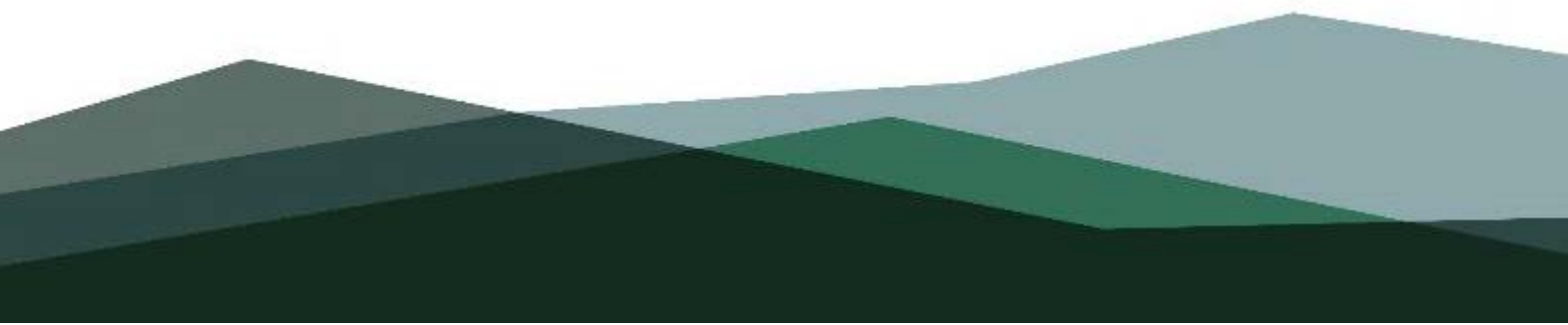


003-Alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables



4 ALCANCE Y CONTENIDO DE LA PLANIFICACIÓN Y ALTERNATIVAS

En este capítulo se resume de forma breve el contenido de la propuesta adelantada por el Plan Parcial del Sector S-1b. Suelo Urbanizable Industrial.

4.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DEL PLAN

El sector S-1b se sitúa al norte del núcleo urbano de Aretxabaleta, limitando al norte y oeste con las laderas de la autopista AP-1, al noreste con la carretera comarcal GI-3920 (Arrasate-Aramaio) y al sureste con la ribera del río Deba. Cuenta con una superficie total de 50.325,00 m².

Partiendo de los objetivos previos y atendiendo a los condicionantes existentes, el Plan Parcial define una ordenación que trata de acomodar y dar una respuesta óptima a todas las variables identificadas.

En primera instancia, el Plan Parcial opta por ajustar los límites del ámbito atendiendo a criterios objetivos de adecuación al entorno físico y la adecuación al uso previsto. En este sentido, de modo que la futura ordenación de las naves sea más natural y acorde al uso industrial buscado, incorpora en el extremo occidental del sector, por un lado, la parcela PI-16 de 1.058,74 m² y, por otro lado, la parcela PI-04 de 527,32 m². Estos terrenos son porciones de una parcela rústica mayor. En conjunto se reclasifican 1.586,06 m² de suelo no urbanizable (apartado “h” del artículo 53 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo”.



Figura 1. Parcelario en el ámbito del Plan Parcial. Señalada a la izquierda la parcela PI-04 incorporada al sector S-1b., y a la derecha la parcela PI-16. Fuente: Borrador del Plan Parcial.

Como ya se ha mencionado, la ordenación pormenorizada incorpora la propuesta establecida en el planeamiento general para la creación de un vial “by-pass” entre dos puntos de la GI-3920. Esta carretera comarcal, viario que une Arrasate/Mondragón con Aramaio, discurre actualmente por el centro del núcleo urbano de Aretxabaleta. Así, con la creación del nuevo vial “by-pass” por el extremo suroriental del sector, se pretende reducir el tráfico rodado por el centro del área urbana.

Este vial se ordena a partir de una nueva rotonda próxima al puente de la actual GI-3920 que salva el río Deba, en el este del sector. Posteriormente, dentro del sector, discurrirá paralelo al río Deba y separado del mismo por espacios verdes dotacionales que potenciarán la integración del cauce y el

nuevo desarrollo urbanístico. El nuevo vial continuará hacia el sur hasta conectar finalmente de nuevo con la GI-3920, en un ámbito residencial que se desarrolla en el entorno de la calle Lausitta.

El Plan Parcial califica la carretera local GI-3920 como Sistema General. El límite del sector comienza en la cabeza del talud de dicho vial, por lo que el trazado actual no se incluye en el ámbito. Sin embargo, los tres metros de dominio público que se ceden para vialidad, al estar intrínsecamente relacionados con la GI-3920, se fijan como Sistema General, incluida la nueva rotonda. El Sistema General de Vialidad de la GI-3920 engloba una superficie de 1.490,93 m².

Al oeste del ámbito se ordenan dos parcelas que albergarán las edificaciones industriales. Una parcela corresponde a la iniciativa privada del Grupo Ekide, y la otra a la parcela industrial municipal correspondiente al 15% de cesión. La ordenación propuesta en el presente Plan Parcial dentro de las parcelas edificables tiene un carácter meramente orientativo. En todo caso, de acuerdo con el régimen urbanístico estructural definido para el sector, atendiendo a su superficie urbanizable (48.834,07 m²), la edificabilidad urbanística sobre rasante (0,60 m²/m²) se establece en 29.300,44 m² y la edificabilidad bajo rasante se limita al área dentro de las alineaciones máximas y a la ocupación máxima permitida.

Concretamente, el Plan Parcial ordena unas parcelas industriales con una superficie total de 37.537,34 m² y ocupación máxima en planta de 23.928,69 m². El perfil de la edificación es de dos plantas sobre rasante y una planta bajo rasante en la actividad industrial, y las oficinas, laboratorios e instalaciones anexas a la actividad principal podrán desarrollarse en tres plantas sobre rasante y una bajo rasante, contando con la posibilidad de realizar una planta más en ático.

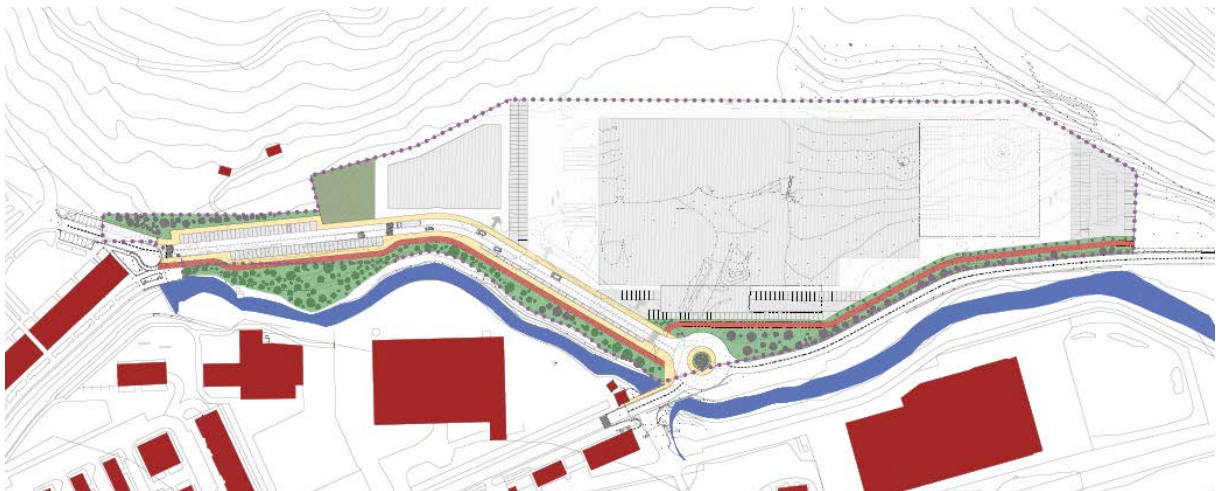


Figura 2. Ordenación pormenorizada propuesta en el sector S-1b. Fuente: Plano 04 'Ordenación' del Plan Parcial.

El Plan Parcial aprovecha la creación del vial "by-pass" para crear aproximadamente 75 plazas de aparcamiento en superficie, que podrán dar servicio, entre otros, a los usos industriales previstos. Teniendo en cuenta también los aparcamientos en la parcela privada y de cesión, se proyectan un total de 295 plazas. Los terrenos destinados a la vialidad en el sector, incluyendo la carretera "by-pass", los aparcamientos en superficie y aceras junto al mismo, y el nuevo recorrido ciclable supondrán una ocupación de 6.616,17 m², zonificadas bajo el concepto de 'vialidad'.

El trazado del vial se ha diseñado manteniendo un margen mínimo de 5 metros desde la cabecera del talud del río Deba hasta la nueva zona urbanizada, que corresponde precisamente al carril bici que

recorrerá el ámbito de norte a sur, en cuyo lado discurrirá el vial. El espacio entre la cabecera del talud del río y el carril bici se destina a espacios verdes.

En la mitad septentrional del sector, paralelo a la carretera GI-3920, se define otra zona verde de aproximadamente 5 m que albergará los taludes generados entre la plataforma principal de la parcela industrial y los tres metros de servidumbre de vialidad que se dejan sin alterar. Estas zonas verdes formarán un espacio público continuo paralelo al río y la carretera GI-3920, vertebrados por el carril bici. En el extremo suroeste del ámbito se define otra parcela adicional de espacios verdes donde se ajustarán los desniveles de las parcelas rústicas del oeste y el nuevo vial. En conjunto, las parcelas de zonas verdes supondrán una superficie de 5.108,14 m².

Junto a la zona verde del extremo suroeste y la parcela de cesión, se ordena una parcela dotacional de 1.063,35 m².

Cabe señalar que dentro del ámbito discurre una pequeña escorrentía que en total presenta una longitud aproximada de 483 m y proviene de las laderas al oeste de la AP-1. Parte de la escorrentía discurre entubada bajo dicha autopista para posteriormente continuar en superficie por los terrenos del ámbito, y soterrarse de nuevo bajo la carretera GI-3920 hasta su salida directa al río Deba. En el ámbito de estudio esta escorrentía discurre también soterrada durante un par de metros, bajo el acceso que conecta con los prados existentes en la mitad norte del sector.

El desarrollo propuesto requerirá entubar parte del tramo de dicha escorrentía que discurre dentro del sector, a excepción de su tramo final que coincidirá con los espacios verdes propuestos en donde se mantendrá el estado actual de la escorrentía. La concreción dimensional y su justificación hidráulica correrán a cargo del proyecto de edificación que desarrolle la construcción de la parcela privada industrial.

Todas las aguas pluviales recogidas en el vial se llevarán directamente al cauce del río Deba, unos metros antes del puente existente de la GI-3920. Por otro lado, las aguas pluviales provenientes de la parcela industrial se llevarán hacia la escorrentía mencionada, no previéndose un incremento significativo del caudal en el cauce, ya que la cantidad de agua recogida será similar a la que vierte ahora a dicha regata.

Actualmente el sector no cuenta con ningún tipo de infraestructura para uso propio. No obstante, sí discurren por el ámbito varias líneas de la red de saneamiento de alta, telefonía e Iberdrola. Todas las instalaciones cuentan con redes urbanas de suministros en la conexión con el barrio situado al sur, en la calle Lausitta. Por otro lado, al otro lado del Deba, al comienzo de la calle Otalora también existen suministros a estas redes urbanas. Será el Proyecto de Urbanización el que analice las redes existentes, tanto en trazado como en capacidad de servicio, y determina finalmente el trazado y dimensionado de las infraestructuras concretas a ejecutar.

4.2 ALTERNATIVAS ANALIZADAS

4.2.1 Alternativa cero

La alternativa “cero” o de ‘no actuación’, se correspondería con el mantenimiento del estado actual del ámbito, un terreno artificializado e infrautilizado que no alberga características ambientales destacables.

Teniendo en cuenta que las NNSS de Aretxabaleta ya incluyen la previsión de desarrollo del sector con objeto de ejecutar un nuevo área industrial necesaria ante el agotamiento de suelo de actividades económicas en el municipio, así como desarrollar un nuevo vial de “by pass” que asimile el tráfico rodado actual de la GI-3920 y evite dicho tráfico en el centro de Aretxabaleta, se considera que la alternativa 0 no se adecúa a las previsiones del planeamiento municipal aprobado ni responde a las necesidades identificadas. Por lo tanto, se rechaza esta alternativa.

4.2.2 Alternativas de ordenación

El Plan Parcial adopta las determinaciones urbanísticas de las NNSS para el sector S-1b y define la ordenación pormenorizada del mismo, adaptándolo a realidad topográfica existente y las necesidades de las nuevas instalaciones del grupo empresarial Ekide Group que prevén implantarse.

Estos condicionantes, junto con la propia configuración de la parcela limitan de manera importante las posibles alternativas de ordenación del sector. Por un lado, de acuerdo con las necesidades de la empresa citada, todo el suelo industrial debía estar en una única parcela que fuera capaz de albergar una gran nave inicial de 16.500 m² con posibilidad de ampliarse en el futuro. Por otro lado, la necesidad de ejecución del vial de “by pass” de la GI-3920, respetando los retiros reglamentarios al cauce del río Deba, supone ocupar gran parte de la mitad meridional del sector. En este sentido, la única zona que podría albergar una parcela industrial con las características descritas es la mitad oeste y norte del sector.

Por lo tanto, durante la elaboración del Plan Parcial se han valorado alternativas de desarrollo que responden básicamente a una misma zonificación, tal y como se ha descrito en el apartado 4.1 *Descripción de la propuesta del Plan*, en donde únicamente se plantean diversas alineaciones para las nuevas naves propuestas.

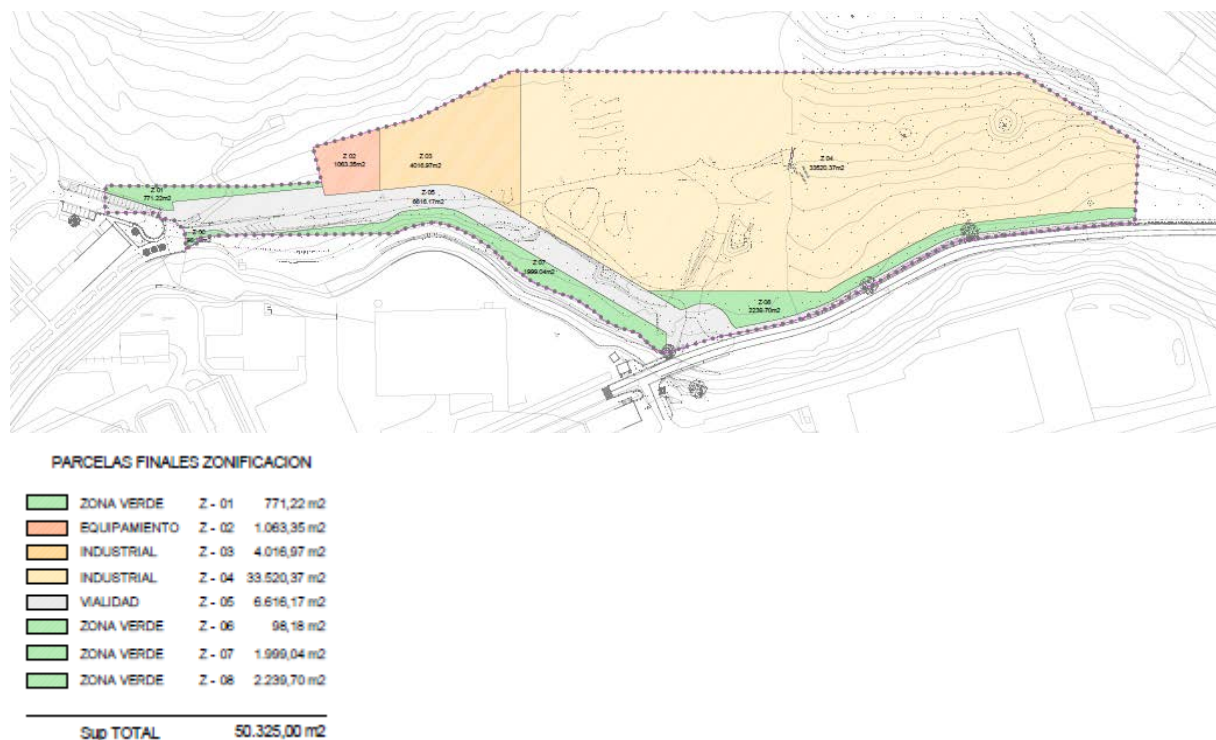


Figura 3. Zonificación propuesta en el sector S-1b. Fuente: Plano 05 ‘Parcelas finales zonificación’ del Plan Parcial.

Las parcelas edificables se ordenan hacia el oeste, con una superficie de 33.520,37 m² y 4.016,97 m², la superficie destinada a la vialidad corresponde con un total de 6.616,17 m² pertenecientes al vial de “by-pass”, sus aceras, aparcamientos y el carril ciclable, así como la rotonda de acceso desde la GI-3920. Las zonas verdes que se estructuran fundamentalmente a lo largo del límite este del ámbito, suponen una superficie de 5.108,14 m². Se ordena también otra parcela dotacional de equipamiento con una superficie de 1.063,35 m².

Las propuestas barajadas difieren fundamentalmente en la configuración de las naves dentro de las parcelas industriales. Se ha valorado la posibilidad de definir un mayor número de edificaciones de menor tamaño, frente a concentrar la edificabilidad en naves más grandes.

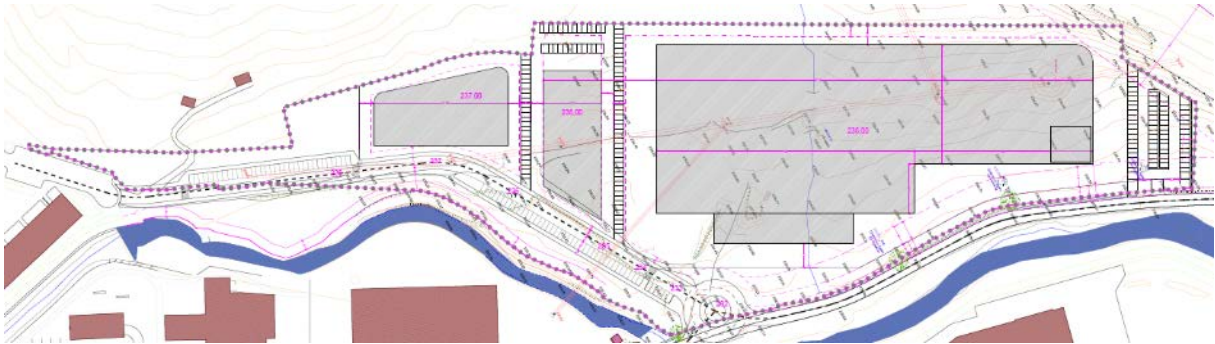


Figura 4. Una de las propuestas barajadas para la ordenación pormenorizada de las naves industriales. Fuente: Plan Parcial.

Finalmente, atendiendo a las necesidades de la empresa que prevé implantarse, se opta por la ejecución de una gran nave central que albergue gran parte de la edificabilidad permitida en el sector, apostando tanto por su completo desarrollo en una única fase, como mediante la posibilidad de desarrollarse ampliaciones de la misma en función de las futuras necesidades de la empresa. Por otro lado, se define otra nave de menor tamaño al sur, en la parcela de cesión municipal.



Figura 5. Ordenación propuesta sobre ortofoto. Fuente: Plano 04 'Ordenación' del Plan Parcial.

4.2.3 Valoración de las alternativas

El sector S-1b, clasificado como suelo urbanizable industrial, cuenta con las características de un espacio periurbano que presenta un aspecto alterado y, en ciertas zonas, degradado. Concretamente, la mitad norte del sector sufrió grandes modificaciones durante las obras de construcción de la AP-1, llevándose a cabo en esta zona grandes movimientos de tierra. Hoy en día, estos terrenos cuentan con vegetación herbácea y un uso de prados. Por otro lado, parte de la mitad meridional del sector es utilizada como zona de acopio para diversos materiales y presenta signos evidentes de rodadura, por lo que carece prácticamente de vegetación. Por estas razones, se considera que los suelos han sido artificializados y han perdido su capacidad agrológica original. En el resto del ámbito, se han podido identificar pequeños setos de frondosas en la margen del río Deba, una reducida zona de huertas en la ladera occidental, y pequeñas masas de plantaciones de coníferas.

La comarca del Alto Deba se caracteriza por su orografía irregular, vertebrada por el río Deba y su estrecha vega, en la que se concentra gran parte del desarrollo urbanístico de la comarca, y que en la actualidad dispone de escasos suelos vacantes apropiados para ejecutar nuevos desarrollos. En este sentido, el sector se configura como unos terrenos de orografía eminentemente llana, libres de ocupación y ubicados junto a las vías de transporte principales (AP-1, GI-627 y GI-3920), por lo que se considera un ámbito muy favorable para permitir el desarrollo de una nueva actividad industrial que impulse el desarrollo económico en Aretxabaleta y la comarca del Alto Deba. Concretamente, las NNSS de Aretxabaleta incluyen la previsión de desarrollar el sector ante el agotamiento de suelo de actividades económicas en el municipio, así como desarrollar un nuevo vial de “by-pass” que asimile el tráfico rodado actual de la GI-3920 y evite dicho tráfico en el centro de Aretxabaleta.

Por todo ello, debido a que el mantenimiento del estado actual del ámbito supondría continuar con los impactos negativos existentes (circulación de vehículos y acopio desordenado de materiales) sobre un terreno que ya se encuentra artificializado, y puesto que esta alternativa no se adecúa a las previsiones del planeamiento municipal aprobado ni responde a una adecuada utilización de los terrenos de acuerdo con las necesidades identificadas, se rechaza la alternativa 0 o de no actuación.

Frente a ello, el desarrollo propuesto define un nuevo desarrollo industrial compacto que se articulará con la creación también de un nuevo vial de “by-pass” de la GI-3920 con objeto de disminuir el tráfico rodado por el centro de Aretxabaleta. El sector quedará incluido en la trama urbana de la localidad, junto al polígono industrial colindante de Arbizelai.

Desde el punto de vista ambiental se puede destacar que los valores ambientales de interés del ámbito se deben principalmente a la presencia del río Deba junto a su límite este, así como la pequeña escorrentía que cruza el ámbito y el seto de especies autóctonas asociada a la misma. Como ya se ha mencionado, gran parte del sector presenta signos de alteración, y no se incluye en ningún espacio natural protegido, ni se han identificado especies incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, Silvestre y Marina. Tampoco presenta riesgos ambientales destacables que condicionen su desarrollo.

El desarrollo del sector está condicionado de manera importante por las determinaciones urbanísticas establecidas para el mismo por las NNSS (ejecución del vial “by-pass” y retiros del río Deba) las necesidades de las nuevas instalaciones del grupo empresarial Ekide Group que prevén implantarse, y

la propia configuración espacial del sector. Así, las alternativas de desarrollo barajadas plantean fundamentalmente una zonificación similar, otorgando mayor flexibilidad a la configuración de las naves dentro de las parcelas edificables.

Por lo tanto, se considera que la alternativa de desarrollo propuesta permitirá reutilizar un ámbito artificializado evitando la ocupación de nuevo suelo rural, configurando, en general, un aspecto más ordenado del sector y contribuyendo a la conservación de los principales valores ambientales de interés existentes en el ámbito, como es la ribera del río Deba. Todo ello de acuerdo con los condicionantes de desarrollo del mismo, minimizando las posibles afecciones ambientales.