

EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT Y EUSKAL HIRIA NET:

D Aportaciones Territoriales e Innovación

D.1. Redes y paisajes en un territorio de
excelencia

**D.2. Las áreas metropolitanas. Territorios
Singulares de Innovación**

D.3. Las ciudades medias y las áreas funcionales

D.4. Los Nodos de Innovación

D.5. El medio físico y los Paisajes de Euskal Hiria

D.2. Las Áreas Metropolitanas. Territorios Singulares de Innovación

Las tres ciudades capitales, y sus dinámicos entornos metropolitanos, acogen al 72% de toda la población de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Su peso demográfico y el carácter de las funciones que desarrollan los convierten en elementos decisivos del sistema de ciudades de la CAPV. Son centros de servicios avanzados, nodos de conexión exterior y de centralidad de los sistemas de transporte en sus respectivos ámbitos y concentran la mayor parte del empleo, de los centros de innovación y de las actividades empresariales. En estas tres áreas urbanas se localizan el 71% de las viviendas y el 72% de los empleos del País Vasco.

La transformación experimentada por estos espacios metropolitanos es uno de los fenómenos territoriales más significativos de la última década. Esta transformación se ha plasmado en una importante reconfiguración funcional de los espacios centrales, la expansión superficial de los ámbitos metropolitanos y la aparición de nuevas centralidades.

La recuperación integral y el cambio de la imagen urbana del Bilbao Metropolitano es, probablemente, la iniciativa más conocida. Donostia-San Sebastián ha sido tradicionalmente una ciudad de enorme atractivo urbano, siendo la belleza de la ciudad uno de sus rasgos más importantes y decisivos a la hora de asumir nuevas funciones en

el marco de la ciudad región. Es un ámbito urbano muy dinámico que está en proceso de metropolitanizar a espacios situados más allá de su área funcional. Ello no ha impedido, sin embargo, que en su entorno metropolitano aparezcan importantes puntos de deterioro urbano de los cuales tal vez el ejemplo más significativo sea la Bahía de Pasaia. Vitoria-Gasteiz, cuyo gran crecimiento es mucho más reciente, se ha desarrollado como una ciudad emblemática en cuanto a la calidad en los nuevos desarrollos urbanos y a la integración y vitalidad de los centros históricos de nuestras ciudades.

En estas tres ciudades el proceso de renovación y recualificación de los espacios centrales ha tenido un impacto decisivo en el fortalecimiento de sus perfiles urbanos, en la mejora de su imagen, especialmente de espacios centrales de las tres ciudades, y ha hecho posible que se desarrolle una parte importante de su potencial para acoger nuevas funciones y actividades de alto nivel que han sido esenciales en el impulso a la economía vasca durante los últimos años.

Estos procesos de renovación, lejos de suponer una “terciarización” de los centros, han generado las oportunidades de creación de suelo y de espacios atractivos que han permitido, de forma particularmente significativa en Bilbao, recuperar el dinamismo demográfico de las zonas centrales, configurando un espacio urbano más vital y diverso en su imagen y en sus funciones. Los logros alcanzados con el desarrollo de proyectos urbanos emblemáticos en los últimos

años son un excelente indicador de las acciones que todavía pueden acometerse en los próximos años: la finalización del proyecto de la ría del Nervión, la renovación de la Bahía de Pasaia, el nuevo paisaje ligado a las grandes plataformas logísticas de Álava, las acciones de renovación en espacios obsoletos, deteriorados o con un futuro por definir existentes en las tres ciudades, las oportunidades ligadas a las nuevas estaciones de alta velocidad, etc.

En paralelo al nuevo papel de los centros de las capitales se ha producido una creciente expansión de los ámbitos metropolitanos al aparecer nuevas formas de ocupación del territorio y de reorganización de las periferias.

Estos cambios funcionales son hoy ya perceptibles en muchos ámbitos de la CAPV.

En las áreas centrales de las capitales se detecta la emergencia de nuevas actividades dotacionales. Así está ocurriendo de forma muy evidente en Bilbao, donde en torno a la ría han desaparecido los antiguos espacios industriales y portuarios para acoger nuevos equipamientos de alto nivel. En Vitoria-Gasteiz la recuperación del centro histórico ha sido el marco para la aparición de nuevas funciones y espacios culturales, turísticos e institucionales. Finalmente, en Donostia-San Sebastián se han producido iniciativas tales como la red de museos o la concentración en el ensanche de iniciativas turísticas y actividades intensivas en conocimiento.

El proceso de descentralización y reconfiguración de las periferias ha sido el principal motor del desarrollo urbano. El porcentaje de la población vasca que reside en las áreas metropolitanas no ha cambiado significativamente en la última década. El crecimiento metropolitano se ha dado fundamentalmente en las áreas funcionales de su entorno. Son las áreas de Mungia, Igorre, Gernika-Lumo, y en menor medida la de Zarautz-Azpeitia, las que experimentan incrementos de población más importantes.

Este proceso de descentralización se corresponde con las propuestas de reequilibrio territorial de las DOT, de forma que la expansión y el aumento de la complejidad de las nuevas periferias han superado los límites tradicionales de los espacios metropolitanos para abarcar ámbitos funcionales situados fuera de su influencia directa y zonas tradicionalmente rurales. En los entornos metropolitanos aparecen nuevos crecimientos residenciales, desarrollos industriales, equipamientos singulares, parques empresariales y complejos terciarios, grandes superficies comerciales y de ocio, etc. Se configura, de este modo, un territorio mucho más extenso y generador, cada vez en mayor medida, de nuevas centralidades y dinámicas territoriales.

Las importantes mejoras dotacionales y funcionales de las tres capitales han aumentado su centralidad en sus respectivos territorios históricos y han fortalecido el perfil urbano de cada espacio metropolitano. La finalización de la conexión por

carretera de alta capacidad entre Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián, junto con la futura línea de alta velocidad entre las tres capitales y el fortalecimiento de las ciudades medias que se propone en este documento, crean las condiciones para aumentar sus interrelaciones a partir de la profundización en sus perfiles complementarios. En este sentido resulta esencial definir estrategias de excelencia en los equipamientos e infraestructuras de nivel superior, concentrando los esfuerzos en el desarrollo de elementos de primer nivel localizados en cada una de las tres capitales en función de sus fortalezas locales.

2.1. Oportunidades en el Bilbao Metropolitano

La transformación del Bilbao Metropolitano en un centro terciario e innovador es un proceso sobradamente conocido que incorpora elementos estructurales fundamentales tales como el nuevo puerto exterior y el metro, junto con actuaciones emblemáticas como el Guggenheim y el Palacio Euskalduna y operaciones estratégicas de renovación urbana en ámbitos como el casco viejo, Barakaldo o las proyectadas en la península de Zorrozaurre.

La nueva área metropolitana postindustrial que surge tras los procesos de crisis y renovación presenta diferencias sustanciales respecto a la ciudad industrial precedente. En el aspecto demográfico el área metropolitana perdió

casi 60.000 habitantes entre 1980 y 2000, experimentando una cierta recuperación a partir del inicio del nuevo siglo. Casi la totalidad de estas pérdidas demográficas se concentran en los municipios industriales de la Margen Izquierda y en la capital. Bilbao, incluso teniendo en cuenta los procesos de desagregación municipal de los años 80, ha presenciado la reducción de su población en más de 45.000 personas en los últimos 25 años. Barakaldo ha perdido 22.000 habitantes, Sestao 10.000, Portugalete y Basauri 8.000, y Santurtzi 6.000. La mayoría de estas ciudades siguen perdiendo población y presentan elevados niveles de población mayor.

Por el contrario, otros espacios del ámbito metropolitano han experimentado un crecimiento constante a lo largo de estos años. La mayoría de ellos se concentran en la Margen Derecha, en la costa y a lo largo del Txorierri. La población de Barrika, Gorliz, Berango, Leioa y Sopelana ha crecido mucho desde los años 80, llegando a superar el doble de la población de entonces. Todos los municipios situados al norte de Bilbao han aumentado su población en este periodo, al igual que ha ocurrido en otros municipios localizados en espacios más periféricos con respecto a la ciudad central, tales como Alonsotegi o Arrigorriaga. Estos procesos de cambio interno son la expresión de un proceso que se extiende fuera del ámbito metropolitano. En los últimos 15 años casi 20.000 personas trasladaron su residencia desde el Bilbao Metropolitano hacia espacios

vecinos dentro de la CAPV. El Área Funcional de Mungia es el principal destino de estos cambios de residencia que también alcanzan a Durango, Igorre, Encartaciones y algunas zonas de Llodio y de la costa de Gernika-Lumo. Fuera de la CAPV los espacios del litoral oriental de Cantabria actúan como un ámbito ligado funcional y demográficamente al Bilbao Metropolitano, pues los antiguos residentes de este espacio, los cuales siguen acudiendo a él para sus actividades laborales, han inducido los crecimientos de poblaciones como Laredo y Castro Urdiales.

En el contexto de un ámbito metropolitano que ha pasado de una etapa de crisis y contracción a otra de dinamismo y crecimiento, todas estas tendencias han dado lugar a importantes cambios funcionales. Así, las actividades industriales se han desplazado, habiendo casi desaparecido en sus enclaves tradicionales en la Margen Izquierda para concentrarse en las zonas exteriores de la ría, en torno a los nuevos espacios portuarios y en el Txorierri, aprovechando la disponibilidad de suelo en zonas menos aptas para usos residenciales por la proximidad del aeropuerto. Se trata, además, de una industria mucho menos ligada a las grandes instalaciones y con un peso mucho mayor de los establecimientos de tamaño pequeño y mediano, a la vez que aparecen todavía grandes enclaves de industria en estado de abandono en zonas cada vez más centrales del espacio metropolitano.

Bilbao, y sobre todo sus ámbitos más centrales en torno a la ría, el ensanche y el casco viejo han fortalecido su perfil terciario, concentrando actividades financieras y corporativas, servicios profesionales y empresariales, comercio especializado, actividades culturales, turísticas y de educación superior, etc. Estos espacios centrales están, además, sometidos a cambios poblacionales cada vez más significativos. Casi la totalidad del crecimiento del espacio metropolitano central acontecido durante la última década se debe a la llegada de población procedente del extranjero.

A la vez aparecen nuevas áreas de centralidad metropolitana asociadas a grandes equipamientos de alto nivel (puerto exterior, aeropuerto, BEC, Universidad, parque tecnológico, etc.) y sobre todo a las grandes superficies que acogen de forma creciente las demandas comerciales y de ocio del espacio metropolitano. El desarrollo de estas nuevas áreas de centralidad es todavía incipiente debido a que los procesos de cambio metropolitano son recientes, y especialmente escaso en las zonas del norte metropolitano, donde las bajas densidades y discontinuidades en los desarrollos urbanos reducen las facilidades para su aparición pero los hacen, también, especialmente necesarios. A retos similares de acomodación a las nuevas pautas de desarrollo metropolitano se enfrentan las redes de transporte, los sistemas de transporte colectivo o la localización de los equipamientos públicos.

Criterios territoriales del Bilbao Metropolitano

a. En línea con lo marcado por el PTP del Bilbao Metropolitano, las acciones fundamentales de desarrollo urbano se centrarán en las iniciativas de densificación y renovación urbana. En este sentido, se consideran prioritarias las siguientes:

a.1. Se dará continuidad a los procesos de renovación desarrollados a lo largo de la ría desde Bilbao hacia el Abra Exterior.

a.2. Se actuará en las grandes áreas de suelos industriales abandonados existentes en el área metropolitana, al objeto de acoger nuevos espacios con mezcla de usos.

a.3. Se desarrollarán iniciativas de renovación urbana en los municipios de la Margen Izquierda, mejorando el atractivo de los espacios públicos y de la imagen urbana y la calidad del parque de viviendas a la vez que se incentiva la localización de nuevas actividades económicas terciarias e industriales compatibles con los espacios residenciales.

a.4. Se desarrollarán, especialmente en el norte del espacio metropolitano, acciones de densificación dirigidas a consolidar los desarrollos más recientes, mejorando su integración funcional y paisajística y favoreciendo la aparición de nuevos ámbitos de centralidad residencial y dotacional en torno a las cabeceras municipales y a los

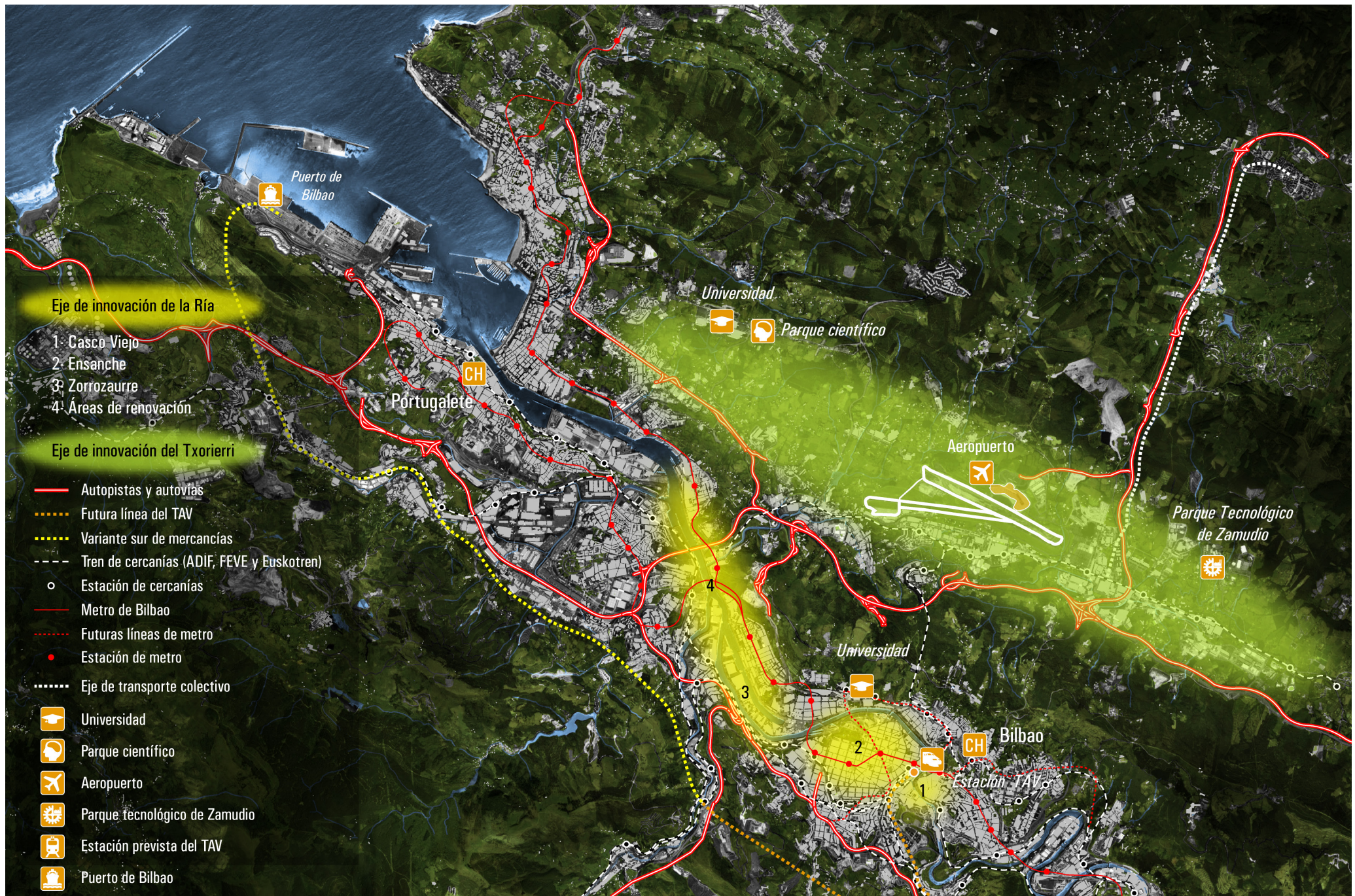
desarrollos urbanos con mayor accesibilidad mediante los sistemas de transporte colectivo.

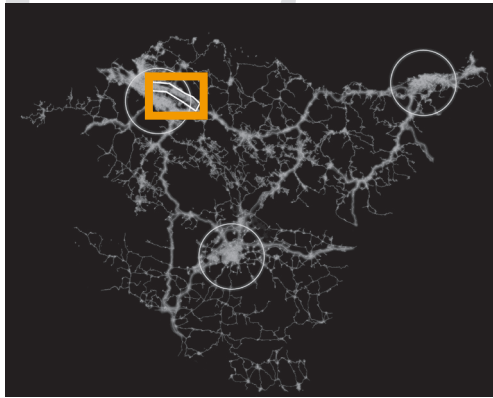
b. Las acciones desarrolladas en torno a los espacios centrales y con fuerte identidad que articula la ría del Nervión (Bilbao la Vieja, casco viejo, el ensanche, Deusto) crean la oportunidad para avanzar en la consolidación de Bilbao como un espacio singular para la atracción de actividades de la nueva economía.

c. Esta iniciativa se desarrollará mediante programas de renovación urbana, la recuperación de las señas de identidad, un diseño urbano respetuoso con el carácter de estos espacios, el desarrollo de una excelente infraestructura telemática y el impulso a programas y proyectos para atraer profesionales e iniciativas empresariales que combinen el arte, el diseño y las nuevas tecnologías.

d. El casco histórico y los diferentes espacios a lo largo de la ría presentan valiosas oportunidades urbanísticas por su localización y sus diferentes características urbanas y arquitectónicas. Se trata de un ámbito en el que impulsar y continuar las actividades de renovación urbana con criterios de excelencia y mezcla de usos para su consolidación como un Nodo de Innovación en un espacio central orientado a acoger de forma creciente actividades de la nueva economía y un desarrollo turístico urbano más sofisticado.

e. El valle del Txorierrri ocupa una posición central en la nueva configuración del Bilbao Metropoli-

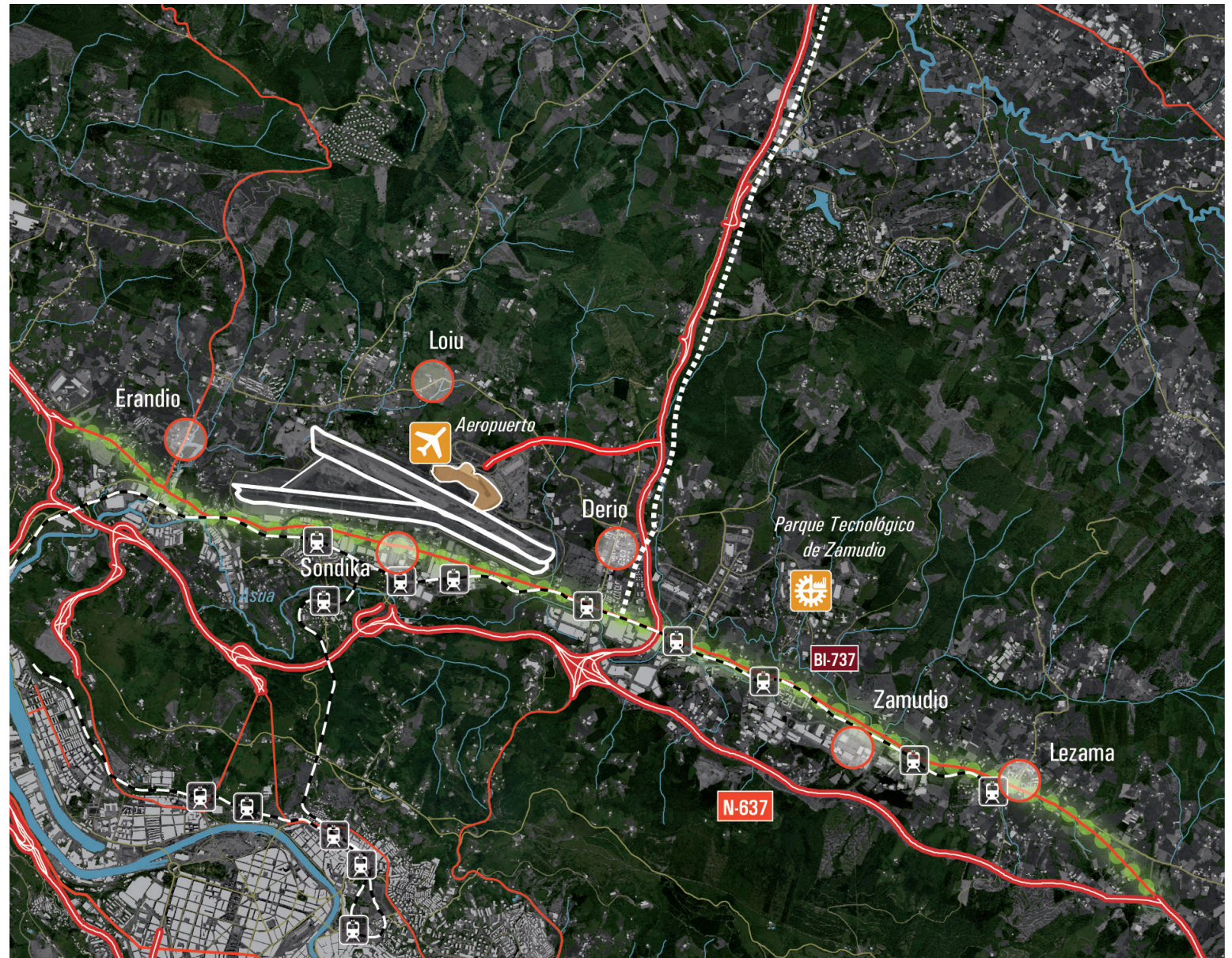




Eje de Transformación del Txorierri.

- Ecobulevar
- Centro urbano
- Ríos y arroyos
- Autopistas y autovías
- Carreteras convencionales
- - - - Red ferroviaria de cercanías
- 🚂 Estación de cercanías
- Eje de transporte colectivo
- ⚙️ Parque Tecnológico
- ✈️ Aeropuerto

Fuente: elaboración propia

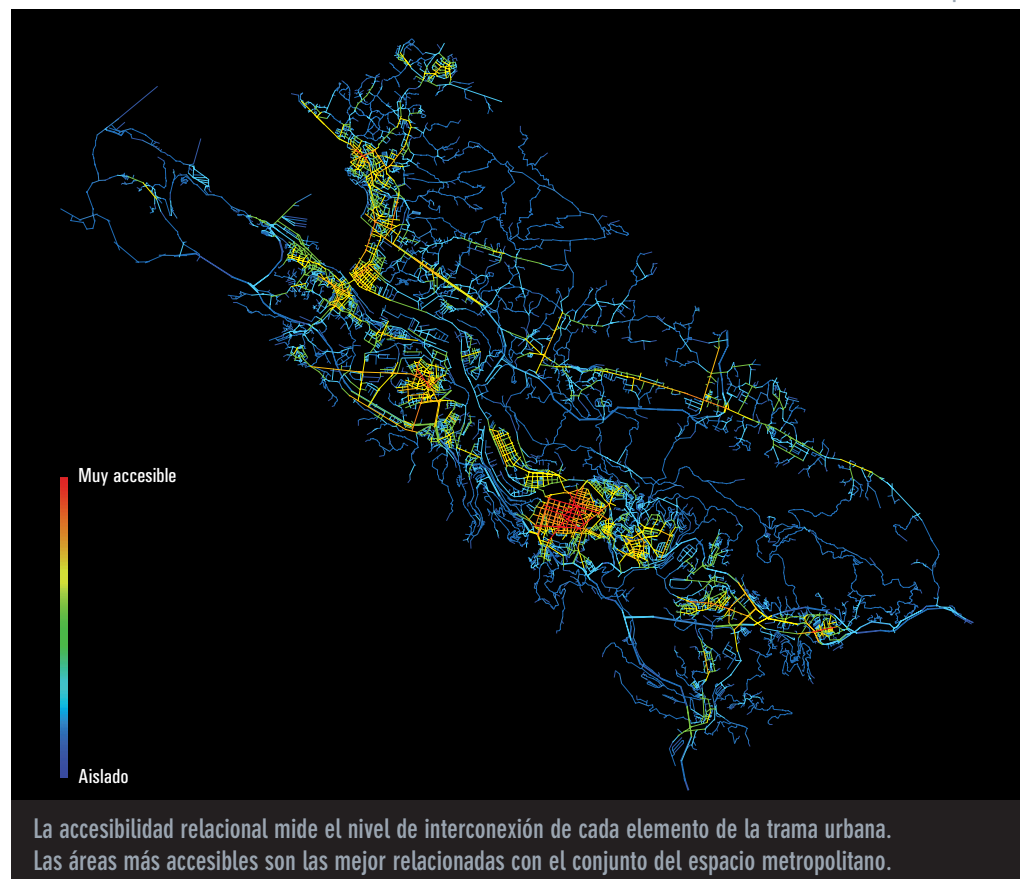


tano. Los túneles de Artxanda proporcionan una conexión directa con el centro de Bilbao a la vez que la nueva autopista lo articula y conecta con los ámbitos que han concentrado el crecimiento metropolitano en las dos últimas décadas.

f. Se propone el desarrollo de un eje orientado a la localización de actividades innovadoras en este

espacio que integrará al aeropuerto, el campus de la Universidad del País Vasco y el Parque Tecnológico de Zamudio. La integración de estos espacios con los elementos del entorno mediante sistemas de transporte colectivo, la mejora ambiental y paisajística y el desarrollo de iniciativas para la localización de espacios de actividad, residencia y dotaciones vinculados a la economía

Accesibilidad relacional del Bilbao Metropolitano



del conocimiento constituyen las claves para aprovechar las ventajas de este ámbito.

g. Este Eje de Innovación del Txorierri se articulará como un Eje de Transformación de acuerdo con los criterios establecidos en el capítulo D.3 de este documento.

h. Los grandes equipamientos de alto rango existentes y previstos en el Bilbao Metropolitano son elementos esenciales en la proyección exterior del País Vasco y en su capacidad para atraer actividades y funciones de alto valor. Se impulsarán estos espacios singulares y se desarrollarán programas de renovación urbana orientados a su consolidación y a localizar en su entorno espacios y funciones urbanas con capacidad para aprovechar las oportunidades que crean estos equipamientos singulares. Se facilitará su accesibilidad mediante sistemas de transporte colectivo, especialmente desde el aeropuerto y la estación de alta velocidad.

i. Las iniciativas sectoriales en relación con la futura estación de alta velocidad ferroviaria se orientarán a consolidar Bilbao como el gran centro de conexión exterior de Euskal Hiria y de los territorios de su entorno. Para ello incorporarán los criterios detallados en los siguientes puntos para la localización y el diseño de las estaciones:

i.1. Se buscará la máxima intermodalidad entre la alta velocidad y el aeropuerto, bien mediante el paso de la línea de alta velocidad por el aeropuer-

to, bien mediante sistemas de lanzadera entre este y la futura estación.

i.2. Se dotará a la estación de alta velocidad de la máxima intermodalidad con los sistemas de transporte metropolitano y del conjunto de la ciudad región, incorporando en ella puntos de acceso a los diversos sistemas de ferrocarriles de cercanías, metro, tranvía y autobuses urbanos e interurbanos.

i.3. Se priorizarán las opciones de diseño que permitan configurar una estación pasante como alternativa más funcional y versátil a la solución de estación término.

i.4. La implantación de la estación de alta velocidad, ya sea en Abando o en San Mamés, se desarrollará en el marco de una amplia operación de renovación urbana que permita integrar adecuadamente el nuevo espacio ferroviario y desarrollar en su entorno actividades y equipamientos de alto nivel capaces de aprovechar la ventaja competitiva de la nueva infraestructura.

j. Los sistemas de transporte colectivo del área metropolitana buscarán la integración física y funcional y el desarrollo de conexiones intermodales con los de las áreas funcionales colindantes, así como con los que operan en las zonas orientales de Cantabria.

k. Se impulsará el desarrollo del ferrocarril como elemento esencial de transporte metropolitano,

aprovechando la liberación de líneas que supondrá la puesta en marcha de la variante sur para el transporte de mercancías. Se favorecerán la interconexión y el funcionamiento integrado entre los diversos sistemas ferroviarios (cercanías de ADIF, Euskotren, FEVE, metro y tranvías) y la máxima intermodalidad entre ellos y con los restantes modos de transporte colectivo.

2.2. Oportunidades en el Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián

Dado que el Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián tiene una menor dependencia de las actividades industriales más vulnerables a la crisis, el impacto de esta fue menor en esta área metropolitana que en el Bilbao Metropolitano, excepto en los espacios del entorno de la Bahía de Pasaia. Este ámbito, que experimentó espectaculares crecimientos hasta mediados de los años 70, sufre desde entonces un declive continuado. Se trata de un área densa y con un paisaje urbano poco atractivo, con iniciativas de renovación escasas o insuficientes y en el que las actividades portuarias generan situaciones conflictivas y limitan el contacto con el mar, una de las mayores oportunidades para la transformación de este espacio.

Así, el proceso de expansión urbana se ha dirigido hacia nuevos ámbitos periféricos en busca de tipologías residenciales y urbanas

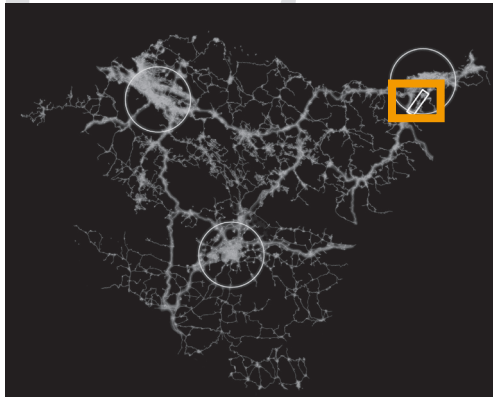
más atractivas y de un entorno ambiental más cuidado en condiciones de precio comparativamente ventajosas. Aproximadamente el 46% de la población metropolitana reside en la ciudad central, un porcentaje que se mantiene estable desde mediados de los años 80. Las principales pérdidas de población se concentraron en los municipios de la Bahía de Pasaia que, en conjunto, han perdido unos 15.000 habitantes desde mediados de los años 80 en un proceso que no se ha detenido todavía. Así, la proporción de población metropolitana que acoge este ámbito ha pasado en este periodo del 19% al 15%.

Estas pérdidas se han visto compensadas por el crecimiento de otros ámbitos más dinámicos que se han ido incorporando paulatinamente al proceso metropolitano. Los principales incrementos demográficos se han dado en el Bajo Bidasoa, que ha pasado de acoger el 16% de la población en 1980 al 19,3 % en la actualidad. En este periodo la población de Irun ha aumentado en un 20% y la de Hondarribia en más de un 50%. Una nueva periferia metropolitana se ha consolidado en torno a los municipios de la cuenca de Urumea y municipios como Oiartzun y Usurbil, apareciendo un ámbito en el que reside ya casi el 20% de la población del área funcional. El ámbito de expansión metropolitana se ha ampliado hacia espacios de otras áreas funcionales y especialmente hacia las zonas costeras del ámbito Zarautz-Orio, en el cual ha incrementado la población, se han llevado a cabo

nuevos desarrollos urbanísticos y ha ocurrido la conversión de segundas residencias en viviendas principales.

Los espacios industriales se han trasladado también a los ámbitos periféricos, principalmente a Usurbil, el alto Urumea y el triángulo Irun-Oiartzun-puerto de Pasaia, mientras que en los ámbitos más centrales ha ocurrido la progresiva transformación de espacios industriales en áreas terciarias, de oficinas, ocio y comercio en torno a grandes superficies y centros comerciales. Las dimensiones del término municipal de Donostia-San Sebastián y el hecho de que el proceso de cambio estructural haya sido aquí menos intenso que en Bilbao han permitido el reforzamiento de las funciones centrales de este espacio sin pérdida de los usos residenciales, aunque con una creciente especialización de algunos ámbitos de especial calidad en funciones culturales de ocio y de terciario avanzado, y la aparición de áreas de concentración de nuevos inmigrantes en algunas áreas con un urbanismo más deteriorado. A su vez aparecen subcentros metropolitanos en torno a centros tradicionales de cierto tamaño, como Irun y Hernani, y otros ligados al emplazamiento de grandes áreas comerciales en ámbitos de alta accesibilidad metropolitana como Oiartzun y Usurbil.



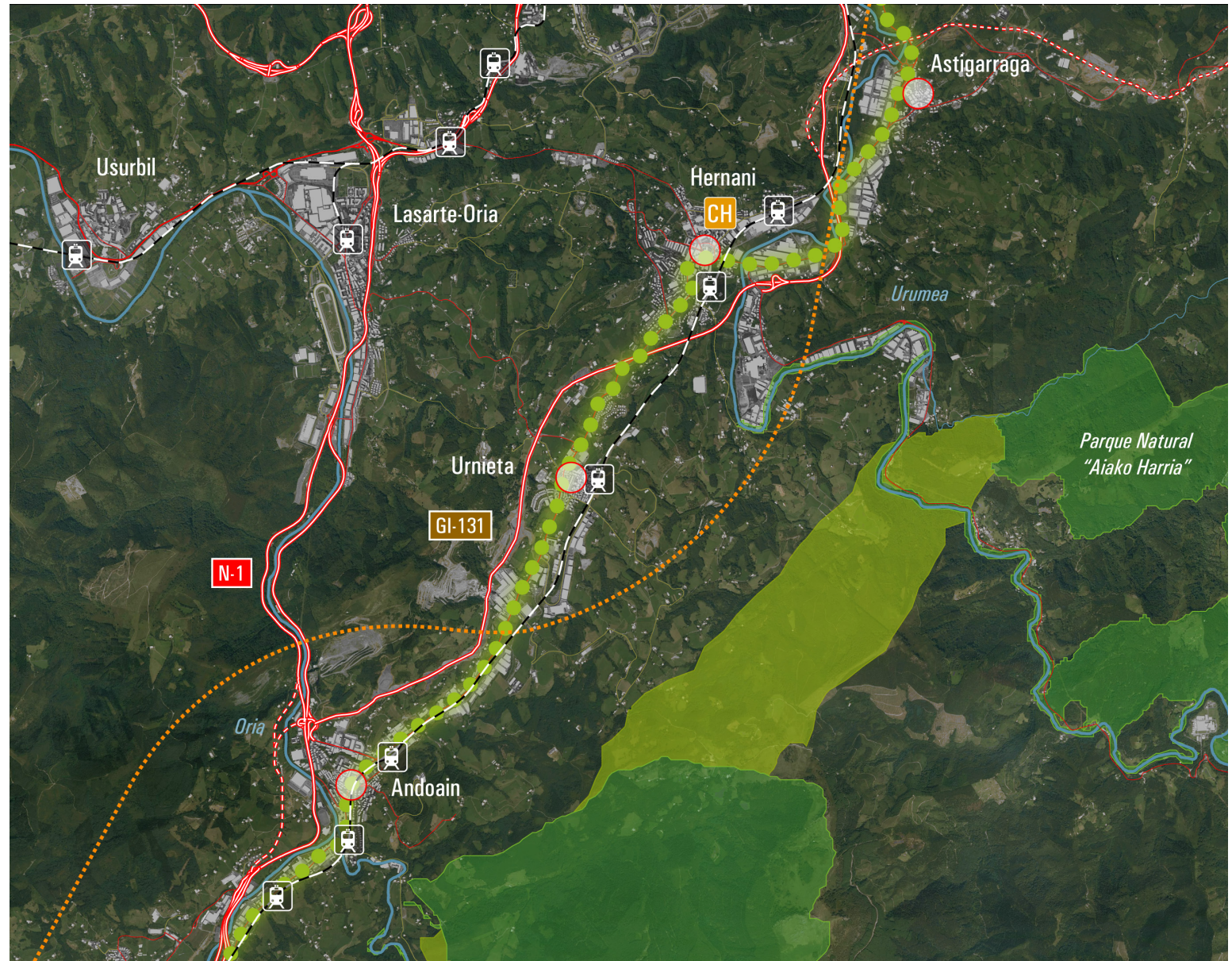


Eje de Transformación de Donostialdea.

Tramo Hernani-Urnieta-Andoain

- Ecobulevar
- Centro urbano
- Ríos y arroyos
- Autopistas y autovías
- Carreteras convencionales
- - - - - Línea prevista del TAV
- - - - - Red ferroviaria de cercanías
- Estación de cercanías
- - - - - Eje de transporte colectivo
- Espacios naturales
- Corredores ecológicos
- CH Centro histórico

Fuente: elaboración propia



Criterios territoriales del Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián

a. Los procesos de desarrollo y renovación urbana en el área funcional se orientarán a preservar el sistema policéntrico de asentamientos actual, caracterizado por su equilibrio, potenciando la centralidad territorial de la capital y de los principales centros municipales del área.

b. En cualquier caso, se priorizarán las acciones de densificación en las zonas de mayor intensidad de uso urbano y las operaciones de renovación en áreas deterioradas o con usos obsoletos o incompatibles. Estas iniciativas se desarrollarán especialmente en áreas próximas a medios de transporte público.

c. La construcción de una nueva variante exterior para la autopista y la conversión de la actual A-8 en vía de alta capacidad para la distribución del tráfico metropolitano crea la oportunidad para adecuar la antigua N-1 como vía urbana, configurándola como un gran ecobulevar metropolitano con soporte de transporte colectivo en torno al cual desarrollar los principales proyectos estratégicos de transformación y articulación urbana.

d. De igual forma, se propone la densificación de áreas que, contando en sus inmediaciones con excelentes infraestructuras como los ferrocarriles de Euskotren y ADIF, presentan unas densidades tan bajas que infravaloran la inversión pública.

e. La integración en este eje urbano de alta calidad de las áreas universitarias del oeste de la ciudad, la Concha y el ensanche hasta La Herrera, se configura como un espacio con gran potencial para acoger actividades innovadoras. Especialmente, las oportunidades asociadas a la renovación urbana de la Bahía de Pasaia permiten plantear la creación de un importante Nodo de Innovación.

f. Este eje de la innovación integrará usos diversos, generando sinergias intersectoriales y una elevada capacidad para atraer inversiones y nuevas actividades. Su localización aporta elevados niveles de excelencia en aspectos clave tales como accesibilidad, calidad ambiental y urbana y dotaciones y servicios públicos y privados, por lo que constituye un lugar ideal donde ubicar PYMES e iniciativas empresariales innovadoras, centros de I+D y de educación superior, actividades terciarias de ocio, comercio, oficinas, residencia, hoteles, servicios financieros y servicios a las empresas en general.

g. Desde el punto de vista de la movilidad por transporte colectivo, la totalidad de este gran ecobulevar debe estar conectada por los servicios de cercanías ferroviarias junto con un viario continuo para peatones y bicicletas, conectando los diferentes elementos y espacios urbanos, así como puntos clave del espacio metropolitano tales como las playas, el centro histórico y la futura estación de alta velocidad y de cercanías.

h. El eje incluirá la futura estación de alta velocidad, en la que deberá buscarse la máxima intermodalidad con los sistemas de transporte urbano y metropolitano por ferrocarril de cercanías y autobús. Las operaciones de renovación de su entorno urbano buscarán sinergias con las oportunidades que crea esta infraestructura y su localización sobre un eje urbano orientado hacia la economía del conocimiento.

i. La Bahía de Pasaia está situada en un excepcional enclave natural y constituye un área de oportunidad para crear uno de los nuevos símbolos de transformación del País Vasco. Hoy es un ámbito deteriorado y con actividades de escaso valor añadido que puede convertirse en un espacio atractivo y vibrante, un lugar para la innovación, el ocio y la residencia en torno a un puerto renovado. Resulta necesario compatibilizar la transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia y la renovación del Puerto de Pasaia.

j. Las actuaciones previstas en el área de la Herrera deben plantearse como una fase inicial que será seguida de nuevas iniciativas de reordenación de los espacios portuarios e industriales, a medida que avance el proceso de renovación del Puerto. La transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia es una actuación estratégica para el conjunto del área funcional, por lo que será objeto de la correspondiente definición en el Plan Territorial Parcial del área funcional.

k. Hacia Irun y la frontera, el Corredor del Jaizkibel se configura como un gran eje de vocación tecnoindustrial integrado con el paisaje donde puedan desarrollarse parques industriales, logística y dotaciones en el contexto de la Eurociudad Bayona - Donostia-San Sebastián.

l. Este importante espacio situado entre Donostia-San Sebastián, los dinámicos espacios del Bajo Bidasoa y Bayona incluye el aeropuerto y las grandes playas de vías de Irun y está articulado por una importante armadura infraestructural que incluye la autopista A-8, la A-1, el ferrocarril de ADIF, el de Euskotren, y en el futuro, el TAV.

m. Aprovechando la localización de este espacio, sus infraestructuras de interconexión metropolitana y su acceso a infraestructuras y sistemas de transporte de conexión exterior, las iniciativas territoriales, sectoriales y urbanísticas se orientarán a generar un espacio para la localización de actividades industriales, logísticas, tecnológicas, grandes equipamientos, servicios, etc., concibiéndose como una actuación de gran importancia en la generación de suelo para actividades económicas.

n. La actuación se orientará a ofertar espacios adecuados a una amplia variedad de demandas para facilitar una elevada diversidad empresarial, el surgimiento de sinergias inter- e intrasectoriales y una gran capacidad para atraer inversiones y empresas. Plantas industriales de tamaño medio y grande, actividades logísticas, etc. pueden

disponer de emplazamientos específicamente concebidos para sus necesidades en el contexto de una gran operación estratégica.

o. Este eje tecnoindustrial cuenta con una elevada concentración de infraestructuras de comunicaciones por carretera y ferrocarril. Tiene, además, una posición privilegiada en relación con los principales flujos de transporte y con los centros productivos y de consumo más importantes del eje norte-sur europeo, por lo que constituye un ámbito de especial interés para la implantación de actividades logísticas.

p. En este sentido, el ámbito Lezo-Gaintxurizketa se considera como área prioritaria para la localización de actividades logísticas y de interconexión entre los diversos modos ferroviarios.

q. Articular los desarrollos con criterios de integración paisajística y concentrarlos en torno a un eje con transporte colectivo resulta esencial para evitar los procesos de urbanización difusa que amenazan a este espacio. En este sentido es fundamental definir un corredor de infraestructuras que agrupe los diversos ejes de carretera y ferrocarril que inducen una tremenda fragmentación en este territorio.

r. En Irun las acciones de renovación de las playas de vías deben plantearse con criterios de diversidad de usos y creación de un espacio atractivo y diverso con vocación de excelencia

orientado a atraer actividades innovadoras de alto valor añadido.

s. Al sur del área funcional el ámbito Andoain-Hernani se articulará como un Eje de Transformación de acuerdo con los criterios establecidos en el capítulo D.3 de este documento. El Plan Territorial Parcial establecerá las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos ahí establecidos.

t. Los grandes equipamientos de alto rango existentes y previstos en el Área Funcional de Donostia-San Sebastián son elementos esenciales en la proyección exterior del País Vasco y en su capacidad para atraer actividades y funciones de alto valor. Se impulsarán estos espacios singulares y se desarrollarán programas de renovación urbana orientados a su consolidación y a localizar en su entorno espacios y funciones urbanas con capacidad para aprovechar las oportunidades que crean estos equipamientos singulares. Se facilitará su accesibilidad mediante sistemas de transporte colectivo, especialmente desde el aeropuerto y la estación de alta velocidad.

u. La futura estación de alta velocidad de Astigarraga se concebirá con criterios de intermodalidad con los diferentes elementos del sistema de transportes metropolitano.

v. La articulación de la Eurociudad Bayona - Donostia-San Sebastián es un objetivo

estratégico para esta área y para el conjunto de Euskal Hiria. En este sentido, resultan fundamentales las iniciativas de integración de los sistemas de transporte metropolitano, el desarrollo de iniciativas conjuntas en materia de grandes equipamientos, espacios de actividad y gestión de espacios y recursos naturales o la utilización integrada de las grandes infraestructuras de conexión exterior. La transformación de la playa de vías de Irun revestirá especial importancia en la articulación de la Eurociudad.

2.3. Oportunidades en el área urbana de Vitoria-Gasteiz

En Vitoria-Gasteiz los procesos de desarrollo urbano se han concentrado fundamentalmente en la ciudad central. La amplitud del término municipal de la capital y su disponibilidad de suelo han dado lugar a una creciente concentración del crecimiento en este espacio urbano.

Mientras las otras capitales vascas experimentaban los procesos de reconversión de los años 80, Vitoria-Gasteiz se convirtió en la sede del Gobierno Vasco y aprovechó su disponibilidad de suelo y su localización para impulsar un desarrollo basado en nuevos espacios industriales orientados a sectores dinámicos y a un extraordinario desarrollo de las actividades logísticas emergentes.



Fue a partir de la década de los 90 cuando comenzó a apreciarse un crecimiento significativo de las aldeas alavesas del entorno de la capital alavesa. Sin embargo, se trata de desarrollos apreciables en términos relativos pero poco importantes en términos absolutos. En los últimos 10 años Alegría-Dulantzi ha aumentado su población en un 86%, Iruña de Oca lo ha hecho en un 60% y Elburgo la ha multiplicado por 2,8. Sin embargo, estos fuertes incrementos corresponden a un total de 2.400 nuevos residentes en estos municipios.

Son ámbitos que junto a otros como Zigoitia, Zuia, Legutiano y diversos municipios situados a lo largo del eje de la A-1 acogen demandas de residencia de baja densidad procedentes de Vitoria-Gasteiz, si bien se trata de un proceso limitado ante la oferta que realiza la propia capital.

De este modo, no puede hablarse propiamente de un espacio metropolitano, sino de un espacio central macrocefálico cuya influencia se extiende a los ámbitos de su entorno.

Incluso en el suelo industrial, pese a los importantes desarrollos en municipios como Lantarón, Iruña de Oca, Ribera Baja o Legutiano, la posición de Vitoria-Gasteiz es totalmente dominante, de forma que en su municipio se localiza el 20% de todo el suelo para actividades económicas de la CAPV, y más del 60% de todo el existente en su extensa área funcional.

Criterios territoriales del Área Urbana de Vitoria-Gasteiz

a. Las iniciativas de excelencia urbana desarrolladas en Vitoria-Gasteiz, tales como el cinturón verde, la recuperación del centro histórico y los nuevos desarrollos, deben completarse hacia el futuro con actuaciones como la renovación urbana de espacios industriales en zonas muy centrales de la ciudad y de áreas residenciales de la época del desarrollismo. Densificación, mezcla de usos, mejora de los espacios públicos y rehabilitación de viviendas deben ser los objetivos de estas intervenciones, junto con el aumento de la intensidad urbana en las áreas de nuevos desarrollos.

b. En los procesos de expansión que está experimentando el área urbana es preciso preservar el modelo de asentamientos de la Llanada Alavesa, el cual cuenta con elementos muy valiosos como la relación núcleo-paisaje, la distribución regular de los núcleos y la definición de los bordes urbanos.

c. Para los nuevos crecimientos en este espacio, que constituye la principal reserva de suelo del País Vasco, se considera prioritaria la articulación de un eje lineal a lo largo de la vía ferroviaria que recorre la Llanada Alavesa desde Nanclares de Oca hasta Salvatierra-Agurain, generando un espacio denso y sostenible e integrándolo en un entorno capaz de dar soporte a servicios de cercanías ferroviarias y que permita preservar

los paisajes tradicionales de la Llanada Alavesa, minimizando el consumo de suelo y los procesos de urbanización dispersa y de baja densidad.

d. El dinamismo demográfico e industrial de Vitoria-Gasteiz, las oportunidades asociadas a su capitalidad política, su alta conectividad, la excelencia de su centro histórico y la calidad ambiental de la ciudad y de su entorno son claves para impulsar la ciudad como nodo de la economía creativa en el contexto de Euskal Hiria.

e. El soterramiento de las vías de ADIF a su paso por Vitoria-Gasteiz es una iniciativa muy importante para integrar los espacios centrales de la ciudad y las áreas universitarias, generando un espacio con alto potencial para la configuración de un importante Nodo de Innovación.

f. Existe una gran oportunidad para articular los espacios de excelencia de la ciudad mediante un eje constituido por el aeropuerto, la futura estación de alta velocidad y el centro de la ciudad, que se configurará como un ámbito atractor de actividades innovadoras y que incluirá también el Parque Tecnológico de Miñano y su posible ampliación, así como los espacios industriales en proceso de cambio del norte de Vitoria-Gasteiz. Hacia el sur este ámbito incluirá el centro histórico y la calle Dato hasta la universidad.

g. Se desarrollarán recorridos de peatones y bicicletas y sistemas de transporte colectivo a lo largo de todo el eje, conectando entre sí

los diferentes componentes de excelencia de la ciudad y los puntos críticos de conectividad, transformación urbana y oportunidades para la economía creativa. El eje se planteará como una experiencia de urbanismo de fusión que permitirá crear espacios para vivir, trabajar, divertirse y aprender, lugares para el intercambio de ideas y para la emergencia de la economía creativa.

h. La futura estación de alta velocidad deberá diseñarse con criterios de intermodalidad. Si la solución elegida finalmente fuera la propuesta en Arriaga, se analizaría la viabilidad de incluir en el soterramiento previsto un ramal de cercanías para incorporar este servicio a la nueva estación.

i. El desarrollo de Jundiz como gran plataforma logística del sur de la CAPV es una operación de gran importancia para consolidar el perfil logístico del conjunto del Área Funcional de Álava Central.