de la Cala de Basordas y su entorno.



DESCRIPCIÓN

Esta área de regeneración se corresponde con el ámbito ocupado por las instalaciones de la inacabada central nuclear de Lemoiz en la Cala Basordas y las zonas de mejora ambiental situadas a su alrededor, en un entorno artificializado y alejado de la trama urbana del municipio. El ámbito reviste una carga emocional e histórica importante, por lo que supuso en su momento la decisión de su construcción y los hechos que llevaron a su posterior paralización y desmantelamiento.

La delimitación del ámbito podría alcanzar las 85 ha, ya que, además del área de suelo urbano consolidado calificado para actividades económicas (que ocupa aproximadamente 39 ha), abarcaría dos superficies contiguas situadas en su entorno, con suelos potencialmente contaminados y zonas consideradas de mejora ambiental y de ecosistemas, que por el este alcanzaría hasta el embalse. Se pretende recuperar, al menos en parte, las grandes instalaciones abandonadas para albergar nuevas actividades económicas y procurar su integración paisajística con el entorno.

El PTP de Bilbao Metropolitano aprobado en 2006 remite esta actuación a la intervención 3.4.5 descrita en el PTS de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV, donde se plantean dos alternativas para la ordenación del ámbito: el desmantelamiento y recuperación del estado original de la cala, o la implantación de actividades compatibles con la protección del litoral, priorizando aquellas que coadyuven a la recuperación del emplazamiento. En ambos casos se requiere la redacción de un Plan Especial de Ordenación.

A finales de 2019 se efectuó la cesión estatal de los terrenos e instalaciones al Gobierno Vasco.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

La Revisión del PTP, de acuerdo con los criterios de sostenibilidad del Modelo territorial, y atendiendo a los objetivos estratégicos 2 y 4, propone la Regeneración para este suelo, rehabilitando y reutilizando las construcciones y reformando las infraestructuras para que se propicie un mayor aprovechamiento del recurso suelo y propiciando la mejora ambiental del entorno y su integración paisajística. Y es que, aunque pueda resultar discutible, la alternativa de la demolición de las instalaciones hubiera supuesto otro problema medioambiental, una enorme inversión y la pérdida de un recurso.

Los objetivos específicos para este espacio relevante son:

- La puesta en valor de la singularidad de las edificaciones para nuevos usos innovadores de actividades económicas.
- La mejora de la calidad paisajística y medioambiental del entorno.
- La recuperación de los suelos contaminados.
- La preservación de la memoria histórica del lugar.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

El criterio fundamental para la ordenación del ámbito es aprovechar al máximo las instalaciones existentes, alterando lo necesario las infraestructuras actuales, para la implantación de actividades compatibles con la protección del litoral.

- La elección de la utilización óptima que rentabilice las instalaciones existentes debe tener en cuenta las singulares posibilidades que ofrecen algunos espacios por su gran altura y enormes dimensiones, de modo que convendría reservarlos para demandas especiales de oportunidad que no tendrían cabida en otros lugares.
- Aunque se entiende que haya que adaptar en cierta medida las infraestructuras existentes para dar nueva vida a las instalaciones, debe evitarse la implantación de equipamientos con gran afluencia de público, que requieran acondicionamientos de alta capacidad para las vías e infraestructuras de acceso existentes y provoquen afecciones a los núcleos urbanos por donde estas discurren. El objetivo es evitar excesivos impactos y situaciones similares a las que se producen en el entorno de San Juan de Gaztelugatxe.

DIRECTRICES VINCULANTES

En el desarrollo de este ámbito deberán tenerse en cuenta los objetivos y criterios expuestos, así como las siguientes directrices:

- Integración de usos de actividad económica innovadora y/o equipamientos de carácter metropolitano, de acuerdo con los criterios mencionados. Se ha contemplado la posibilidad de instalar allí una piscifactoría.
- Regeneración y puesta en valor del ámbito, con la preservación mayoritaria de las infraestructuras existentes.
- Recuperación medioambiental, de las zonas de ladera, litoral y embalse con abundante plantación de arbolado e incremento de las zonas permeables.

Recuperación de los suelos contaminados.

12. Área de Actividades Económicas en Santimami-Elotxelerri.



DESCRIPCIÓN

Esta área de actividades económicas de Santimami-Elotxelerri, situada entre Zamudio y Loiu, se planteaba en el PTP vigente de 2006 como un área de compatibilización, que abarcaba tres sectores de actividades económicas (industrial/terciario) para hacer posible su ordenación conjunta: SAPUI-3 Santimami (Zamudio) y los sectores SI-1 Dorrelanda y SI-2 Bidetxe (Loiu), estos dos últimos actualmente suspendidos al cabo de la tramitación del PGOU de Loiu. La superficie del ámbito incluye suelos afectados por riesgo de inundabilidad (zona de flujo preferente) y presenta zonas con vegetación bien conservada.

El resultado de los informes de URA, que descarta la viabilidad del sector SI-1 Dorrelanda por ser inundable en su práctica totalidad, sumado a la escasa entidad del sector de Bidetxe, ha hecho decaer el interés del ayuntamiento de Loiu por promover la gestión de estos suelos suspendidos, lo que en la práctica reduciría el ámbito al desarrollo del sector SAPUI-3 Santimami de Zamudio y dejaría sin efecto la compatibilización de planeamientos prevista.

Así pues, a la vista de estas circunstancias puestas de manifiesto durante el proceso de respuesta a las sugerencias al documento de aprobación inicial del PTP sometido a exposición pública, se revisa la propuesta del PTP en este ámbito, de modo que no se condicione el desarrollo de estos sectores a una previa compatibilización de planeamientos.

Así, una vez excluido Dorrelanda, el ayuntamiento de Loiu debería valorar la posibilidad de incluir el suspendido sector SI-2 Bidetxe en un nuevo sector conjunto con el SAPUI-3 Santimami de Zamudio para hacerlo viable, ya que Bidetxe constituye una superficie reducida (0,96 ha) confinada entre Santimami (21,5 ha) y las vías del ferrocarril.

Si no hubiera iniciativa a este respecto, el ayuntamiento de Zamudio podría promover en solitario el desarrollo del sector SAPUI-3 Santimami. En cambio, en caso de acuerdo para la integración de Bidetxe, el ayuntamiento de Zamudio también podría liderar el Plan Parcial que ordenase pormenorizadamente el sector conjunto, y luego se requeriría la aprobación de ambos ayuntamientos.

En ambos casos los objetivos de la ordenación son idénticos:

- Desarrollar un suelo vacante de actividades económicas bien situado.
- Culminar la conexión viaria entre Larrondo y Ugaldeguren para mejorar la movilidad a lo largo del valle de Txorierri, ofreciendo una alternativa viaria intermedia a la carretera BI-737 y al corredor BI-10 Circunvalación Norte de Bilbao.
- Crear un gran parque de ribera que preserve parte del arbolado existente y lo amplíe y le dé continuidad a lo largo de la franja de terreno inundable paralela al curso del río Asua.
- Reducir el riesgo de inundabilidad y proteger el ámbito de los efectos de posibles avenidas.

Por otra parte, El PTP incluye dos previsiones más en ese entorno:

- En materia de Infraestructura Verde urbana se propone el Corredor Ecológico de Enlace CEE.04.02 Río Asua - Sondika (La Ola), que discurre por el borde sur a lo largo del cauce.
- Se recoge un itinerario ciclista, previsto en la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista, que atraviesa el ámbito desde el valle de Txorierri hasta Artxanda, siguiendo la traza del antiguo tranvía de Lezama.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

Los objetivos para este espacio relevante son:

- Ordenación de un nuevo sector conjunto de actividades económicas, que resuelva de forma coordinada los problemas que cada sector tiene por separado y dé continuidad a los suelos industriales existentes entre Larrondo y Ugaldeguren.
- Mejora de la movilidad en la zona, al ofrecer una alternativa viaria intermedia a la carretera BI-737 y al corredor del Txorierri. Ello supone un nuevo itinerario de circulación de vehículos hacia Larrondo, Torrelarragoiti y Parque Tecnológico, lo cual permitiría actuar en la carretera BI-737 para el templado del tráfico.
- Construcción de espacios urbanos de calidad y mejora de la imagen urbana, evitando la discontinuidad y los fondos de saco poco accesibles que tienen peor mantenimiento.
- Creación de un gran parque de ribera, de dominio público, que incorpore parte del bosque autóctono existente y dé continuidad al arbolado a lo largo de una franja de terreno inundable paralela al curso del río Asua en contigüidad con el corredor CEE-04.02, componente de la Infraestructura Verde.
- Creación de nuevos itinerarios peatonales y ciclistas ligados a la infraestructura verde.
- Lograr una mayor resiliencia del territorio, protegiéndolo de los riesgos de inundación.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

- Incorporar los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:

- Corredores ecológicos, en particular lo relativo al el CEE.04.02 Río Asua - Sondika (art. 38 de la Normativa).
- Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
- Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
- Cambio climático (art. 110 de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

En el planeamiento de desarrollo de este ámbito deberán tenerse en cuenta los objetivos y criterios expuestos, así como las siguientes directrices:

- Las distintas administraciones públicas deberán colaborar para la resolución de los problemas de inundabilidad y de preservación del bosque autóctono existente, entendiendo el ámbito en su globalidad, para posibilitar una ordenación equilibrada, que permita la cesión de una franja de terreno paralela al curso del río para crear un parque público de ribera supramunicipal.
- La conexión viaria entre Larrondo y Ugaldeguren reduciría los tráficos de paso por los núcleos urbanos de la carretera BI-737 (Avenida del Txorierri), lo que permitiría en esta vía la creación de zonas de uso exclusivo para el transporte colectivo.

13. Parque Tecnológico de Ezkerraldea/Meatzaldea.



DESCRIPCIÓN

Este sector de suelo urbanizable de actividades económicas de promoción pública (SUAE-LC-01 Parque Tecnológico) está situado en el límite norte del término municipal de Abanto-Zierbena, en una localización estratégica junto a la autopista A-8, cerca del Puerto y en el punto de acceso a Meatzaldea. Ocupa una superficie de 44 ha.

La puesta en marcha de este nuevo campus de Ezkerraldea/Meatzaldea está prevista en el Plan Estratégico de la Red de Parques Tecnológicos de Euskadi 2017-2020, entre los objetivos para una expansión geográfica ordenada y sostenible del Parque Científico y Tecnológico de Bizkaia (PCTB).

El Plan Parcial fue aprobado definitivamente en 2011 y están en marcha las obras de urbanización de los accesos. La superficie total de las 15 parcelas netas destinadas a actividades económicas es de 217.148 m². La edificabilidad máxima es: 237.372 m² construidos. La totalidad del sector está vacante. Se lo considera una pieza clave para el desarrollo económico de Ezkerraldea y Meatzaldea.

Este PTP recoge dos itinerarios de la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista que discurren cerca de este Espacio Relevante y pueden propiciar una adecuada accesibilidad por medios no motorizados al futuro parque tecnológico.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

- Desarrollar un nuevo campus de la red de parques tecnológicos en una zona que necesita un impulso para su recuperación económica, contribuyendo al desarrollo de la Margen izquierda-Zona Minera mediante la creación de nuevos puestos de trabajo de calidad asociados a actividades innovadoras.

- Se prevé su especialización en industria 4.0 y fabricación avanzada, y albergará el futuro EIC Energy Intelligence Center, que servirá como proyecto tractor que impulse esta nueva área de innovación.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

- Tomando en consideración tanto el ámbito de este ER como entorno más próximo, se incluyen los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Cambio climático (art. 110 de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

En el desarrollo de este ámbito deberán tenerse en cuenta los objetivos y criterios expuestos, así como las siguientes directrices:

- En su desarrollo se cuidará la calidad de la arquitectura de los edificios, de la urbanización, del arbolado y de los espacios verdes para ofrecer una excelente imagen urbana que favorezca la atracción de talento y su interacción. Deberán utilizarse superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible y conectar la Infraestructura Verde local con la del entorno.
- Favorecer la conexión mediante los modos peatonal y ciclista con los núcleos más próximos, incluyendo en la implantación del parque tecnológico el establecimiento de conexiones con los recorridos circundantes pertenecientes a la Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista.
- Realizar estudios de movilidad para el Nuevo Parque Tecnológico Ezkerraldea-Meatzaldea, valorando potenciar su acceso mediante transporte colectivo con la toma en consideración de:
 - o La transformación de la estación ferroviaria de Gallarta como nodo de intercambio con lanzaderas BEI o con modos de desplazamiento de "última milla".
 - o La priorización del transporte colectivo en la red viaria, en el marco del cambio de funcionalidad de la carretera N-634.
 - o La coordinación entre las empresas radicadas en el Parque Tecnológico para la implementación del transporte colectivo discrecional en detrimento de las plazas de aparcamiento para sus trabajadores.

14. Sectores y ámbitos de Actividades Económicas en la Vega Baja del Asua.



DESCRIPCIÓN

Este espacio relevante está compuesto por diversos tipos de superficies situadas en el término municipal de Erandio en la Vega Baja del Río Asua:

- Sectores industriales no desarrollados (D Playabarra, E-1 Sakoni, E-2A, E-2B, F-Sakoni y H), que suman más de 25 ha de suelo vacante. Algunos sectores cuentan con Plan Parcial, proyecto de reparcelación y proyecto de urbanización aprobados. Otros están aún sin figura de gestión urbanística.
- Suelos con necesidades de regeneración (PERI-RÍA Asua, AA.21, AA.14 y A.A-16).

Debe significarse la existencia en la zona de una línea férrea de vía estrecha, la línea L de Euskotren. Se trata de un servicio de lanzadera de baja frecuencia entre la línea de cercanías E3 (Etxebarri-Bilbao-Lezama, también conocida como línea del Txorierri) del mismo operador, y la línea de metro L1 de Metro Bilbao, que se unen en la estación intermodal de Lutzana de la red de metro de Bilbao. Euskotren, no obstante, tiene prevista la supresión del mencionado servicio. El desarrollo futuro de las operaciones que se recogen en este Espacio Relevante modificaría sustancialmente el carácter de este ámbito y cabría considerar si esta lanzadera podría operar como servicio de tranvía con apeaderos en los polígonos industriales aledaños.

Este PTP, por su parte, recoge este ámbito como Área de Especial Interés Paisajístico (AEIP.11. Margen derecha de la Ría). En relación con la infraestructura verde urbana, se propone el Corredor Urbano Supramunicipal, que se desarrolla en este ámbito a lo largo del frente a la Ría, y un Corredor Ecológico de Enlace ligado al río Asua, el CEE.04.05, que, proveniente de Sondika, se desarrolla en este ámbito a lo largo de la parte final del cauce. En correspondencia con estos corredores, el PTP recoge sendos

recorridos ciclistas de entidad metropolitana previstos en la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

El objetivo principal de este espacio relevante es dar una salida al desarrollo de estos ámbitos, que permanecen paralizados en el tiempo. Es presumible que la dificultad de desarrollar estos suelos venga derivada de los elevados costes de urbanización que comportan y la menor expectativa de rentabilidad.

La posibilidad de que algunos de los suelos incluidos en estos espacios no se desarrollen según lo previsto en el planeamiento vigente, sea por razones de insuficiencia de las infraestructuras existentes, dada la sobrecarga de la red viaria actual, sea por dificultades de gestión, falta de viabilidad económica, o problemas de inundabilidad, de contaminación, etc., no invalida su condición relevante, que también se debe a su situación estratégica o su capacidad potencial, dada la limitación de espacios calificado aptos para actividades económicas.

En todo caso, se impone una reflexión sobre estos ámbitos. Las distintas administraciones públicas deberán decidir si colaboran en la resolución de los problemas, o bien si hay que prever alternativas de planeamiento con diferente intensidad de uso o mezcla de estos, o, en caso extremo, si cabe plantearse su descalificación total o parcial y su renaturalización en el marco de las directrices de infraestructura verde urbana.

En el caso previsto de abordar el desarrollo de los distintos ámbitos las actuaciones a desarrollar deben tener en cuenta los siguientes objetivos específicos:

- Coordinar esfuerzos para resolver los problemas de ordenación, gestión y urbanización de los distintos sectores y ámbitos.
- Buscar la creación de espacios urbanos de calidad, bien conectados, que mejoren la imagen urbana.
- Mejorar la movilidad peatonal y ciclista, así como la accesibilidad mediante transporte colectivo a los nuevos desarrollos de actividad económica.
- Liberar espacios en torno a las riberas del río Asua que permitan su integración en la infraestructura verde urbana, actuando como corredor de enlace (CEE.04.05) entre el cauce de la Ría de Bilbao y sus parques de ribera y el Cinturón Verde metropolitano constituido por los corredores ecológicos de los montes circundantes.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

- Posibilitar el acceso público libre al frente de agua, en una banda continua a lo largo del cauce, con profusa plantación de arbolado, a modo de parque de ribera en continuidad con los ámbitos propuestos en todo el entorno de la Ría.
- Procurar su conexión con otros corredores que forman parte de la Infraestructura Verde.
- Incorporar itinerarios para la movilidad peatonal y ciclista a lo largo del Asua y conectarlos con los del borde de la Ría, de acuerdo con las determinaciones establecidas para el CEE.04.05 Río Asua.
- El proyecto de un bulvar peatonal y ciclista entre Bilbao y Getxo por la orilla derecha de la Ría, asociado a la construcción de un puente móvil para peatones y bicicletas entre Erandio y Barakaldo, podría servir de base a las propuestas señaladas en los puntos anteriores.

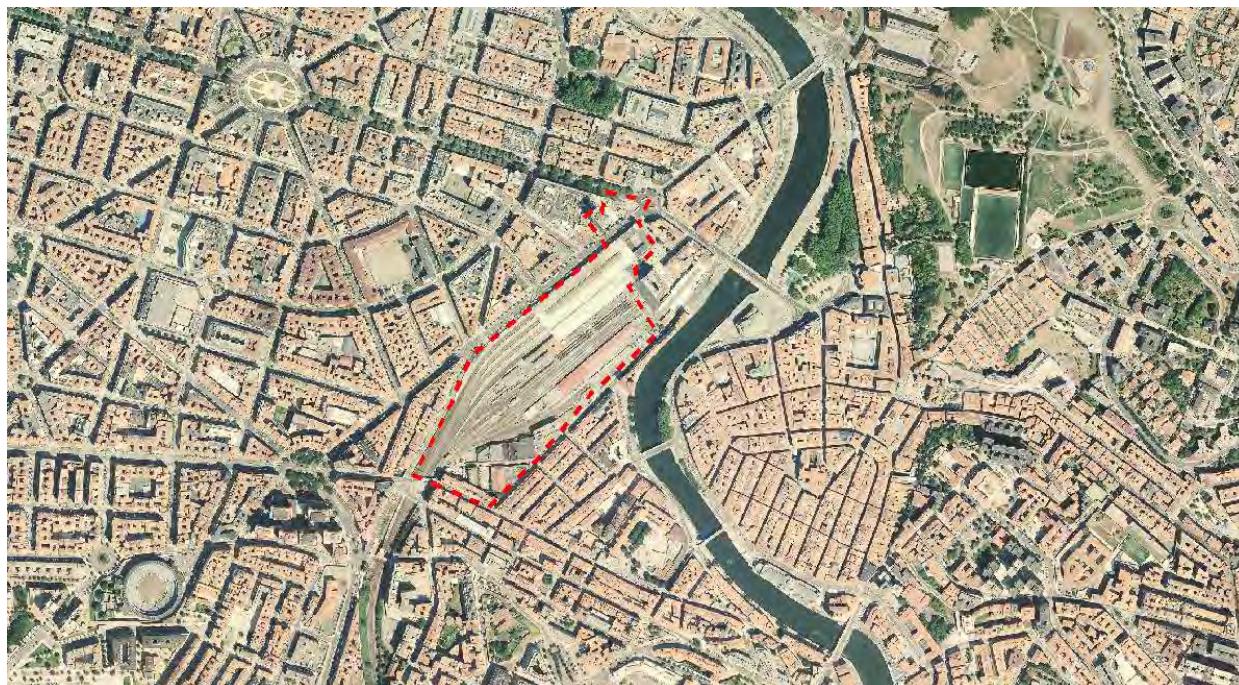
- Los paseos y viales vinculados a estos espacios libres y zonas verdes deben dejar espacio suficiente para la restauración de las márgenes, de forma que el río y sus riberas recuperen los hábitats que le son propios y mejoren sus funciones de conectividad.
- Utilizar superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.
- Se incluyen los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Corredores ecológicos, en particular lo relativo al Corredor Urbano Supramunicipal y al CEE.04.05 Río Asua (art. 38 de la Normativa).
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Paisaje (arts. 93-101 de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

En el desarrollo de los distintos ámbitos urbanísticos que componen este Espacio Relevante deberán tenerse en cuenta los objetivos y criterios señalados en los apartados anteriores, así como las siguientes directrices:

- Disponer una sucesión de zonas verdes en una franja de terreno continua y de libre acceso a lo largo de las riberas del río Asua, con arbolado y vegetación suficientes para conformar un corredor verde de enlace entre la Ría y el valle del Txorierra, conectada con itinerarios peatonales y ciclistas.

15. Estación de Abando y Plaza Circular.



DESCRIPCIÓN

El ámbito considerado se halla en el centro del término municipal, en el corazón de la villa de Bilbao, y abarca el complejo y la playa de vías de la estación de Abando y el entorno colindante de la Plaza Circular. La superficie de la estación, de 12,8 ha, coincide sensiblemente con el ámbito urbanístico AB.03 previsto en el PGOU de Bilbao.

La estación es propiedad de Adif, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que en 2017 acordó con el Gobierno Vasco el acceso definitivo del ferrocarril de alta velocidad a las tres capitales vascas, integrando sus infraestructuras en las ciudades. En consecuencia, la estación de Abando será soterrada y remodelada totalmente a efectos de su conexión con la Y vasca.

La actuación global incluirá la terminal del tren de Alta Velocidad, su intermodalidad y la conexión con el aeropuerto de Loiu. Al tiempo, el soterramiento de las vías dotará de nuevos espacios libres a la ciudad de Bilbao y supondrá la supresión de la barrera urbanística entre Abando, las calles de Bailén, la Naja, San Francisco y el Casco Viejo, contribuyendo a la regeneración del entorno. En las proximidades de la estación se prevé en torno a un millar de nuevas viviendas.

Por otro lado, en la inmediata plaza Circular, la Torre Bizkaia acogerá el centro de emprendimiento y la centralización de un gran número de servicios de la Diputación Foral. Así mismo, en la plaza se establecerán grandes espacios comerciales.

El conjunto de todas estas actuaciones reforzará la centralidad de este ámbito en la ciudad de Bilbao y en toda el área metropolitana, y tendrá un efecto decisivo sobre su movilidad interna y externa, lo que convierte este espacio en una pieza clave en la ordenación del Modelo territorial del PTP.

OBJETIVOS, CRITERIOS Y DIRECTRICES VINCULANTES

En el desarrollo de este ámbito deberán tenerse en cuenta los objetivos, criterios y directrices siguientes:

- Construir una gran estación intermodal con dos niveles para Alta Velocidad y Cercanías, una entreplanta y dársenas para autobuses, parada de taxis y plazas de aparcamiento.
- Disponer soterradas en el propio ámbito (en la zona más cercana a Cantalojas) o trasladar a Punta Zorrotza las cocheras e instalaciones de mantenimiento de la maquinaria ferroviaria.
- Superar las barreras urbanísticas entre Abando y la Ría y el Casco Viejo.
- Eliminar la trinchera ferroviaria que separa Abando, Irala, San Francisco y Zabala, haciendo posible su conexión.
- Concebir en superficie un espacio urbano de significativa centralidad y bien conectado, con voluntad de proyección exterior.
- Implantar nuevos desarrollos urbanísticos (residenciales y de actividades económicas...) complementados con relevantes dotaciones públicas, espacios libres, equipamientos...
- Organizar concursos de ideas y proyectos para garantizar buenas soluciones urbanísticas y arquitectónicas en el centro de la ciudad.
- Proteger el patrimonio arquitectónico de interés (bóveda de la actual estación...)
- Ubicar el centro de emprendimiento en la Torre Bizkaia.

16. Ámbito urbanístico de Olabeaga.



DESCRIPCIÓN

El barrio de Olabeaga se sitúa al oeste del término municipal de Bilbao. Su topografía y el trazado de las infraestructuras de comunicación que lo circundan condicionan su desarrollo: se alarga sobre la ribera izquierda de la Ría, mirando a Zorrozaurre, y da la espalda a los grandes equipamientos próximos, separados por barreras urbanísticas: estadio San Mamés, Hospital de Basurto, la Misericordia, edificio BAMI (Hacienda y EITB), Escuela de Ingenieros Industriales y estación Bilbao intermodal. La cercanía de la ladera al borde de la ría y el paso de la vía férrea de ADIF reducen su anchura hasta el punto de provocar una discontinuidad en su desarrollo edificatorio.

El ámbito urbanístico BZ.06 Olabeaga previsto en el PGOU de Bilbao, agrupa toda una serie de intervenciones (11) en su mayoría puntuales. Excepcionalmente, cabe destacar por su importancia la actuación definida en el subámbito BZ.06.03 Olabeaga N.D. (nuevos desarrollos), que es lo que lleva a incluirla en este listado de espacios relevantes a escala territorial. Su ordenación pormenorizada se determinará mediante un Plan Especial de Ordenación Urbana en desarrollo del Plan General.

La iniciativa aprovecha la oportunidad de resolver la necesaria mejora de un espacio central del barrio, hoy en día residual. Así, el desvío de la red ferroviaria de ancho ibérico, aprovechando la embocadura preparada en el curso de las obras de ejecución del acceso viario a Bilbao por San Mamés, además de eliminar la barrera que supone, ayudará a generar un nuevo espacio urbano de gran relevancia para mejorar la conectividad del entorno, favorecer la recuperación de la ría y posibilitar desarrollos residenciales, junto con espacios libres, equipamientos, etc.

El desarrollo de este subámbito BZ.06.03 Olabeaga ND contempla el desplazamiento y soterramiento de la red ferroviaria de ancho ibérico en ese punto, así como la construcción de edificios para unas 600 viviendas, actividades económicas y equipamientos, y la creación de un parque en la ladera sobre la cubierta de las vías.

La ejecución de la Variante Sur ferroviaria, proyectada para favorecer la accesibilidad al puerto y evitar el tránsito de las mercancías a lo largo del continuo urbano de la Margen Izquierda, apenas tiene afecciones relevantes en su trazado a través de Bilbao, al discurrir en su integridad de forma soterrada. Sin embargo, sí se produce afección en el encuentro provisional de la Fase 1 con la línea general en Olabeaga, por lo que el PGOU de Bilbao establece que esta solución provisional debe ser compatible con la propuesta de transformación urbana planteada en BZ.06.3 Olabeaga.

Por otro lado, en el PGOU de Bilbao también se contemplan otras actuaciones referidas a Olabeaga: la extensión del tranvía desde la rotonda del Sagrado Corazón, por Olabeaga y Zorrotzaurre, hasta Punta Zorrotza, lo que conlleva la construcción de nuevos puentes sobre la Ría. También cabe citar el anteproyecto del túnel de desagüe La Peña-Olabeaga, para resolver el problema de inundaciones en el Casco Viejo. El anteproyecto está recogido en el PGOU de Bilbao. Incluye una obra de toma y desvío en el barrio de La Peña, dos galerías subterráneas de 3,8 km de longitud, y una obra de descarga para entregar las aguas a la ría en Olabeaga.

Este PTP, por su parte, propone un Corredor Urbano Supramunicipal de infraestructura verde, que se desarrolla en este ámbito a lo largo de frente a la Ría, e incorpora un recorrido incluido en la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista.

OBJETIVOS, CRITERIOS Y DIRECTRICES VINCULANTES

En la ordenación del ámbito deberán tenerse en cuenta los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:

- Corredores ecológicos, en particular lo relativo al Corredor Urbano Supramunicipal (art. 38 de la Normativa).
- Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
- Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
- Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).

En el desarrollo de este ámbito deberán tenerse en cuenta los objetivos, criterios y directrices siguientes, de acuerdo con la actuación prevista en el BZ.06.3 Olabeaga ND del PGOU de Bilbao:

- Promover el desarrollo del Plan Especial de Ordenación Urbana del subámbito BZ.06.3 Olabeaga ND del PGOU de Bilbao.
- Desplazar y soterrar la línea ferroviaria de ancho ibérico en Olabeaga para la eliminación de barreras urbanas.
- Desarrollar la actuación de urbanización y construcción de unas 600 viviendas, complementadas o no con edificios para actividades económicas o equipamentales, así como un parque en la ladera sobre la cubierta de las vías.
- Llevar a cabo actuaciones de rehabilitación urbana integral. Mejorar la accesibilidad arquitectónica y urbanística, crear nuevas zonas verdes interconectadas y plantar arbolado abundante. Resolver las dificultades de aparcamiento del barrio.
- Tener en cuenta las consideraciones anteriores para hacer compatible esta actuación con la solución de encuentro provisional de la Fase 1 de la Variante Sur ferroviaria con la línea de ancho ibérico en Olabeaga.
- Favorecer en lo posible la continuidad del arbolado y los itinerarios peatonales y ciclistas a lo

largo de la Ría, de acuerdo con las determinaciones establecidas en el PTP para el Corredor Urbano Supramunicipal y la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista. Utilizar en lo posible superficies y acabados permeables como drenaje sostenible.

- Mejorar en lo posible la conexión transversal entre las márgenes de la Ría mediante puentes y pasarelas que permitan su navegabilidad. Dada la complejidad de estas actuaciones, cabe fomentar el servicio de botes transbordadores como alternativa o complemento.

17. Vega de Lamiako.



DESCRIPCIÓN

Este ámbito está situado al sur del término municipal de Leioa, en la ribera de la ría de Bilbao donde confluyen los ríos Udondo y Gobela. Los suelos están calificados por el PGOU vigente de Leioa como Sistema General de Infraestructuras Básicas 18 A EDAR, dada la previsión de una Estación Depuradora de Aguas Residuales, obra declarada de interés general por la Administración General del Estado que cuenta con declaración de impacto ambiental favorable de 21 de Julio de 2011. Por otra parte, el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental (2022-2027), indica que sigue "pendiente la EDAR de Lamiako, si bien está prevista su sustitución, al menos temporal, por una Estación de Tratamiento de Desbordamiento de Sistemas Unitarios (ETDSU)."

En función de la materialización de las futuras instalaciones, se conciben nuevas posibilidades para recuperar el resto de los terrenos como espacio naturalístico, ya que la Vega de Lamiako es un enclave único en un entorno tan antropizado como el de la ría de Bilbao, donde este fragmento de marisma rellenada aún conserva parte de la vegetación de las zonas húmedas. Entre juncales, carrizales, saucedas y fangales abundan aves limícolas como correlimos, andarríos o chorlitejos. En invierno aumentan sus visitantes, al ser zona de descanso para aves migratorias que desde el Norte de Europa se dirigen a África. Se han inventariado un total de 167 especies de aves (39 del Catálogo Vasco de Especies Amenazadas). Por su riqueza, singularidad y potencialidad, la Vega de Lamiako está incluida dentro del Inventario de Zonas Húmedas de Euskadi (grupo III).

Este ámbito además cuenta con algunos elementos y restos de patrimonio cultural: el puente sobre el río Udondo, el "Puente de los ocho ojos" que se construyó para permitir el paso de los ríos Udondo y Gobela hacia la ría, así como restos del muelle original, que hoy conforma la carretera de la ría, construido para mejorar la navegabilidad de la ría y garantizar que los barcos pudieran alcanzar el puerto de Bilbao.

El Ayuntamiento de Leioa ha puesto en marcha un Plan de Acción del Paisaje para la regeneración y preservación de su riqueza natural y la transformación ambiental del entorno, tratando de abrir la ciudad hacia el cauce renaturalizado de la Ría. El Plan propone desviar el cauce del Gobela para aportar sus aguas a la recuperación del espacio de la marisma, actuación sobre la que la Agencia Vasca del Agua URA ya se ha pronunciado de forma favorable, señalando en su informe de 17 de marzo de 2021 que el desvío del cauce del Gobela "podría contribuir a la recuperación del humedal y generar un ambiente marismo-fluvial de gran potencialidad ecológica". El Plan prevé, asimismo, el desvío del tráfico de automóviles de la carretera de la Ría hacia el interior, por la calle Felipe del Río, dejando el antiguo camino de sirga (luego BI-711 y hoy calle Autonomía) para el tránsito peatonal y ciclista.

Para facilitar la consecución de los objetivos de recuperación ambiental descritos anteriormente y contribuir con ello la regeneración urbanística del barrio de Lamiako, el Ayuntamiento de Leioa ha iniciado la tramitación de una modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana que contempla, además, el soterramiento del metro en el área y un nuevo desarrollo residencial en los suelos situados entre la Vega de Lamiako y la calle Langileria.

Este PTP, por su parte, recoge este ámbito como Área de Especial Interés Paisajístico (AEIP.05. Humedales urbanos); además, en relación con la infraestructura verde urbana, introduce el concepto de Corredor Urbano Supramunicipal, que se desarrolla en este ámbito a lo largo del frente a la Ría y, siguiendo ese mismo trazado el recorrido ciclista previsto a lo largo del margen de la Ría queda incorporado a la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista.

Este Espacio relevante resulta así una excepción a todos los demás recogidos en esta lista, al constituir una alternativa ecológica y paisajística en el marco de la propuesta de infraestructura verde de esta Revisión del PTP del Bilbao Metropolitano.

Al norte y sobre todo al oeste del ámbito hay suelos urbanos industriales necesitados de regeneración.

OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN Y DIRECTRICES VINCULANTES

Entre los criterios para la ordenación del ámbito deberán incorporarse los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:

- Corredores ecológicos, en particular lo relativo al Corredor Urbano Supramunicipal (art. 38 de la Normativa).
- Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
- Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
- Paisaje (arts. 93-101 de la Normativa).
- Cambio climático (art. 110 de la Normativa).

En el desarrollo de este ámbito deberán tenerse en cuenta los objetivos, criterios y directrices siguientes, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Acción del Paisaje:

- Regenerar los suelos urbanos industriales contiguos para la ubicación de nuevas actividades económicas.
- Construir un tanque de tormentas más una instalación para el tratamiento de aguas en tiempo de lluvias mediante decantación de alto rendimiento.
- Desviar el tráfico automovilístico de la carretera de la Ría hacia el interior de la vega y reservar el trazado actual para la movilidad peatonal y ciclista sobre una plataforma más ligera y permeable.

- Actuar sobre la desembocadura del río Gobelás al objeto de recuperar el entorno natural ligado al humedal existente. También se plantea su ampliación hacia las riberas del río Udondo.
- Regenerar y limpiar los suelos, con la retirada de vertidos, suelos contaminados, rellenos, eliminación de especies invasoras, etc.
- Contemplar la recuperación del carácter marismal de los terrenos de la Vega de Lamiako, en consonancia con su inclusión en el PTS de Zonas Húmedas de la CAPV.
- Generar un espacio para el disfrute de la naturaleza en contacto con la Ría.
- Recuperar y poner en valor el espacio natural del humedal de Lamiako como elemento relevante de la infraestructura verde del área metropolitana.
- Instalar un centro de interpretación y de observación de aves, como aula viva de la UPV.
- Recuperar y poner en valor los restos del patrimonio cultural situados en el entorno de la dársena de Lamiako: puente de los ocho ojos, espigón bajo la carretera de la ría, puente en la desembocadura del río Udondo.

18. Dársena de Udondo.



DESCRIPCIÓN

Este ámbito se encuentra en la zona baja del municipio de Erandio en su límite suroeste, junto a la desembocadura del Río Udondo que le da nombre. La dársena se localiza en la Ría de Bilbao frente la Ribera Industrial de Sestao, al sur del vial que recorre el borde de la Ría desde Elorrieta hasta Getxo. Es un espacio de gran importancia para el desarrollo del Puerto de Bilbao, que está trasladando progresivamente sus instalaciones del interior de la Ría hacia el Abra.

Actualmente se está rellenando la Ría en este espacio para ampliar el suelo industrial de la dársena, actuación que se incluye en la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del recinto portuario (DEUP). Se ha asignado un uso portuario complementario a esa nueva superficie de 2,4 ha. Dos tercios de ella ya han sido otorgados en concesión a una empresa privada, con el fin de asegurar las condiciones que impulsen su desarrollo empresarial para la producción de piezas de gran tamaño para el sector eólico 'offshore.'

Esta revisión del PTP, por su parte, recoge este ámbito como Área de Especial Interés Paisajístico (AEIP.11. Margen derecha de la Ría) e introduce, en relación con la infraestructura verde urbana, el concepto de Corredor Urbano Supramunicipal que se desarrolla a lo largo del borde noreste de este ámbito y, siguiendo ese mismo trazado el recorrido ciclista previsto a lo largo del margen de la Ría queda incorporado a la Red Metropolitana de Accesibilidad Peatonal y Ciclista.

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

Se trata de recuperar un espacio relevante en una situación estratégica dentro del Área metropolitana, que constituye un ámbito de regeneración urbana en el entorno de la Ría, en la zona de la margen derecha con menor calidad visual paisajística.

Con la regeneración de estos suelos se tiene la oportunidad de mejorar la calidad urbana de la ribera derecha, integrando usos compatibles que refuerzan su posición singular y permiten la ubicación de actividades innovadoras y la creación de puestos de trabajo.

La actuación se centra en los siguientes objetivos específicos:

- Ampliación de los suelos industriales portuarios que permitan dotar de capacidad de suelo industrial al Puerto con el objetivo de propiciar el movimiento de los usos portuarios desde el interior de la Ría hacia el Abra exterior.
- Regeneración del ámbito para la mejora de la imagen de la margen derecha de la Ría con nuevas edificaciones en un entorno más cuidado, así como la ubicación de actividades innovadoras compatibles que generen puestos de trabajo.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

- El criterio general de posibilitar el acceso público libre al frente de agua de manera lo más continua posible a lo largo de la ribera (que forma parte de la estrategia general del Entorno de la Ría) se ve imposibilitado aquí por las instalaciones industriales situadas al borde del agua.
- El criterio general de procurar la continuidad a lo largo de la margen derecha de la Ría de los itinerarios peatonal y ciclista para la conexión lineal entre el Abra y Bilbao (que forma parte de la estrategia general del entorno de la Ría) presenta en este ámbito la dificultad de no poder discurrir por el borde del agua, así como de la estrechez del canal viario, lo que deberá resolverse del mejor modo posible con vistas al futuro.
- El previsto proyecto de un bulvar peatonal y ciclista entre Bilbao y Getxo por la orilla derecha de la Ría podría responder a estos criterios.
- Las nuevas edificaciones y el entorno urbano deberán aportar unos niveles de calidad apropiados al carácter de centralidad y la visibilidad de este ámbito en la Ría.
- Se incluyen los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:
 - o Corredores ecológicos, en particular lo relativo al Corredor Urbano Supramunicipal (art. 38 de la Normativa).
 - o Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).
 - o Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).
 - o Paisaje (arts. 93-101 de la Normativa).
 - o Cambio climático (art. 110 de la Normativa).

DIRECTRICES VINCULANTES

El desarrollo de este ámbito deberá tener en cuenta los objetivos y criterios señalados en los apartados anteriores, así como las siguientes directrices:

- Aunque los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tengan carácter orientativo, se considera vinculante el criterio de procurar su continuidad, mejora e interconexión.

- En la ordenación pormenorizada de este espacio relevante deberán incorporarse, en la medida de lo posible, los criterios generales que informan la actuación global definida para el entorno de la Ría:
 - o El criterio general establecido para todo el entorno de la Ría es el de desarrollar en ambas márgenes, en la medida de lo posible, un espacio urbano abierto a la lámina de agua de carácter lineal, continuo, multifuncional y de sección variable, que integre la movilidad conjunta a lo largo de ambas márgenes (peatonal, ciclista, de transporte público y vehículos particulares), las infraestructuras transversales, los tráficlos fluviales y la infraestructura verde en ambas riberas.
 - o En los lugares donde esto no sea posible por la falta de espacio o la presencia de instalaciones preexistentes, se procurará resolver el canal viario con un diseño tipo eco-boulevard, obviando el acceso peatonal al curso del río y la continuidad del itinerario peatonal al borde del agua.
 - o El proyecto de un bulevar peatonal y ciclista entre Bilbao y Getxo por la orilla derecha de la Ría podría servir de base a las alternativas señaladas en los puntos anteriores.
 - o Por otra parte, debe fomentarse en la medida de lo posible el desarrollo de la infraestructura verde urbana en ambas riberas con la continuidad de las alineaciones de arbolado, los parques de ribera, el humedal de Lamiako, etc.

19. Espigón central del Puerto Exterior.



DESCRIPCIÓN

El espigón central es la última gran ampliación del puerto de Bilbao. Los trabajos se iniciaron a finales de 2016 y se realizan en dos fases. En su primera fase se ha explanado una superficie de unas 35 ha, de las 60 previstas para ampliación de actividades asociadas al Puerto, al tiempo que se han ejecutado los trabajos de estabilización de la ladera de la antigua cantera de Punta Lucero.

OBJETIVOS DE LA AMPLIACIÓN

- Propiciar un mayor espacio para la atracción de nuevos proyectos empresariales al Puerto de Bilbao, con más accesos a los muelles de carga.
- Ampliar la superficie de suelo para actividades portuarias en el Abra exterior, de manera que se puedan ir trasladando allí los usos portuarios de la Ría. Así se posibilita la progresiva transformación de los suelos de ribera que aún mantienen dicha actividad, para que puedan acoger nuevos usos más urbanos acordes con el modelo territorial previsto.

ANEXO V Parte 2

RESERVAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

DEFINICIÓN Y RELACIÓN DE RESERVAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Se identifican en el Área Funcional de Bilbao Metropolitano tres “**Reservas de Actividades Económicas**” en suelo no urbanizable para la creación de patrimonio público de suelo para actividades económicas, de acuerdo con lo contemplado en el artículo 12 del PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales.

Estas reservas tienen en común:

- Un objetivo de interés público para acoger actividades económicas con objeto de favorecer el desarrollo socioeconómico de la población.
- Pertenecer en parte a alguna Administración Pública.
- Estar aún pendientes de calificación por los planeamientos urbanísticos municipales.

1. Reserva de actividades económicas de Ortuella



DESCRIPCIÓN

Se trata de parte de un ámbito de nuevos desarrollos para actividades económicas en el PTP del Bilbao-Metropolitano aprobado en 2006, incluido en la operación estratégica OE-9 "Corredores de Actividades económicas de la Margen Izquierda".

Los terrenos están clasificados como suelo no urbanizable en el planeamiento municipal de Ortuella, por lo que están aún pendientes de ser recalificados como suelo urbanizable para el uso de actividades económicas. Parte de ellos pertenecen al Parque Tecnológico, según la información catastral correspondiente.

Se prevé la creación de un campus alimentario, con una superficie aproximada de 50 ha, que incluiría como elemento central las futuras instalaciones de Mercabillbao, una vez trasladado este centro de distribución desde su actual emplazamiento en Basauri. Se trata de una iniciativa conjunta del Gobierno vasco, la Diputación Foral de Bizkaia, los ayuntamientos de Ortuella y Bilbao, y la Red de Parques Tecnológicos de Euskadi. La ordenación deberá resolver la continuidad del bidegorri foral existente.

2. Reserva de actividades económicas de Agarre (Zamudio)



DESCRIPCIÓN

La reserva está prevista para la ampliación del Parque Científico y Tecnológico de Bizkaia sobre terrenos casi contiguos, situados al sureste de las instalaciones existentes, en el área denominada "Agarre" del término municipal de Zamudio, unidos por el acceso al Parque desde la carretera BI-637.

La delimitación del ámbito propuesto abarca 53,27 ha. Según la información catastral, Parque Tecnológico S.A. es titular de una superficie de 23,44 ha de suelo no urbanizable en el extremo oeste del ámbito. Parte del ámbito es suelo de Alto Valor Estratégico según el PTS Agroforestal.

3. Reserva de actividades económicas de Montealegre (Alonsotegi)



DESCRIPCIÓN

Se trata de un ámbito límite de ocupación para nuevos desarrollos de actividades económicas resultante de la Modificación del PTP del Bilbao-Metropolitano aprobado en 2006, previsto con el fin de acoger las instalaciones de Habidite, lo que no pudo llevarse a efecto. Los terrenos fueron objeto de rellenos de material procedente de las obras del corredor del Kadagua.

Los terrenos están pendientes de su recalificación, ya que continúa siendo suelo no urbanizable en las Normas Subsidiarias tipo b) de Alonsotegi. En la cuantificación de actividades económicas del PTP se prevé una oferta aproximada de 20 ha. Parte de los terrenos son de titularidad de la Diputación foral de Bizkaia.

La promoción de estos suelos para naves industriales de gran tamaño está prevista en el marco del Plan Estratégico Comarcal de Ezkerraldea-Meatzaldea.