

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.3. Las ciudades medias y las áreas funcionales

3.1. Protagonismo de las ciudades medias

Las cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales, junto con un numeroso grupo de núcleos con más de 5.000 habitantes, configuran un conjunto de ciudades medias que son un elemento importantísimo del territorio de la CAPV. Localizadas mayoritariamente en los valles de la vertiente atlántica, estas ciudades desarrollan un papel fundamental en la organización del territorio y configuran una oferta de asentamientos diversa y atractiva. En ellas, fuera de los espacios metropolitanos, vive casi el 25% de la población de la CAPV. Su dimensión, sus funciones urbanas y sus especializaciones productivas hacen de ellas un factor clave de equilibrio territorial y dinamismo.

El crecimiento de estas ciudades está asociado al desarrollo de iniciativas industriales que prosperaron a partir del ámbito local, generando una dinámica de desarrollo que atrajo contingentes de población cada vez más importantes. En un contexto de escasez de suelo apto para los desarrollos urbanos, especialmente en los valles guipuzcoanos, estas ciudades fueron ocupando los fondos de valle, con crecimientos caracterizados por una elevada densidad urbana. Cuando las condiciones físicas de los valles lo han permitido, el resultado ha sido la continuidad en los tejidos urbanos, superando los límites municipales.

Solo las zonas más angostas de los valles, poco aptas para la urbanización, han impuesto límites al crecimiento lineal de los asentamientos. De este modo, los valles de la vertiente atlántica configuran ámbitos coherentes desde el punto de vista natural, paisajístico y funcional.

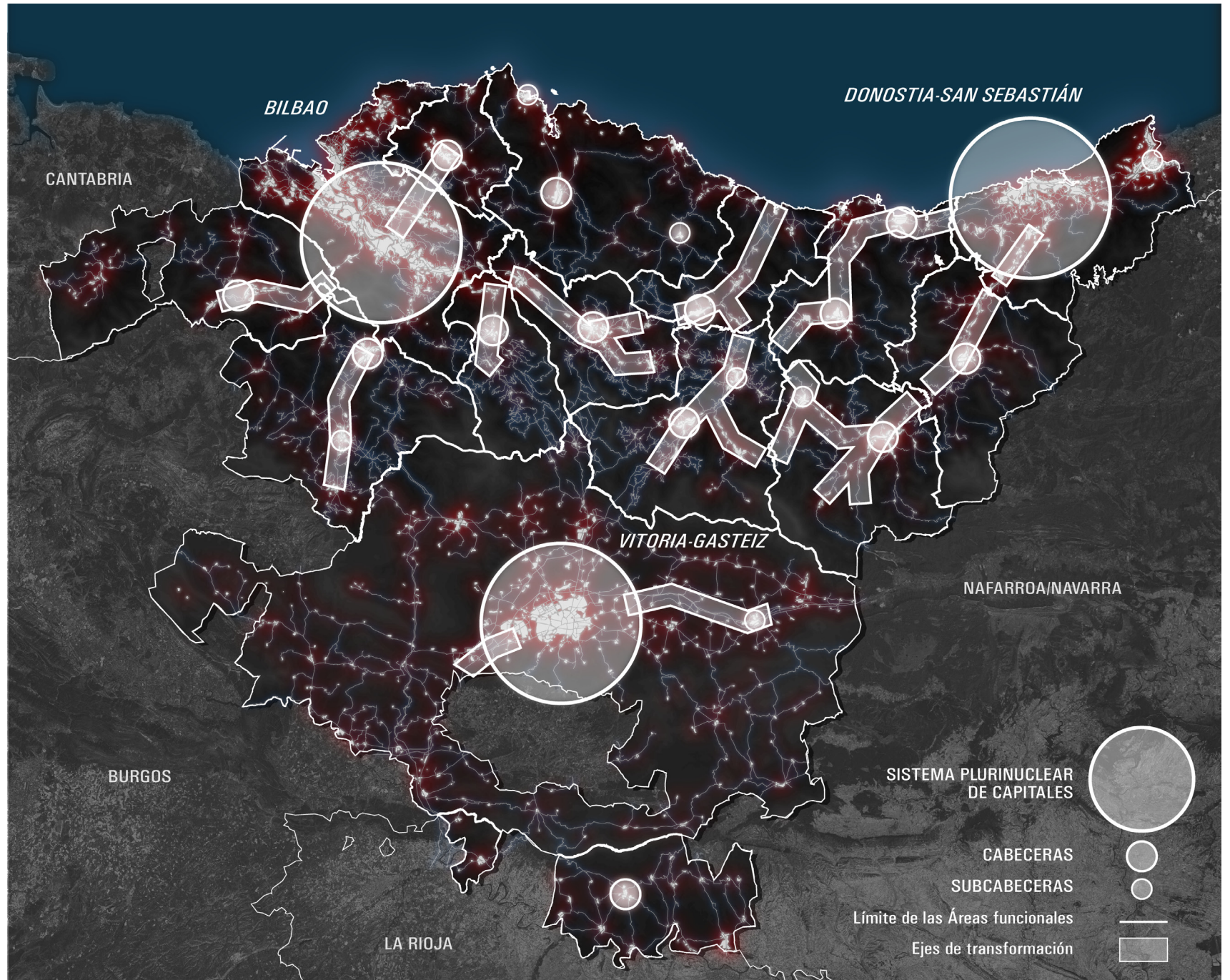
El peso de la actividad industrial en estas ciudades supuso una gran vulnerabilidad ante los procesos de crisis y reconversión de los años 70 y 80 del siglo pasado. Salvo Durango, todas estas ciudades experimentaron los procesos de declive asociados a la crisis industrial, sufriendo una contracción demográfica cuya tendencia empezó a cambiar solo a finales de la década de los 90. Los casos más llamativos son los de Mondragón y Eibar, que de ser los centros industriales más dinámicos entre las ciudades medias pasaron a sufrir un retroceso en su tamaño demográfico que todavía no se ha cerrado y ha conllevado la pérdida de centralidad y de tamaño funcional al reducirse la base económica y poblacional y aumentar el porcentaje de población inactiva como consecuencia de las elevadas tasas de envejecimiento. Su localización, más alejada de los principales centros metropolitanos, ha limitado su capacidad de incorporar nueva población y actividades que modificaran las tendencias recesivas.

Circunstancias locales asociadas a la presencia de algunas grandes empresas dinamizadoras del tejido económico local, o la cercanía de las áreas metropolitanas que ha impulsado procesos de relocalización de población y atracción de activi-

dades productivas, han permitido superar la fase recesiva en ciudades como Beasain, Durango, Tolosa, Llodio y más limitada en áreas como Azpeitia-Azkoitia.

En general, este proceso está asociado a la pérdida de un cierto peso de la base industrial y el aumento de la importancia de las actividades terciarias. Espacialmente se concentra en las cabeceras más accesibles, que crecen fundamentalmente sobre los municipios de su entorno, propiciando la aparición de fenómenos de metropolitanización de escala local. Llodio se desarrolla sobre todo en Amurrio, Beasain-Ordizia sobre Idiazabal y Lazkao, Tolosa sobre los municipios más cercanos a Donostia-San Sebastián sobre el eje de la A-1 y Durango en la cabecera y en los municipios limítrofes, y sobre todo, en los más próximos a Bilbao como Amorebieta-Etxano. Por el contrario, las cabeceras y subcabeceras más alejadas de los espacios metropolitanos han mantenido su peso industrial y presentan dinámicas negativas. Es el caso de Zumarraga y Legazpi en el Área Funcional de Beasain, Bergara y Oñati en la de Mondragón, Elgoibar y Soraluze-Placencia de las Armas en la de Eibar e Ibarra y Alegia en la de Tolosa.

Otros núcleos presentan una dinámica distinta. Es el caso de Zarautz, Mungia, Balmaseda-Zalla-Güeñes y Gernika-Lumo, espacios cuyo crecimiento es mucho más reciente. Una menor especialización industrial en el pasado limitó sus dinámicas de crecimiento durante las etapas de



mayor desarrollo demográfico de la CAPV pero, a su vez, las hizo menos vulnerables durante la etapa de crisis, manteniendo un dinamismo positivo que ha resultado decisivo en el aumento de su tamaño funcional en la última década. El factor clave en el desarrollo urbano de estas ciudades ha sido su localización estratégica, la cual les ha permitido captar los procesos de expansión de los espacios metropolitanos de Bilbao y Donostia-San Sebastián.

A lo largo de las dos últimas décadas las ciudades medias más importantes han experimentado un relevante proceso de mejora de la calidad y variedad de sus dotaciones y de su oferta de servicios públicos y privados, así como de su imagen urbana. Sin embargo, el nuevo papel de las capitales implica una oferta comercial, cultural, de ocio y de servicios personales y empresariales enormemente más diversa, amplia, atractiva y especializada. Se trata de un elemento de atracción con el que difícilmente pueden competir las ofertas más convencionales y limitadas de las ciudades medias. La mejora de las carreteras y la expansión del automóvil llevan a que una parte cada vez más significativa de las demandas terciarias que antes se realizaban en ciudades medias y cabeceras comarcales se trasladen a las capitales. El resultado es el riesgo de pérdida de la centralidad que tradicionalmente tenían estos núcleos.

Es muy importante recuperar el protagonismo de las ciudades medias. Su escala, su distribución

territorial y sus dinámicas económicas proporcionan una oferta urbana variada de núcleos dotados de una fuerte identidad, cuyo fortalecimiento permite evitar muchos de los riesgos asociados a una excesiva concentración de la población en un número reducido de grandes centros, con los costes funcionales, sociales y económicos que se derivan de ello. Son elementos claves para el equilibrio territorial, el mantenimiento de una oferta urbana diversa y la sostenibilidad de los procesos de desarrollo urbano. Constituyen elementos esenciales de conexión entre las ciudades del Sistema Polinuclear de Capitales, contribuyendo decisivamente a la articulación entre las tres ciudades capitales y creando la oportunidad para la aparición de nuevos ámbitos de centralidad. Las ciudades medias de la CAPV proporcionan un referente territorial en torno al cual organizar los crecimientos residenciales y de los espacios de actividad, reduciendo los riesgos de proliferación de la urbanización difusa y dotando de una base coherente a la organización de las actividades humanas en el territorio.

3.2. Los Ejes de Transformación

Para lograr estos objetivos de fortalecimiento, articulación y desarrollo sostenible de las ciudades medias, se proponen los Ejes de Transformación.

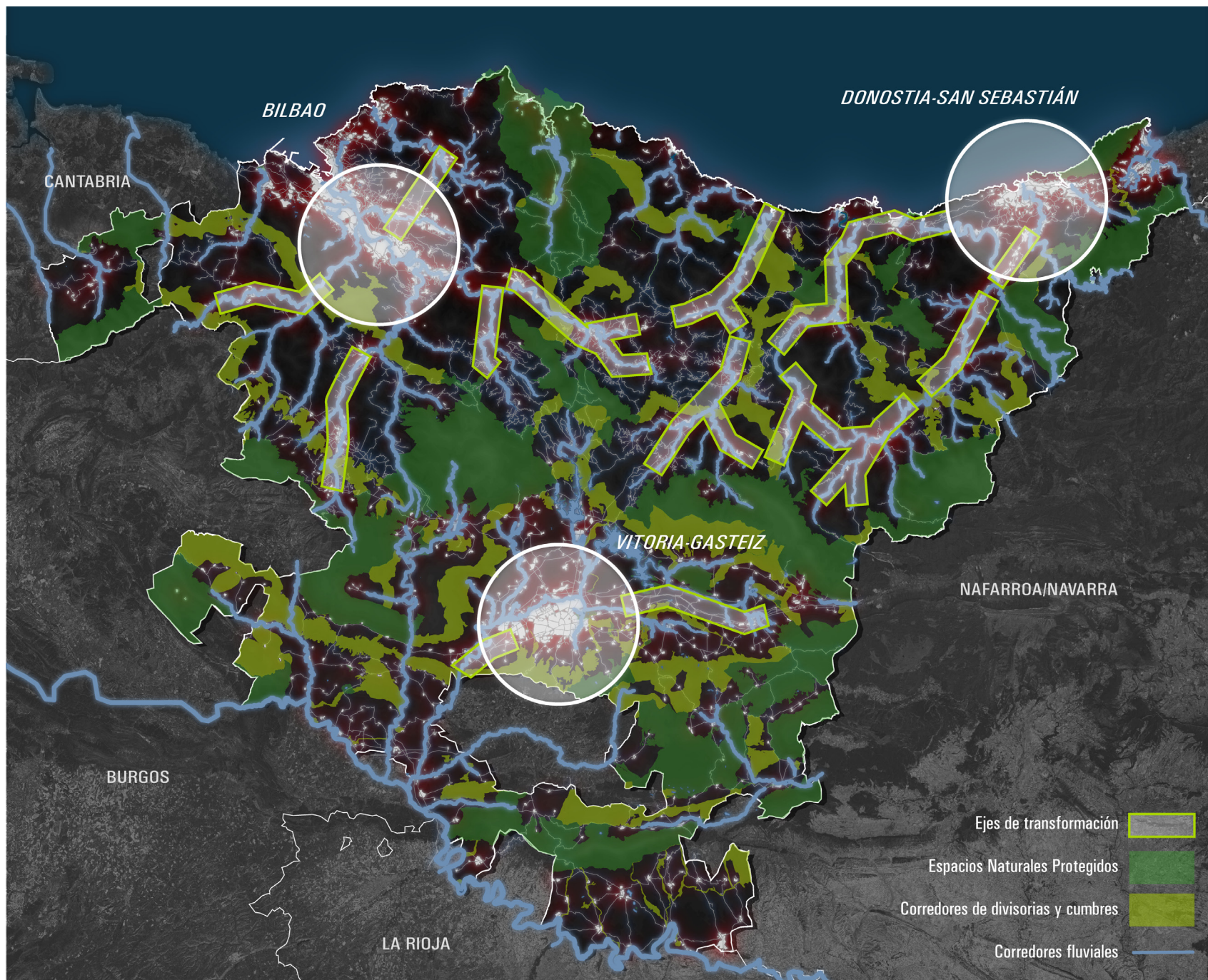
La mayoría de las ciudades de tamaño medio de la CAPV no aparecen en el territorio como enclaves aislados, sino que lideran los subsiste-

mas urbanos de las áreas funcionales. En muchos casos se da, incluso, una continuidad en los tejidos urbanos de los diferentes municipios que se conectan muy estrechamente debido a los crecimientos, más o menos difusos, que aparecen a lo largo de las vías de comunicación. La adaptación de estos desarrollos a la configuración física de los valles da lugar a estructuras urbanas lineales que crean una magnífica oportunidad para articular eficazmente los diferentes espacios urbanos y favorecer procesos de transformación e innovación sostenibles.

Los Ejes de Transformación son ejes urbanos lineales con soporte de transporte colectivo que articularán los procesos de desarrollo de las ciudades medias, aumentando su protagonismo territorial con criterios de sostenibilidad.

Los Ejes de Transformación permiten orientar los procesos de desarrollo urbano en estructuras lineales que faciliten el uso del transporte colectivo. Permiten dar coherencia a las diferentes piezas urbanas, limitar la urbanización difusa, mejorar la calidad ambiental y paisajística y favorecer la densidad, la renovación urbana y la aparición de espacios de innovación. Son elementos para interconectar las áreas funcionales e integrar las ciudades medias en las dinámicas de desarrollo de las áreas metropolitanas.

Los ejes lineales de desarrollo urbano, que tienen su origen conceptual en la Ciudad Lineal de Arturo Soria, son los más adecuados para organizar



los sistemas de transporte colectivo. Las estructuras urbanas lineales son las más eficientes y sostenibles y permiten organizar los procesos de desarrollo urbano en correspondencia con corredores ecológicos, ejes de comunicación y sistemas de transporte colectivo altamente accesibles. Curitiba, considerada la capital ecológica de Brasil, construyó los famosos ejes estructurantes lineales de transporte colectivo y de alta densidad.

Estos Ejes de Transformación son esenciales para articular la Ciudad Región Policéntrica en Red del País Vasco, configurar procesos sostenibles de desarrollo urbano y proporcionar un soporte territorial adecuado a los procesos de dinamización e innovación de nuestras actividades económicas.

Los Ejes de Transformación no son ejes infraestructurales, aunque incorporan también elementos de conexión viarios y ferroviarios. Son proyectos de articulación, renovación y desarrollo de los espacios urbanos. Toman como referencia espacial para su desarrollo los corredores establecidos por el Sistema Relacional de las DOT, el cual determina los ejes de comunicación prioritarios para la interconexión de las áreas funcionales, para la comunicación de estas con el Sistema Polinuclear de Capitales y para las principales relaciones exteriores de la CAPV. El Sistema Relacional de las DOT discurre por los ámbitos de mayor intensidad urbana y por los espacios con mayor capacidad de acogida para nuevos desarrollos. Mediante los Ejes de Transformación

se refuerza el carácter estratégico del Sistema Relacional de las DOT como elemento básico de articulación del Territorio en Red policéntrico.

3.3. Desarrollo de los Ejes de Transformación

Los Ejes de Transformación, adecuadamente diseñados, permiten lograr múltiples objetivos de interés para la renovación y puesta en valor de nuestro territorio, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el equilibrio del territorio, dotar de eficacia a sistemas de movilidad sostenible y mejorar el atractivo de nuestras ciudades y nuestros paisajes.

a) Los ecobulevares

Los ecobulevares son el principal soporte físico de los Ejes de Transformación. El desarrollo de las diferentes variantes, autovías y autopistas en los distintos corredores urbanos del País Vasco ha provocado que las antiguas carreteras convencionales constituyan elementos con posibilidad de articular los tejidos urbanos, a veces fragmentados, que han ido desarrollándose en sus inmediaciones.

Estos viarios proporcionan un soporte infraestructural idóneo sobre el que llevar a cabo los profundos procesos de renovación y transformación urbana que se proponen en este apartado. Se plantea transformar la sección y la funcionalidad de las antiguas carreteras, convirtiéndolas en

ecobulevares con diferentes funciones. Los ecobulevares cosen los tejidos urbanos, generando permeabilidad y espacios de encuentro. Incorporan sistemas de transporte colectivo y permiten movilidad a pie y en bicicleta. Proporcionan soporte para la mezcla de usos y para una escena urbana rica y variada en la ciudad. Integran parques y espacios arbolados, actuando como grandes corredores verdes que ayudan a dar coherencia al conjunto de la ciudad. Los ecobulevares pueden ayudar a estructurar los asentamientos lineales surgidos a lo largo de carreteras en diversos ejes del País Vasco.

Se conciben como vías urbanas destinadas a acoger los desplazamientos locales, configurándose como un elemento central de alta calidad ambiental. Proporcionan la estructura física lineal en torno a la cual organizar los nuevos procesos de crecimiento y renovación, siendo el elemento viario que aporta continuidad al conjunto de cada Eje de Transformación. Los ecobulevares pueden integrar nuevos desarrollos y espacios consolidados, áreas de renovación, espacios libres, parques periurbanos y zonas naturales.

Finalmente, cabe añadir que algunos de los ejes que se propone transformar en “ecobulevar” no disponen de un viario alternativo que posibilite dicha transformación, ya que la autovía que actualmente recorre el “eje” se ha construido sobre el antiguo viario existente como ocurre en la N-1 entre Alegia y Tolosa. Otros de los ejes viarios que se plantea transformar en “ecobulevar” no

disponen de ningún tipo de viario alternativo que permita liberarlos de tráfico (GI-631 Zumarraga-Azpeitia-Zumaia). Asimismo, la transformación en “ecobulevares” de otros ejes, reduciendo el tráfico a través de los mismos, se encuentra claramente dificultada mientras el viario alternativo que posibilitaría dicha transformación sea de peaje, tal y como ocurre en la N-634 en los tramos Deba-Eibar-Ermua, o en la GI-627 Maltzaga-Arrasate, cuya alternativa es la AP1. En los casos en que así ocurre los Planes Territoriales Parciales y Planes Generales establecerán las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos de este documento.

b) Ejes de articulación urbana

La mayor parte de los desarrollos de nuestras ciudades se han realizado mediante planes parciales que van ocupando diferentes ámbitos en las inmediaciones de los ejes infraestructurales. El resultado son espacios contruidos inconexos, faltos de articulación infraestructural y tipológica, con escasa interconexión y falta de diversidad funcional. Los Ejes de Transformación se plantean como ámbitos preferentes para los nuevos desarrollos urbanos. El desarrollo de estos ejes permitirá limitar los procesos de edificación difusa y la dispersión de los desarrollos urbanos por el territorio, concentrándolos en torno a corredores lineales más sostenibles. Además, permitirán dotar de estructura y mayor coherencia a los desarrollos ya existentes y a los continuos edificados supramunicipales.

En tanto que ámbitos en los que a través de nuevos desarrollos y procesos de renovación urbana y reciclado del territorio deben localizarse prioritariamente los futuros crecimientos, los Ejes de Transformación se plantean como espacios en los que desarrollar tramas urbanas densas. La densidad es una de las claves de los espacios innovadores y sostenibles. Preserva el paisaje; hace más eficiente la gestión de los recursos naturales; mejora la funcionalidad de dotaciones, servicios y sistemas de transporte; reduce las necesidades de desplazamientos cotidianos; y aumenta las posibilidades de interrelación, la generación de redes sociales y el encuentro entre lo diverso. Densidad en espacios de calidad, atractivos y vitales, conectados, con espacios de encuentro, mezcla de usos, diversidad de ambientes, residentes y usuarios.

c) Ejes verdes

Algunos de los Ejes de Transformación incorporan en su recorrido corredores ecológicos, pues se trata de valles asociados a cursos fluviales que configuran un elemento lineal de conexión verde de alta calidad ambiental. El propio diseño de los ecobulevares debe desarrollarse con criterios de mejora ambiental, incorporando elementos de arbolado a lo largo de su recorrido, zonas de interés ambiental y acciones de mejora paisajística.

En cualquier caso en el diseño de los ecobulevares deben tenerse en cuenta factores esenciales referentes a la calidad ambiental y a los condicionantes del medio físico existentes. Así,

la inundabilidad de las zonas de fondo de valle supone una restricción a los usos urbanos y de infraestructuras que debe respetarse en todas las ocasiones, destinando los espacios de riesgo a usos ambientales y de ocio en contacto con la naturaleza que no interfieran con la dinámica de los cauces.

En ningún caso los ecobulevares deben concebirse como continuos urbanos edificados sino que deben respetar las áreas de mayor valor natural e incorporar espacios libres en los que desarrollar iniciativas de recuperación de los ecosistemas naturales deteriorados o, en otros casos, acondicionar para usos de ocio o de educación ambiental los espacios libres con aptitud para ello. En cualquier caso una gestión sensible del paisaje requiere la alternancia de espacios edificados y libres y la incorporación de ámbitos naturales, paisajes agrarios y áreas forestales al diseño de estos ámbitos.

d) Ejes de transporte colectivo

Las experiencias más innovadoras de crecimiento urbano sostenible se basan en la integración de los procesos de desarrollo en torno a potentes ejes de transporte público que permitan solventar las demandas de movilidad con un mínimo impacto ambiental, económico y territorial. Los ecobulevares deben diseñarse con plataformas reservadas para los sistemas de transporte colectivo, haciendo de ellos elementos de movilidad atractivos y accesibles.

Las diversas líneas ferroviarias de cercanías y ejes estructurantes de transporte colectivo que se proponen en este documento constituyen un elemento clave sobre el que se apoya la propuesta de los Ejes de Transformación. Todos los ejes cuentan con un soporte de transporte colectivo que proporciona una elevada accesibilidad mediante transporte colectivo sostenible. El crecimiento a lo largo de los ejes, fomentando un aumento de la densidad urbana, de los usos residenciales y de las actividades económicas, se apoya fundamentalmente en la existencia de este sistema de transporte, que permitirá una movilidad coherente y sostenible.

Las estaciones son elementos claves en esta estrategia y deben concebirse como nodos de centralidad urbana, localizando en sus inmediaciones viviendas, centros de trabajo, espacios comerciales y servicios. Debe facilitarse el acceso a las estaciones desde los tejidos urbanos del entorno y desde los núcleos de población exteriores a los ejes. Para ello, se sugiere dotarlas de aparcamientos para usuarios y de sistemas de intercambio tren-autobús, así como conectarlas con los principales ejes peatonales y carriles para bicicletas.

e) Espacios para peatones y bicicletas

Los Ejes de Transformación van a facilitar una mayor proximidad entre residencia, trabajo y equipamientos en muchos ámbitos de nuestro territorio, aumentando así las posibilidades de utilizar los desplazamientos peatonales para

satisfacer muchas de las demandas cotidianas. El diseño de los ecobulevares debe incorporar carriles reservados para peatones y bicicletas que faciliten estos desplazamientos y proporcionen un elemento cómodo y atractivo de movilidad y disfrute de la ciudad y del paisaje, convirtiéndose en un aliciente de nuestros espacios urbanos y en un elemento de atracción y de calidad de nuestro territorio.

f) Permeabilidad transversal

La transformación de las carreteras en vías de carácter más blando, como calles urbanas y recorridos integrados en el paisaje, es una oportunidad para eliminar barreras, reducir el impacto del tráfico y dotar de permeabilidad transversal a espacios que hasta ahora habían permanecido poco conectados entre sí a causa del efecto barrera de las infraestructuras. Esta permeabilidad se traduce en nuevas posibilidades de conexión entre espacios con diferentes perfiles y en un ambiente urbano más humano y atractivo. Es, en definitiva, un factor que mejorará la calidad de nuestras ciudades y espacios turísticos.

g) Intensidad urbana y mezcla de usos

El desarrollo mediante planes parciales y planeamientos especiales de nuestras ciudades ha generado, salvo en los centros tradicionales, un paisaje urbano de enclaves monofuncionales. Áreas residenciales, espacios industriales, segundas residencias, centros comerciales, equipamien-

tos singulares, zonas de ocio, etc. se disponen en nuestro territorio con frecuencia de forma fragmentada y aisladas unas de otras.

Los Ejes de Transformación tienen vocación de convertirse en espacios con una intensidad urbana creciente, tanto en términos de densidad residencial como de densidad de servicios, usos y actividades. La mejor opción económica, ambiental y territorial para generar espacios urbanos de fusión, complejos, diversos y atractivos mediante la mezcla de usos y actividades consiste en la combinación de densidad, diversidad de usos y tipologías, variedad en las opciones de actividad y empleo, en las modalidades residenciales y en las opciones de ocio e integración de residencia, trabajo, equipamientos y ocio.

Con el desarrollo de la nueva economía resulta posible y deseable integrar las diferentes funciones de la ciudad. El urbanismo de fusión permite crear espacios para vivir, trabajar, divertirse y aprender, lugares para el intercambio de ideas y para la emergencia de la economía creativa.

h) Ejes de creatividad

Los Ejes de Transformación son una oportunidad para impulsar la creatividad en nuestro territorio como elemento fundamental de dinamización económica y calidad de vida. La creatividad surge de la interacción, de la diversidad, del contacto con lo distinto y de la exposición a situaciones nuevas.

Los Ejes de Transformación permitirán el surgimiento en nuestro territorio de realidades que traerán consigo una serie de nuevos elementos tales como posibilidades de conexión, de actividad y de formas de vida, ambientes y relaciones. Estos ejes son espacios propicios para la innovación y la creatividad, la cual es la base para la vida y la economía del siglo XXI y resulta esencial en aspectos tales como los sistemas de organización social, la economía, el diseño, la arquitectura y el urbanismo. Los territorios creativos son singulares en sí mismos y tienen la cualidad de estimular la atracción de las “clases creativas” de nuestra sociedad.

i) Ejes de renovación urbana

Consideramos que es muy importante enfatizar la importancia de priorizar las operaciones de renovación y transformación de los espacios ya construidos como alternativa a la expansión de las zonas urbanizadas. Los Ejes de Transformación incorporarán el desarrollo de programas de renovación urbana, muy especialmente en los centros urbanos tradicionales y en los enclaves industriales, para fortalecer sus señas de identidad y mejorar la imagen urbana de los núcleos tradicionales.

También incorporarán mejoras de los espacios públicos, actuando sobre elementos clave para la renovación de espacios obsoletos y la reutilización para nuevas funciones de ámbitos urbanos y productivos con problemas de deterioro.

j) Arquitectura y urbanismo bioclimáticos

La arquitectura y el urbanismo bioclimáticos han sido concebidos como exponentes de una nueva cultura y como respuesta a la necesidad de encontrar un nuevo equilibrio en el planeta Tierra. El bioclimatismo representa un compromiso con el ahorro energético, la utilización de fuentes de energía renovables, la construcción sana y la calidad ambiental en los lugares de residencia y de trabajo. Los Ejes de Transformación constituyen un ámbito en el que incorporar estos principios de diseño urbano y arquitectónico a nuestro territorio como elemento de sostenibilidad ambiental y como seña de identidad de un territorio innovador y comprometido con la calidad.

Se propone el uso de sistemas de suministro energético mediante fuentes renovables, diseños minimizadores del consumo energético, la utilización de materiales ecocompatibles, la gestión integral del ciclo del agua, la movilidad sostenible, la gestión de residuos, el uso de la vegetación como elemento de confort urbano y de creación de paisaje y de biodiversidad, etc. Se trata de elementos que deben incorporarse cada vez en mayor medida a nuestros desarrollos urbanos y a las iniciativas de transformación de los espacios construidos como un factor de excelencia, atractivo y diferenciación de la CAPV.

Criterios territoriales relativos a los Ejes de Transformación

a. Los PTPs establecerán los criterios de ordenación y las acciones necesarias para configurar los Ejes de Transformación propuestos en este documento de acuerdo con los criterios establecidos en él.

b. Su objetivo es configurar estructuras urbanas lineales con soporte de transporte colectivo, que articulen eficazmente los procesos de desarrollo urbano y en torno a las cuales se concentrarán los principales procesos de crecimiento y renovación urbana de las áreas funcionales.

c. Los Ejes de Transformación, adecuadamente diseñados, permitirán lograr múltiples objetivos de interés en materia de renovación y puesta en valor del territorio, mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y del equilibrio territorial, eficacia de los sistemas de movilidad sostenible y mejora del atractivo de nuestras ciudades y nuestros paisajes.

d. En el marco del Modelo Territorial de las DOT, estos ejes proporcionarán una estructura urbana que permitirá a las ciudades medias aumentar su rango urbano, fortaleciendo su oferta de servicios, su conectividad y su capacidad para atraer residentes y actividades económicas, limitando la polarización funcional del territorio en torno a las ciudades capitales y contribuyendo a la efectiva articulación de una ciudad región policéntrica.

e. El diseño y la ordenación de cada uno de los Ejes de Transformación, o de partes de ellos, podrá abordarse como un proyecto territorial a instancias de las instituciones afectadas, tramitándose como Modificación del PTP o del Plan General, y en su caso, Plan Especial.

f. El desarrollo de los Ejes de Transformación

f.1. Los tramos de carreteras que han perdido su funcionalidad debido a la construcción de variantes y de nuevas vías de alta capacidad se rediseñarán como ecobulevares que serán el soporte viario a los Ejes de Transformación. Los ecobulevares son vías urbanas destinadas a acoger los desplazamientos locales que pueden integrar nuevos desarrollos y espacios consolidados, espacios libres y zonas naturales.

f.2. La transformación de las carreteras en ecobulevares se orientará a la eliminación de barreras, la reducción del impacto del tráfico, el aumento de la permeabilidad transversal y la mejora ambiental y paisajística de los espacios libres y edificados por los que discurren.

f.3. Los Ejes de Transformación serán los ámbitos preferentes para los nuevos desarrollos urbanos. Con este criterio se pretenden limitar los procesos de edificación difusa y la dispersión de los desarrollos urbanos por el territorio, concentrándolos en torno a corredores lineales más sostenibles. Además, estos ejes permitirán dotar de estructura y mayor coherencia a los desarro-

llos ya existentes y a los continuos edificados supramunicipales.

En este sentido, los Ejes de Transformación no deben entenderse como ámbitos de continuidad urbana total, es decir, por razones paisajísticas, un desarrollo urbanístico lineal debe quedar interrumpido por ámbitos sin desarrollo urbano. En este sentido los Planes Territoriales Parciales deberán plantear por razones paisajísticas y de protección o mejora ambiental la definición de partes de los Ejes de Transformación como ámbitos sin desarrollo urbano.

f.4. En cualquier caso, en el desarrollo de los Ejes de Transformación se priorizarán las acciones de renovación urbana, densificación y reutilización de espacios obsoletos frente a los nuevos crecimientos que conlleven el aumento de los espacios urbanizados. Los planes de desarrollo de los Ejes de Transformación incorporarán programas de renovación urbana, especialmente en los centros urbanos tradicionales y en los enclaves industriales, fortaleciendo sus señas de identidad y la mejora de la imagen urbana de los núcleos tradicionales.

f.5. Los cursos fluviales y los espacios ribereños que se integran en los Ejes de Transformación se configurarán como corredores ecológicos. Estos corredores se integrarán en el diseño, configurando elementos lineales de conexión verde de alta calidad ambiental y paisajística que acogerán diversos usos en función de sus características físicas y de su relación con los espacios urbanos:

zonas de interés ambiental, parques urbanos y periurbanos, ocio en contacto con la naturaleza, conexiones con los espacios naturales del entorno y áreas de mejora ambiental y paisajística. El concepto de corredor ecológico vinculado a los ríos y arroyos incorporará el riesgo de inundabilidad, como factor que condicionará la actuación urbana, así como el valor natural y rural de los terrenos y los aspectos paisajísticos para mantener, mejorar y proteger el desarrollo urbano.

f.6. Los Ejes de Transformación incorporarán plataformas reservadas para los sistemas de transporte colectivo.

f.7. Asimismo, los Ejes de Transformación incorporarán como elementos estructurantes de su desarrollo las diversas líneas ferroviarias de cercanías y ejes estructurantes de transporte colectivo que se proponen en este documento. El crecimiento a lo largo de los ejes, fomentando el aumento de la densidad urbana, los usos residenciales y las actividades económicas, se apoyará fundamentalmente en la existencia de este sistema de transporte que favorecerá la movilidad sostenible.

f.8. Las estaciones son elementos claves en esta estrategia y deberán concebirse como nodos de centralidad urbana, localizando en sus inmediaciones viviendas, centros de trabajo, espacios comerciales y servicios de alta demanda. Debe facilitarse el acceso a las estaciones desde los tejidos urbanos del entorno y desde los núcleos de población exteriores a los ejes. Para ello, se

sugiere dotarlas de aparcamientos para usuarios y de sistemas de intercambio tren-autobús, así como conectarlas, además, con los principales ejes peatonales y carriles para bicicletas.

f.9. Los Ejes de Transformación deberán facilitar una mayor proximidad entre residencia, trabajo y equipamientos, aumentando así las posibilidades de utilizar los desplazamientos peatonales para satisfacer muchas de las demandas cotidianas de movilidad.

f.10. El diseño de los ejes deberá incorporar carriles reservados para peatones y bicicletas que faciliten estos desplazamientos y proporcionen un elemento cómodo y atractivo de movilidad y disfrute de la ciudad y del paisaje, convirtiéndose en un aliciente de nuestros espacios urbanos y en un elemento de atracción y de calidad de nuestro territorio.

f.11. Los Ejes de Transformación se orientarán a facilitar la aparición de espacios con una intensidad urbana cada vez mayor, tanto en términos de densidad residencial como de densidad de servicios, usos y actividades. Para ello, la ordenación de estos espacios propiciará la diversidad de usos y tipologías, la variedad en las opciones de actividad y empleo, en las modalidades residenciales y en las opciones de ocio. Posibilitará la integración de residencia, trabajo, equipamientos y ocio en una oferta integrada y múltiple para generar espacios urbanos de fusión complejos, diversos y atractivos mediante la mezcla de usos y actividades.

f.12. Los Ejes de Transformación incorporarán los principios de diseño urbano y arquitectónico bioclimático como elemento de sostenibilidad ambiental y como seña de identidad de un territorio innovador y comprometido con la calidad.

f.13. En este sentido, se analizarán las posibilidades de emplear sistemas de suministro energético mediante fuentes renovables, diseños minimizadores del consumo energético, materiales eco-compatibles y sistemas de movilidad sostenible, junto con las posibilidades de llevar a cabo la gestión integral del ciclo del agua y la gestión de residuos, así como de emplear la vegetación como elemento de confort urbano e instrumento para crear paisaje y biodiversidad.

3.4. Los Ejes de Transformación y las áreas funcionales

La delimitación de las áreas funcionales es uno de los elementos más importantes de la propuesta de las DOT en tanto en cuanto de ella se derivan los ámbitos de los correspondientes PTPs, así como numerosas determinaciones referentes a suelo residencial, suelo para actividades económicas, áreas recreativas, etc.

Los Ejes de Transformación se plantean como actuaciones estructurantes para la renovación, la articulación y el reforzamiento de los espacios centrales de las áreas funcionales que permite avanzar hacia la configuración de un Territorio en Red policéntrico con nodos más fuertes y

más estrechamente interrelacionados a través de los elementos infraestructurales del Sistema Relacional de las DOT.

En los valles atlánticos sobre los que se desarrollarán los Ejes de Transformación se localizan 32 de las 36 ciudades no metropolitanas de más de 5.000 habitantes y 14 de las 18 cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales. Son los ámbitos que por su densidad urbana y su morfología lineal definen de manera más clara la estructura de los Ejes de Transformación.

En otros ámbitos, como la Llanada Alavesa y el Área Funcional de Mungia, no se dan unas condiciones topográficas tan restrictivas para el desarrollo urbano, por lo que no aparecen estructuras lineales definidas. Esto favorece los procesos de dispersión urbana en unos espacios sometidos a fuertes presiones urbanizadoras. Por ello, desde este documento se propone la delimitación de Ejes de Transformación apoyados en sistemas de transporte colectivo sobre ejes viarios estructurantes que permiten estrategias de articulación para el adecuado desarrollo de estas áreas.

Por último, aparecen áreas que por su carácter predominantemente rural y por la disposición de sus asentamientos no son adecuadas para el desarrollo de estas estructuras urbanas. Por ello, en La Rioja Alavesa y en Gernika-Markina se plantean orientaciones específicas para estos espacios.

Criterios territoriales de los Ejes de Transformación y las áreas funcionales

a. Área Funcional de Balmaseda-Zalla. El Eje de Transformación del Kadagua

a.1. El Eje de Transformación del Kadagua se plantea sobre el corredor urbano en formación que sigue el valle del Kadagua desde Balmaseda hasta Alonsotegi, incluyendo las principales zonas urbanas de Zalla y Güeñes. Una vez en funcionamiento la autovía del Kadagua, el eje se desarrollará sobre las diferentes carreteras de la Diputación que conectan entre sí los centros urbanos y que discurren, además, en paralelo a la línea de FEVE que comunica este espacio con Bilbao, conformando el soporte principal para los sistemas de transporte colectivo en este ámbito.

a.2. La puesta en valor de los espacios vacantes u ocupados por zonas industriales abandonadas a lo largo de la autopista del Kadagua se considerará una oportunidad importante para la dinamización de este espacio durante los próximos años. Además, la futura construcción de la variante Supersur otorgará una muy elevada conectividad exterior a este espacio.

a.3. La transformación en ecobulevares de los viarios interurbanos y el desarrollo de operaciones urbanas estructurantes resultan esenciales para la evolución de un espacio dominado por desarrollos poco densos y a veces carentes de estructura.

a.4. La articulación de un espacio urbano más integrado en el eje Balmaseda-Zalla-Güeñes permitirá disponer de una base urbana con mayor potencial de servicios y con una mayor capacidad para atraer y dinamizar el conjunto del área.

a.5. El río Kadagua actuará como corredor ecológico, acogiendo zonas verdes y espacios de enlace con las áreas de interés ambiental del entorno tomando en consideración los riesgos de inundabilidad existentes. El ferrocarril articulará el conjunto de esta ciudad lineal y la conectará con el centro de Bilbao.

a.6. Desarrollos más compactos que generen puntos de centralidad e identidad urbana, equipamientos y espacios productivos, transporte colectivo, ejes ambientales y creación de espacios públicos constituyen oportunidades asociadas a este Eje de Transformación para lograr una mayor diversidad funcional y espacios más diversos y sostenibles.

b. Área Funcional de Llodio. El Eje de Transformación del Alto Nervión

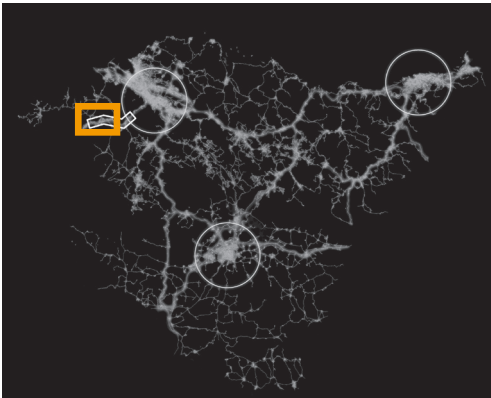
b.1. Este Eje de Transformación se desarrollará sobre el corredor que discurre a lo largo del Alto Nervión, sobre los municipios de Llodio, Amurrio y Orduña. Este espacio presenta como elementos singulares una localización próxima y colindante con el Bilbao Metropolitano, y un espacio urbano de escaso tamaño demográfico y funcional que, especialmente en Amurrio y Orduña, cuenta

todavía con un alto potencial de crecimiento.

b.2. El valle del Alto Nervión entre Llodio y Orduña constituye un eje natural para la difusión de los procesos de cambio surgidos en Bilbao. El eje se basa en el río Nervión como argumento natural, configurando según propuesta del PTP un gran parque lineal que articula ambientalmente el conjunto del eje. Se basa también en el afianzamiento de una sólida base infraestructural, apoyada en la A-625 como ecobulevar y en el ferrocarril con su línea de cercanías Bilbao-Orduña.

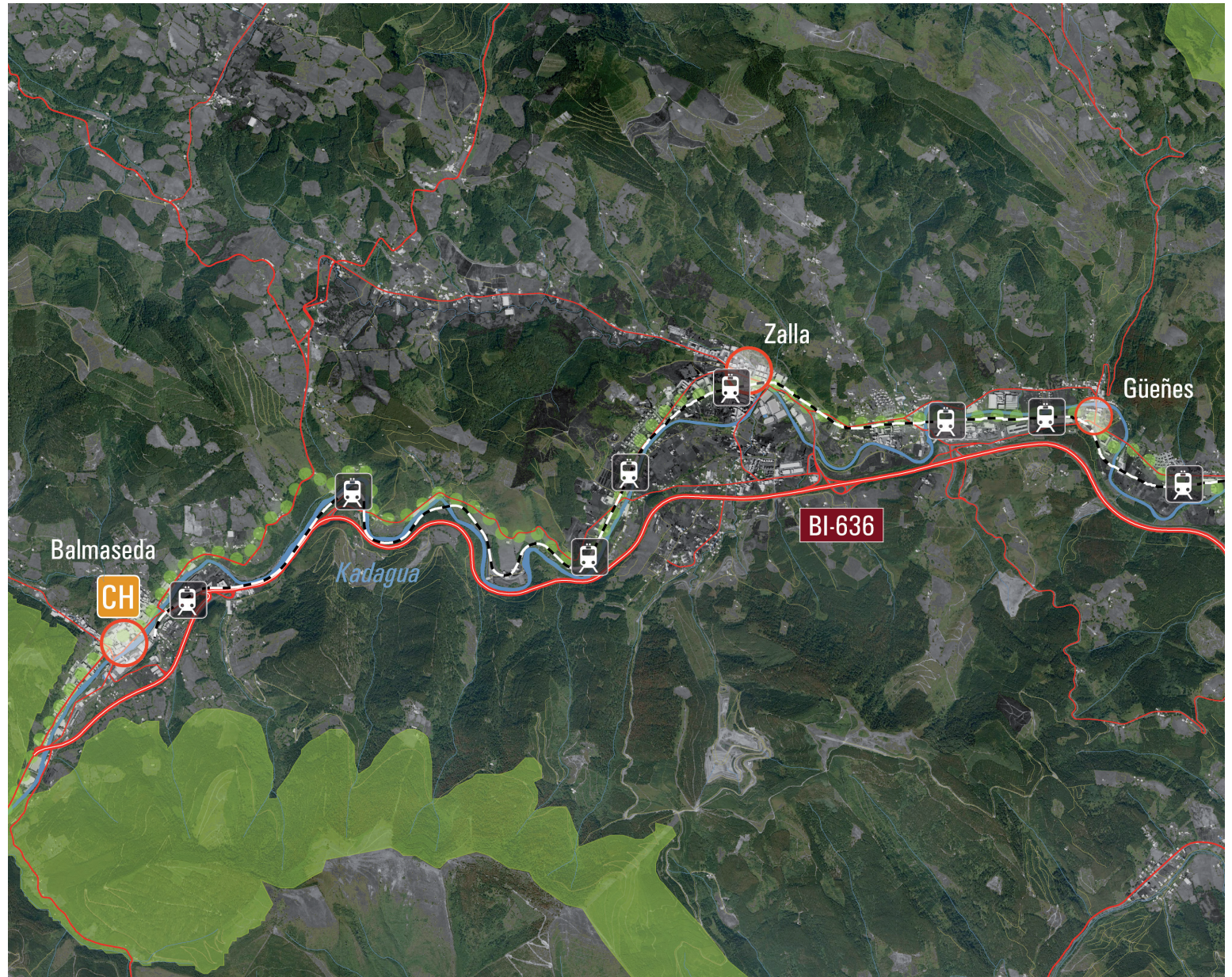
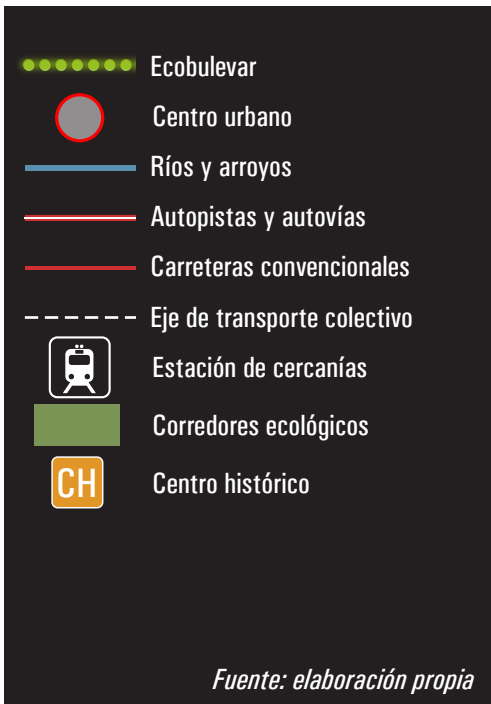
b.3. El reequilibrio y la difusión metropolitana se perfilan imprescindibles para configurar un nuevo espacio apto para competir en una nueva fase de desarrollo. Se plantea la articulación de este corredor urbano como un eje tecnopolitano en el que cada uno de los núcleos aporta elementos de singularidad en función de sus características específicas.

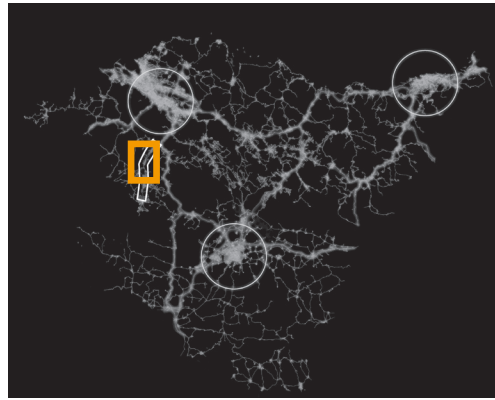
b.4. Son prioritarias las acciones de renovación urbana de Llodio y la propuesta de soterramiento del ferrocarril que mejoren la calidad de su imagen y refuercen su oferta dotacional y de actividades terciarias. Amurrio, por su parte, constituye un ámbito con capacidad para acoger nuevos crecimientos y cuenta con un importante potencial de recualificación y desarrollo sostenible mediante iniciativas que densifiquen y ordenen su trama urbana y aprovechen los atractivos urbanos y ambientales de Orduña para configurar



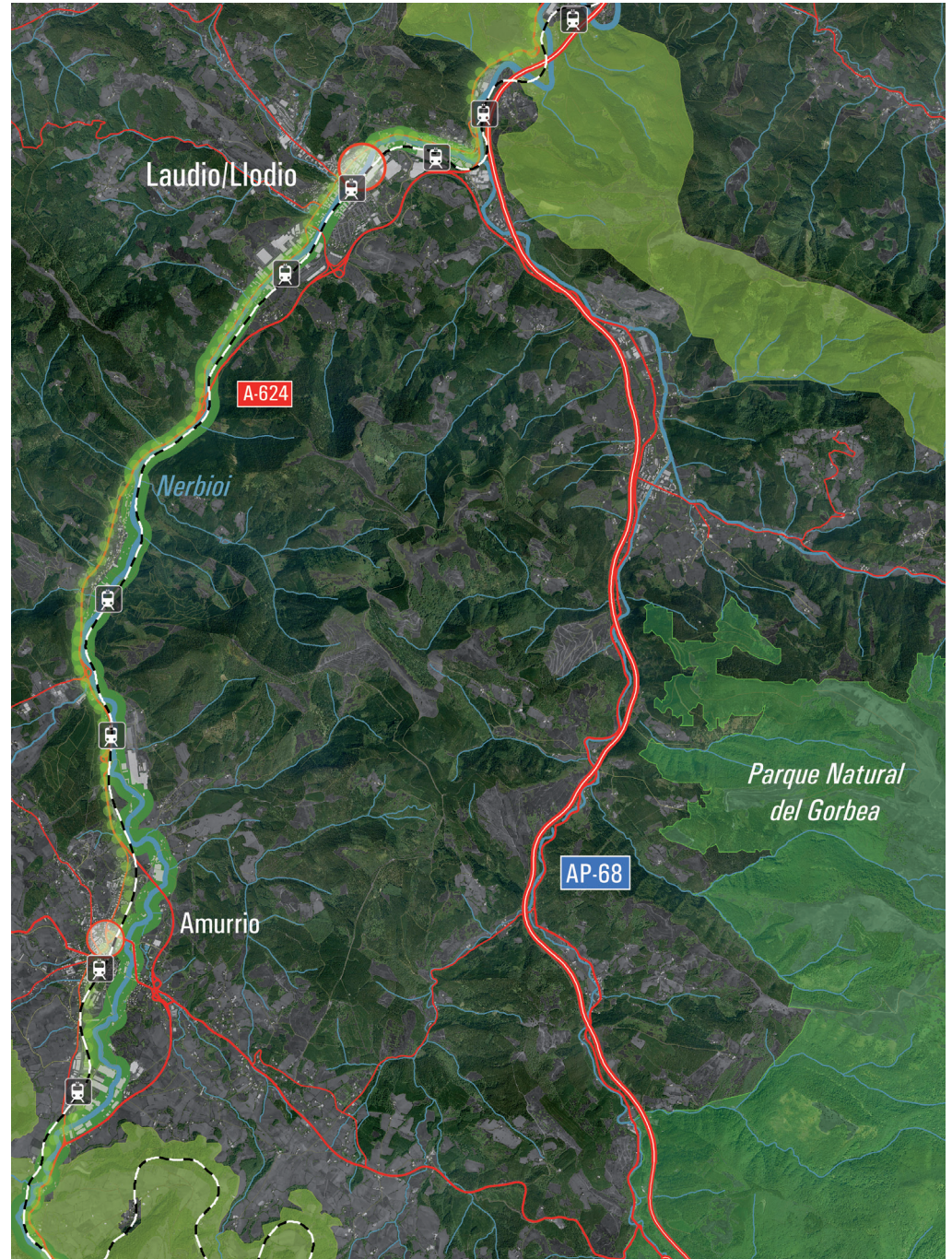
Eje de Transformación del Kadagua.

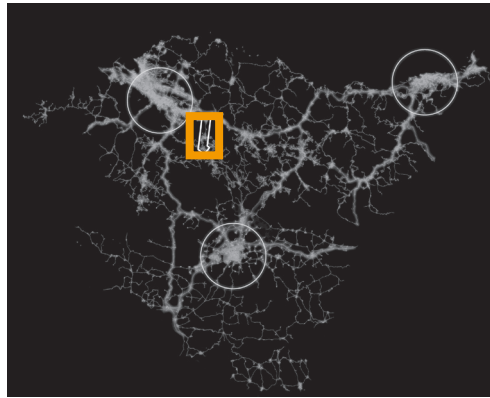
Tramo Balmaseda-Zalla-Güeñes





Eje de Transformación del Alto Nervión.
Tramo Llodio-Amurrio

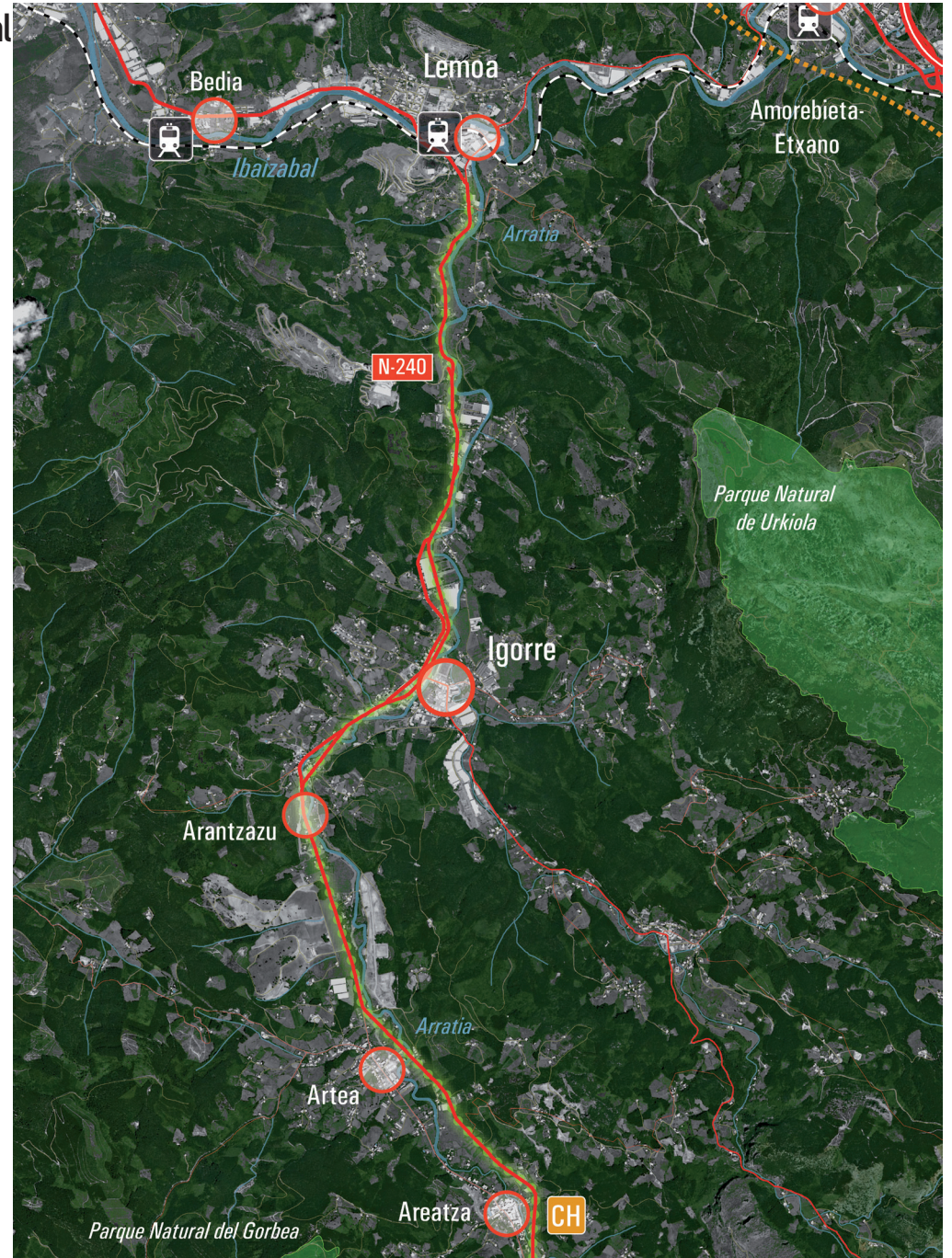




Eje de Transformación del Arratia.
Tramo Lemoa-Igorre-Areatza

-  Ecobulevar
-  Centro urbano
-  Ríos y arroyos
-  Autopistas y autovías
-  Carreteras convencionales
-  Eje de transporte colectivo
-  Estación de cercanías
-  Espacios naturales
-  Centro histórico

Fuente: elaboración propia



una ciudad ecológica muy atractiva para la residencia, las actividades de ocio y turismo y las empresas de la nueva economía.

c. Área Funcional de Igorre. El Eje de Transformación del Arratia

c.1. El ámbito de Igorre presenta todavía un desarrollo urbano incipiente aunque su función como espacio de acogida de nuevos crecimientos procedentes del Bilbao Metropolitano se ha incrementado de forma cada vez más notable durante los últimos años. Por ello, el Eje de Transformación se plantea en este caso como una estructura de referencia para vertebrar el desarrollo sostenible de este espacio durante los próximos años.

c.2. Se preservarán el cauce del Arratia y su entorno como corredor ecológico que estructura ambientalmente este espacio, preserva las zonas con mayor riesgo de inundación y proporciona un eje paisajístico y de contacto con la naturaleza.

c.3. Se priorizará reforzar los elementos de centralidad de las cabeceras municipales y plantear crecimientos lineales asociados a los espacios ya edificados a lo largo de la N-240, configurando este viario progresivamente como ecobulevar que dé soporte a los sistemas de transporte colectivo, esenciales para articular futuros desarrollos en un espacio de alto valor.

d. Área Funcional de Durango. El Eje de Transformación del Ibaizabal

d.1. El área urbana en formación a lo largo del eje Amorebieta-Etxano - Durango - Zaldibar configura el principal corredor urbano entre Bilbao y Donostia-San Sebastián. Es un espacio clave para lograr una creciente interrelación entre las dos capitales. Los análisis de accesibilidad relacional muestran que las zonas urbanas de esta área, en torno a la AP-8, son los ámbitos mejor conectados con el resto del territorio de todo el País Vasco.

d.2. El Eje de Transformación aportará un elemento de articulación de los desarrollos poco estructurados que aparecen en este ámbito, permitiendo atraer población y nuevas funciones de rango regional y metropolitano hacia él.

d.3. La transformación de la antigua N-634 en ecobulevar desde Amorebieta-Etxano hasta Zaldibar proporciona un elemento para estructurar los desarrollos de estos municipios y configurar la cabecera Durango - Amorebieta-Etxano, con un rango importante. Similares características deben atribuirse al eje viario Durango-Elorrio.

d.4. El cauce del Ibaizabal debe actuar como corredor ecológico de este espacio urbano, preservándose del desarrollo urbano las áreas con riesgo de inundabilidad.

d.5. La línea de Euskotren, que conecta con Bilbao el Área Funcional de Eibar y el eje Gernika-Lumo-Bermeo, proporciona un soporte de transporte colectivo de enorme importancia para orientar y densificar los procesos de desarrollo urbano y generar espacios de centralidad territorial en torno a las estaciones de Durango y Amorebieta-Etxano. A largo plazo puede plantearse una extensión de la línea ferroviaria desde Durango a Elorrio.

e. Área Funcional de Gernika-Markina

e.1. Este espacio se caracteriza por su excelencia ambiental y paisajística con la presencia dominante de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y valiosos paisajes litorales y rurales.

e.2. La preservación de estos activos ambientales constituye la principal orientación estratégica para el área funcional en tanto en cuanto se trata de un elemento diferencial de calidad y atractivo territorial.

e.3. La estrategia propuesta se basa en mejorar sus interconexiones, reforzar las cabeceras y subcabeceras como centros de servicios con capacidad para atender las demandas de los ámbitos de su entorno y realizar una gestión activa del paisaje y el medio ambiente como clave de desarrollo.

e.4. La línea de ferrocarril Bermeo-Gernika-Amorebieta aparece como el eje central del sistema

de transporte de este espacio. La configuración de las estaciones de Bermeo y Gernika como elementos de intermodalidad y centralidad comarcal aparece como una oportunidad para reforzar la conectividad de este ámbito, sus relaciones con áreas colindantes y la centralidad de estas dos ciudades.

e.5. En el norte es necesario reforzar la conexión de Bermeo con Bilbao que se produce a través de Mungia. Hacia el sur las conexiones clave son la de Gernika-Lumo con el Área Funcional de Durango y de Markina con Durango y el Bajo Deba.

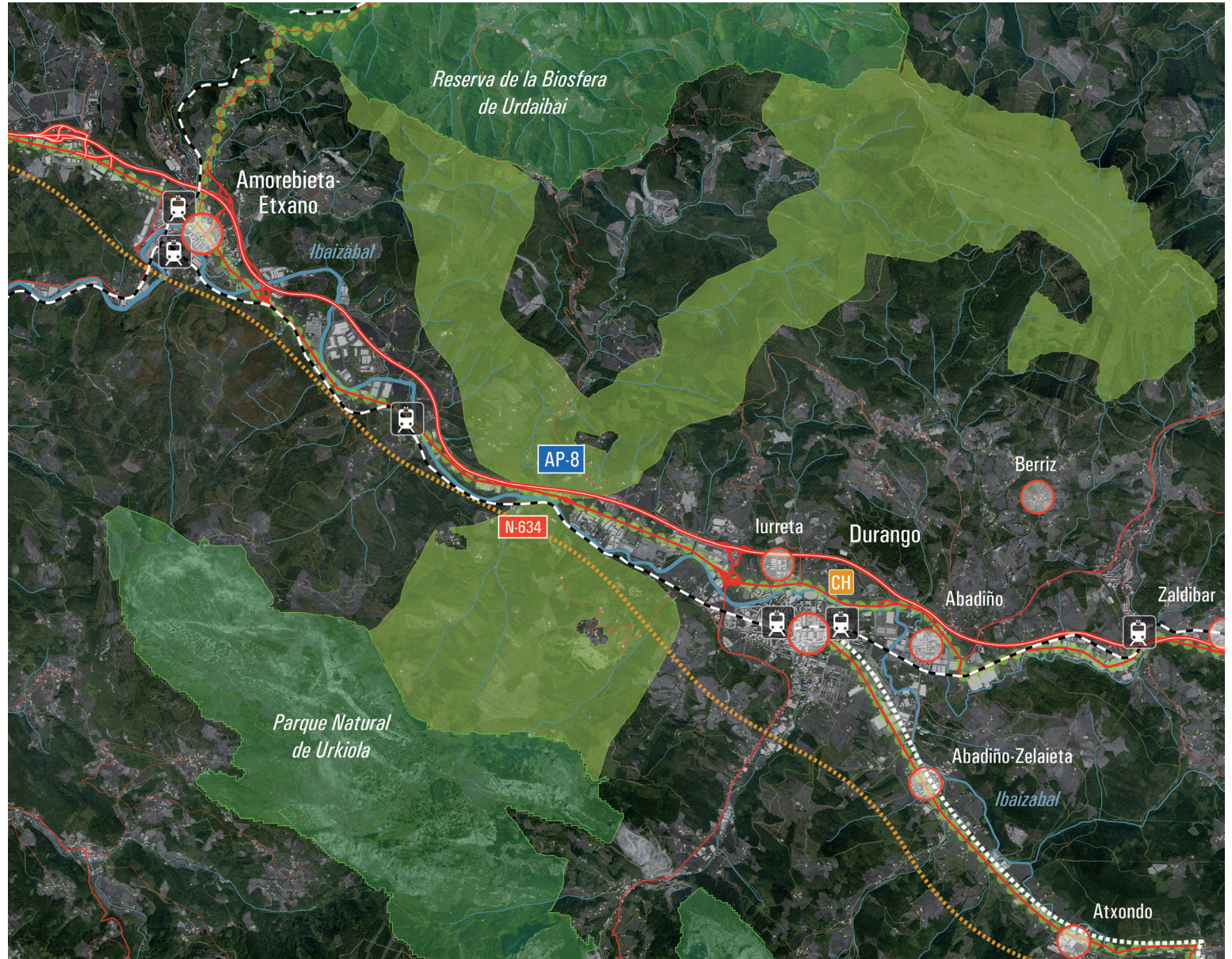
e.6. En el litoral, Bermeo y Lekeitio son centros urbanos muy importantes para impulsar una estrategia de desarrollo sostenible. Sus zonas portuarias y centros históricos son ámbitos con atractivos muy importantes para las actividades de la nueva economía y el fortalecimiento de su oferta terciaria contribuirá a transformar muchas segundas residencias de la costa en viviendas principales.

e.7. Es fundamental que los crecimientos que se den en estas poblaciones se produzcan de forma muy integrada con las características morfológicas y estructurales de los núcleos actuales y con el paisaje de su entorno, utilizando tipologías urbanísticas y arquitectónicas adecuadas e incidiendo en los procesos de rehabilitación del abundante patrimonio edificado de arquitectura tradicional existente.



Eje de Transformación del Ibaizabal.

Tramo Amorebieta-Etxano-Durango

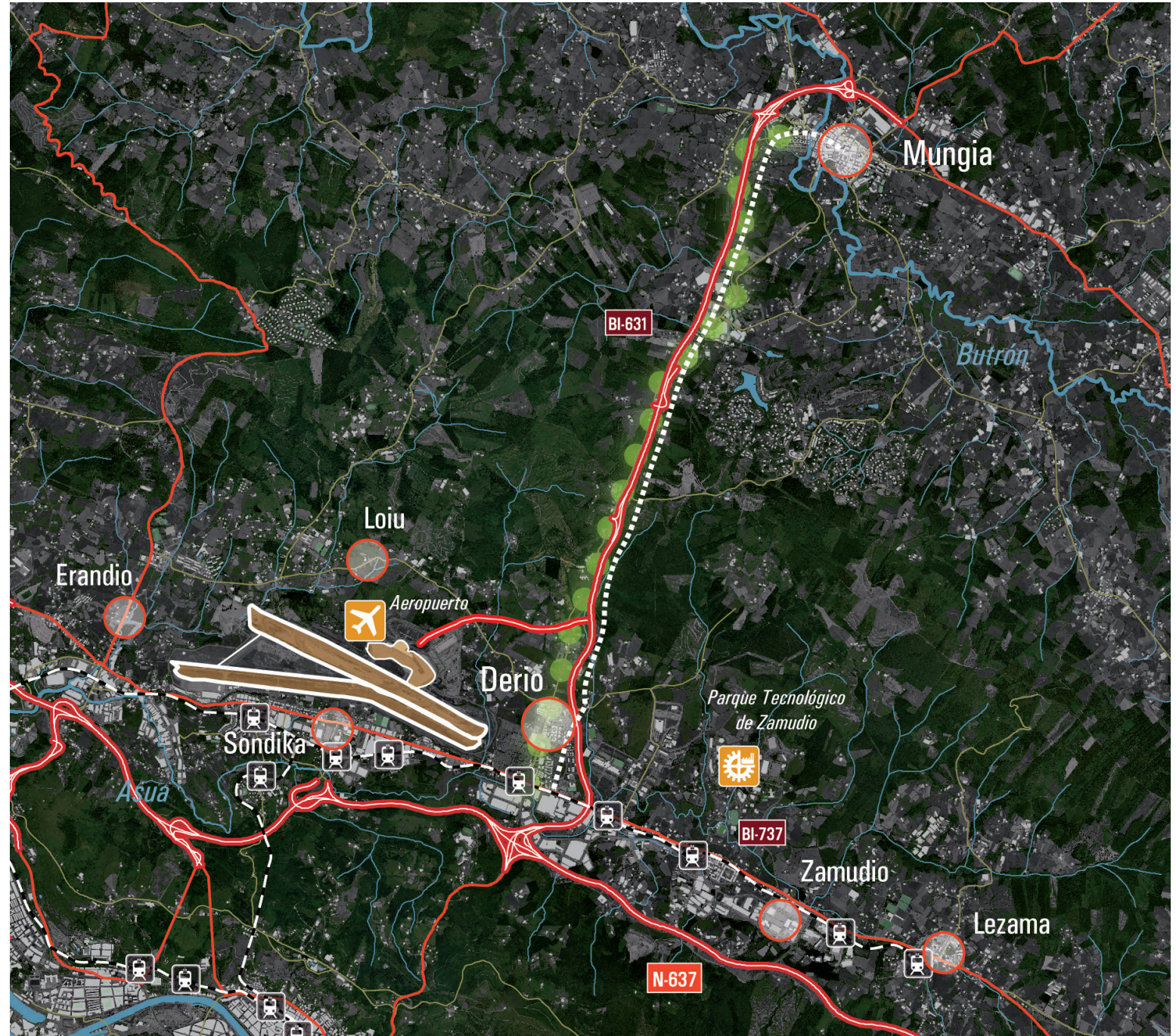




Eje de Transformación Mungia-Derio.

-  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



f. Área Funcional de Mungia. El Eje de Transformación Mungia-Derio

f.1. El Área Funcional de Mungia es de las que mayor dinamismo ha experimentado durante la última década. Sin embargo, el modelo de crecimiento del área se ha caracterizado por una reducida densidad de los espacios construidos y la proliferación de urbanizaciones poco integradas en los núcleos tradicionales.

f.2. Se trata de un espacio en el que resulta imprescindible implantar una estrategia de sostenibilidad en los desarrollos urbanos, especialmente dada su alta disponibilidad de suelo, el cual es un activo muy valioso que debe ser utilizado de forma cuidadosa. Para ello, las actuaciones urbanísticas se orientarán a:

f.2.1. Fortalecer los espacios consolidados, posibilitando el crecimiento y reordenando la trama urbana existente con criterios de diversidad de usos, primacía al transporte colectivo y calidad del espacio urbano, orientando los nuevos crecimientos hacia espacios ya ocupados mediante operaciones de renovación y densificación.

f.2.2. Desarrollo de nuevas áreas de centralidad en los núcleos tradicionales que reduzcan la presión sobre las áreas centrales y aumenten la diversidad de la oferta de opciones residenciales, empleo, cultura, equipamientos, ocio y deporte al conjunto de la población. Estos núcleos cuentan con elementos de gran atractivo y constituyen

enclaves de identidad y concentración en un espacio marcado por la urbanización difusa. Algunos de ellos presentan problemas de morfología, estructura, mezcla de usos poco compatibles, etc. Se sugiere desarrollar programas de renovación, fortalecimiento de sus señas de identidad y mejora de su imagen urbana.

f.2.3. Orientación de los nuevos crecimientos hacia los centros tradicionales y en estructuras lineales asociadas a los grandes corredores de transporte colectivo.

f.3. Como espacio central de desarrollo se propone transformar la carretera Derio-Mungia en un ecobulevar en torno al cual articular los principales crecimientos y generar un Eje de Transformación que conectará con el futuro Nodo de Innovación del Txorierrri.

f.4. Se considera importante desarrollar a lo largo de este ecobulevar un eje estructurante de transporte colectivo que, si en el futuro se dan las condiciones adecuadas, puede incorporar servicios ferroviarios de cercanías. El punto de acceso de los sistemas de transporte colectivo de Mungia, debe plantearse como intercambiador modal y área de centralidad para el conjunto del área funcional. A más largo plazo una estrategia similar podría desarrollarse sobre el eje Mungia-Sopelana.

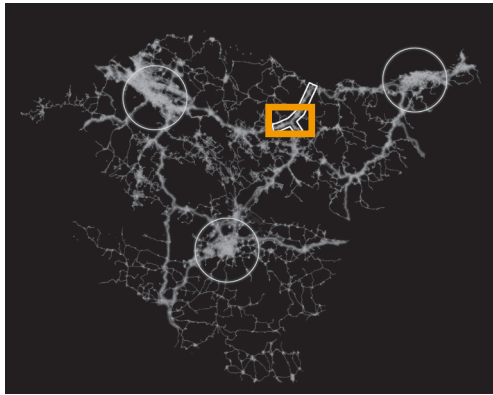
g. Área Funcional de Eibar. El Eje de Transformación del Bajo Deba

g.1. El espacio central del Bajo Deba, formado en torno a las ciudades de Ermua, Eibar, Elgoibar y Soraluze, es un espacio de alta densidad urbana y con una fuerte especialización industrial que ha experimentado un continuo declive demográfico.

g.2. La puesta en servicio de la autopista AP-1 desde Vitoria-Gasteiz hasta Eibar, donde conectará con la AP-8 de Bilbao a Donostia-San Sebastián, colocará a Eibar en el centro de gravedad del territorio y en una localización casi equidistante de las tres capitales vascas. Se trata de una oportunidad decisiva para un nodo urbano que cuenta con las bases para aprovechar esta localización estratégica, tales como su tamaño poblacional, su dimensión empresarial, equipamientos comerciales de alto nivel, centros universitarios y el parque tecnológico previsto.

g.3. El Eje de Transformación del Bajo Deba se plantea como una iniciativa para articular los desarrollos de estos municipios a fin de configurar un espacio urbano más atractivo y de mayor rango en torno al cual desarrollar actuaciones de renovación, de ordenación de nuevos crecimientos hacia el norte y de generación de nuevos espacios y funciones urbanas.

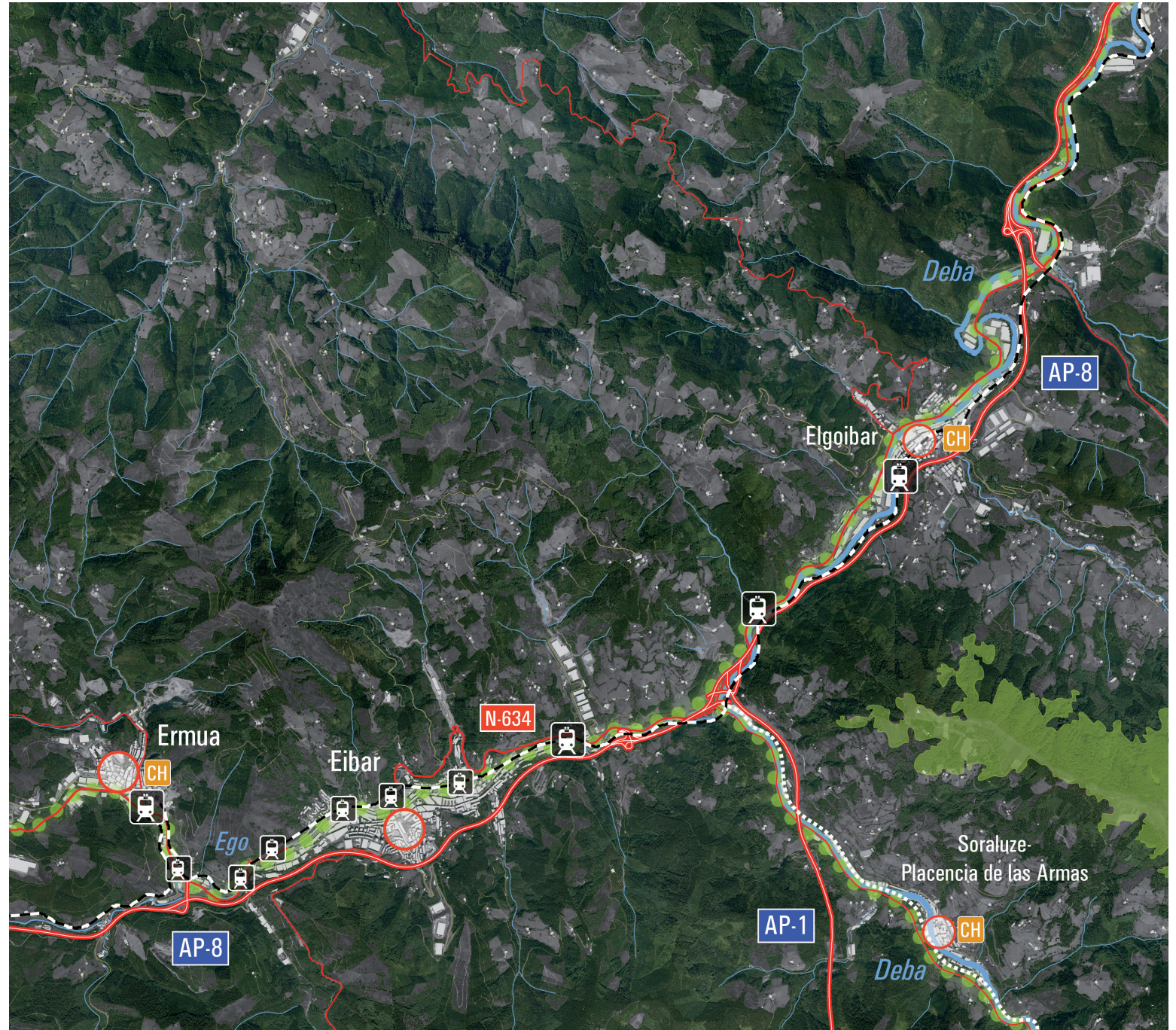
g.4. El Eje de Transformación se apoya en la conversión en ecobulevar de la carretera N-634 entre Ermua y Deba y de la GI-627 desde Eibar hasta



Eje de Transformación del Bajo Deba.
Tramo Ermua-Eibar-Elgoibar

-  Ecobulevar
-  Centro urbano
-  Ríos y arroyos
-  Autopistas y autovías
-  Carreteras convencionales
-  Red ferroviaria de cercanías
-  Estación de cercanías
-  Eje de transporte colectivo
-  Corredores ecológicos
-  Centro histórico

Fuente: elaboración propia





Eje de Transformación del Alto Deba.

Tramo Bergara-Mondragón-Oñati

-  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
-  Parque Tecnológico
-  Centro histórico
-  Universidad de Mondragón

Fuente: elaboración propia



Bergara en el límite con el Alto Deba. La transformación en “ecobulevar” de la N-634 se verá dificultada mientras que el viario alternativo que posibilitaría dicha transformación sea de peaje en los tramos Deba-Eibar-Ermua. El Plan Territorial Parcial establecerá las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos de este documento.

g.5. Las líneas de Euskotren y el Tranvía del Deba propuesto por el PTP proporcionarán un importante soporte de transporte colectivo para la movilidad interurbana y para las conexiones con áreas funcionales colindantes y con Bilbao y Donostia-San Sebastián.

g.6. En esta estructura lineal el río Deba debe configurarse como un corredor ambiental que mejora los espacios urbanos por los que discurre, en el que se localizan áreas de esparcimiento y desde el que se accede a los ámbitos naturales del entorno.

h. Área Funcional de Mondragón-Bergara. El Eje de Transformación del Alto Deba

h.1. En el Alto Deba vive casi el 3% de la población de la CAPV. El área funcional se encuentra en el centro de gravedad del territorio vasco y se caracteriza por su fortaleza urbana, la existencia de centros universitarios, el surgimiento de espacios de innovación como el Polo Garaia y fórmulas creativas de organización social y económica.

h.2. La entrada en servicio de la AP-1 conlleva un cambio decisivo en las oportunidades territoriales de este espacio. Además de un elemento de conexión de alta capacidad con el Bajo Deba y las ciudades medias y espacios metropolitanos del norte de la CAPV, la nueva autopista proporciona un enlace inmediato con Vitoria-Gasteiz. Ello significará el acceso, en tiempos de viaje muy reducidos, al aeropuerto, al TAV, a servicios urbanos y logísticos de alto nivel y a las reservas de suelo de la Llanada Alavesa.

h.3. Al objeto de reforzar la centralidad comarcal y articular los procesos de renovación y desarrollo se propone el Eje de Transformación del Alto Deba desde Eskoriatza hasta Bergara, incluyendo la conexión con Oñati y configurando, así, una cabecera policéntrica a lo largo del valle.

h.4. El eje se apoya en la conversión en ecobulevar de la carretera GI-627, que quedará liberada de los tráficos de largo recorrido con la entrada en servicio de la AP-1. La transformación en “ecobulevar” de la GI-627 se verá dificultada mientras el viario alternativo que posibilitaría dicha transformación sea de peaje como ocurre en el tramo Maltzaga-Arrasate. El Plan Territorial Parcial establecerá las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos de este documento.

h.5. Se trata de un eje estructurado en torno al cuSe trata de un eje articulado en torno al curso del Deba, corredor ecológico de este espacio, y de un eje estructurante de transporte colectivo

que discurrirá por todo su recorrido a modo de elemento de articulación interurbana. Cuando desde la planificación sectorial se considere que se dan las condiciones adecuadas para ello este eje estructurante podrá incorporar servicios ferroviarios (tren o tranvía). A largo plazo puede incluso estudiarse la viabilidad de la conexión mediante ferrocarril de cercanías entre Arrasate-Mondragón y Vitoria-Gasteiz.

i. Área Funcional de Zarautz-Azpeitia. El Eje de Transformación del Urola

i.1. El eje que se propone tiene el curso del Urola como corredor ecológico principal y se estructura en torno a la progresiva transformación en ecobulevar de la carretera GI-631 desde Zumarraga hasta Zumaia. El eje viario de la GI-631 que se plantea transformar en “ecobulevar” no dispone de ningún tipo de viario alternativo que permita liberarlo de tráfico, por lo que el Plan Territorial Parcial establecerá las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos de este documento.

i.2. En materia ferroviaria se propone estudiar la posible recuperación del trazado abandonado del ferrocarril del Urola entre Zumaia y Urretxu mediante un tren ligero o de ancho métrico. La conectividad de este espacio debe completarse con la mejora de la conexión por carretera entre Azpeitia y Tolosa por Errezil, ya contemplada por las DOT y recogida en el PTP de esta área.

j. Área Funcional de Beasain-Zumarraga. El Eje de Transformación del Oria

j.1. El Eje de Transformación se apoyaría en la recuperación del cauce del Oria, como corredor ecológico y paisajístico, y en el desarrollo de un espacio urbano lineal mediante la concentración de los nuevos desarrollos a lo largo de los viarios que estructuran el eje.

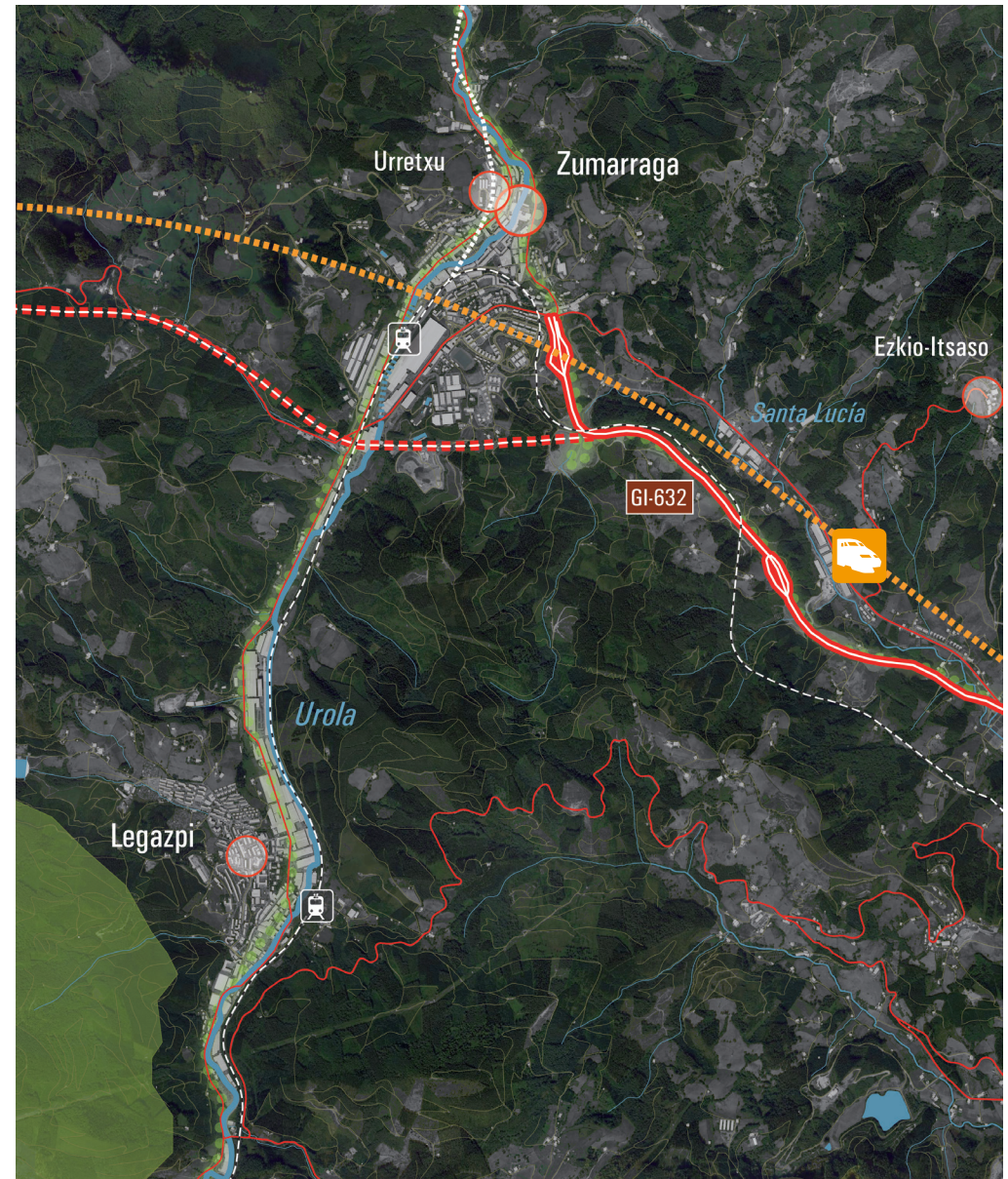
j.2. El Eje de Transformación permite articular los desarrollos del nodo Beasain-Ordizia-Lazkao y Zumarraga-Urretxu, con posibilidad de integrar a Legazpi e Idiazabal, configurando una sólida cabecera en un ámbito urbano más integrado y de mayor rango.

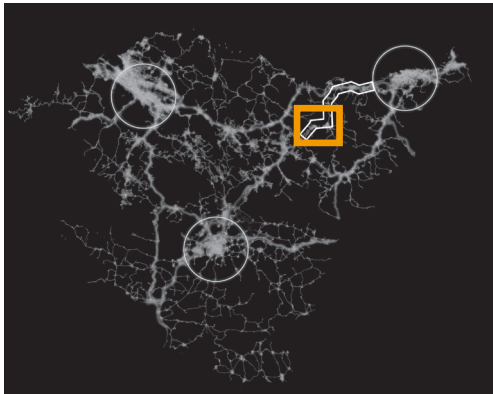
j.3. El ecobulevar se desarrollaría sobre los viarios interurbanos que conectan en la actualidad los diversos centros municipales, fundamentalmente la GI-623 desde Zumarraga hasta Ormaiztegui, la GI-2632 entre Ormaiztegui y Beasain y la GI-2131 desde Beasain hasta el Área Funcional de Tolosa. La A-1 y la autopista GI-632 actúan como viarios de largo recorrido, conectando este ámbito con Donostia-San Sebastián, Vitoria-Gasteiz y Pamplona. La prolongación de la GI-632 desde Zumarraga hasta Bergara consolidaría un importante enlace con el Eje del Deba y la AP-1, creando un elemento de interconexión muy importante ya recogido por las DOT junto con la mejora, hacia el norte, de la conexión Zumarraga-Azkoitia.



Eje de transformación del Urola.

Tramo Zumarraga-Legazpi

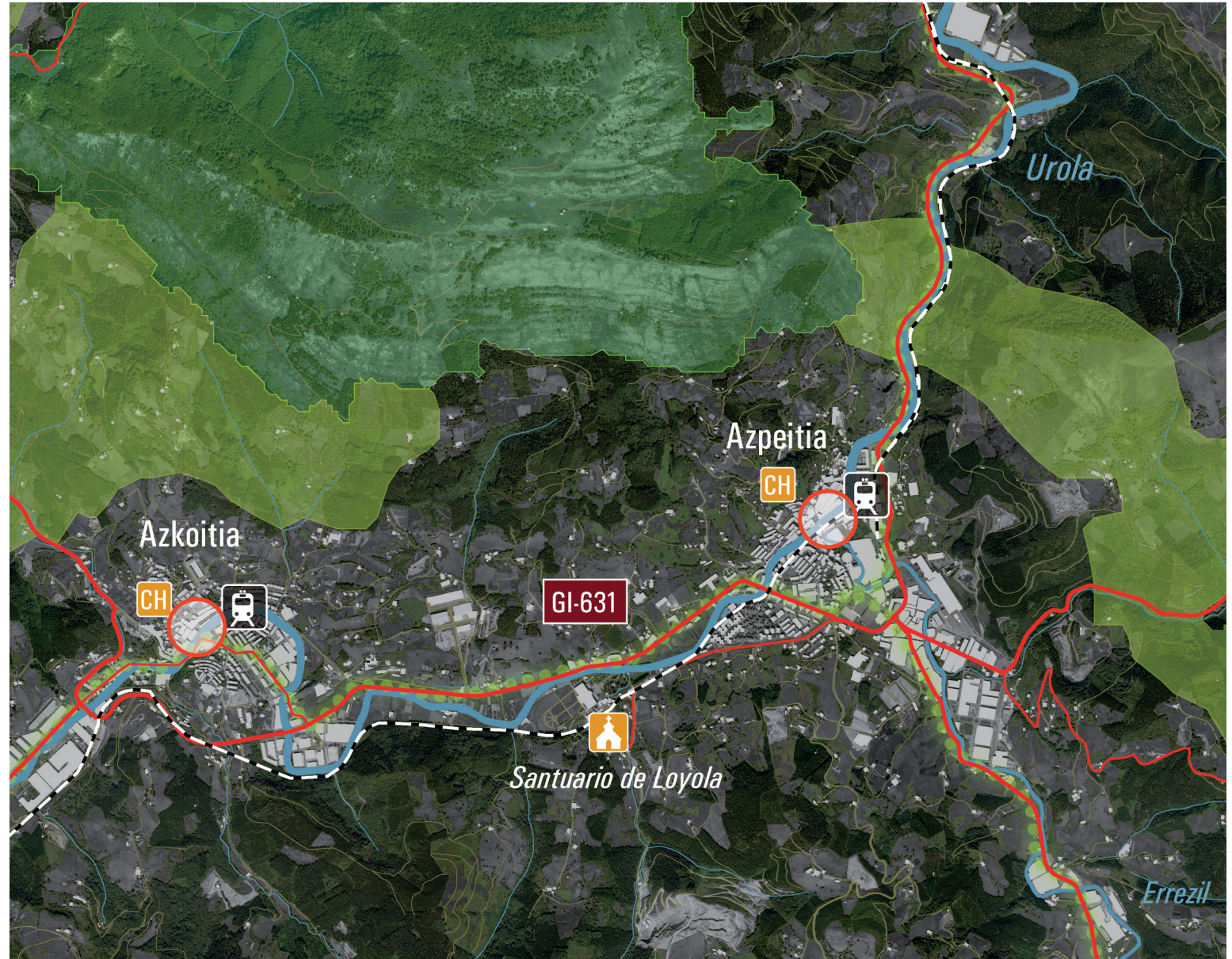


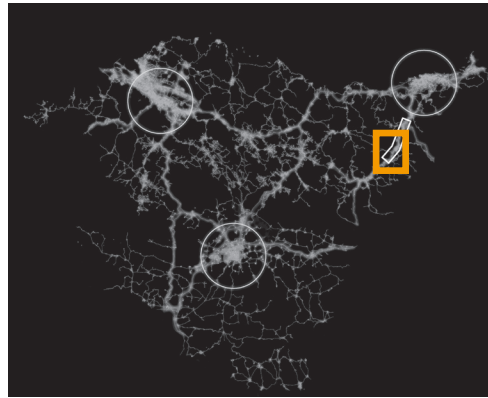


Eje de Transformación del Urola.
Tramo Azkoitia-Azpeitia

-  Ecobulevar
-  Centro urbano
-  Ríos y arroyos
-  Autopistas y autovías
-  Carreteras convencionales
-  Eje de transporte colectivo
-  Estación de cercanías
-  Espacios naturales
-  Corredores ecológicos
-  Centro histórico
-  Santuario de Loyola

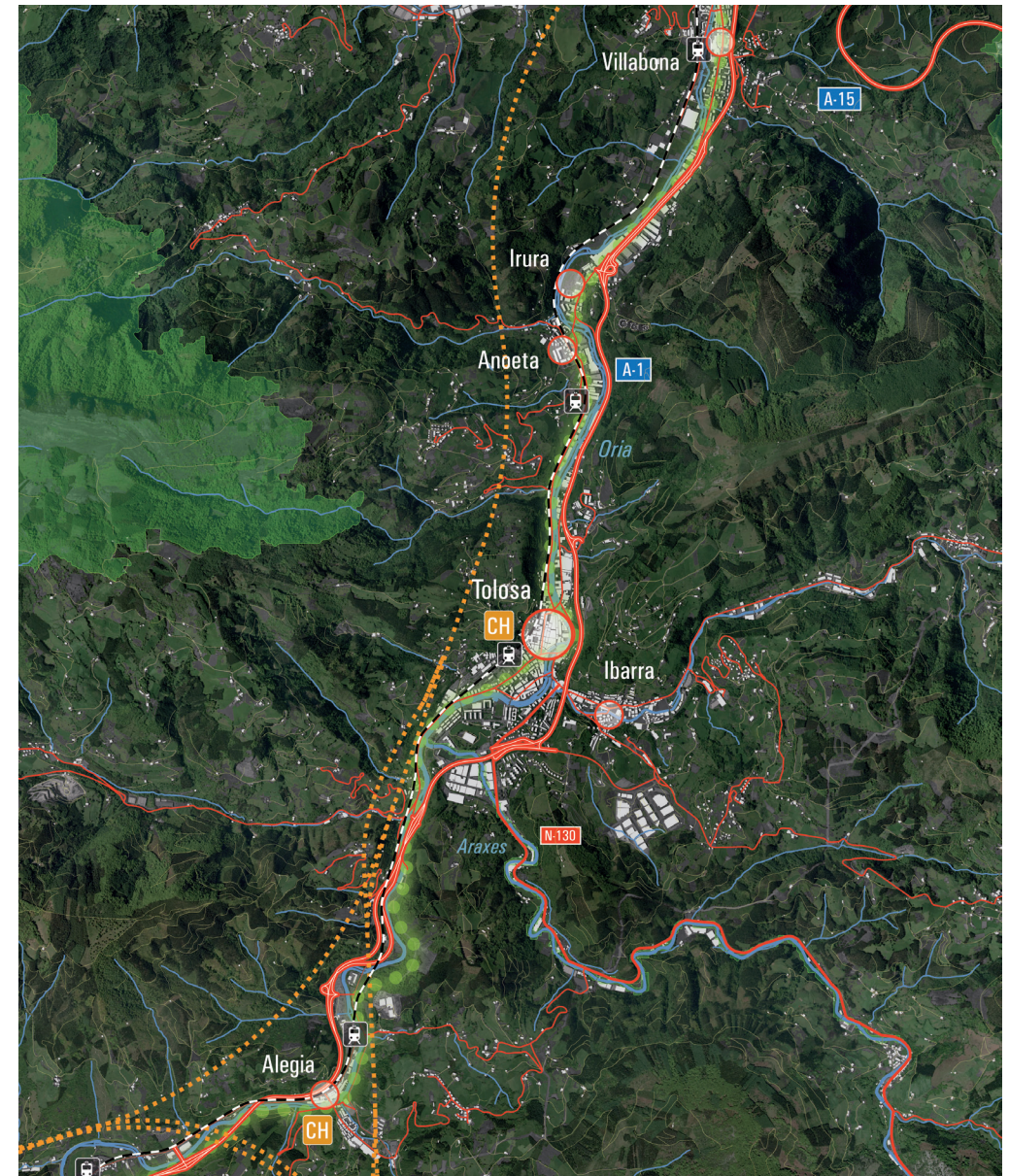
Fuente: elaboración propia





Eje de Transformación del Oria.

Tramo Irura-Anoeta-Tolosa



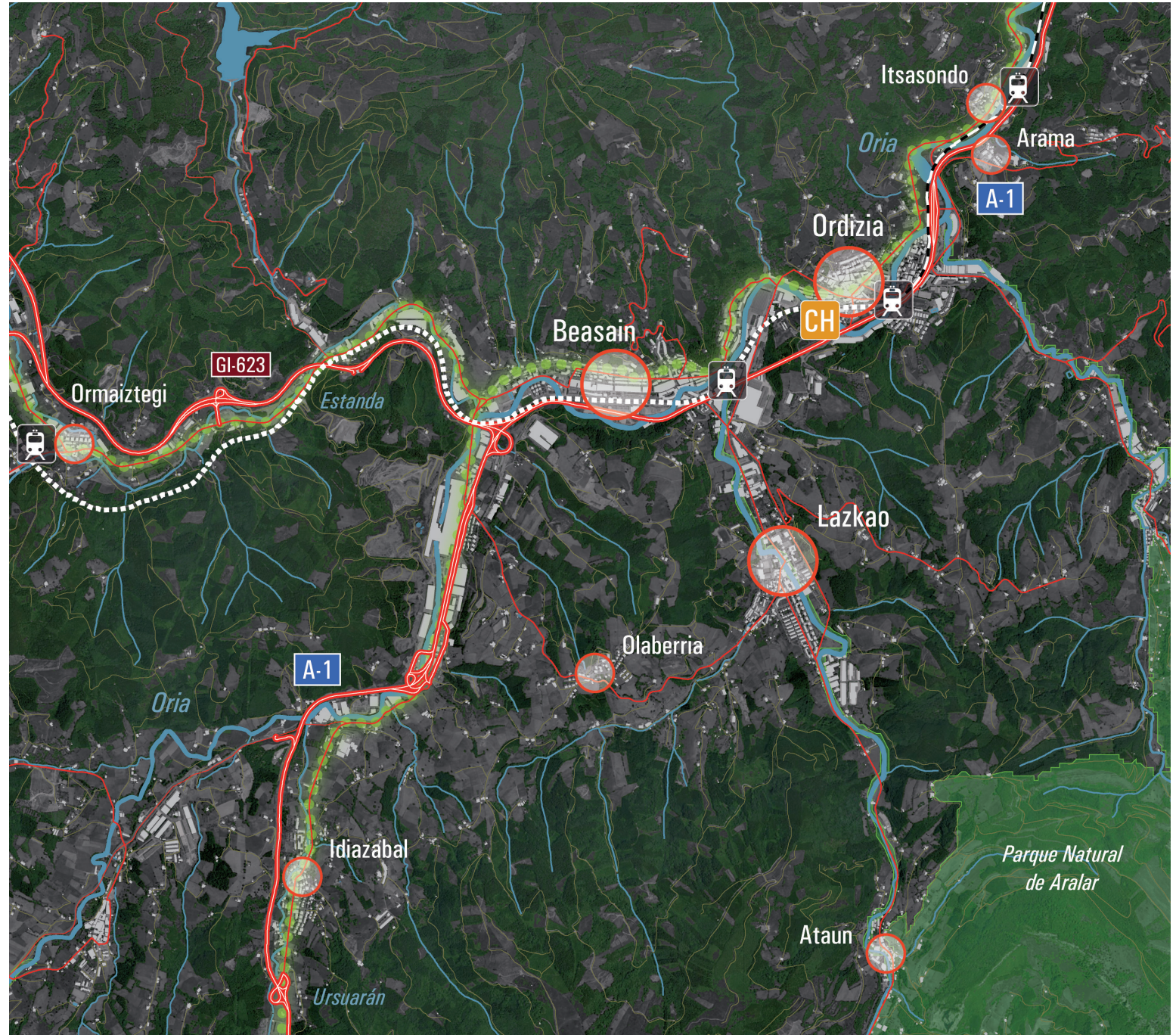


Eje de Transformación del Oria.

Tramo Itsasondo-Beasain-Ordizia-Idiazabal

-  Ecobulevar
-  Centro urbano
-  Ríos y arroyos
-  Autopistas y autovías
-  Carreteras convencionales
-  Red ferroviaria de cercanías
-  Estación de cercanías
-  Eje de transporte colectivo
-  Espacios naturales
-  Centro histórico

Fuente: elaboración propia



j.4. Se crea, así, la oportunidad para configurar las carreteras que articulan los núcleos del eje como viarios de carácter urbano y paisajístico, con el soporte del ferrocarril actual con servicios de cercanías hasta Donostia-San Sebastián.

k. Área Funcional de Tolosa. El Eje de Transformación del Oria

k.1. En el Área Funcional de Tolosa se ha producido un importante cambio de tendencia demográfica en la última década, de forma que de perder población ha pasado a tener saldos positivos y es el ámbito de la CAPV con mayores índices de natalidad. Se detecta una influencia cada vez mayor del Área Funcional de Donostia-San Sebastián sobre los municipios del norte del Área Funcional de Tolosa, de forma que estos ámbitos se están convirtiendo progresivamente en un espacio que atrae nuevos residentes procedentes del Área Funcional de Donostia-San Sebastián.

k.2. El Eje de Transformación del Oria permite articular el espacio central de la cabecera en torno a Tolosa e Ibarra e integrar progresivamente los desarrollos lineales de este espacio hacia el norte, hasta Villabona, y por el sur hasta Alegia.

k.3. El ecobulevar se desarrollaría sobre los viarios interurbanos que conectan en la actualidad los diversos centros municipales, fundamentalmente la GI-2131 entre Alegia y Tolosa y la GI-3650 desde Tolosa hacia el norte. El eje de la N-1 que se propone transformar en "ecobulevar"

no dispone de un viario alternativo que posibilite dicha transformación, ya que la autovía que actualmente recorre el "eje" se ha construido entre Alegia y Tolosa sobre el antiguo viario existente. El Plan Territorial Parcial establecerá las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos de este documento.

k.4. El Eje de Transformación del Oria se apoyaría en la recuperación del cauce como corredor ecológico y paisajístico y el desarrollo de un espacio urbano lineal, mediante la concentración de los nuevos desarrollos a lo largo de los viarios que estructuran el eje.

k.5. El ecobulevar permitirá la configuración de las carreteras que articulan los núcleos del eje como viarios de carácter urbano, con el soporte del ferrocarril con servicios de cercanías hasta Donostia-San Sebastián.

l. Área Funcional de Álava Central. Eje de Transformación de La Llanada Alavesa

l.1. La Llanada Alavesa ocupa la mayor parte del Área Funcional de Álava Central, un espacio en el que la presencia de Vitoria-Gasteiz es el elemento dominante.

El aprovechamiento de las oportunidades de crecimiento para usos residenciales, industriales y logísticos de la Llanada Alavesa debe producirse de forma coherente con las características del paisaje y del sistema de asentamientos tradicional de este territorio. Valores visuales como la

amplitud de vista, los paisajes agrarios, el sistema polinuclear de asentamientos, la preservación de la identidad de cada núcleo, de sus bordes urbanos definidos y de la relación núcleo-paisaje son valores fundamentales en este espacio.

l.2. Junto con el desarrollo muy integrado de estos núcleos tradicionales se propone el desarrollo de ejes de crecimiento lineal al este y al oeste de Vitoria-Gasteiz, a modo de prolongaciones del Arco de la Innovación propuesto por el PTP y por el propio crecimiento de Vitoria-Gasteiz.

l.3. El Eje de Transformación de la Llanada Alavesa se desarrollaría hasta Nanclares-Iruña de Oca por el oeste, y hasta Salvatierra por el este, siguiendo el eje del ferrocarril e incluyendo núcleos como Elburgo y Alegría-Dulantzi, los cuales se encuentran entre los núcleos que mayores crecimientos han experimentado en este ámbito en las últimas dos décadas.

l.4. Se trata de articular un importante corredor urbano en torno a un sistema de transporte colectivo que daría soporte a servicios de cercanías, largo recorrido y mercancías, fortaleciendo el rango de los diferentes núcleos, introduciendo elementos de mejora del paisaje y de adecuación de espacios libres y limitando los riesgos de urbanización difusa que aparecen en este espacio.

l.5. Este eje se encuentra en el centro de gravedad de la Llanada Alavesa y permitirá localizar en esta desarrollos residenciales integrados en

el paisaje, equipamientos, espacios productivos y zonas logísticas con vocación regional y de proyectarse sobre los grandes centros urbanos de la CAPV, el eje del Ebro y las zonas del norte peninsular y el suroeste de Francia.

I.6. Este Eje de Transformación tendrá una consideración específica al diseño como Nodo de Innovación del espacio central de la ciudad de Vitoria-Gasteiz colidante con la Universidad que surja del soterramiento de la línea de ADIF Madrid-Irun.

m. Área Funcional de Laguardia

m.1. La estrategia planteada por el PTP, consistente en reforzar la centralidad de Laguardia, proteger el paisaje y el carácter de los núcleos como elementos básicos de desarrollo comarcal e impulsar las actividades económicas en el ámbito Oyón-Oion - Laguardia, próximo a Logroño, aparecen como orientaciones fundamentales para mantener el reciente dinamismo de esta área. La conexión directa entre Vitoria-Gasteiz y Logroño por Laguardia planteada por las DOT es una conexión importante para este espacio.

m.2. Las actividades económicas tradicionales del área, que marcan la singularidad y el potencial de su territorio, deben ser aprovechadas para generar una serie de operaciones de excelencia en torno al vino, retroalimentando a su vez la industria y generando valor añadido al producto. Esta diversificación debe orientarse tanto hacia

actividades de investigación enológica y de fomento de la cultura vinícola, como de desarrollo de las opciones de ocio sostenible que ofrece un paisaje tan singular y una estructura tan atractiva: de esta forma, se consiguen complementar sus acciones y aprovechar los atractivos arquitectónicos, urbanos, naturales, arqueológicos y etnográficos del territorio, desde una vocación de calidad y de respeto por el paisaje.