



Ayuntamiento de Zierbena Registro General		Zierbenako Udala Erregistro Orokorra
27/12/2021		
Entrada-Sarrera	Salida-Irteera	
Núm.: Zkia.:	Núm.: Zkia.:	1295

Por medio del presente escrito, le doy traslado de certificación del acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local de este Ayuntamiento, en la sesión ordinaria celebrada el día 23 de diciembre de 2021, con relación al siguiente **ASUNTO**:

9.- Plan Territorial Parcial (PTP) del área funcional de Bilbao Metropolitano. Alegaciones al documento de Aprobación inicial.

Telemáticos 2021-80

Todo lo cual le comunico, de conformidad con lo dispuesto en el apartado PRIMERO, de dicho Acuerdo, para su debido conocimiento y efectos oportunos.

En Zierbena, a 23 de diciembre de 2021

LA SECRETARIA ACCIDENTAL

Fdo.- Lorena Renovales Uranga



DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA

DPTO. DE INFRAESTRUCTURAS

Y DESARROLLO TERRITORIAL

Calle Ibañez de Bilbao, 20 48009 Bilbao (Bizkaia)



**DÑA. LORENA RENOVALES URANGA, SECRETARIA
ACCIDENTAL DEL AYUNTAMIENTO DE ZIERBENA (BIZKAIA).-**

CERTIFICO:

Que, la Junta de Gobierno Local de este Ayuntamiento, reunida en sesión ordinaria celebrada en fecha 23 de diciembre de 2021, ha adoptado, entre otros, el siguiente **ACUERDO**:

**9.- Plan Territorial Parcial (PTP) del área funcional de Bilbao
Metropolitano. Alegaciones al documento de Aprobación inicial.**

Telemáticos 2021-80

Está abierto para alegaciones el documento de Aprobación inicial del PTP de Bilbao Metropolitano.

Visto el informe técnico emitido al efecto, de 10 de diciembre de 2021, y vistas las afecciones al Municipio y al Planeamiento municipal que produce alguna de las infraestructuras previstas en el PTP.

La Junta de Gobierno Local, por unanimidad de sus miembros, tomó el siguiente **ACUERDO**:

ÚNICO.- Trasladar como Alegación la disconformidad y total oposición del Ayuntamiento con la construcción del vial denominado “nuevo acceso Oeste al Puerto (N-639)”, por los siguientes motivos:

- A) Se considera que este acceso al Puerto de Bilbao es innecesario dado que en el Plan Territorial Sectorial (PTS) de Carreteras de Bizkaia (actualmente en exposición pública su Aprobación Inicial) se establece este vial como “auxiliar o complementario” a los actualmente existentes que dan servicio al Puerto de Bilbao. Tal es así, que la previsión de ejecución de esta infraestructura se traslada al final de la vigencia de la esta revisión del PTS de Carreteras (hacia el 2035).
- B) El importante impacto visual, acústico y medioambiental que dicha infraestructura provoca en el fondo del valle de La Canal, aislando, de hecho, al Barrio de El Valle, al situarse la nueva infraestructura a una cota superior a la del actual N-639.



- C) La contradicción medioambiental que supone para el propio PTP al plantearse por parte de éste, como objetivo estructurante, la creación del parque Metropolitano de Serantes-La Arena dado que la ejecución de dicha infraestructura divide dicho parque justo en las faldas del Serantes, con grave afección medioambiental.

La presente certificación se expide a reserva de los términos que resulten de la aprobación del acta correspondiente, de conformidad con lo previsto en el artículo 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales.

Y para que conste y surta los efectos consiguientes de su razón, expido la presente certificación de orden y con el Vº Bº del Sr. Alcalde, en Zierbena, a 23 de diciembre de 2021.

Vº Bº
EL ALCALDE



LA SECRETARIA ACCIDENTAL

Informe en relación con el “PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE BILBAO METROPOLITANO”.

CONSIDERACIONES PREVIAS

La ordenación del territorio en el País Vasco y, más concretamente, en el municipio de Zierbena se rige por dos importantes leyes:

- la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco
- la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

Como desarrollo de ambas, se han de aprobar los Planes Generales de Ordenación Urbana, así como las ordenanzas municipales, de carácter urbanístico, que regulan y ordenan, al detalle, los usos y espacios de cada municipio.

La señalada Ley 4/1990, establece tres instrumentos o normas, con la finalidad de ordenar el territorio de manera global. Estos son:

- Las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), que es un marco general de referencia a nivel de toda la comunidad autónoma, y al que ha de supeditarse el resto de la normativa.
- Los Planes Territoriales Parciales (PTP) que desarrollan, las anteriores directrices, en las áreas o zonas supramunicipales en que se divide la totalidad del territorio vasco. Estos planes son de ámbito territorial-geográfico.
- Los Planes Territoriales Sectoriales (PTS) que desarrollan las DOT en los ámbitos competenciales de las Diputaciones, Gobierno Vasco o Gobierno central (ya sea energía, ferrocarriles, transporte, carreteras, zonas húmedas, litoral, etc...).

Tanto los P.T.P. como los P.T.S., se supeditan a las DOT y se han de complementar y coordinar, para no entrar en incoherencias, al tener ambas la misma categoría de planeamiento y no poderse imponer la una a la otra.

La ley 2/2006 regula el planeamiento municipal que, en cualquier caso, se supedita a los tres instrumentos anteriormente señalados, por lo que es muy importante establecer la incidencia o afecciones que dichos instrumentos tienen sobre el planeamiento municipal.

El vigente Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano se aprobó definitivamente por Decreto 179/2006, de 26 de septiembre, sufriendo una pequeña modificación por Decreto 36/2010, de 2 de febrero.

Dicho plan territorial parcial señalaba algunas afecciones sobre el planeamiento municipal (Normas Subsidiarias de Zierbena), que fue aprobado unos años antes (año 1999) y que sigue vigente hasta la actualidad. Esas afecciones eran las siguientes:

- Afecciones debidas a las Acciones Estructurantes (conformadoras u ordenadoras del territorio).
 - o Los Ejes Articuladores del renovado corredor de la Margen Izquierda (vinculado a actuaciones en el entorno de la Autovía A-8, que realmente no afectaban al municipio)
 - o Acceso Viario al Puerto (Se refiere a un nuevo vial de acceso al puerto en sustitución a la actual N-639, pendiente de ejecutar, y que proviene del plan de accesos al Puerto de Bilbao desde la aprobación del proyecto de

- ampliación del Puerto de Bilbao en El Abra exterior, con anterioridad al año 1990)
- Acceso ferroviario de mercancías al Puerto Exterior (El túnel ferroviario del Serantes ya ejecutado)
- La Red de Itinerarios Naturalísticos de la Malla Verde (se refiere a la red de senderos de montaña homologados, principalmente la GR 123)
- La Red Ciclable (Red de “bidegorris”: Barakaldo-Playa de La Arena y Santurtzi-Puerto de Zierbena, este último recientemente ejecutado)
- Afecciones debidas a las Operaciones Estratégicas.
 - El Puerto (Referido a las actuaciones de crecimiento portuario dentro de los terrenos gestionados por la Autoridad Portuaria de Bilbao)
 - Recuperación de la marisma de La Arena (En su mayor parte ejecutado tras la desaparición de las instalaciones y depósitos de CLH)
 - Tratamiento de residuos urbanos (Vinculado a la consolidación del vertedero de Artigas y la implantación de Garbigunes, objetivo de carácter muy generalista destinado a toda el área funcional)
 - Tratamiento de residuos peligrosos y suelos contaminados (Objetivo de carácter general con vistas al control y adecuado tratamiento de los suelos contaminados)
 - La Burbuja Atmosférica (Actuaciones de carácter general destinadas al control, reducción y minimización de la contaminación atmosférica, objetivos que se vienen consiguiendo, a excepción de algunas incidencias puntuales con origen en algunas grandes industrias de las proximidades)
- Determinaciones sobre el suelo residencial
 - Cuantificación de suelo residencial. (Referido al techo máximo de crecimiento en el número de viviendas del municipio, que en aquel momento se situaba en un rango entre los 305 mínimos y 807 máximos).

En general, estas afecciones eran poco relevantes para el desarrollo de las previsiones establecidas en las Normas Subsidiarias de Zierbena vigentes, que se habían aprobado con anterioridad y que ya contemplaba muchas de las infraestructuras y actuaciones.

En la actualidad, se ha aprobado inicialmente la renovación/actualización del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano, encontrándose, este, en exposición pública previo a su aprobación definitiva lo que motiva la redacción del presente informe.

INFORME

La documentación puesta en exposición pública es amplia y pormenorizada pero ajustada al nivel de escala al que se refiere el estudio, es decir a nivel comarcal, por lo que carece de un nivel de detalle suficiente para una valoración precisa a escala municipal.

El actual PTP se trata de una revisión profunda del anterior, actualizando la situación base al momento actual e incorporando los condicionantes y modificaciones establecidas en los distintos Planes Sectoriales Parciales, que se han ido aprobando a lo

largo de estos años de vigencia. Incluye, así mismo, previsiones vinculadas a los conceptos de desarrollo territorial sostenible medioambientalmente asumibles, así como, conceptos más novedosos como la puesta en valor del paisaje y el patrimonio cultural, los conceptos de accesibilidad universal, perspectiva de género, euskera, cambio climático, salud e interrelación territorial que, en el anterior plan, no se reflejaban o estudiaban.

El resto de las propuestas de intervención (Zonificación básica para la ordenación territorial; propuestas de ordenación y crecimiento de los hábitats rurales y urbanos, su recuperación o rehabilitación; distribución de los sistemas de equipamientos generales de carácter supramunicipal; esquemas generales de movilidad y transporte;...), se actualizan y enriquecen a las necesidades y condiciones previstas en el periodo de vigencia del nuevo plan (hasta al año 2038).

Dentro de esa documentación se incorporan estudios económicos financieros, programas de ejecución y un Estudio Ambiental Estratégico que, siendo obligadas su incorporación, resultan poco relevantes y bastante imprecisos a nivel de detalle municipal, dada la amplitud territorial del ámbito y la duración temporal establecida al plan (unos 16 años). Se tratan pues de unas valoraciones económicas y medioambientales generalistas, acertadas consideradas en conjunto, pero imprecisas en su aplicación a ámbitos territoriales menores (como el municipio) u obras concretas. Como documentos más relevantes, que forman parte del plan, están la memoria y, sobre todo, las normas de aplicación propiamente dichas.

El documento resultante es, por ello, mucho más amplio que el precedente de 2006, aunque, en la mayoría de los nuevos aspectos contemplados, resultan poco determinantes al tratarse de objetivos y criterios muy generalistas.

Las principales afecciones al planeamiento municipal vigente y, por tanto, al municipio son las siguientes:

AFECCIONES AL PLANEAMIENTO MUNICIPAL DE ZIERBENA

- Ordenación del medio físico e infraestructura verde
 - o Afecciones derivadas de las categorías de ordenación del medio físico (Mejora ambiental relacionada con la mejora de ecosistemas)
 - o Afecciones derivadas de los condicionantes superpuestos de la infraestructura verde (Parque Metropolitano de Serantes-La Arena, en las cimas de los montes Serantes y Montañón y sus vertientes hacia el Abra y hacia la costa).
 - o Afecciones derivadas de los condicionantes superpuestos de riesgos naturales y el cambio (referidas, principalmente a zonas con sustratos arenosos o dunares y zonas rocosas de monte de elevadas pendiente, con algún riesgo de desprendimiento, por tanto, de problemática geológica).

En el municipio de Zierbena, estas afecciones sobre elementos estructurantes del territorio pretenden proteger el territorio no afectado por los espacios urbanos, sus posibles crecimientos y/o los sistemas generales de comunicación y portuarios, manteniendo su carácter rural natural y valorando su potencial paisajístico. Parece una posición acertada puesto que pretende proteger la degradación del territorio y su puesta en valor cara a la ciudadanía.



- Modelo de asentamientos residencial y actividades económicas
 - o Cuantificación de suelo residencial. (Referido al techo máximo de crecimiento en el número de viviendas del municipio, de manera orientativa, en la actualidad, se fija en 333 viviendas a 16 años vista.)
 - o Según el artículo 19 del PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales, Zierbena está entre los municipios de interés preferente para la localización prioritaria de ese tipo de actividades y equipamientos, y la margen izquierda es un área de incentivación para la recuperación económica y la regeneración urbanística de zonas de reconversión industrial. (La mayoría de estas afecciones se circunscriben a suelos dentro del sistema general portuario).

La propuesta planteada supone un crecimiento contenido del municipio, mediante la redensificación de los espacios actualmente calificados como urbanos, sin propiciar la ampliación física de esos suelos (ya sean urbanos o urbanizables) y están en la línea de los criterios y objetivos que se plantean en el nuevo planeamiento urbanístico municipal en redacción. En cuanto al suelo vinculado a actividades económicas y comerciales, en el PTP no se prevé otra cosa que el crecimiento dentro de los suelos actualmente vinculados con el Puerto de Bilbao y aquellos otros actualmente calificados como industriales.

- Movilidad e infraestructuras del transporte
 - o Afecciones debidas a acciones en la red metropolitana de accesibilidad peatonal y ciclista (Completar la accesibilidad a la red de bidegorris, dando acceso desde Sestao, vinculado a actuaciones que corresponde a la Diputación).
 - o Afecciones debidas a acciones en la red ferroviaria (Materialización de la Variante Sur Ferroviaria de Mercancías hasta el Puerto de Bilbao, tanto en ancho internacional (UIC) como ibérico. A realizar por ADIF. La parte correspondiente a Zierbena está ejecutada.)
 - o Afecciones debidas a acciones en la red viaria
 - Nuevo Acceso Oeste al Puerto (N-639). Esta actuación, ya prevista con anterioridad al año 1990, resulta ser una de las pendientes en el anterior PTP. Su ejecución corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia y en el nuevo Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia (Plan de Carreteras), actualmente en exposición pública, se prevé su ejecución para 2035 (Limite de vigencia de 12 años de dicho plan de carreteras)
 - - Como sugerencia del Modelo Territorial, se plantea la reconversión en viario local del tramo San Fuentes-Zierbena de la N-639 liberado del tráfico, tras la ejecución del nuevo acceso Oeste al Puerto.
 - o Afecciones debidas a acciones en materia de Puertos.
 - Desarrollo del Puerto Exterior. Se trata de las actuaciones previstas por Autoridad Portuaria de Bilbao en correspondencia con las previsiones de su planificación específica.
 - Redacción del nuevo Plan Especial del Puerto de Bilbao. Corresponde, así mismo a la APB.
 - Como sugerencia del Modelo Territorial, se plantean actuaciones a desarrollar en el puerto de Zierbena tendentes a minimizar los efectos

del incremento del nivel del mar en las próximas décadas.

Es en estos aspectos donde el municipio de Zierbena sufre las mayores afecciones, aunque las mismas ya existían en el PTP anterior.

Como en aquel, las afecciones más relevantes, en cuanto a la ordenación del medio físico municipal, los usos a desarrollar y la gestión de los recursos existentes en el municipio provienen de dos infraestructuras dependientes de administraciones de rango superior, estas son:

- > El Sistema General Portuario (Puerto de Bilbao), dependientes, en última instancia, del Ministerio de Fomento del Gobierno central.*
- > El sistema general viario de interés preferente (Autovía A-8 y N-639), con sus infraestructuras y desarrollos previstos a futuro, dependientes de la Diputación Foral de Bizkaia.*

El primero de ellos, el Puerto de Bilbao, ocupa una parte importante del territorio municipal (más de 4 Km²), lo que supone alrededor del 40% de la extensión total del municipio, por lo que su afección no puede ser más evidente, aunque, por el contrario, aporta oportunidades económicas y riqueza tanto al municipio como a Euskadi en general. Ha de tenerse en cuenta, además, que esta infraestructura está considerada como estratégica de carácter estatal por lo que escapa de las competencias del propio PTP.

Las afecciones vinculadas al segundo grupo de infraestructuras (las viarias) pueden ser entendidas desde la necesidad de asegurar las comunicaciones y el desarrollo económico y social de toda la región. Ahora bien, la propuesta de desarrollo del denominado “Nuevo Acceso Oeste al Puerto (N-639)” puede suponer, de realizarse, una importante barrera física que puede llegar a aislar el núcleo urbano del Barrio de Valle, del resto del municipio, sometiéndolo a importantes afecciones acústicas y visuales, al interponerse, claramente, entre el fondo de valle donde se sitúa el barrio y la salida natural del propio valle, aguas abajo hacia el Barrio de El Puerto.

Adicionalmente, se entra en contradicción, dentro del mismo Plan Territorial Parcial, plantear como objetivo estructurante, la creación del Parque Metropolitano de Serantes-La Arena y la creación de una nueva vialidad que lo divide y separa en la falda del Serantes.

Así mismo, ha de tenerse en cuenta, que conforme se considera en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, actualmente en tramitación por la Diputación Foral de Bizkaia, la carretera N-639 forma parte de la red de carreteras de interés preferente como carretera de acceso al puerto alternativo o complementario al actual acceso principal desde la Autovía del Puerto N-634. Su utilización efectiva es puntual, y las previsiones de incremento de tráfico viario, para el acceso al Puerto de Bilbao no son importantes, sobre todo si se pone en funcionamiento la variante ferroviaria de acceso al puerto. Tal es así que el plan de carreteras propone la ejecución del nuevo vial para el periodo final de vigencia de dicho plan (2035), lo que confirma la posible no necesidad del mismo.

- Gestión de los recursos

Emisario de la EDAR de Muskiz: con objeto de eliminar el vertido del efluente de la EDAR de Muskiz al estuario del Barbadún, se plantea la realización



de un emisario terrestre desde la propia EDAR hasta un punto de vertido a mar abierto situado en el arranque del rompeolas de Punta Lucero. (Esta actuación corresponde al Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia, del que formamos parte, y en la actualidad está en redacción dicho proyecto.)

Esta actuación puede tener cierta afección en el entorno del Barrio de La Arena, pero sus beneficios son evidentes cara asegurar una adecuada calidad del agua en la propia playa, minimizando riesgos sanitarios de todo tipo

- Salud

- En materia acústica se deberán integrar en el planeamiento los siguientes condicionamientos:
 - Zonas de Servidumbre Acústica y afección por vibraciones según el Decreto 213/2012 de las siguientes infraestructuras:
 - FERROVIARIA: Renfe (Ancho convencional)
 - VIARIA: A-8, BI-2794, BI-3740, BI-3794, N-639.
- Propuesta de delimitación de Zonas G (conforme el Decreto 213/2012):
 - Áreas de especial protección del litoral
 - Espacios naturales de interés, como son:
 - > Marismas de Pobeña
 - > Playa de La Arena
 - > Área de Zierbena
 - > Serantes-Lucero-Mello
 - > Monte Montañón
- Protección de flora amenazada
- Zonas de protección de aves frente a tendidos eléctricos (referido al sector de la zona de protección: Costa-Barbadún)
- Otros hábitats de interés comunitario

En la actualidad ya se están realizando algunas actuaciones, cara a la protección de la salud y del medio ambiente. El nuevo plan urbanístico municipal deberá tener en cuenta estas afecciones.

- Compatibilización de planeamientos, con Santurtzi y Muskiz cara a facilitar la materialización del parque metropolitano de Serantes-La Arena.

Ha de tenerse en cuenta, que en la actualidad se está redactando un nuevo Plan de Ordenación Urbana de Zierbena que sustituya a las actualmente vigentes Normas Subsidiarias de Zierbena. Dicho Plan está en la fase de redacción del Avance del mismo. Este plan deberá incorporar las determinaciones que se establecen en el Plan Territorial Parcial que esta en trámite de aprobación, por lo que las determinaciones establecidas en la relación de afecciones deberán ser asumidas, por imperativo legal.

CONCLUSIONES

Como se puede observar, no existen afecciones relevantes añadidas respecto de las previamente existentes en el PTP vigente del año 2006.

No obstante, se hace necesario señalar la importante afección de infraestructuras de carácter supramunicipal tienen sobre este municipio:

1º.- El Puerto de Bilbao por extenderse sobre una parte importante del territorio municipal (más de 4 Km²), lo que supone alrededor del 40% de la extensión total del municipio, siendo conscientes de que se trata de una infraestructura dependiente de la Administración Central.

2º.- El denominado “Nuevo Acceso Oeste al Puerto (N-639)” que puede suponer, de realizarse, una importante barrera física que puede llegar a aislar el núcleo urbano del Barrio de Valle, del resto del municipio, sometiéndolo a importantes afecciones acústicas y visuales, al interponerse, claramente, entre el fondo de valle donde se sitúa el barrio y la salida natural del propio valle, aguas abajo hacia el Barrio de El Puerto.

Esta infraestructura entra en contradicción, con el propio Plan Territorial Parcial, que plantea, como objetivo estructurante, la creación del Parque Metropolitano de Serantes-La Arena. La creación de esta nueva vialidad que lo divide y separa en las faldas del Serantes.

Así mismo, ha de tenerse en cuenta, que conforme se considera en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, actualmente en tramitación por la Diputación Foral de Bizkaia, la carretera N-639 forma parte de la red de carreteras de interés preferente como carretera de acceso al puerto alternativo o complementario al actual acceso principal desde la Autovía del Puerto N-634. Su utilización efectiva es puntual, y las previsiones de incremento de tráfico viario, para el acceso al Puerto de Bilbao no son importantes, sobre todo si se pone en funcionamiento la variante ferroviaria de acceso al puerto. Tal es así que el plan de carreteras propone la ejecución del nuevo vial para el periodo final de vigencia de dicho plan (2035), lo que confirma la posible no necesidad del mismo.

Lo que se informa a los efectos que se estimen oportunos

Zierbena, a 10 de diciembre de 2021

El Arquitecto Técnico Municipal



Miguel Olave Lizaur