

ANEJO N°19

Afecciones sobre DPMT. TM de Bilbao

Índice

1	Introducción	1
2	Actuación propuesta	2
2.1	Encuadre en el Planeamiento de Ordenación Territorial	2
2.2	Descripción de la actuación	2
2.2.1	Tramo 1. Lutzana (inicio a 1+470)	3
2.2.2	Tramo 2. Asua-Ategorri (1+470 a 2+260)	5
2.2.3	Tramo 3. Alzaga (2+260 a fin)	7
2.3	Estudio hidráulico	8
2.4	Plazo	9
2.5	Presupuesto	9
3	Afecciones sobre el DPMT. TM de Bilbao	10

APÉNDICE Nº19.1: PLANOS

Proyecto de Trazado del Eje peatonal y
ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Alzaga

Anejo nº19: Afecciones sobre DPMT. TM
Bilbao

i

1 Introducción

El presente anejo recoge la identificación y descripción de las actuaciones contenidas en el “**Proyecto de Trazado del Eje Peatonal y Ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Altzaga**” que afectan al Dominio Público Marítimo Terrestre en el término municipal de Bilbao con el objeto de tramitar la correspondiente autorización por parte de la Demarcación de Costas del País Vasco.

El ámbito sobre el que se ordena la actuación entre los barrios de Lutzana (TM de Bilbao) y Altzaga (TM de Erandio) es la propia plataforma de la carretera de la ría (BI-711) afectando, en su recorrido, a esos dos términos municipales. La tramitación de los permisos ante la Demarcación de Costas corresponde a los gestores actuales de la citada vía siendo, en el caso del término municipal de Bilbao el propio ayuntamiento, mientras que en Erandio es la Autoridad Portuaria la titular de la carretera.

El presente documento recoge las afecciones al Dominio Público Marítimo Terrestre sobre el T.M. de Bilbao.

El proyecto cumple, según lo establecido en el artículo 44.7 de la Ley de Costas 22/1988, las disposiciones establecidas en dicha Ley y las normas generales y específicas que se dicten para su desarrollo y aplicación.

Proyecto de Trazado del Eje peatonal y
ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Altzaga

Anejo nº19: Afecciones sobre DPMT. TM
Bilbao

1

2 Actuación propuesta

2.1 Encuadre en el Planeamiento de Ordenación Territorial

El proyecto del “Eje peatonal y ciclable de la Ría” que, en diferentes ámbitos o tramos, se halla en desarrollo viene a dar respuesta a actuaciones vinculantes establecidas en el **Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano-PTPbm** aprobado definitivamente (Decreto 179/2006, de 26 de septiembre – BOPV nº 212 del 07.11.2006 y BOE nº 44 del 20.02.2007).

En concreto, obedece a lo dispuesto, en dicho ámbito, en el Texto Refundido Aprobación Definitiva del PTPbm en la “Red Alternativa de Infraestructuras viales” (plano de ordenación PO.2.3), dentro de la «Acción Estructurante AE.23 - La Red Ciclable» del instrumento de ordenación desarrollado en el marco de la Ley de Ordenación del Territorio-LOT 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio y de las Directrices de Ordenación del Territorio-DOT (recientemente actualizadas mediante el Decreto 128/2019, de 30 de julio, en las que se aprueban definitivamente las nuevas DOT).

De hecho, el PTPbm vigente establece la “priorización en la ejecución de un eje ciclable entre Bilbao y Getxo por la Ría vinculado al del Eje Metropolitano y conectado, por otro lado, al Campus de Leioa” (AE23-Objetivo)

Y se halla igualmente recogido, con el mismo carácter vinculante y estructurante, en la revisión del citado instrumento PTPbm en curso (y cuya aprobación inicial se adoptó mediante Acuerdo Foral el 05.10.2021, habiéndose concluido la fase de exposición pública y audiencia el 09.02.2022, tras su publicación en el BOE nº 255 del 25.10.2021).

Así, el “Eje peatonal y ciclable de la Ría” a proyectar conforma parte estructurante de la Red Básica Metropolitana en el capítulo 8 sobre “Movilidad e Infraestructuras del Transporte” de la Memoria del instrumento de ordenación territorial en revisión, formando parte de la «red arterial ciclable» establecida (recogida y sustentada en el Plano de Ordenación nº 12, “Movilidad no motorizada” y en el Título VII / Capítulo 3 / art. 79 sobre la red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista de sus Normas de Ordenación).

Y en similar correspondencia, el citado «eje ciclable de la ría» forma parte (vinculante y estructurante) del instrumento de ordenación sectorial de vías ciclistas actualmente en desarrollo y de su red objeto: el **Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia-PTSVCB** (aprobado provisionalmente mediante Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Foral del 2 de noviembre de 2021). En concreto, forma parte de la Línea «L.3 Eskualdea-Urbe Kosta» de la red objeto del plan-ROP, más concretamente de su tramo troncal «L3.0 Elorrieta-Sopela».

Ambos instrumentos de ordenación (PTPbm y PTSVCB), con los que se concretan los principios y directrices establecidos por la LOT y las DOT, en el ámbito que nos ocupa (la movilidad activa: ciclista y peatonal), son el resultado del procedimiento de tramitación participativa desarrollado, conforme a los procedimientos regulados en nuestro ordenamiento (entre los que se hallan las consultas y solicitud

de informes preceptivos establecidos en los artículos 117 de la Ley 22/1988, de Costas y en el artículo 227 del Reglamento General de Costas).

Por último, hay que señalar que el citado eje ciclable de la ría se halla igualmente recogido, como no puede ser de otra manera, en los instrumentos de ordenación urbanística PGOU en los municipios por los que discurre.

2.2 Descripción de la actuación

La actuación prevista en el presente proyecto plantea una reordenación completa de la actual plataforma sobre la que se asienta la plataforma de la carretera BI-711 a lo largo de un tramo de unos 1,72 km entre los barrios de Lutzana (TM de Bilbao) y Altzaga (TM de Erandio).

Este tramo se considera una segunda fase de una actuación de mayor alcance que se completa con el tramo entre **Altzaga-Lamiako, previsto en una fase previa**, cuyo proyecto está actualmente en Información Pública, que da continuidad a la actuación de reordenación de espacios e integración del nuevo eje ciclable y peatonal en la carretera de la Ría hasta llegar al término municipal de Leioa.

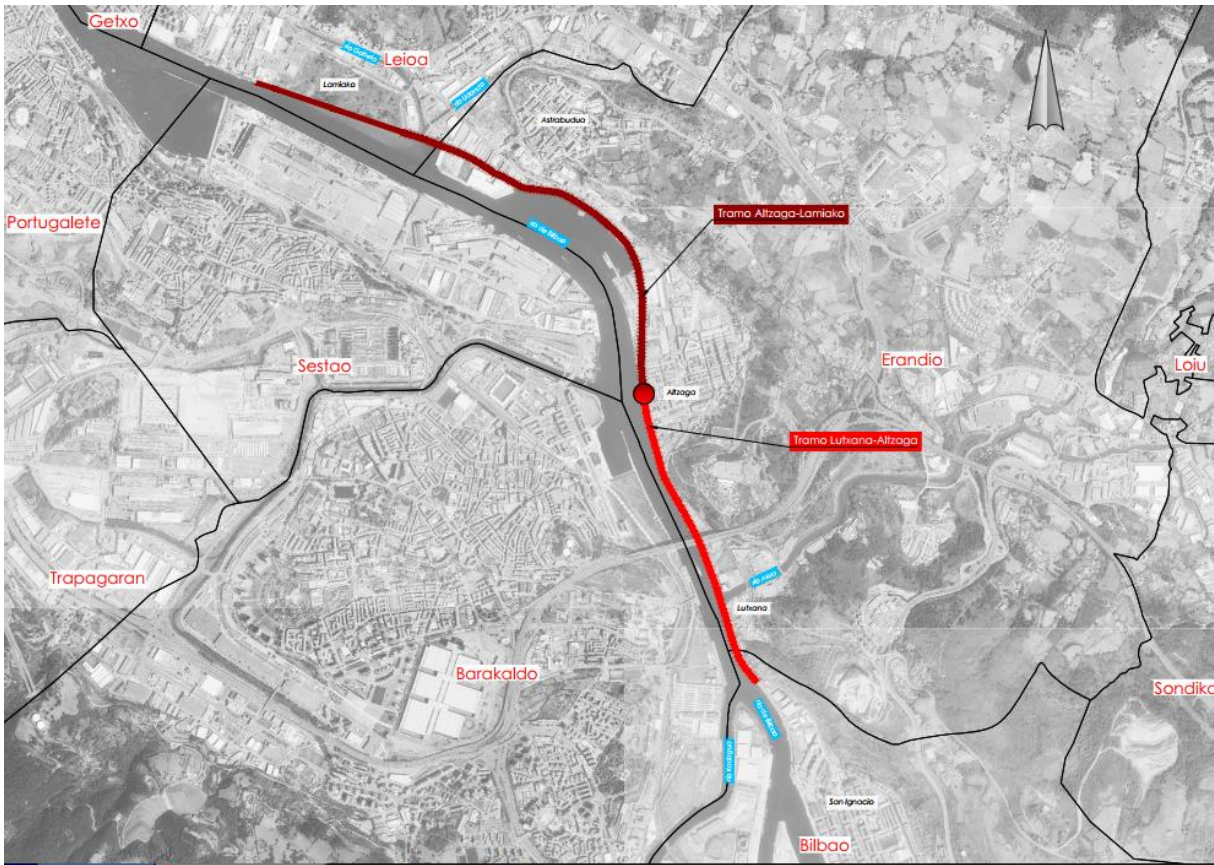
Esta reordenación supone dar cabida a una nueva senda peatonal (2,6-3,0 m) y ciclable (4,0 m), que discurrirá por la banda más cercana a la Ría, la reposición de la calzada de la carretera de la Ría (6,8 m) y una regularización de la acera interior, del lado de las fachadas, que posibilite un ancho mínimo continuo de 3,0 m.

La planta general de trazado responde al siguiente emplazamiento:

Proyecto de Trazado del Eje peatonal y ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Altzaga

Anejo nº19: Afecciones sobre DPMT. TM Bilbao

2



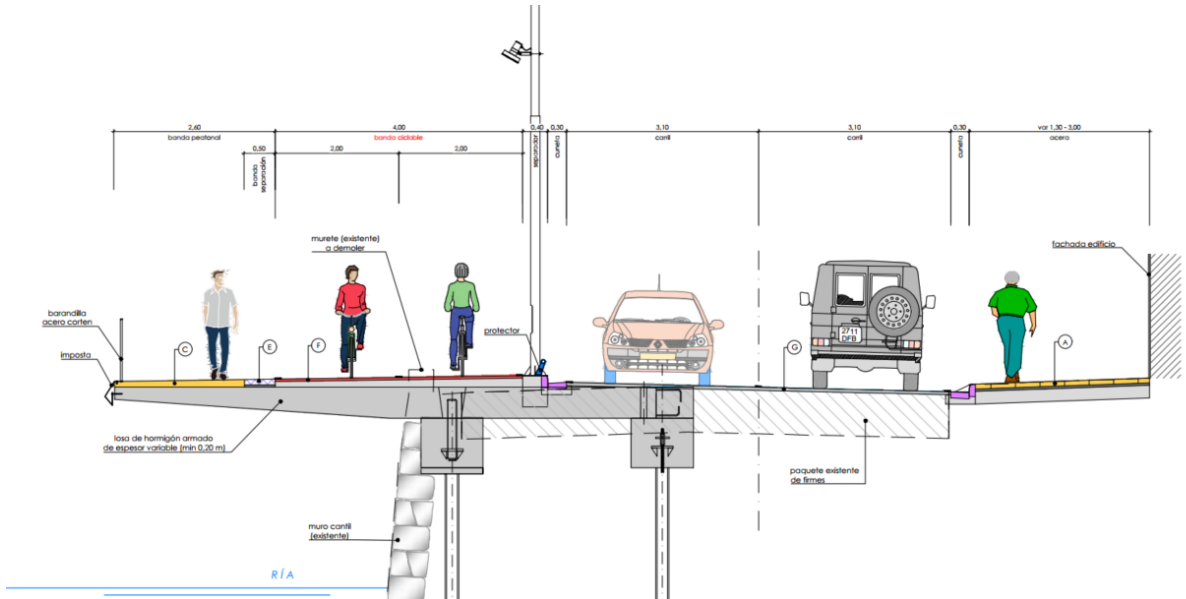
Debido a su larga extensión, se realiza a continuación una breve descripción de su recorrido por zonas, constituyendo todo él un trazado único.

2.2.1 Tramo 1. Lutzana (inicio a 1+470)

La actuación se inicia a la altura de la estructura saliente sobre la Ría, que coincide con el final de la acera y bidegorri existente que discurre por todo el frente de la curva de Elorrieta y conecta con el núcleo urbano de Bilbao en el barrio de San Ignacio.

Desde ese mismo punto de inicio se plantea el vuelo sobre la Ría para implantar una nueva banda peatonal de 3,0 m (aunque en sus primeros 600 m es de 2,6 m) y ciclable (4,0 m) dispuesta en el extremo más cercano al cauce.

La anchura del voladizo es más o menos continua en todo este tramo hasta el cruce sobre el río Asua, con un máximo de 5,6 m.



Se contempla un primer paso peatonal sobreelevado y semaforizado para garantizar la conectividad transversal y la accesibilidad al itinerario peatonal y ciclista de borde, en el mismo punto de inicio. Además, se contempla una zona de espera con marquesina en el sentido Bilbao para los usuarios del servicio de autobús de línea.

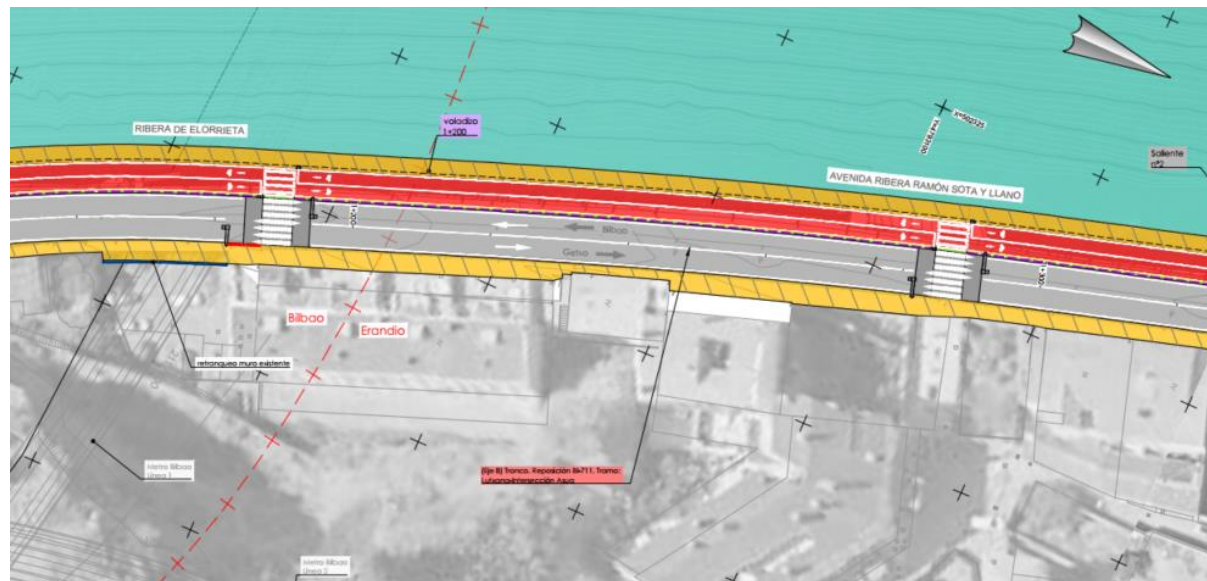


La actuación se completa con la regularización de la acera interior, de tal forma que se genere un itinerario peatonal continuo en el frente adosado a las fachadas y supone una reordenación completa de la plataforma. Esta acera interior cuenta con una anchura de 3,0 m, aunque en buena parte del recorrido no es posible alcanzar ese valor, produciéndose estrechamientos puntuales de la sección. El más significativo es el que genera a la altura del nº2 de la Avenida Ribera Ramón Sota y Llano (pk

Proyecto de Trazado del Eje peatonal y ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Altzaga

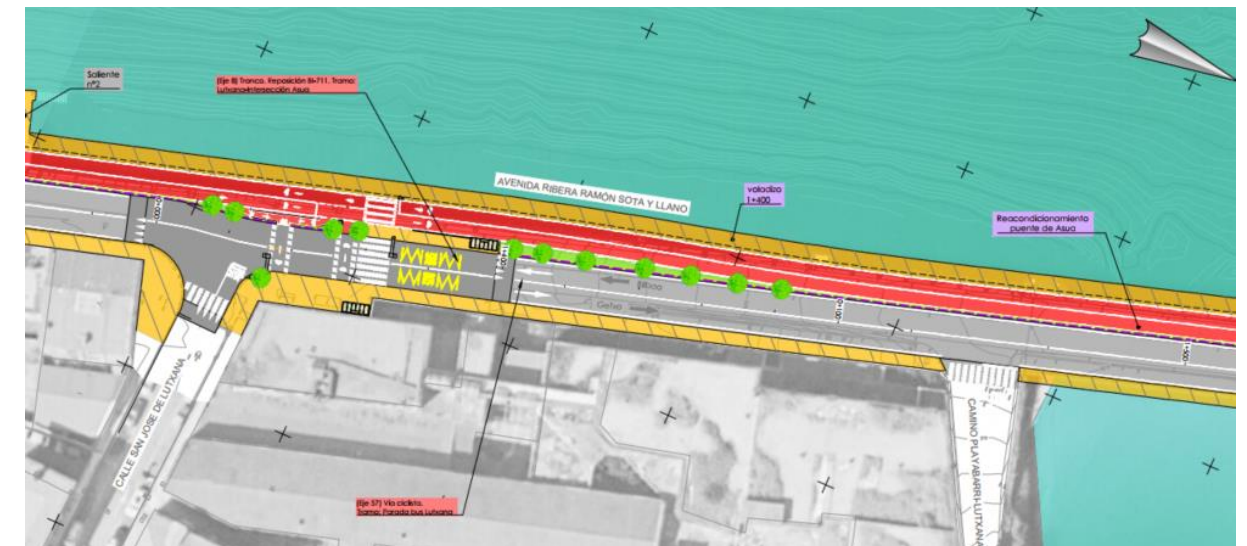
Anejo nº19: Afecciones sobre DPMT. TM Bilbao

1+240), donde la anchura de acera disponible es de 1,5 m en el tramo de 15 m correspondiente a la fachada del edificio. Ante la imposibilidad de contar con espacio suficiente para ampliar la sección, se han previsto sendos pasos peatonales antes y después del citado punto estrecho, separados entre sí 100 m, lo que permite garantizar la existencia de un itinerario peatonal continuo a lo largo del eje.

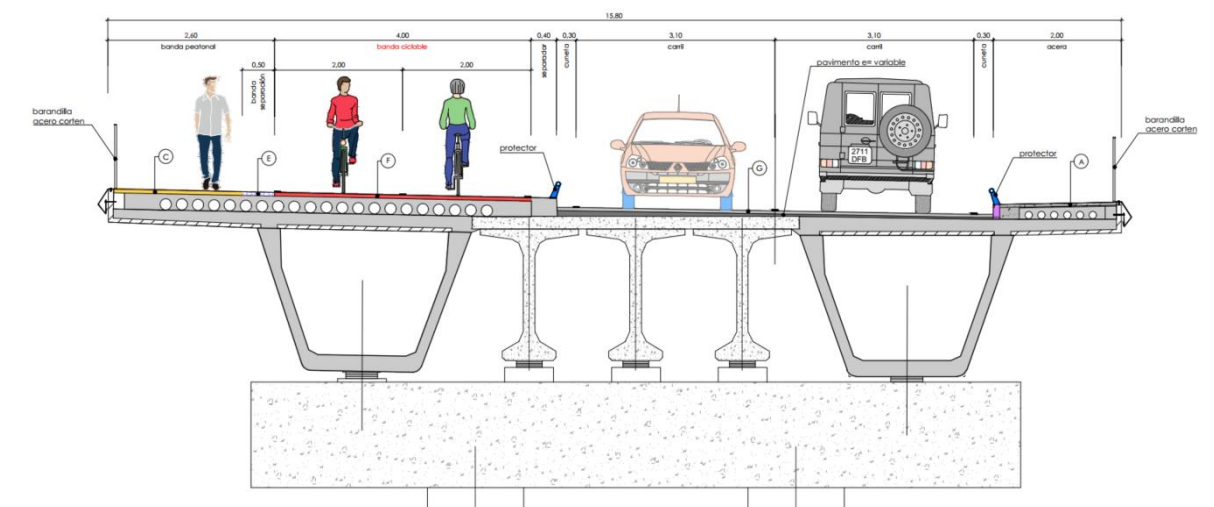


Esta misma situación se repite en la manzana correspondiente al nº11 de la Avenida Ribera Ramón Sota y Llano (ppkk 1+380 a 1+470). La anchura de la acera interior se reduce (1,8 m), por lo que se han previsto pasos peatonales antes, junto a la boca de la calle San José de Lutzana, y después, a la altura de Baimen, para dar continuidad a los itinerarios peatonales.

En el paso junto a la calle San José de Lutzana, se contemplan zonas de espera para facilitar la accesibilidad, tanto ciclable como peatonal, desde el núcleo de Lutzana y la estación de MTB con el eje de la Ría. Adicionalmente se contempla una zona de espera con marquesina en el sentido Bilbao para los usuarios del servicio de autobús de línea.



La actuación en el paso sobre el río Asua se resuelve sustituyendo el par de vigas doble T de cada uno de los extremos del viaducto actual por sendas vigas artesas a las que se añade un pequeño voladizo. Con este planteamiento se consigue encajar la sección completa incluyendo una acera en el borde interior de 2,0 m de anchura.



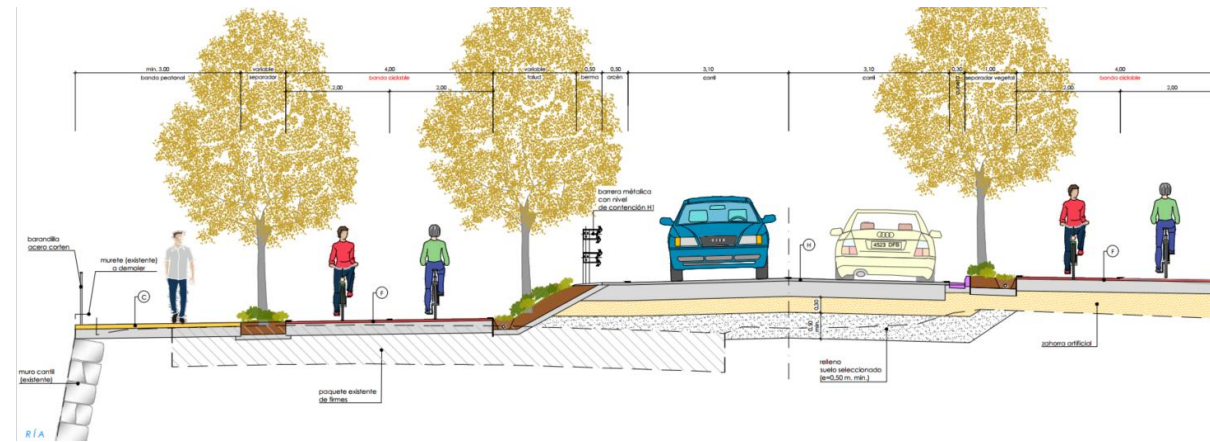
El desembarco en la margen derecha del río Asua implica retranquear todo el tramo de la acera interior entre el puente y la entrada a Baimen. Complementariamente, también se retranquea el murete de contención de la acera, ppkk 1+525 a 1+590, así como las escaleras que conectan con el Camino de Playabarri.

Proyecto de Trazado del Eje peatonal y ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Altzaga

Anejo nº19: Afecciones sobre DPMT. TM Bilbao

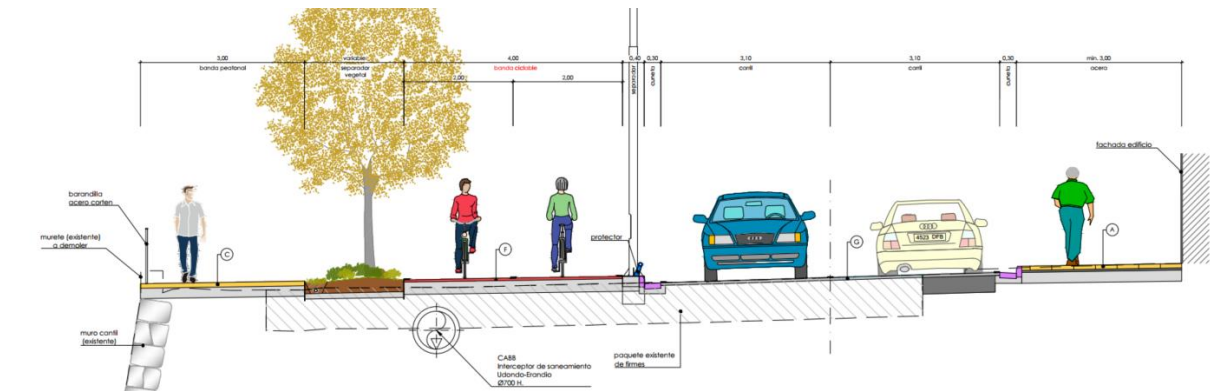
4

bidegorri en los primeros 100 metros de la BI-735, ya que está prevista en un futuro la continuidad del Eje Ciclable hacia la zona de Asua (Línea L2 Txorierri-Mungialdea).



Se contempla la reposición de la acera interior, que bordea perimetralmente la glorieta, para lo que es preciso prolongar el actual paso inferior peatonal bajo la BI-735 y disponer varios muros perimetrales.

Por su parte, la banda peatonal y ciclable discurren por el borde de la actual plataforma de la carretera de la Ría sin necesidad de ejecutarse voladizos. Desde el propio cruce frente a Baimen, la anchura de la acera es de 3,0 m y tiene continuidad hasta el embarcadero de Altzaga. Con la remodelación de la intersección de la BI-735 se obtienen una serie de sobreanchos que se aprovechan para la dotación de espacios verdes continuos tanto entre acera y bidegorri, como entre el bidegorri y la calzada.



Posteriormente a la intersección con la BI-735, la actuación pasa bajo el puente de Rontegi y discurre por toda la Ribera de Erandio en un tramo de unos 500 m en el que se suceden las naves y parcelas industriales en la margen interior hasta alcanzar la intersección con el camino de Ategorri.

Se pueden distinguir dos subtramos. El primero (que llega hasta el pk 1+950) cuenta con una plataforma disponible holgada, debido a la existencia tanto de arcenes de unos 2,0 m a ambos lados como del carril central asociado a la intersección, lo que permite disponer la sección completa de la nueva plataforma (acera interior de 3,0 m, calzada de 6,8 m, separador de 0,4 m, vía ciclista de 4,0

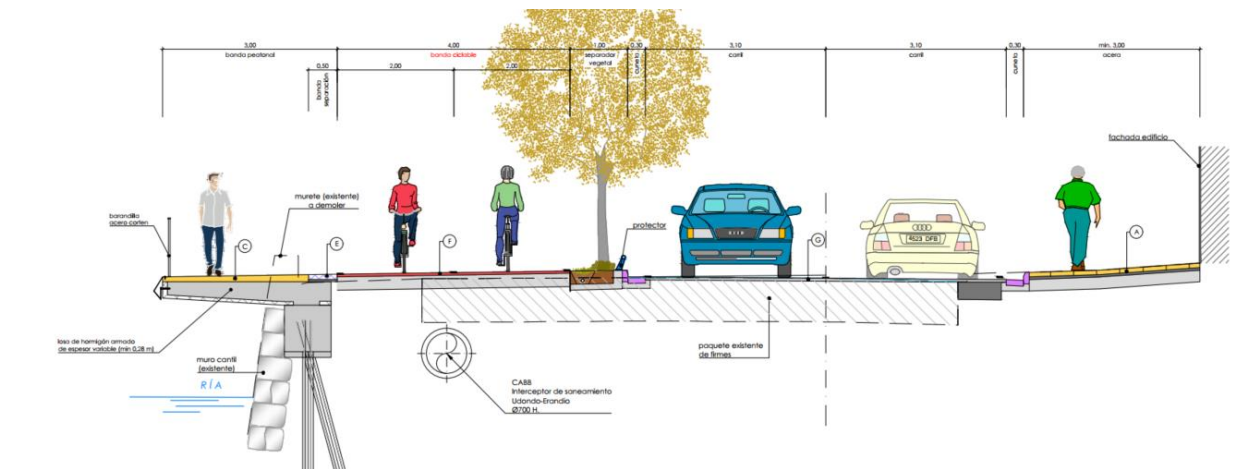
m y acera exterior de 3,0 m) sin necesidad de vuelos sobre la Ría e incluso proyectar espacios vegetalizados y mobiliario entre la acera y el bidegorri.

También se contempla en esta zona (pk 1+900) la disposición de un cruce peatonal asociado a las paradas de bus existentes, con la formación de un sobreancho para implantar una marquesina de espera para los usuarios del sentido Bilbao.



El segundo tramo, que se inicia poco después de pasar la 1ª planchada sobre la Ría, precisa un pequeño vuelo sobre el cauce, con 1,9 m de anchura máxima, para poder implementar la nueva plataforma.

La solución en este tramo en vuelo viene condicionada por la presencia cercana al cantil actual del interceptor de saneamiento Udondo-Erandio del CABB, por lo que se opta por utilizar como contrapeso un cargadero lineal de micropilotes en el que se disponen de manera alternada micropilotes verticales y otros con una inclinación de 15° con la vertical, alejando de tal forma la cimentación profunda del citado colector.



Proyecto de Trazado del Eje peatonal y ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Altzaga

Anejo nº19: Afecciones sobre DPMT. TM Bilbao

6

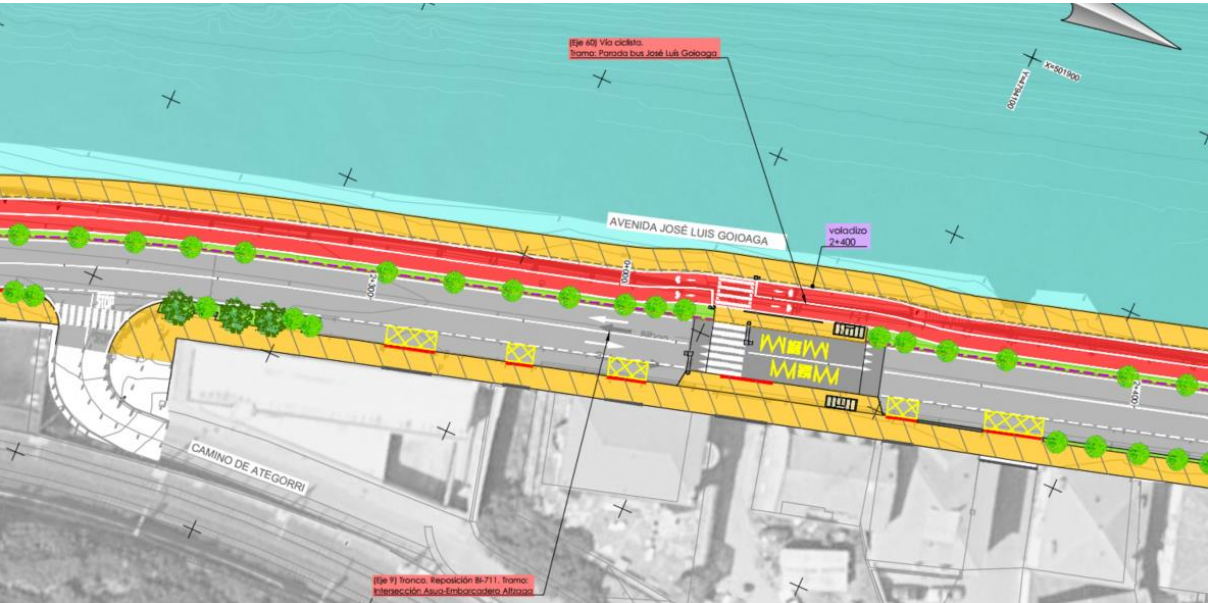
Para la implantación de la losa de hormigón en masa correspondiente a las bandas peatonal y ciclista en el paso sobre la planchada nº2 se plantea un cajeo previo de la losa existente (un mínimo de 10 cm) de forma que ésta quepa íntegramente. Este cajeo debe hacerse empleando un método (hidrodemolición o similar) que no afecte a la armadura existente, dejando ésta completamente limpia y las superficies de contacto de hormigón rugosas de cara a garantizar una adecuada adherencia y conexión con la nueva losa.

Todo el tramo contempla un pequeño sobreancho de 1,0 m entre calzada y bidegorri que se aprovecha para dotar de un espacio vegetalizado continuo.

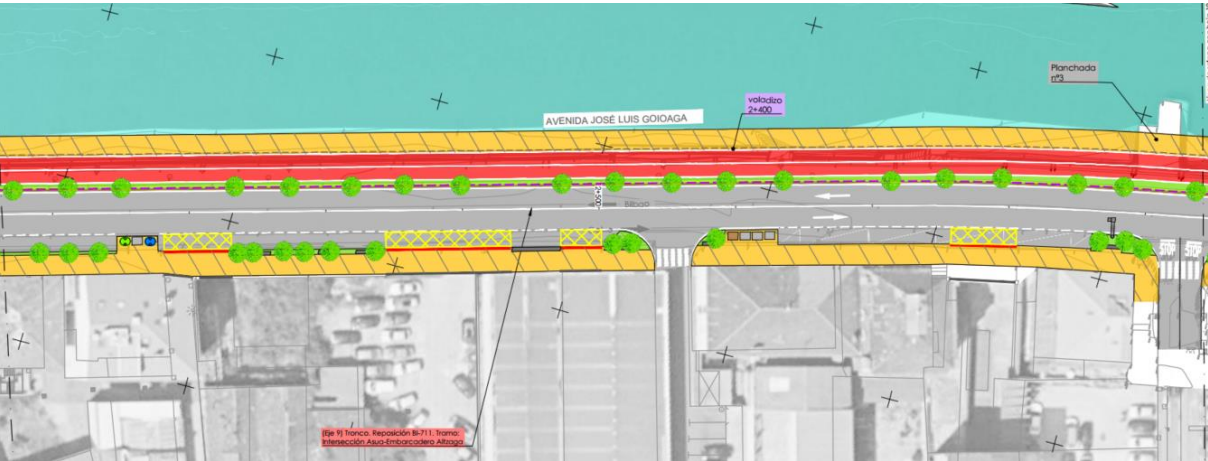


2.2.3 Tramo 3. Alzaga (2+260 a fin)

El último tramo se localiza entre la intersección con el Camino de Ategorri y el embarcadero de Alzaga. Presenta la particularidad de la inclusión de una banda de 2,2 m de ancho adosada a la acera interior para el aparcamiento de vehículos en línea. Se respetan los vados de acceso a comercios, garajes... y se contemplan sobreanchos en la acera interior para la reposición de contenedores, así como orejas peatonalizadas en los emboquilles de todas las calles de acceso. La dotación final es de 31 plazas de aparcamiento disponibles.



Entre la calzada y el bidegorri se ha previsto una banda continua de 1,0 m de ancho para la dotación de una banda vegetalizada continua a lo largo de todo el tramo.



Los vuelos sobre la Ría son de mayor envergadura, con un voladizo máximo de 5,5 m. La solución también está condicionada por la tubería de saneamiento del CABB. En este caso, por lo que se han

Proyecto de Trazado del Eje peatonal y
ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Alzaga

Anejo nº19: Afecciones sobre DPMT. TM
Bilbao

[illegible]

2.3 Estudio hidráulico

Desde el punto de vista hidráulico, el ámbito del presente proyecto se encuentra en la zona de servidumbre de protección del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) e incluso, en algunas zonas, en la zona de servidumbre de tránsito o en vuelo sobre el propio DPMT de la Ría. Así mismo, se encuentra dentro de la zona inundable de la Ría de Bilbao, por lo que ha sido necesario analizar el efecto que las actuaciones previstas en el proyecto generan en la inundabilidad de la zona.

En Diciembre de 2021, la Agencia Vasca del Agua emitió el correspondiente informe en el que se indica lo siguiente:

ANÁLISIS DEL ESTUDIO HIDRÁULICO

El análisis hidráulico del avance de proyecto está compuesto por una memoria descriptiva y un anejo de perfiles. La memoria identifica dos tipos de afecciones del proyecto a la inundabilidad de la ría:

- La construcción del eje peatonal y ciclable requiere el ensanchamiento lateral de los tableros de los puentes sobre los ríos Gobela y Asua. El puente sobre el río Gobela tiene un resguardo suficiente para la avenida de periodo de retorno de 500 años, por lo que se concluye que el ensanchamiento del tablero no tiene ningún efecto hidráulico. En el caso del puente sobre el río Asua, el estudio considera que la ampliación del tablero podría llegar a tener un efecto hidráulico apreciable, por lo que se hace una simulación hidráulica de su efecto.
- Los voladizos reducen la sección del canal de la ría y modifican su geometría. El efecto de esta estructura es analizado introduciendo en el modelo hidráulico obstrucciones al flujo que afectan a toda la dimensión vertical.

El tratamiento que hace el estudio hidráulico de los puentes es correcto. En ambos casos, se comprueba que los resultados del estudio presentado son correctos, es decir, que la ampliación de los tableros no tiene un efecto hidráulico apreciable. Esto es debido, fundamentalmente, a que los niveles de la lámina de agua están condicionados por la condición de contorno dada por la ría de Bilbao.

El procedimiento utilizado para la modelación de los voladizos se considera que es correcto, ya que está del lado de la seguridad. **Se ha comprobado que, tal y como concluye el estudio, la construcción del voladizo no tiene un efecto apreciable en la inundabilidad.** El motivo de este resultado es, además de las dimensiones de la ría en comparación con las de los tramos en voladizo, de nuevo la fuerte influencia de la condición de contorno en la cota de la lámina de agua.

En conclusión, se considera que la justificación hidráulica del avance del «Proyecto del Eje Peatonal y Ciclable de la Ría de Bilbao, Tramo Lutzana-Udondo» es correcta y que las actuaciones diseñadas (con la tipología estructural que se defina en los proyectos constructivos, sin sobrepasar los límites de vuelo estudiados) no tendrán un efecto apreciable en la inundabilidad del entorno.

A la vista de lo expuesto en el informe, en el que se acepta la justificación hidráulica aportada es correcta, la definición de los voladizos sobre la ría queda condicionada a no sobrepasar los límites de vuelo estudiados en el estudio hidráulico, al comprobarse que dichos voladizos no tienen un efecto apreciable en la inundabilidad.

En el **Anejo nº10** del proyecto se presenta el Estudio Hidráulico y, como apéndice, el informe preceptivo de URA.

2.4 Plazo

El plazo total previsto para la ejecución de las obras de construcción del Eje Peatonal y Ciclable de la Ría. Tramo Lutzana - Altzaga, es de **veinte (20) meses**.

2.5 Presupuesto

Presupuesto de Ejecución Material

El Presupuesto de Ejecución Material asciende a la cantidad de **NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS VEINTINUEVE MIL SEISCIENTOS SEIS EUROS CON NOVENTA Y SIETE CENTS (9.429.606,97 €)**.

Presupuesto Base de Licitación

El Presupuesto Base de Licitación (iva excluido) asciende a la cantidad de **ONCE MILLONES DOSCIENTOS VEINTIUN MIL DOSCIENTOS TREINTA Y DOS EUROS CON TREINTA CENTS. (11.221.232,30 €)**.

El Presupuesto Base de Licitación (iva incluido) asciende a la cantidad de **TRECE MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y UN EUROS CON OCHO CENTS. (13.577.691,08 €)**.

Proyecto de Trazado del Eje peatonal y ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Altzaga

Anejo nº19: Afecciones sobre DPMT. TM Bilbao

9

3 Afecciones sobre el DPMT. TM de Bilbao

A continuación, se determinan y cuantifican las superficies situadas dentro del Dominio Público Marítimo Terrestre que se ven afectadas por la actuación prevista dentro del término municipal de Bilbao.

De acuerdo con los deslindes vigentes sólo se contempla la ocupación de un área dentro de la DEUP (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios) en una superficie de 848,87 m².

El resto de la actuación, que abarca todo el tramo entre el inicio de la actuación, justo donde remata la acera y el bidegorri, y el límite con el término municipal de Erandio, situándose estrictamente sobre la actual plataforma de la carretera BI-711 sin producirse, en ningún momento aumento de la ocupación ya existente por dicha carretera.

Toda la actuación supone además una mejora en la utilidad pública de la Zona de Servidumbre de Tránsito al ampliar el espacio disponible para el paso público peatonal, actualmente limitado por la existencia de la carretera de la ría, en una banda mínima de 7,0 m (2,6 m para peatones y 4,0 m para ciclistas). Dicha banda permitirá, en su caso, el paso de vehículos de vigilancia y salvamento.

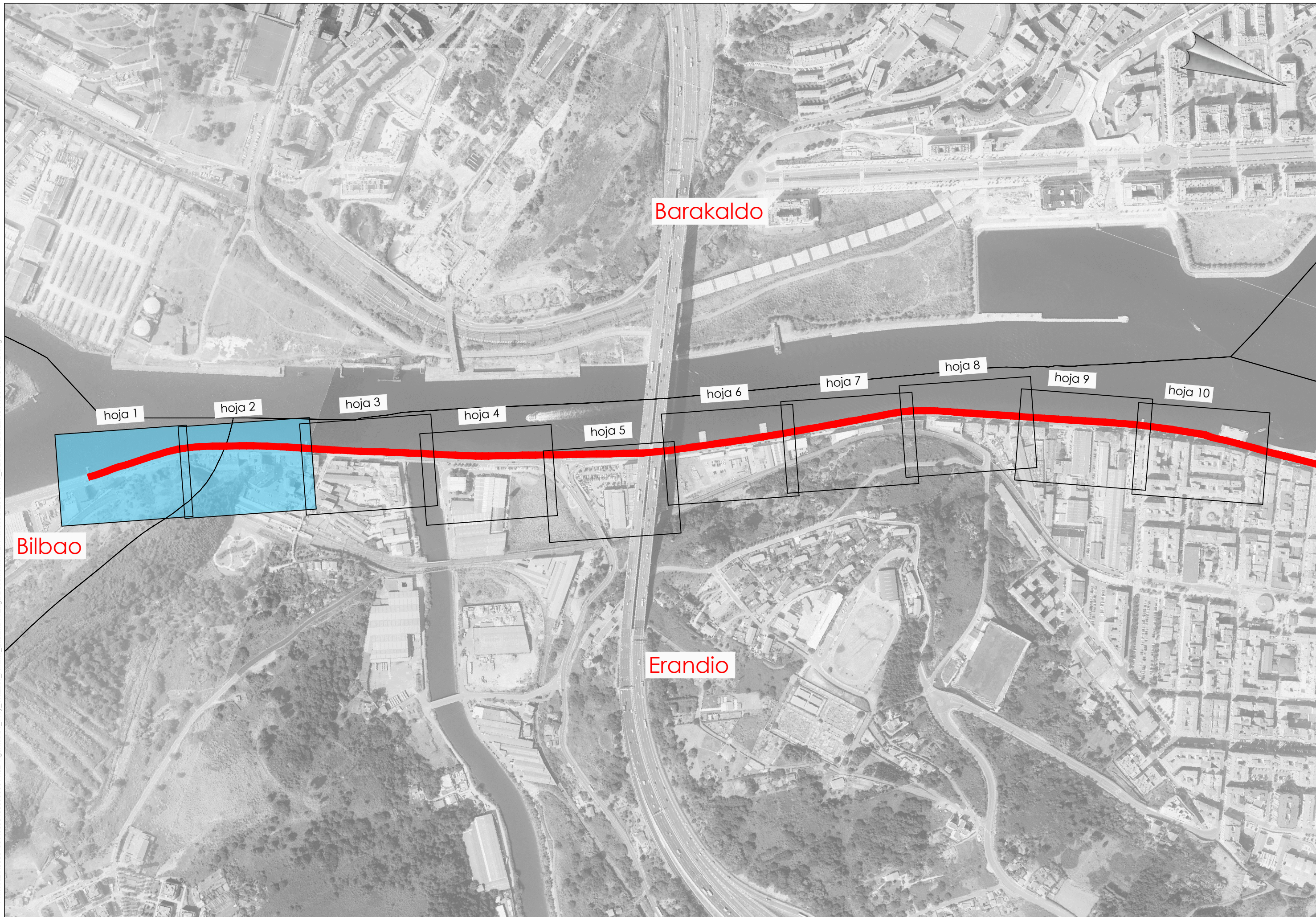
Proyecto de Trazado del Eje peatonal y
ciclable de la Ría. Tramo Lutzana-Altzaga

Anejo nº19: Afecciones sobre DPMT. TM
Bilbao

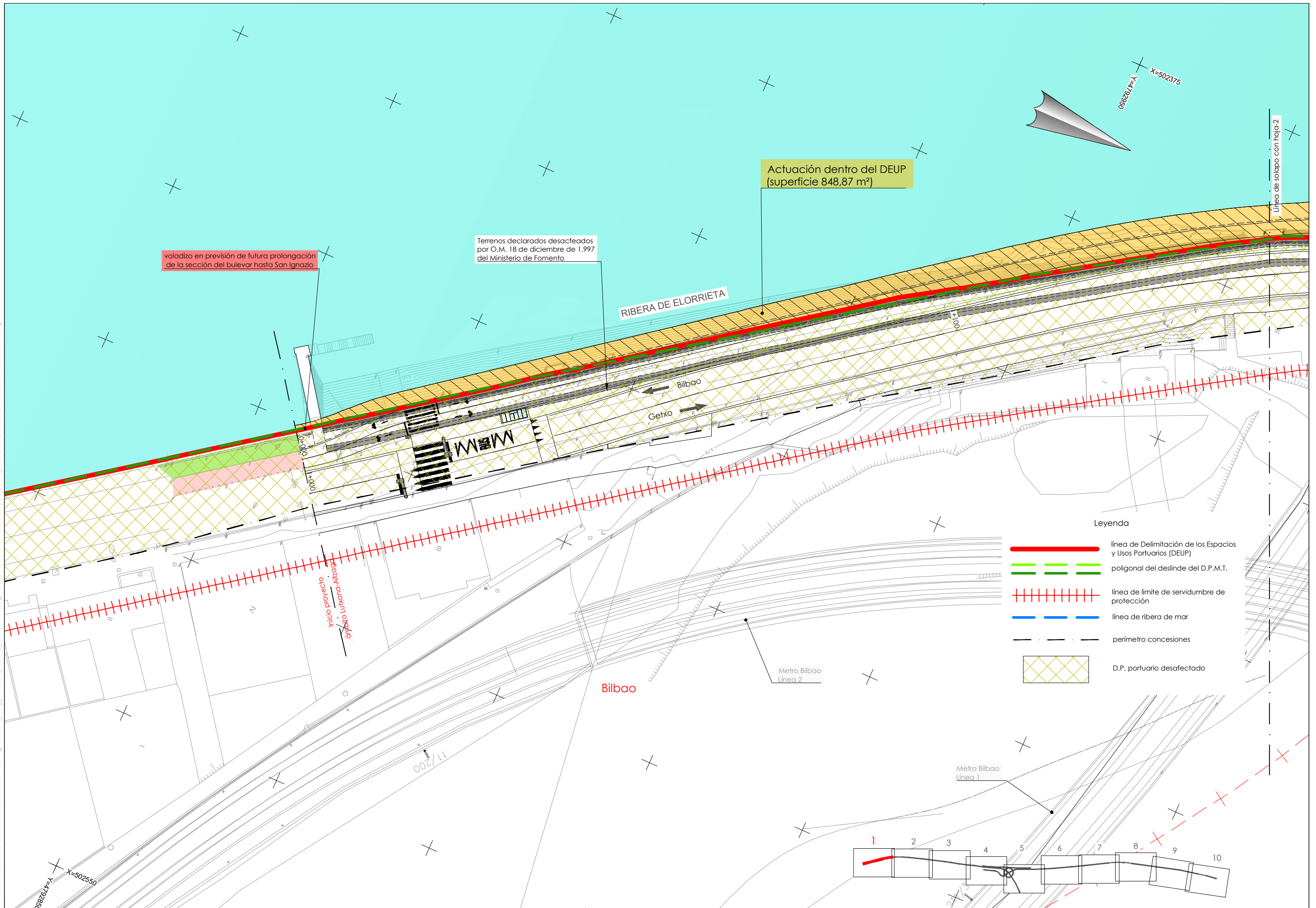
APÉNDICE N°19.1

Planos

P:\vivos2\X00000155\X00000155\00000001402_Vigentes01_Proy_Trazado_Ambito_Lubana-Alzaga\Documento nº2_Planos\ANE\OSIA19_DESLINDE BILBAOA1901\h01COND.dwg



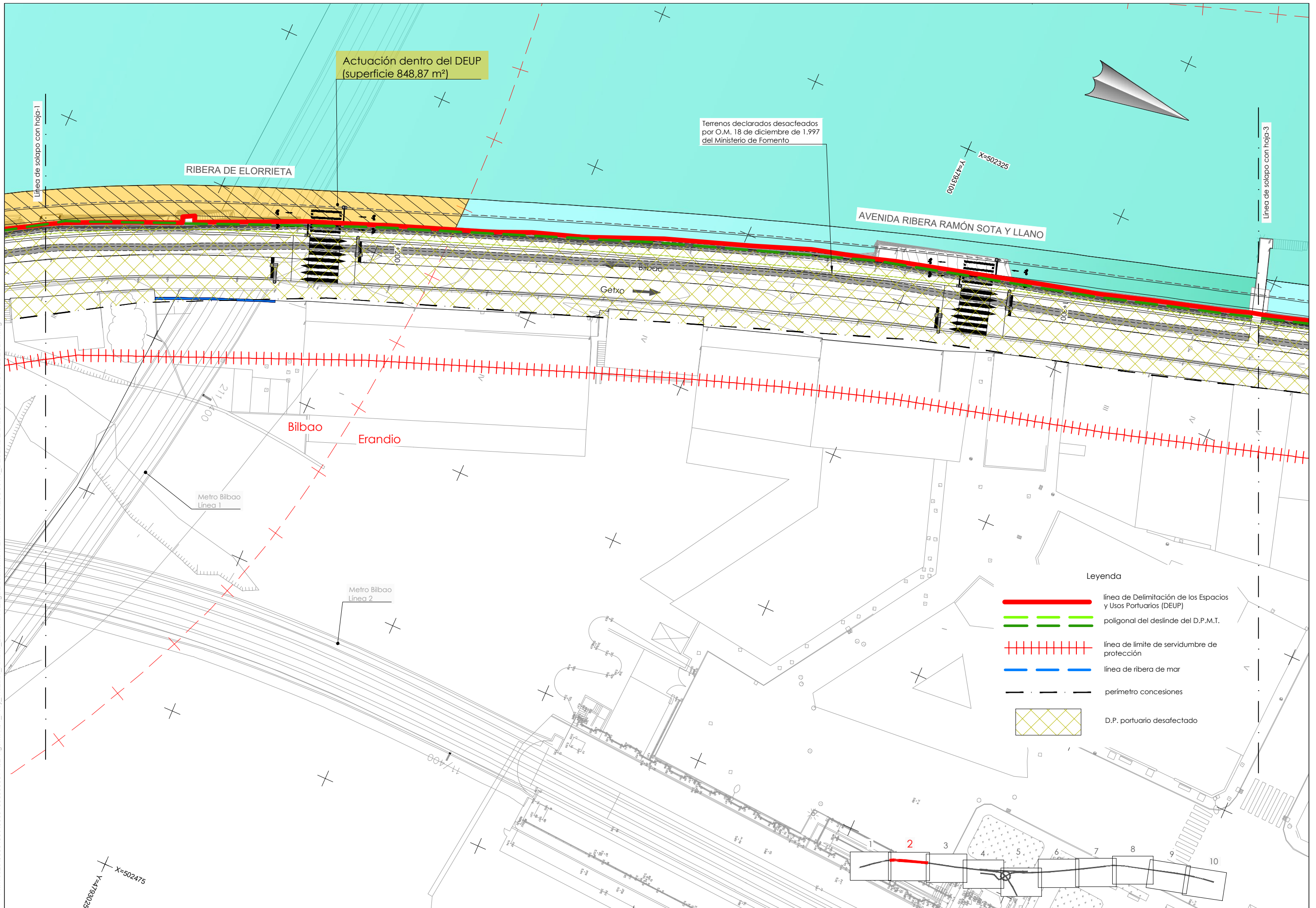
P:\vivos2\X0000155\X0000155\00000001402 Vigentes01_Proy_Trazado_Ambito_Lutxana-Alzaga\Documento nº2_Planos\ANE\OSIA19_DESLINDE BILBAO\A1902\h01-02DESLIN.dwg



Leyenda

- línea de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)
- poligonal del deslinde del D.P.M.T.
- línea de límite de servidumbre de protección
- línea de ribera de mar
- perímetro concesiones
- D.P. portuario desafectado

P:\vivos2\X0000155\X0000155\00000001402 Vigentes01_Proy_Trazado_Ambito_Lubana-Alzaga\Documento nº2_Planos\ANE\OSIA19_DESLINDE BILBAO\A1902\01-02DESUN.dwg



Leyenda

- línea de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)
- poligonal del deslinde del D.P.M.T.
- línea de límite de servidumbre de protección
- línea de ribera de mar
- perímetro concesiones
- D.P. portuario desafectado