



INTERBIAK BIZKAIKO HEGOALDEKO AKZESIBILITATEA, S.A.

TIPO DE PROYECTO

PLAN ESPECIAL VIARIO

ENLACE DE EUBA

Nº EXP. 016/2017/N3/AT

TOMO I de II

CONTENIDO

PLAN ESPECIAL VIARIO

INGENIERO DIRECTOR DEL ESTUDIO

Mª LUISA GONZÁLEZ-GABIERO PAYNO

INGENIERO AUTOR DEL ESTUDIO

RAÚL GARAY SÁNCHEZ



PLAN ESPECIAL VIARIO

Nº EXP. 016/2017/N3/AT

Mayo de 2021



PAYMACOTAS EUSKADI

INDICE

DOCUMENTO A.- MEMORIA DESCRIPTIVA JUSTIFICATIVA

DOCUMENTO B.- ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

DOCUMENTO C.- ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN

DOCUMENTO D.- MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

DOCUMENTO E.- NORMAS URBANÍSTICAS DE DESARROLLO

DOCUMENTO F.- PLANOS

DOCUMENTO A. MEMORIA DESCRIPTIVA JUSTIFICATIVA

INDICE

1	ENCARGO	3	6.5	AFECCIONES AMBIENTALES	29
2	OBJETO, ÁMBITO Y JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.....	3	7	DOCUMENTACIÓN GRÁFICA CONSTITUTIVA DEL PLAN ESPECIAL. BASE	
2.1	OBJETO	3		CARTOGRÁFICA UTILIZADA.....	32
2.2	AMBITO.....	3	8	COMPATIBILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	
2.3	JUSTIFICACIÓN	4		33	
3	ANTECEDENTES DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL.....	6	8.1	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.....	33
3.1	INTRODUCCIÓN.....	6	8.2	PLAN TERRITORIAL PARCIAL PARA EL ÁREA FUNCIONAL DE	
3.2	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.....	6		DURANGO	33
3.2.1	De las DOT de 1997 a la revisión: diagnóstico y balance de un		8.3	PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO.....	33
	ciclo.....	7	8.4	PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DEL PAIS VASCO.....	34
3.2.2	principios rectores de la revisión de las dot.....	7	9	ASPECTOS DE LA INTEGRACIÓN EN LA TRAMA URBANA DE LA	
3.2.3	elementos definitorios del modelo territorial	7		ORDENACIÓN VIARIA PROPUESTA.....	34
3.2.4	normas de aplicación de las dot	8	10	RELACIÓN DEL PEV CON LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE.....	35
3.3	PLAN TERRITORIAL PARCIAL PARA EL ÁREA FUNCIONAL DE		10.1	NATURALEZA Y JUSTIFICACIÓN DEL PRESENTE PLAN DE ACCIÓN.....	35
	DURANGO	13	10.2	TRAMITACIÓN Y APROBACIÓN DE ESTE PLAN DE ACCIÓN	
3.3.1	DETERMINACIONES DE LAS DOT de aplicación al ptp.....	14		TERRITORIAL.....	35
3.3.2	CONTENIDO DEL PTP EN RELACIÓN AL PLAN ESPECIAL		10.3	SUPERPOSICIÓN ESPACIAL EN COTAS DIFERENTES DE LAS	
	VIARIO.....	15		CALIFICACIONES GLOBALES DE ESTE PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL	36
3.4	PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO.....	18	11	COORDINACIÓN DEL PEV CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE...36	
3.4.1	CONTENIDO	18	11.1	ADAPTACIONES DE LA CALIFICACION GLOBAL	36
3.4.2	OBJETIVOS.....	19	11.2	AFECCIONES A LA ORDENACION URBANISTICA.....	37
3.5	PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE BIZKAIA.....	20	12	OBJETIVOS AMBIENTALES DEL PLAN ESPECIAL	37
4	ANTECEDENTES DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA	20	12.1	INTRODUCCIÓN.....	37
4.1	NORMAS SUBSIDIARIAS VIGENTES	21	12.2	IMPLEMENTACIÓN DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES EN EL PEV	37
5	TRABAJOS COMPLEMENTARIOS DE DISEÑO VIARIO.....	24	13	TABLAS DE LAS ALTERACIONES PRODUCIDAS EN LA CALIFICACIÓN	
6	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS VIALES	24		GLOBAL.....	38
6.1	TRAZADO	25	14	EQUIPO REDACTOR	39
6.2	SECCIÓN TRANSVERSAL.....	26			
6.3	DRENAJE.....	27			
6.4	ESTRUCTURAS.....	27			

1 ENCARGO

Se realiza el presente Plan Especial Viario para la ejecución del Enlace de Euba, por encargo de la empresa pública Interbiak Bizkaia S.A.M.P. (INTERBIAK).

La Dirección de este documento ha corrido a cargo de D^a. Maria Luisa González-Gabiero Payno, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos, contando con la Asistencia Técnica de la UTE TRN TARYET-PAYMACOTAS EUSKADI a través del responsable de la Asistencia Técnica, el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Raúl Garay Sánchez.

2 OBJETO, ÁMBITO Y JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

2.1 OBJETO

El objeto del Plan Especial Viario es otorgar el soporte preciso a la calificación del suelo, asignando a los terrenos a ocupar por el tramo viario del Enlace de Euba en la autopista AP-8, los usos que corresponden a las vías de transporte, red viaria, de las carreteras forales, de acuerdo con la clasificación de usos del suelo del Plan General de Ordenación Urbana de Amorebieta-Etxano, actualmente en fase de redacción, habiéndose aprobado en julio de 2017 los criterios y objetivos que han de servir de base para el Plan General de Ordenación Urbana de Amorebieta-Etxano.

El plan especial citado se promueve por la Diputación Foral de Bizkaia a través de la sociedad pública INTERBIAK, teniendo en cuenta que los trazados de la red viaria que concreta se refieren a la carretera AP-8 y a la carretera N-634.

Este documento bajo la figura de un plan especial sectorial, según el artículo 10 de la Ley 2/2011 de Carreteras de Bizkaia, se denomina "Plan especial viario para la ejecución del Enlace de Euba".

Indicado el objeto sustantivo del plan especial viario, se hace notar que, de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, la aprobación del plan precisa su sometimiento al procedimiento de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, y dentro de

dicho procedimiento la versión inicial del Plan junto con el Estudio Ambiental Estratégico será sometida a información pública.

El contenido del Plan se establece de forma que, con el conjunto de la documentación que se aporta en su Memoria descriptiva-justificativa, Estudio de viabilidad económico-financiera, Estudio de las directrices de ordenación y gestión, Memoria de sostenibilidad económica, Normas urbanísticas de desarrollo y Planos, permita, conjuntamente con el Estudio Ambiental Estratégico, emitir por el órgano ambiental de la Diputación Foral de Bizkaia Declaración Ambiental Estratégica, así como la aprobación definitiva del plan especial viario para la ejecución del Enlace de Euba en la autopista AP-8 y su conexión con la N-634 a la altura de la localidad de Euba.

2.2 AMBITO

El ámbito de este plan es el establecido por la concreción espacial de las Áreas y Zonas destinadas a soportar las infraestructuras propuestas por su ordenación, que alberguen las vías de transporte del Sistema General de Comunicaciones de Carácter Territorial (Viario) del Plan General de Ordenación Urbana de Amorebieta-Etxano.

La definición espacial de este plan especial viario se puede observar en los planos del Documento F del Plan Especial Viario.

Sobre la calificación del suelo descrita, se define para la Solución Viaria propuesta para el Enlace de Euba, el ámbito del plan especial a través de la concreción gráfica del diseño viario que define las superficies de los terrenos soporte de la infraestructura viaria del Enlace.

Teniendo en cuenta la naturaleza y condicionantes de las tramitaciones de la Evaluación Medioambiental, se recoge el trazado de las cuatro alternativas analizadas en el Documento Estudio de Alternativas del Enlace de Euba,

- Alternativa 1: El cruce se realiza mediante un paso inferior bajo la AP-8 en el PK 92+800.
- Alternativa 2: El cruce se realiza mediante un paso superior de tres vanos sobre la AP-8 en el PK 93+060.

- Alternativa 3: El cruce del enlace se realiza mediante un paso superior de un vano sobre la AP-8 en el PK 93+520.
- Alternativa 4: El cruce del enlace se realiza mediante un paso superior de un vano sobre la AP-8 en el PK 93+050.

La **Solución Viaria** propuesta en este Documento, que se corresponde con la denominada **Alternativa 1**, será la que finalmente se desarrolle en el proyecto de ejecución y se recoja en la calificación del suelo del planeamiento del municipio de Amorebieta – Etxano.

2.3 JUSTIFICACIÓN

La planificación y el desarrollo de la red de carreteras en Bizkaia está regida por dos grandes documentos marco: el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028 (PGCPV) aprobado por Decreto 63/2020 de 19 de mayo, y el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia (PTSCB) aprobado por Norma Foral 8/1999 de 15 de abril, y actualmente en revisión.

El **PGCPV** tiene como objetivo determinar las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar en el periodo 2017-2028, asegurando la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma.

Este Plan, si bien actúa estrictamente en el marco de las infraestructuras viarias como le corresponde dado su carácter sectorial, tiene en cuenta en su formulación el sistema global de transporte, en el marco de las directrices de ordenación y planificación territorial y de los objetivos generales para el transporte de la Comisión Europea, que incide en aspectos que afectan al transporte en su conjunto: eficiencia energética de los vehículos, logística, modos más sostenibles y gestión, de cara a reducir la contaminación atmosférica, la congestión, la siniestralidad y el impacto ambiental.

El PGCPV incluye un análisis de la situación actual de la red viaria, y un diagnóstico de las necesidades de intervención en la misma. Para el Territorio Histórico de Bizkaia, el Plan establece que los problemas y necesidades se concentran fundamentalmente en el Área Metropolitana de Bilbao, y en particular dentro de la Red de Interés Preferente.

En su capítulo 7.1., el PGCPV recoge las necesidades de intervención por deficiencias funcionales de la **Red de Interés Preferente de Alta Capacidad**. En la AP-8/A-8 entre Behobia y Solución Sur en Bilbao, dentro de las necesidades pendientes de intervención, incluye la **"Mejora de la conectividad AP-8/N-634 entre Amorebieta y Ermua"**.

De hecho, la N-634, carretera convencional con un carril por sentido, soporta una carga de tráfico que, aunque en ligera tendencia descendente en los últimos años, es muy elevada: IMD de 19.187 vehículos, de los cuales 2.661 son pesados, lo que representa un 13,9% del total, y que sube a 21.749 veh/día, con un 14,7% de pesados (3.195), en el tramo denominado variante de Amorebieta, intensidad vehicular que se ha mantenido sensiblemente constante en los últimos años.

Por su parte, la AP-8, carretera de alta capacidad con 3 carriles por sentido, presenta una IMD de 39.978 vehículos, en el tramo de estudio, según datos del año 2019, con un 9,5% de vehículos pesados. Estas cifras reflejan que, para canalizar estos tráficos locales, los trayectos se realizan a través de la carretera convencional sin acceso directo a la autopista, vía más rápida y segura, especialmente para los vehículos pesados de los polígonos del ámbito.

Así, la carretera N-634 se encuentra sobrecargada con tráficos elevados que ponen en peligro la seguridad vial de la zona, mientras que la autopista adyacente no optimiza su funcionalidad de vía accesible de alta capacidad.

Como solución a este problema, en el capítulo 8 "Propuestas de actuación" y dentro de las obras principales, en el subprograma de construcción y/o reordenación de enlaces, se plantea la **construcción de un nuevo enlace en Euba** y otro en Zaldibar para mejorar la conectividad entre la AP-8 y la N-634.

Por otra parte, el PGCPV contempla también la necesaria adaptación de los instrumentos de planificación territorial y urbana de los municipios cuando son incompatibles con los proyectos en desarrollo del Plan. El PEV objeto de este estudio tiene precisamente como finalidad realizar estos cambios en el planeamiento para poder dar cabida al Enlace de Euba en el término municipal de Amorebieta-Etxano.

Respecto al **PTSCB**, es el instrumento de planificación que establece las disposiciones, objetivos, prioridades y mejoras que han de introducirse en la red Carreteras de Bizkaia.

El **PTSCB**, actualmente en vigor, clasifica las obras previstas en varios grupos, entre los que se encuentran las "Nuevas infraestructuras de mejora y descongestión del itinerario existente", como *carreteras de nuevo trazado que representan un nuevo itinerario, al objeto de solucionar los problemas de congestión y de saturación de tráfico de los trayectos más solicitados*. Por lo que, si bien la implantación del enlace propuesto no está explícitamente

contemplada en el PTSCB en vigor, obedece al planteamiento general que en el mismo se realiza.

El PTSCB se encuentra actualmente en revisión, siendo el objeto de la misma la revisión de sus criterios y objetivos, la evaluación de su cumplimiento y, considerando las actuaciones previstas no abordadas; la incorporación de nuevos criterios, objetivos, normativa y leyes, que se han actualizado en los últimos años; coordinándose con otros elementos de planificación que puedan tener influencia; adaptando sus soluciones a la situación económica y social del momento, y a los escenarios futuros de desarrollo durante su vigencia de 12 años e incorporando una programación de actuaciones e inversiones para las soluciones propuestas.

En este punto, es importante destacar que el Documento de Avance del **II PTSCB** incluye un análisis de la situación actual a partir los cambios de tendencia, modificaciones del marco socioeconómico e incorporaciones a la red de Infraestructuras (ya producidas o previstas para los próximos años) acaecidos a lo largo de los últimos años. Respecto al ámbito objeto del presente PEV, establece que presenta una problemática caracterizada por la *falta de madurez de la red viaria, debido a su actual configuración incompleta y a la inadecuada conectividad entre la N-634 y la AP-8*.

El origen de esta situación está en que la autopista AP-8, en el tramo de aproximadamente 11 km comprendido entre las localidades de Amorebieta-Etxano y Durango, cuenta con enlaces en Boroa y Iurreta, que proporcionan una accesibilidad insuficiente para la zona de los polígonos industriales ubicados en este entorno. Existen únicamente dos conexiones intermedias situadas en las zonas de Etxano (salida de la AP-8 a N-634, sentido Bilbao) y de Montorra (incorporación de N-634 a AP-8, sentido Gipuzkoa).

Estas conexiones están lejos de optimizar el flujo de vehículos, especialmente pesados, que tienen como origen o destino los polígonos industriales situados entre la AP-8 y la N-634 en las zonas de San Miguel y Euba, pues la mayoría de los trayectos deben realizarse, no por la AP-8 (una vía más segura) sino por la N-634, con el agravante de que los vehículos sentido Bilbao están obligados a atravesar el municipio de Amorebieta-Etxano por la variante del mismo nombre, si quieren incorporarse a la AP-8, y el enlace más cercano – el de Boroa – se sitúa al oeste del municipio.

Por ello, entre las nuevas actuaciones a recoger en el II PTSCB, actualmente en redacción, se encuentra el **“Nuevo enlace de Euba”**, que se enmarcaría dentro de las actuaciones a

incluir en el Plan Determinista, que engloba aquellas actuaciones que se desarrollan sobre carreteras que soportan de manera mayoritaria tráfico de largo recorrido, así como sobre sus infraestructuras de desarrollo. El plan le otorga una prioridad 1, estando prevista su ejecución para el Sexenio 1: (2020-2026).

El trasvase de tráfico desde la N-634 a la AP-8 (correspondiente fundamentalmente a desplazamientos de paso y de penetración), producirá una mejora de la funcionalidad de la red existente.

De forma complementaria, al descargarse de tráfico la carretera N-634, sobre todo de vehículos pesados, se favorecerá la potenciación del uso de otros modos de transporte alternativos y sostenibles para desplazamientos locales, y posibilitará su transformación en una vía urbana, de acuerdo con los criterios fijados en las vigentes Directrices de Ordenación Territorial de 2019.

Todo ello contribuirá, asimismo, a potenciar y favorecer la intermodalidad del transporte colectivo en la zona, lo que está en la línea marcada por las DOT, puesto que en las proximidades del enlace (a menos de 200 m) existen una estación de ferrocarril y una parada de autobús, a las que se podría unir la implantación de otros puntos de intercambio modal previstos o promovidos como consecuencia de las posibilidades de conexión que aportará el nuevo enlace.

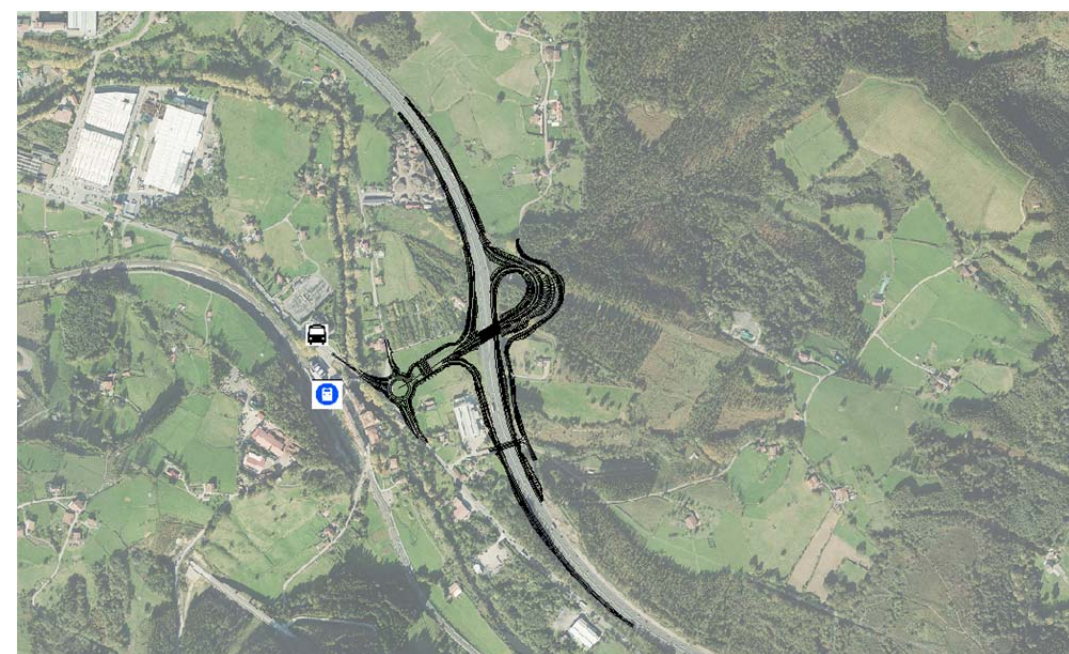


Figura 1. Estaciones de tren y autobús próximas al ámbito del PEV

En este sentido, cabe destacar la construcción de la “Bicipista del Ibaizabal. Tramo: Amorebieta – Iurreta”, que tiene previsto un punto de acceso próximo al nuevo enlace y al punto de intercambio modal mencionado anteriormente, cuya utilización será previsiblemente potenciada por la mejora del acceso del transporte colectivo a la autopista.

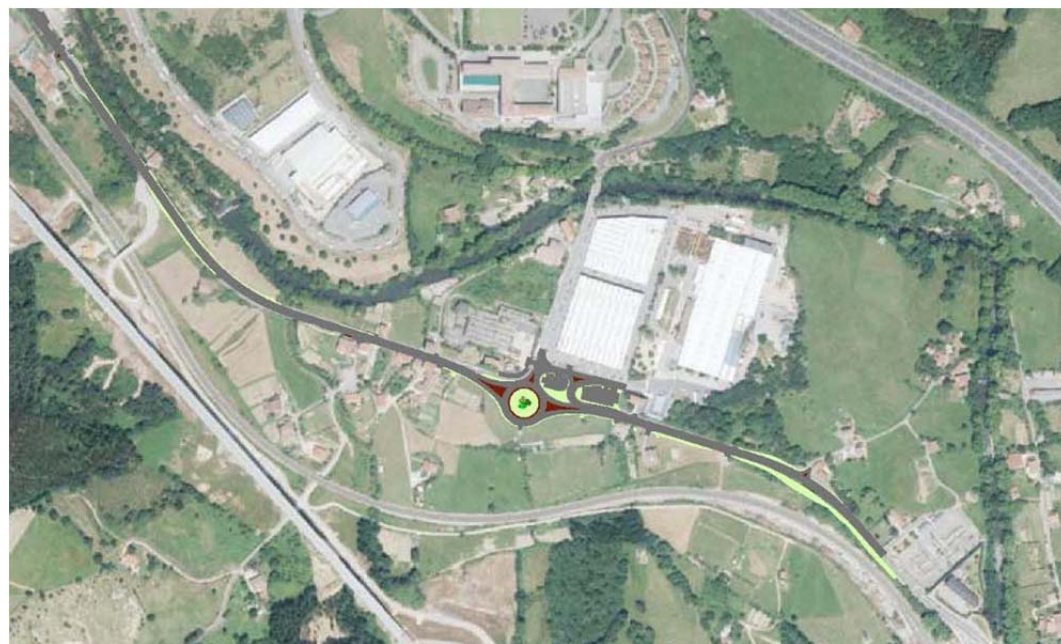


Figura 2. Imagen de la nueva rotonda en construcción. Fuente: Proyecto de Reordenación de accesos en la carretera N-634

En definitiva, el enlace, junto con las actuaciones de mejora de accesos y de intersecciones previstas en la N-634 permitirá un acceso más rápido y cercano de los autobuses interurbanos a la red de carreteras altas prestaciones, lo que mejorará su fiabilidad, disminuirá los tiempos de recorrido y potenciará su uso por los viajeros de la red de transporte local y de la propia bicipista.

3 ANTECEDENTES DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL

3.1 INTRODUCCIÓN

En relación con los instrumentos de Ordenación del Territorio que afectan a los terrenos por los que discurren los trazados de la Solución Viaria de este plan especial viario hemos de

distinguir diversos instrumentos de ordenación del territorio, según su diferente naturaleza y procedimiento de tramitación y aprobación.

- DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (DOT)
- PLAN TERRITORIAL PARCIAL PARA EL ÁREA FUNCIONAL DE DURANGO (PTPD)
- PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO (2017-2028) (PGCPV)
- PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE BIZKAIA (PTSCB)

Las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), cuya revisión ha sido aprobada definitivamente por el Decreto 128/2019 de 30 de julio, establecen el marco general de referencia para la formulación de los restantes instrumentos de ordenación y de los planes de ordenación.

Asimismo, es preciso tener en cuenta que el ámbito del PEV se encuentra dentro del Área Funcional de Durango, por lo que le es de aplicación el PTP de dicha área funcional.

Respecto al PGCPV, entre las necesidades de intervención por deficiencias funcionales de la **Red de Interés Preferente de Alta Capacidad** se incluye la “**Mejora de la conectividad AP-8/N-634 entre Amorebieta y Ermua**” dentro de las necesidades pendientes de intervención.

Por último, se hace referencia el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, que tiene relación directa con el PEV.

3.2 DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco han sido revisadas y aprobadas definitivamente mediante Decreto 128/2019, de 30 de julio. Se publicaron en el BOPV núm. 181 de 24 de septiembre de 2019.

Las Directrices de Ordenación Territorial se enmarcan dentro de la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco (ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco), que define y regula los instrumentos de ordenación territorial y establece los criterios y procedimientos necesarios para asegurar la coordinación de las acciones con incidencia territorial que corresponden desarrollar a las diferentes Administraciones Públicas. Así, las

DOT constituyen el marco de referencia para la formulación de los restantes instrumentos de ordenación territorial y ordenación urbana.

Se han analizado las nuevas DOT con el fin de comprender cómo las actuaciones del Plan Especial Viario casan con las disposiciones contenidas en ellas sobre infraestructuras de transporte y sobre protección del medio ambiente.

En primer lugar, se presentan textos tomados de las DOT referidos a lo citado en el párrafo anterior y finalmente se comentan las incidencias detectadas.

3.2.1 DE LAS DOT DE 1997 A LA REVISIÓN: DIAGNÓSTICO Y BALANCE DE UN CICLO

En el “Capítulo 1.3. De las DOT de 1997 a la revisión: diagnóstico y balance de un ciclo” de la memoria de las DOT, se hace una valoración de los aspectos positivos que han surgido, así como de una asunción de las debilidades detectadas, para poder plantear y alcanzar unos objetivos coherentes a través de unas directrices útiles.

En relación con las infraestructuras viarias, en el apartado “VI. Sistema relacional. Infraestructuras para el modelo territorial”, se señala lo siguiente:

En cuanto al transporte por carretera se refiere, se considera que la red viaria interurbana quedaría completada con la planificación realizada por las DOT de 1997.

En la revisión de las DOT, al modelo actual se incorporan aspectos de especial relevancia como son la movilidad peatonal y ciclista y la movilidad colectiva multimodal.

3.2.2 PRINCIPIOS RECTORES DE LA REVISIÓN DE LAS DOT

Este punto figura en las DOT dentro del “Capítulo 2.2. Principios rectores de la revisión de las DOT”, y en él se dice que:

La revisión de las DOT se erige sobre una serie de principios rectores de adecuación del modelo territorial a los nuevos retos territoriales que, en definitiva,

son aquellos que destacan el valor añadido del modelo territorial revisado respecto al modelo territorial de las DOT de 1997.

En relación con la movilidad, se recoge lo siguiente:

8. Promover la movilidad y logística sostenible concediendo especial atención a la movilidad peatonal y ciclista, al transporte público multimodal y a la optimización de la combinación de los distintos modos de transporte, en un escenario temporal en el que se contará con los servicios del tren de alta velocidad.

3.2.3 ELEMENTOS DEFINITORIOS DEL MODELO TERRITORIAL

Este punto figura en las DOT dentro del “Capítulo 3. Modelo Territorial. Elementos definitorios”, en el que se recoge que el modelo territorial definido en las nuevas DOT se establece como prolongación en el tiempo del modelo territorial establecido por las Directrices de 1997 y teniendo en cuenta la actualización disciplinar de la materia al momento presente. Así, el modelo territorial propuesto queda definido por los siguientes elementos:

1. Medio físico e infraestructura verde
2. Hábitat rural
3. Hábitat urbano
4. Paisaje, patrimonio cultural y natura, y recursos turísticos
5. Gestión sostenible de los recursos
6. Movilidad y logística
7. Cuestiones transversales
8. Gobernanza

Desarrollándose la Movilidad y Logística de la siguiente manera:

- a) Movilidad Multimodal

El transporte multimodal sostenible sigue siendo un reto al que se enfrentan las administraciones en la búsqueda de la accesibilidad de todo el territorio y la mejora del servicio público mediante combinaciones de los diferentes modos.

b) Movilidad peatonal y ciclista

La movilidad peatonal es la principal forma de movilidad de las personas en la ciudad, y en este sentido, ésta ha de adecuarse para que dicha movilidad pueda producirse en condiciones de seguridad y de una manera atractiva. Por otro lado, la bicicleta ha ido ganando terreno y protagonismo, especialmente a nivel local, frente a otros tipos de transporte, dado su carácter de medio de transporte blando, medioambientalmente sostenible, energéticamente eficiente y socialmente sano y equitativo.

c) Movilidad viaria

La concepción de las DOT de 1997, con la definición de un modelo que debía desarrollarse por las administraciones de carreteras tanto a nivel de trazado, como de funcionalidad, como de horizonte temporal, ha sido acertada. Puede empezar a considerarse que, al margen de mejora de trazados, la ejecución de alguna carretera variante de población y el inevitable mantenimiento, la planificación de carreteras de la CAPV está mayormente culminada.

d) Movilidad y Logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria

Se propone una mayor conectividad exterior de nuestro territorio y la generalización de los sistemas de movilidad sostenible como factores críticos para la competitividad de las actividades económicas y para la cohesión y el equilibrio del territorio. Se debe hacer viable un sistema de transporte colectivo eficaz y atractivo que interconecte los diversos nodos y ejes a fin de configurar una red urbana altamente interrelacionada.

3.2.4 NORMAS DE APLICACIÓN DE LAS DOT

En este apartado se recogen las Normas que tienen por objeto el establecimiento de la aplicación de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, se establece una distinción entre Directrices vinculantes de ordenación y uso del espacio y Directrices recomendatorias.

3.2.4.1 DIRECTRICES DE ORDENACIÓN Y USO DEL ESPACIO

Las directrices de ordenación y uso del espacio, que se recogen en el Capítulo II de las DOT, son aquellas directrices vinculantes que constituyen criterios de imposición, de exclusión o de alternancia entre varios criterios admisibles.

En este apartado se recogen aquellas que guardan relación con el PEV.

- **En materia de ordenación del medio físico**

Estas directrices figuran en el artículo 3 del Capítulo II de las DOT, que dice:

Las categorías de ordenación constituyen una zonificación del territorio en espacios homogéneos, definidos en función de su vocación territorial, a cada una de las cuales se le aplica una regulación de usos específica según sus características. Tienen la doble función de homogeneizar las denominaciones utilizadas en la calificación del suelo no urbanizable por el planeamiento urbanístico y de establecer los criterios generales para su ordenación en la planificación territorial y en el planeamiento urbanístico, orientando la regulación de los usos y actividades en el suelo no urbanizable.

Entre las categorías propuestas para encuadrar el suelo no urbanizable de la CAPV, se encuentran:

- Especial Protección.
- Mejora Ambiental.
- Forestal.
- Agroganadera y Campiña.
- Pastos Montanos.
- Protección de Aguas Superficiales

Para la regulación de Usos y Actividades en las Categorías de Ordenación se establece una Matriz de Ordenación del Medio Físico. En ella se especifica la relación territorio-actividades en los términos establecidos en la Directriz para cada Categoría de Ordenación. La entrada por filas corresponde a las Categorías de Ordenación anteriores y la entrada por columnas corresponde a las actividades actuales y potenciales contempladas en la Directriz. Cabe señalar que la Matriz cuenta con seis filas más, agrupadas en dos categorías, en las que figuran:

- Riesgos naturales y cambio climático

- Vulnerabilidad de acuíferos

- Riesgos geológicos

- Áreas inundables

- Asociados al cambio climático

- Infraestructura verde

- Espacios protegidos por sus valores ambientales y Reserva de la Biosfera de Urdaibai

- Corredores Ecológicos y otros espacios de interés natural multifuncionales

Las casillas de cruce en la Matriz expresan las condiciones en que se desarrollarán los usos y actividades correspondientes para cada Categoría de Ordenación de acuerdo con unos símbolos. Los usos y actividades se clasifican en: Propiciados, Admisibles y Prohibidos.

En la página siguiente se recoge la Matriz de Ordenación del Medio Físico.

pág. 10

Entre los Usos que figuran en la Matriz, dentro del apartado de “Infraestructuras”, están las “Vías de transporte” donde se incluyen autopistas, autovías, carreteras y ferrocarriles junto con sus instalaciones complementarias.

Las Vías de transporte son una actividad o uso “Prohibido” dentro de la Categoría de Especial Protección. Para las demás Categorías de Ordenación se trata de una actividad “Admisible” aunque deberá regularse en diferentes instrumentos de planeamiento y/o reglamentaciones, existentes o a desarrollar.

En el Anexo II de las DOT se recogen las normas de aplicación para la ordenación del medio físico.

En el punto 1.b. Control de actividades, se recoge lo siguiente en relación con las infraestructuras:

La localización y diseño de toda infraestructura deberá plantear diversas alternativas sobre la base de un estudio previo o paralelo de la capacidad de acogida del territorio y su fragilidad, que tenga en cuenta al menos los siguientes aspectos:

- 1. Valores de conservación del territorio desde los puntos de vista ecológico, productivo, paisajístico y científico/cultural.*
- 2. Usos y aprovechamientos actuales del suelo.*
- 3. Condicionantes naturales y oportunidades del territorio para la localización y funcionamiento de la infraestructura en cuestión.*
- 4. Adopción de medidas y técnicas que permitan la permeabilización de la infraestructura de cara al mantenimiento de la conectividad ecológica, así como una adecuada integración paisajística tanto de las infraestructuras proyectadas como ejecutadas, considerando además las necesarias labores de conservación y mantenimiento.*

En el punto 2.a se establecen los criterios básicos para la regulación de las actividades definidas en cada una de las categorías de ordenación. En el ámbito de actuación del

presente PEV solamente está representada la clase “Agroganadera y Campiña”, con sus dos subcategorías y, en menor medida “Forestal”. Para estas categorías, las DOT establecen los siguientes criterios:

En lo que respecta a la definición de la Categoría de Forestal dice lo siguiente:

Aquellos terrenos que, por su uso actual y/o por razones de vocación de uso (pendiente, riesgos, protección de cuencas, etc.) presentan claras orientaciones hacia el uso forestal. La dificultad de discriminar internamente el uso forestal, ya que en los sistemas forestales se entremezclan las funciones de producción y protección, lleva a definir por estas DOT una única área forestal, si bien esta categoría ha sido desarrollada por el PTS Agroforestal, agrupando en torno a la supracategoría «Monte» categorías de Forestal, Forestal monte ralo, Pastos montanos y Pastos montanos-roquedos. No se incluyen las actuales masas forestales que, situadas en zona baja y de campiña, constituyen elementos integrantes de ésta y son por tanto susceptibles de combinarse y de rotar con usos agrarios y ganaderos.

Respecto a la Categoría Agroganadera y Campiña dice lo siguiente:

Agrupar suelos de muy diversa capacidad agrológica, desde los mosaicos de la campiña cantábrica, los terrenos de regadío o con usos hortícolas, los viñedos y las zonas de agricultura extensiva hasta suelos roturados pero con bajo rendimiento agropecuario. La categoría Agroganadera y Campiña se subdivide en el PTS Agroforestal, a su vez, en dos subcategorías:

a. Agroganadera de Alto Valor Estratégico: suelos con mayor capacidad agrológica y terrenos de explotaciones agrarias que, por su modernidad, rentabilidad o sostenibilidad, se consideran estratégicas para el sector. Es por ello que se prohíbe el uso forestal en la misma.

b. Paisaje Rural de Transición: agrupa zonas cultivadas de menor capacidad productiva que la Agroganadera de Alto Valor Estratégico (mayores pendientes) o de áreas de campiña cubiertas por prados y pequeños rodales forestales en mosaico con aquellos. Se encuentran en inmediato contacto con zonas agroganaderas de alto

valor estratégico o con amplias zonas forestales, tendiendo vocacionalmente su uso, en general, hacia uno de estos dos sentidos.

Para estas categorías, las DOT establece la siguiente regulación de usos:

2.d.3 Forestal.

a. *Criterio General:* garantizar el uso forestal de una forma ordenada e indefinida, asegurando la producción sostenible de las masas. Se deberán aceptar actividades que no comprometan este criterio, siempre sujetas a las limitaciones que se deriven de la minimización de los riesgos naturales. Su regulación está definida en gran medida por lo señalado en el PTS Agroforestal.

b. *Actividades Propiciadas:* el uso forestal del suelo, manteniendo y renovando las masas de acuerdo con el criterio general y lo dispuesto en el planeamiento sectorial forestal.

c. *Actividades Admisibles:* se consideran admisibles sin ningún tipo de limitación la conservación, la mejora ambiental y el recreo extensivo. El planeamiento de desarrollo establecerá la admisibilidad del recreo intensivo, las actividades cinegéticas y piscícolas, la agricultura, los invernaderos, la ganadería, las industrias agrarias, las actividades extractivas, **las vías de transporte**, las líneas de tendido aéreo, las líneas subterráneas, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo A, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo B, las escombreras y depósitos de residuos sólidos, los crecimientos urbanísticos apoyados en núcleos preexistentes, el uso residencial aislado vinculado a actividad agraria y los edificios de utilidad pública e interés social.

d. *Actividades Prohibidas:* las actividades incompatibles con el criterio general y, en concreto, tal y como se definen en esta directriz, todos los usos edificatorios (salvo los crecimientos apoyados en núcleos preexistentes, la residencia vinculada a la explotación agraria y los edificios de utilidad pública e interés social).

2.d.4. Agroganadera y campiña.

a. *Criterio General:* el mantenimiento de la capacidad agrológica de los suelos, así como de las actividades agropecuarias y de aquellas otras que, compatibles con éstas, aseguren la preservación de los ecosistemas y paisajes agrarios. No obstante, el resto de usos admisibles, incluido el forestal, deberán estar subordinados a los usos agropecuarios. Especial atención deberá dedicarse a controlar los procesos edificatorios y de implantación de infraestructuras que ocupan suelo de alto valor agrológico, así como los procesos que provoquen la fragmentación e insularización de las zonas agrarias con consecuencias negativas para las actividades que se desarrollan en ellas.

b. *Actividades Propiciadas:* todas las actividades agrarias y ganaderas, especialmente aquellas que supongan un incremento en la intensidad o de la calidad de la explotación agrícola.

c. *Actividades Admisibles:* se admiten sin limitaciones las actividades de conservación, la mejora ambiental y el recreo extensivo. El recreo intensivo, las actividades cinegéticas y piscícolas, los invernaderos, el uso forestal, las industrias agrarias, las actividades extractivas, **las vías de transporte**, las líneas de tendido aéreo, las líneas subterráneas, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo A, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo B, las escombreras y depósitos de residuos sólidos, los crecimientos urbanísticos apoyados en núcleos preexistentes, el uso residencial aislado vinculado a actividad agraria, los edificios de utilidad pública e interés social y las instalaciones peligrosas serán admisibles de acuerdo con las determinaciones del planeamiento de desarrollo. En el supuesto de plantear el planeamiento urbanístico un crecimiento apoyado en núcleos preexistentes sobre un área calificada como de Agroganadera-Alto Valor Estratégico no recayente en áreas de interés preferente del PTP correspondiente, el planeamiento contendrá dentro de su análisis de alternativas una valoración específica del impacto en el medio agrario.

d. *Actividades Prohibidas: las actividades incompatibles con el criterio general y, en concreto, tal y como se definen en este capítulo, los crecimientos no apoyados en núcleos preexistentes y la residencia aislada no vinculada a la explotación agraria. En Agroganadera y Campiña de Alto Valor Estratégico se prohíbe el uso forestal.*

- **En materia de infraestructura verde y servicios de los ecosistemas**

4. *Fomentar que, en el desarrollo de infraestructuras, se prioricen las soluciones basadas en la naturaleza, y en cualquier caso las compatibles con la continuidad ecológica frente a soluciones técnicas de elevado impacto, mediante soluciones como ecoductos, túneles y obras de bioingeniería.*

- **En materia de red de cabeceras y subcabeceras en las áreas funcionales**

4. *Impulsar la transformación en vías urbanas de aquellos tramos que anteriormente formaban parte de la red de carreteras, pero que hoy en día han perdido su funcionalidad viaria debido a la entrada en funcionamiento de carreteras variantes.*

- **En materia de suelo de actividades económicas y de equipamientos comerciales**

3.– *Sobre otros elementos vinculados a los nuevos suelos de actividades económicas tener en cuenta las siguientes directrices:*

c) *Disponer de una elevada conectividad mediante transporte colectivo que los enlacen de forma rápida y eficaz con los principales centros urbanos y con las infraestructuras de conexión exterior.*

3.2.4.2 DIRECTRICES RECOMENDATORIAS

Las directrices recomendatorias, que se recogen en el Capítulo III de las DOT, son normas de aplicación de las DOT con carácter recomendatorio. Cuando la Administración competente se aparte de las mismas, deberá justificar de forma expresa, la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de que se trata.

En este apartado se recogen aquellas que guardan relación con el PEV.

- **En materia de movilidad viaria**

4.– *Revisar la convivencia entre Autopistas de Peaje y la Red Preferente para vehículos pesados en corredores estratégicos.*

- **En materia de accesibilidad universal**

e) *Vincular la posible incorporación de nuevos suelos al desarrollo urbano a su previa integración en la red de accesibilidad mediante transporte público, peatonal y ciclista.*

3.3 PLAN TERRITORIAL PARCIAL PARA EL ÁREA FUNCIONAL DE DURANGO

El PTP del área funcional de Durango fue aprobado definitivamente por Decreto 182/2011, de 26 de julio.

Es objeto del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Durango establecer, con el carácter de instrumento general que le es propio, la ordenación territorial sostenible del territorio de dicho Área, determinando, dentro de la función que legalmente tiene asignada desde la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (LOT) y desde las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco (DOT), aprobadas por Decreto 128/2019, de 30 de julio, del Consejo de Gobierno Vasco, la estructura y modelo territorial del Área Funcional, a la que deberán atenerse tanto los Planes y Normas Urbanísticos Municipales, como los Planes Territoriales Sectoriales y demás actuaciones con incidencia en el Área Funcional.

Las determinaciones del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Durango son de aplicación en el ámbito territorial que comprende los siguientes términos municipales: Abadiño, Durango, Iurreta, Izurtza, Amorebieta-Etxano, Elorrio, Atxondo, Berriz, Garay, Mañaria, y Zaldibar.

La figura del Plan Territorial Parcial, se concibe desde una perspectiva estratégica orientada a sintetizar e integrar la actividad urbanística en un proyecto territorial coherente, más allá del enfoque puramente normativo.

El PTP aporta, fundamentalmente, una imagen de integración territorial, basada en el reconocimiento de las potencialidades de cada elemento y de sus capacidades para generar y responder a procesos cada vez más complejos. Se considera el PTP como una propuesta para fomentar y consolidar relaciones dentro del espacio del Área Funcional: las de los asentamientos urbanos entre sí, y las de éstos con el territorio y los recursos naturales. De este modo el Plan Territorial Parcial asume la consideración del eje Amorebieta-Etxano-Durango como Área de Actividad Económica.

3.3.1 DETERMINACIONES DE LAS DOT DE APLICACIÓN AL PTP

Teniendo en cuenta que las vigentes Directrices de Ordenación del Territorio han sido aprobadas con posterioridad a la aprobación del PTP del área funcional de Durango, en este apartado se recogen las determinaciones de las DOT que no están contenidas en el PTP de Durango, y que deberán ser incorporadas en la revisión del mismo.

3.3.1.1 CARÁCTER VINCULANTE Y ORIENTATIVO DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Las directrices establecidas por las DOT vinculan a las Administraciones públicas y a los particulares estableciéndose una distinción entre:

- **Directrices vinculantes** de ordenación y uso del espacio. Constituyen criterios de imposición, de exclusión o de alternancia entre varios criterios admisibles. Son de eficacia directa para el planeamiento urbanístico en los propios términos del articulado, salvo las que por referirse al planeamiento territorial parcial o sectorial son de eficacia indirecta o carecen de eficacia alguna.
- **Directrices** recomendatorias. En el caso de que la Administración competente se aparte de las mismas ha de justificar, de forma expresa, la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de que se trata.
- **Directrices** de eficacia directa. Se expresan en normas concretas de aplicación general.
- **Directrices** de eficacia indirecta. Están específicamente dirigidas a las distintas Administraciones públicas competentes en materia de planeamiento territorial y han de ser desarrolladas a través del planeamiento urbanístico.

3.3.1.2 DIRECTRICES ESPECÍFICAS PARA EL ÁREA FUNCIONAL DE DURANGO

El PTP del área funcional de Durango deberá adaptarse a las DOT aprobadas en 2019, haciendo suyos los objetivos de éstas y desarrollándolos para el área funcional de Durango, es decir:

1. Incorporar la infraestructura verde y la puesta en valor de los servicios de los ecosistemas a la ordenación del medio físico.
2. Visibilizar de forma específica el hábitat rural en la ordenación territorial.
3. Incorporar al sistema urbano la figura de los ejes de transformación.
4. Optimizar la utilización del suelo ya artificializado promoviendo la regeneración urbana y la mixticidad de usos, así como evitar el crecimiento ilimitado a través del establecimiento del perímetro de crecimiento urbano.
5. Promover una respuesta ágil y eficaz para las necesidades de suelo para nuevas actividades económicas, propugnando fundamentalmente la regeneración, renovación y redensificación del suelo existente.
6. Incluir la gestión del paisaje a través de los instrumentos de ordenación territorial.
7. Incorporar el concepto de gestión sostenible de los recursos: agua, soberanía energética, economía circular y autosuficiencia conectada (recursos de las materias primas).
8. Promover la movilidad y logística sostenible concediendo especial atención a la movilidad peatonal y ciclista, al transporte público multimodal y a la optimización de la combinación de los distintos modos de transporte, en un escenario temporal en el que se contará con los servicios del tren de alta velocidad.
9. Incluir cuestiones novedosas en la ordenación del territorio que se consideran de carácter transversal como la accesibilidad universal, la perspectiva de género, el euskera, el cambio climático, la salud y la interrelación territorial
10. Promover una buena gobernanza en la gestión de la política pública de la ordenación del territorio, a través, principalmente, del seguimiento y la evaluación de los planes, de la participación, y de la integración administrativa.

En concreto se deben atender, además de los objetivos que señala cada capítulo de la Memoria de las DOT y en los diferentes artículos de las Normas de Aplicación, las directrices específicas para el Ibaizabal que señala el apartado “Los ejes de transformación por áreas funcionales” del Capítulo 6 de la memoria de las DOT:

El área urbana en formación a lo largo del eje Amorebieta-Etxano- Durango-Zaldibar configura el principal corredor urbano entre Bilbao y San Sebastián, aglutinando núcleos de población con importantes funciones territoriales por su ubicación baricéntrica en la CAPV. Por otro lado, es un área bien conectada por las vías de ferrocarril de EUSKOTREN, con un tratamiento singular, en el caso de Durango, por el soterramiento de las vías. Es un espacio clave para lograr una interrelación creciente entre las dos capitales.

Las directrices territoriales en lo relativo a este Eje de Transformación son las siguientes:

i.1 Transformar la carretera N-634 en ecobulevar desde Amorebieta-Etxano hasta Zaldibar, proporcionando un elemento para estructurar los desarrollos de estos municipios, permitiendo configurar la cabecera Durango-Amorebieta- Etxano con funciones de rango metropolitano. Similares características deben atribuirse al eje viario Durango - Elorrio.

i.2 Considerar el cauce del río Ibaizabal como corredor ecológico de este espacio urbano, preservando del desarrollo urbano las áreas con riesgo de inundación, así como garantizar la conectividad ecológica entre Urdaibai y Urkiola.

i.3 Potenciar la línea de Euskotren, que conecta con Bilbao el Área Funcional de Bajo Deba y el eje Gernika-Lumo-Bermeo, como soporte de transporte colectivo de gran importancia para orientar y densificar los procesos de desarrollo urbano, generando espacios de centralidad territorial en torno a las estaciones de Durango y Amorebieta-Etxano.

i.4 Preservar de nuevas actuaciones urbanísticas los ámbitos no edificados del corredor central en torno a la carretera N-634 la cual presenta una elevada ocupación

por lo que tal preservación es esencial para mantener la permeabilidad de este ámbito.

i.5 Garantizar en el Plan Territorial Parcial de Durangaldea la permeabilidad territorial y ecológica norte-sur a través del corredor Urdaibai-Goierri por Areitio.

3.3.1.3 ADAPTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL TERRITORIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE DURANGO

En cuanto al plazo de adaptación, el Decreto 128/2019 establece lo siguiente:

- 1. – Los Planes Territoriales Parciales y los Planes Territoriales Sectoriales vigentes en la actualidad, se adaptarán a lo dispuesto en el presente Decreto en el plazo de ocho años siguientes a su entrada en vigor.*
- 2. – La adaptación se someterá al mismo procedimiento establecido para la aprobación del plan territorial de que se trate, e incorporará en su Memoria justificativa un apartado específico sobre la adecuación del plan a las Directrices de ordenación territorial.*
- 3. – La adaptación del planeamiento territorial en tramitación que cuente con aprobación inicial a la entrada en vigor del presente Decreto, no será obligatoria.*
- 4. – Los Planes Territoriales Parciales y los Planes Territoriales Sectoriales, continuarán vigentes en tanto no se produzca su adaptación.*

3.3.2 CONTENIDO DEL PTP EN RELACIÓN AL PLAN ESPECIAL VIARIO

3.3.2.1 CONSIDERACIONES GENERALES DEL ÁREA FUNCIONAL EN LA QUE SE ENMARCA EL PEV

El Área Funcional de Durango constituye, tanto desde el punto de vista físico como de la organización de los usos del suelo y de las actividades, un ámbito geográfico de clara unidad fisiográfica y funcional. Este hecho facilita y propicia el planteamiento de un modelo territorial

integrador y unitario para el conjunto, sin desconocer, sino al contrario, las distintas oportunidades y vocaciones de un espacio internamente diverso en sus piezas constitutivas, pero complementarias ecológica y funcionalmente.

La unidad geográfica y la fuerte identidad del Área Funcional se proyecta fuera de sus propios límites al conjunto de la Comunidad Autónoma del País Vasco, especialmente en su vertiente atlántica, para la que el área de Durango ha sido históricamente, y deberá seguir siendo, un eje de conexión y de articulación de primer orden entre los espacios funcionales y urbano -- industriales más desarrollados de los territorios históricos de Bizkaia y Gipuzkoa, con el valor añadido que supone un espacio menos congestionado que sus vecinos, y unos bordes de notable valor ecológico y paisajístico.

El desarrollo industrial del Área Funcional y de los crecimientos demográficos y urbanos asociados han tenido lugar por las buenas condiciones topográficas del fondo de los valles, pero gracias también a la posición geográfica de conexión entre los grandes ejes del desarrollo industrial vasco y la localización de infraestructuras viarias como la AP-8, la N-634 Santander- San Sebastián y la N-240 que une Bilbao con Vitoria.

La tendencia expansiva del núcleo de Amorebieta-Etxano muestra importantes nexos de conexión con el Área Funcional del Bilbao metropolitano, que tradicionalmente llegaba a Galdakao, pero que en los últimos años se proyecta ya a la parte más occidental del Área Funcional de Durango y encuentra en el municipio de Amorebieta-Etxano una buena topografía y oferta de suelo, alguno para urbanización de calidad, como en el caso de Larrea.

3.3.2.2 INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

El PTP recoge en su capítulo III una serie de directrices relacionadas con las infraestructuras de transporte. En este apartado se recogen aquellas referencias que, de una forma u otra, tienen relación directa con el PEV.

3.3.2.2.1 MOVILIDAD NO MOTORIZADA

A partir de los objetivos reseñados el PTP para la movilidad ciclable / peatonal, en el artículo 122 del PTPDU se establecen una serie de líneas de actuación, entre las que se encuentran las siguientes:

- *Implantación de una red estructurada de movilidad no motorizada, para su uso peatonal y ciclable, continua a lo largo del Área Funcional y capaz de dar acceso a los distintos ámbitos de residencia y actividad.*

- *Recorridos urbanos y periurbanos vertebradores que, en función de las circunstancias, se sitúen a uno o ambos lados de los ejes viarios con una implantación que evite interferencias no deseadas entre los distintos modos de desplazamiento.*

- *Buenas calidades, tanto en las pavimentaciones como en los amueblamientos urbanos relacionados con este tipo de movilidad.*

En su artículo 123, el PTPDU define un esquema para la movilidad no motorizada:

2. *El Plan Territorial Parcial establece la propuesta de infraestructura de la Red de Movilidad No Motorizada definiendo el esquema de dicha infraestructura en el Plano de Ordenación nº 4, "Movilidad Alternativa"*

3. *Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el desarrollo pormenorizado y localización espacial de dicho esquema viario, precisamente por su carácter de básico, será desarrollado por los correspondientes instrumentos de planeamiento, respetando siempre el criterio de conexión establecido y justificando, en todo caso, el sentido de la Red de Movilidad No Motorizada definida por el Plan Territorial Parcial.*

Por último, en su artículo 124 establece una serie de actuaciones en la Red de Movilidad No Motorizada entre las que se encuentran las siguientes propuestas:

3. *En orden a la consecución de recorridos urbanos y periurbanos vertebradores sin interferencias entre los distintos modos de desplazamiento. • En las actuaciones que pudieran generar la aparición de elementos barrera para la red peatonal y ciclable, prever las actuaciones complementarias precisas para mantener la continuidad de la misma en unos términos de trazado que no penalicen de forma sustancial la funcionalidad del trayecto en cuestión.*

3.3.2.2.2 TRANSPORTE COLECTIVO

A partir de los objetivos reseñados el PTP para el transporte colectivo, en el artículo 125 del PTPDU se establecen una serie de líneas de actuación, entre las que se encuentran las siguientes:

- *Creación de una plataforma continua de transporte público a lo largo del Área Funcional que propicie la adecuada accesibilidad al conjunto de suelos de residencia y actividad.*
- *Transporte público de viajeros, en su mayoría ferroviario, entre Durango - Amorebieta y el exterior del Área Funcional y redistribución por el resto del territorio, mediante Transporte por Autobús.*
- *Potenciar la coordinación entre ferrocarril y el transporte colectivo a realizar a través de la plataforma exclusiva planteada para tal fin.*
- *Disuasión en la utilización del vehículo privado, de cuyo cupo de usuarios debe captarse parte de los nuevos viajeros del transporte público.*

En relación a la definición del trazado de la plataforma del transporte público, el artículo 126 establece lo siguiente:

(...)

3. El esquema de plataforma exclusiva de transporte público tiene carácter vinculante respecto de los respectivos instrumentos de planeamiento sectorial y municipal en cuanto a los objetivos y criterios expuestos en el apartado 9.4.3 de la Memoria, estando sujeto a un estudio más profundo la resolución puntual de pasos por puntos conflictivos y la adecuación de las secciones de la forma más oportuna a los distintos tramos del trazado.

Por último, es el artículo 128 se proponen una serie de actuaciones entre las que se encuentra:

1. *En orden a la creación de una plataforma exclusiva de transporte público: • Implantación de un carril-bus, susceptible en su caso de su posterior reconversión en tranvía, entre Boroa y Elorrio*

3.3.2.2.3 RED VIARIA

En su artículo 129, el PTP define un modelo viario orientado a afrontar el aumento de la movilidad derivado de desarrollos previstos, y basado en la especialización de las infraestructuras de cara a optimizar la potencialidad del conjunto de la red viaria. Este modelo trata de minimizar la interferencia de los tráficos de paso con los de relación interna considerando su adecuada relación con los espacios urbanos y recorridos internos de los suelos consolidados y de posible ocupación.

Se plantea, en consecuencia, un modelo en base a los siguientes objetivos de carácter general:

- *Completar una estructura de vías totalmente independiente de los núcleos urbanos y de actividad industrial susceptible de asumir los tráficos pasantes y de conexión del Área Funcional con los ámbitos más dinámicos de su entorno (Bilbao Metropolitano, Alto y Bajo Deba).*
- *Estructuración entre los suelos desarrollados en los principales corredores de actividad industrial.*
- *Evitar en la medida de lo posible las interferencias entre los movimientos de paso y los internos al Área Funcional.*

La clasificación de las redes viarias se recoge en el artículo 130, que establece lo siguiente:

1. *Se concibe, desde la perspectiva del Área Funcional, tanto en lo referente a sus relaciones internas como en su relación con ámbitos externos a ella, y a los efectos de su ordenación territorial, una propuesta global de jerarquización de la red viaria desde el punto de vista morfológico al objeto de garantizar la vertebración del territorio, así como el carácter y funcionalidad de las carreteras que la constituyen. Las características tipológicas asociadas a esta clasificación se superponen y*

condicionan de forma vinculante el desarrollo y ejecución de las acciones en materia de infraestructuras viarias propuestas por el planeamiento territorial sectorial y los respectivos planeamientos municipales.

En su artículo 131, el PTP define el esquema y configuración básica de la red viaria, estableciendo, entre otras, las siguientes directrices:

2. El Plan Territorial Parcial establece la propuesta de infraestructura de la red viaria definiendo el esquema en el Plano de Ordenación nº3, “Red de carreteras y Ferrocarriles”.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el desarrollo pormenorizado y localización espacial de dicho esquema viario, precisamente por su carácter de básico, será desarrollado por los citados instrumentos de planeamiento, respetando siempre el criterio de conexión establecido y justificando, en todo caso, el cumplimiento de la clasificación de la Red Viaria definida por el Plan Territorial Parcial. En todo caso, la delimitación del ámbito necesario para la materialización de la red deberá situarse evitando el denominado Suelo de Especial Protección, según queda definido en el Título II de esta Normativa, en la ordenación del Medio Físico.

La relación de viales propuestos para el área funcional se recoge en el anexo XV del PTP, que incluye las siguientes categorías:

1. Viales estructurantes:

- A-8, a lo largo de los términos municipales de Amorebieta-Etxano, Iurreta, Abadino y Berriz (Autopista).*
- N-240, conexión Boroa-Lemoa (Autovía).*
- Nueva conexión entre Lebario y Kanpazar (Carretera convencional).*
- BI-633, entre Matiena y Trabakua (Carretera convencional).*
- BI-635, entre el núcleo urbano de Amorebieta y Autzagane (Carretera convencional).*

2. Viales distribuidores urbanos:

- Ronda sur de Durango.*
- Vía urbana en la travesía de la N-634 en el núcleo de Iurreta.*
- Vía urbana en la actual travesía de la BI-635 en el núcleo de Amorebieta.*

3. Viales distribuidores no urbanos (todos ellos con tipología de carretera convencional):

- N-634 entre Amorebieta y Zaldibar, exceptuando el núcleo de Iurreta.*
- BI-635 entre el núcleo de Amorebieta y Lemoa.*
- BI-623 entre el tramo que conforma la variante sur de Durango y Otxandio.*

3.4 PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

3.4.1 CONTENIDO

La Ley Reguladora del Plan de Carreteras del País Vasco (Ley 2/1989, de 30 de mayo), determina en su artículo 7, que este Plan será el documento que, al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, establezca las normas técnicas y de señalización que las administraciones públicas vascas pondrán en vigor para sus redes, y determine las previsiones, objetivos prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red objeto del Plan”. Igualmente se establece, en el artículo 8, que el Plan General de Carreteras del País Vasco tendrá una duración máxima de 12 años, sin perjuicio de su revisión o modificación.

En la disposición adicional 2ª, punto 1, se expresa que “el Plan General de Carreteras del País Vasco se coordinará con el planeamiento territorial y urbanístico a que afecte en los términos que se establezcan en la Legislación Urbanística y de Ordenación del Territorio”. En el punto 3 de la misma disposición adicional 2ª, se indica que la aprobación del Plan General de Carreteras del País Vasco conllevará la adaptación de los instrumentos de planificación territorial y urbana de los municipios o áreas urbanísticas afectadas cuando sean

incompatibles con la ejecución de los proyectos en desarrollo del Plan. La aprobación de los citados proyectos facultará, en todo caso, para la inmediata ejecución de las obras previstas en los mismos. (...) La aprobación de cada Plan de Carreteras conllevará la declaración de urgente expropiación prevista en la legislación de expropiación forzosa en relación a los bienes y derechos a que dé lugar la realización de las actuaciones programadas en aquel.

Con posterioridad se han aprobado otras normativas al respecto:

- Decreto 283/1989, de 19 de diciembre, que aprueba el Plan General de Carreteras para el periodo 1987-1998.
- Ley 2/1991, de 8 de noviembre, de Modificación de la Ley Reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.
- Decreto 355/1992, de 30 de diciembre, de Revisión del Plan General de Carreteras del País Vasco correspondiente al periodo 1987-1998, ampliándose al horizonte 1993-2004.
- Decreto 250/1999, de 8 de junio, que aprueba el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, periodo 1999-2010.
- Decreto 307/2010, de 23 de noviembre, por el que se aprueba la revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco para el periodo 2005-2016.
- Ley 5/2002, de 4 octubre, de 2ª Modificación de la Ley Reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.
- Ley 5/2018, de 29 de noviembre, de 3ª modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco
- Decreto 63/2020, de 19 de mayo, por el que se aprueba el tercer Plan General de Carreteras del País Vasco, correspondiente al periodo 2017-2028.

Este 3er Plan General de Carreteras del País Vasco tiene una duración de 12 años, comprendidos entre el año 2017 y el 2028, prorrogable mediante la revisión sexenal que establece el artículo 8.1 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.

El cometido final del tercer plan es determinar las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan (ROP) en el periodo 2017-2028, asegurando la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma.

Según su artículo 3 son vinculantes para los Órganos Forales de los Territorios Históricos, los capítulos de Objetivos y de Programas en los términos dispuestos en la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.

El Plan establece que, a fin de garantizar el efectivo cumplimiento del contenido obligatorio de los programas de actuaciones, se declara urgente la ocupación de los bienes y derechos afectados por las actuaciones comprendidas en el Plan, a efectos de la aplicación del procedimiento expropiatorio correspondiente.

3.4.2 OBJETIVOS

El objetivo final del plan es determinar las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan (ROP) en el periodo 2017-2028, asegurando la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma. No obstante, es importante la consideración del plan, no sólo como un listado y ordenamiento de obras, sino como un documento estratégico para la configuración de futura red de carreteras de la Comunidad, para lo cual es necesario situarse en lo que será dicha red en el año horizonte.

Los objetivos del Plan se dividen en dos grupos:

- Sustantivos. El nuevo Plan debe adecuarse al nuevo escenario económico y plantear que, para la consolidación y adecuación de la red de carreteras como modo de transporte fundamental para la economía, se debe tener en cuenta los recursos económicos disponibles y plantear una nueva gestión de la red de carreteras por parte de las administraciones competentes para su coordinación en el marco de un sistema de transportes complementario y eficiente.
- Ambientales. Asume el objetivo de mejorar la integración de la red de carreteras actual y futura en los procesos del medio ambiente, a través de una serie de objetivos específicos, recogidos a su vez en las diferentes estrategias y programas vigentes en materia de medio ambiente, de aplicación en el Territorio objeto de planificación.

Para el desarrollo de las propuestas de actuación, este Plan mantiene los tres programas (obras principales, acondicionamiento y variantes urbanas), definidos en la revisión del Plan de Carreteras del País Vasco para el periodo 2005- 2016, introduciendo subprogramas para cada uno de ellos, de manera que exista una mayor concreción de las actuaciones propuestas.

En lo que respecta al programa 1, obra principal, el subapartado 1.5 incluye lo que se denomina “Construcción y/o reordenación de enlaces”.

Dentro de cada programa y subprograma se identifican las obras y los objetivos técnicos de las mismas por una serie de datos (longitud, velocidad, sección tipo, prioridad, etc.)

En el área funcional de Durango se plantean ocho actuaciones de distintos programas y subprogramas. Entre los subprogramas se encuentran uno de nueva infraestructura, uno de ampliación de capacidad, tres de construcción y reordenación de enlaces, uno de reordenación de intersecciones y control de accesos y uno de vías lentas. En relación con el presente documento, se recoge la siguiente actuación: **AP-8 (Construcción y Reordenación de Enlaces): Nuevo accesos AP-8 /Enlace de Euba “, código B19**, con un grado de definición de “planteamiento de alternativas”, sin que esté definida ni su longitud ni sus objetivos técnicos (velocidad y sección). El programa le asigna una prioridad 4, que se traduce en que el trienio para el inicio de ejecución de la obra, es el 2026-2028.

3.5 PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE BIZKAIA.

El Plan Territorial Sectorial (PTS) de Carreteras de Bizkaia, aprobado por Norma Foral 8/1999, de 15 de abril, modificada por NF 4/2005 de 2005.03.10 y 2ª Modif. DF 208/2007, es el instrumento de planificación que establece las disposiciones, objetivos, prioridades y mejoras que han de introducirse en la red Carreteras de Bizkaia.

Este Plan divide la red funcional de carreteras de Bizkaia en red metropolitana y del resto del Territorio. La zona de Estudio se localiza en la red del resto del Territorio. En el ámbito del Plan Especial, la autopista del Cantábrico AP-8 es el principal eje vertebrador, mientras que la carretera N-634 pertenece a la red de carreteras de interés preferente de Bizkaia.

El Enlace de Euba, objeto de este Plan Especial Viario, no se encuentra recogida en dicho PTS de Carreteras de Bizkaia. Sin embargo, el Plan clasifica las obras previstas en varios grupos, entre los que se encuentran las “Nuevas infraestructuras de mejora y descongestión del itinerario existente”, como *carreteras de nuevo trazado que representan un nuevo itinerario, al objeto de solucionar los problemas de congestión y de saturación de tráfico de los trayectos más solicitados*. Por lo que, si bien la implantación del enlace propuesto no está explícitamente contemplada en el PTSCB en vigor, obedece al planteamiento general que en el mismo se realiza.

Actualmente, se encuentra en redacción del II PTS de Carreteras de Bizkaia. El Documento de Avance del mismo incluye un análisis de la situación actual a partir los cambios de tendencia, modificaciones del marco socioeconómico e incorporaciones a la red de Infraestructuras (ya producidas o previstas para los próximos años) acaecidos a lo largo de los últimos años. Respecto al ámbito objeto del presente PEV, establece que presenta una problemática caracterizada por la *falta de madurez de la red viaria, debido a su actual configuración incompleta y a la inadecuada conectividad entre la N-634 y la AP-8*.

Por ello, entre las nuevas actuaciones a recoger en el II PTS de Carreteras de Bizkaia, actualmente en redacción, se encuentra el “**Nuevo enlace de Euba**”, que se enmarcaría dentro de las actuaciones a incluir en el Plan Determinista, que engloba aquellas actuaciones que se desarrollan sobre carreteras que soportan de manera mayoritaria tráfico de largo recorrido, así como sobre sus infraestructuras de desarrollo. El plan le otorga una prioridad 1, estando prevista su ejecución para el Sexenio 1: (2020-2026).

4 ANTECEDENTES DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Las Normas Subsidiarias de Ordenación Urbana vigentes en el municipio de Amorebieta-Etxano *clasifican el término municipal de Amorebieta-Etxano, en suelo no urbanizable, suelo apto para urbanizar y suelo urbano*.

En el caso del suelo afectado por el Plan especial Viario, lo clasifican mayoritariamente como suelo No Urbanizable, (principalmente Sistema General, y también Protección Ríos y Agropecuario), aunque hay una pequeña superficie afectada de Suelo Urbano Industrial..

En la actualidad se está redactando el Plan General de Amorebieta, encontrándose su tramitación en fase de Avance. El Ayuntamiento de Amorebieta-Etxano en Sesión Plenaria Extraordinaria celebrada el día 19 de julio de 2017, acordó aprobar los criterios y objetivos que han de servir de base para el Plan General de Ordenación Urbana de Amorebieta-Etxano.

La tramitación del PGOU de Amorebieta-Etxano ha superado en la actualidad la fase de Avance, así como la exposición pública de dicho Avance. Es factible que la redacción del Plan Especial Viario se acometa antes de la finalización de toda la tramitación del PGOU y, por tanto, éste todavía no haya entrado en vigor.

4.1 NORMAS SUBSIDIARIAS VIGENTES

En el título tercero de las Normas Subsidiarias vigentes en municipio de Amorebieta-Etxano, División Urbanística del Territorio y Régimen General del Suelo, capítulo primero, el artículo 3.1.1. División del suelo en razón a su calificación, indica que las Normas Subsidiarias, de conformidad con la legislación urbanística vigente, clasifican en término municipal de Amorebieta-Etxano en:

- Suelo no urbanizable
- Suelo apto para urbanizar
- Suelo urbano.

En el artículo 3.1.3. División del suelo en razón de su ordenación detallada se recoge que:

1. Atendiendo al grado de detalle de la ordenación contenida en las Normas Subsidiarias sobre las distintas clases y categorías del suelo, se distinguen los siguientes tipos de ordenación:

a) En suelo urbano:

- *De edificación impuesta. Es aquél en el que existe una ordenación directa y finalista, cuyo desarrollo viene posibilitado por la aplicación de las determinaciones propias de las Normas Subsidiarias (...).*

- Edificación no diseñada. Es aquél para el que las Normas Subsidiarias establece una serie de parámetros vinculantes, pero remite la configuración definitiva de la edificación a la redacción de un estudio de detalle (...).

b) En suelo apto para urbanizar

- Sectores: Son aquellos ámbitos de suelo apto para urbanizar en los que las Normas Subsidiarias determinan la estructura general de la ordenación con la precisión suficiente para permitir la redacción del Planes Parciales (...).

2. En el suelo de Sistemas Generales, las Normas Subsidiarias delimitarán ámbitos y/o áreas de Ordenación Remitida en los que se establece que la ordenación detallada y la ejecución se efectúe mediante Planes Especiales. Cuando se trate de elementos de Sistema General que se encuentran en colindancia con zonas con Ordenación Remitida en el suelo urbano o con sectores en el suelo apto para urbanizar, el desarrollo de los respectivos Planes Especiales deberá realizarse simultáneamente a la ordenación pormenorizada de aquellos suelos, o anticipadamente si el Ayuntamiento acordara adelantar la ejecución.

3. (...)

En el mismo título tercero, el capítulo segundo trata sobre el Régimen de los sistemas generales.

El artículo 3.2.1. definición y estructura establece:

- 1. Los Sistemas Generales constituyen los elementos fundamentales de la estructura general y orgánica del territorio que establecen las Normas Subsidiarias conforme al modelo de desarrollo urbano que adoptan para el municipio de Amorebieta-Etxano.*
- 2. De acuerdo con el modelo urbano adoptado, las Normas Subsidiarias establecen los siguientes tipos de Sistemas Generales:*
 - *Sistemas Generales de espacios libres y zonas verdes*

- Sistema General de comunicaciones
- Sistema General de equipamientos
- Sistema General de infraestructuras o instalaciones generales

En el artículo 3.2.2. Regulación de los Sistemas Generales, se indica:

1. La regulación particular de cada uno de los usos a que se vinculan los elementos de los Sistemas Generales, incluyendo las condiciones que habrán de respetarse en su ejecución, se establece en las presentes Normas. Estas condiciones se respetarán en todo caso por los Planes Especiales y por los correspondientes Proyectos Técnicos y de Urbanización que, para la ejecución de dichos elementos, puedan formularse.

2. Será obligatoria la formulación de Planes Especiales para la ordenación, regulación y ejecución de los Sistemas Generales que así lo determinen estas Normas.

El desarrollo de los restantes Sistemas Generales o elementos de los mismos se efectuará mediante la redacción del proyecto técnico que corresponda.

El título tercero, capítulo tercero, Determinaciones generales, define en su artículo 3.3.1. Suelo No Urbanizable como aquellos terrenos que por sus condiciones naturales, sus características ambientales, paisajísticas o ecológicas, su valor agrícola o en razón del modelo territorial adoptado, son así clasificados al objeto de que permanezcan al margen del proceso de urbanización, en aras a una utilización racional de sus recursos naturales.

El artículo 3.3.3. Categorías, divide el suelo no urbanizable, a efectos de la diferente regulación de las condiciones de uso, en las siguientes categorías:

1. Suelo No Urbanizable de Régimen Común (Agropecuario)
2. Suelo No Urbanizable Forestal
3. Suelo No Urbanizable de Protección de Cauces
4. Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido

5. Núcleos Rurales en Suelo No Urbanizable

6. Reserva Viaria

En la sección tercera, Normas para el suelo No Urbanizable Forestal, artículo 3.3.10. define el suelo No Urbanizable Forestal como *suelos destinados al uso forestal asegurando la producción sostenida de las masas forestales.*

El artículo 3.3.11. regula el Régimen de usos, de este suelo no urbanizable Forestal:

1. Usos Permitidos:

- El mantenimiento del medio natural
- El uso forestal
- Las edificaciones o instalaciones de utilidad pública o interés social que por sus especiales características no tengan cabida dentro del perímetro urbano.
- Equipamientos de agroturismo compatibles con el medio, en edificios existentes.

En este supuesto, el establecimiento no podrá superar los 250 m². de superficie construida, la vivienda se mantiene como uso principal y, por tanto, cumpliendo sus condiciones, en especial las relativas a vivienda mínima. La superficie exterior ocupada en forma de terrazas al aire libre, pérgolas, etc. no podrá superar la superficie construida cerrada. Deberá preverse un número de aparcamientos no inferior al señalado para este uso en el artículo 6.3.14.

2. Usos prohibidos:

- Se prohíbe el resto de usos no especificados como permitidos, salvo lo previsto en el artículo 3.3.13, que hace referencia a actividades edificatorias.

En la sección séptima, Normas para el suelo de Reserva Viaria, artículo 3.3.24. determina que dichos suelos son los que están destinados a la reserva de corredores viarios cuya ejecución está prevista en este planeamiento. El canal así definido debe permitir la ejecución del

proyecto de obras que en su momento se redacte. El corredor queda definido por dos bandas paralelas al trazado inicialmente previsto, con una anchura variable en cada caso.

El artículo 3.3.25. regula el Régimen de usos, de este suelo no urbanizable de Reserva Viaria:

Usos Permitidos:

- El mantenimiento del medio natural
- El uso forestal de acuerdo con sus especiales características en cuanto a las especies apropiadas

Usos prohibidos:

- Se prohíbe el resto de usos no especificados como permitidos

El artículo 3.3.26. regula el Régimen de edificación: *En las áreas definidas por este uso, no se permitirá, en ningún caso, efectuar obras de edificación o instalación alguna. Además, deberán respetarse todas las servidumbres establecidas al respecto por la Ley de Carreteras.*

El título sexto, Normas Reguladoras de los Usos, en su capítulo tercero, Clasificación de los Usos según su naturaleza, sección primera, Uso forestal, establece en el artículo 6.3.6.: *el uso forestal comprende aquellas actividades destinadas al aprovechamiento de esa clase como explotación directa de los montes, y aquellas primeras transformaciones de los productos así obtenidos. No se comprenden en este uso ulteriores procesos de transformación y demás procesos industriales de tratamiento de la madera que se consideran como uso productivo.*

En el mismo capítulo tercero, Clasificación de los Usos según su naturaleza, en la sección segunda, Uso de Comunicaciones (Uso 2), el artículo 6.3.9. determina las Condiciones particulares del uso de la Red Viaria:

El régimen de uso de la red viaria vendrá determinado: por la Ley de Carreteras y sus desarrollos reglamentados; por las Disposiciones de la Diputación Foral de Bizkaia; por la regulación correspondiente al dominio público y por lo previsto en estas Normas.

Los terrenos colindantes con las carreteras tienen las limitaciones de propiedad establecidas por la Norma Foral 2/93, de 18 de febrero, de Carreteras de Bizkaia, distinguiendo entre zonas de protección: la de dominio público, la de servidumbre y la de afección. Estas zonas se extienden a ambos lados de la carretera y su anchura, medida siempre en horizontal y perpendicular al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación, es la siguiente:

Carretera	Tipología	Suelo	Anchura de suelo
N-634 N-240	Red Roja	Urbano No Urbano	Dominio público: 8,00 m Servidumbre: 25,00m
BI-365	Red Naranja	Urbano No Urbano	Dominio público: 8,00 m Servidumbre: 25,00m
Resto de Carreteras	-	Urbano No Urbano	Dominio público: 8,00 m Servidumbre: 25,00m

La línea de edificación a la que habrán de ajustarse las nuevas edificaciones respecto al límite de la obra pública definida en la Norma Foral citada en el punto anterior, medida siempre desde la arista exterior de la explanación, será en el suelo urbano la establecida por el planeamiento correspondiente.

Los propietarios de bienes colindantes a la red viaria, están obligados al mantenimiento, en las debidas condiciones de ornato e higiene, de la franja de terreno entre el borde de la calzada y la línea de edificación, debiendo reponerla al estado anterior en caso de vulnerar dicha obligación.

La ejecución de los nuevos elementos de la red viaria podrá llevarse a efecto mediante la tramitación del Proyecto Técnico específico (Proyecto de Construcción).

La red viaria local prevista por las Normas Subsidiarias deberá quedar integrada en el dominio público mediante los mecanismos de gestión legalmente establecidos. En consecuencia, tanto el uso de la superficie como del subsuelo estarán sujetos al régimen general del dominio público.

En superficie únicamente podrán autorizarse, además de las instalaciones propias de la vialidad rodada y peatonal, las públicas relativas al amueblamiento urbano, tales

como farolas, bancos, jardineras, marquesinas de transporte colectivo, etc., y, excepcionalmente, otras de uso especial y privativo tales como buzones de correos, instalaciones de teléfonos, quioscos de venta de prensa o de cupones, etc. Asimismo serán autorizables, mediante concesión, las instalaciones relativas al uso de Estación de Servicio (Uso 2.4.), siempre que cumplan con la reglamentación sectorial de Industria y lo informen favorablemente los servicios técnicos municipales.

En el subsuelo del dominio público únicamente podrán autorizarse los usos relativos a instalaciones urbanas, transportes colectivos y aparcamientos, tanto para residentes como rotatorios, en régimen de concesión. Asimismo el Ayuntamiento podrá autorizar mediante concesión el uso de aparcamiento cuando se trate de mejorar las condiciones de peatonalización de una determinada zona o cuando se trate de permitir un aprovechamiento racional del solar próximo, en especial si su profundidad edificable fuera inferior a los 16 metros.

El diseño gráfico del tratamiento de aceras, calzadas y mobiliario urbano que figura en los planos podrá modificarse sin que ello suponga alteración o modificación de las Normas Subsidiarias.

5 TRABAJOS COMPLEMENTARIOS DE DISEÑO VIARIO

En diciembre de 2019 INTERBIAK elabora el documento “Estudio de Alternativas del Enlace de Euba” donde se estudiaban cuatro alternativas para ejecutar el nuevo enlace de conexión entre la N-634 y la AP-8, siendo seleccionada como opción más favorable, y considerada como la solución viaria desarrollada en el presente Plan Especial, la denominada Alternativa 1, cuya conexión con la AP-8 se realiza mediante un paso inferior bajo el tronco en el PK 92+800.

6 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS VIALES

El nuevo enlace de conexión con la N-634 ha de situarse entre los enlaces actuales de la AP-8 de Amorebieta Este (km 95,7 – 97,2) e Iurreta (km 88,3), con las limitaciones de distancias de seguridad entre entrada y salida consecutivas que impone la norma 3.1 IC Trazado (1.200

m entre las secciones de fin e inicio de las cuñas de cambio de velocidad, o bien 1.000 m entre la sección característica de 1 m y el inicio o fin de la cuña de cambio de velocidad, en el caso de dos entradas o salidas consecutivas).

Además, existen otras limitaciones, como las dos estructuras existentes en la AP-8 en caso de que los carriles o cuñas de velocidad del nuevo enlace llegasen hasta su ubicación, como son el viaducto de 60 m de longitud en el km 95,1 sobre el río Ibaizabal, cuya anchura de tablero podría ser necesario ampliar, o el paso superior del km 94,2, cuya distancia entre estribos obligaría a su demolición.



Figura 3. Paso superior existente en el km 94,2 de la AP-8

También el área de servicio del km 89,2 es un condicionante en cuanto a la limitación de distancias entre conexiones al tronco de la AP-8, así como la estructura de paso inferior para la carretera BI-2232 (km 89,8), cuyo tablero de vigas sería deseable no tener que ampliar.

Por último, entre la N-634 y la AP-8, desde Amorebieta hasta el km 94 el suelo está clasificado como urbano por las normas planeamiento; lo mismo sucede entre el enlace de Iurreta y el km 90,9 aproximadamente, en donde el suelo está mayoritariamente clasificado como urbano/urbanizable o de dotación municipal. Y entre este último punto y el km 92,2, la distancia entre la AP-9 y la N-634 es inferior a 50 m, lo que prácticamente impide la existencia de longitud suficiente para la implantación de la playa de peaje.

Estos condicionantes delimitan el tramo de implantación del enlace al comprendido entre los pp.kk. 92+200 y 94+500, aproximadamente, de la AP-8.

En la solución adoptada, el Enlace de Euba se realiza mediante un paso inferior bajo la AP-8 en el PK 92+800, y la conexión con la N-634 mediante una glorieta en el PK 87+500, a la altura de la intersección con el camino de acceso a FRAGNOR y a varias viviendas próximas.

Se ha previsto reponer el acceso de dicho camino a través de la nueva glorieta.

El ramal principal del enlace, en el que se situaría el área de peaje, tiene unos 90 m de longitud. El enlace tiene una tipología de enlace en trompeta, con el movimiento de salida desde Durango en lazo.

6.1 TRAZADO

Para definir geométricamente los ejes del enlace, se han identificado los siguientes para los ramales y glorietas:

Número de eje	Movimiento
Eje 3	• Ramal principal y área de peaje
• Eje 4	• Ramal de incorporación / entrada Euba-Bilbao
• Eje 5	• Ramal de salida Durango-Euba
• Eje 6	• Ramal de incorporación / entrada Euba-Durango
• Eje 7	• Ramal de salida Bilabo-Euba
• Eje 8	• Glorieta de conexión con la N-634

Tabla 1. Ejes de trazado

Además de éstos, se han definido otros ejes auxiliares y reposiciones necesarias.

Los principales condicionantes y limitaciones para el encaje de la solución en planta se resumen en:

- Afección a parcelas de suelos potencialmente contaminados. En el entorno del tramo de AP-8 en el que se analiza la implantación del enlace, se localizan dos parcelas, ambas adyacentes a la margen izquierda de la autopista; la primera de ellas a la altura de los p.k. 92+600 a 92+700; la segunda, a la altura de los p.k. 93+180 a 93+380. En

estos tramos, la ocupación se ha minimizado. En la primera de las parcelas mencionadas se ha previsto un muro de contención para no superar la ocupación actual

- Ocupación de zonas con riesgo de inundabilidad (T=100 años). Esta zona se extiende a lo largo de prácticamente toda la superficie comprendida entre la N-634 y la AP-8, por lo que no es posible evitarla. Se ha previsto la ejecución de una estructura bajo el área de peaje para evitar se produzca un efecto presa en caso de inundación.
- Zona de dominio público hidráulico y de flujo preferente del río Ibaizabal. Se cumple lo indicado en el Plan Hidrológico (revisión 2015-2021) extraído del Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro:

Artículo 43. Normas específicas para el diseño de puentes, coberturas, medidas estructurales de defensa y modificación del trazado de cauces.

1. La construcción de un nuevo puente en zona urbana requiere, con carácter general, al menos dejar libre la zona de flujo preferente. Hasta 30 m de luz tendrá un solo vano, para luces mayores tendrá un vano con luz mayor de 25 m, y otro u otros dos con luces mayores de 6 m. En tramos rectos el vano de más de 25 m se situará en el centro, y en tramos curvos en el exterior de la curva. **El resguardo desde el nivel de aguas a la cara inferior del tablero será, si es posible, de un metro o mayor para la avenida de 500 años de periodo de retorno o, como mínimo, en el punto más desfavorable a efectos de gálibo de desagüe, igual al 2,5% de la anchura de éste.**

La solución no afecta a la estructura existente en el p.k. 87,270 de la N-634.

- Cauce del arroyo Osineta. El tronco de la AP-8 cruza en el p.k. 93+100 el cauce del arroyo Osineta, cuya cuenca de aportación es de 1,29 km², superior a 1 km².

La solución afecta necesariamente a este cauce ya que se sitúa en el punto medio, aproximadamente, del tramo delimitado para la implantación del nuevo enlace. Por ello, se debe tener en cuenta lo indicado en el Plan Hidrológico:



Figura 4. Trazado del cauce Osineta según aparece en el VISOR URA, capa de ríos

Artículo 43. Normas específicas para el diseño de puentes, coberturas, medidas estructurales de defensa y modificación del trazado de cauces.

...

5. Como criterio general no será autorizable la realización de coberturas en los tramos fluviales con cuenca drenante superior a 0,5 km². En los cauces con superficie de cuenca vertiente inferior a esta cifra también se evitarán los encauzamientos cubiertos cuando se prevea arrastres de sólidos y flotantes, salvo en casos de manifiesta inevitabilidad en los cuales ésta deberá ser debidamente justificada.

Excepcionalmente se podrá autorizar la cobertura de cauces en cuencas de hasta 1 km² en casos de infraestructuras estratégicas y en los casos especiales de cabeceras de cuenca en áreas de intensa urbanización, previa justificación de la inexistencia de otras alternativas viables menos agresivas ambientalmente y con menor riesgo. En estos supuestos, la sección será visitable, con una altura de, al menos, 2 m y una anchura no inferior a 2 m.

...7. Excepcionalmente se podrá permitir la alteración de cursos de agua de hasta 2 km² de cuenca vertiente cuando se trate de infraestructuras de carácter estratégico y actuaciones urbanísticas de interés supramunicipal, así contempladas en los instrumentos de ordenación territorial que hayan sido informados favorablemente por la Administración Hidráulica. En los casos anteriores será exigible la realización de un estudio de alternativas que justifique la actuación y evalúe las afecciones medioambientales, hidráulicas y urbanísticas derivadas de la intervención. Dicho estudio de alternativas deberá proponer la adopción de las necesarias medidas preventivas,

Por este motivo, se ha considerado minimizar la afección sobre este cauce, de forma que se resuelve mediante prolongación de la obra de fábrica existente.

- Edificaciones protegidas y de interés arqueológico. No se afectan a las edificaciones así clasificadas por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Amorebieta vigentes, situadas en la margen derecha de la autopista:
 - o A la altura del p.k. 92+830, a 82 m del borde de la plataforma.
 - o A la altura del p.k. 93+860, a 8 m del borde de la plataforma.
- Longitud mínima de la zona de peaje. Se ha considerado una longitud mínima de 80 m para la zona de peaje, en alineación recta en toda esa longitud.

Las limitaciones en alzado son las siguientes:

- Las rasantes de los ramales tienen una inclinación máxima absoluta del 8% (eje 6 de la Solución Viaria).
- La inclinación de la rasante del eje 3 en el tramo del área de peaje tiene valor uniforme en la mayor parte de su longitud, alcanzando un $\pm 0,7\%$. Este requisito se aplica solamente a la zona en la que se ubican la marquesina y cabinas de peaje (los 35 m centrales, aproximadamente).

6.2 SECCIÓN TRANSVERSAL

Los ramales unidireccionales se han propuesto con 4,00 m de calzada (con el respectivo sobreancho sobre los 3,5 m), más arcén exterior e interior de 2,50 y 1,00 m, respectivamente.

En ramales bidireccionales, los carriles son de 3,50 m por sentido, arcenes de 1,50 m y un espacio entre sentidos opuestos de 2 m, que servirán para situar un elemento separador (balizamiento o sistema de contención).

Las glorietas tienen un ancho de calzada de 11,50 m, para acoger dos carriles, un arcén interior de 0,50 m y exterior de 1,00 m. Los accesos a las glorietas de la N-634 tienen en todos los casos dos carriles.

El área de peaje tiene una anchura de 30,9 m, para acoger 2 vías de entrada a la autopista y 4 de salida, y una inclinación transversal del 0% (horizontal) en la zona de la marquesina y las cabinas de peaje.

Las bermas tienen siempre una anchura de 1,70 m por anchura de trabajo del sistema de contención.

El gálibo vertical mínimo en obras de fábrica es de 5,30 m.

6.3 DRENAJE

La autovía AP-8 dispone de dos obras de drenaje transversal existentes en el tramo, que es necesario prolongar.

Se ha comprobado que ambas obras de drenaje transversal existentes tienen capacidad suficiente para evacuar las aguas correspondientes a una avenida con periodo de retorno de 500 años, aunque la velocidad del agua en la ODT 1 es algo elevada (5,23 m/s).

O.D.T.	Caudal Q500 (l/s)	Tipología	Pendiente (%)	Ubicación
O.D.T. 1	15.510	Tajea de hormigón armado de 4 x 2 m	1,05	Tronco AP-8
O.D.T. 2	3.240	Tajea de hormigón armado de 2,75 x 2 m	0,95	Tronco AP-8

Tabla 2. Obras de drenaje existentes

6.4 ESTRUCTURAS

A la hora de definir las estructuras se han tenido en cuenta una serie de condicionantes constructivos, hidrológicos y económicos. Se han definido un total de cuatro estructuras:

- Estructura E1 (PK 0+065 del eje 3)
- Estructura E2 Paso bajo AP-8 (PK 92+800)
- Estructura E3 Ampliación obra de drenaje existente en la AP-8 (PK 93+100)

- Estructura E4: Ampliación obra de drenaje existente en la AP-8 (PK 92+640)
- Estructura E5 Ampliación del paso inferior existente (PK 92+610)

La **estructura E1** consiste en 3 marcos enterrados de 5.0 m x 2.0 m (dimensiones interiores). Los marcos tienen un espesor de 0.35 m en dinteles y solera, y 0,30 m en dinteles.

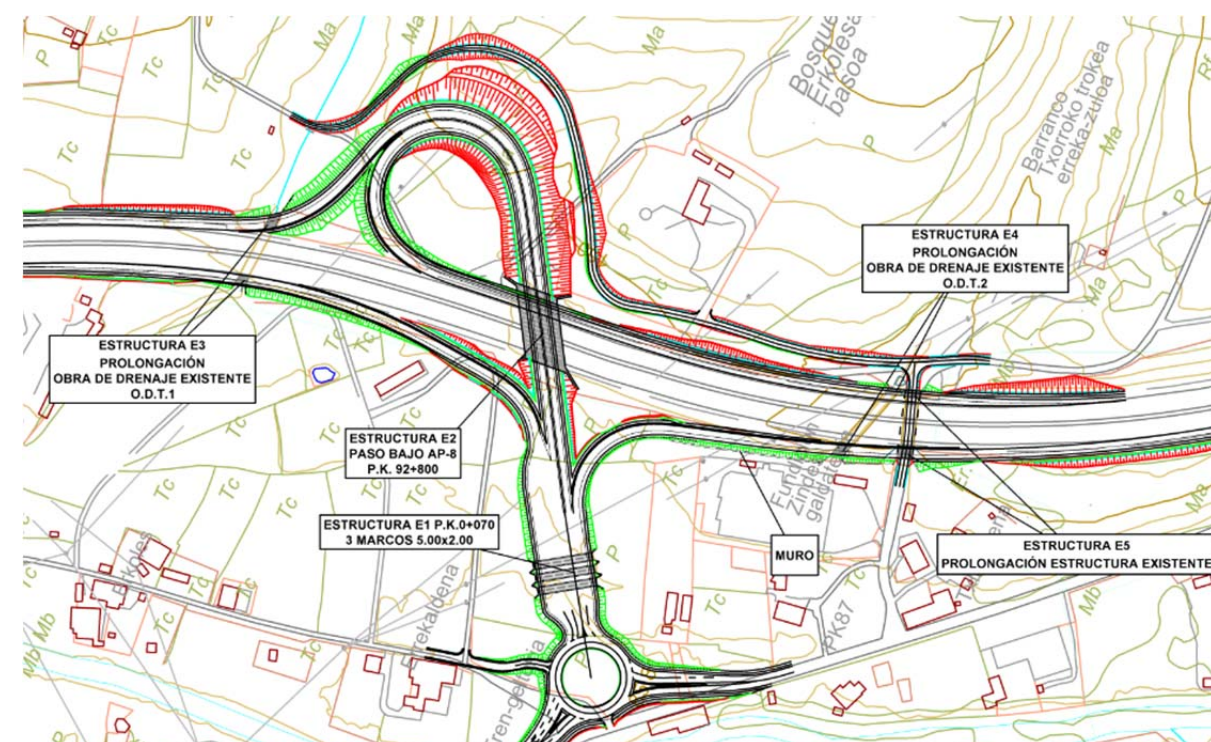


Figura 5. Situación de las estructuras en planta

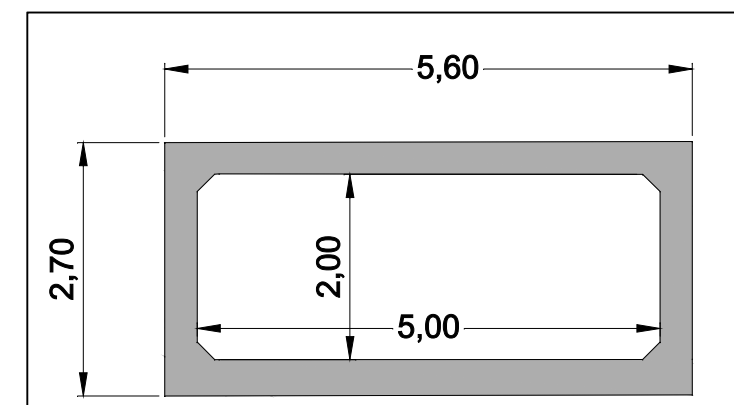


Figura 6. Sección tipo estructura E1 (PK 0+065)

Justificación de la solución adoptada

La solución de marco enterrado es habitual en obras de drenaje. Resulta una solución económica y convencional, y es la más adecuada teniendo en cuenta los condicionantes que impone la cota de la rasante y su elevación sobre el terreno.

Las obras proyectadas se encuentran dentro de la zona inundable para periodos de retorno de 100 y 500 años. Sin embargo, y aunque la plataforma para la zona de peaje constituye un relleno que modifica la rasante actual del terreno, no supone nuevas afecciones a zonas vulnerables, o a usos residenciales distintos a los que ya se afectan en la situación actual, por sobreelevación de la lámina de agua para las avenidas de dichos periodos de retorno.

Las obras propuestas tampoco suponen una reducción significativa de la capacidad de desagüe, ya que no se incrementa significativamente la superficie de inundación ni se producen afecciones adicionales a las previstas sin proyecto, destacando la no afección a la fábrica de Befesa, considerada como zona vulnerable.

La **estructura E2 paso bajo la AP-8** se realiza mediante una estructura de vigas prefabricadas de 23.50 m de longitud y 1.25 m de canto. Las vigas están espaciadas 2.45 m. Sobre las vigas se hormigona una losa de hormigón armado de 0.25 m de espesor. El gálibo horizontal de la vía inferior es de 22.40 m. La superestructura se apoya en un cabezal pilotado.

Esta solución se ejecuta por medias calzadas desviando todo el tráfico a una de las calzadas mientras se pilota la estructura en la calzada libre. Una vez realizados los cabezales, colocadas las vigas y hormigonada la losa, el tráfico se deriva a la calzada opuesta.

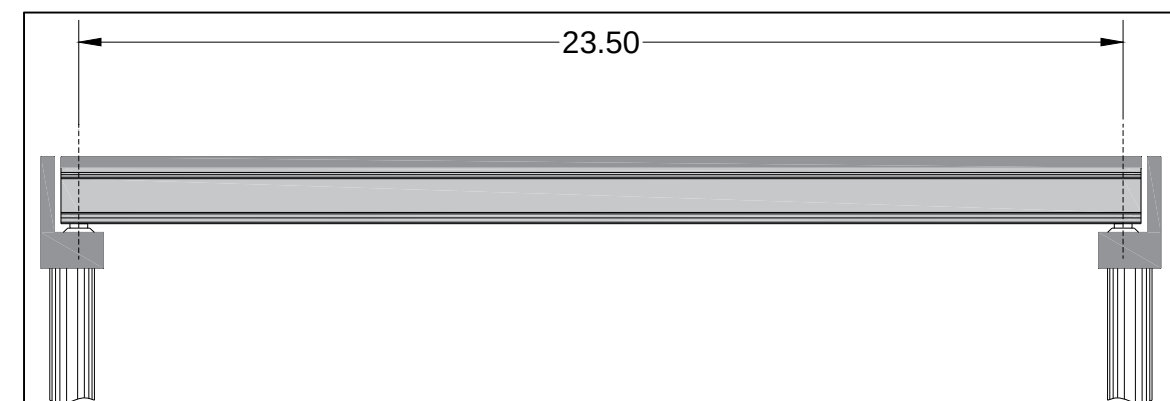


Figura 7. Sección tipo estructura E2

Justificación de la solución adoptada

Los condicionantes constructivos y económicos justifican la elección de una estructura de vigas prefabricadas para la estructura E2. La luz de la estructura (23.5 m) es idónea para una estructura de vigas pretensadas como la mostrada.

Las **estructuras E3 y E4** se corresponden, respectivamente, con las ODT 1 y 2 y consisten en la ampliación de las obras de drenaje existentes en el tronco de la AP-8 en el tramo afectado por el enlace. Ambas estructuras se ampliarán usando la misma tipología estructural de las obras de drenaje actuales.

Justificación de la solución adoptada

La ampliación de las obras de drenaje existentes se realiza respetando la sección y tipología existente.

La **Estructura E5** consiste en la ampliación por ambos márgenes (4.50 m y 3.70 m) del paso inferior existente próximo a la fundición Zindes Gadategia. El paso inferior ya fue ampliado anteriormente durante las obras de ampliación del tercer carril de la AP-8. El paso inferior original era un marco de hormigón armado, sin embargo, la ampliación fue realizada mediante vigas tipo T invertida (aparentemente según inspección visual). Se propone emplear la misma tipología estructural observada en la ampliación. Se deberá prestar atención a la limitación de gálibo (fijada actualmente en 4 m).



Figura 8. Ampliación Paso inferior existente

Justificación de la solución adoptada

Se ha optado por elegir la tipología estructural empleada en la anterior ampliación del paso inferior por mantener cierta homogeneidad

Estructuras	Tipología	Longitud (m)	Anchura (m)	Superficie (m ²)	Coste (€/m ²)	Coste Total
E1	Tres marcos 5x2 enterrados	34,9	15	523	800	418.800 €
E2	Paso de vigas bajo la AP-8 con pantalla de pilotes	55	23,4	1287	800	1.029.600 €
E3	Prolongación obra de drenaje actual (ODT 1)	9	4	36	800	28.800 €
E4	Prolongación obra de drenaje actual (ODT 2)	9	2,75	25	800	19.800 €
E5	Ampliación PI existente	8,2	10.3	84.5	800	67.600€

Tabla 3. Tipología de Estructuras

6.5 AFECCIONES AMBIENTALES

En este apartado se analiza el efecto que la ejecución del PEV puede tener sobre el medio ambiente, identificando los posibles impactos más significativos que se podrían producir.

Debe tenerse en cuenta que el documento analizado es un plan, con un nivel de definición de las medidas a aplicar que no permite el detalle alcanzado en proyectos más concretos. Por lo tanto, el análisis de las posibles afecciones no permite en esta fase determinar aspectos como el alcance, la probabilidad de ocurrencia, duración o reversibilidad de los impactos. Por ello, esta valoración se puede considerar más que una valoración de impactos, una valoración de posibles efectos o riesgos más significativos y potenciales derivados de la futura ejecución del PEV. En cualquier caso, los proyectos o actividades derivados de la aplicación de las medidas incluidas en el PEV se someterán a la legislación vigente y será entonces cuando se clasifiquen los impactos con el detalle preciso.

Afección sobre suelos

El suelo es un bien escaso y de gran valor, por lo que su destrucción supone una pérdida importante desde el punto de vista medioambiental. En este caso, la principal afección estará asociada a la ocupación permanente del mismo por el nuevo enlace previsto.

Esta afección adquiere mayor relevancia cuando se trata de suelos de alto valor estratégico. En este sentido, se ha estimado el PEV afecta a una importante superficie agraria de suelo agroganadero de alto valor estratégico y de paisaje rural de transición, por lo que deberán adoptarse medidas preventivas, correctoras y compensatorias que compensen esta pérdida.

Entre otras medidas, se tendrá en cuenta que las capas más superficiales del suelo son las más importantes desde el punto de vista biológico, por lo que es crucial el retirar para su posterior reaprovechamiento la mayor cantidad de tierra vegetal posible y evitar su pérdida definitiva.

Afección sobre la atmósfera

Durante la fase de construcción y especialmente durante las primeras etapas de la misma, puede producirse una alteración de la calidad del aire debido a:

- Polvo generado
- Movimiento de materiales
- Carga y descarga de materiales
- Contaminantes químicos
- Gases desprendidos por los vehículos con motores de explosión

La afección sobre la calidad del aire en la fase de explotación del enlace se deberá fundamentalmente a la emisión de contaminantes a la atmósfera, producido especialmente por el tráfico de vehículos. Es de destacar que el enlace objeto del presente PEV no supondrá por sí mismo un incremento del tráfico, sino una redistribución del mismo

En lo que respecta al incremento de la presión sonora, la utilización de maquinaria especializada en las tareas de construcción producirá, presumiblemente, un aumento temporal de la misma en el entorno.

Por lo tanto, no puede obviarse que a cada una de las unidades componentes del parque de maquinaria se le exija el estricto cumplimiento de las normas sobre ruidos y vibraciones establecidas en la legislación vigente, como el *RD 212/2002, de 22 de febrero por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre* y *Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002*. Asimismo, la Dirección de Obra deberá dar las órdenes oportunas para que se cumplan los horarios de actividad previstos.

Por otra parte, estos ruidos y vibraciones realizados durante la construcción pueden ahuyentar poblaciones faunísticas de potencial distribución en la zona (esencialmente aves).

Los efectos por incremento del IPS en fase de obras son puntuales y temporales, limitados en el tiempo, siendo su incidencia en el entorno limitada. El cumplimiento de estrictos horarios de trabajo, garantizan que no se producirán molestias, en este sentido, a la población.

Durante la explotación del enlace previsto en el PEV se originará un incremento en el nivel de ruido del entorno, producido especialmente por el aumento de circulación de vehículos. No obstante, es necesario destacar lo siguiente:

- Actualmente ya se superan los límites permitidos para el tipo de área acústica en la que nos encontramos (Sectores del territorio con predominio de uso residencial: 55/55/45).
- El enlace no supondrá por sí mismo un incremento del tráfico, sino una redistribución del mismo.

Para valorar este factor, se ha llevado a cabo un Estudio de ruido de las distintas alternativas planteadas, utilizando el método CNOSSOS EU. El contenido íntegro de dicho estudio se adjunta como anexo 1 del presente documento.

El estudio realizado concluye que existen afecciones ambientales por incumplimiento de los valores objetivo, y propone la implementación de medidas correctoras necesarias para eliminarlas.

No obstante, el proyecto constructivo deberá incluir un estudio de ruido que analice, con un mayor grado de detalle, la situación acústica del entorno para la solución a desarrollar.

Afección sobre la hidrología

La afección y ocupación de cauces y zonas de ribera es un impacto ambiental muy importante en el entorno de estudio ya que son elementos estructurales del territorio imprescindibles para muchas especies de flora y fauna, así como para los hábitats potenciales de muchas especies protegidas catalogadas en el territorio.

Durante la fase de obras, el impacto sobre la hidrología superficial y subterránea puede originarse fundamentalmente por las siguientes acciones:

- En la primera fase de desbroce puede producirse un arrastre de partículas sólidas producido por la acción de la lluvia sobre el suelo carente de cubierta vegetal. Este hecho no afectará a la hidrología subterránea, pero puede hacerlo sobre la hidrología superficial contaminando por sólidos sedimentables la red de pluviales.
- La limpieza de la maquinaria puede producir igualmente una contaminación por arrastre de sólidos sobre la hidrología superficial y por hidrocarburos la subterránea.

En fase de explotación, la ejecución del enlace supondrá la afección de varios cursos de agua ya que serán interceptados de una manera u otra por el trazado. Se recogen a continuación las principales afecciones que se producirán sobre la hidrología:

- El tronco de la AP-8 cruza en el p.k. 93+100 el cauce del arroyo Osineta, cuya cuenca de aportación es de 1,29 km², superior a 1 km². La ejecución del enlace afecta necesariamente a este cauce ya que se sitúa en el punto medio, aproximadamente, del tramo delimitado para la implantación del nuevo enlace. Para minimizar la afección sobre este cauce, se ha propuesto la prolongación de la obra de fábrica existente.
- Existe otro arroyo sin nombre ubicado más al sur del Osineta, sobre el que se prolongará una obra de drenaje existente.
- Respecto al río Ibaizabal, es de destacar que no se produce afección directa sobre el mismo.

Afecciones sobre vegetación y hábitats

La alteración de la cubierta vegetal producida durante la fase de construcción del enlace generará un impacto propiciado por el desbroce, despeje y retirada de la tierra vegetal.

En relación a la vegetación de interés naturalístico, destaca la presencia en el ámbito de actuación de varias manchas de robledal acidófilo – bosque mixto atlántico y de aliseda cantábrica (hábitat de interés comunitario prioritario codUE 91E0*) que se verán directamente afectadas por el PEV. Se trata mayoritariamente de formaciones de bosque mixto, con presencia de especies tanto autóctonas (robles, castaños, alisos, avellanos, sauces, etc.) como alóctonas (plátanos de sombra, robles americanos, etc.), estas últimas de presencia más puntual.

Dada la gran superficie afectada, deberán adoptarse medidas preventivas, correctoras y compensatorias que garanticen un balance cero en términos de pérdida neta de patrimonio natural.

Afecciones sobre la fauna

En referencia a la fauna de interés cabe destacar que el río Ibaizabal, a su paso por la zona de estudio, está catalogado como Área de Interés Especial para el Visón Europeo, especie catalogada como en peligro de extinción en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas. Por tanto, el Plan Especial Viario deberá tener en cuenta lo establecido en el Decreto Foral 118/2006, de 19 de junio, por el que se aprueba el Plan de Gestión del Visón Europeo, *Mustela lutreola* (Linnaeus, 1761), en el Territorio Histórico de Bizkaia, como especie en peligro de extinción y cuya protección exige medidas específicas, de modo que se asegure la preservación, mantenimiento o recuperación del hábitat del visón europeo.

Durante la fase de obras se producirá un desplazamiento de la fauna hacia áreas limítrofes lo que provocará un aumento de la presión sobre estas áreas. Las especies o ejemplares que presenten una menor movilidad sufrirán mayor afección durante la construcción de las obras.

En fase de explotación, la principal afección sobre la fauna estará asociada a la pérdida de conectividad ecológica por fragmentación de hábitats.

Para minimizar esta afección, deberán proponerse medidas tendentes a mejorar la conectividad ecológica de la zona. En este sentido, todas las obras de drenaje y estructuras de nuevo diseño se adaptarán como pasos mixtos de fauna, ejecutados siguiendo las instrucciones del Grupo de Fragmentación del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico y las indicaciones específicas del Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia. Respecto a las obras de drenaje existentes, se estudiará su posibilidad de adaptación.

Afección sobre el paisaje

Las acciones de la actuación que causan un impacto paisajístico durante la fase de construcción se asocian al paso de maquinaria, ejecución de trabajos como despeje y desbroce, permanencia de maquinaria durante excavaciones, zonas de acopios y de instalaciones auxiliares.

En fase de explotación, la afección visual estará asociada al número y superficie de desmontes y el número y longitud de obras de fábrica que puedan generar un gran contraste sobre el entorno.

Para minimizar esta afección, el proyecto constructivo deberá incluir un “Proyecto de restauración ambiental y paisajística” que se vincule a todos los efectos (incluido el presupuesto) a la ejecución del PEV. Este proyecto deberá incluir al menos:

- Superficie a restaurar
- Zonas específicas que serán objeto de restauración, identificándolas en planos.
- Especies a emplear, debiendo utilizarse especies arboladas y arbustivas autóctonas.
- Metodología de plantación, marco, mantenimientos previstos, etc.
- Presupuesto

Afección al patrimonio cultural

Dentro del ámbito del PEV no se aprecia la existencia de bienes culturales declarados ni de zonas arqueológicas o de presunción. Sin embargo, en la inmediata proximidad de la conexión con la N-634, se encuentra un puente viario en desuso sobre el Ibaizabal, que actualmente es usado como aparcamiento. Se trata de un Bien inmueble propuesto para ser protegido a nivel municipal, a través del planeamiento local.

Aunque el PEV no le afecta directamente, se deberán incluir medidas preventivas para evitar daños en fase de obra.

Afección sobre el medio socioeconómico

Durante la fase de obras es probable que se produzcan sobre la población algunas molestias como dificultades puntuales de acceso, incremento del ruido en la zona, posibles cortes o interrupciones puntuales de algunos servicios y/o del propio tráfico en la carretera, barro en la calzada, incremento de partículas y polvo en el aire, etc. No obstante, todos estos problemas se darán únicamente durante la fase de obras y no es de esperar que alguno de ellos alcance una magnitud relevante sobre todo si se siguen las medidas correctoras propuestas en el presente documento para mitigar algunos de estos problemas.

Durante la fase de explotación, destaca el impacto positivo que el nuevo enlace tendrá sobre cuestiones como la mejora de las condiciones de circulación y accesibilidad y la seguridad de los usuarios.

Generación de residuos

Los residuos generados durante la fase de obras crean una afección debido al volumen de producto utilizado. Se deberán crear puntos limpios para su almacenamiento antes de proceder a su correcta gestión acorde a su tipología y normativa vigente.

Los residuos generados tanto durante la fase de construcción como de explotación se gestionarán de acorde con los principios jerárquicos de gestión establecidos en la *Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados* y normativas específicas que les sean de aplicación, así como en los planes de gestión integrales establecidos.

7 DOCUMENTACIÓN GRÁFICA CONSTITUTIVA DEL PLAN ESPECIAL. BASE CARTOGRÁFICA UTILIZADA

El presen Plan especial ha dispuesto, como base cartográfica, de las hojas de cartografía vectorial base a escala 1:5.000 realizadas por la Diputación Foral de Bizkaia entre los años 2003 a 2009.

El sistema de coordenadas utilizado en el levantamiento ha sido el ETRS89, con el modelo de Geoide EGM08-REDNAP.

Una vez seleccionada la alternativa de trazado a desarrollar, con objeto de ampliar y actualizar la información cartográfica, se ha llevado a cabo un levantamiento taquimétrico de detalle a escala 1:500 para toda el área de estudio.

Para completar la cartografía en las superficies externas al levantamiento taquimétrico realizado, se ha utilizado el plano topográfico oficial de la Diputación Foral de Bizkaia, dibujado a escala 1:5.000.

8 COMPATIBILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Tal y como se recoge en los siguientes apartados, no se aprecian incompatibilidades entre el trazado del Plan Especial Viario y los instrumentos de ordenación territorial.

8.1 DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El Plan Especial Viario da respuesta al modelo territorial definido en las nuevas Directrices de Ordenación Territorial, en cuanto a que producirá una mejora de la funcionalidad de la red existente, favoreciendo la movilidad y seguridad de la carretera N-634.

De forma complementaria, al descargarse de tráfico la carretera N-634, sobre todo de vehículos pesados, se favorecerá la potenciación del uso de otros modos de transporte alternativos y sostenibles para desplazamientos locales, y posibilitará su transformación en una vía urbana, de acuerdo con los criterios fijados en las vigentes DOT.

Todo ello contribuirá, asimismo, a mejorar la conectividad de las líneas de autobuses interurbanos que conforman el sistema de transporte colectivo, lo que está en la línea marcada por las DOT.

En lo que respecta a las Directrices en materia de ordenación del medio físico, el ámbito del Plan Especial Viario se sitúa sobre la categoría de ordenación “Agroganadera y campiña” en sus dos subcategorías: Alto valor estratégico y Paisaje Rural de Transición, y en menor medida sobre la Categoría “Forestal”.

Según se observa en la Matriz de Ordenación del Medio Físico, el cruce entre el uso “Infraestructuras de transporte” y las categorías de ordenación mencionadas, se corresponde con un “Uso Admisible”, que debe regularse con un instrumento de planeamiento o reglamentaciones existentes o a desarrollar.

Por otra parte, este mismo Plan Especial Viario define unas medidas de protección y corrección con el fin de integrar la infraestructura en el medio, medidas que serán objeto de un proyecto de recuperación ambiental y revegetación en el proyecto de construcción de la infraestructura.

Por último, el Plan Especial Viario reúne todo lo exigible respecto a su tramitación y relación con el planeamiento sectorial, general y local vigente, siendo el Estudio Ambiental Estratégico uno de los puntos más destacados.

8.2 PLAN TERRITORIAL PARCIAL PARA EL ÁREA FUNCIONAL DE DURANGO

La implantación del enlace propuesto, si bien no está explícitamente contemplada en el modelo territorial del Plan Territorial Parcial de Durango, obedece al planteamiento general que en el mismo se realiza.

En el apartado 9.5.1.3. de su memoria se aboga, entre otras cuestiones, por la potenciación de la A-8 para largos recorridos, y por el carácter distribuidor y canalizados de la movilidad interna de la carretera N-634.

Por otra parte, en el artículo 132.1. del Decreto 182/2011, de 26 de julio, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Durango, se liga la implantación de nuevas infraestructuras viarias a “*dotar a la red existente de una mejor funcionalidad, bien por causa de las prestaciones que demandan los flujos de tráfico previstos, bien por evitar interacciones en los distintos núcleos urbanos*”.

8.3 PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

El Plan General de Carreteras del País Vasco (PGCPV) incluye un análisis de la situación actual de la red viaria, y un diagnóstico de las necesidades de intervención en la misma.

Para el Territorio Histórico de Bizkaia, el Plan establece que los problemas y necesidades se concentran fundamentalmente en el Área Metropolitana de Bilbao, y en particular dentro de la Red de Interés Preferente.

Respecto a la zona objeto del presente PEV, entre las necesidades de intervención por deficiencias funcionales de la Red de Interés Preferente de Alta Capacidad se incluye la **“Mejora de la conectividad AP-8/N-634 entre Amorebieta y Ermua”** dentro de las necesidades pendientes de intervención.

Como solución a este problema, en el capítulo 8 “Propuestas de actuación” y dentro de las obras principales, en el subprograma de construcción y/o reordenación de enlaces, se plantea la **construcción de un nuevo enlace en Euba** y otro en Zaldibar para mejorar la conectividad entre la AP-8 y la N-634.

8.4 PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DEL PAIS VASCO

El I PTS de Carreteras de Bizkaia, actualmente en vigor, clasifica las obras previstas en varios grupos, entre los que se encuentran las “Nuevas infraestructuras de mejora y descongestión del itinerario existente”, como *carreteras de nuevo trazado que representan un nuevo itinerario, al objeto de solucionar los problemas de congestión y de saturación de tráfico de los trayectos más solicitados*. Por lo que, si bien la implantación del enlace propuesto no está explícitamente contemplada en el PTSCB en vigor, obedece al planteamiento general que en el mismo se realiza.

El II PTSCB se encuentra actualmente en redacción, siendo el objeto del mismo la revisión del I PTSCB en cuanto a sus criterios y objetivos, evaluación de su cumplimiento y, considerando las actuaciones previstas no abordadas; incorporación de nuevos criterios, objetivos, normativa y leyes, que se han actualizado en los últimos años; coordinándose con otros elementos de planificación que puedan tener influencia; adaptando sus soluciones a la situación económica y social del momento, y a los escenarios futuros de desarrollo durante su vigencia de 12 años e incorporando una programación de actuaciones e inversiones para las soluciones propuestas.

Respecto al ámbito objeto del presente PEV, el documento de avance del II PTSCB establece que presenta una problemática caracterizada por la *falta de madurez de la red viaria, debido a su actual configuración incompleta y a la inadecuada conectividad entre la N-634 y la AP-8*.

9 ASPECTOS DE LA INTEGRACIÓN EN LA TRAMA URBANA DE LA ORDENACIÓN VIARIA PROPUESTA

Atendiendo a la clasificación urbanística del suelo por el que discurre la solución viaria propuesta, y teniendo en cuenta que se trata de Suelo No Urbanizable, no procede analizar aspectos de la integración de la misma en la trama urbana, ya que en ningún momento se afecta a trama urbana.

10 RELACIÓN DEL PEV CON LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE

10.1 NATURALEZA Y JUSTIFICACIÓN DEL PRESENTE PLAN DE ACCIÓN

El presente plan especial se enmarca en el objeto establecido por las determinaciones del artículo 59.2, apartado c.4, de la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo, como plan de ordenación pormenorizada, que no alterando la edificabilidad urbanística, tiene por objeto la protección de la funcionalidad de las infraestructuras y las dotaciones públicas.

La viabilidad urbanística del nuevo enlace de Euba se consigue gracias a la redacción de un Plan de ordenación pormenorizada, en este caso, Plan Especial, tal y como indica la legislación vigente, que nos permite establecer la ordenación pormenorizada tanto el suelo urbano como el suelo no urbanizable que se pueda ver afectado por la implantación de una infraestructura de Interés general como puede ser el futuro enlace de Euba.

El presente Plan Especial se redacta con el objeto de dar cumplimiento al artículo 4.3 de la del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, del Suelo y Urbanismo del País Vasco, y realizar correctamente el procedimiento de Declaración de Interés Público de la actuación, que señala:

Artículo 4.- Suelo no urbanizable: usos y actividades.

1.- Los terrenos que se encuentren en el suelo rural se utilizarán de conformidad con su naturaleza, debiendo dedicarse, dentro de los límites que dispongan las leyes y la ordenación territorial y urbanística, al uso agrícola, ganadero, forestal, cinegético o cualquier otro vinculado a la utilización racional de los recursos naturales.

2.- Las actuaciones contempladas en el artículo 28.5.a) de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo Urbanismo, deberán estar dirigidas específicamente y con carácter exclusivo al establecimiento de dotaciones, equipamientos y actividades que precisen ubicarse en el medio rural bien por su contribución a la ordenación y al desarrollo rural de conformidad con el planeamiento urbanístico o bien por DOC A-4- ser los mismos declarados de interés público por la legislación sectorial aplicable o por el planeamiento territorial. Cada establecimiento concreto de las referidas dotaciones, equipamientos y actividades deberá ser declarado

de interés público por resolución de la Diputación Foral correspondiente previo trámite de información pública de veinte días.

3.- Para autorizar las actuaciones contempladas en el párrafo anterior y que además precisen declaración individualizada de impacto ambiental y para aquellas que afecten a una superficie de suelo superior a 5.000 metros cuadrados, con carácter adicional, se deberá redactar y aprobar un Plan Especial de conformidad con lo indicado en el artículo 59.2.c.7 de la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo. Si la aprobación definitiva de dicho Plan correspondiera a la Diputación Foral, se entenderá implícita la declaración concreta de interés público siempre que el mismo se hubiera previamente sometido a información pública.

De acuerdo con lo dicho, el presente plan especial establece la ordenación propia y necesaria para alcanzar su objeto específico, el cual ha sido desarrollado en el apartado 2 de la presente memoria titulado “Objeto, ámbito y justificación del plan especial”, todo ello de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la ley 2/2006 de suelo y urbanismo, titulado “Ámbito y contenido de los planes especiales”.

10.2 TRAMITACIÓN Y APROBACIÓN DE ESTE PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL

Teniendo en cuenta que la competencia material relativa a la ordenación, ejecución y conservación de las carreteras, es una competencia sectorial que corresponde a las Administraciones Forales del País Vasco y en el caso concreto que nos ocupa al Departamento de Obras Públicas de la Diputación Foral de Bizkaia, se formula el presente plan por el citado Departamento, a través de la encomienda de su redacción a la empresa pública INTERBIAK.

La tramitación y la aprobación se ajustará a lo establecido en el apartado 2 del artículo 97 de la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo titulado “Tramitación y aprobación de Planes Especiales”.

10.3 SUPERPOSICIÓN ESPACIAL EN COTAS DIFERENTES DE LAS CALIFICACIONES GLOBALES DE ESTE PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL

En los casos de confluencia entre la zona de sistema general viario, la protección de ríos y las zonas de caminos municipales que se produce en algunos puntos del ámbito del presente plan especial es posible su compatibilización y desarrollo superpuestos

Dicha superposición de usos característicos sobre una misma proyección es posible al amparo de lo previsto al respecto en Ley del Parlamento Vasco 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo, estableciendo, el presente plan especial su régimen jurídico en su apartado de Normas urbanísticas.

11 COORDINACIÓN DEL PEV CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE

11.1 ADAPTACIONES DE LA CALIFICACION GLOBAL

Las Normas Subsidiarias de Ordenación Urbana vigentes en el municipio de Amorebieta-Etxano clasifican el suelo afectado por el Plan Especial Viario, mayoritariamente como suelo No Urbanizable, aunque hay una pequeña superficie afectada de Suelo.

El canal viario necesario para el nuevo enlace se sitúa mayoritariamente sobre suelo clasificado como Suelo No Urbanizable, calificado principalmente como agropecuario, aunque también hay una ligera superposición con suelo calificado como protección de ríos. Además, también se afecta a una franja de suelo Urbano Industrial paralela al trazado de la AP-8

La ordenación prevista en el presente Plan Especial modifica las calificaciones afectadas por el mismo, sustituyéndolas por la calificación de sistema general viario foral PEV Enlace de Euba, a excepción de la superposición prevista con el suelo no urbanizable de protección de ríos.

La definición que las Normas Subsidiarias vigentes incluyen de los suelos afectados por el PEV es la siguiente:

Suelo No Urbanizable: Constituyen el suelo no urbanizable aquellos terrenos que por sus condiciones naturales, sus características ambientales, paisajísticas o ecológicas, su valor agrícola, o en razón del modelo territorial adoptado, son así clasificados al objeto de que permanezcan al margen del proceso de urbanización, en aras a una utilización racional de sus recursos naturales

- o Suelo No Urbanizable Protección Ríos. *Son suelos que, incluidos dentro del suelo no urbanizable están destinados a la protección de los cauces y sus riberas. Están formados por dos bandas paralelas al cauce de los ríos y arroyos. Su anchura es de: 50 m. para el río Ibaizabal y 15 m. para el resto de afluentes.*
 - o Suelo No Urbanizable de Régimen Común (Agropecuario). *Son suelos destinados a funciones agrícolas o de pastos de calidad media, cuyo destino preferente debe ser la continuidad en su utilización actual.*
- Suelo urbano: *Constituyen el suelo urbano los terrenos que las Normas Subsidiarias incluyen en esta clase por encontrarse integrados dentro de la malla urbana y hallarse además en alguno de los supuestos siguientes: a) Por contar con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica, teniendo estos servicios características adecuadas para servir a la edificación que sobre ellos exista o se haya de construir. b) Los que tienen su ordenación consolidada, por ocupar la edificación al menos dos terceras partes de los espacios aptos para la misma, según la ordenación que las Normas Subsidiarias establece. c) Los que en ejecución del planeamiento lleguen a disponer efectivamente de los mismos elementos de urbanización a que se refiere el apartado a) o consoliden la edificación en la forma que señala el apartado b)*
 - o Suelo Urbano Industrial

11.2 AFECCIONES A LA ORDENACION URBANISTICA

El Plan Especial Viario establece una nueva delimitación de la línea exterior de la zona de servidumbre, así como una nueva línea límite de edificación, ambas derivadas del trazado del nuevo enlace proyectado, y por tanto, se establecen afecciones de forma diferente a las establecidas anteriormente.

Este hecho origina la necesidad de definir el régimen de la edificación afectada por el sistema general de comunicación viaria, por la zona de servidumbre y por la línea límite de edificación, de tal manera que las edificaciones que se sitúan en el interior del canal viario se califican como edificaciones totalmente incompatibles con la nueva ordenación, quedando afectados por el régimen de edificios fuera de ordenación, tal y como establece el artículo 101 de la ley 2/2006 de suelo y urbanismo. La ordenación prevista en el presente PEV no ha generado que ninguna edificación se tenga que calificar como Fuera de Ordenación.

Las edificaciones situadas fuera de la zona del sistema general del canal viario y dentro de la zona de servidumbre y/o la línea límite de edificación se califican como edificios disconformes con el planeamiento, también según lo establecido en el artículo 101 de la ley 2/2006 de suelo y urbanismo. Las edificaciones disconformes con el planeamiento se han identificado en el plano 7 con las siglas DP, y las intervenciones que se pueden realizar en ellos son las indicadas en las normas urbanísticas del presente plan especial, y en la Norma Foral de Carreteras de Bizkaia.

Conviene indicar que dentro de las intervenciones constructivas permitidas, no se encuentran la ampliación de edificación existente ni tampoco su sustitución por demolición y nueva edificación. Además, el propietario deberá presentar la renuncia expresa al incremento del valor de expropiación que resultase de la o las intervenciones constructivas solicitadas, cuando, por cualquier caso, deban demolerse con ocasión de la ejecución de un proyecto de carreteras.

12 OBJETIVOS AMBIENTALES DEL PLAN ESPECIAL

12.1 INTRODUCCIÓN

El Plan Especial Viario asume el objetivo principal de mejorar la integración de la red de carreteras en los procesos del medio ambiente.

Este objetivo principal se plantea en función de los siguientes objetivos específicos:

- Mejorar la convivencia de la red viaria con los ríos y otras masas de agua del País Vasco incidiendo en la relación entre régimen de avenidas y calidad de las aguas y la presencia de estas vías.
- Reducir la fragmentación de hábitats atribuible a la red viaria, particularmente en aquellos enclaves ecológicos de conectividad de mayor relevancia.
- Integración en el paisaje de la red viaria.
- Mejorar los perfiles sonoros de la red viaria.
- Mejorar la habitabilidad de la red viaria, y sus márgenes, favoreciendo un tratamiento adecuado del tráfico.

12.2 IMPLEMENTACIÓN DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES EN EL PEV

A continuación, se describen los criterios de implementación en los objetivos ambientales.

Para mejorar la convivencia de la red viaria con los ríos y otras masas de agua del País Vasco se propone los siguientes criterios de desarrollo:

- Las actuaciones sobre los cauces llevarán asociadas medidas de minimización de impactos tanto en fase de construcción como en fase de explotación.
- Los cauces afectados se restaurarán empleando especies autóctonas que ayuden a recuperar el bosque de ribera correspondiente.

- Se reducirán los riesgos de afección a la calidad hidrológica por vertidos o derrames accidentales debidos al transporte de sustancias peligrosas por carretera.
- Se evitará la afección a las zonas de recarga de acuíferos.
- Se minimizarán los efectos de la nueva infraestructura sobre los cauces fluviales y la calidad de sus aguas, mediante la aplicación de medidas como la instalación de sistemas de depuración de aguas en las salidas de todos los sistemas de drenaje.
- Se evitará la ocupación del Dominio Público Hidráulico.

Para reducir la fragmentación de hábitats atribuible a la red viaria se propone:

- Evitar la fragmentación de hábitats y los corredores biológicos, asegurando la permeabilidad y conectividad ecológica para la fauna asociada a los mismos: las obras de drenaje o pasos que sean de nueva ejecución se diseñaran siguiendo las prescripciones del Ministerio y las indicaciones específicas del Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Mejora de la permeabilidad actual de la fauna, reduciendo la fragmentación de hábitat debida al actual trazado viario (AP-8 y N-634): se adaptarán, en la medida de lo posible, las obras de drenaje transversal existentes como pasos mixtos de fauna.
- Reducir la existencia de instalaciones de servicios aéreos (tendidos eléctricos, telefonía, etc.)

Para favorecer la integración en el paisaje de la red viaria se propone:

- Evitar la ocupación y transformación de espacios sensibles por su relevancia ambiental, incorporando las directrices y determinaciones para la conservación y gestión en la toma de decisiones de las distintas fases de la implantación.
- Limitar actuaciones en suelo de alto valor agrologico y/o ambiental, implementando medidas compensatorias para garantizar un balance cero de pérdida de patrimonio natural.
- Promover la integración paisajística de las actuaciones.
- Promover la aplicación de medidas de restauración vegetal de desmontes y taludes.

- Garantizarla integración paisajística de las zonas afectadas por la ejecución de las obras mediante la revegetación con plantas autóctonas.
- Aumentar la superficie de vegetación autóctona del entorno del ámbito de actuación, implementando medidas compensatorias que garanticen un balance cero de pérdida de patrimonio natural.

Para reducir los niveles sonoros del enlace en el ámbito de actuación:

- Implantar medidas eficaces contra la contaminación acústica, especialmente mediante con el diseño del propio trazado, el uso de firmes adecuados y la construcción de pantallas en caso de resultar necesario.

Para mejorar la habitabilidad en el entorno de la red viaria se propone:

- Mejora de la funcionalidad de la red existente.
- Mejora de los tiempos de recorrido y de la seguridad viaria de la carretera nacional, favoreciendo su transformación en una vía urbana.
- Contribuir a mejorar la calidad del aire de las zonas más próximas a la población reduciendo los niveles de emisión de gases contaminantes y partículas a la atmosfera.
- Mejora de la eficiencia energética en las instalaciones de alumbrado y reducción de la contaminación lumínica del entorno.

13 TABLAS DE LAS ALTERACIONES PRODUCIDAS EN LA CALIFICACIÓN GLOBAL

La ordenación viaria definida en el presente PEV afecta a la calificación del suelo que establece el planeamiento vigente en el municipio de Amorebieta-Etxano. A continuación, se expone detalladamente las superficies de suelo que pasan a ser calificadas como Sistema General Viario, (indicando a su vez la calificación que tienen actualmente).

ACRÓNIMO	ZONA AFECTADA POR EL CAMBIO DE CALIFICACIÓN A SISTEMA GENERAL VIARIO FORAL	SUPERFICIE
SNUAGP-1	Suelo No Urbanizable Agropecuario	6.885,90 m ²
SNUAGP-2	Suelo No Urbanizable Agropecuario	5.086,44 m ²
SNUAGP-3	Suelo No Urbanizable Agropecuario	6.455,65 m ²
SNUAGP-4	Suelo No Urbanizable Agropecuario	26.780,54 m ²
SNUAGP-5	Suelo No Urbanizable Agropecuario	18.637,34 m ²
SNUAGP-6	Suelo No Urbanizable Agropecuario	18.603,29 m ²
SNUAGP-7	Suelo No Urbanizable Agropecuario	9.278,86 m ²
SNUAGP-8	Suelo No Urbanizable Agropecuario	2.687,39 m ²
SNUAGP-9	Suelo No Urbanizable Agropecuario	44,68 m ²
SNUCAMU-1	Suelo No Urbanizable Camino Municipal	241,49 m ²
SNUCAMU-2	Suelo No Urbanizable Camino Municipal	152,91 m ²
SNUCAMU-3	Suelo No Urbanizable Camino Municipal	1.788,41 m ²
SNUCAMU-4	Suelo No Urbanizable Camino Municipal	120,60 m ²
SNUCAMU-5	Suelo No Urbanizable Camino Municipal	196,60 m ²
SNUCAMU-6	Suelo No Urbanizable Camino Municipal	160,39 m ²
SNUCAMU-7	Suelo No Urbanizable Camino Municipal	685,88 m ²
SNUPRIO-1	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	694,33 m ²
SNUPRIO-2	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	1.189,68 m ²
SNUPRIO-3	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	933,37 m ²
SNUPRIO-4	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	6,40 m ²
SNUPRIO-5	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	306,67 m ²
SNUPRIO-6	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	427,84 m ²
SNUPRIO-7	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	62,96 m ²
SNUPRIO-8	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	1.145,69 m ²
SNUPRIO-9	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	448,63 m ²
SUI-1	Suelo Urbano Industrial	593,38 m ²
TOTAL INCREMENTO DE SUELO CALIFICADO COMO SISTEMA GENERAL VIARIO FORAL		103.615,32 m²

ACRÓNIMO	ZONA AFECTADA POR EL CAMBIO DE CALIFICACIÓN A SISTEMA GENERAL CAMINO MUNICIPAL	SUPERFICIE
SNUAGP-11	Suelo No Urbanizable Agropecuario	493,19 m ²
SNUAGP-12	Suelo No Urbanizable Agropecuario	245,89 m ²
SNUAGP-13	Suelo No Urbanizable Agropecuario	116,13 m ²
SNUAGP-14	Suelo No Urbanizable Agropecuario	412,66 m ²
SNUAGP-15	Suelo No Urbanizable Agropecuario	117,16 m ²
SNUAGP-16	Suelo No Urbanizable Agropecuario	5.781,92 m ²
SNUPRIO-10	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	167,63 m ²
SNUPRIO-11	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	88,94 m ²
SNUPRIO-12	Suelo No Urbanizable Proteccion Rios	57,30 m ²
TOTAL INCREMENTO DE SUELO CALIFICADO COMO SISTEMA GENERAL CAMINO MUNICIPAL		6.741,74 m²

A modo de resumen, indicar que la superficie de suelo que incrementa los terrenos afectados por la calificación urbanística del sistema general de comunicación viaria es de 103.615,32m², (la mayor parte de dicha superficie es de titularidad pública), y que la superficie total de terrenos afectados es de 110.595,50m², de los cuales 3.346,28m² estaban calificados como Caminos Municipales.

14 EQUIPO REDACTOR

El presente Plan Especial Viario ha sido elaborado por la UTE TRN TARYET-PAYMACOTAS EUSKADI., que además de los medios materiales necesarios para su ejecución, ha dispuesto del siguiente equipo técnico:

Nombre	Formación	Funciones
Raúl Garay Sánchez	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos	Autor del Estudio
Pablo Eguiluz Quevedo	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos	Responsable de trabajos de hidrología y drenaje
Cristina Alvarez González	Licenciada en Ciencias Ambientales	Responsable de trabajos ambientales
Isabel Lema Espasandín	Arquitecto	Responsable de trabajos urbanísticos
Nuria Grañeda Rodríguez	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos	Responsable del estudio de tráfico específico

Bilbao, mayo de 2021

Autor del Plan Especial Viario

Director del Plan Especial Viario



D. Raúl Garay Sánchez



Dª Maria Luisa González-Gabiero Payno

DOCUMENTO B. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO- FINANCIERA

INDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	3
2	COSTES DE EJECUCIÓN.....	3
2.1	MOVIMIENTO DE TIERRAS.....	3
2.2	DRENAJE.....	3
2.3	FIRMES.....	3
2.4	ESTRUCTURAS.....	3
2.5	SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS.....	3
2.6	SOLUCIONES AL TRÁFICO.....	3
2.7	INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	3
2.8	REPOSICIÓN DE SERVICIOS.....	3
2.9	REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES.....	4
2.10	OBRAS COMPLEMENTARIAS.....	4
2.11	OTROS.....	4
2.12	PRECIOS.....	4
3	PRESUPUESTO GENERAL.....	4

1 INTRODUCCIÓN

Se han estimado los costes de ejecución de las obras del Enlace de Euba.

Debido al grado de detalle que se puede alcanzar en el citado estudio, se ha optado por emplear unidades de obra generales acordes con su nivel de definición. Dichas unidades se han estructurado en los capítulos principales considerados para la valoración de los presupuestos, según se indica en el apartado 2.

2 COSTES DE EJECUCIÓN

2.1 MOVIMIENTO DE TIERRAS

Por la facilidad para obtener las mediciones de movimiento de tierras a partir del programa de trazado utilizado, se consideran unidades de obra tales como despeje y desbroce, volumen de desmonte y de terraplén, etc. a los cuales se aplican los precios básicos usualmente empleados en proyectos.

2.2 DRENAJE

Se consideran las unidades básicas del drenaje distinguiéndose el transversal, con sus unidades básicas de obras de fábrica, del longitudinal, el cual se ha valorado de acuerdo las cuentas y bajantes de cada alternativa.

2.3 FIRMES

Se han valorado los pavimentos en función de los metros cuadrados de rodadura, considerando los siguientes criterios de cálculo:

UNIDAD	CRITERIO
Riegos de Imprimación	Dotación 1,5 kg/m ²
Riegos de adherencia	Dotación 1,0 kg/m ²
Mezcla bituminosa	Espesor: 24 cm.; Densidad 2,46 t/m ³

UNIDAD	CRITERIO
Mezcla bituminosa en rodadura	Medido por metro cuadrado, espesor 3 cm. Densidad 2,46 t/m ³
Betunes	Dotación del 4 y 5% en peso de mezcla, para capas de base y de rodadura, respectivamente
Filler	relación filler/betún:1,2

2.4 ESTRUCTURAS

Se aplican precios por metro cuadrado de tablero para cada tipo de estructura.

2.5 SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS

La valoración de la señalización horizontal y vertical se ha estimado por kilómetro de vial, distinguiendo si es calzada única o doble, excepto los pórticos y banderolas, que se han valorado de forma independiente.

Además, dado el peso de las barreras de carretera en el coste de este capítulo, se ha optado por una valoración independiente de éstas.

2.6 SOLUCIONES AL TRÁFICO

Se valorarán las situaciones provisionales producidas por la interacción entre los viales existentes y el trazado propuesto, como una partida global.

2.7 INTEGRACIÓN AMBIENTAL

Se ha tomado un precio por metro lineal de línea como valoración de todas las actividades de integración ambiental.

2.8 REPOSICIÓN DE SERVICIOS

Se han estimado las reposiciones de servicios en función de las líneas que se han detectado y la longitud de una posible reposición.

2.9 REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES

Para la reposición o nueva ejecución de los viales, se aplican precios habituales en explanaciones.

Estas actuaciones incluyen movimientos de tierras (formación de terraplén, formación de explanada y ejecución de bermas), reposición de firmes, y reposición de señalización existente, y adecuación de los mismos. La señalización se considera incluida proporcionalmente en las unidades empleadas.

2.10 OBRAS COMPLEMENTARIAS

Se valorará en este capítulo las unidades correspondientes al cerramiento, consistente en malla metálica y puertas.

2.11 OTROS

Dada la fase actual del estudio, se han considerado tres partidas alzadas: Gestión de Residuos, Imprevistos y Seguridad y Salud, cuya valoración viene dada como un porcentaje del presupuesto total.

2.12 PRECIOS

Se han utilizado precios de la base de precios DGC2016 (OC 37/2016, de la Subdirección de Proyectos de la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Transportes) y en ratios de valoración de otros proyectos similares.

3 PRESUPUESTO GENERAL

CAPÍTULO	IMPORTES
EXPLANACIONES	897.944,52 €
DRENAJE	146.396,30 €
FIRMES	495.337,39 €
ESTRUCTURAS	1.340.288,00 €
SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS	262.453,25 €
SOLUCIONES AL TRÁFICO	60.000,00 €
INTEGRACIÓN AMBIENTAL	314.690,00 €
REPOSICIÓN DE SERVICIOS	144.250,00 €
REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES	31.875,00 €
OBRAS COMPLEMENTARIAS	54.337,64 €
GESTIÓN DE RESIDUOS	176.886,19 €
IMPREVISTOS (10%)	385.514,99 €
SEGURIDAD Y SALUD (2%)	77.103,00 €
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL (PEM)	4.387.076,28 €
GASTOS GENERALES (13 %)	570.319,92 €
BENEFICIO INDUSTRIAL (6 %)	263.224,58 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN SIN IVA (PBL s/IVA)	5.220.620,78 €
IVA (21% PBL)	1.096.330,36 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN IVA INCLUIDO (PBL i/IVA)	6.316.951,14 €
PATRIMONIO CULTURAL (1,5% PEM)	65.806,14 €
REDACCION DEL PROYECTO, CONTROL, VIGILANCIA Y ASISTENCIA TÉCNICA (6 % PBL)	313.237,25 €
EXPROPIACIONES	509.413,00 €
PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMON.	7.205.407,53 €

Bilbao, mayo de 2021

Autor del Plan Especial Viario

Director del Plan Especial Viario



D. Raúl Garay Sánchez



Dª Maria Luisa González-Gabiero Payno

DOCUMENTO C. ESTUDIO DE DIRECTRICES DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN

INDICE

1	ESTUDIO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN	3
---	---------------------------------------	---

1 ESTUDIO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN

La viabilización, proyección y construcción del enlace de Euba precisa de variadas labores técnicas y trámites administrativos, que obligan a unos plazos y tiempos de trabajo.

Las etapas de trabajo que deberán desarrollarse son las siguientes:

- **Etapas 1:** Inicio del proceso de tramitación para la viabilización ambiental del enlace de Euba, en la que se lleva a cabo la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria por parte del promotor ante el órgano ambiental, y de la que deriva la emisión del documento de alcance del estudio ambiental estratégico. La elaboración de la documentación requerida por la legislación sectorial (documento inicial estratégico y borrador del plan) queda incluida en esta fase.

Esta fase, que se inició con la solicitud de inicio para la evaluación ambiental estratégica del "Plan especial viario para la ejecución del enlace de Euba" fechada en junio de 2020, culminó con la emisión, por parte del órgano ambiental, del Documento de Alcance en noviembre de 2020.

- **Etapas 2:** Redacción del Plan Especial Viario y del Estudio Ambiental Estratégico, a partir de los criterios contenidos en el Documento de Alcance, y formulación de la Declaración Ambiental Estratégica.

El presente documento se enmarca en esta fase.

- **Etapas 3:** Redacción de los Proyectos de Trazado y de Construcción, abarcando también la fase de elaboración de los pliegos de contratación, así como la fase de licitación y adjudicación, y los periodos de redacción técnica de los documentos, información pública, alegaciones, revisión y aprobación definitiva. Asimismo, queda incluida en esta etapa la elaboración de la oportuna documentación ambiental, y la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente.

- **Etapas 4:** Ejecución de las obras, tanto de la infraestructura como de la superestructura, incluyendo la fase de redacción de los pliegos de contratación, la licitación y adjudicación, y la recepción por parte de la administración de la obra acabada, hasta su puesta en servicio.

En la tabla siguiente se recogen las etapas anteriores, con la estimación temporal de su desarrollo, bien entendido que esta última podrá necesitar de ajustes cuando se apruebe el Plan General de Ordenación Urbana de Amorebieta- Etxano, actualmente en fase de Avance, y, en cualquier caso, según se vaya avanzando en la tramitación de los documentos.

ETAPAS	HORIZONTE TEMPORAL
ETAPA 1 – INICIO EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	HASTA NOVIEMBRE 2020
ETAPA 2- PLAN ESPECIAL VIARIO	HASTA SEPTIEMBRE 2021
ETAPA 3- PROYECTOS DE TRAZADO Y DE CONSTRUCCIÓN	HASTA JUNIO 2023
ETAPA 4- EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y PUESTA EN SERVICIO	HASTA NOVIEMBRE 2025

Bilbao, mayo de 2021

Autor del Plan Especial Viario



D. Raúl Garay Sánchez

Director del Plan Especial Viario



Dª Maria Luisa González-Gabiero Payno

DOCUMENTO D. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

INDICE

1	OBLIGACIÓN REGLAMENTARIA	3
2	SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA INFRAESTRUCTURA PROYECTADA	3
3	AFECCIÓN EN LA SUPERFICIE DE SUELO DESTINADO A USOS PRODUCTIVOS..	3

1 OBLIGACIÓN REGLAMENTARIA

El presente Plan Especial se redacta conforme lo establecido por el Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre.

En dicho Decreto, en su artículo 22.4 se establece la necesidad de redactar una memoria de sostenibilidad económica que aborde el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de la infraestructura, así como la suficiencia y adecuación del suelo.

En consecuencia, se procede a incorporar este documento para que forme parte del Plan.

2 SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA INFRAESTRUCTURA PROYECTADA

La Diputación Foral de Bizkaia tiene previsto ejecutar las obras de la infraestructura objeto de este plan mediante un sistema de financiación determinista, tal y como se prevé en el Avance del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, es decir, por parte de los usuarios de la parte de la Red sometida al pago de peajes.

Según se menciona en el Avance del II PTS de Carreteras, este tipo de financiación resulta indicado para aquellas actuaciones que se desarrollan sobre carreteras que soportan de manera mayoritaria tráfico de largo recorrido, así como sobre sus alimentadores (infraestructuras de desarrollo), y se basa en los fondos obtenidos de los usuarios de determinadas infraestructuras de altas prestaciones, con unos horizontes temporales para los cuales se debe garantizar la consecución del objetivo de que Bizkaia sea un Territorio COMPETITIVO, gracias a la provisión de un sistema suficiente de infraestructuras de calidad para los flujos de largo recorrido, adecuadamente alimentados por las infraestructuras de desarrollo que favorezcan su accesibilidad a todo el ámbito territorial.

El Enlace de Euba está considerado como parte de esta red de infraestructuras de calidad, por lo que tiene asignada una prioridad 1 en el citado Avance, contemplándolo dentro de las

actuaciones cuya licitación se iniciaría en el sexenio 2020-2026. El presente Plan Especial Viario se redacta para dotar viabilidad urbanística al nuevo enlace.

Si bien la puesta en servicio de esta infraestructura implica incurrir en unos costes directos derivados de la propia ejecución, cabe esperar unos retornos futuros a cuenta de la inversión, derivados de la mejora que supone en aspectos ambientales (relacionados con el ruido o la contaminación), en aspectos de seguridad vial (mejora de la accidentabilidad, eliminación de travesías conflictivas) y en aspectos funcionales (ahorro de tiempo para los usuarios, mejora del nivel de servicio, mejora de la accesibilidad a la AP-8 que es el eje de alta capacidad que divide al territorio y que estructura el resto de corredores en forma de árbol, etc).

El coste de ejecución se ha recogido en el documento estudio de viabilidad económico-financiera de este plan, en el que se incluye un desglose del presupuesto por capítulos.

En referencia a la sostenibilidad del mantenimiento de la infraestructura, cabe indicar que el proyecto de construcción que permita la ejecución de las obras contenidas en este plan especial establecerá las calidades de todos los elementos de aquella, de forma y manera que el coste de su mantenimiento será semejante al de las demás infraestructuras de las mismas características promovidas por la Diputación Foral de Bizkaia.

Cabe indicar que los costes de mantenimiento de la infraestructura serán incluidos dentro de los presupuestos generales de conservación y mantenimiento que dispone la Diputación Foral de Bizkaia para el mantenimiento de sus carreteras.

3 AFECCIÓN EN LA SUPERFICIE DE SUELO DESTINADO A USOS PRODUCTIVOS

El ámbito objeto de este Plan Especial atraviesa áreas de diversa Calificación y Usos definidas en el Plan Territorial Parcial (PTP) del Área Funcional de Durango

El Plan Territorial Parcial (PTP) del Área Funcional de Durango fue aprobado definitivamente por Decreto del Gobierno Vasco 182/2011, de 26 de julio, siendo publicada dicha aprobación en el Boletín Oficial del País Vasco nº 171, de 8 de septiembre de 2011.

La implantación del enlace propuesto, si bien no está explícitamente contemplada en el modelo territorial del Plan Territorial Parcial de Durango, obedece al planteamiento general que en el mismo se realiza.

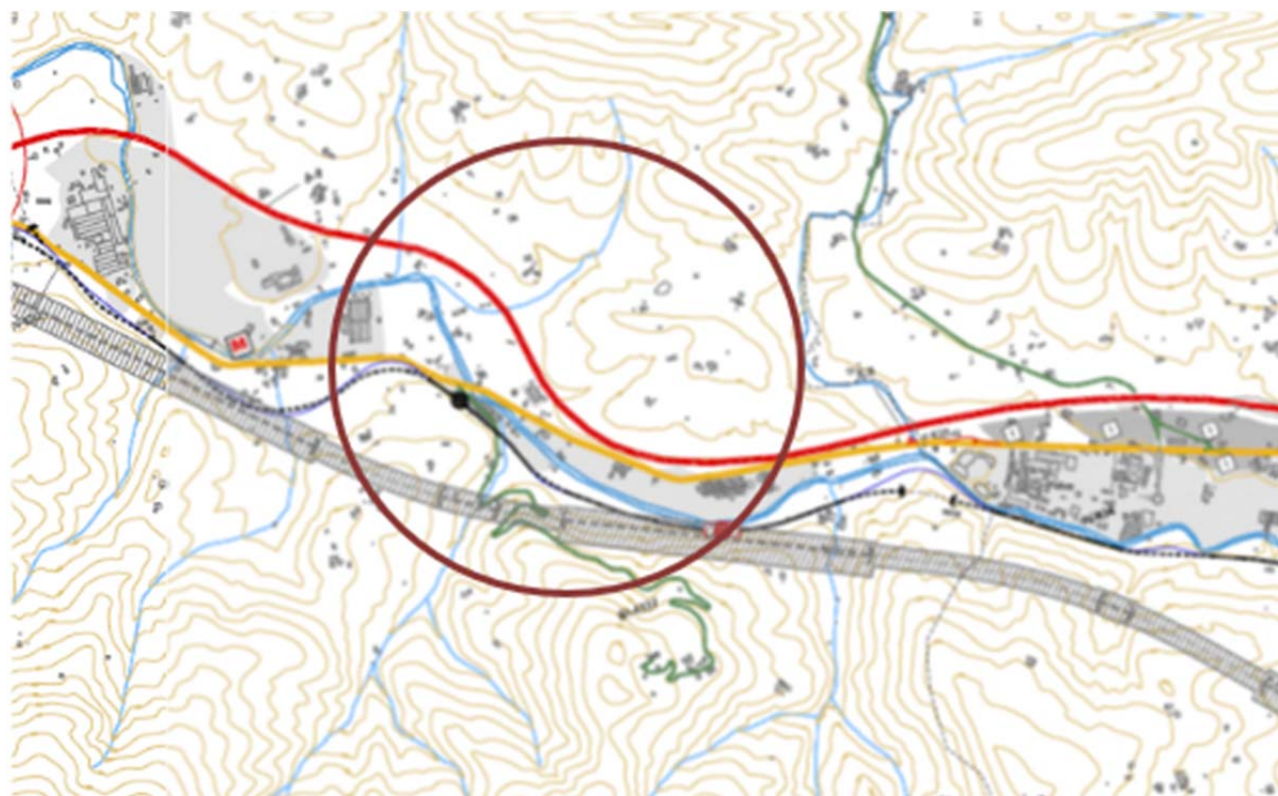


Figura 1. Zona de estudio en el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Durango

Usos del suelo

En el ámbito de la actuación, los usos del suelo son principalmente agrarios, exceptuando los núcleos de población y las zonas industriales.

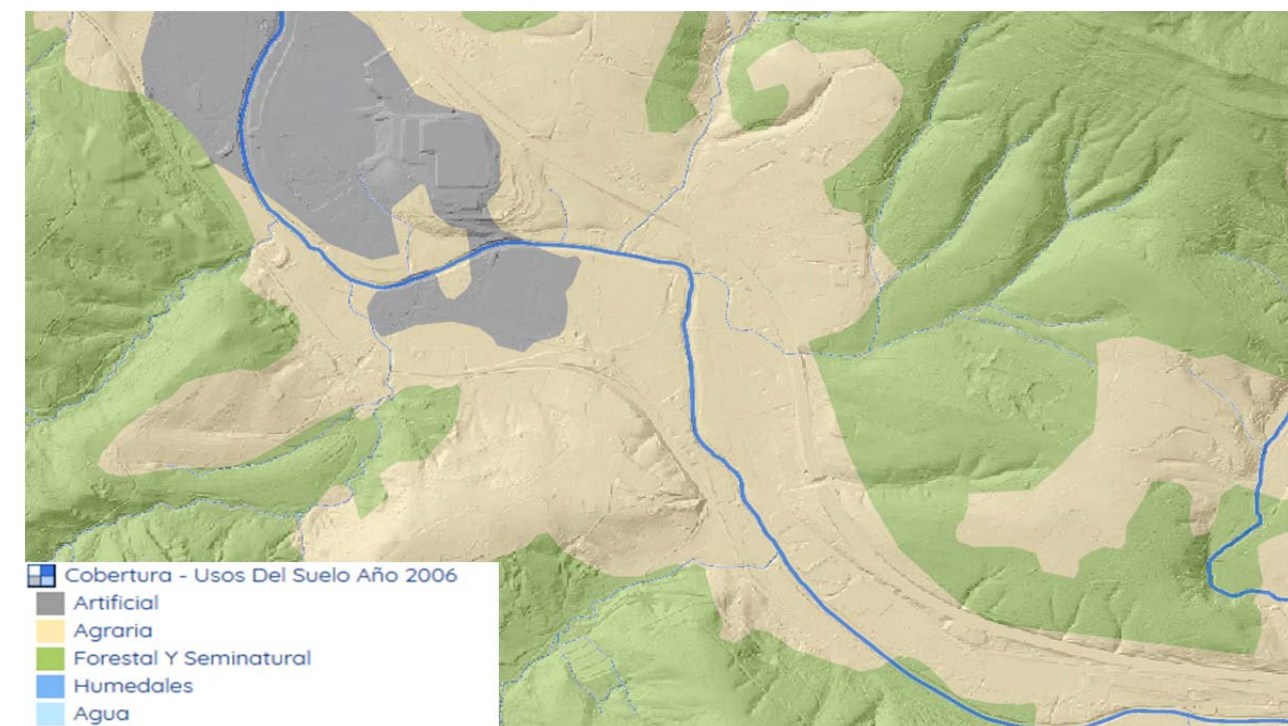


Figura 2. Usos del suelo

En los últimos años el paisaje y el entorno de Euba han experimentado un notable cambio debido a distintas obras e infraestructuras, la creación de la Residencia Orue, varias *etxolas* y la nueva iglesia parroquial.

PTS Agroforestal

El Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la Comunidad Autónoma del País Vasco se aprobó definitivamente mediante el Decreto 177/2014, de 16 de septiembre.

Como objetivo general se plantea: El P.T.S. Agroforestal y del Medio Natural debe ser un documento básico, globalizador y dinámico, que, por un lado, sugiera y canalice actividades encaminadas a la planificación y gestión de los usos agroforestales, acogiendo en un marco de planeamiento global del territorio, y, por otro lado, defienda los intereses del sector agrario frente a otro tipo de usos.

Sectorialmente, el PTS agroforestal se centra en la ordenación en el Suelo No Urbanizable (SNU) de los usos agrarios y forestales, fundamentalmente, si bien puede establecer

restricciones para otro tipo de usos que pongan en peligro la supervivencia de las tierras de mayor valor para el desarrollo de aquellos usos.

En relación a las categorías establecidas por el Plan Territorial Sectorial Agroforestal, en el ámbito de estudio solamente está representada la clase “Agroganadera y Campiña”, con sus dos subcategorías y, en menor medida la clase “Forestal”.

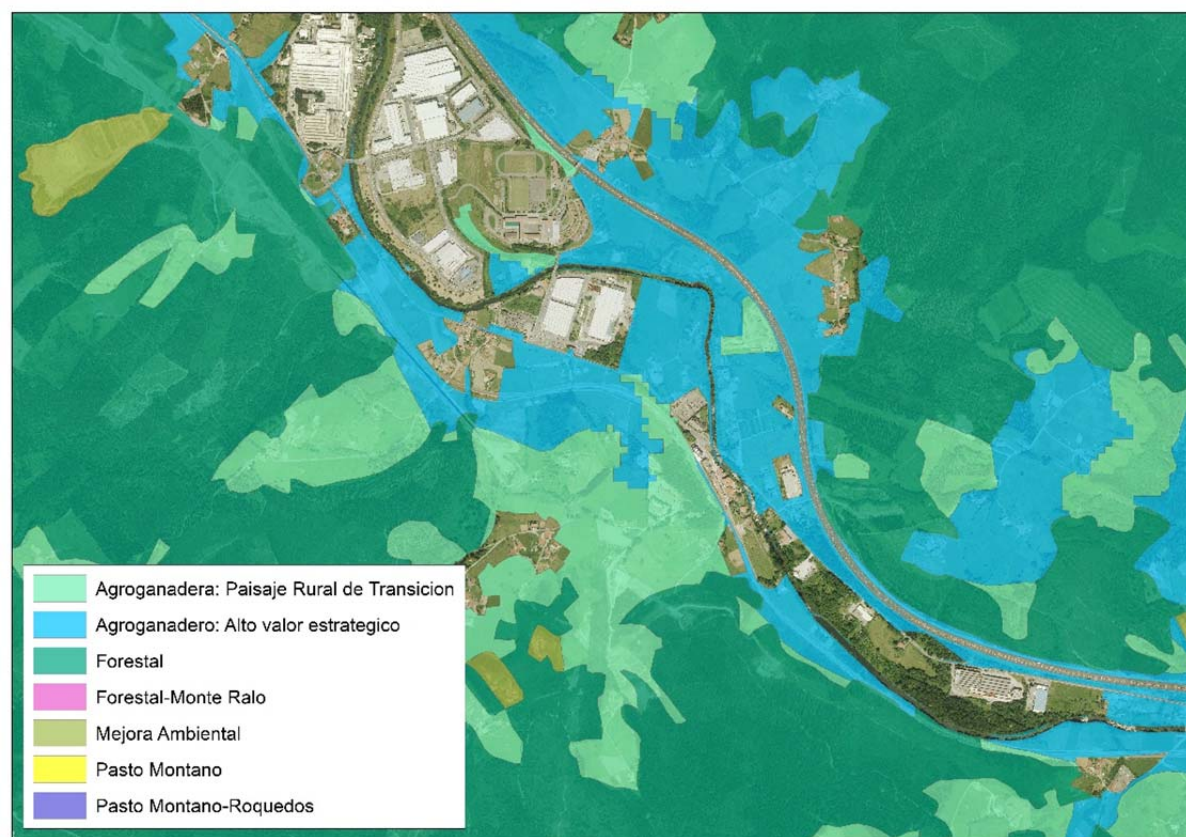


Figura 3. Plan Territorial Sectorial Agroforestal.

La clase “agroganadera y campiña” agrupa suelos de muy diversa capacidad agrológica, desde los mosaicos de campiña cantábrica, los terrenos de regadío o con usos hortícolas, los viñedos y las zonas de agricultura extensiva hasta suelos roturados, pero con bajo rendimiento agropecuario.

En las zonas integradas en esta Categoría, especialmente en las áreas cantábricas, los usos agrícola, ganadero y forestal se encuentran entremezclados y pueden rotar en el tiempo en

función de factores como la evolución de mercados, las demandas extraagrarias (turismo y ocio entre otros), la existencia de población activa agraria, etc.

Subcategoría Agroganadera de Alto Valor Estratégico

Estas zonas son consideradas desde una perspectiva estratégica para el sector agrario, de manera que su mantenimiento y su preservación frente a otros usos se consideran prioritarios.

Se integran tanto los suelos con mayor capacidad agrológica como los terrenos de explotaciones agrarias que, por su modernidad, rentabilidad o sostenibilidad, se consideran estratégicos para el sector.

Subcategoría Paisaje Rural de transición

Se trata de zonas cultivadas de menor capacidad productiva que la subcategoría anterior (mayores pendientes) o de áreas de campiña cubiertas por prados y pequeños rodales forestales en mosaico con aquellos. Se encuentran en inmediato contacto con zonas Agroganaderas de Alto Valor estratégico o con amplias Zonas forestales, tendiendo vocacionalmente su uso, en general, hacia uno de estos dos sentidos.

El PTS establece como criterio general para estas zonas que: se procurará mantener la capacidad agrológica de los suelos, así como las actividades agropecuarias y aquellas otras que, compatibles con éstas, aseguren la preservación de los ecosistemas y paisajes agrarios. Como norma general se mantendrá la superficie agraria útil.

Se delimitan las diferentes zonas agrícolas de acuerdo con su potencialidad y productividad, con la intención de incidir en la preservación de las zonas de más alto valor frente a otro tipo de usos. Especial atención debe dedicarse a controlar los procesos edificatorios y de implantación de infraestructuras que tienden a ocupar suelos de alto valor, así como a los procesos que provoquen la fragmentación e insularización de las zonas agrarias, con consecuencias negativas para las actividades que se desarrollen en ellas.

Desde los Departamentos de Agricultura de las Diputaciones correspondientes, se asesorarán las iniciativas agrarias que impliquen una ocupación del terreno y requieran una planificación más o menos global.

La clase "forestal" incluye terrenos rústicos que, preferentemente por su uso actual, y en ocasiones por razones de vocación de uso (riesgos, protección de cuencas, etc.) presentan una clara vocación para mantener una cubierta arbolada. Incluye tanto bosques autóctonos, con un elevado interés naturalístico, como plantaciones de especies alóctonas, entre las que destaca el Pino radiata.

En la siguiente tabla se incluye una estimación de la superficie afectada para cada categoría.

CATEGORÍA	SUPERFICIE (Ha)
Agroganadera: Paisaje Rural de Transición	0,23
Agroganadera: Alto Valor Estratégico	6,61
Forestal	2,44

Los suelos con mayor capacidad productiva son aquellos asociados a la Subcategoría Agroganadera de Alto Valor Estratégico.

En aras a minimizar estas afecciones, en el Estudio Ambiental Estratégico se recogen las medidas preventivas oportunas de protección de la vegetación y cultivos como el jalonado de los suelos de alto valor estratégico o la separación de la capa edáfica o superficial del suelo de alto valor estratégico durante las excavaciones, para su uso posterior en la recuperación de las superficies alteradas.

Bilbao, mayo de 2021

Autor del Plan Especial Viario



D. Raúl Garay Sánchez.

Director del Plan Especial Viario



D. Maria Luisa González-Gabiero Payno

DOCUMENTO E. NORMAS URBANÍSTICAS DE DESARROLLO

INDICE

CAPÍTULO I. GENERALIDADES.....	3
ARTº1. AMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	3
ARTº2. DOCUMENTOS NORMATIVOS.....	3
ARTº3. INTERPRETACIÓN DE LA DOCUMENTACION NORMATIVA GRÁFICA	3
CAPÍTULO II. RÉGIMEN DEL SUELO Y DE LAS EDIFICACIONES.....	3
ARTº4. CALIFICACIÓN URBANISTICA DEL PLAN ESPECIAL	3
ARTº5. SUPERPOSICIÓN ESPACIAL DEL SISTEMA GENERAL VIARIO FORAL CON OTRAS CALIFICACIONES URBANÍSTICAS	4
ARTº6. CONCRECCION DEFINITIVA DE LA DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS ESTABLECIDAS EN EL PRESENTE PLAN ESPECIAL	4
ARTº7. EDIFICIOS FUERA DE ORDENACIÓN.....	4
ARTº8. EDIFICIOS DISCONFORMES CON EL PLANEAMIENTO	4
CAPÍTULO III. PROTECCION DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA	5
ARTº9. REGIMEN DE PROTECCIÓN Y DEFINICIÓN DE LA LINEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN	5
ARTº10. ACCESO DESDE LAS FINCAS COLINDANTES.....	6

CAPÍTULO IV. INSERCIÓN AMBIENTAL DE LA INFRAESTRUCTURA	6
ARTº11. TRATAMIENTO FORMAL DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA Y SU ENTORNO	6
ARTº12. AFECCIONES ACUSTICAS	6
CAPÍTULO V. EJECUCION DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL.....	6
ARTº13. ALTERACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO VIARIO FORAL.....	7
ARTº14. OBTENCION DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS	7
ARTº15. ASEGURAMIENTO DE LAS MEDIDAS PROTECTORAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.....	7

CAPÍTULO I. GENERALIDADES

ARTº1. AMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN

1. El ámbito del presente plan especial viario es el establecido por la concreción espacial de las Zonas destinadas a soportar las infraestructuras propuestas por su ordenación.
2. La aplicación de las determinaciones indicadas en el presente Plan especial Viario será obligatoria en los terrenos comprendidos dentro de la zona establecida como “Ámbito del Plan especial Viario” en su “Documento F.- Planos”, (planos 6, 7 y 8 de dicho documento).

ARTº2. DOCUMENTOS NORMATIVOS

1. Son documentos normativos de este Plan especial Viario las presentes Normas Urbanísticas, así como las determinaciones graficas contenidas en el plano 7.- “Calificación global originada por la ordenación del Plan especial”. El resto de planos que se incorporan al plan especial tiene carácter meramente informativo y descriptivo de las características de la infraestructura, la cual deberá ser desarrollada por los correspondientes proyectos de trazado y construcción.
2. El documento denominado “Documento A.- Memoria descriptiva justificativa” tiene carácter explicativo y definitorio de los objetivos y contenidos de la ordenación del plan especial, debiendo, en su caso, ser utilizado como elemento aclaratorio del contenido de los documentos normativos.
3. El resto de documentos tienen exclusivamente un carácter informativo, descriptivo, y en su caso complementario de las determinaciones normativas.

ARTº3. INTERPRETACIÓN DE LA DOCUMENTACION NORMATIVA GRÁFICA

1. Los trazados viarios, interiores al canal del sistema general de comunicaciones, dibujados en los planos de calificación tienen un carácter meramente explicativo de la ordenación

viaria propuesta por el presente plan especial, siendo una indicación conceptual de cual debe ser el trazado y características de la nueva infraestructura.

2. Los trazados de este plan especial podrán ser reconsiderados en detalle por los posteriores proyectos de trazado y de construcción de la infraestructura viaria sin que ello suponga modificación del presente plan.
3. La documentación gráfica tendrá carácter normativo exclusivamente en el ámbito del presente plan especial indicado y delimitado en los planos 6 y 7, sin perjuicio de la aplicación de vinculaciones y autorizaciones a las edificaciones y usos del suelo derivados de la concreción de la línea exterior de la zona de servidumbre de la carretera y de la línea de edificación, en los terrenos situados fuera del ámbito de la ordenación.
4. Los documentos que integran el presente plan especial deberán interpretarse de acuerdo a los fines, criterios y objetivos señalados en la memoria. En caso de que se necesiten criterios interpretativos que no figurasen en el documento, se estará a lo dispuesto en ese sentido en el planeamiento municipal vigente o la legislación sectorial vigente.

CAPÍTULO II. RÉGIMEN DEL SUELO Y DE LAS EDIFICACIONES

ARTº4. CALIFICACIÓN URBANISTICA DEL PLAN ESPECIAL

1. El presente Plan especial Viario para la ejecución del Enlace de Euba define los terrenos pertenecientes al municipio de Amorebieta, que es necesario pasar a ser Dominio Público del Sistema General de comunicación viaria foral, según lo establecido en la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia,
2. La calificación urbanística global definida como Sistema General de comunicación viaria foral, y establecida por el Plan especial, permite, dentro la zona así delimitada, poder llevar a cabo las obras de construcción del Enlace de Euba.

La calificación detallada de las zonas de dominio público del Sistema General de comunicación viaria foral establece como uso característico y predominante el **uso de comunicación viaria**, (transporte terrestre por carretera de titularidad foral), y establece

como usos permitidos y complementarios del uso característico todos aquellos destinados a cubrir las necesidades de un mejor funcionamiento de la circulación y los que resultan necesarios para el desarrollo de todas las obras y actividades que se realizan en las áreas destinadas a comunicaciones y al transporte, así como los espacios reservados al tránsito y estancia de personas, mercancías y vehículos de cualquier clase, tanto de transporte público como privado.

3. La calificación urbanística establecida en la zona Sistema general viario municipal, diseñada para posibilitar el acceso al núcleo de San Miguel reponiendo la conexión de éste con la carretera N-634, permite el uso de la vialidad rodada y peatonal.
4. Sin perjuicio de lo anteriormente indicado, los terrenos incluidos dentro de las zonas Sistema General de comunicación viaria quedan sujetos al régimen establecido al efecto por la Norma Foral de Carreteras de Bizkaia.

ARTº5. SUPERPOSICIÓN ESPACIAL DEL SISTEMA GENERAL VIARIO FORAL CON OTRAS CALIFICACIONES URBANÍSTICAS

1. Se establece compatibilidad de calificaciones situadas en diversos niveles espaciales cuando se superpongan la calificación urbanística global definida en el presente Plan especial como Sistema General de comunicación viaria foral, con terrenos calificados explícitamente por la calificación urbanística vigente como Dominio publico hidráulico, o implícitamente por aplicación directa de la Ley de Aguas.
2. La compatibilidad permitida en el presente artículo respecto a las calificaciones urbanísticas establecidas en diferentes niveles de una misma superficie en proyección horizontal, supone la posibilidad de permitir la implantación y el desarrollo de las actividades que constituyen los usos del suelo permitidos por la calificación global de cada una de las zonas en las que se produce la superposición espacial y funcional indicada anteriormente.

ARTº6. CONCRECCION DEFINITIVA DE LA DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS ESTABLECIDAS EN EL PRESENTE PLAN ESPECIAL

Una vez ejecutadas las obras de construcción del enlace de Euba,y conocida de manera indubitada la ocupación del suelo necesaria para la ejecución de la infraestructura y sus elementos funcionales, los terrenos que no queden afectos a la zona de dominio público viario foral podrán ser desafectados de su calificación como Sistema General de comunicación viaria foral y podrán recuperar su anterior calificación o cualquier otra que en ese momento se estime oportuna por la administración competente.

ARTº7. EDIFICIOS FUERA DE ORDENACIÓN

Se incluyen en la categoría de “Fuera de Ordenación”, los edificios así definidos en el artículo 101 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo, aplicándoles el régimen jurídico expuesto en el mencionado artículo. Por tanto, cualquier edificación, construcción, instalación o uso existente en el ámbito del Sistema General de comunicación viaria foral definido en el presente plan especial estará sujeta a la categoría de “Fuera de ordenación”.

ARTº8. EDIFICIOS DISCONFORMES CON EL PLANEAMIENTO

1. Se incluyen en la categoría de “Disconformes con el planeamiento”, tal y como la define el artículo 101 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo, los edificios los identificados con las siglas DP en el plano 7, aplicándoles el régimen jurídico expuesto en el mencionado artículo.
2. En los edificios incluidos en esta categoría se podrán autorizar todo tipo de obras de conservación y ornato, de consolidación, de reparación y de reforma siempre que no se acentúen las causas de inadecuación física al régimen urbanístico aplicable. Por tanto, la construcción podrá considerarse dentro de ordenación hasta que concluya su vida útil o se produzca la sustitución voluntaria, en cuyo caso, la nueva construcción deberá adaptarse a todas las condiciones de edificación, alineaciones, uso, régimen de alturas, etc. previstas en el planeamiento o legislación aplicable.
3. En los edificios Disconformes con el planeamiento se permitirá la implantación de todos los usos permitidos en el planeamiento o legislación aplicable.

4. La ejecución de las obras autorizables precisan, en cualquier caso, de la autorización del órgano foral competente, previa presentación por el propietario, con la solicitud de autorización, de una valoración del justiprecio expropiatorio del edificio y/o construcciones afectadas con anterioridad a la ejecución de la o las intervenciones constructivas y otra con posterioridad a su ejecución.

El propietario deberá además presentar la renuncia expresa al incremento del valor de expropiación que resultase de la o las intervenciones constructivas solicitadas, cuando, por cualquier caso, deban demolerse con ocasión de la ejecución de un proyecto de carreteras.

CAPÍTULO III. PROTECCION DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA

ARTº9. REGIMEN DE PROTECCIÓN Y DEFINICIÓN DE LA LINEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

1. Para garantizar la funcionalidad de la infraestructura viaria proyectada y asegurar su protección, el presente Plan especial Viario establece los terrenos comprendidos en las zonas de dominio público, servidumbre, afección y límite de edificación tal y como indica el Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia, 112/2013 de 21 de agosto por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de los capítulos III y IV de la Norma Foral 2/2011 de 24 de marzo de Carreteras de Bizkaia, quedando dichos terrenos sometidos al régimen de uso y protección definido en el mencionado Decreto Foral 112/2013, o cualquier otro que se apruebe con posterioridad.
2. Los mencionados terrenos comprendidos en las zonas de dominio público, servidumbre, afección y límite de edificación reflejados en el plano 7 del presente Plan especial se refieren exclusivamente a las zonas y límite de edificación generadas por la infraestructura proyectada, sin perjuicio de otras afecciones ya existentes en el ámbito.
3. Los terrenos comprendidos en la zona de dominio público viario foral quedan sometidos al régimen de uso y protección definido en el Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia, 112/2013 de 21 de agosto.

4. En la zona de dominio público no podrá realizarse ninguna obra, salvo que el Departamento competente en materia de carreteras de la Diputación Foral de Bizkaia, autorice la ejecución de las directamente relacionadas con la construcción y la explotación entendida como usos y protección de la vía, sus elementos funcionales e instalaciones o equipamientos adicionales, así como aquellas obras que sean imprescindibles para la conservación y ornato de los edificios existentes.
5. Por tanto, atendiendo a lo indicado en la legislación vigente, se han establecido en el presente Plan especial las zonas de protección de la infraestructura según los siguientes criterios:

Zona de Dominio Público: Según lo indicado en el artículo 6 del Decreto Foral 112/2013 se ha establecido una franja de 8m de terreno a ambos lados de la vía, (tanto para la AP-8 como para el encuentro con la N-634), medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde la arista exterior de la explanación.

Zona de servidumbre: Según lo indicado en el artículo 10 del Decreto Foral 112/2013 se ha establecido una franja de 25m de terreno a ambos lados de la vía, (tanto para la AP-8 como para el encuentro con la N-634), delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por una línea paralela a la arista exterior de explanación.

Línea de edificación: Según lo indicado en el artículo 17 del Decreto Foral 112/2013 se ha establecido, con carácter general, la línea de edificación, exterior a la zona de servidumbre y situada a ambos lados de la vía y medida desde la arista exterior de la calzada, a 50 m en el caso de la AP-8 y el ramal de enlace con la N-634, y a 25m en el caso de la N-634. Se exceptúa de lo expuesto anteriormente la zona cuya calificación según el planeamiento vigente es de Suelo urbano industrial, donde la línea límite de edificación se ha grafiado coincidente con la de servidumbre.

Las zonas de dominio público, servidumbre y límite de edificación, con las características dimensionales antes mencionadas se han grafiado en el plano 7 del presente Plan especial.

ARTº10. ACCESO DESDE LAS FINCAS COLINDANTES

Se prohíbe el acceso desde las fincas colindantes al Sistema General de comunicación viario foral del presente plan especial.

CAPÍTULO IV. INSERCIÓN AMBIENTAL DE LA INFRAESTRUCTURA**ARTº11. TRATAMIENTO FORMAL DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA Y SU ENTORNO**

1. El tratamiento formal de los terrenos afectados por la ejecución de las infraestructuras del transporte propuestas por el diseño viario del presente Plan especial y su entorno inmediato, deberá tener en cuenta, con carácter prioritario, la necesidad de minimizar las afecciones al territorio, básicamente en los tramos que puedan situarse en el nivel de la superficie, así como en los tramos previstos sobre estructura de puentes o viaductos y en los pasos inferiores, atendiendo en cada caso a las características y naturaleza de las afecciones resultantes.

En cualquier caso, el tratamiento formal deberá recoger la totalidad de los condicionantes que se establezcan en la Evaluación Ambiental Estratégica del presente plan especial viario.

2. Se deja para la tramitación posterior del proyecto y de su Estudio de impacto ambiental la realización de un tratamiento formal cuidadoso del diseño de los soportes y tableros de los viaductos, de manera que se consiga su integración en el paisaje.

ARTº12. AFECCIONES ACÚSTICAS

1. De forma previa al inicio de la explotación de la carretera, se procederá a la delimitación de la zona de servidumbre acústica de la nueva infraestructura por parte del Departamento de Obras Públicas de la Diputación Foral de Bizkaia. Una vez declarada dicha zona de servidumbre será de aplicación lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de marzo, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
2. Fuera de la zona de servidumbre acústica, además de los objetivos de calidad acústica

que se establecen en la normativa para las diferentes áreas acústicas, serán de aplicación los límites de inmisión para nuevas infraestructuras viarias establecidos en la tabla A1 del Anexo III del Real Decreto 1367/2007. Asimismo, tal y como se señala en el artículo 16 del Real Decreto 1367/2007, en el espacio interior de las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales, tanto en la zona de servidumbre como fuera de ella, el objetivo de calidad acústica para el ruido y para las vibraciones, es la no superación de los correspondientes valores de los índices de inmisión de ruido y de vibraciones establecidos, respectivamente, en las tablas B y C, del anexo II del mencionado Real Decreto. Estos valores tendrán la consideración de valores límite.

3. Cuando en el espacio interior de las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales a que se refiere el apartado anterior, localizadas en áreas urbanizadas existentes, se superen los valores límite, se les aplicará como el objetivo de calidad acústica alcanzar los valores de los índices de inmisión de ruido y de vibraciones establecidos, respectivamente, en las tablas B y C, del anexo II del Real Decreto 1367/2007.
4. En el caso de que dentro de la zona de servidumbre acústica delimitada en áreas urbanizadas existentes existan edificaciones preexistentes, se llevarán a cabo medidas correctoras tendentes a alcanzar en el interior de tales edificaciones niveles de inmisión acústica compatibles con el uso característico de las mismas.

CAPÍTULO V. EJECUCION DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL

ARTº13. ALTERACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO VIARIO FORAL

El proyecto de obras para la construcción del Sistema General Viario Foral del Enlace de Euba está capacitado para ampliar o reducir los terrenos afectados por la zona de Sistema General de Comunicación Viaria, con un traslado en paralelo de la línea que define el ámbito de 15m, como resultado de las necesidades de adaptación de las obras al terreno o por la particularidad de sus características técnicas, sin que dicha adaptación se considere una modificación de la calificación global del suelo. La necesidad de adaptación y sus características constructivas deberán ser justificadas mediante informe de la Dirección Facultativa de las obras.

ARTº14. OBTENCION DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

1. Los bienes y derechos precisos para la ejecución de las infraestructuras del transporte resultantes del diseño viario del presente plan se obtendrán por medio del Instituto de la expropiación cuando ello sea preciso y, en su caso, por medio de la mutación demanial correspondiente.

ARTº15. ASEGURAMIENTO DE LAS MEDIDAS PROTECTORAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

1. Los planos y pliegos de condiciones técnicas de los proyectos de desarrollo de las infraestructuras contenidas en su ordenación deberán recoger todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias establecidas durante la Evaluación Ambiental, así como, de manera específica, por el Programa de vigilancia ambiental, de forma que se garantice su cumplimiento y vigilancia en los proyectos de desarrollo indicados.
2. Además, todas las medidas protectoras y correctoras, y el resto de los controles ambientales que deban ser incorporados en los proyectos de desarrollo, han de ser establecidos con el suficiente grado de detalle que garantice su efectividad. Aquellas medidas que deban ser objeto de abono deberán incluirse como unidad de obra, con su correspondiente partida económica.

Las que no puedan presupuestarse se exigirá que se incluyan en el pliego de condiciones técnicas.

Bilbao, mayo de 2021

Autor del Plan especial Viario



D. Raúl Garay Sánchez

Director del Plan especial Viario

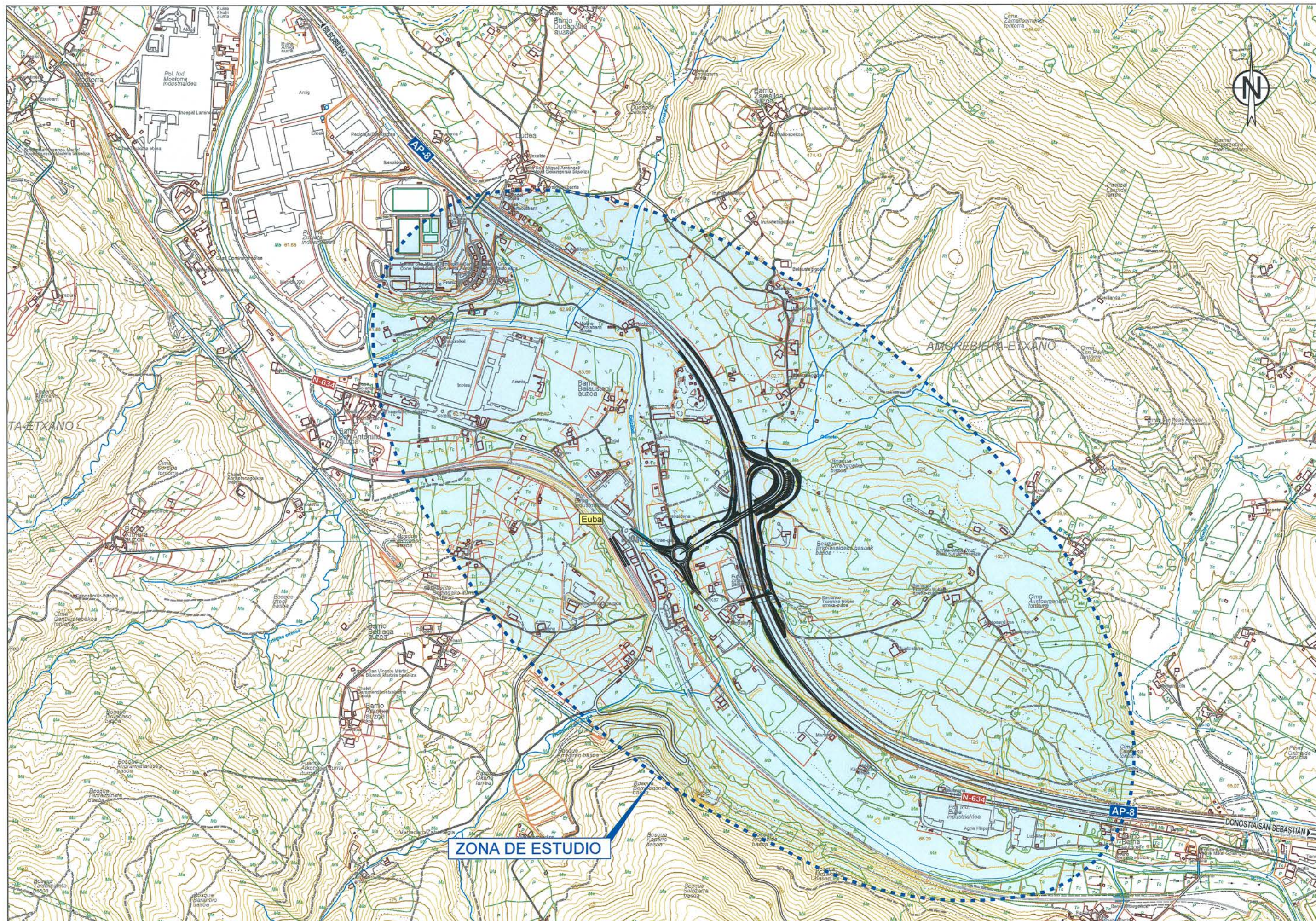


Dª Maria Luisa González-Gabiero Payno

DOCUMENTO F. PLANOS

ÍNDICE DE PLANOS		
Nº PLANO	NOMBRE DE PLANO	Nº HOJAS
0	ÍNDICE	1
1	PLANO DE SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO	2
2.1	PLANTA GENERAL. CONDUCTOR DE HOJAS	1
2.2	PLANTA GENERAL. PLANTA DE DETALLE	5
3	PERFILES LONGITUDINALES	9
4	SECCIONES TIPO	2
5	ESTRUCTURAS	5
6	CALIFICACIÓN GLOBAL SEGÚN PLANEAMIENTO VIGENTE	2
7	CALIFICACIÓN GLOBAL ORIGINADA POR LA ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL	2
8	DETALLE DE LAS ADAPTACIONES DE LA CALIFICACIÓN GLOBAL ORIGINADA POR LA ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL VIARIO	2





ZONA DE ESTUDIO

Bizkaia
interbiak

EDITAMAREN ZUZENDAKO
DIRECTOR DEL PROYECTO
LUIS GONZÁLEZ-SÁNCHEZ
Ingeniero de caminos

ANILATIA
CONSULTOR

TRN
TARJET
PAYMACOTAS EUSKADI
ING. DANIEL SÁNCHEZ
I.C.C.P. Nº 0033900 12712

EDITAMAREN TITULUA / TÍTULO DEL PROYECTO
**PLAN ESPECIAL VIARIO
PARA LA EJECUCIÓN DEL ENLACE DE EUBA**

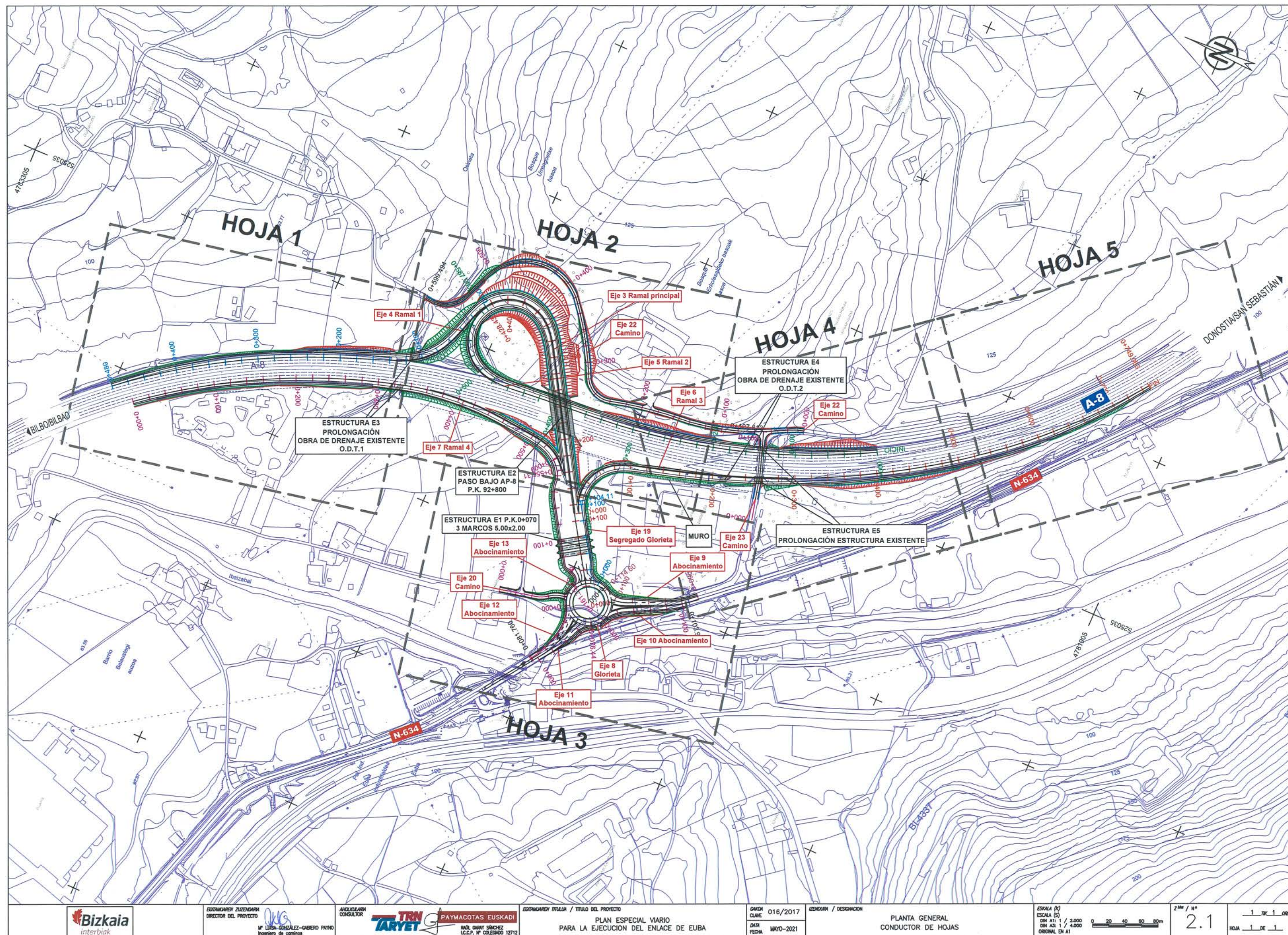
GAHIA
CLAVE 016/2017
GARA
FECHA MAYO-2021

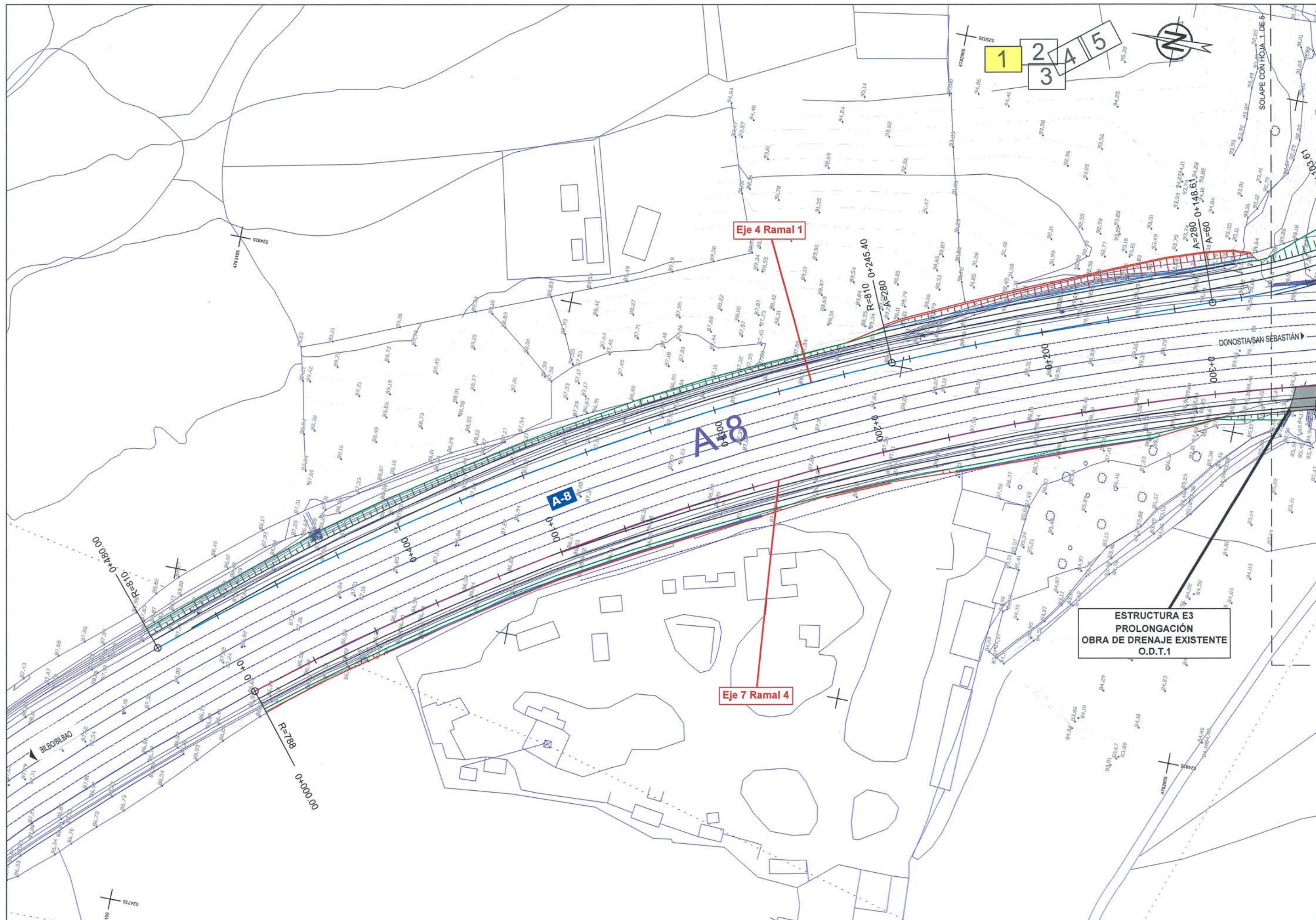
GENERA / DESIGNACION
PLANO DE EMPLAZAMIENTO

ESKALA (K)
ESCALA (S)
DIN A3: 1 / 10.000
ORIGINAL EN A1

Z.º / H.º
1

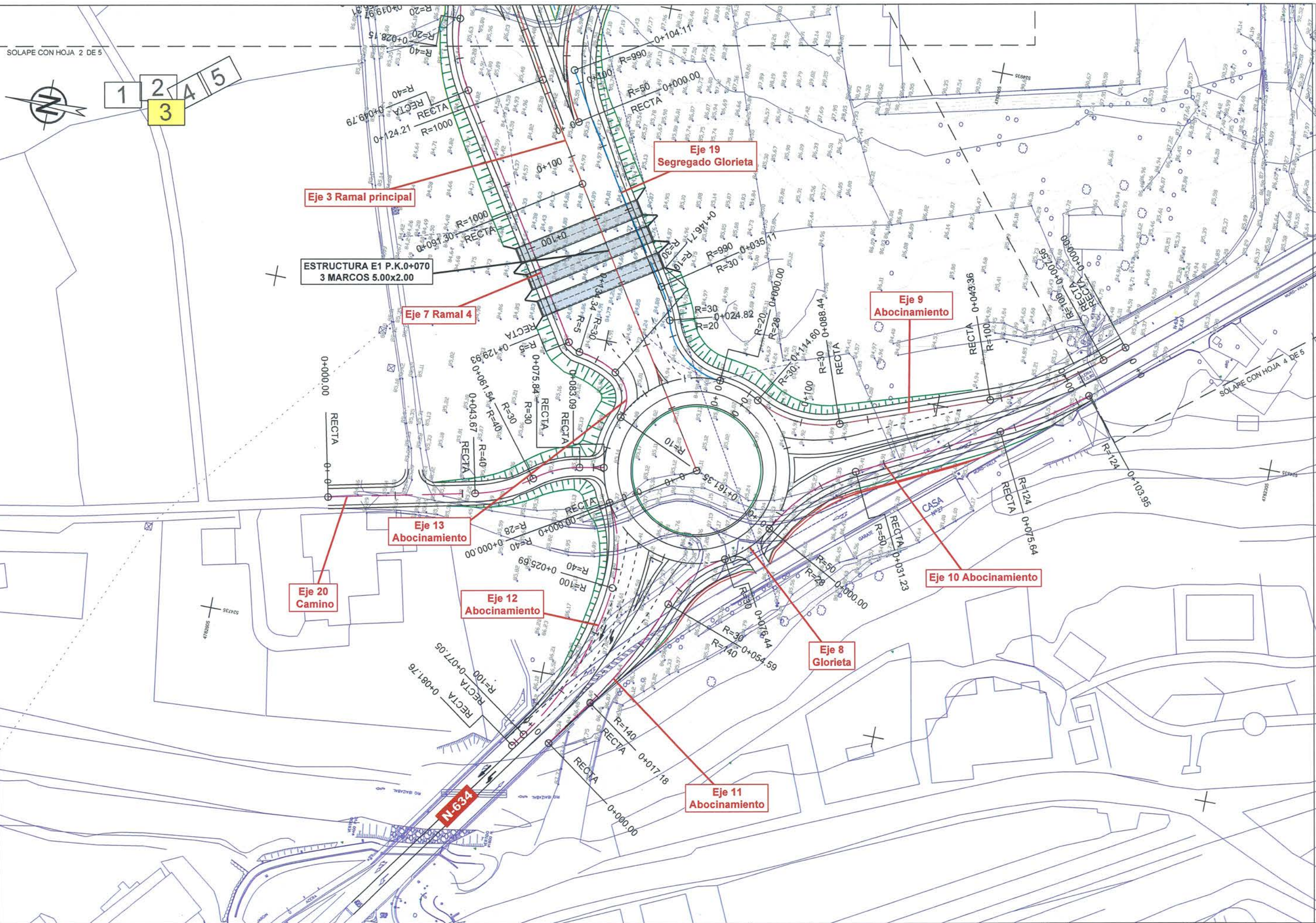
2 TK 2 ORRI
HOJA 2 DE 2

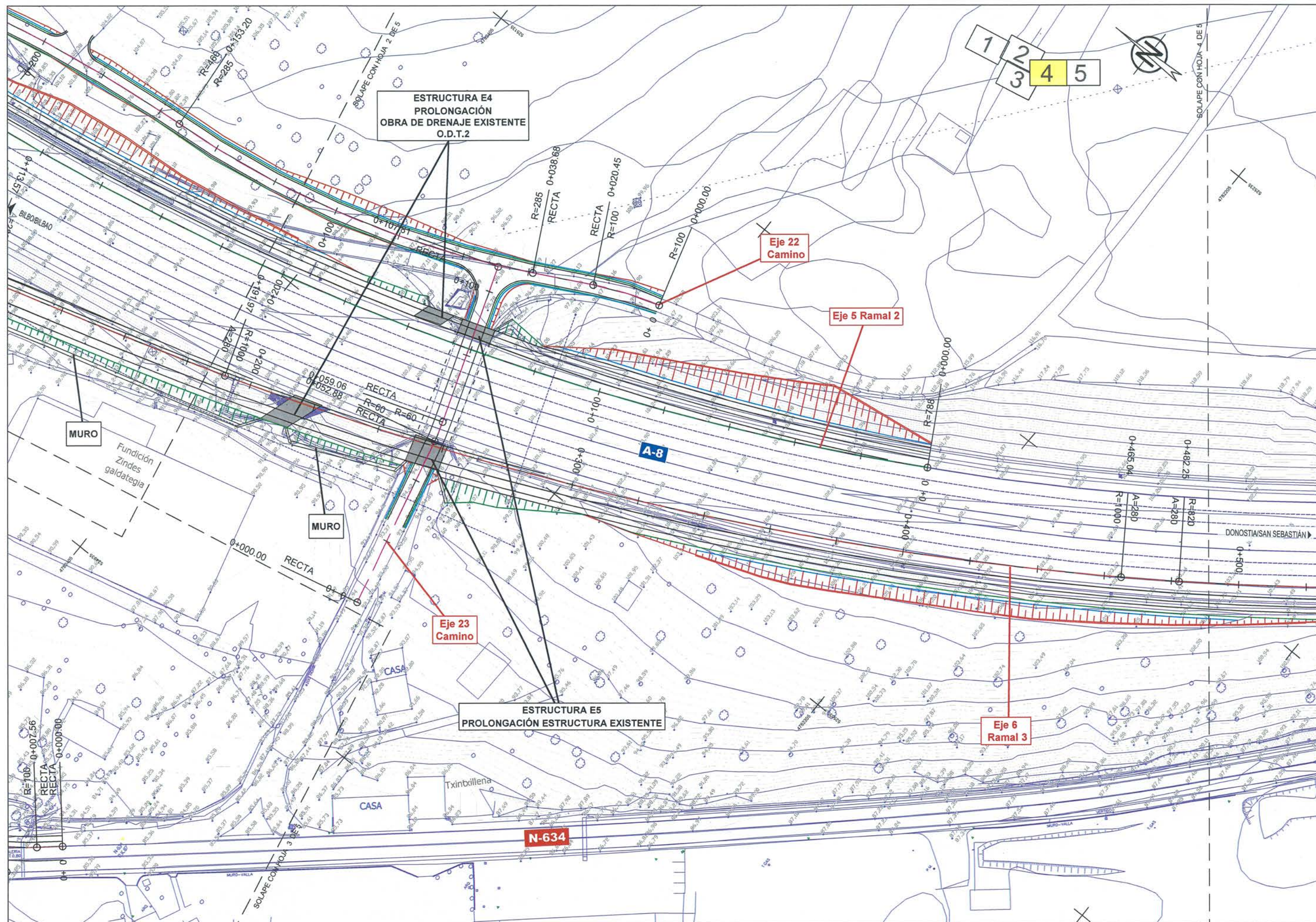


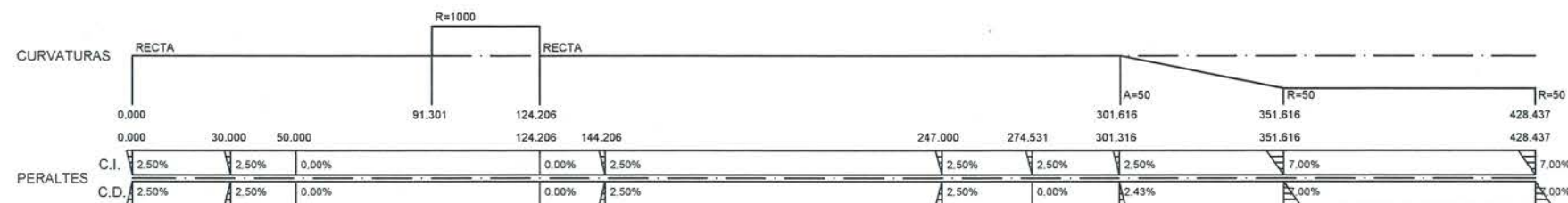
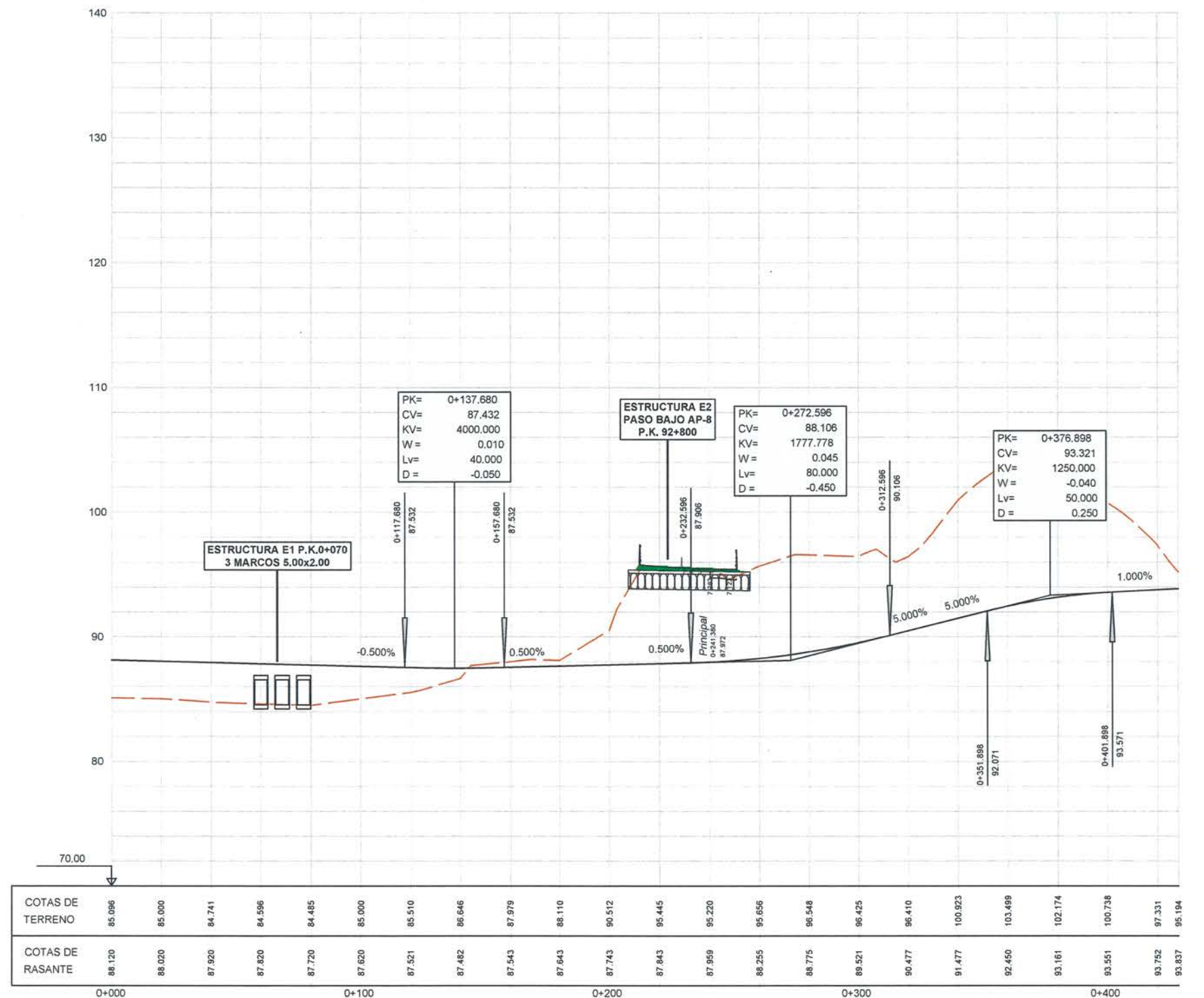




1 2 3 4 5







EJE 3

RAMAL PRINCIPAL



ESTADAMAREN ZUZENDARIA
DIRECTOR DEL PROYECTO
M^a LUISA GONZÁLEZ-GABIERO-PAYNO
Ingeniero de caminos

ANCLAJE A
CONSULTOR
TRN
TARYET
PAYMACOTAS EUSKADI
RAÚL GARRY SÁNCHEZ
I.C.C.P. N^o COLEGADO 12712

ESTADAMAREN TITULUA / TÍTULO DEL PROYECTO
PLAN ESPECIAL VIARIO
PARA LA EJECUCIÓN DEL ENLACE DE EUBA

GAZTIA
CLAVE
016/2017
DATA
FECHA
MAYO-2021

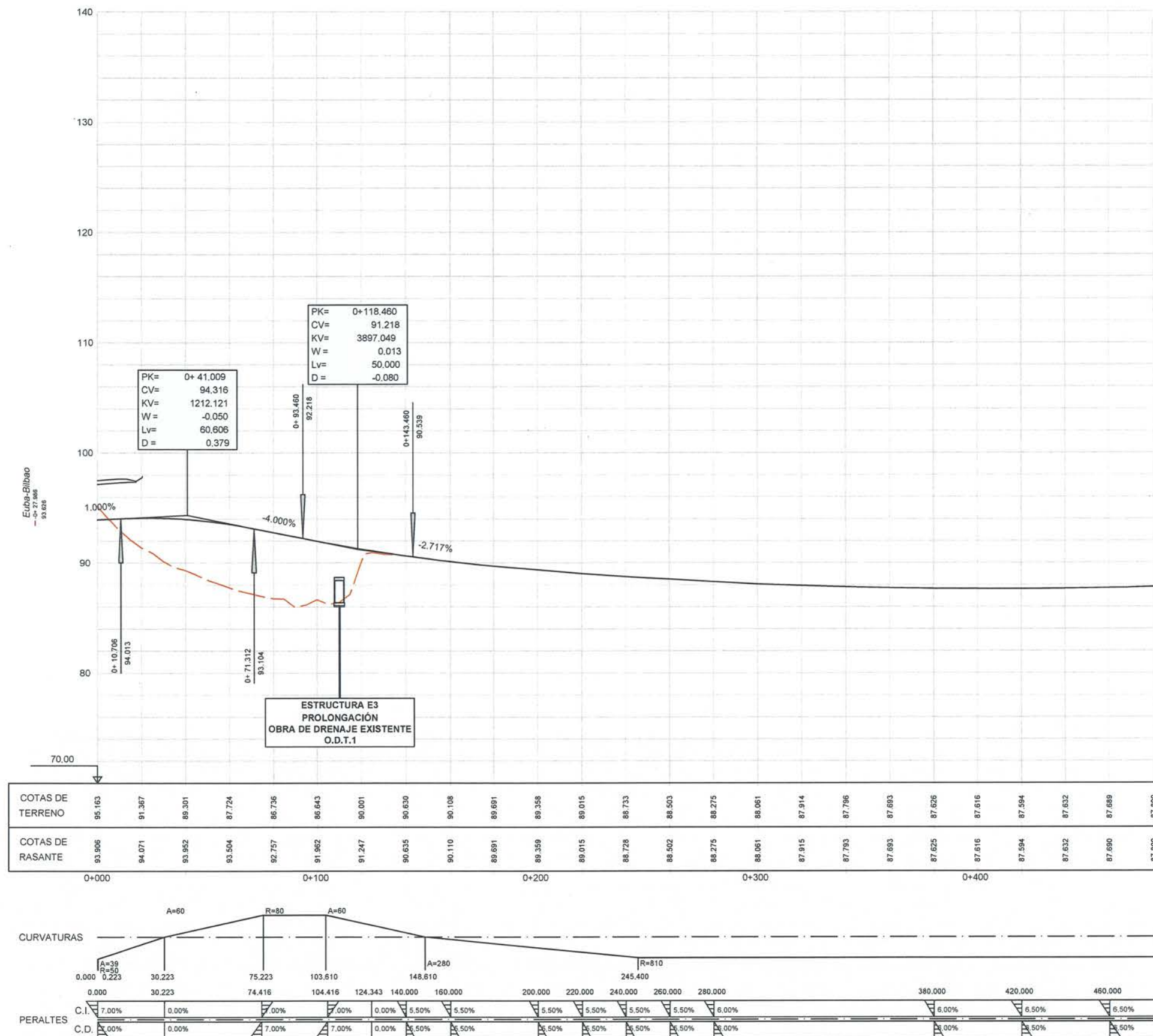
RENDUA / DESIGNACION

PERFIL LONGITUDINAL

ESKALA (X)
ESKALA (X)
DIN A3: 1 / 5.000
DIN A3: 1 / 10.000
ORIGINAL EN A1

Z^{ma} / N^o
3

9 TK 1 ORRA
HOJA 1 DE 9



EJE 4
RAMAL 1



ESTADISTAS DE ZUPENKARRA
DIRECTOR DEL PROYECTO
M. LUISA GONZÁLEZ-GABERIO PAINO
Ingeniero de caminos

ANÁLISIS DE CONSULTA
CONSULTOR
TRN
TARYET
PAYMACOTAS EUSKADI
RAÚL GARCÍA SÁNCHEZ
I.C.C.P. Nº COLEGIO 12712

ESTADISTAS DE TITULACIÓN / TÍTULO DEL PROYECTO
PLAN ESPECIAL VIARIO
PARA LA EJECUCIÓN DEL ENLACE DE EUBA

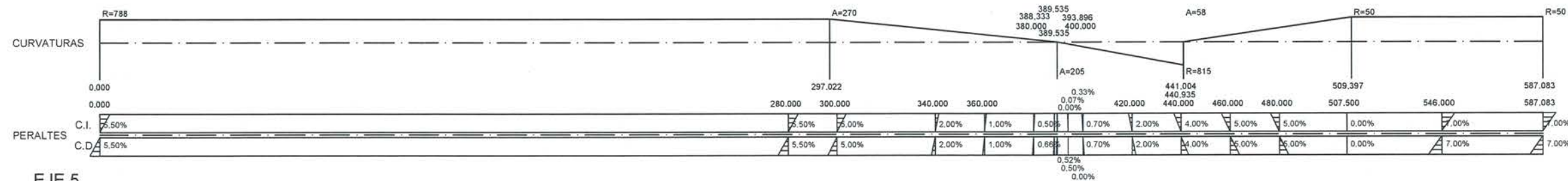
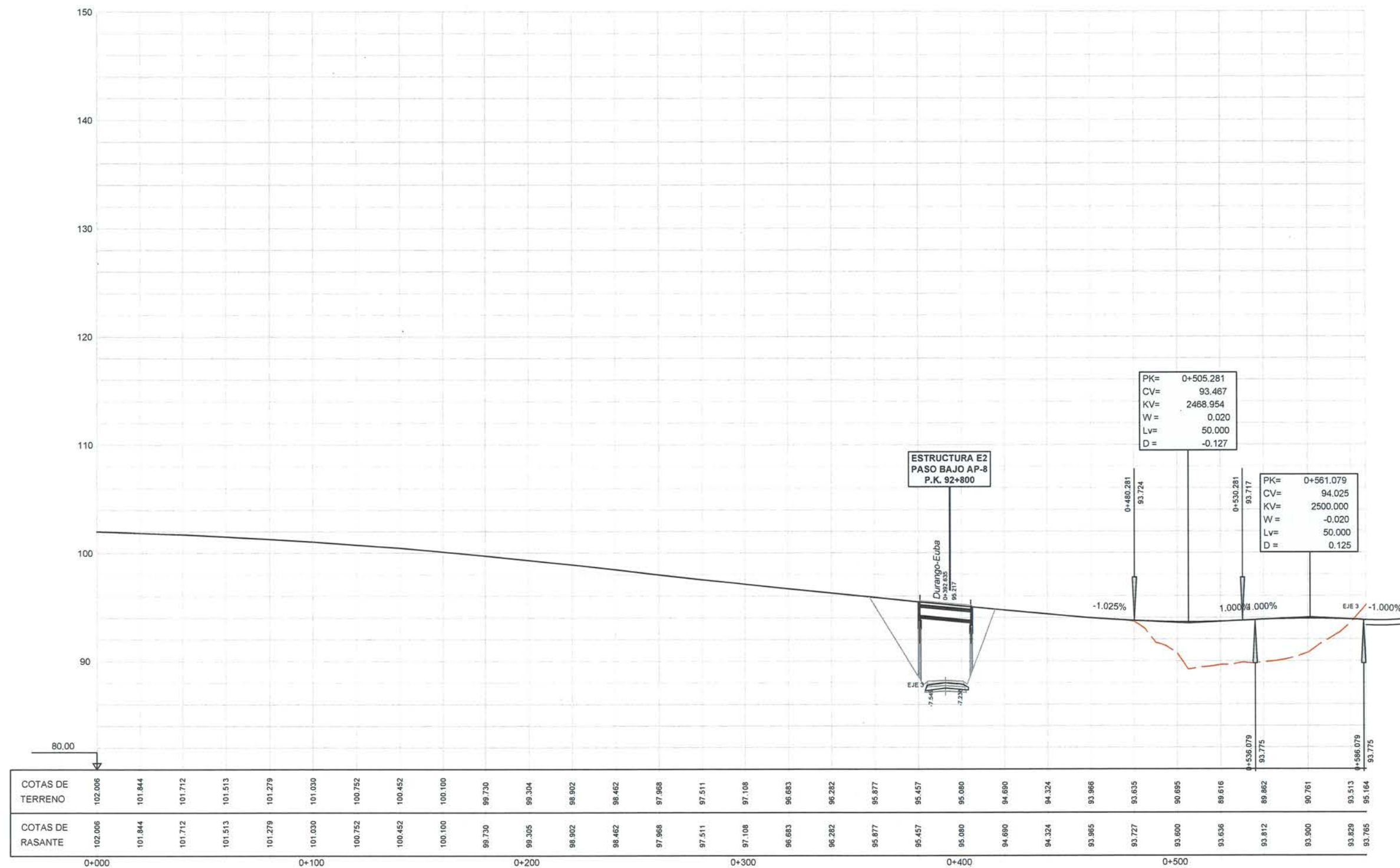
GRUPO
CLAVE 016/2017
FECHA MAYO-2021

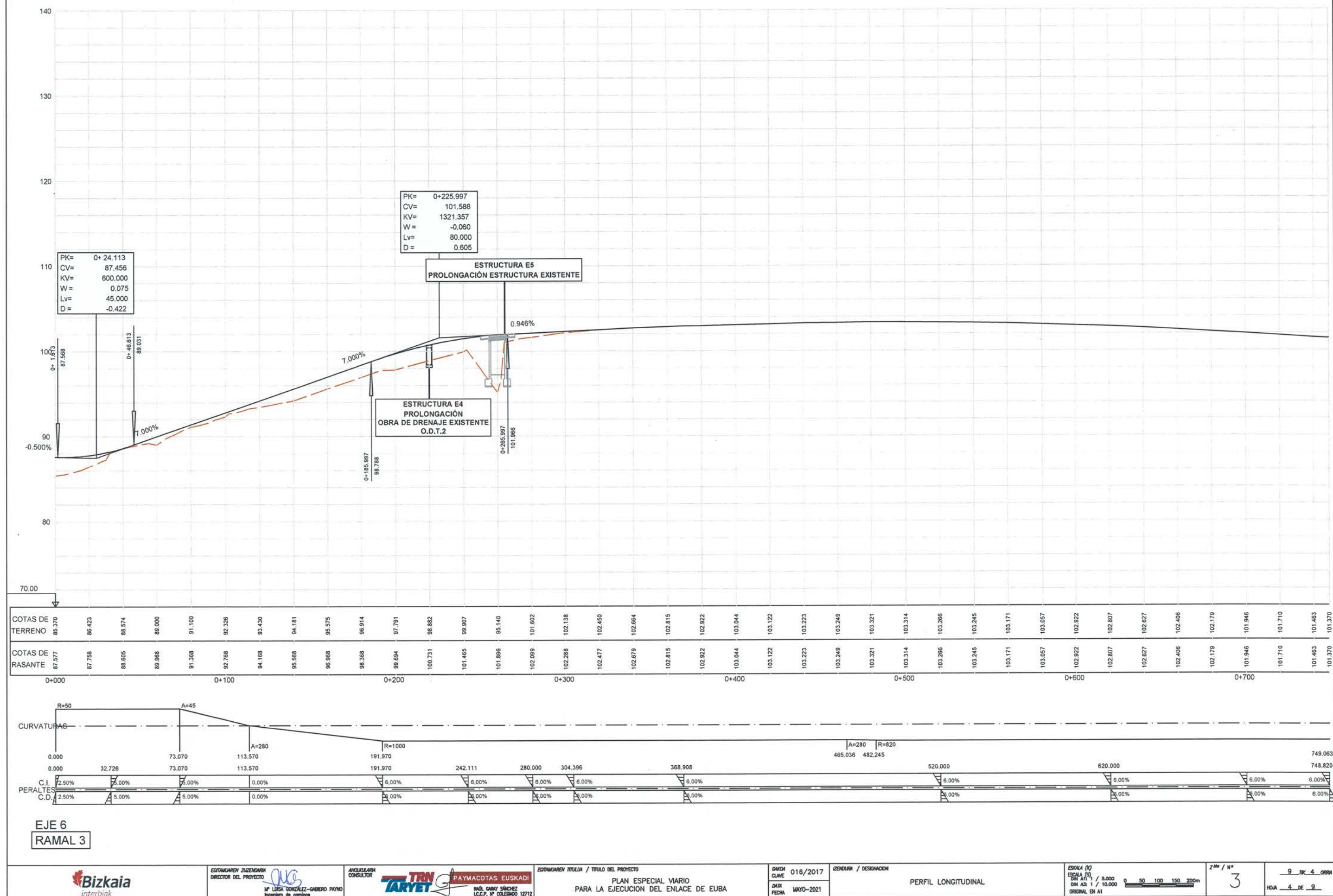
LENDURRI / DESIGNACIÓN
PERFIL LONGITUDINAL

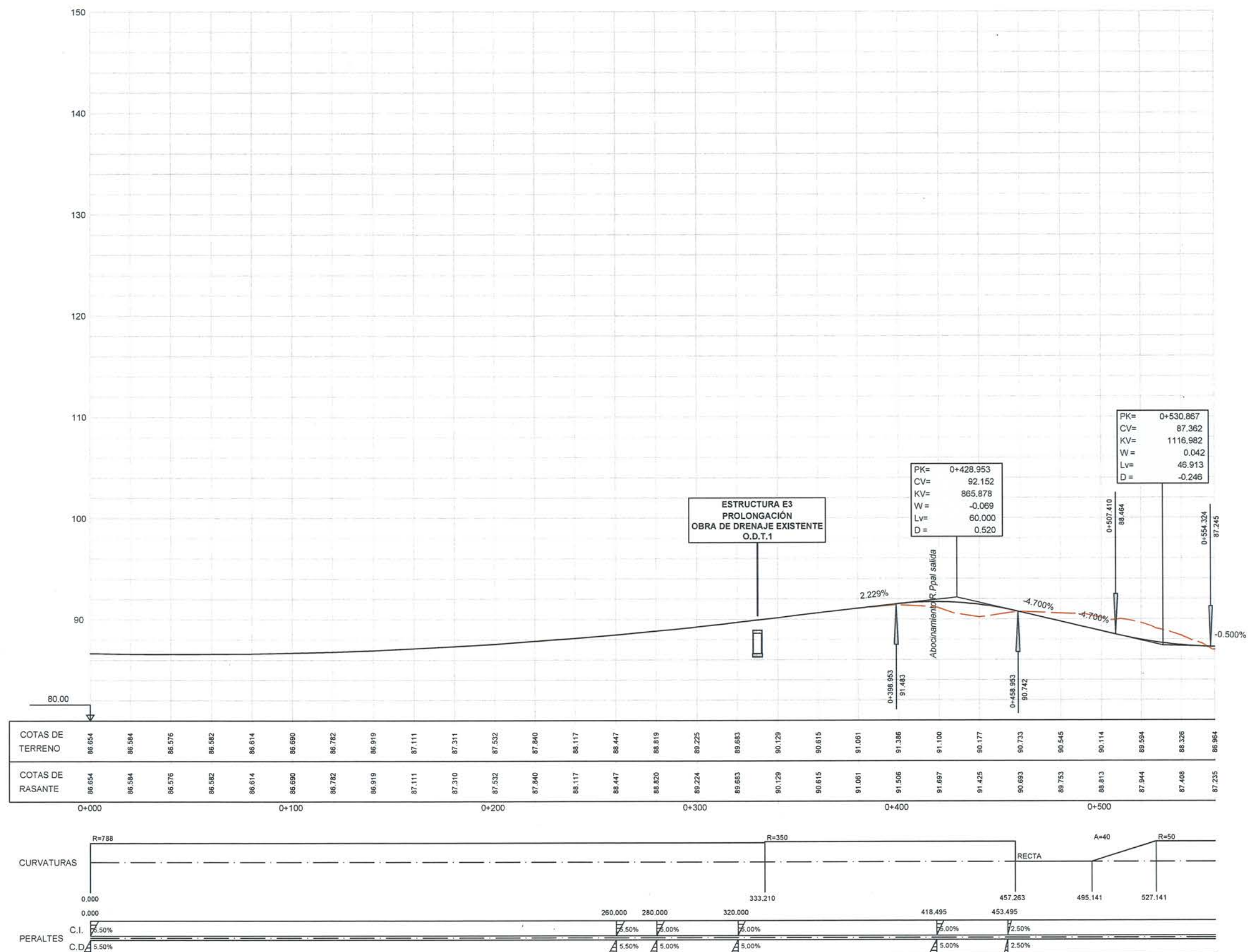
ESCALA (R)
ESCALA (S)
DIN A1: 1 / 5.000
DIN A3: 1 / 10.000
ORIGINAL EN A1

Zona / Nº
3

9 TK 2 ORR
HOJA 2 DE 9







EJE 7
RAMAL 4



ESTAMUAREN ZUZENDARIA
DIRECTOR DEL PROYECTO
M^o LUISA GONZÁLEZ-CABERO PAYO
Ingeniero de caminos

ANIZKUEARA
CONSULTOR

TRN
TARYET
PAYMACOTAS EUSKADI
RAÚL GARRY SÁNCHEZ
I.C.C.P. N^o COLEDADO 12712

ESTAMUAREN TITULUA / TÍTULO DEL PROYECTO
PLAN ESPECIAL VIARIO
PARA LA EJECUCIÓN DEL ENLACE DE EUBA

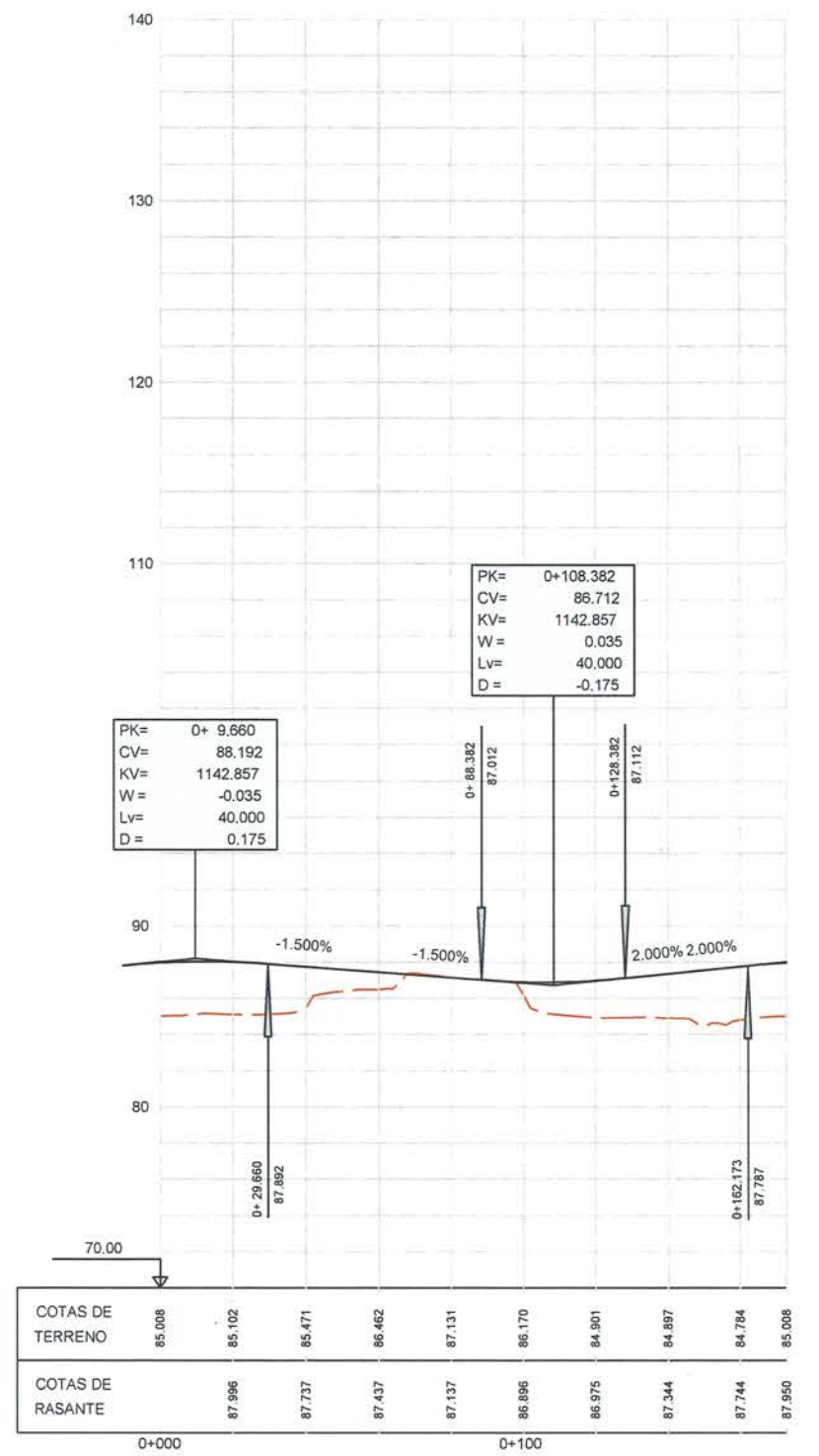
GAINDA
CLAVE 016/2017
DATA
FECHA MAYO-2021

IZENDURA / DESIGNACIÓN
PERFIL LONGITUDINAL

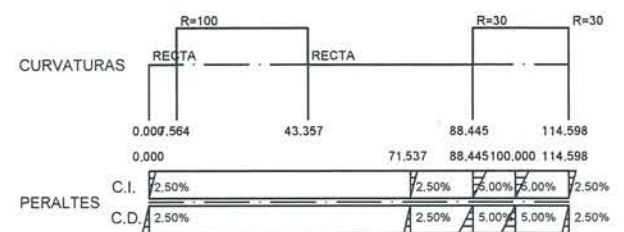
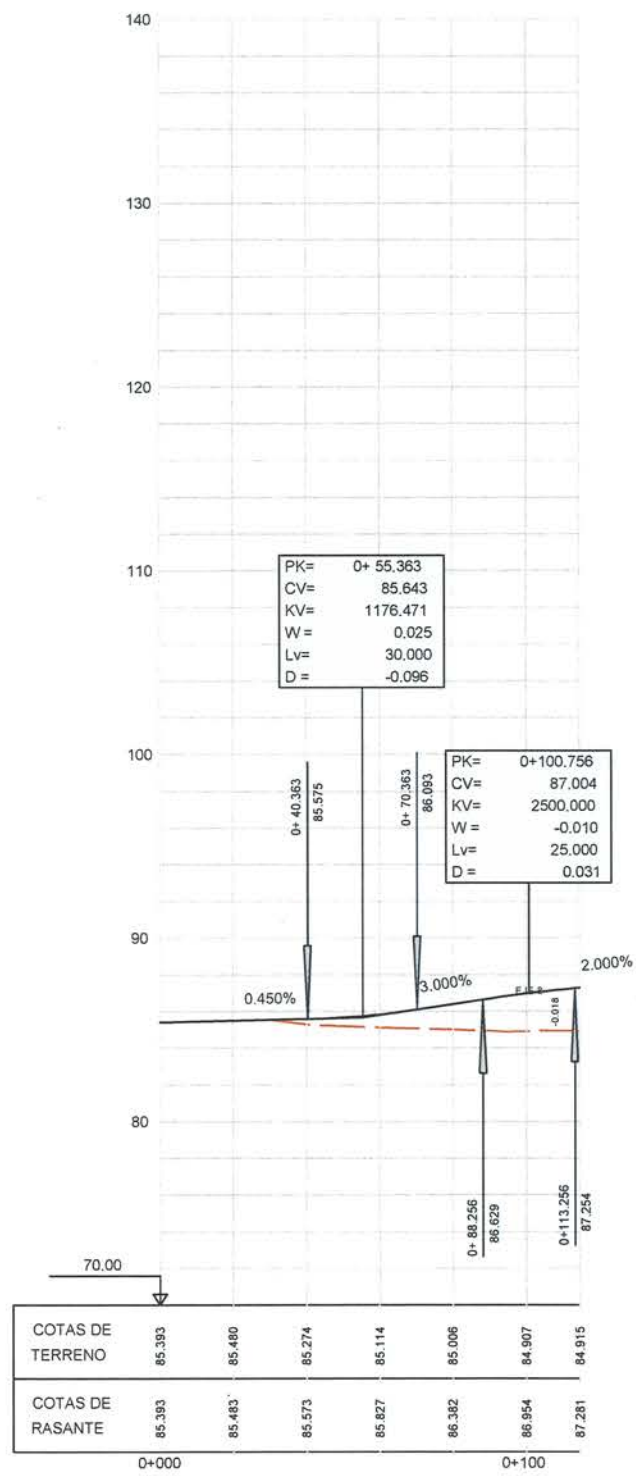
ESKALA (R)
ESKALA (S)
DIN A1: 1 / 3.000
DIN A2: 1 / 10.000
ORIGINAL EN A1

2^{da} / N^o
3

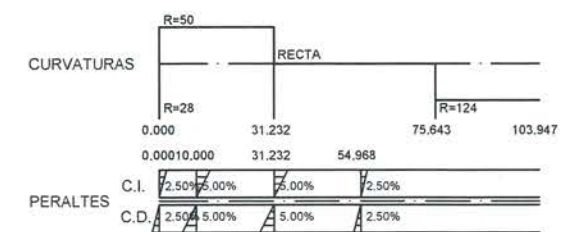
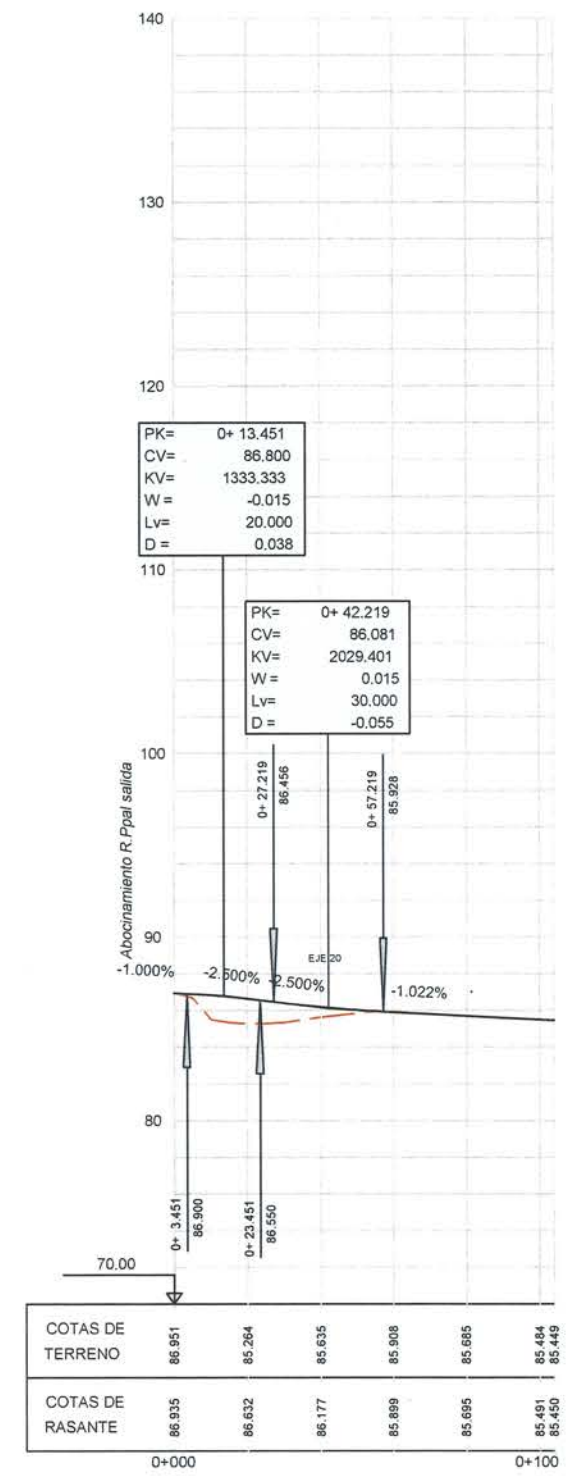
9 TK 5 ORRA
HOJA 5 DE 9



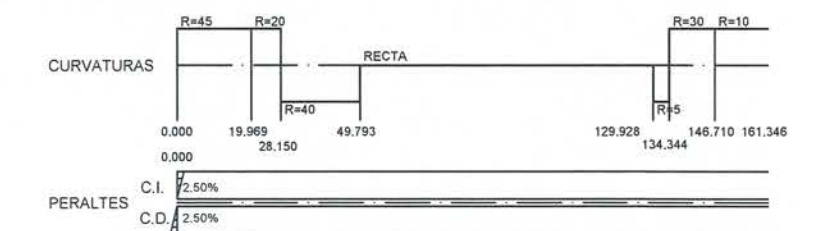
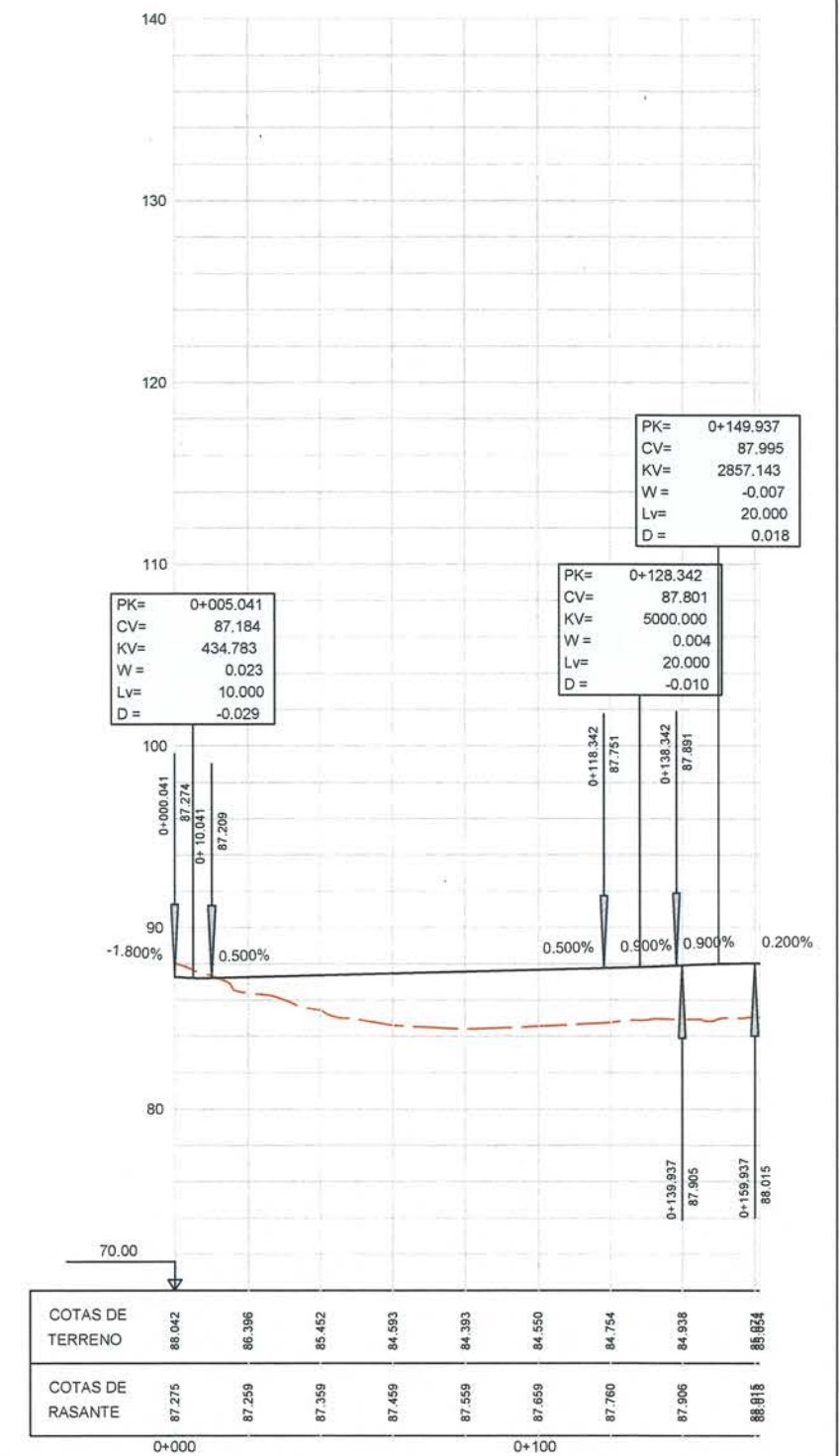
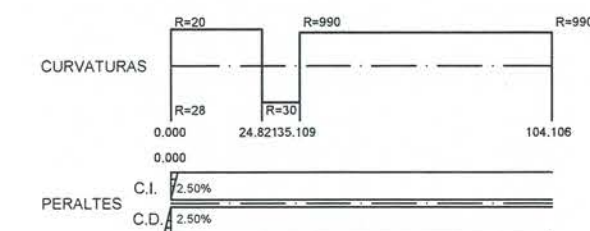
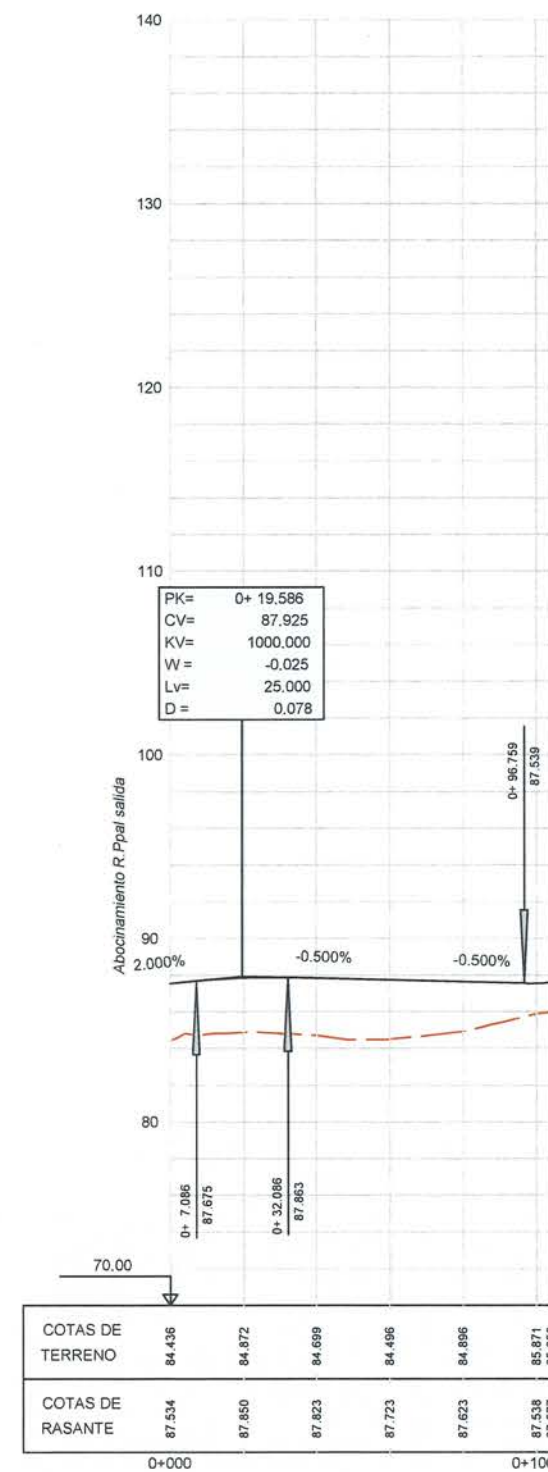
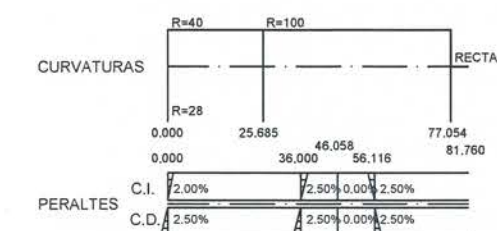
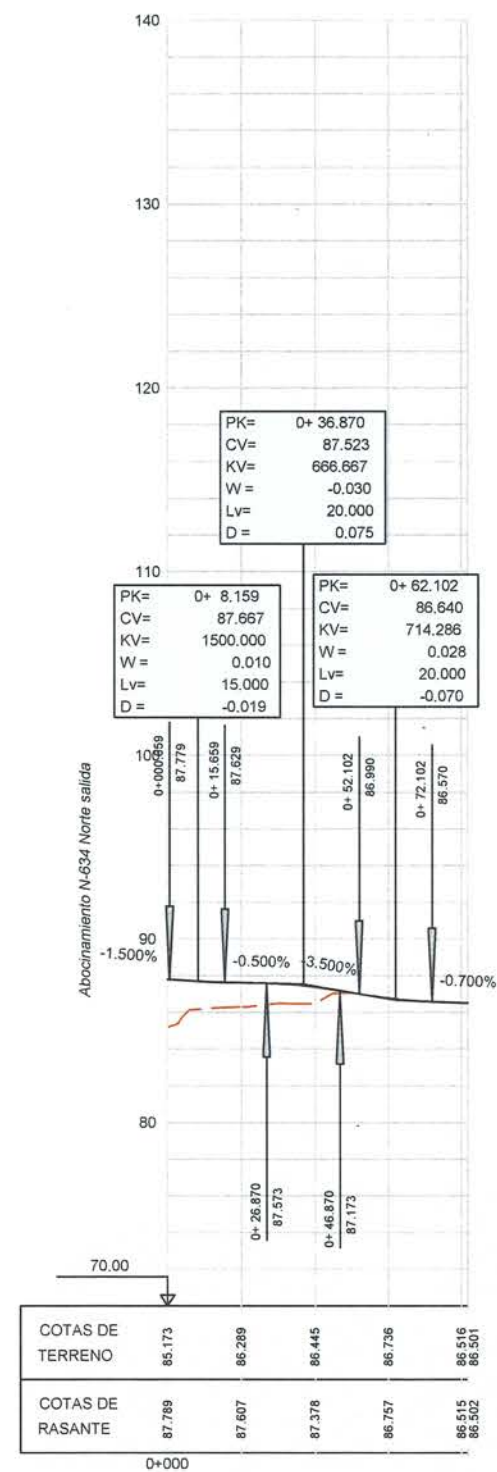
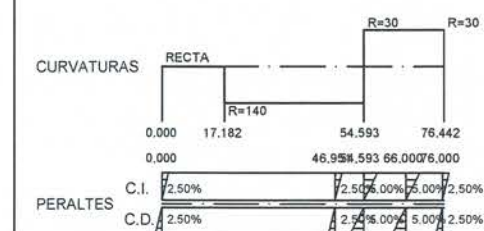
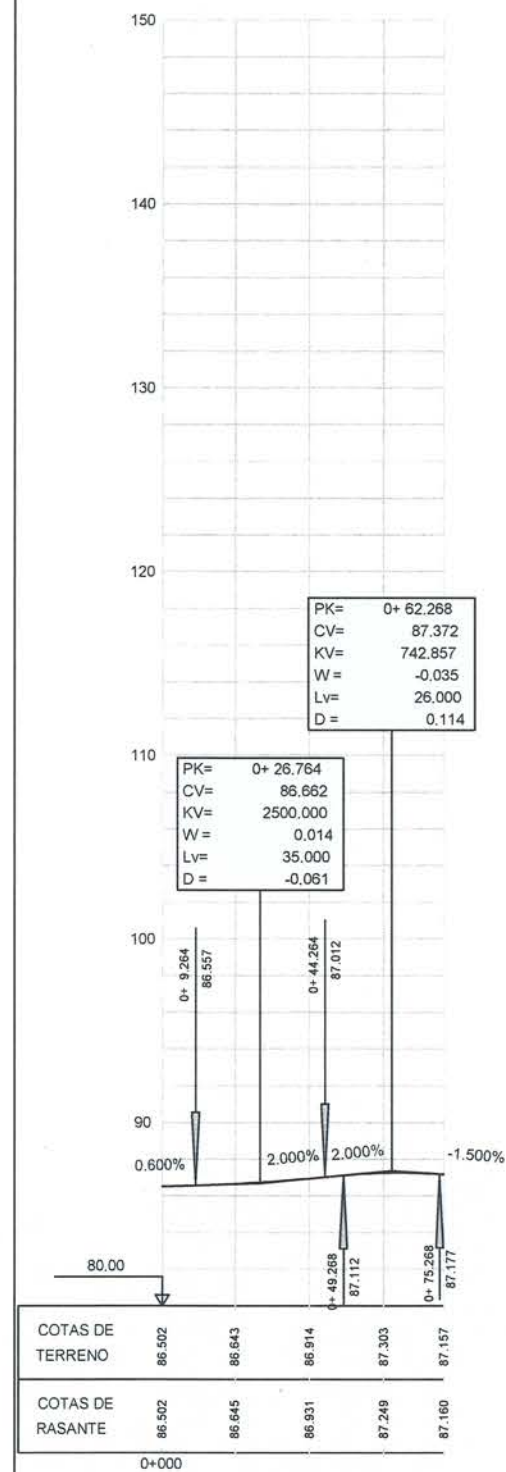
EJE 8
GLORIETA

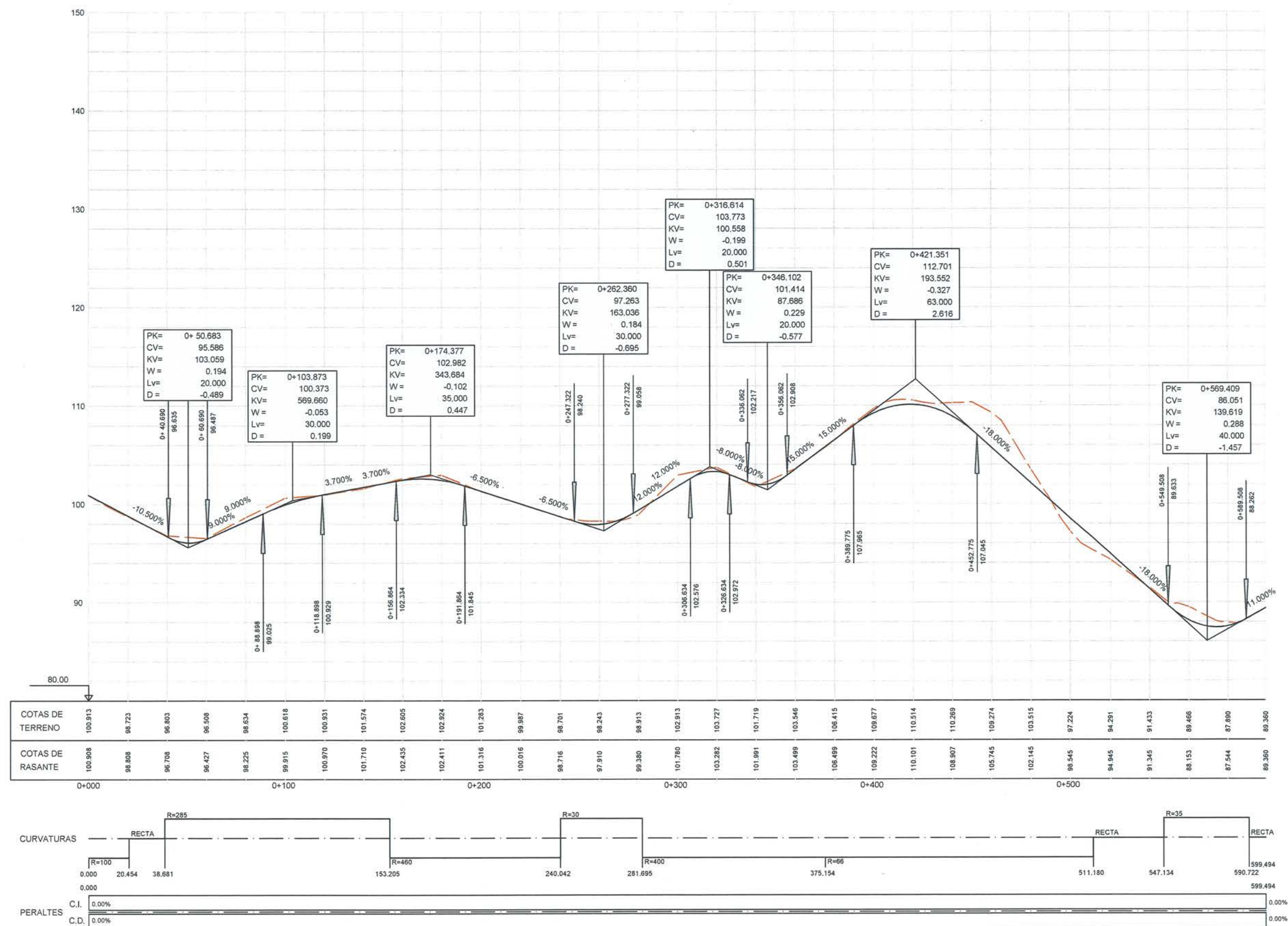


EJE 9
ABOCINAMIENTO N_634 SUR ENTRADA



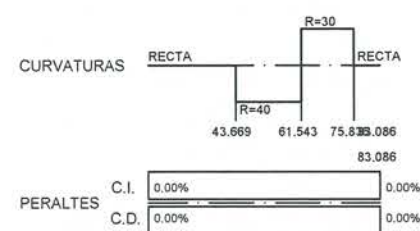
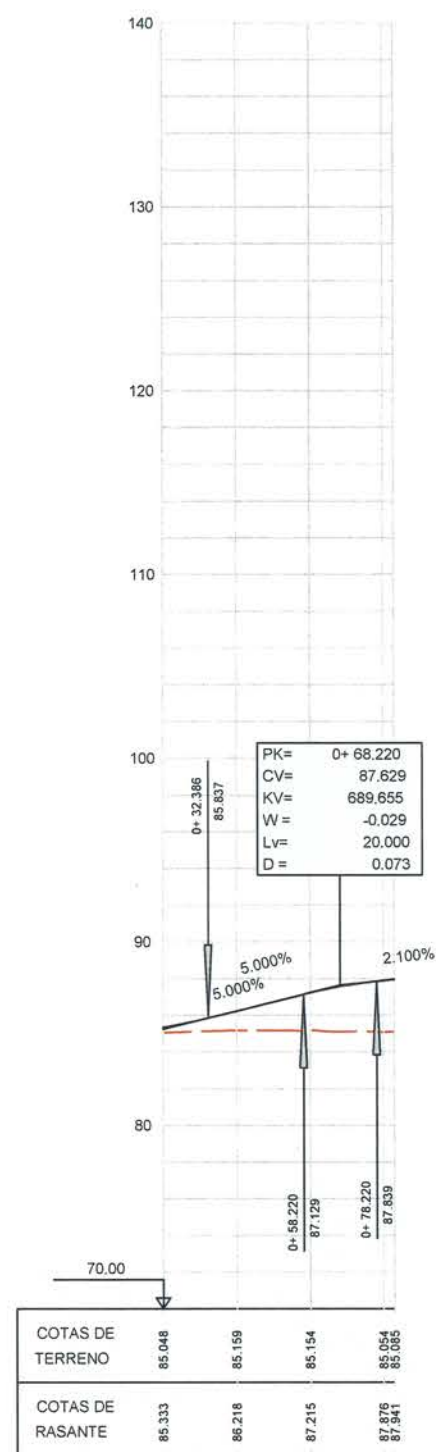
EJE 10
ABOCINAMIENTO N_634 SUR SALIDA





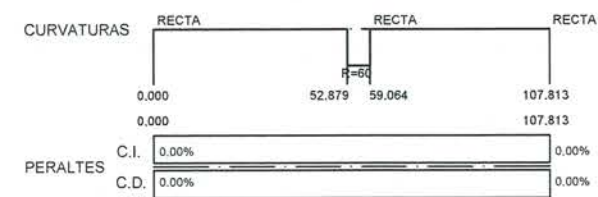
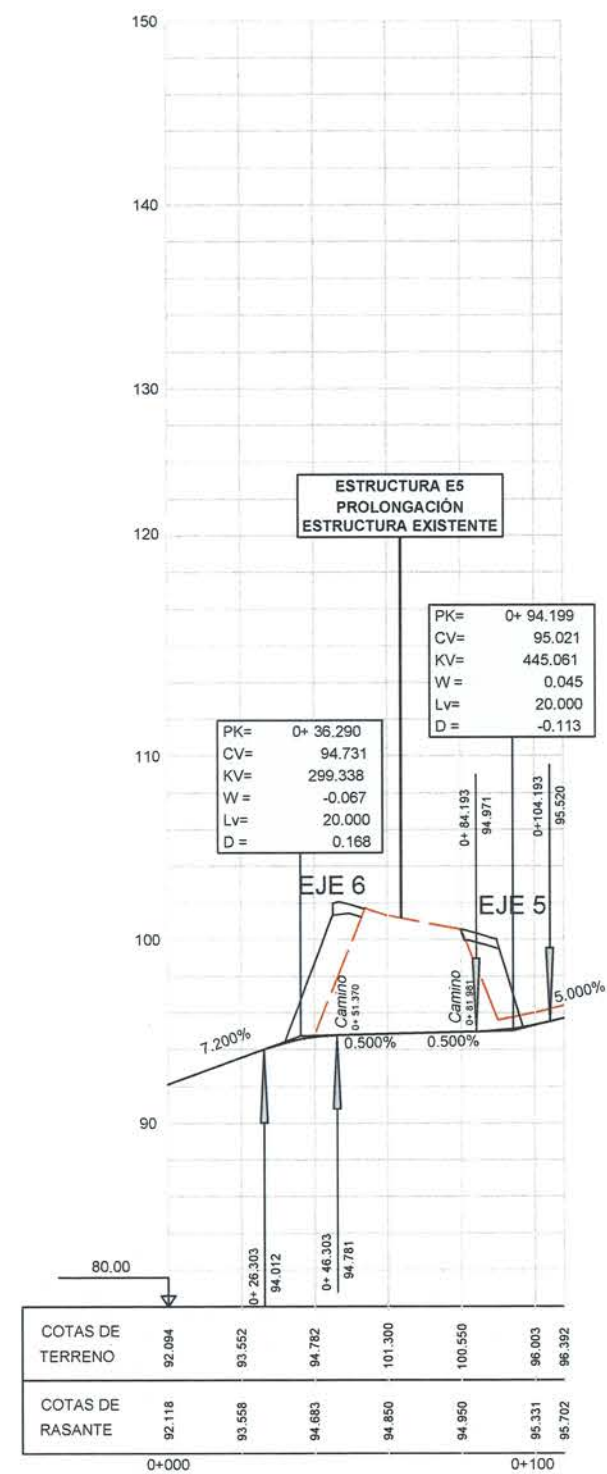
EJE 22

CAMINO



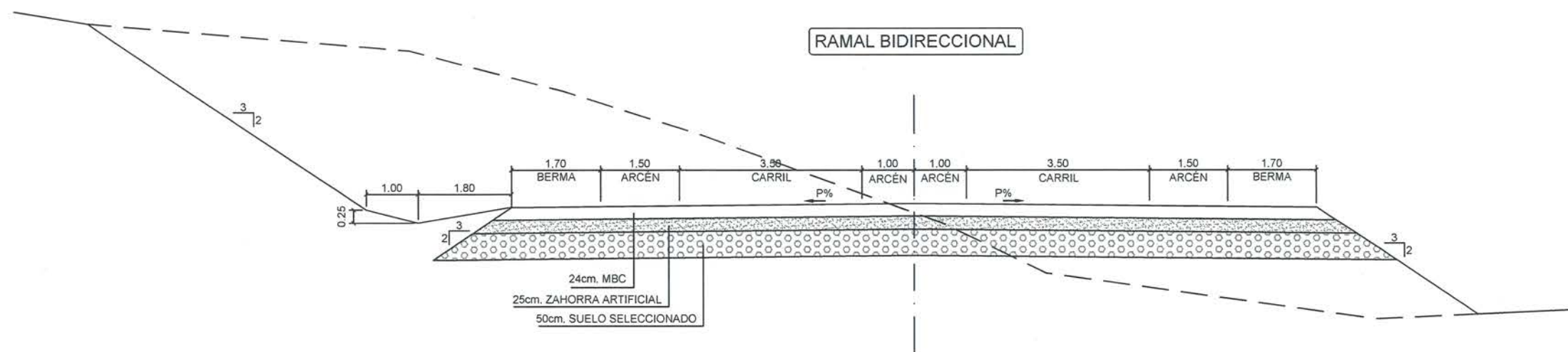
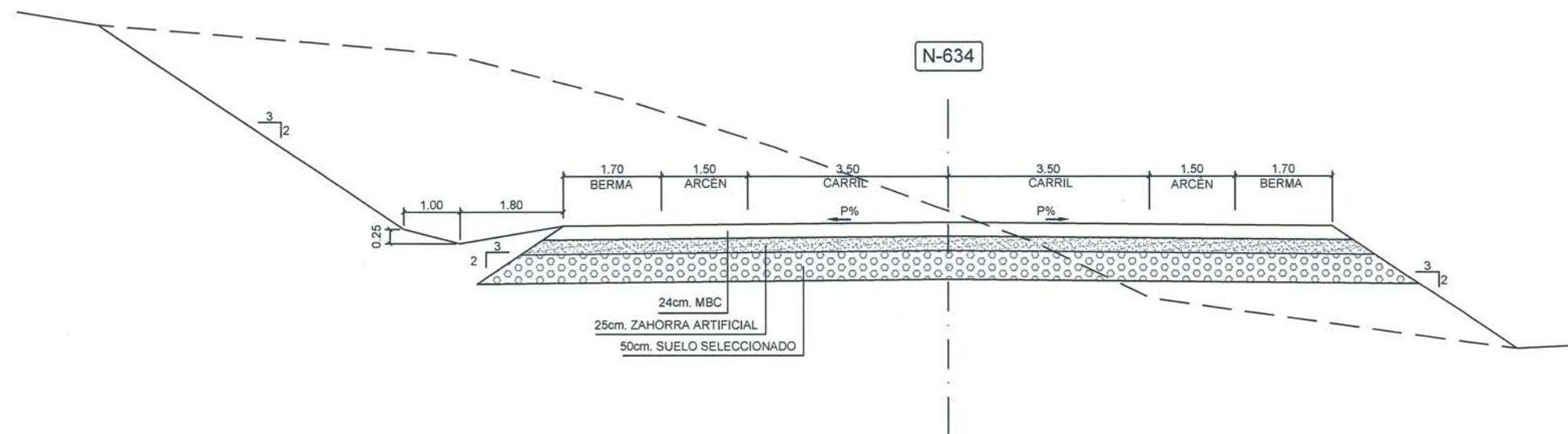
EJE 20

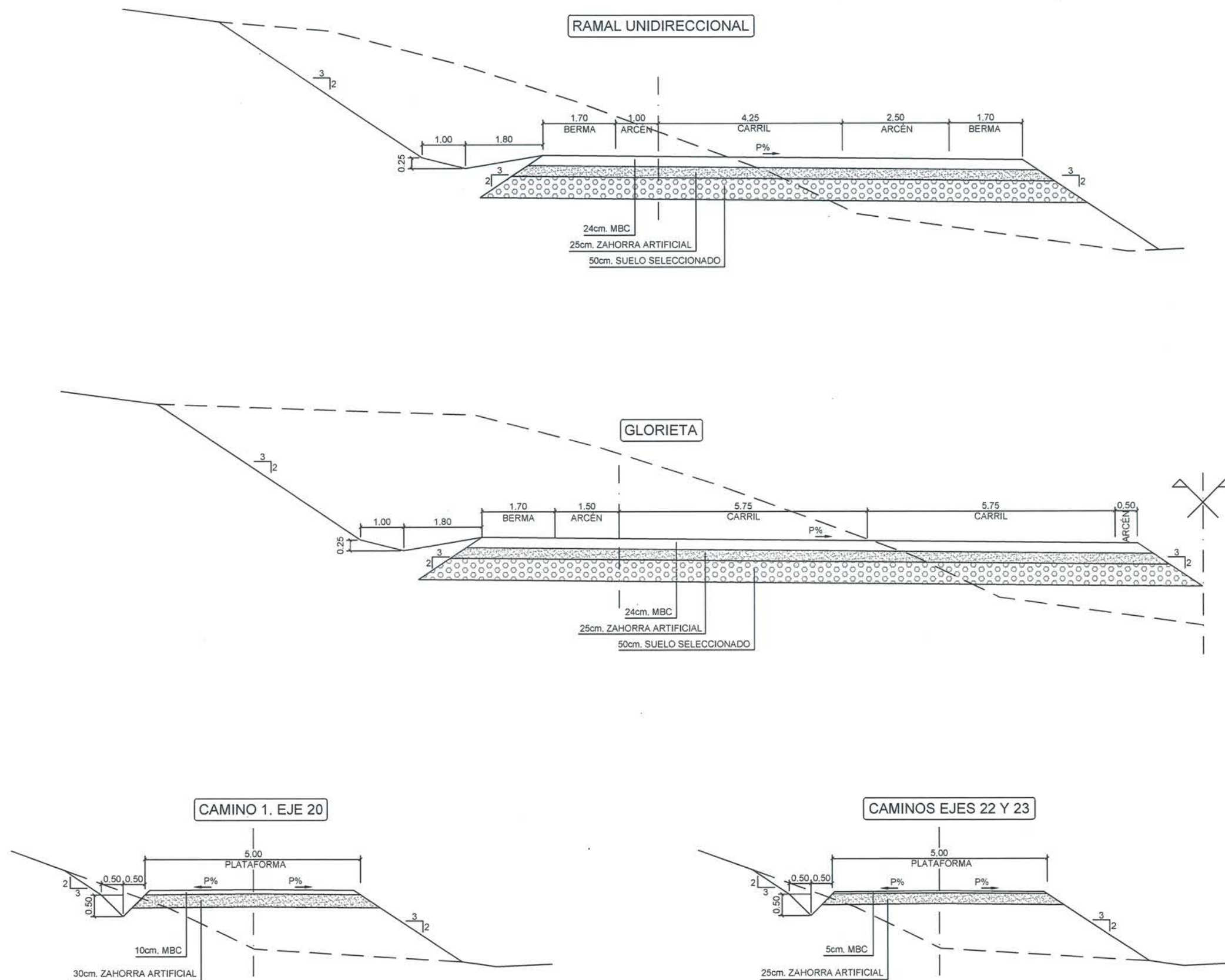
CAMINO

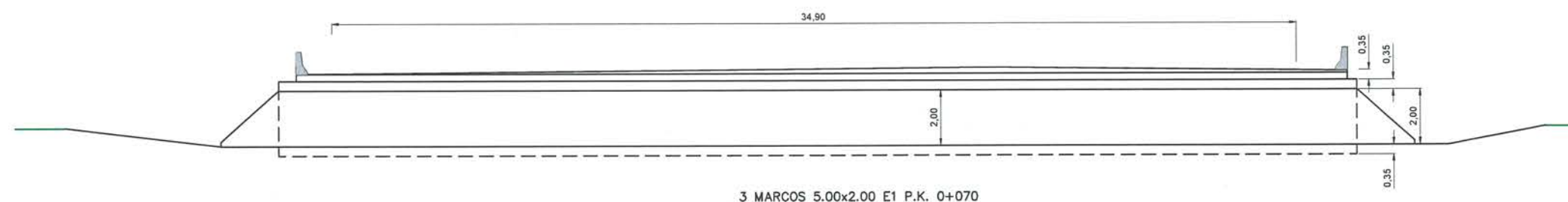
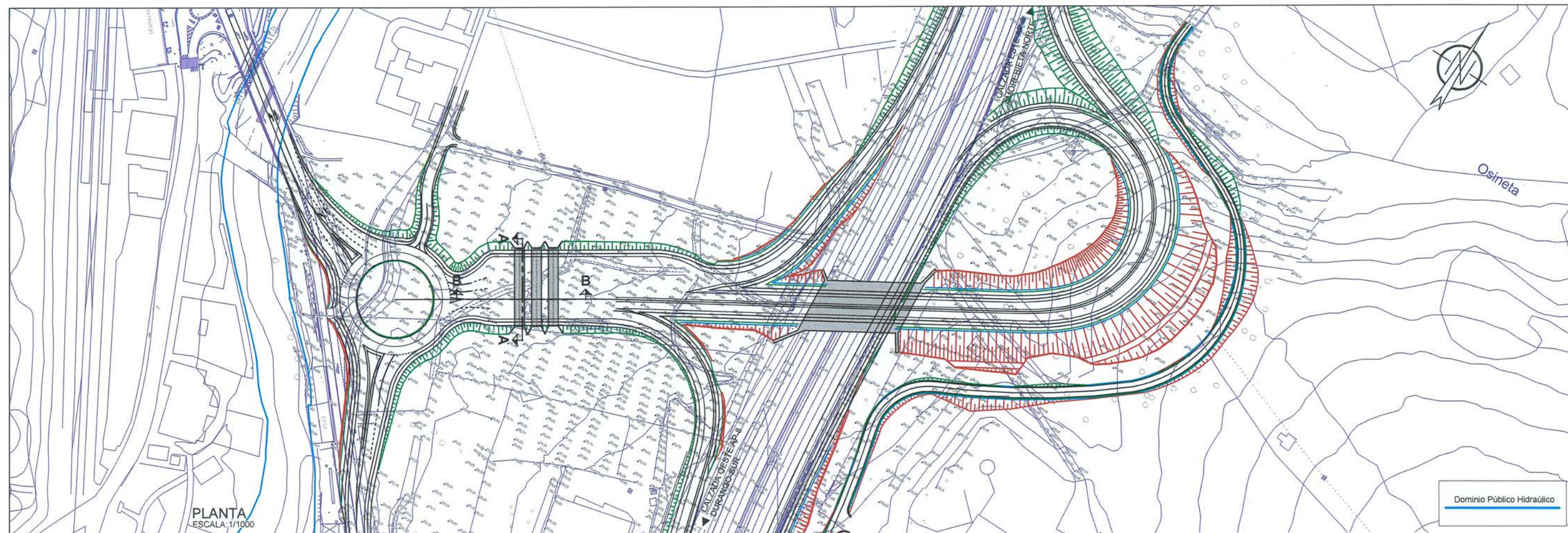


EJE 23

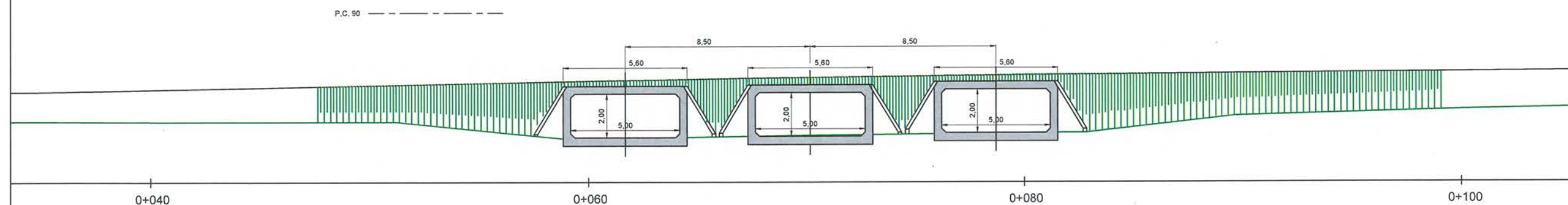
CAMINO



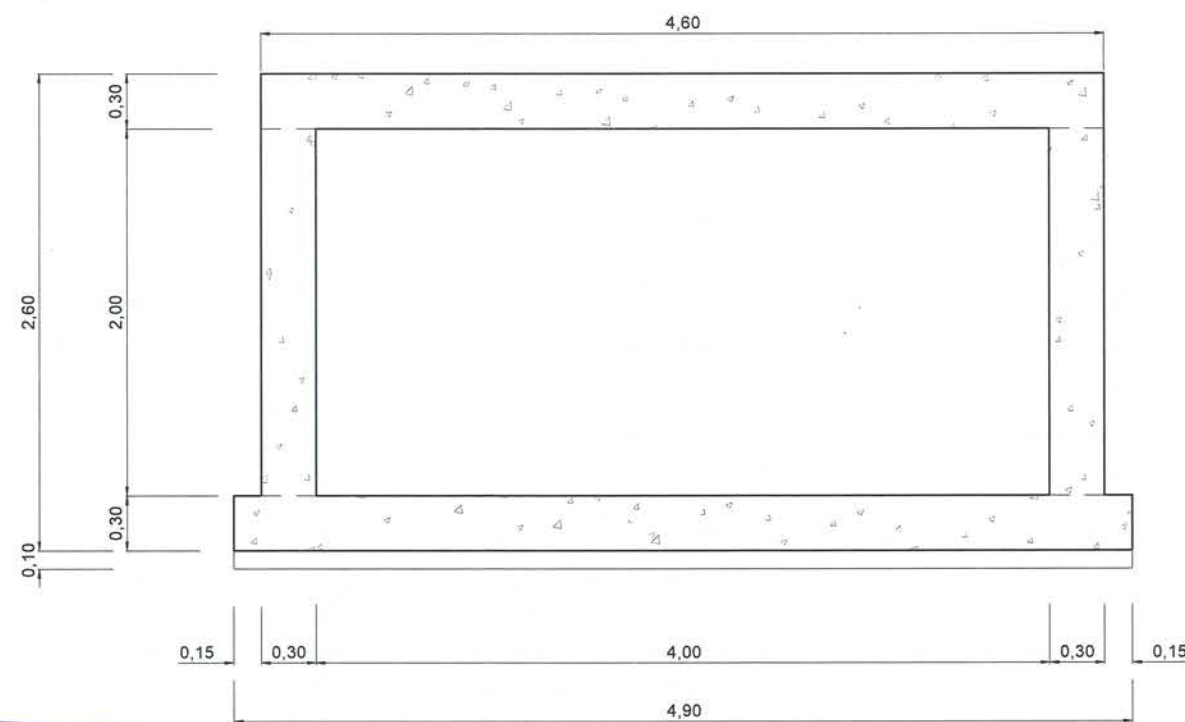
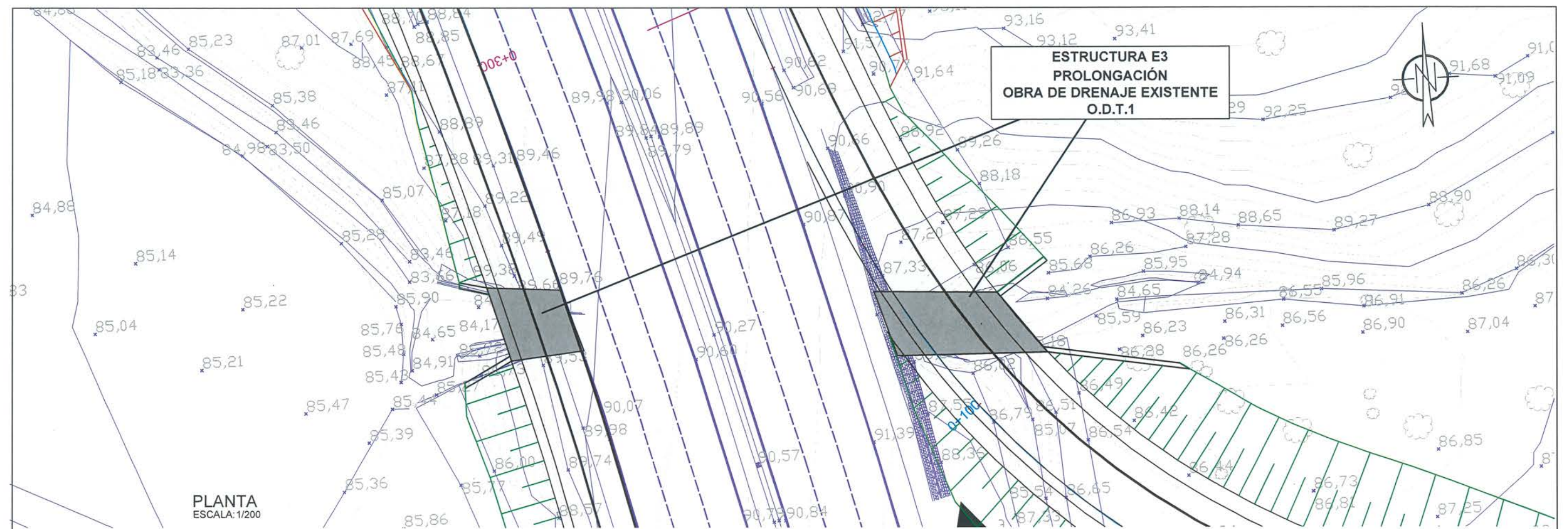




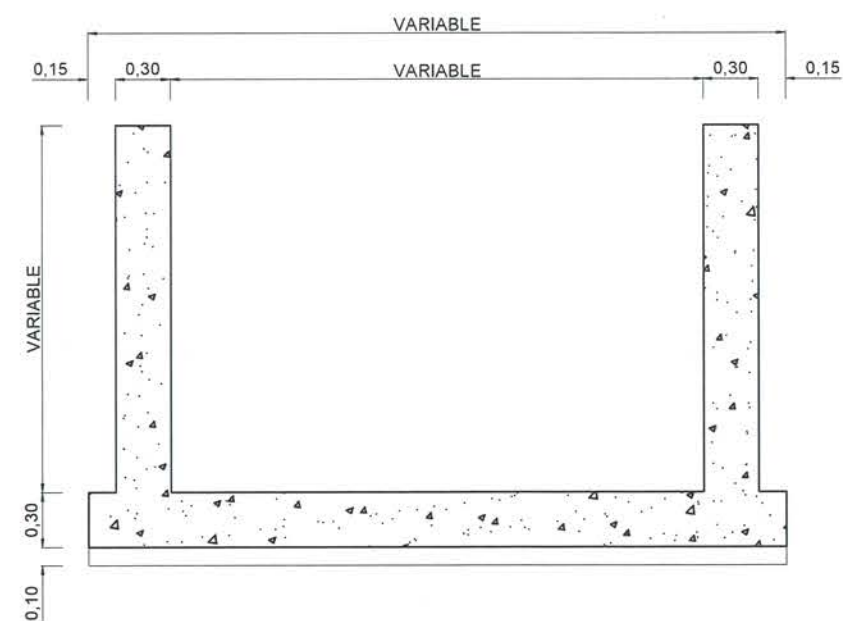
SECCIÓN A-A
ESCALA: 1/100



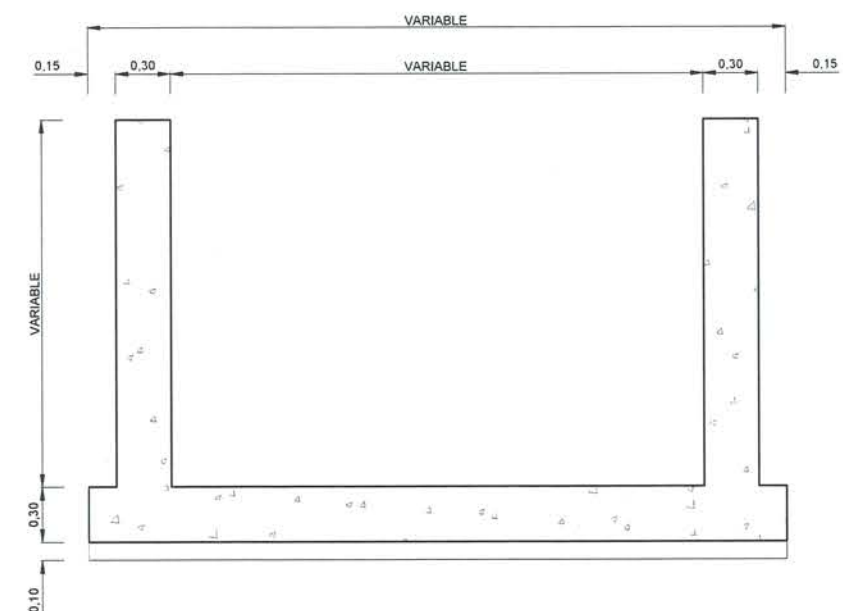
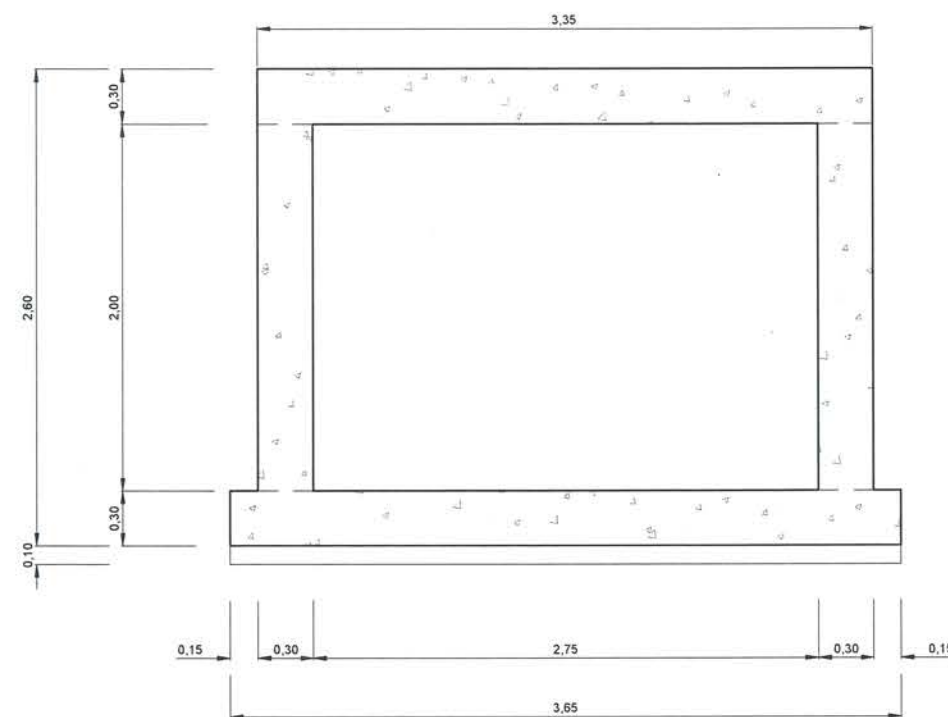
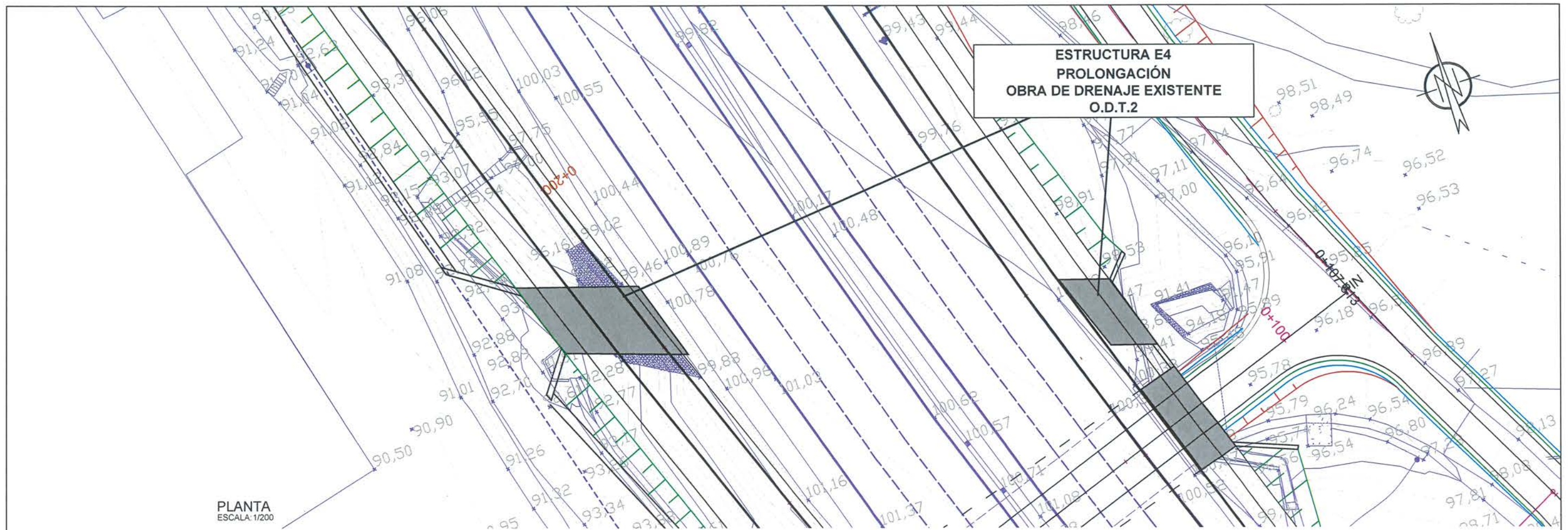
SECCIÓN B-B
ESCALA: 1/100

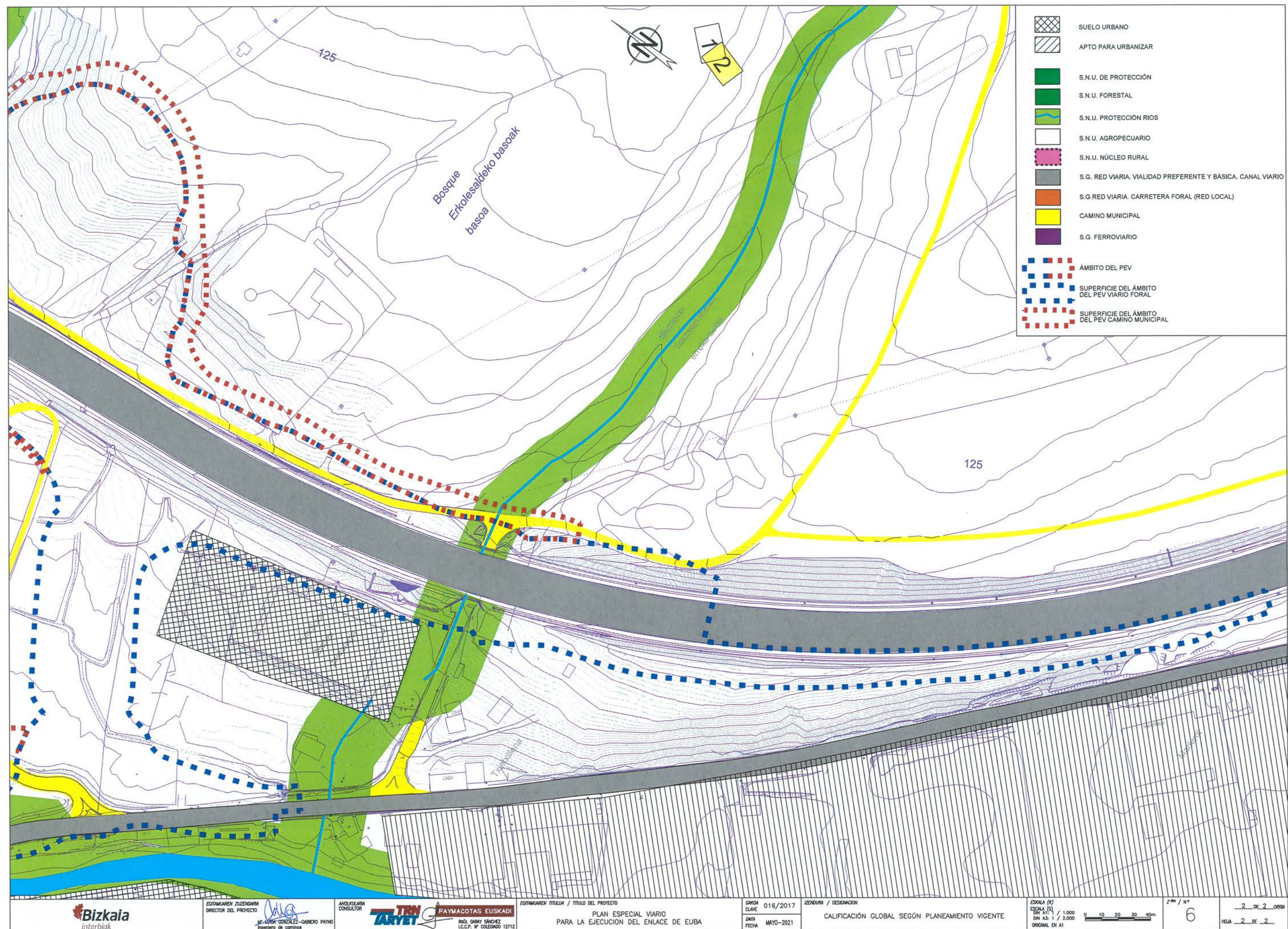


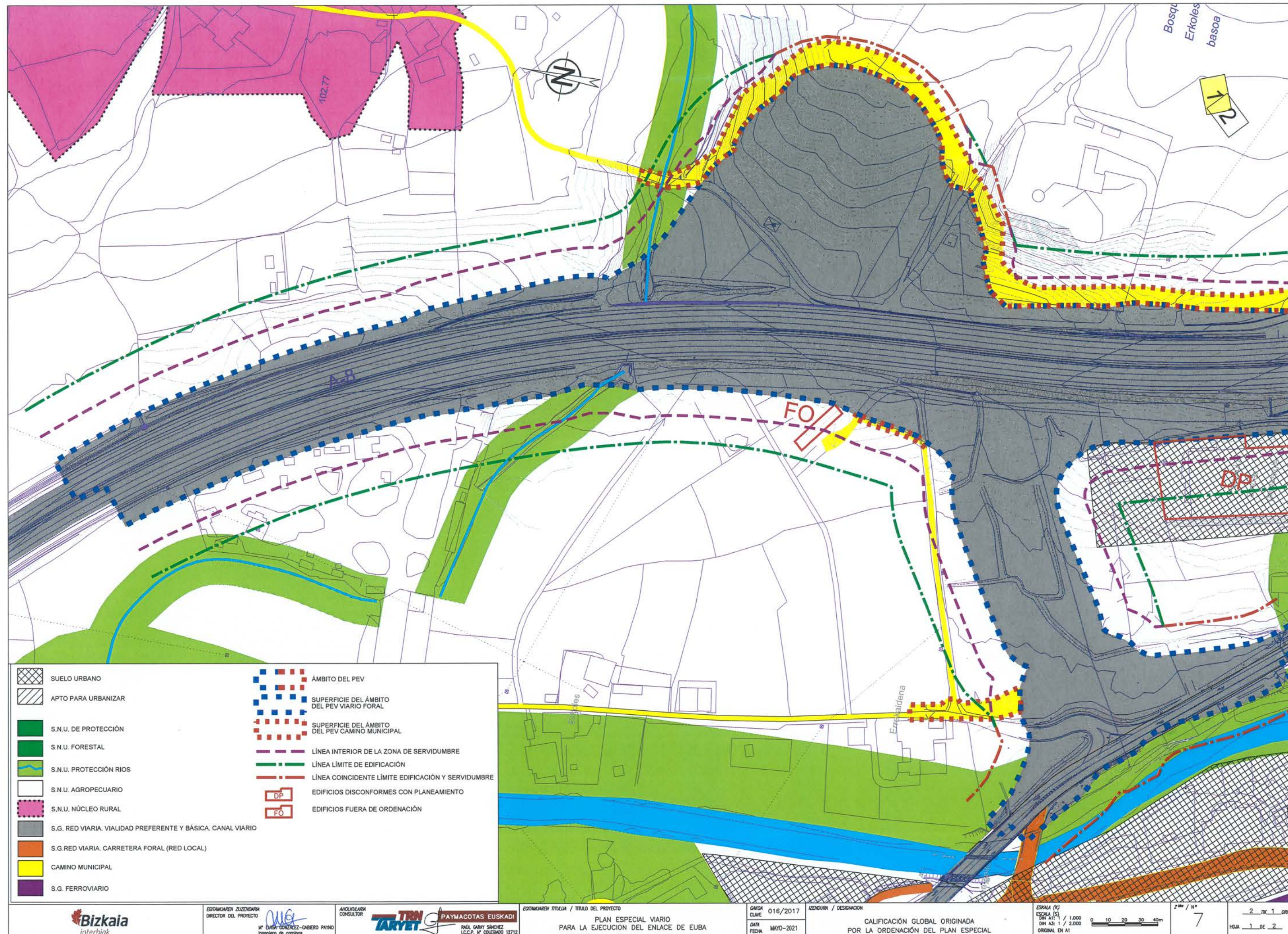
SECCIÓN GEOMETRÍA MARCO
ESCALA: 1/20

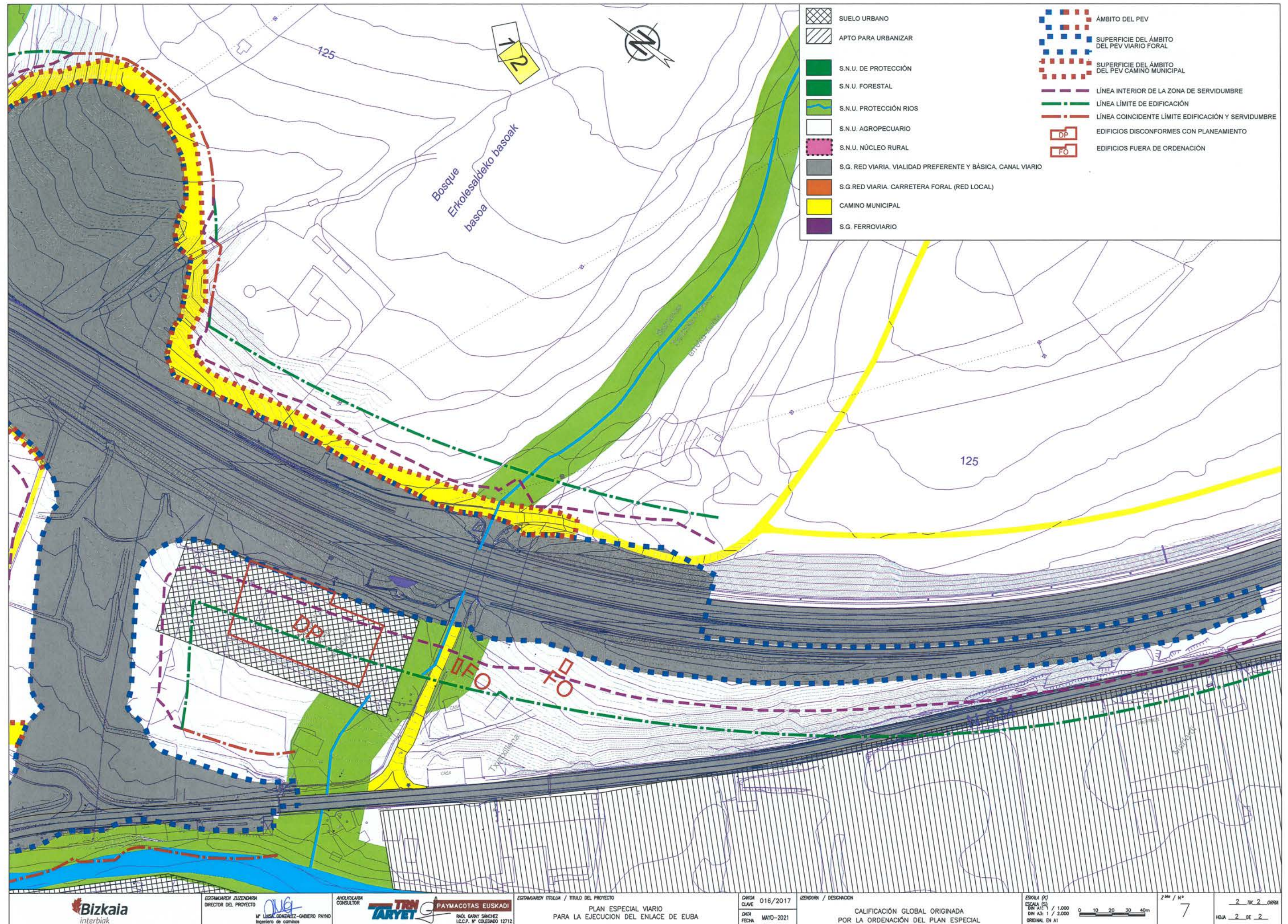


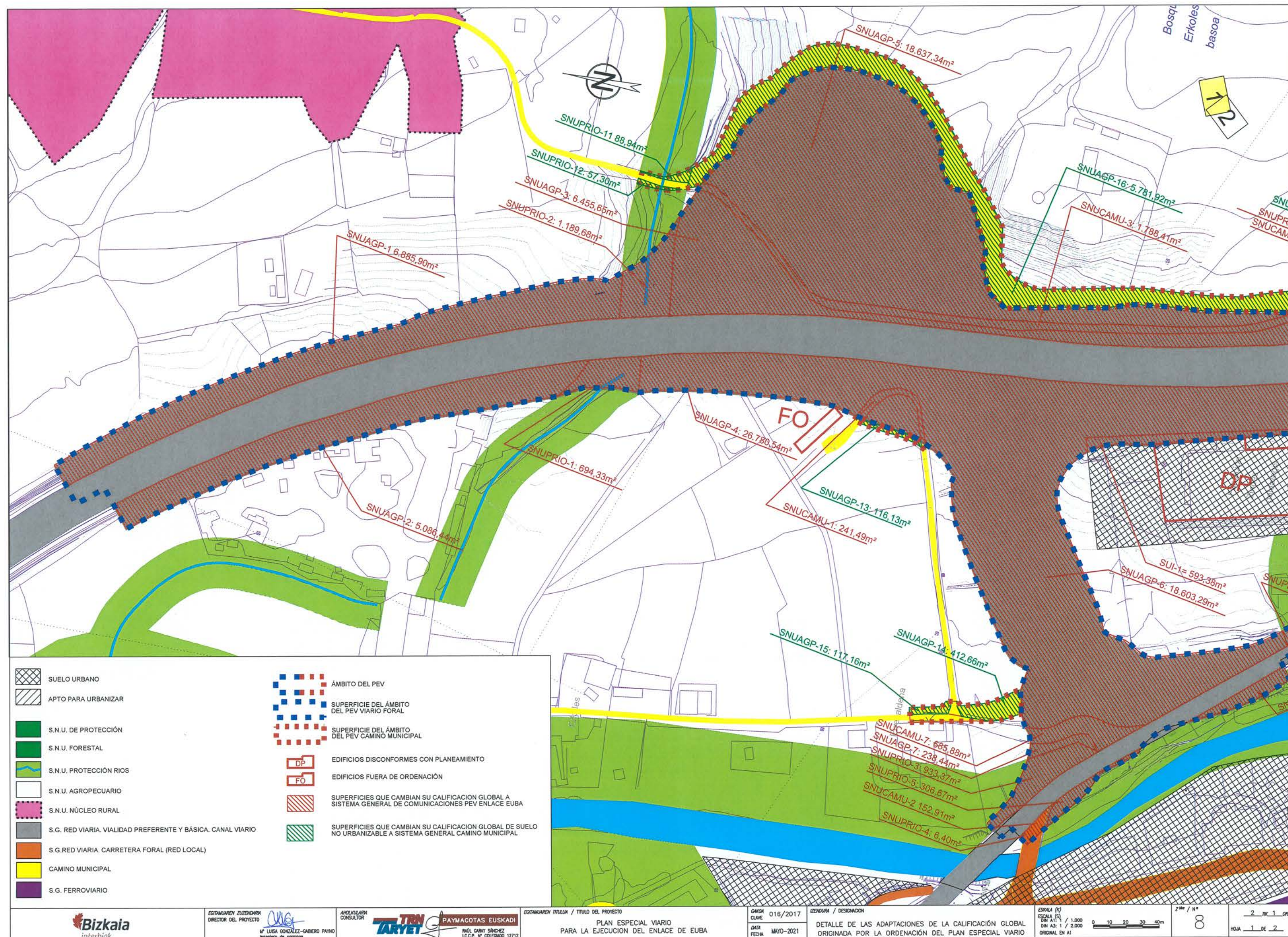
SECCIÓN GEOMETRÍA ALETAS
ESCALA: 1/20











- | | | | |
|--|---|--|---|
| | SUELO URBANO | | ÁMBITO DEL PEV |
| | APTO PARA URBANIZAR | | SUPERFICIE DEL ÁMBITO DEL PEV VIARIO FORAL |
| | S.N.U. DE PROTECCIÓN | | SUPERFICIE DEL ÁMBITO DEL PEV CAMINO MUNICIPAL |
| | S.N.U. FORESTAL | | EDIFICIOS DISCONFORMES CON PLANEAMIENTO |
| | S.N.U. PROTECCIÓN RIOS | | EDIFICIOS FUERA DE ORDENACIÓN |
| | S.N.U. AGROPECUARIO | | SUPERFICIES QUE CAMBIAN SU CALIFICACION GLOBAL A SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES PEV ENLACE EUBA |
| | S.N.U. NÚCLEO RURAL | | SUPERFICIES QUE CAMBIAN SU CALIFICACION GLOBAL DE SUELO NO URBANIZABLE A SISTEMA GENERAL CAMINO MUNICIPAL |
| | S.G. RED VIARIA. VIALIDAD PREFERENTE Y BÁSICA. CANAL VIARIO | | |
| | S.G. RED VIARIA. CARRETERA FORAL (RED LOCAL) | | |
| | CAMINO MUNICIPAL | | |
| | S.G. FERROVIARIO | | |

