

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL,
AGRICULTURA Y PESCA

180

CORRECCIÓN DE ERRORES del DECRETO 239/2010, de 14 de septiembre de 2010, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Iгорre.

El artículo 18.2.b) del Decreto 217/2008, de 23 de diciembre, del Boletín Oficial del País Vasco, establece que los meros errores u omisiones en el texto remitido para su publicación que se infieran claramente del contexto y no constituyan modificación o alteración del sentido de los documentos, pero cuya rectificación se juzgue conveniente para evitar posibles confusiones, se corregirán por la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, a instancia del órgano que haya ordenado la publicación del texto.

Advertidos errores de dicha índole, tanto en el texto del referido Decreto 239/2010, de 14 de septiembre, como en el anexo I del mismo, publicado en el Boletín Oficial del País Vasco n.º 205, de 25 de octubre de 2010, se procede a su corrección.

– En la página 2010/4909 (4/80) en la Disposición Adicional Tercera del Decreto, donde dice:

«El contenido de las fichas que recogen las Acciones Estructurantes y las Operaciones Estratégicas, con independencia de los aspectos a los que se concede en las mismas un valor de determinación vinculante, tendrá la consideración de directriz que deberá ser observada y respetada en el desarrollo de cada una de ellas».

Debe decir:

«El contenido de las fichas que recoge el anexo XII de las presentes Normas, denominado «Acciones Estructurantes y Operaciones Estratégicas», con independencia de los aspectos a los que se concede en las mismas un valor de determinación vinculante, tendrá la consideración de directriz que deberá ser observada y respetada en el desarrollo de cada una de ellas».

- En la página 2010/4909 (6/80), donde dice:

«ANEXO I

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE IGORRE
NORMAS DE ORDENACIÓN»

Debe decir:

«ANEXO I

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE IGORRE
NORMAS DE ORDENACIÓN

(ESTAS NORMAS DE ORDENACIÓN INCLUYEN A SU VEZ LOS ANEXOS I AL XII)»

- En el anexo I al Decreto, en la página 2010/4909 (13/80), en el artículo 14.3.b), donde dice:

«b) Los usos que el planeamiento general considere admisibles, que tienes que respetar las limitaciones para su implantación expresadas en el anexo. Estos usos se indican con un (1) en las matrices de ordenación.»

Debe decir:

«b) Los usos que el planeamiento general considere admisibles, que tienes que respetar las limitaciones para su implantación expresadas en el anexo X. Estos usos se indican con un (1) en las matrices de ordenación.»

- En el anexo I al Decreto, en la página 2010/4909 (17/80), en el artículo 21.4, donde dice:

«4.- La matriz de ordenación incluida en anexo regula los usos y actividades en los suelos protegidos según lo indicado en el artículo 14: »Regulación de los usos y actividades« de las presentes Normas.»

Debe decir:

«4.- La matriz de ordenación incluida en anexo X regula los usos y actividades en los suelos protegidos según lo indicado en el artículo 14: »Regulación de los usos y actividades« de las presentes Normas.»

- En el anexo I al Decreto, en la página 2010/4909 (18/80), en el artículo 22.3 donde dice:

«3.- El régimen de usos y actividades en la categoría Forestal, y el que recogerá el planeamiento municipal será el que resulte de la matriz de usos que aparece en anexo a las presentes Normas.»

Debe decir:

«3.- El régimen de usos y actividades en la categoría Forestal, y el que recogerá el planeamiento municipal será el que resulte de la matriz de usos que aparece en el anexo X de las presentes Normas.»

- En el anexo I al Decreto, en la página 2010/4909 (18/80), en el artículo 24.2, donde dice:

«2.- El régimen de usos y actividades en la subcategoría Paisaje Rural de Transición, y el que recogerá el planeamiento municipal será el que resulte de la matriz de usos que aparece en anexo a las presentes Normas.»

Debe decir:

«El régimen de usos y actividades en la subcategoría Paisaje Rural de Transición, y el que recogerá el planeamiento municipal será el que resulte de la matriz de usos que aparece en el anexo X de las presentes Normas.»

- En el anexo I al Decreto, en la página 2010/4909 (19/80), en el artículo 25.2, donde dice:

«2.- El régimen de usos y actividades en la subcategoría Agroganadera de Alto Valor Estratégico, y el que recogerá el planeamiento municipal será el que resulte de la matriz de usos que aparece en anexo a las presentes Normas.»

Debe decir:

«2.- El régimen de usos y actividades en la subcategoría Agroganadera de Alto Valor Estratégico, y el que recogerá el planeamiento municipal será el que resulte de la matriz de usos que aparece en el anexo X de las presentes Normas.

- En el anexo I al Decreto, en la página 2010/4909 (33/80), en el artículo 53.3, donde dice:

«3.- El PTP no define como vinculante las cuantías señaladas como componente C expuesto en la tabla recogida en el anexo, pero sí el método de su cálculo, con la determinación vinculante de la disminución del TMF en un valor constante de 0,24 para el período de 8 años. Para la aplicación de la fórmula transcrita se deberá tener en cuenta que con carácter previo a la tramitación de los instrumentos de planeamiento general deberá actualizarse la información disponible a los datos reales, si los hubiese, recalculándose por tanto, los resultados.»

Debe decir:

«3.- El PTP no define como vinculante las cuantías señaladas como componente C expuesto en la tabla recogida en el anexo VI, pero sí el método de su cálculo, con la determinación vinculante de la disminución del TMF en un valor constante de 0,24 para el período de 8 años. Para la aplicación de la fórmula transcrita se deberá tener en cuenta que con carácter previo a la tramitación de los instrumentos de planeamiento general deberá actualizarse la información disponible a los datos reales, si los hubiese, recalculándose por tanto, los resultados.»

- En el anexo I al Decreto, en la página 2010/4909 (56/80), en el artículo 80.5, donde dice:

«5.- La tipificación viaria establecida se extiende a las vías contenidas en el anexo XII a esta Normativa.»

Debe decir:

«5.- La tipificación viaria establecida se extiende a las vías contenidas en el anexo XI de las presentes Normas.»

- Finalmente, en el articulado de las Normas de Ordenación se hace constante referencia a los anexos I al XII que no fueron publicados. Por tanto, se procede a su publicación.

ANEXO I: MUNICIPIOS INCLUIDOS EN EL ÁREA FUNCIONAL DE IGORRE

1. BEDIA
2. LEMOA
3. IGORRE
4. ARANTZAZU
5. ARTEA
6. AREATZA
7. ZEANURI
8. DIMA

ANEXO II: RELACIÓN DE LOS ÁRBOLES SINGULARES INCLUIDOS EN EL ÁMBITO DEL ÁREA FUNCIONAL

1. Los árboles catalogados conforme a la Ley 16/1994 de Conservación de la Naturaleza de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En el Decreto 265/1995 del Gobierno Vasco se declaran como tal:

CHRW(9679) Los dos tejos del municipio de Zeanuri en los pastizales de Arimekorta, con los códigos A.S.9 y A.S.10.

ANEXO III: RELACIÓN DE LOS HUMEDALES INCLUIDOS EN EL ÁMBITO DEL ÁREA FUNCIONAL

El área funcional de Igorre contiene los siguientes 5 humedales:

Grupo I

1. Las turberas de Saldropo (código B1B1), en Zeanuri, de especial protección.
2. Los trampales de Areataza (código B11B3), en Areataza, área de mejora ambiental.
3. La presa de Yondegorta (código EB8), en Zeanuri, protección de aguas superficiales.

Grupo III

4. El embalse de Undurraga (código EB7), en Zeanuri, protección de aguas superficiales.
5. El embalse de Lekubaso (código EB13), en Bedia, protección de aguas superficiales.

ANEXO IV: RELACIÓN DE LOS PUNTOS DE INTERÉS GEOLÓGICO Y GEOMORFOLÓGICO INCLUIDOS EN EL ÁMBITO DEL ÁREA FUNCIONAL**1. PUNTOS DE INTERÉS GEOLÓGICO Y GEOMORFOLÓGICO:**

- Peces fósiles en Areataza
- Frente calizo de Peña Lekanda en Zeanuri y en Areataza
- Campas de Arraba en Zeanuri
- Parte Sureste del Karst de Itxina en Zeanuri
- Turbera de Saldropo en Zeanuri
- Mina de espato de Islandia en Dima
- Corte estratigráfico (formación de Eretza) de Bikotz-gane en Artea

jueves 12 de enero de 2012

- Panorámica de 360º desde la cima de Urrekoatxa en Dima
- Arco natural de Gentilzubi en Dima
- Cuevas de Balzola en Dima
- Cabecera del río Indusi en Dima

ANEXO V: CUANTIFICACIÓN DE VIVIENDAS DEL MODELO EN EL MARCO-PROPIUESTA, A 16 AÑOS

MUNICIPIOS	CUANTIFICACIÓN DEL MODELO				
	VIVIENDAS NETAS A 16 AÑOS				
	A Crecimiento Selectivo de Modelo	B Reequilibrio Interno	C Necesidad Endógena	D Segunda Residencia	TOTAL
Arantzazu	8	0	25	0	33
Areatza	20	0	108	0	128
Artea	20	0	52	13	85
Bedia	10	0	97	0	107
Dima	0	0	117	0	117
Igorre	307	0	319	0	626
Lemoa	85	0	291	0	376
Zeanuri	0	0	128	0	128
AF IGORRE	450	0	1137	13	1600

ANEXO VI: METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LAS VIVIENDAS MÁXIMAS PERMITIDAS EN LA APLICACIÓN MUNICIPAL, A 8 AÑOS

MUNICIPIOS	METODOLOGÍA DE CÁLCULO				
	VIVIENDAS NETAS A 8 AÑOS				
	A Crecimiento Selectivo de Modelo	B Reequilibrio Interno	C Necesidad Endógena	D Segunda Residencia	TOTAL
Fuente					
Arantzazu	4	0	14	0	18
Areatza	10	0	58	0	68
Artea	10	0	29	7	46
Bedia	5	0	53	0	58
Dima	0	0	62	0	62
Igorre	154	0	177	0	331
Lemoa	43	0	156	0	199
Zeanuri	0	0	68	0	68
AF IGORRE	226	0	617	7	850

Los componentes A), B) y D) son vinculantes.

El componente C), a ocho años, deberá ser concretado por cada uno de los municipios incluidos en el ámbito del Área Funcional de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$C = P/(TMF-0.24) - P/TMF$$

jueves 12 de enero de 2012

Donde P y TMF son la población y el tamaño medio familiar municipales en el año a partir del cual se realice el cálculo y la disminución del tamaño familiar cifrada en una cuantía de 0,03 por año constituye una determinación de carácter vinculante.

La suma de los cuatro componentes, será la cuantía de viviendas máximas permitidas.

ANEXO VII: LÍMITES A LA OFERTA DE VIVIENDAS EN EL MARCO-PROPIUESTA, A 16 AÑOS

MUNICIPIOS	LÍMITES A LA OFERTA (16 AÑOS)									OFERTA TOTAL	OFERTA TOTAL
	A*2	A*1,5	B*2	B*1,5	C*2	C*1,5	D*2	D*1,5	OFERTA TOTAL		
	MAXIMO	MINIMO	MAXIMO	MINIMO	MAXIMO	MINIMO	MAXIMO	MINIMO	MAXIMO		
Arantzazu	16	12	0	0	50	38	0	0	66	50	
Areatza	40	30	0	0	216	162	0	0	256	192	
Artea	40	30	0	0	104	78	26	20	170	128	
Bedia	20	15	0	0	194	145	0	0	214	161	
Dima	0	0	0	0	234	176	0	0	234	176	
Igorre	614	460	0	0	638	478	0	0	1252	939	
Lemoa	170	128	0	0	582	437	0	0	752	564	
Zeanuri	0	0	0	0	256	192	0	0	256	192	
AF IGORRE	900	675	0	0	2274	1706	26	20	3200	2400	

ANEXO VIII: METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS LÍMITES A LA OFERTA DE VIVIENDAS PARA LA APLICACIÓN A 8 AÑOS

MUNICIPIOS	LIMITES A LA OFERTA (8 AÑOS)									OFERTA TOTAL	OFERTA TOTAL
	A*3	A*2	B*3	B*2	C*3	C*2	D*3	D*2	OFERTA TOTAL		
	MAXIMO	MINIMO	MAXIMO	MINIMO	MAXIMO	MINIMO	MAXIMO	MINIMO	MAXIMO		
Arantzazu	12	8	0	0	42	28	0	0	54	36	
Areatza	30	20	0	0	174	116	0	0	204	136	
Artea	30	20	0	0	87	58	21	14	138	92	
Bedia	15	10	0	0	159	106	0	0	174	116	
Dima	0	0	0	0	186	124	0	0	186	124	
Igorre	462	308	0	0	531	354	0	0	993	662	
Lemoa	129	86	0	0	468	312	0	0	597	398	
Zeanuri	0	0	0	0	204	136	0	0	204	136	
AF IGORRE	678	452	0	0	1851	1234	21	14	2550	1700	

Los coeficientes a utilizar para obtener la oferta máxima y mínima son 3 y 2, respectivamente. La metodología de aplicación se basa, por un lado, en la multiplicación por los respectivos coeficientes, 3 y 2, de los valores constantes de A, B y D. El valor de C, antes de ser multiplicado por dichos coeficientes, deberá ser recalculado por cada uno de los municipios según se indica en el ANEXO VI.

jueves 12 de enero de 2012

ANEXO IX: OFERTA DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Disponibilidad de suelo para actividades económicas en el AF de Iurreta:

Área territorial	Planeamiento actual (Ha)			Total
	Suelo ocupado	Suelo vacante		
Arantzazu	7,80	0,00		7,80
Areatza	0,00	7,92		7,92
Artea	19,49	0,00		19,49
Bedia	18,43	0,00		18,43
Dima	9,56	4,60	(1)	14,16
Iurreta	41,20	1,31		42,51
Lemoa	37,60	15,66		53,26
Zeanuri	1,58	0		1,58
Total	135,66	29,49		165,15

(1) Siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas por la Orden Foral 349/2.007

ANEXO X: MATRIZ DE USOS EN SUELO PROTEGIDO: CATEGORÍAS AGROGANADERA-CAMPIÑA Y FORESTAL

SUELOS PROTEGIDOS: CATEGORÍAS AGROGANADERA-CAMPIÑA Y FORESTAL		AGROGANADERA-CAMPIÑA		FORESTAL
		CAMPIÑA DE ALTO VALOR ESTRÁTÉGICO	PAISAJE RURAL DE TRANSICIÓN	
PROTECCIÓN AMBIENTAL				
CONSERVACIÓN				
- Conservación estricta		1	2	1
- Conservación activa		1	2	1
- Actividades científicas y de investigación		2	2	2
MEJORA AMBIENTAL				
- Regeneración del medio		1	2	1
- Regeneración del paisaje		1	2	2
OCIO Y ESPARCIMIENTO				
RECREO EXTENSIVO				
- Excursionismo y contemplación		2	2	2
- Pequeñas obras		2*	2*	2*
- Escalada y actividades aeronáuticas		2	2	2
RECREO INTENSIVO				
- Recreo concentrado		2*	2*	2*
- Baño y actividades náuticas				
- Adecuación de zonas de baños		2*	2*	2*
- Camping		3	2*(1)	3
- Actividades ligadas a la circulación de vehículos de motor				
- Circulación excluidas carreteras principales		2*	2*	2*
- Localización de circuitos especialmente adaptados		3	3	3
- Campos de golf		3	3	3
- Instalaciones deportivas aire libre		2*(1)	2*(1)	2*(1)
- Actividades científico culturales con construcción de instalaciones		2*(1)	2*(1)	2*(1)
ACTIVIDADES CINEGÉTICAS Y PISCÍCOLAS				
- Caza deportiva		2*	2*	2*
- Pesca deportiva (continental)		2*	2*	2*
- Pesca y recolección: pesca, marisqueo y recogida de algas		2*	2*	2*
EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS PRIMARIOS				
AGRICULTURA				
- Construcciones relacionadas con la explotación agrícola				
- Almacenes para conservación de útiles y productos		2	2	2
- Naves / almacenes para primera transformación de productos		2	2	3
- Vivienda ligada a la explotación agropecuaria		2	2	3
- Prácticas relacionadas con las explotaciones agrícolas				
- Extracción de agua para riego		2	2	2
- Quema de vegetación		2	2	3
- Desecación a través de relleno, extracción de agua, construcción de lezones, etc.		2	2	3
- Uso de productos fitosanitarios agrícolas		2	2	3
- Cambios de uso de suelo: forestal a agrícola		2	2	2
- Transformaciones de regadío		1	2	3
INVERNADEROS				
- Instalación del invernadero		2 ⁽¹⁾	2 ⁽¹⁾	3
- Almacenamiento y conservación de útiles y productos		2 ⁽¹⁾	2 ⁽¹⁾	3
GANADERÍA				
- Ganadería extensiva		2	2	2
- Construcciones ligadas a la actividad ganadera				

jueves 12 de enero de 2012

- Cercados, bordas, abrevaderos	2	2	2
- Primera transformación de productos	2	2	3
- Pascicultura y pastoreo	2	1	2
USO FORESTAL			
- Uso forestal de protección: actividades silvícolas orientadas al manejo y conservación de las masas. Incluye los aprovechamientos tradicionales sostenibles.	2	2	2
- Uso forestal productor: actividades silvícolas orientadas a la explotación de las masas.	2	2	1
- Construcciones ligadas al uso forestal			
- Instalaciones para el manejo de las masas.	2	2	2
- Almacenamiento y conservación de útiles y productos	2	2	2
- Primera transformación de productos.	2	2	2
- Corta, quema y arranque de especies forestales	2	2	2
- Aprovechamientos forestales intensivos	2	2	1
- Roturaciones de suelos agrícolas y forestales	2	2	1
- Repoblación forestal autóctonas	2	2	2
- Repoblación forestal alóctonas	2	2	3
INDUSTRIAS AGRARIAS			
- Aprovechamientos ganaderos intensivos			
- Construcción para primera transformación de productos	3	3	3
- Industrias agroalimentarias de primera transformación no ligadas a una explotación	3	3	3
ACTIVIDADES EXTRACTIVAS ⁽²⁾			

INFRAESTRUCTURAS			
VÍAS DE TRANSPORTE			
- Redes viarias	2*	2*	2*
- Estaciones de servicio	2*	2*	2*
- Nuevos caminos y pistas forestales	2*	2*	2*
LÍNEAS DE TENDIDO AÉREO			
LÍNEAS SUBTERRÁNEAS			
- Gas, petróleo, saneamiento, etcétera	2*	2*	2*
- Telecomunicaciones, agua, energía eléctrica	2*	2*	2*
INSTALACIONES TÉCNICAS DE SERVICIOS DE CARÁCTER NO LINEAL. TIPO A.			
- Grandes superficies de estacionamiento al aire libre (>50 vehículos)	3	3	3
- Grandes depósitos y plantas de tratamiento de aguas y embalses	3	2*	3
- Producción y transformación de energía y gas	3	3	3
- Plantas depuradoras de aguas residuales y grandes depósitos	2*	2*	3
INSTALACIONES TÉCNICAS DE SERVICIOS DE CARÁCTER NO LINEAL. TIPO B.			
- Torres, antenas, estaciones emisoras-receptoras de radio, etcétera	2	2	2*
- Faros, radiofaros	2	2	2*
- Aparcamientos de pequeña dimensión (< 50 vehículos)	3	3	3
- Accesos urbanos de entidad menor	2	2	2*
ESCOMBRERAS Y VERTEDEROS DE RESIDUOS SÓLIDOS			
- Plantas de tratamiento de residuos sólidos y vertederos controlados			
- Residuos sólidos urbanos y asimilables	3	3	3
- Plantas de transferencia	3	2*	3
- Residuos tóxicos y peligrosos	3	3	3
- Escombreras y otros vertederos autorizados	3	3	3
- Vertido de materiales de dragado	3	3	2*

USOS EDIFICATORIOS			
CRECIMIENTOS URBANÍSTICOS APOYADOS EN NÚCLEOS PREEXISTENTES	3	3	3
CRECIMIENTOS URBANÍSTICOS NO APOYADOS EN NÚCLEOS PREEXISTENTES	3	3	3
EDIFICIOS DE UTILIDAD PÚBLICA E INTERÉS SOCIAL			
- Centros de acogida e información, ecomuseos, acuariums y similares	2*	2*	2*
RESIDENCIAL AISLADO	3	3	3
INSTALACIONES PELIGROSAS	3	3	3

1: Propiciado: Usos que se corresponden directamente con el destino natural de los suelos sobre los que se desarrollan, contribuyendo a su correcto funcionamiento.

2: Admisible. Usos sobre los cuales el planeamiento general puede decidir su admisibilidad o incluso su prohibición.

3: Prohibido: Usos no admitidos de forma expresa desde el presente Plan Territorial.

*Usos que el planeamiento general considere admisibles que deban desarrollarse exclusivamente sobre suelo calificado como sistema general y/o sistema local.

⁽¹⁾Usos que el planeamiento general considere admisibles que tienen que respetar unas limitaciones para su implantación.

⁽²⁾Las Actividades Extractivas se regulan en el artículo 33 de la Normativa.

Algunos de los usos recogidos, se encuentran regulados por normativas sectoriales cuyo cumplimiento es preceptivo, tales como el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas; la Norma Foral 3/1994, de 2 de junio, de Montes y Administración de Espacios Naturales Protegidos de Bizkaia; la Norma Foral 3/2007, de 20 de marzo, de modificación de la Norma Foral 3/1994, de 2 de junio; así como por la Norma Foral 11/97, de 14 de octubre, de Régimen Específico de diversas especies forestales autóctonas.

La admisibilidad en la regulación de usos propuesta, por tanto, estará condicionada por la legislación sectorial correspondiente.

LIMITACIONES A LOS USOS:

A continuación se expresan las limitaciones a usos admisibles relacionados en la tabla precedente que serán recogidas en los planeamientos municipales:

Camping:

Se entiende como uso de Camping el establecido a tal efecto en el Decreto del Departamento de Comercio y Turismo 41/81 de 16 de marzo sobre Ordenación de Campings del País Vasco y Decreto 178/1989 de 27 de julio de modificación del anterior.

Sin perjuicio de lo establecido en dichos decretos, los campamentos de Turismo o Campings cumplirán las siguientes condiciones:

- Se implantarán sobre suelos no inundables y áreas no vulnerables a la contaminación acuíferos.
- Sólo podrá desarrollarse sobre suelos calificados como Sistema General de Equipamiento Público
- La superficie máxima de actuación es de tres hectáreas (30.000 m²)
- Todas las infraestructuras necesarias para el correcto desarrollo del uso camping que se implanten deberán desarrollarse como sistemas generales calificados por planeamiento vigente.

jueves 12 de enero de 2012

- El sistema de saneamiento estará conectado a la red general de depuración municipal
- El acceso se realizará a través de red viaria o de caminos públicos existentes
- Se situarán alejados del entorno de Bienes de Interés Cultural legalmente declarados o que se les haya incoado expediente de declaración en la fecha de solicitud de apertura del camping

Instalaciones deportivas al aire libre:

Instalaciones estables o provisionales ubicadas en suelos aptos para su utilización y explotación agrícola.

- Sólo podrá desarrollarse sobre suelos calificados como Sistema General de Equipamiento Público.
- Las construcciones admisibles serán sólo las vinculadas al desarrollo del deporte calificado, excluyéndose las necesarias para el estricto mantenimiento de las instalaciones.
- Se respetará el arbolado y las plantaciones de todo tipo además de los procesos naturales de regeneración ecológica.
- Se excluirá la práctica de juegos y deportes que causen daños, deterioro o modifiquen el entorno, así como los que dificulten el uso común de caminos públicos o senderos.
- Todas las infraestructuras necesarias para el correcto desarrollo del uso de Instalaciones deportivas al aire libre que se implanten deberán desarrollarse como sistemas generales calificados por planeamiento vigente.

Invernadero:

Instalación de invernadero:

- Se implantarán sobre suelos no inundables y áreas no vulnerables a la contaminación acuíferos.
- Todas las infraestructuras necesarias para el correcto desarrollo del uso invernadero que se implanten deberán desarrollarse como sistemas generales calificados por planeamiento vigente.
- La superficie máxima de la instalación será de 10.000 m², permitiéndose una construcción del 70% sobre la superficie total del suelo.
- Las instalaciones observarán un retranqueo mínimo de cuatro metros a los linderos,
- Plantación de barrera vegetal en todo su perímetro, salvo en los puntos necesarios para la localización de accesos.
- Las instalaciones deberán contar con elementos necesarios para recoger el agua de lluvia y la propia condensación. Dichas aguas serán almacenadas y utilizadas posteriormente para riego.
- Se establecerá un Plan de eliminación de los residuos agrícolas, que deberá llevarse a cabo evitando toda influencia perjudicial para el suelo, vegetación y fauna, la degradación del paisaje, la contaminación del aire y las aguas, y en general todo lo que pueda atentar contra el ser humano o el medio ambiente que le rodea.

Almacenamiento y conservación de útiles y productos:

- La superficie máxima de la instalación de almacenamiento y conservación de útiles será del 5% de la superficie de la parcela, y se situará en el interior de la instalación del invernadero, respetando las mismas limitaciones de distancia a linderos y disposición de barrera vegetal.

ANEXO XI: RELACIÓN DE VIALES DEL ÁREA FUNCIONAL (Estado transformado con las actuaciones propuestas).

a) Viales estructurantes:

- Conexión Boroa-Lemoa y variante hasta Apario (Autowía).
- N-240 entre Apario y la conexión por el norte con la variante de Igorre (Carretera convencional).
- Variante de Igorre (Autowía).
- N-240 entre la conexión por el sur con la variante de Igorre y la conexión por el norte de la variante de Zeanuri (Carretera convencional).
- Variante de Zeanuri (Autowía).
- N-240 entre la conexión por el sur de la variante de Zeanuri y el límite del Territorio Histórico (Carretera convencional).

b) Viales distribuidores urbanos:

- Vía urbana en la actual travesía de la N-240 en los núcleos de Bedia y Lemoa.
- Vía urbana perimetral por el norte en el núcleo de Bedia.
- Vía urbana en la actual travesía de la BI-635 en el núcleo de Lemoa.
- Vía urbana en la actual travesía de la N-240 en los núcleos de Igorre-Arantzazu.
- Travesía perimetral de la BI-2543 en el núcleo de Dima.
- Travesía perimetral de la BI-3524 por el norte en el núcleo de Artea.

c) Viales distribuidores no urbanos:

- N-240 en Bedia y Lemoa exceptuando los núcleos urbanos (Carretera convencional).
- BI-635 en Lemoa exceptuando los núcleos urbanos (Carretera convencional).
- BI-2543 entre Igorre y Otxandio (Carretera convencional).
- BI-3524 y BI-3513 en Artea (Carretera convencional).

d) Viales capilares urbanos:

- Vía urbana sobre la antigua N-240 (en el núcleo de Zeanuri).
- Vía urbana sobre la BI-3530 (en los núcleos de Artea y Areatza).
- Vía urbana sobre la BI-4545 (en el núcleo de Dima).

e) Viales capilares no urbanos:

- BI-3530 entre Artea y Zeanuri (Carretera convencional).
- BI-3542 entre Barazar y Otxandio (Carretera convencional).
- BI-4545 y resto de carreteras de menor entidad recogidas en la documentación gráfica.

ANEXO XII: ACCIONES ESTRUCTURANTES Y OPERACIONES ESTRATÉGICAS

ACCIONES ESTRUCTURANTES

EJE DE MOVILIDAD ALTERNATIVA (AE.1.)

Localización de la acción y descripción de la situación inicial.

En el marco general del acercamiento del fenómeno de la movilidad a términos de sostenibilidad, resulta necesario modificar el modelo de transporte en el Área Funcional, basado en el automóvil, evitando de esta forma los problemas medioambientales que la situación actual conlleva.

En la actualidad, existen casos en los que la accesibilidad a determinados ámbitos de actividad está concebida de forma exclusiva a través de la red de carreteras.

Por otra parte, la ubicación de los distintos asentamientos en los fondos de valle y la distancia entre los mismos, ofrecen un potencial considerable para la utilización de modos de desplazamiento no motorizados.

Objetivos y criterios estructurantes

Resulta de gran importancia, y constituye un objetivo de este plan en materia de transporte, el fomento de redes alternativas a la movilidad motorizada que propicien el acceso a los distintos ámbitos de residencia y actividad mediante desplazamientos a pie y en bicicleta en unas condiciones de comodidad y seguridad adecuadas.

El Eje de Movilidad Alternativa constituye el entramado de la movilidad no motorizada a lo largo del área funcional, sirviendo como elemento estructurador de los recorridos que los diversos municipios establezcan a nivel local. Por otro lado, y superando la escala del área funcional, hay que considerar la importancia a nivel del entramado del Territorio Histórico posee el recorrido por Bedia y Lemoa, el cual propicia la estructuración entre importantes focos de actividad, como Galdakao y Amorebieta, implicando a tres áreas funcionales distintas (Igorre, Bilbao Metropolitano y Durango).

La implantación del Eje de Movilidad Alternativa se realiza en alguna de las siguientes situaciones:

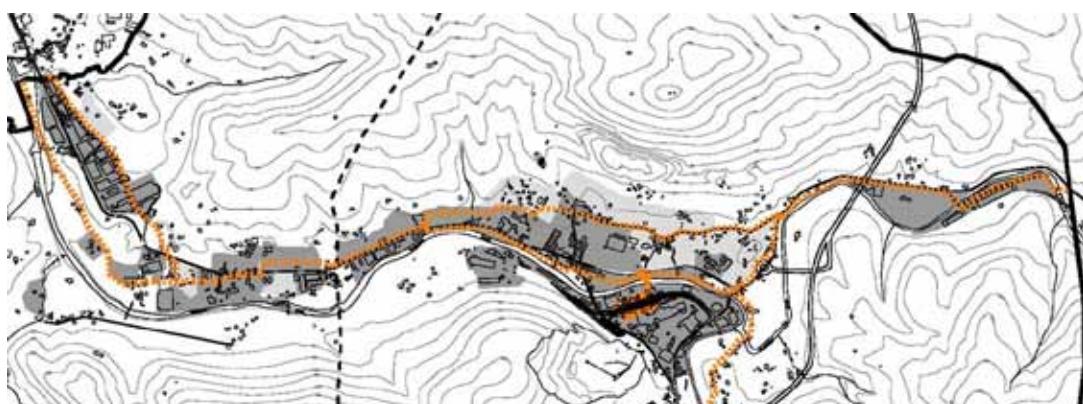
- Implantación sobre suelos urbanos aprovechando calles cuyas dimensiones permitan la incorporación de los carriles-bici o la existencia de tramos vedados al tráfico motorizado.
- Implantación sobre ámbitos límite a la ocupación incorporando los correspondientes carriles-bici en los proyectos afectados por la previsión de continuidad de los recorridos fijados.
- Implantación sobre el medio rural. Se prevé el aprovechamiento de caminos existentes sobre los cuales deberá realizarse una adaptación adecuada a las características del entorno.
- En cualquiera de las situaciones reseñadas puede ser precisa la aparición de tramos "exnovo", pudiendo estar vinculados a vías existentes paralelas a sus trazados o, por el contrario, discurrir de forma independiente.

En este PTP se plantean unos criterios con el fin de conformar una trama de carácter esquemático para los modos peatonal y ciclista que, más allá de una concepción puramente lúdica de la red, pretende dotarla de la capacidad de servir de intercomunicación entre distintos ámbitos de actividad y residencia, debiéndose fijar por parte del planeamiento de desarrollo para cada caso la forma de convivencia entre ambos modos de desplazamiento que parezca más oportuna.

El recorrido establecido, no obstante, es coincidente en algunos tramos con el Itinerario Fluvial Paisajístico, pues como consecuencia de las variables del territorio y la estrechez del valle esos tramos acaban teniendo al doble función de dar acceso de una manera sostenible a los diferentes ámbitos desarrollados como red de Movilidad Alternativa y permitir el acceso y disfrute del Ámbito Fluvial Paisajístico como elemento de la Malla Verde.

Los criterios de estructuración del recorrido del Eje de Movilidad Alternativa son los siguientes:

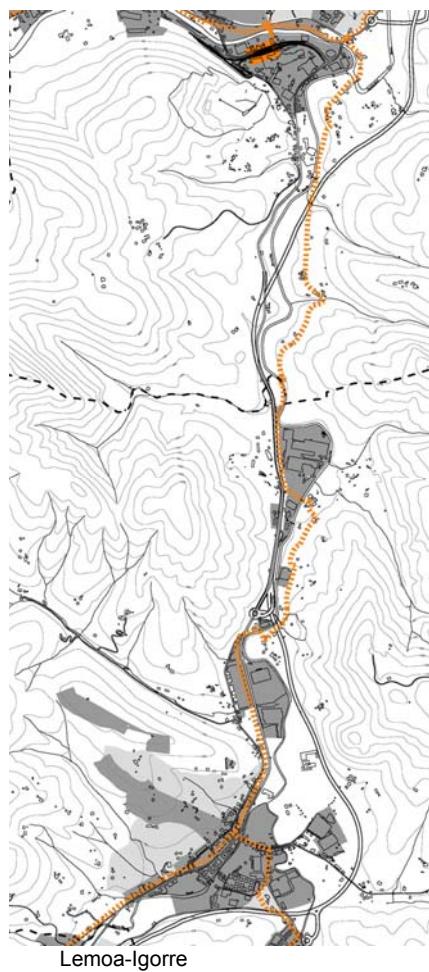
- En el valle del Ibaizabal, en la zona industrial de Bedia se plantean dos ramales longitudinales, uno siguiendo el curso del río y un segundo, al otro lado de la N-240, por los suelos industriales ya desarrollados que propician la continuidad de la trama, por Usánsolo, hacia el Bilbao Metropolitano. A lo largo del núcleo urbano de Bedia el eje, ya unificado, discurre de forma baricéntrica y continua en paralelo a la carretera general hasta bifurcarse de nuevo en Lemoa, en donde uno de los ramales estructura por el norte distintos suelos, tanto desarrollados como de futura ocupación, mientras el otro sigue el curso del Ibaizabal hasta la confluencia con el Arratia. Pasado el núcleo de Lemoa, hacia Amorebieta, la continuación se realiza con un único eje.



Bedia - Lemoa

- Siguiendo el curso del Arratia aguas arriba, el Eje de Movilidad Alternativa se sitúa sobre el trazado del camino existente por la orilla este, excepto en Tarabusi donde el eje se coloca de forma contigua a la N-240 posibilitando el acceso a los suelos industriales existentes. Superado el enlace a ejecutar en el extremo norte de la Variante de Igorre, la recuperación de su travesía viaria y la correspondiente recuperación urbana de ese espacio, permite introducir la red peatonal y ciclable por el centro del núcleo de Igorre y prolongarlo hasta Arantzazu.

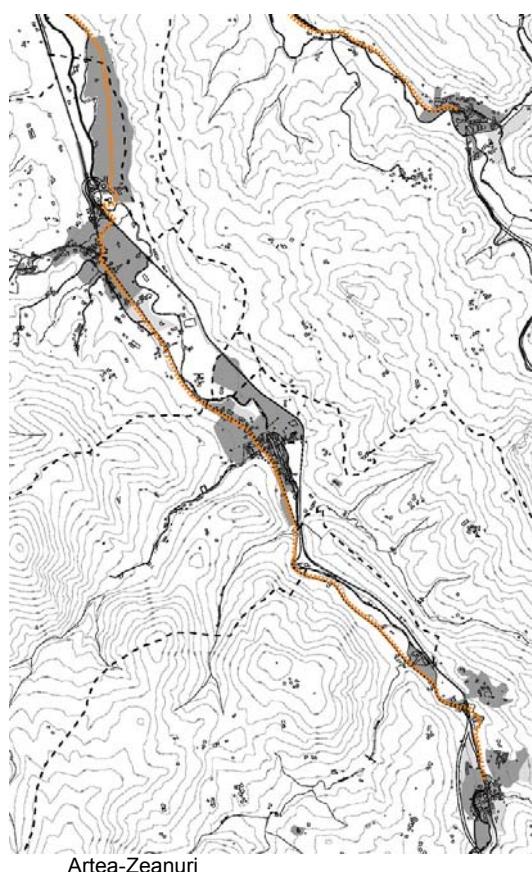
jueves 12 de enero de 2012



Lemoa-Igorre

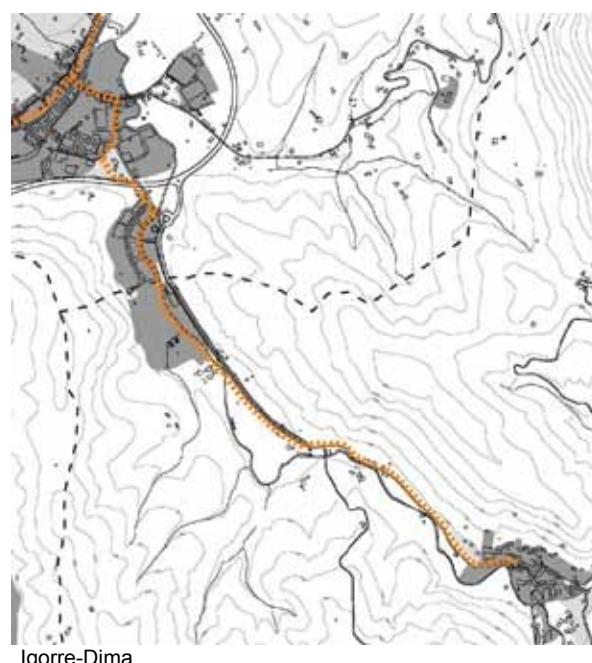
jueves 12 de enero de 2012

A partir de Arantzazu, apoyándose en caminos existentes y en la vialidad resultante de los nuevos suelos industriales de Artea, se alcanza el núcleo de Artea. A partir de este punto, aprovechando la adecuación urbanística a realizar, la red continua hasta Areatza y luego, de forma contigua a la carretera BI-3530, hasta Zeanuri.



Artea-Zeanuri

- Desde Iurre, aprovechando la vialidad generada por nuevos desarrollos, y de forma contigua a la BI-2543 en el municipio de Dima, se propone la conexión de este núcleo con el eje que recorre el valle.



Iurre-Dima

Determinaciones vinculantes

- Esquema del Eje de Movilidad Alternativa recogido en la información gráfica del PTP.
- Los criterios de estructuración del recorrido del Eje de Movilidad Alternativa explicitados en el punto 1.1.2.
- Planificación de desarrollo a través del planeamiento general o de la correspondiente figura de ordenación pormenorizada para las distintas clases de suelos en el ámbito municipal.
- En las zonas limítrofes entre distintos términos municipales, cara a asegurar en los trazados la continuidad establecida por el esquema definido en el PTP, la ordenación pormenorizada deberá realizarse por los municipios implicados a través de la tramitación conjunta o simultánea de sendos planes de ordenación pormenorizada compatibilizados entre sí.
- En los suelos cuya urbanización esté ejecutada el municipio deberá asegurar la redactar la continuidad del Eje de Movilidad Alternativa propugnada desde el PTP a través de la concreción de su trazado en dichos ámbitos mediante la redacción de la pertinente figura de planeamiento.
- En los puntos en los que el eje de movilidad alternativa discurra junto a cursos fluviales en zonas no urbanas se adoptarán medidas que contribuyan a favorecer la funcionalidad ecológica del río.

N-240 BOROA-LEMOA / N-240 VARIANTE LEMOA (AE.2.)

Localización de la acción y descripción de la situación inicial

La red viaria en el área funcional de Iurreta está constituida por un vial estructurador (la N-240) que desde su confluencia con el gran corredor longitudinal a nivel del Territorio Histórico (A-8/N-634) en Galdakao, fuera de la mencionada área funcional, por Bedia, Lemoa y a lo largo del valle del Arratia, alcanza territorio alavés. Esta vía es la principal unión exenta de peaje entre Bilbao y Vitoria-Gasteiz, recogiendo parte del tráfico existente entre las dos capitales, particularmente de vehículos pesados. La conexión Boroa-Lemoa y la Variante de Lemoa forman parte de las medidas que, cara a la mejora de la conexión entre Bilbao y Gasteiz, están previstas por el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco.

Objetivos y criterios estructurantes

La conexión Boroa-Lemoa, planteada como tramo de autovía, y su continuación natural, la Variante de Lemoa, propician la unión directa del valle de Arratia con el corredor viario A-8/N-634, el principal del Territorio Histórico de Bizkaia, sin necesidad de incidir en las vialidades internas de los núcleos de Bedia y Lemoa.

La operatividad de estas infraestructuras, al eliminar la mayor parte del tráfico pasante, va a permitir la urbanización de la travesía de la N-240 a su paso por Bedia y Lemoa con mejoras indudables de su calidad de vida, por lo que la demora en la ejecución de las mismas representaría un importante obstáculo en la implantación efectiva del modelo territorial propugnado desde este PTP.

El nuevo trazado se plantea elevado sobre la cota de las vías actuales, con las que conecta a través de enlaces a desnivel, siendo su sección de dos carriles por sentido de circulación. Se han analizado los puntos de atención y se señalan de modo genérico como cuestiones de interés a considerar en la ejecución de la nueva infraestructura:

- a) Peña Lemoa: Reserva Estratégica para la unión de los Parques Naturales con la Reserva de Urdaibai.
- b) Enlace de Lemorieta amable
- c) Mantenimiento del Carácter del Paisaje de Iturriiza
- d) Evitar Afecciones al Cauce Natural del Arratia.
- e) No comprometer la continuidad del Eje de Movilidad Alternativa.

Esta actuación posibilita de forma notoria el abordar las reconversiones a vialidad urbana de las travesías de Bedia y Lemoa.

jueves 12 de enero de 2012

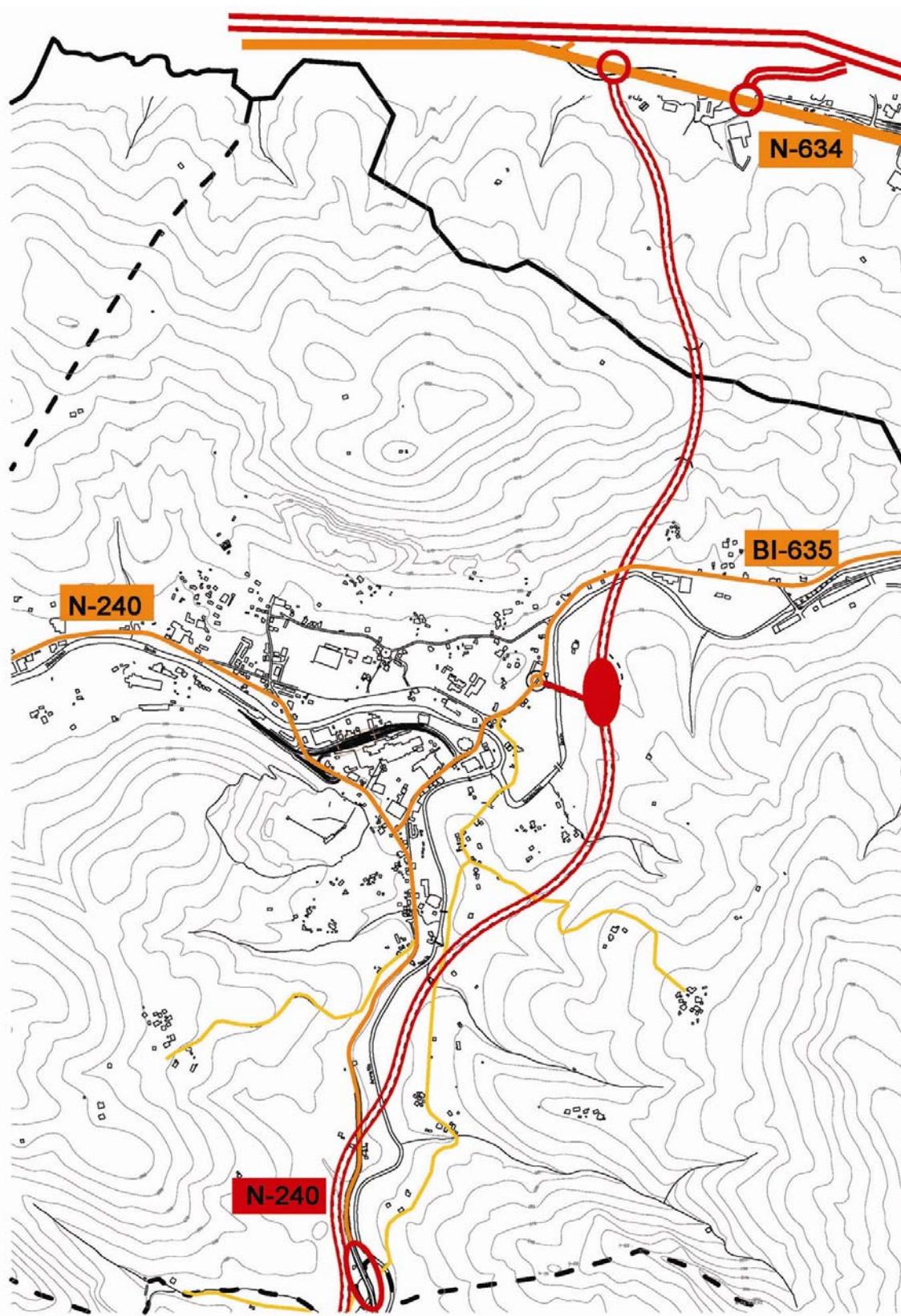


Imagen: Variante Boroa-Lemoa y carreteras principales.

Determinaciones vinculantes

- Ejecución de ambas infraestructuras, conexión Boroa-Lemoa y Variante de Lemoa, en los primeros ocho años de vigencia del PTP.
- Esquema de ambas infraestructuras, conexión Boroa-Lemoa y Variante de Lemoa, recogido en la información gráfica del PTP, la cual deberá integrarse en la ordenación estructural de los distintos planeamientos municipales.
- La concreción del esquema, es decir, el trazado, y la ordenación pormenorizada de las infraestructuras será objeto de su desarrollo a la escala adecuada que permita conocer la planta, alzado y secciones de dichos viales, pudiéndose incorporar en el planeamiento general municipal o remitirse a un plan especial.
- No comprometer la reserva estratégica para la unión de los Parques Naturales con la Reserva de Urdaibai en Peña Lemoa.
- Enlace de Lemorieta amable.
- Mantenimiento del Carácter del Paisaje de Iturriza.
- Evitar Afecciones al Cauce Natural del Arratia.
- No comprometer la continuidad del Eje de Movilidad Alternativa.

VARIANTE DE IGORRE (AE.3.)

Localización de la acción y descripción de la situación inicial

La red viaria en el área funcional de Igorre está constituida por un vial estructurador (la N-240) que desde su confluencia con el gran corredor longitudinal a nivel del Territorio Histórico (A-8/N-634) en Galdakao, fuera de la mencionada área funcional, por Bedia, Lemoa y a lo largo del valle del Arratia, alcanza territorio alavés. Esta vía es la principal unión exenta de peaje entre Bilbao y Vitoria-Gasteiz, recogiendo parte del tráfico existente entre las dos capitales, particularmente de vehículos pesados.

La Variante de Igorre forma parte de las medidas que, cara a la mejora de la conexión entre Bilbao y Gasteiz, están previstas por el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco.

Objetivos y criterios estructurantes

La variante de Igorre propicia el discurrir del tráfico de la N-240 por el valle de Arratia sin la interferencia que supone su paso por el interior del núcleo urbano y, junto a las actuaciones contempladas en la A.E.2, la conexión directa de Arratia con el corredor viario A-8/N-634, el principal del Territorio Histórico de Bizkaia.

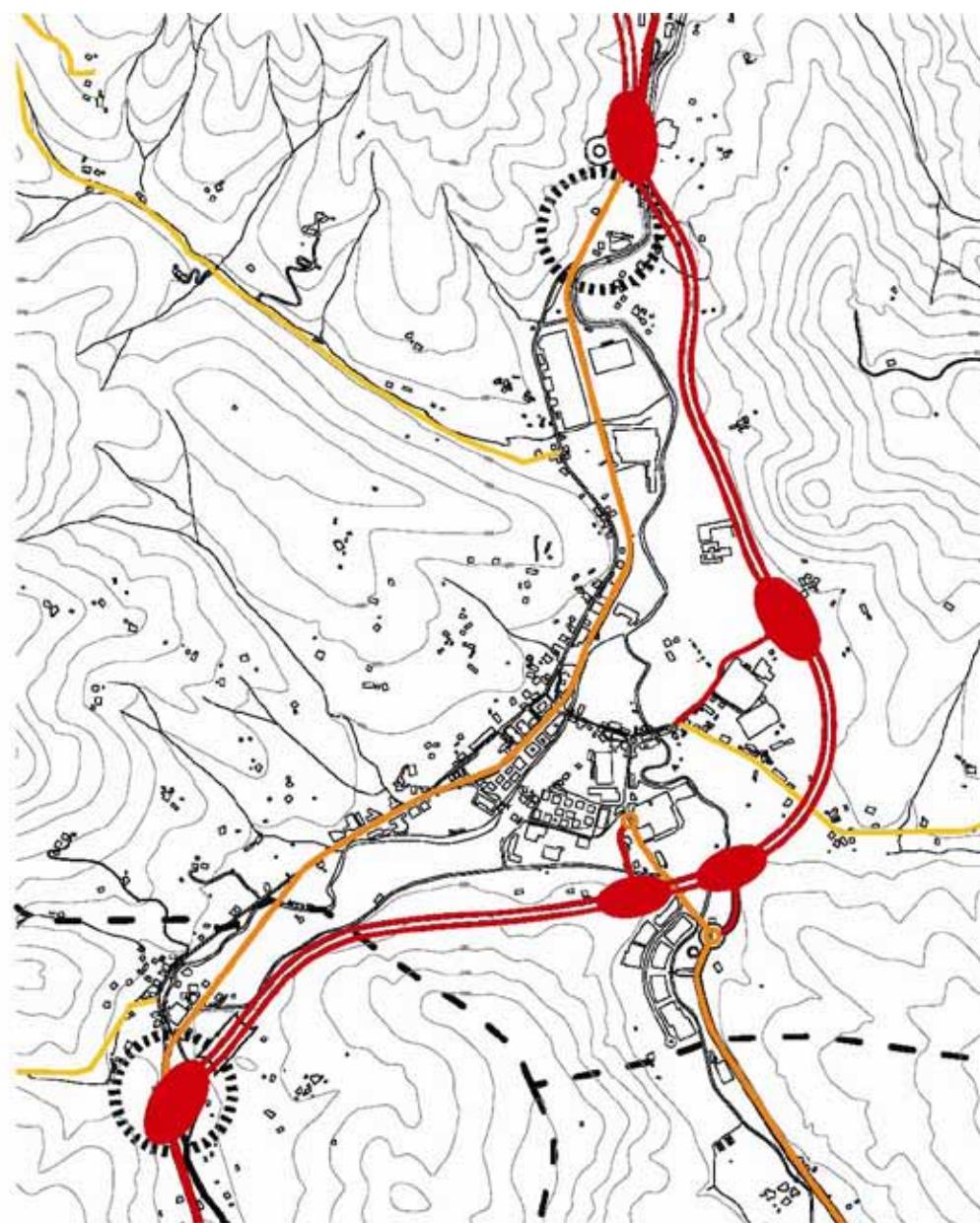
La operatividad de esta infraestructura, al eliminar el tráfico pasante, va a permitir la peatonalización y urbanización de la travesía de la N-240 a su paso por Igorre, por lo que la demora en la ejecución de las mismas representaría un importante obstáculo en la implantación efectiva del modelo territorial propugnado desde este PTP.

La variante de Igorre se plantea elevada sobre la cota de las vías actuales, con las que conecta a través de enlaces a desnivel, siendo su sección de un carril por sentido de circulación. Su ejecución va a permitir mejorar notablemente la travesía de Igorre, constituyendo una condición previa necesaria para abordar su reconversión a vialidad urbana. Sin embargo, existen afecciones, sobre todo en su recorrido Sur, debiéndose considerar como cuestiones de interés a considerar en la ejecución de la nueva infraestructura:

- a) Respeto al Barrio de Garakoi, y Economía de Medios
- b) Respeto a la Topografía Manteniendo las mismas cotas del fondo de valle
- c) Mantenimiento de la puerta y silueta histórica de Igorre
- d) Minimización de los costes paisajísticos
- e) Ejecución amable de los enlaces viarios, debida tanto a implicaciones paisajísticas como a la cercanía física a ámbitos urbanos consolidados.
- f) No comprometer la continuidad del Eje de Movilidad Alternativa.

Determinaciones vinculantes

- Ejecución de la Variante de Igorre en los primeros ocho años de vigencia del PTP.
- Esquema de la Variante de Igorre recogido en la información gráfica del PTP, la cual deberá integrarse en la ordenación estructural de los distintos planeamientos municipales.
- La concreción del esquema, es decir, el trazado, y la ordenación pormenorizada de las infraestructuras será objeto de su desarrollo a la escala adecuada que permita conocer la planta, alzado y secciones de dichos viales, pudiéndose incorporar en el planeamiento general municipal o remitirse a un plan especial.
- Respeto al Barrio de Garakoi.
- Respeto a la Topografía Manteniendo las mismas cotas del fondo de valle.
- Mantenimiento de la puerta y silueta histórica de Igorre.
- Minimización de los costes paisajísticos
- Ejecución amable de los enlaces viarios.
- No comprometer la continuidad del Eje de Movilidad Alternativa.



jueves 12 de enero de 2012

OPERACIONES ESTRATÉGICAS

REMODELACIÓN URBANA DE TRAVESÍAS (OE.1.)

Localización de la acción y descripción de la situación inicial

Esta operación estratégica del Plan Territorial Parcial consiste en, una vez liberadas de sus tráficos de paso, permitir el cambio de uso de las travesías urbanas aprovechando la existencia de un recorrido alternativo exterior a los núcleos urbanos, en los casos de Artea, Areatza y Zeanuri, o la próxima realización de un vial perimetral, en los de Bedia y Dima, o una variante, en los de Lemoa, Igorre y Arantzazu.

Objetivos y criterios estructurantes

Constituye objetivo de este PTP la subsiguiente reconversión a vialidad urbana de los espacios liberados. Esto tiene como fin último, allí en donde en función de esta paulatina transformación la nueva realidad urbana lo vaya demandando, la limitación o exclusión del tráfico motorizado en las zonas de máxima centralidad

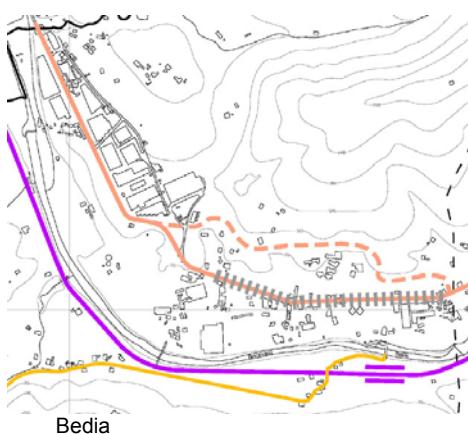
Se urbanizarán las travesías urbanas liberadas para posibilitar el uso recreativo de dicha travesía en el núcleo del municipio, utilizando las medidas adecuadas para permitir el paso de vehículos sin perjuicio para el peatón.

Las remodelaciones a llevar a cabo en el Área Funcional son las siguientes:

OE.1A. Núcleo urbano de Bedia

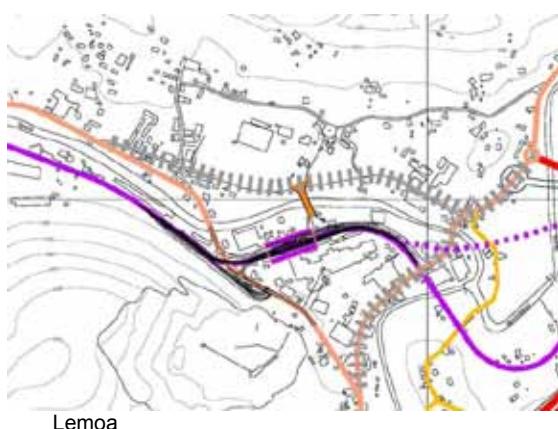
Partiendo de la ejecución de la Conexión Boroa-Lemoa y la Variante de Lemoa (AE.2), se pretende realizar una drástica transformación de los aspectos que actualmente condicionan la vida del municipio de Bedia; la liberación de la servidumbre del tráfico de la carretera general sirve de base, mediante su integración con los espacios de relación ya existentes, para la creación de un auténtico centro urbano. La consecución de este centro de la vida del pueblo debe de ir acompañada de su servicio por el transporte urbano. El replanteamiento de las conexiones entre los ámbitos de residencia y trabajo, facilitando los desplazamientos a pie y en bicicleta, deben suponer una mengua en el uso del vehículo privado y, en consecuencia, una mejora en las condiciones de uso del espacio público.

Dada la estructura fraccionada del núcleo urbano y el carácter de máxima centralidad de los espacios a tratar, la transformación a realizar, al tender a priorizar a los modos ciclable y peatonal, bien pudiera precisar de reducir el nivel de tráfico motorizado a un punto en el que resultase necesario desviar la circulación por una nueva vía perimetral por el borde norte del núcleo central de Bedia.



OE.1B. Núcleo urbano de Lemoa

La operación, partiendo de la ejecución de la Conexión Boroa-Lemoa y la Variante de Lemoa (AE.2), con la consiguiente liberación de la servidumbre del tráfico de los actuales ejes viarios que representan la N-240, BI-635 y la BI-3526, pretende la integración de los distintos ámbitos de desarrollo actual y futuro de esta localidad. Se facilitan los desplazamientos a pie y en bicicleta conectando de esta forma los ámbitos de residencia y trabajo, además de mejorar la accesibilidad desde el centro de Lemoa a la estación de ferrocarril, en donde se plantea un punto de intermodalidad del transporte público cuya funcionalidad supera el ámbito municipal.

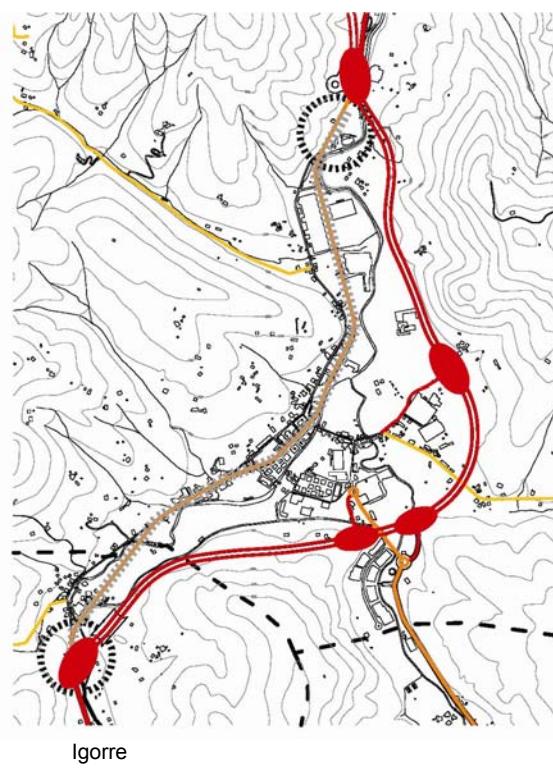


Dado su carácter de máxima centralidad, la recuperación de estos ejes para la vida urbana se ve implementada por la recuperación de los márgenes del río como zonas verdes, debiéndose considerar la idoneidad estos nuevos espacios urbanos para el enriquecimiento del tejido comercial y la preferente localización en el mismo de los equipamientos.

El Eje de Movilidad Alternativa se propone en continuidad con los tramos de Bedia, estructurando el conjunto de núcleos de distinto tipo ya existentes y de posible nueva implantación.

OE.1C. Núcleo urbano de Iurre

La ejecución de la Variante de Iurre (AE.3), con la consiguiente liberación de la servidumbre del tráfico de la actual N-240 genera la aparición de un eje de movilidad interna, entre Tarabusi y Arantzazu, que sirve de base para el reforzamiento del centro urbano de Iurre. Teniendo en cuenta que dicho eje, dadas sus dimensiones, es susceptible de su transformación en un gran boulevard arbolado, con la inclusión de espacios libres. Por otra parte, la entidad de Iurre como cabecera del área funcional, con la consiguiente ubicación de buena parte de los equipamientos en ella previstos, hace que el espacio urbano resultante devenga en un centro de actividades que supera el ámbito municipal. Tal concepción se ve reforzada por la posibilidad física de prolongación del eje hasta Arantzazu. Estas características de máxima centralidad a nivel del área funcional hacen que deba relacionarse de forma directa con dicho espacio el recorrido del transporte público.



Igorre

El Eje de Movilidad Alternativa, en este núcleo, se propone formando parte del gran eje central urbano, mientras que el Itinerario fluvial Paisajístico, discurriendo periféricamente al casco urbano y a lo largo del curso del Arratia, sirve como elemento de acceso al medio circundante, propiciándose, además, la conexión con el ramal que conduce a Dima.

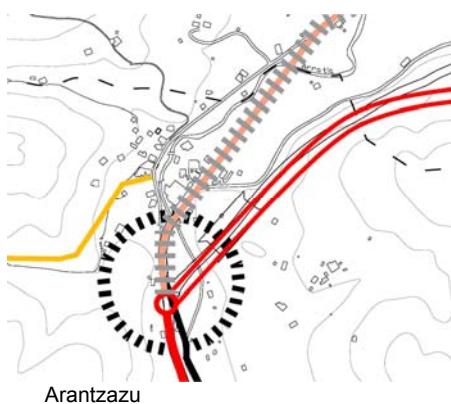
Además del espacio central, se identifican también como espacios de remodelación:

- La ribera del río, mediante su recuperación para el uso de la ciudad y la creación de un paseo peatonal arbolado. Se busca la recuperación del contacto iglesia-río, la recuperación del Arratia, muros, plataneros, en el centro del casco urbano, y minimizar el impacto que pueden causar, en su caso, las necesarias obras de encauzamiento del río.
- La gran llanura en el encuentro del Arratia y el Indusi, mediante la recuperación de los márgenes de los ríos y la creación de piscinas de verano.

OE.1D. Núcleo urbano de Arantzazu

La ejecución de la Variante de Igurre (AE.3), con la consiguiente liberación de la servidumbre del tráfico de la actual N-240, genera la aparición de un eje de movilidad interna que, más allá de su repercusión en el centro urbano de Igurre, posibilita en Arantzazu una conexión directa con la cabecera del área funcional. Teniendo en cuenta, además, que dicho eje se concibe como soporte del transporte público y de la movilidad ciclable y peatonal, se posibilita una importante incorporación desde el punto de vista funcional que, en lo que a la percepción como entidades urbanas se refiere, deberá modularse con el fin de mantener la identidad diferenciada de ambos núcleos. En este sentido en Arantzazu deberán tomarse medidas que refuerzen la idea de estructura urbana con personalidad propia, particularmente mediante la valoración desde el diseño de un espacio público representativo con la ubicación de los equipamientos propios del núcleo.

jueves 12 de enero de 2012

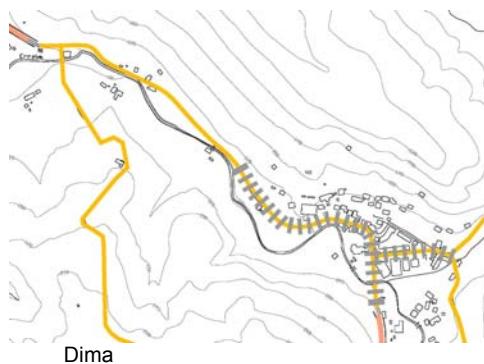


OE.1E. Núcleo urbano de Dima

Aunque no se estima oportuno, por el impacto que ello supone, la ejecución de la variante proyectada, la actual travesía es susceptible de acoger pequeñas remodelaciones que garanticen los tránsitos urbanos a ambos lados de la vía.

Se estima necesario, en consecuencia, la creación de una vía perimetral de borde complementaria que discorra por los suelos urbanos localizados al sur de la carretera BI-2543, evitando el tráfico de paso y la aparición de la referida variante.

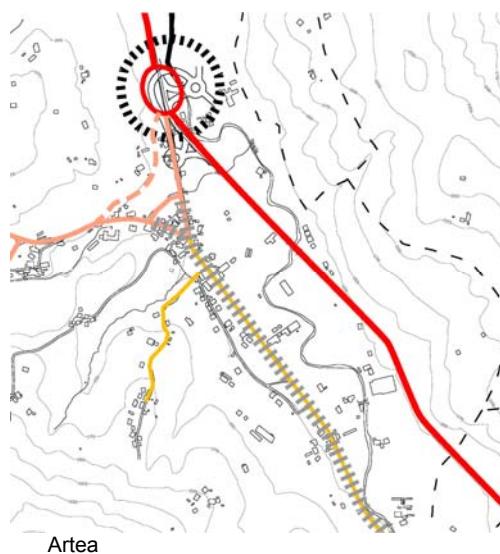
El Eje de Movilidad Alternativa, proveniente de Igorre, finaliza en Dima integrándose en su trama urbana



OE.1F. Núcleo urbano de Artea

Estando situado el núcleo fuera del trazado de la N-240, el centro urbano se sitúa sobre un cruce de carreteras de carga de tráfico muy limitada. Se sugiere la creación de una vía perimetral de borde complementaria que discorra por los suelos urbanos localizados al norte del núcleo, con el fin de establecer una conexión directa de las carreteras de Ugao y Orozko con el resto de la red viaria sin afectar al centro de Artea.

Los dos ramales del Eje de Movilidad Alternativa, provenientes de Arantzazu y del nuevo polígono industrial, se unifican en el núcleo de Artea, compartiendo trazado con la carretera BI-3530 que conduce a Areatza. Sobre ésta, soporte además del transporte público entre ambos núcleos, se propone un nuevo ámbito límite de ocupación de media densidad ámbito con el fin de cohesionar el vacío existente entre ciertos núcleos rurales y el suelo residencial del núcleo central y corregir su carácter semidisperso.



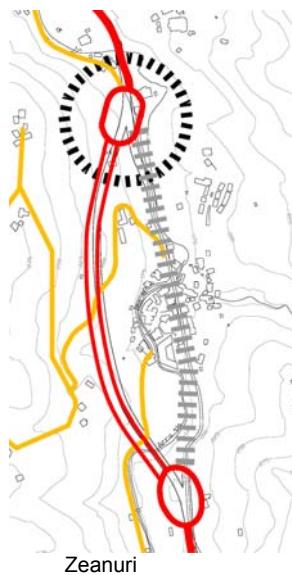
OE.1G. Núcleo urbano de Areatza

Igualmente fuera del trazado de la carretera nacional, en el núcleo de Areatza la carretera BI-3530, soporte del transporte público y los modos ciclable y peatonal, pasa de forma tangencial a su Casco Histórico prolongándose hasta su encuentro con la N-240. Como parte de la intervención que de forma conjunta debe acometerse en el Casco Histórico de Areatza, se hace necesario plantear un proyecto global de remodelación urbana que atienda a la singularidad de sus espacios y que se complementará con el impulso a la rehabilitación de las edificaciones.



OE.1H. Núcleo urbano de Zeanuri

Ejecutada la variante de esta localidad, se debe acondicionar la travesía urbana, ya liberada del tráfico de la N-240, rebajando sus rasantes y recuperando el viejo puente hoy oculto por las múltiples ampliaciones del cruce. Esta actuación debe ser compatible con el tránsito del transporte colectivo por el centro del núcleo urbano y con el uso ciclable, en la medida de que el Eje de Movilidad Alternativa finaliza en Zeanuri procedente de Areatza.



Determinaciones vinculantes

OE.1A. Núcleo urbano de Bedia

- Remodelación del espacio urbano con creación de un eje central mediante la reconversión viaria de la N-240.
- Creación de, al menos, una vía perimetral que desvíe el tráfico de paso.
- Compatibilización de la recuperación del centro urbano con el tránsito del transporte colectivo y el uso ciclable.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.
 - AE.2 N-240 Boroa-Lemoa / N-240 Variante Lemoa.

OE.1B. Núcleo urbano de Lemoa

- Remodelación del espacio urbano con creación de un eje central mediante la reconversión viaria de la N-240, la BI-635 y la BI-3526.
- Compatibilización de la recuperación del centro urbano con el tránsito del transporte colectivo y el uso ciclable.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.
 - AE.2 N-240 Boroa-Lemoa / N-240 Variante Lemoa.

OE.1C. Núcleo urbano de Igorre

- Remodelación del espacio urbano con creación de un eje central boulevard mediante la reconversión viaria de la N-240.
- Compatibilización de la recuperación del centro urbano con el tránsito del transporte colectivo y el uso ciclable.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.
 - AE.3 Variante de Igorre.

OE.1D. Núcleo urbano de Arantzazu

- Remodelación del espacio urbano con creación de un eje central mediante la reconversión viaria de la N-240.
- Compatibilización de la recuperación del centro urbano con el tránsito del transporte colectivo y el uso ciclable.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.
 - AE.3 Variante de Igorre.

OE.1E. Núcleo urbano de Dima

- Compatibilización de la recuperación del centro urbano con el tránsito del transporte colectivo y el uso ciclable.
- Creación de una vía perimetral de borde que discorra por los suelos urbanos al sur de la BI-2543.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.

OE.1F. Núcleo urbano de Artea

- Compatibilización de la recuperación del centro urbano con el tránsito del transporte colectivo y el uso ciclable.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.

OE.1G. Núcleo urbano de Areatza

- Compatibilización de la recuperación del centro urbano con el tránsito del transporte colectivo y el uso ciclable.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.

OE.1H. Núcleo urbano de Zeanuri

- Compatibilización de la recuperación del centro urbano con el tránsito del transporte colectivo y el uso ciclable.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.

ACCESIBILIDAD A ÁMBITOS ISLA (OE.2.)**Localización de la acción y descripción de la situación inicial**

En la actualidad existen determinados ámbitos que están servidos únicamente a través de carreteras concebidas para su uso exclusivo o preferente por el automóvil, representando su acceso por medios de transporte no motorizados una tarea poco menos que imposible y, en cualquier caso, con un alto nivel de riesgo. Esta operación estratégica del Plan Territorial Parcial consiste en propiciar o facilitar a dichos modos de desplazamiento la accesibilidad a dichos ámbitos, situados respecto a los núcleos residenciales a distancias fácilmente salvables de forma ciclable y peatonal.

Estos ámbitos se sitúan en Bedia (S. Lorenzo-Murtatza), Lemoa (La Flecha y Mendieta-Pozueta) e Igorre (Tarabusí).

Objetivos y criterios estructurantes

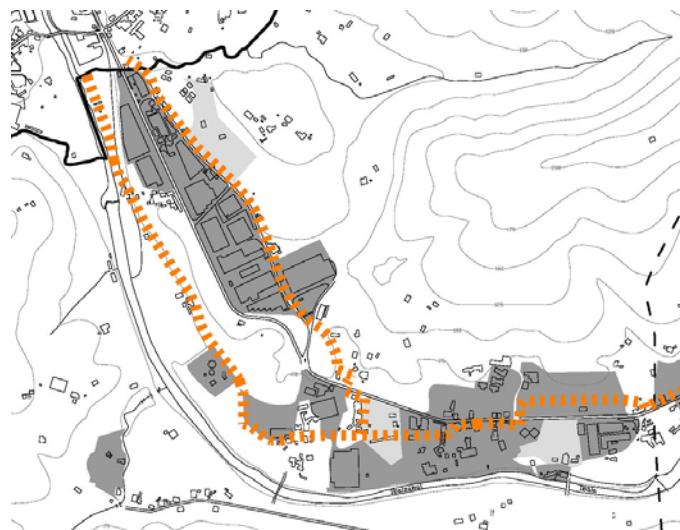
Constituye objetivo de este PTP la implantación de los elementos de acceso adecuados a los ámbitos señalados en el apartado 2.2.1. Estos elementos deberán posibilitar, entre dichos ámbitos y los núcleos residenciales más próximos, la circulación ciclable y peatonal por bandas destinadas específicamente a tal fin. Estas infraestructuras, bien situándose de forma contigua a la plataforma viaria existente, bien utilizando para ello un trazado específico, deben conseguir una accesibilidad directa, evitando recorridos superfluos, que sitúen a la utilización de estos modos como una alternativa válida a la del vehículo a motor en la realización de los desplazamientos cotidianos.

Las actuaciones a llevar a cabo en el Área Funcional son las siguientes:

OE.2A. S. Lorenzo-Murtatza (Bedia)

La accesibilidad a este conjunto, que en sí mismo constituye un Espacio de Regeneración, queda propiciada por el Eje de Movilidad Alternativa que, partiendo del núcleo de Bedia, en continuidad al eje urbano resultante de la remodelación señalada en la OE.1A, se divide en dos ramales situados a ambos lados de la N-240, sensiblemente paralelos a la misma. Por el este, el recorrido alcanza el cementerio prosiguiendo por el borde de los suelos industriales existentes actualmente y alcanzando los nuevos desarrollos previstos junto al límite de Galdakao. Por el oeste, atravesando la zona industrial más próxima al casco urbano, discurre paralelo al río por suelos preservados de nuevos desarrollos hasta el polígono de Murtatza posibilitando la continuación de la red por Usánsolo, ya en el municipio de Galdakao, lo que supondría la estructuración, a este nivel, entre dos municipios y dos áreas funcionales distintas.

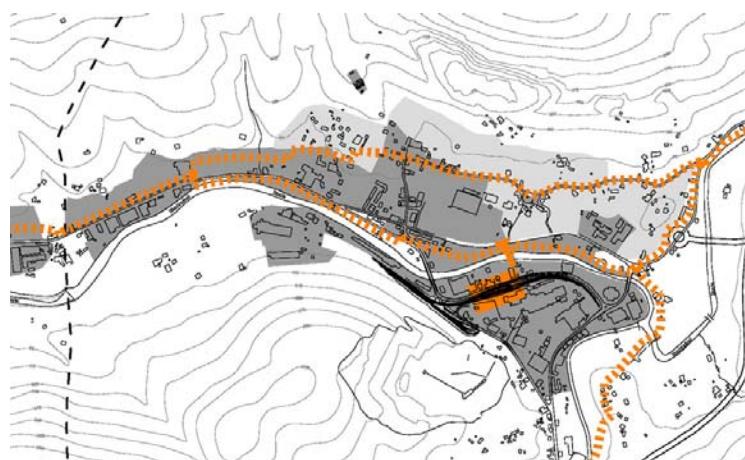
Por otra parte, la travesía de la zona industrial del municipio de Bedia se verá afectada por la desviación de tráfico a la conexión Boroa-Lemoa. Se remodelará incorporándose aceras y árboles, así como elementos de la circulación (rotundas, pasos peatonales,...) acordes con la disminución considerable de tráfico que se prevé, los cuales permitirán los movimientos transversales entre los dos recorridos principales.



OE.2B. Mendieta-Pozueta (Lemoa)

La accesibilidad a estos polígonos, de entre los cuales Mendieta Sur constituye en sí mismo un Espacio de Regeneración, queda propiciada por el Eje de Movilidad Alternativa.

Tanto el conjunto de núcleos de distinto tipo ya existentes como los de posible nueva implantación quedan de esta forma concatenados. En correspondencia a la disminución considerable de tráfico que se prevé con la ejecución de la conexión Boroa-Lemoa se plantea, además de la incorporación de aceras y árboles, la de elementos de la circulación (rotundas, pasos peatonales,...) que permitirán tanto los movimientos transversales entre los dos recorridos principales como el acercamiento al cauce fluvial como elemento de ocio.



OE.2C. La Flecha (Lemoa)

La accesibilidad a este ámbito queda propiciada por el Eje de Movilidad Alternativa partiendo del núcleo de Lemoa en continuidad al eje urbano resultante de la remodelación señalada en la OE.1B y, superado el mismo, posibilitar la continuación de la red por Amorebieta, lo que supondría la estructuración, a este nivel, entre dos municipios y dos áreas funcionales distintas y la apertura de Arratia hacia el Duranguesado y Urdaibai.

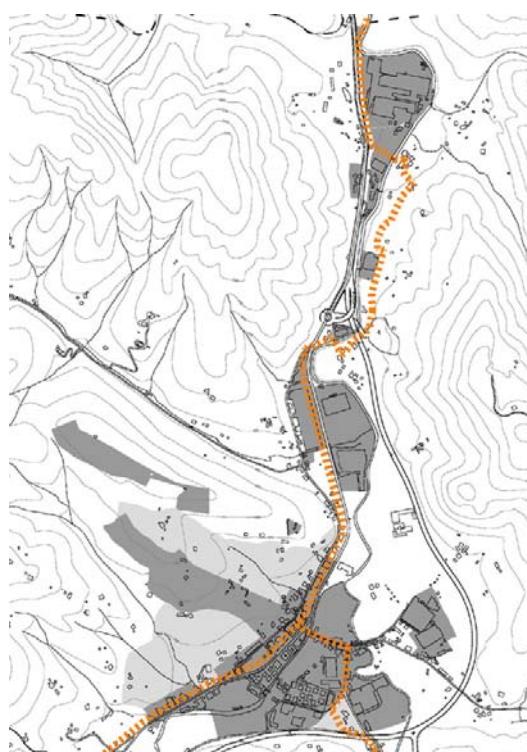
Por otra parte, la travesía del polígono industrial de La Flecha se verá afectada por la desviación de tráfico a la conexión Boroa-Lemoa, la cual posee un enlace entre éste y el casco de Lemoa, debiéndose cuidar la relación entre el Eje de Movilidad Alternativa y dicha travesía, procurando la adecuada independencia de los usuarios de aquél respecto del tráfico generado en ésta.



OE.2D. Tarabusi (Igorre)

La accesibilidad a este ámbito queda propiciada por el Eje de Movilidad Alternativa. Tanto desde el núcleo de Igorre como desde el de Lemoa, el eje discurre por la margen derecha del Arratia, cruzando el río poco antes de alcanzar esta zona industrial y discurriendo contiguo a la N-240 bordeando, en consecuencia, y atravesando además el núcleo rural de Urkizu.

Debe cuidarse la relación entre el Eje de Movilidad Alternativa y la N-240, procurando la adecuada independencia de los usuarios de aquél respecto del tráfico generado en ésta.



Determinaciones vinculantes

OE.2A. S. Lorenzo-Murtatza (Bedia)

- Consideración de la continuidad del Eje de Movilidad Alternativa por Usánsolo hacia el Bilbao Metropolitano.
- Incorporación en la travesía viaria de elementos que la permeabilicen y propicien tramos de unión transversal entre los dos ramales del Eje de Movilidad Alternativa.
- Coordinación de las acciones señaladas con las que se derivan de lo señalado en este PTP para los Espacios de Regeneración.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.

OE.2B. Mendieta-Pozueta (Lemoa)

- Incorporación en la travesía viaria de elementos que la permeabilicen y propicien tramos de unión transversal entre los dos ramales del Eje de Movilidad Alternativa y entre éstos y la ribera del Ibaizabal.
- Coordinación de las acciones señaladas con las que se derivan de lo señalado en este PTP para los Espacios de Regeneración.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.

OE.2C. La Flecha (Lemoa)

- Consideración de la continuidad del Eje de Movilidad Alternativa por Amorebieta hacia Durango y Urdaibai.
- Cuidado en la relación entre el Eje de Movilidad Alternativa y la travesía viaria, procurando la adecuada independencia de los usuarios de aquél respecto del tráfico generado en ésta.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.

OE.2D. Tarabusi (Igorre)

- Cuidado en la relación entre el Eje de Movilidad Alternativa y la N-240, procurando la adecuada independencia de los usuarios de aquél respecto del tráfico generado en ésta.
- Las determinaciones vinculantes provenientes de las siguientes acciones estructurantes:
 - AE.1 Eje de Movilidad Alternativa.

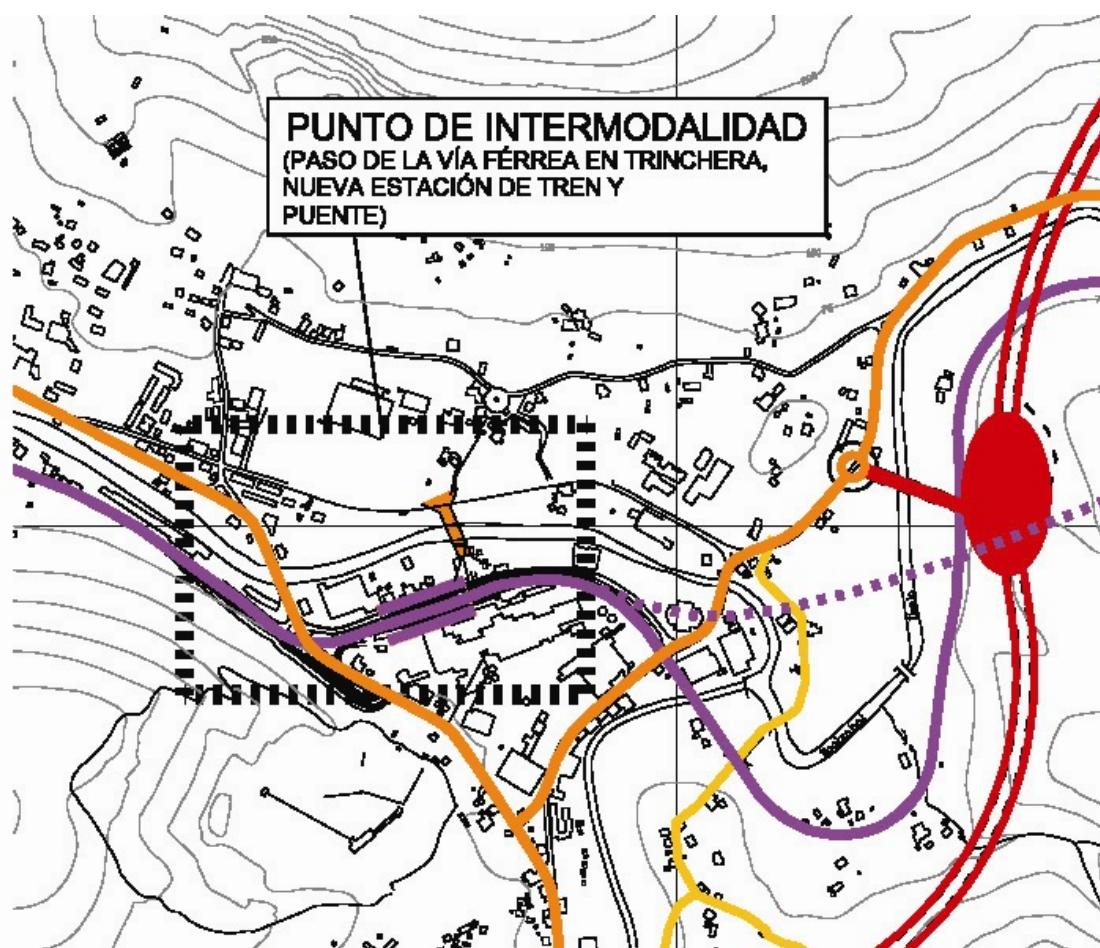
PUNTO DE INTERMODALIDAD (OE.3.)

Localización de la acción y descripción de la situación inicial

La presente operación estratégica se enmarca dentro del municipio de Lemoa, en concreto en el ámbito de la estación de ferrocarril del municipio.

Se considera de gran importancia la implementación del transporte colectivo, no solamente con la mejora de las prestaciones, tanto a nivel material como de servicio, de los distintos transportes existentes, sino buscando sinergias entre los mismos.

Es una oportunidad del área la creación de un sistema adecuado de intermodalidad que tienda a limitar los recorridos por la red viaria al interior del área funcional y favorezca la utilización de la red ferroviaria en los desplazamientos que superan este ámbito.



Objetivos y criterios estructurantes

Se propone la creación de un nodo de intercambio modal en Lemoa que relacione los sistemas de transporte internos del Área Funcional (modos peatonal y ciclable, autobuses, automóviles privados) con los sistemas de transporte públicos en relación con el exterior (ferrocarril, autobuses), a partir de la eficaz interconexión entre la estación de ferrocarril, el casco urbano y las vías rodadas.

La competitividad del ferrocarril como oferta de transporte interurbano posibilitaría, además, establecer una relación de complementariedad con el autobús el cual podría ser preferentemente enfocado a los desplazamientos de carácter más local. En el caso del área funcional de Igorre, con un tipo de servicio adecuado a la potencial demanda, propiciaría la captura de un tipo de movilidad que actualmente se realiza por entero en vehículo privado.

Para ello se propone:

- Creación de un puente urbano en Lemoa, sobre el Ibaizabal, que conectase eficazmente el núcleo urbano de Lemoa con la estación ferroviaria.
- Construcción de un aparcamiento disuasorio vinculado al ferrocarril de suficiente capacidad que quedase cercano a la estación. Se puede utilizar la gran diferencia de cota de la carretera con los terrenos de la vega del río para crear un parking de varias plantas en semisótano, sin que éstos quedasen en cota inundable.
- La adecuada conexión de todo el conjunto con las líneas de autobuses que circulan por el valle.

Asimismo, en los puntos de parada del transporte público, deberán ser revisadas sus condiciones de accesibilidad peatonal y en su caso dotados, en función de sus características, de los elementos necesarios para facilitar la intermodalidad con la bicicleta.

Esto supone la necesidad de remodelación o implantación de determinados elementos para adecuarlos a la función de intermodalidad (aparcamiento de automóviles, adecuación del acceso peatonal y ciclable, espacios para estacionamiento de autobuses), así como la creación de un sistema de transporte público en el interior del Área Funcional acorde con el criterio de intermodalidad y el principio de desarrollo sostenible. Por otra parte, la existencia de suelos industriales, en los que a la movilidad derivada por los propios puestos de trabajo debería sumarse la generada por los aparcamientos de camiones en dichos suelos ubicados, es un factor más a considerar en la elección de Lemoa como un punto particularmente adecuado para la implantación del nodo de intermodalidad.

Determinaciones vinculantes

La creación de la estación intermodal conllevaría:

- El paso de la vía férrea en trinchera en Lemoa, tal y como está previsto en la mejora del trazado del PTS de la Red Ferroviaria.
- La creación de un aparcamiento de suficiente capacidad que quedase cercano a la estación, con el fin de establecer una intermodalidad real.
- La creación de un puente peatonal sobre el Ibaizabal que conectase eficazmente el núcleo urbano de Lemoa con la estación intermodal.
- La adecuada conexión de la estación intermodal con las líneas autobuses que circulan por el valles.

IMPLEMENTACIÓN PATRIMONIO CULTURAL (OE.4.)

Localización de la acción y descripción de la situación inicial

El PTP se hace eco de la necesidad de conservar el patrimonio cultural como elemento identificativo de la identidad de los pueblos. A tal efecto, recoge los Bienes culturales protegidos por la Ley 7/1990, que conforman el Patrimonio Cultural del País Vasco, a fin de que los planeamientos municipales y de desarrollo los tengan en cuenta.

En el Área Funcional de Igorre destaca el Casco Histórico de Areatza como elemento de gran valor cultural y al respecto ha sido declarado como Bien Cultural Calificado en la categoría de Conjunto Monumental en su doble vertiente de Bien Cultural Inmueble y Zona Arqueológica.

Si bien el Casco Histórico de Areatza es el más destacable de los elementos que integran el Patrimonio Cultural del Área Funcional, no se trata del único, dado que hay multitud de elementos diseminados por el territorio, bien conformando pequeños conjuntos de interés, bien como unidades aisladas, que presentan un indudable valor histórico y que requieren también de medidas de rehabilitación que garanticen su conservación y mantenimiento, pese a no tratarse de elementos expresamente declarados en todos los casos.

Objetivos y criterios estructurantes

Con esta operación estratégica lo que se pretende es salvaguardar el patrimonio histórico del Área Funcional y rehabilitar los elementos del patrimonio que puedan desarrollar dinámicas de revitalización.

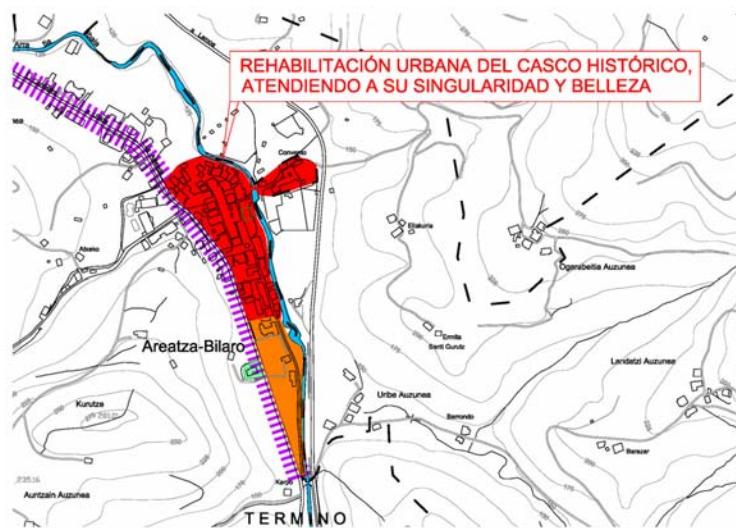
Esta implementación del patrimonio cultural se concentra en dos aspectos:

- Rehabilitación del Casco Histórico de Areatza
- Espacios de Rehabilitación del Patrimonio
- OE.4A Rehabilitación del Casco Histórico de Areatza.

Se deben adoptar criterios de rehabilitación que posibiliten el aprovechamiento residencial y social, para procurar que este singular tejido urbano se convierta en un espacio de convivencia. Además, tratándose de un Casco Histórico que ya cuenta con un Plan Especial, debe procurarse emprender iniciativas que impliquen también a actuaciones exógenas al propio Casco Histórico, pero igualmente necesarias para la revitalización conjunta del entorno, y que además resulten complementarias a las actuaciones endógenas previstas en el Plan Especial.

Por otra parte, su particular belleza y su gran potencial ofrecen la oportunidad de recoger actividades terciarias en muchos de sus edificios. Dichas actividades, con la consecuente recuperación de edificios concretos y del entorno en general potenciarían Areatza, dando a éste núcleo la revitalización necesaria y el carácter preeminente que se merece. Al respecto se apunta la posibilidad de ubicar un Telecentro.

Igualmente importante es promover a través de los mecanismos de rehabilitación, el aprovechamiento turístico del Casco Histórico de Areatza, atendiendo a su inmejorable localización en relación con el Medio Físico, como puerta de acceso al Parque Natural del Gorbea, y entendiendo su patrimonio urbano como verdadero punto de atracción turística en múltiples vertientes: turismo rural, cultural, etc.



- OE.4B Espacios de Rehabilitación del Patrimonio:

El PTP considera que tienen valores históricos, culturales, arquitectónicos y paisajísticos dignos de protección como espacios que conforman el carácter y el paisaje del Área Funcional y por el papel que cumplen de foco de atracción para el visitante, que contribuye de manera positiva en el incremento de la riqueza de toda el área.

Éstos constituyen una recomendación a los planeamientos municipales para que siguiendo las líneas apuntadas por el PTP adopten las medidas que crean oportunas en cada caso. Tal y como se indica en la memoria, el PTP distingue:

1. **Asentamientos de gran Valor Arquitectónico:** Se refieren básicamente a la tipología edificatoria, determinada por la arquitectura tradicional del valle.

Los objetivos y criterios estructurantes para estos espacios son los siguientes:

- Conservación de las tipologías, la proporción, la altura y los materiales de la arquitectura popular, tanto civil como religiosa
- Conservación de la tipología tradicional de vivienda unifamiliar o plurifamiliar, manteniendo sus proporciones, su relación con el paisaje, su esquema interior, su sección y materiales.
- Conservación de la ocupación máxima habitual, en superficie y forma, en planta de los caseríos

2. **Conjuntos de Interés General:** Poseen valor desde el punto de vista de la morfología urbana o la ordenación de la edificación, siendo espacios de interés en la cultura popular del valle.



Los objetivos y criterios estructurantes para estos espacios son los siguientes:

- Mantenimiento de las características propias en cuanto a ordenación de la edificación y urbanización evitando el trazado ortogonal o de cuadrícula.
 - Mantener el espacio unitario ante el caserío, evitando la urbanización acera-bordillo-calzada, o el asfaltado que entrega al vehículo todo el espacio urbano.
3. **Recuperación del Camino Histórico - Vía Romana:** Se recoge este elemento, basado en estudios realizados por el historiador Teodoro Martínez, de interés desde el punto de vista histórico y cultural, denominado Camino Histórico-Vía Romana y que se trata de un recorrido que supuestamente tenía relación con el Camino de Santiago. Se transcribe una descripción de su trazado así como los elementos de interés que marcan su recorrido, con el fin de que cada municipio por los que discurre, dentro de sus límites, pueda realizar los estudios pertinentes, y en su caso, establecer las medidas oportunas para su puesta en valor.

Los objetivos y criterios estructurantes para este recorrido son los siguientes:

- Recuperación de este recorrido histórico como un itinerario de interés histórico y cultural atractivo para el visitante.
- Acometer rehabilitaciones de conjuntos, puentes presas y caminos, así como la rehabilitación de caseríos hoy en ruinas para albergues o bibliotecas y servicios.

Determinaciones vinculantes

Para el Casco Histórico de Areatza

- Adopción de criterios de rehabilitación que posibiliten el aprovechamiento residencial y social del mismo.
- Recuperación de edificios concretos para albergar actividades terciarias como medida de revitalización del Casco. Estudiar la posibilidad de ubicar un telecentro en concreto.
- Emprender iniciativas que impliquen también a actuaciones exógenas al propio Casco Histórico, complementarias a las actuaciones endógenas previstas en el Plan Especial.
- Promover el aprovechamiento turístico del Casco Histórico de Areatza, entendiendo su patrimonio urbano como verdadero punto de atracción turística en múltiples vertientes: turismo rural, cultural, etc.

jueves 12 de enero de 2012

CORREDOR FLUVIAL PAISAJÍSTICO (OE.5)

Localización de la acción y descripción de la situación inicial

El PTP, establece la necesidad de llevar a cabo en el AF una operación integradora de los valores del medio físico, del medio rural, de los núcleos urbanos y del patrimonio histórico y cultural, localizada a lo largo del fondo de valle.

Este corredor forma parte de la propuesta de Malla Verde como sistema integrado destinado a propiciar la “permeabilidad del territorio” a la población, buscando mecanismos para permitir el disfrute de la naturaleza por los ciudadanos de forma compatible con la vocación de los diferentes espacios.

En esta operación, se apuesta ante todo por el mantenimiento de la actividad agrícola del fondo del valle, tanto por razones económicas y de empleo, como, sobre todo, gestión de recursos naturales, patrimonio construido, tramas básicas del paisaje y salvaguarda de la identidad del territorio. Todo esto proporciona un indudable valor natural y paisajístico al corredor fluvial, en el que se intenta compatibilizar el acceso al paisaje de los ciudadanos con el mantenimiento del carácter rural que otorga su carácter al corredor fluvial.

Objetivos y criterios estructurantes

Para la creación de este corredor, se persigue obtener una propuesta de integración del acceso y disfrute de la población de este entorno, con la mínima intervención, protegiéndose los prados que conforman el fondo de valle, considerados de alto valor estratégico, en gran medida inundables y garantes de la continuidad de la actividad agrícola y ganadera.

Al mismo tiempo se seleccionan cuatro ámbitos: En Igorre, en Artea, en Bedia y en Zeanuri, en los cuales se podría actuar implantando equipamientos ligados al disfrute de la naturaleza y reforzar el carácter de la malla verde. Se trata de ámbitos inundables, donde es idónea la presencia de un equipamiento de recreo mediante una actuación blanda, creando áreas de láminas de agua, a modo de inundación aprovechando el cauce fluvial para ello.



Equipamiento ligado al cauce en Artea



Equipamiento ligado al cauce en Igore



Equipamiento ligado al cauce en Zeanuri



Equipamiento ligado al cauce en Bedia

Por último se propone un itinerario: «Itinerario fluvial paisajístico» como elemento de unión de todos los elementos que conforman el corredor fluvial paisajístico. Este itinerario que va recorriendo puentes, molinos, presas y otros elementos de interés cultural y paisajístico, permite al peatón el disfrute y acceso al entorno natural del ámbito fluvial paisajístico, en una actitud respetuosa con el medio físico. Así, el itinerario se basa en caminos existentes, respetando parcelaciones agrarias, con el objetivo de conservar tanto la actividad agropecuaria como el valor natural y paisajístico del corredor y mantener su carácter.

Este itinerario es coincidente en algunos tramos con la Red de Movilidad Alternativa, pues como consecuencia de las variables del territorio y la estrechez del valle esos tramos acaban teniendo la doble función de dar acceso de una manera sostenible a los diferentes ámbitos desarrollados como red de Movilidad Alternativa y permitir el acceso y disfrute del Ámbito Fluvial Paisajístico como elemento de la Malla Verde.

Los criterios que regirán esta operación estratégica son los siguientes:

- Salvaguarda del amplísimo ámbito paisajístico configurado por el cauce del río y todos los prados adyacentes.
- Potenciar la singularidad de éste área.
- Mantener la actividad agropecuaria fomentando la continuidad de las explotaciones agrícolas y ganaderas integradas en este ámbito.
- Protección de todos los prados señalados en la operación, aplicándoles la categoría de Agroganadera y Campiña, subcategoría de Alto Valor Estratégico.
- Protección de los elementos de carácter natural (bosquetes de especies autóctonas, vegetación de ribera, etc.) y se recuperarán los que están en estado de degradación mediante acciones de mejora ambiental.
- Protección y, en su caso, recuperación de las márgenes del cauce fluvial
- Recuperación y/o rehabilitación de los elementos del patrimonio histórico-cultural relacionados directamente con el cauce fluvial (presas, molinos de agua y puentes) y con el área de la operación en general (casas-torre, palacios, caleros, caseríos, núcleos de interés, conjuntos arquitectónicos, calzadas, ermitas, etc.) que se consideren necesarios para potenciar el atractivo del área y convengan para darle un uso recreativo o de otro tipo.

- Integrar los elementos de valor rural, medioambiental, paisajístico y sociocultural del fondo del valle en una operación.
- Integración del río en las actuaciones de equipamiento recreativo realizadas en el cauce en el punto o los puntos que se estimen adecuados.
- Crear un «Itinerario fluvial paisajístico» como elemento de unión de todos los elementos basándose en caminos preexistentes, respetando parcelaciones agrarias.
- Armonizar la presencia de industrias e infraestructuras en el fondo del valle con los cultivos, bosques y elementos de interés cultural, utilizando mecanismos para integrar la presencia de suelos para actividades económicas actuales y futuros, con los valores ecológicos y medioambientales del corredor fluvial.
- Establecer un ámbito atrayente para el uso recreativo de cara tanto al interior como al exterior del Área Funcional.

Determinaciones vinculantes

- La operación de Corredor Fluvial Paisajístico se basará en los objetivos y criterios establecidos en el punto anterior
- Se protegerán los márgenes bien conservados y recuperarán los márgenes degradados del río.
- Se integrará el río en las actuaciones de equipamiento recreativo realizadas en el cauce en el punto o los puntos que se estimen adecuados, en cualquier caso, imprimiendo un carácter naturalizado al conjunto.
- El «Itinerario fluvial paisajístico» se trazará sobre caminos preexistentes, respetando parcelaciones agrarias existentes.
- La creación del Itinerario Fluvial Paisajístico se basará en el esquema recogido en la información gráfica del PTP, atendiendo los siguientes puntos:
 - Planificación de desarrollo a través del planeamiento general o de la correspondiente figura de ordenación pormenorizada para las distintas clases de suelos en el ámbito municipal.
 - En las zonas limítrofes entre distintos términos municipales, cara a asegurar en los trazados la continuidad establecida por el esquema definido en el PTP, la ordenación pormenorizada deberá realizarse por los municipios implicados a través de la tramitación conjunta o simultánea de sendos planes de ordenación pormenorizada compatibilizados entre sí.
 - En los suelos cuya urbanización esté ejecutada el municipio deberá asegurar la continuidad del Itinerario Fluvial Paisajístico propugnada desde el PTP a través de la concreción de su trazado en dichos ámbitos mediante la redacción de la pertinente figura de planeamiento.

SISTEMA DE CORREDORES ECOLÓGICOS (OE.6.)

Localización de la acción y descripción de la situación inicial

Esta Operación Estructurante, recogida como «Acción en el Medio Físico» engloba:

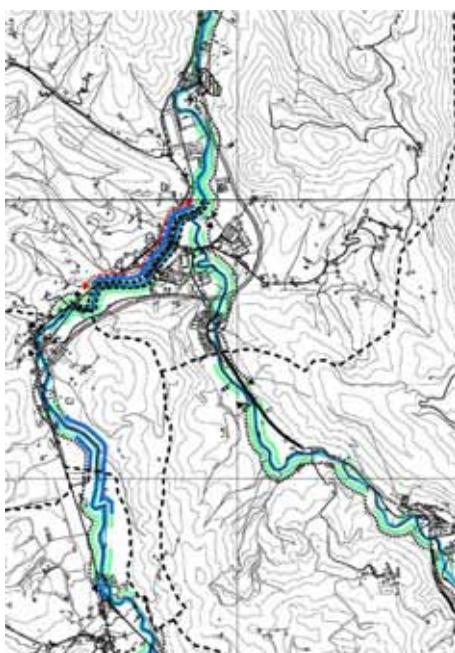
- a) El «Gran Sistema de Corredores Ecológicos». Se distinguen dos categorías dentro de este gran sistema:
 - Corredor Principal o Regional, de unión entre el Parque Natural del Gorbea y Parque Natural de Urkiola, que constituyen las dos principales zonas de interés ecológico, reconocido además en la propuesta técnica de diseño de la Red de Corredores ecológicos del Gobierno Vasco.
 - Corredores Secundarios propuestos por el PTP, que pretenden a través de Peña Lemoa facilitar la unión norte de los parques Urkiola y Gorbea y plantear una futura conexión con la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

- b) Los «Corredores Ecológicos de Pequeña Escala»: Serían las zonas afectadas por la creación de un corredor de bosque autóctono, con el fin de no sólo frenar la tendencia a la desaparición de las pequeñas manchas de bosque autóctono sino reforzarlas y permitir su expansión y posibilitar el intercambio genético.

Los Corredores de Pequeña Escala se han grafiado en el plano correspondiente como simples líneas, diferenciados en función de su dificultad o fases de desarrollo, clasificados según se encuentren en las fases 1, 2, 3 o en Suelo Público, tal y como se indica en la memoria.



- c) El Corredor Fluvial Ecológico: A diferencia del Corredor Fluvial Paisajístico que propicia el acceso al paisaje y disfrute de la población como acción vinculada a la Malla Verde, el Corredor Fluvial Ecológico, tiene como objetivo principal mantener la integridad ecológica del cauce para permitir y potenciar el paso de flora y fauna. Es, por tanto, una acción de carácter ecológico, evidenciando la necesidad de conservación y recuperación de las componentes medioambientales de los cauces de los ríos Arratia, Ibaizabal e Indusi, y de sus márgenes, ya que canalizan naturalmente el flujo de animales desde las cumbres hasta las zonas bajas y permiten la comunicación entre valles gracias a sus afluentes.



Las acciones que componen el Corredor Fluvial Ecológico y descritos en la memoria son las siguientes:

- Márgenes bien conservados.
- Márgenes con necesidad de recuperación.
- Continuidad de margen a garantizar con carácter natural.
- Continuidad de margen a garantizar con carácter urbano.
- Encauzamiento programado.

Objetivos y criterios estructurantes

Los **objetivos generales** de esta operación estructurante para los tres tipos de corredores son los siguientes:

- La comunicación entre zonas de interés ecológico con el fin de:
 - Permitir el intercambio genético entre poblaciones de fauna y flora aisladas.
 - Minimizar los procesos locales de extinción de especies.
 - Permitir la colonización de nuevas especies.
- Proteger y potenciar la biodiversidad en los bosques del Área Funcional.

Los **criterios estructurantes** son:

a) Para el Gran Sistema de Corredores Ecológicos:

- Posibilitar la unión por medio de grandes sistemas naturales, que cumplan la misión de corredor ecológico, de los parques naturales de Urkiola y Gorbea, a través de las llanuras de Letona y Barazar, indispensable para el logro futuro de la Red de Corredores ecológicos de la CAPV.
- Facilitar la creación de una reserva estratégica para fauna y flora en Peña Lemona, para desde ese estratégico punto permitir que la fauna traspase los corredores fluviales y las barreras que forman las infraestructuras, para lograr enlazar mediante los Corredores Secundarios con la reserva del Urdaibai consiguiendo la unión Gorbea Amboto-Ogoño (unión de las cumbres de la divisoria con el Cantábrico).

b) Para los Corredores de pequeña escala:

- Fomentar la unión mediante especies autóctonas de agrupaciones de bosque similar todavía conservadas.
- c) Para el Corredor Fluvial Ecológico:
- Conservar y mejorar los cauces y en especial las riberas.
 - Mejorar la calidad de las aguas.
- d) Para todos los corredores en general:
- Procurar favorecer el intercambio genético entre poblaciones de fauna y flora aisladas
 - Intentar prevenir y minimizar los impactos ambientales.
 - Potenciar la conservación y, en su caso, restauración de elementos de vegetación natural
 - Fomentar la explotación sostenible de los aprovechamientos agrícolas, forestales, ganaderos y cinegéticos.
 - En los pasos a través de las infraestructuras, procurar aplicar medidas de mejora de la permeabilidad transversal.

jueves 12 de enero de 2012

Gran Sistema de Corredores Ecológicos

