

Erref/Ref: 2016/16K

Hartz/Dest: **DIPUTACION FORAL DE
BIZKAIA-DPTO INFRAEST.
Y DES.TERRI.**

Helb/Direc: **CL IBAÑEZ DE BILBAO, 20
48009 BILBAO
BIZKAIA**

Núm. notificación: **NT/48000304/0016/000000368**

Gaia: Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan
Sektorialaren hasierako onarpena

Asunto: Aprobación Inicial del Plan Territorial
Parcial del Área Funcional del Bilbao
Metropolitano.

Diputatu jauna:

2021eko urriaren 20an (sarrera-erregistroa: 9780), Udal honetan jaso zen 2021eko urriaren 5eko Gobernu Kontseiluaren Foru Erabakiaren jakinarazpena. Akodio horen arabera hasierako onespina eman zitzaion Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren, eta 45 egunez ireki zen jendaurreko informazioaren eta entzunaldiaren prozedura..

2021eko abenduaren 23an (sarrera-erregistroa: 11670), Udal honetan jaso zen Udalean, Gobernu Kontseiluaren 2021eko abenduaren 21eko Foru Erabakiari buruzko jakinarazpena, Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren berrikuspen-dokumentua jendaurrean jartzeko epea 22 egun baliodunetz luzatzeari buruzkoa. Epemuga data berria 2022ko otsailaren 9a da.

Udaleko zerbitzu teknikoek dokumentu hori berrikusi ondoren, honekin batera helarazten dizut horren gainean egindako alegazioen eta iradokizunen txosten teknikoa.

Gutun hau ere aprobatxatu nahi nuke gure lankidetzarik handiena eskaintzeko, bai zuzentzen dudana gobernu-taldearena, bai udaleko zerbitzu teknikoena, dokumentu honen idazketa ahalik eta onena izan dadin alde guztientzat.

Señor Diputado:

El 20 de octubre de 2021 y registro de entrada 9780 se recibe en el Ayuntamiento notificación relativa al Acuerdo Foral del Consejo de Gobierno de 5 de octubre de 2021, en referencia a la aprobación inicial del Plan Territorial Parcial del Área Funcional del Bilbao Metropolitano. Así mismo, se daba cuenta de la apertura del procedimiento de Información Pública y Audiencia, por un plazo de 45 días.

El 23 de diciembre de 2021 y registro de entrada 11670 se recibe en el Ayuntamiento notificación relativa al Acuerdo Foral del Consejo de Gobierno de 21 de diciembre de 2021, en referencia a la ampliación, en 22 días hábiles, del plazo de exposición pública del documento de revisión del Plan Territorial Parcial del Área Funcional del Bilbao Metropolitano, siendo la nueva fecha límite el 9 de febrero de 2022.

Una vez que los servicios técnicos municipales han revisado el citado documento, adjunto le doy traslado del informe técnico de alegaciones y sugerencias emitido al respecto.

También quisiera aprovechar la presente para ofrecerle nuestra máxima colaboración, tanto del equipo de gobierno que presido, así como de los servicios técnicos municipales, para que la redacción de este documento sea lo más satisfactorio posible para todas las partes.

Udal honek planteatutako eskaerei zure sailak
modu positiboan erantzungo direlakoan.

Esperando que las demandas planteadas por
este Ayuntamiento sean positivamente atendidas
por su Departamento.

Adeitasunez,

Atentamente,

IBAN RODRIGUEZ ETXEBARRIA
Firma Electronica Alcalde

LEIOAKO UDALA 09/02/2022

Erantsitako dokumentuak / Documentos anexos:

<u>Azalpena / Descripción</u>	<u>CSV</u>
Informe Técnico	<u>14157770461164345402</u>

Erantsitako dokumentazioa eskuratzeko: (1) CSV kodean klik egin; edo (2) esteka honetan sartu https://udaletxean.leioa.eus/sta/CarpetaPublic/doEvent?APP_CODE=STA&PAGE_CODE=VALDOCS&lang=EU eta idatzi aipatzen den CSV kodea.

Para descargar la documentación anexa deberá: (1) hacer clic sobre el código CSV; o (2) acceder al siguiente enlace: https://udaletxean.leioa.eus/sta/CarpetaPublic/doEvent?APP_CODE=STA&PAGE_CODE=VALDOCS e introducir el código CSV que se señala.

Documento firmado electrónicamente (RD 1671/2009). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14156514572577316734 en <https://udaletxean.leioa.eus/validacion>

Erref/Ref:	2016/16K
Proz/Proc:	Planes supramunicipales
Urbanismo	

TXOSTEN TEKNIKOA / INFORME TÉCNICO

A. AURRETIKOAK / ANTECEDENTES

A.1. Con fecha de 20 de octubre de 2021 y registro de entrada 9780 se recibe en el Ayuntamiento notificación relativa al Acuerdo Foral del Consejo de Gobierno de 5 de octubre de 2021, en referencia a la aprobación inicial del Plan Territorial Parcial del Área Funcional del Bilbao Metropolitano. Así mismo, se daba cuenta de la apertura del procedimiento de Información Pública y Audiencia, por un plazo de 45 días.

A.2. Con fecha de 23 de diciembre de 2021 y registro de entrada 11670 se recibe en el Ayuntamiento notificación relativa al Acuerdo Foral del Consejo de Gobierno de 21 de diciembre de 2021, en referencia a la ampliación, en 22 días hábiles, del plazo de exposición pública del documento de revisión del Plan Territorial Parcial del Área Funcional del Bilbao Metropolitano, siendo la nueva fecha límite el 9 de febrero de 2022.

B. TXOSTENA / INFORME

B.1. Introducción y antecedentes

El Plan Territorial Parcial del área funcional de Bilbao Metropolitano (en adelante PTPBM) tiene por objeto establecer, con el carácter territorial que le es propio, la ordenación, estructura y modelo territorial del área funcional. Para ello, el PTP desarrolla las determinaciones establecidas por las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco (DOT), que deberán ser respetadas por los planes y normas urbanísticas municipales y los Planes Territoriales Sectoriales (PTS).

Su ámbito territorial se extiende a la totalidad del área funcional de Bilbao Metropolitano (en adelante AFBM) delimitada por las DOT y que comprende los términos municipales siguientes:

Abanto-Zierbena, Alonsotegi, Arrankudiaga, Arrigorriaga, Barakaldo, Barrika, Basauri, Berango, Bilbao, Derio, Erandio, Etxebarri, Galdakao, Getxo, Gorliz, Larrabetzu, Leioa, Lemoiz, Lezama, Loiu, Muskiz, Ortuella, Plentzia, Portugalete, Santurtzi, Sestao, Sondika, Sopela, Ugao-Miraballes, Urduliz, Trapagaran, Zamudio, Zaratamo, Zeberio y Zierbena.

Tal y como se señala en el memoria del documento de revisión, el PTPBM vigente fue aprobado definitivamente el 26 de septiembre de 2006, por Decreto de Gobierno Vasco 179/2006, constituyendo desde ese momento la referencia para la ordenación territorial y urbanística en el área funcional.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 5 de sus Normas de Ordenación, en septiembre de 2013 se redacta una Memoria de Verificación del grado de cumplimiento del PTP de Bilbao Metropolitano. En dicho documento se identifica el grado de cumplimiento de sus determinaciones y las contradicciones y desajustes que presenta el documento tras su contraste con las dinámicas territoriales analizadas: planeamiento municipal, planeamiento territorial, planes de infraestructuras, etc.

La decisión de abordar la revisión del PTP de Bilbao Metropolitano viene de la necesidad de su adaptación al nuevo marco legal, estratégico y territorial, especialmente a las nuevas Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV, aprobadas por Decreto 128/2019 de 30 de julio, y su adecuación a un nuevo contexto socioeconómico muy diferente del ciclo expansivo y desarrollista en el que se formuló el PTP vigente.

El proceso de revisión del PTPBM se inicia con la redacción de un documento de Información y Diagnóstico (diciembre 2016) que sirve de base para la redacción del Avance (diciembre 2017) realizado de acuerdo con un profundo y prolongado proceso participativo, que es sometido a información pública en el que se reciben una gran cantidad de sugerencias por parte de administraciones públicas de carácter estatal, autonómico y foral, ayuntamientos, asociaciones y particulares.

El presente documento aprobado inicialmente es, por tanto, heredero de todo este proceso de trabajo previo y recoge sus planteamientos, articulándolos y dándoles forma.

Estructura del documento, normas de aplicación, vigencia y adaptación.

La nueva versión del PTPBM se organiza a través de los siguientes apartados:

- A. MEMORIA, con seis anexos, dedicados análisis de impactos, vulnerabilidad y riesgos derivados del cambio climático, así como a la red de parques (metropolitanos y fluviales), equipamientos territoriales e indicadores de sostenibilidad territorial y urbanística.
- B. NORMAS DE ORDENACIÓN, con 12 anexos, en los que se desarrollan: la matriz de regulación y definición de usos y actividades del medio físico, la cuantificación residencial, las determinaciones pormenorizadas de ámbitos y acciones concretas (áreas de regeneración, renovación y rehabilitación, espacios relevantes, infraestructuras de transportes, gestión de recursos, ámbitos de compatibilización de planeamiento, Áreas de Carácter Estratégico, Aeropuerto de Bilbao, legislación en materia de Costas, etc...)
- C. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO, PROGRAMA DE EJECUCIÓN
- D. PLANOS DE ORDENACIÓN
- E. AFECCIONES AL PLANEAMIENTO
- F. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Las determinaciones del PTPBM vinculan a los planes municipales de acuerdo lo específica en el artículo 5 de las Normas de Ordenación, es decir:

- 1. Las siguientes determinaciones tienen una eficacia directa e inmediata:
 - a) Las relativas al modelo territorial.
 - b) Las relativas a la ordenación del medio físico.
 - c) Las relativas al modelo de movilidad.
 - d) Las relativas al modelo de asentamientos, singularmente el perímetro de crecimiento urbano y el dimensionamiento del parque de viviendas y de suelo para actividades económicas.
 - e) Las relativas a las áreas de carácter estratégico supramunicipales.
 - f) Las relativas a la compatibilización de planeamientos.
 - g) Las relativas a los condicionantes derivados de la normativa sectorial estatal.

Esto implica la exclusión de cualquiera otra determinación divergente o contradictoria contenida en instrumentos de ordenación territorial subordinados legalmente al PTP o en planes de ordenación urbanística de los municipios

- 2. Son determinaciones dispositivas de carácter directivo y de eficacia mediata, las determinaciones que establecen criterios, principios o normas generales que deban ser desarrolladas o concretadas por otros instrumentos de ordenación territorial o urbanística y que deben seguirse por las administraciones públicas en sus actuaciones.

Estas determinaciones prevalecen sobre las determinaciones del planeamiento territorial sectorial y del planeamiento urbanístico, obligando a la interpretación y aplicación de éstos de conformidad con ellas. Vinculan al planeamiento urbanístico que se apruebe a partir de la entrada en vigor del presente PTP, sea como primera formulación, revisión o modificación de un plan previo. La plena eficacia de

estas determinaciones requiere su complemento y concreción por los Plan Territoriales Sectoriales y por los planes de ordenación urbanística, según proceda.

3. Las determinaciones relativas al paisaje y patrimonio cultural, infraestructuras de servicio y cuestiones transversales tienen un carácter recomendatorio e informativo.

El PTP tendrá vigencia indefinida, el planeamiento municipal general vigente a la entrada en vigor de este PTP se adaptará a lo dispuesto en éste en el plazo de ocho años.

Objetivos estratégicos y configuración del modelo territorial

Los objetivos estratégicos para la configuración del Modelo de Ordenación Territorial del PTP son los siguientes:

1. *Procurar, en materia de medio físico, hábitat rural e infraestructura verde: la preservación y mejora de la biodiversidad y los valores naturales; la continuidad ecológica de los diferentes ecosistemas, dentro del área funcional y más allá de sus límites; el fomento del hábitat rural y la actividad agroganadera; la recuperación del bosque autóctono; la mejora del paisaje y la mejora de la integración de las infraestructuras en el paisaje; y evitar la calificación de nuevos suelos.*
2. *Establecer un modelo de hábitat urbano más equilibrado entre las necesidades y la oferta de suelo para vivienda y actividades económicas, que evite la afección al medio natural y rural y la urbanización de nuevos terrenos, que regenere los suelos obsoletos y contaminados, que rehabilite los edificios y adecúe su tipología, que elimine las barreras arquitectónicas y urbanísticas, que procure el acceso a espacios libres y zonas verdes; y que esté bien servido por una red coordinada de transporte público, que facilite las conexiones entre el centro y las distintas áreas metropolitanas, así como con otros territorios.*
3. *Modificar los patrones de movilidad para los desplazamientos internos al Área Metropolitana y para aquellos que se realicen hacia el exterior, con base en la intermodalidad, la accesibilidad al transporte público y los desplazamientos peatonales y ciclistas.*
4. *Procurar una visión unitaria sobre el conjunto del patrimonio material e inmaterial y los parajes naturales, enlazando los distintos paisajes, monumentos y elementos patrimoniales mediante itinerarios peatonales y ciclistas, en el marco de un sistema de áreas de esparcimiento conectadas con el hábitat urbano para impulsar su potencial recreativo y fomentar la salud y el bienestar de la población.*
5. *Evitar la creación de nuevos equipamientos y áreas de ocio de uso masivo que no se hallen en continuidad con las tramas urbanas existentes; y para aquellos que ya existen o deban emplazarse en parajes vulnerables, procurar su accesibilidad por medios alternativos al vehículo privado.*
6. *Establecer una estrategia supramunicipal en el conjunto del Área Metropolitana, mediante la previsión de un conjunto de acciones y sinergias.*
7. *Integrar de manera explícita las cuestiones transversales en el modelo propuesto: accesibilidad universal, perspectiva de género, cambio climático, salud, euskera e interrelación territorial.*
8. *Determinar las prioridades y la coordinación de las actuaciones que proponga la Revisión del PTP, así como definir los agentes responsables de su ejecución.*
9. *Procurar una estrategia territorial sostenible, equilibrada, inteligente, inclusiva, viva, interrelacionada y participada para aprovechar las capacidades existentes como ventajas competitivas del área funcional, tanto desde una perspectiva interna como hacia el exterior, sobre la base del respeto al soporte territorial como factor identitario de calidad.*

El conjunto de las determinaciones/propuestas del PTPBM que constituyen el Modelo de Ordenación Territorial se organizan en los siguientes ámbitos:

- a) el medio físico y la Infraestructura Verde
- b) el hábitat rural
- c) el hábitat urbano
- d) el sistema de Equipamientos.

- e) el modelo de movilidad e infraestructuras del transporte
- f) el ciclo integral del agua, las infraestructuras de servicio, la gestión de los residuos y el equipamiento comunitario general.
- g) el paisaje y el patrimonio cultural
- h) los ámbitos de Compatibilización
- i) las Áreas de Carácter Estratégico (ACE)
- j) las cuestiones transversales: e accesibilidad, inclusión y perspectiva de género, cambio climático, salud y euskera

Así, para la redacción del presente informe de alegaciones se tendrá en cuenta esa organización en relación con las propuestas del PTPBM.

B.2. Cuestiones previas

Antes de proceder al análisis de aquellas determinaciones con las que éste técnico discrepa o que considera que pueden ser objeto de mejora, si resulta necesario reseñar dos cuestiones previas:

- a) Base topográfica y cartografía. Tanto en la topografía como en las cartografía (especialmente referida al medio físico y la infraestructura verde), se han detectado una serie de errores u omisiones que deberían ser objeto de corrección.

Por ejemplo: en el plano “03. Condicionantes superpuestos de la infraestructura verde” se identifican como “*Elementos con servicios ecosistémicos mayoritariamente de regulación y sostenimiento*” superficies que desde el años 2018 están urbanizados, edificados e integrados en la trama urbana:



Todo ello está, en opinión de este técnico, íntimamente relacionado con la desactualización que presenta la topografía utilizada como plano base, en la que están ausente los viales y edificaciones existentes en esos ámbitos.

- b) Referencias y datos del año 2018. En el documento se emplean datos inventario de suelos del año 2018 (GIS de la Diputación Foral de Bizkaia y de UDALPLAN), de cara a la justificación y cálculo de las cuantificaciones y necesidades de suelo residencial y de actividades económicas.

No parece muy correcto que un documento aprobado inicialmente en el año 2021 se base en datos desactualizados, ni que se utilicen datos con amplias discrepancias según la fuente utilizada. Así queda reflejado, por ejemplo, en la página A.117 de la Memoria: “... se deduce la necesidad imperiosa de elaborar y mantener actualizado un inventario fiable de suelos de actividades económicas que permita conocer con exactitud los suelos vacantes para agilizar su gestión, reciclado y puesta de nuevo en el mercado. Esta necesidad ya se apuntaba en las conclusiones de la Memoria de seguimiento del PTS de Actividades Económicas elaborada en julio de 2015 por la Dirección de Planificación Territorial del Gobierno Vasco”.

Así, parece que lo correcto hubiese sido contar una base debidamente actualizada, depurada y corregida, en caso contrario, cualquier comparación, cálculo o justificación realizada partiendo de un dato incorrecto carecería del debido sustento técnico-jurídico. Todo ello, además, si tenemos en cuenta que el inventario de suelos de los municipios del que dispone la Diputación Foral de Bizkaia se actualiza trimestralmente.

B.3. Sobre el medio físico y la infraestructura verde

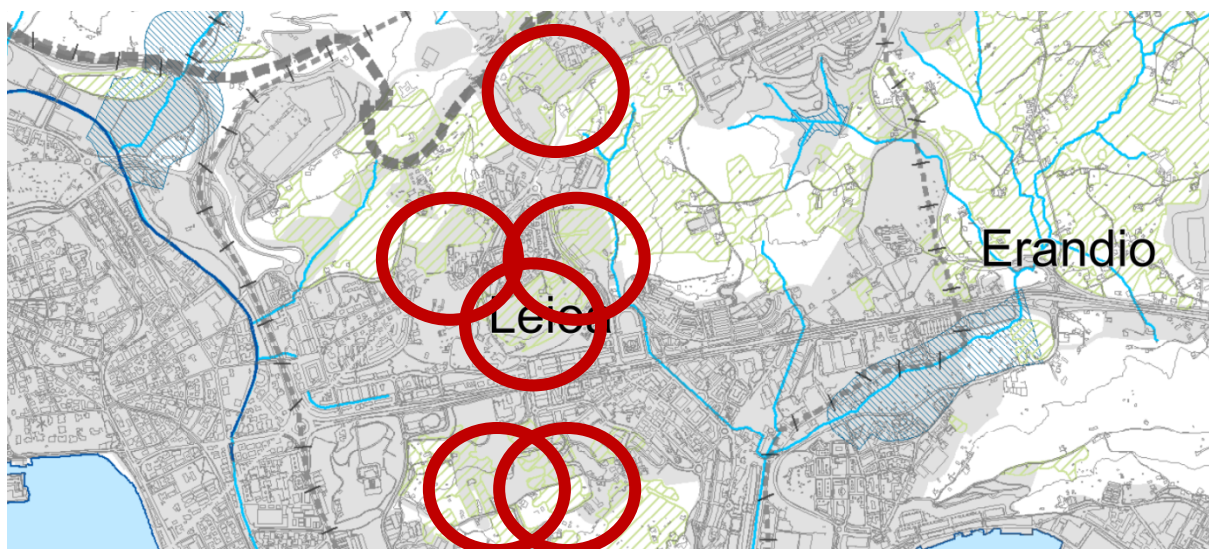
El PTPBM la ordena el medio físico a partir de los siguientes elementos:

- a) Las Categorías de Ordenación: Especial Protección, Mejora Ambiental, Forestal, Agroganadera y Campiña (Alto Valor Estratégico y Paisaje Rural de Transición) y Protección de Aguas Superficiales. Se definen, se establecen las directrices de aplicación sobre ellos y se recoge el régimen de usos y actividades, de acuerdo con la Matriz del Anexo I.
- b) Los Condicionantes Superpuestos.
 - o Infraestructura verde
 - o Riesgos naturales y cambio climático
- c) La regulación pormenorizada de usos y actividades en suelo no urbanizable

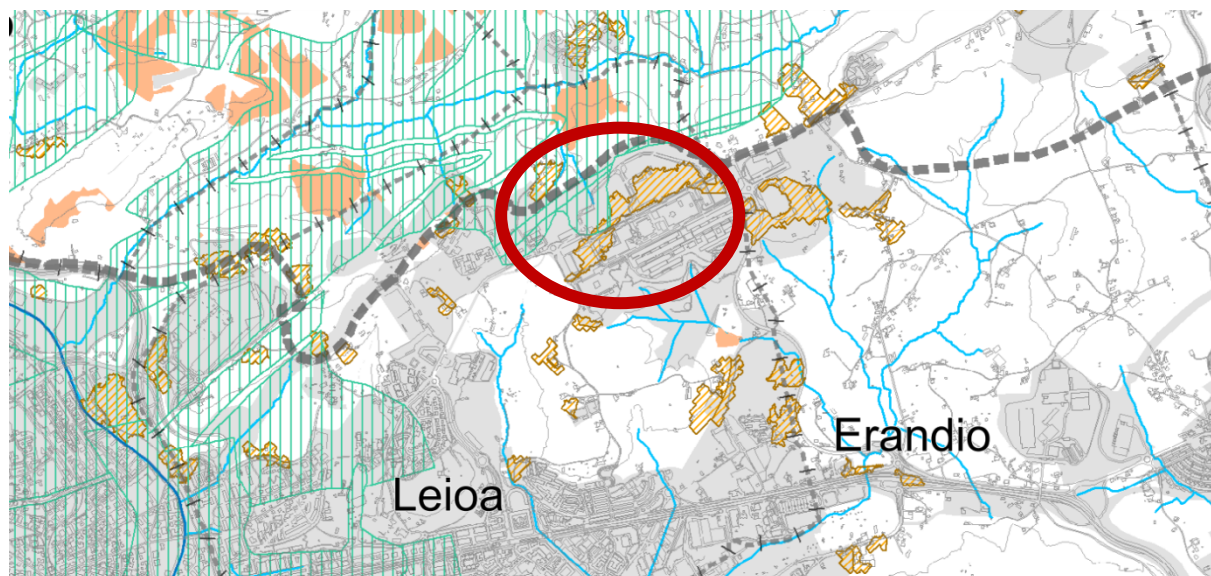
Todos estos elementos se deben incorporar al planeamiento municipal, que desarrollará “la zonificación delimitada en el plano nº1 Ordenación del medio físico. Categorías de ordenación, sin perjuicio de la posibilidad de definir subcategorías o de adaptación de las delimitaciones a la escala municipal, teniendo que estar todas estas acciones debidamente justificadas”.

En lo que respecta a las *Áreas de Especial Protección de Humedales (Grupo II y Grupo III)*, entre las que se incluye la Dársena de Lamiako, el PTPBM señala que: “*quedan regulados a los efectos de este PTP por el PTS de Zonas Húmedas la CAPV*”. Tal vez sería conveniente aclarar que, tal y como se recoge en artículo 17 del PTS: “*A los humedales del Grupo III el planeamiento municipal determinará qué zonas húmedas de este grupo poseen valores ambientales, naturalísticos y/o paisajísticos y mediante estudios pormenorizados podrá establecer la protección para dichas zonas y establecer el régimen de usos de su entorno, asignando para ello las categorías de ordenación definidas en este PTS según las tipologías que se recogen en el Anexo 1.*”; puesto que, tal y como también señala en su artículo 7: “*El ámbito de ordenación del Plan Territorial Sectorial se refiere a las zonas húmedas del Grupo II, y su delimitación responde a criterios diferentes según se trate de humedales costeros o interiores*”.

En lo que se refiere a los condicionantes superpuestos de la infraestructura verde, cabe señalar que en el plano nº 3.1 *Infraestructura verde metropolitana: elementos con servicios ecosistémicos mayormente de regulación y sostenimiento* se han identificado como “*Otros hábitats de interés comunitario*” superficies de suelo urbanizado, edificado e inserto en la malla urbana, además de suelos urbanizable que cuentan con ordenación pormenorizada.



En el plano nº5 Condicionantes Superpuestos de riesgos naturales y cambio climático. Vulnerabilidad de acuíferos. Riesgos geológicos. Incendios forestales, también se da un error similar, puesto que se han identificado Áreas erosionables y con riesgos geológicos superficies de suelo urbanizadas y edificadas, como es el caso del campus de UPV-EHU.



En lo que se refiere a la regulación de “Otras actividades en suelo no urbanizable”, en el artículo 51 se señala que sólo se podrán desarrollar instalaciones deportivas al aire libre “sobre suelos calificados como Sistema General de Equipamiento Público” y que “Las construcciones admisibles serán sólo las vinculadas al desarrollo del deporte calificado, excluyéndose las necesarias para el estricto mantenimiento de las instalaciones”. Al respecto de esas limitaciones a este técnico se le plantean las siguientes dudas: ¿significa ello que no caben instalaciones deportivas al aire libre de carácter privado? En el caso de una hípica o un campo para la práctica de polo, ¿las cuerdas sí son construcciones admisibles pero los almacenes para el mantenimiento del campo de polo no?

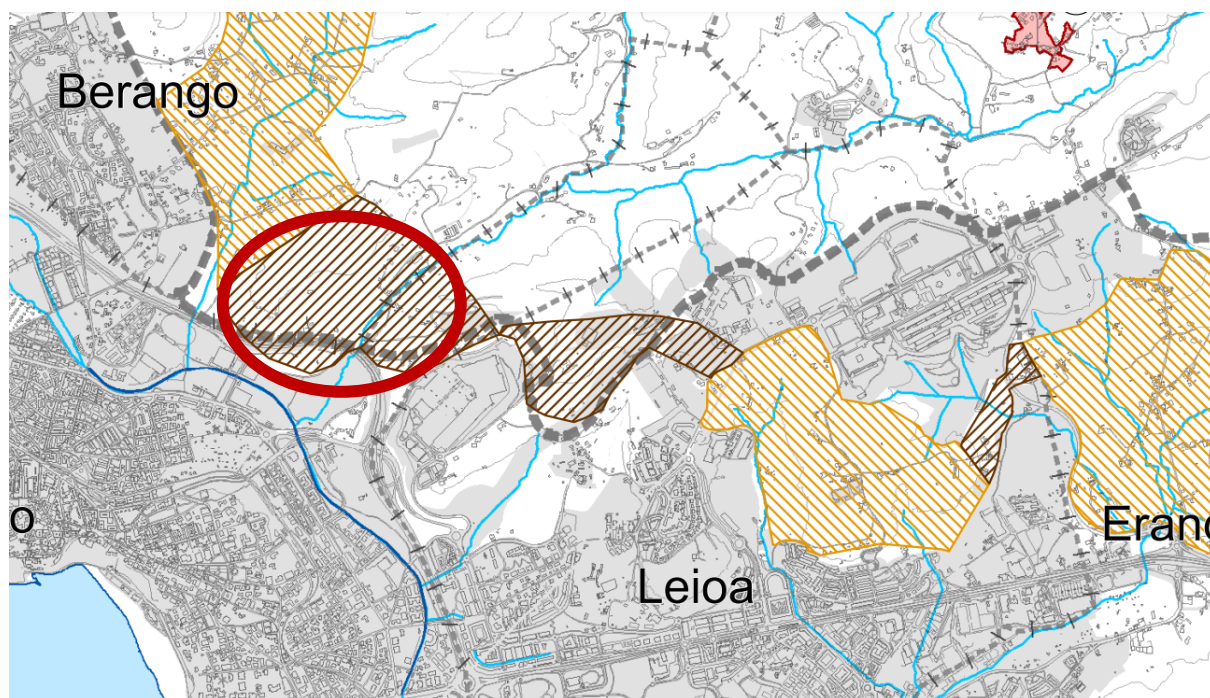
B.4. Sobre el hábitat rural

El PTPBM establece los siguientes objetivos para el Hábitat Rural:

- Mantener la capacidad agrológica y las actividades agropecuarias, así como la regulación de aquellas otras actividades compatibles y complementarias, siempre que se asegure la preservación de los ecosistemas que conforman el paisaje rural de la campiña atlántica.
- Preservar los suelos de alto valor agrícola, evitando su ocupación por desarrollos urbanos y por infraestructuras que provoquen la fragmentación e insularización de las zonas agrarias.
- Activar aquellas superficies que puedan encontrarse infrantilizadas estableciendo las medidas de fomento necesarias para un uso continuado y adecuado del mismo ligado a la actividad agraria e impulsando la actividad agroalimentaria garante de la gestión equilibrada del territorio.
- Restaurar, preservar y mejorar los ecosistemas relacionados con la agricultura y la silvicultura, garantizando la diversidad y permanencia de los montes arbolados y ordenando el territorio forestal.
- Recuperar el carácter rural de los núcleos rurales.
- Limitar el fenómeno de crecimiento incontrolado e insostenible de los núcleos rurales.
- Potenciar la actividad agropecuaria en los núcleos rurales.
- Mejorar las conexiones entre los núcleos rurales y el hábitat rural.

En el 1º plano nº8 Hábitat rural se identifican los núcleos rurales (no existen en Leioa), las zonas agropecuarias de interés metropolitano y los conectores agropecuarios. En relación con esos conectores, se identifica una bolsa de suelo para conectar la zona de Berango con el entorno de Santsoena, sobre suelos incluidos dentro de la categoría de Especial Protección (humedal del Bolue) en el que el uso

agropecuario es un uso prohibido según la Matriz de usos del Anexo I, cuando entre las directrices que se plantea en el artículo 53 para estos conectores es el “**mantener la vinculación agropecuaria de estas zonas**”. Además, se plantea atravesando suelos urbanizables, de infraestructuras, vertedero, bosques, etc...



Este técnico entiende que estos corredores ecológicos tienen la función de unir bolsas de suelo de uso potencial agrícola dentro de un mismo valle, pero sin necesidad de generar conexiones más allá de los límites físicos que conforman los valles. En este caso el cordal Bolue-Unbe es todo un hito que divide físicamente ambos emplazamientos, sin que ello deba ser considerado como algo negativo o un obstáculo que resulte necesario superar.

B.5. Sobre el hábitat urbano

El modelo territorial planteado por el PTPBM aboga por reducir la afección al medio natural y rural y restringir el consumo de suelo, priorizando la optimización de los espacios urbanizados, revisando el posible incremento de su densidad y recuperando los espacios obsoletos, degradados o infrautilizados, con objeto de lograr un hábitat urbano compacto, con mezcla de usos y movilidad sostenible.

Así, se apuesta por seguir el criterio de sostenibilidad, derivado de las DOT, de “*priorizar la regeneración urbana, la densificación de los espacios urbanizados y el reciclado de espacios obsoletos, degradados o infrautilizados, como alternativa a nuevas ocupaciones de suelo*”, evitando en lo posible la calificación de nuevos suelos más allá del actualmente disponible, tanto para nuevos crecimientos residenciales como de actividades económicas. Por ello, se propone restringir “*el cambio de uso de los suelos calificados para actividades económicas, dada su limitación, salvo excepciones justificadas como la renovación de algunos frentes de la Ría, en los que podrían permitirse usos mixtos compatibles hasta un límite del 50%.*”

En lo que a los crecimientos propuestos (viviendas y actividades económicas) se busca satisfacer y dar respuesta al desequilibrio existente entre la ubicación de unas con respecto a otras, con el fin de reducir la gran movilidad que presenta el Área Funcional. Así, se propone invertir la pirámide de la movilidad, basándose en una red de transporte colectivo con una profunda integración entre los diversos operadores y que se basa en la intermodalidad, conectado también a través de la red peatonal y ciclable.

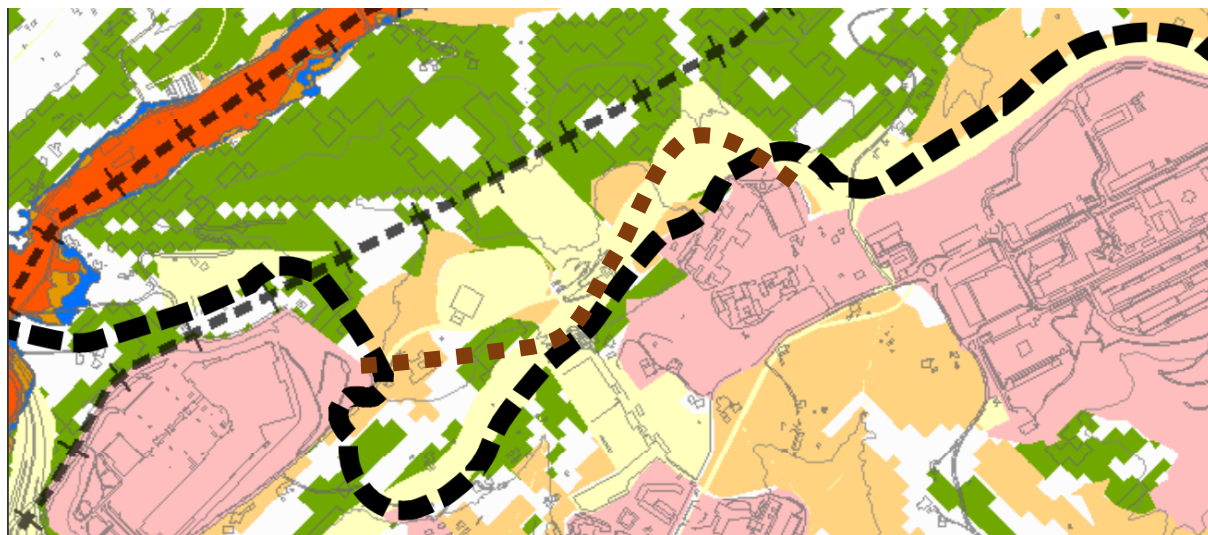
Así, se destaca: por un lado, la necesidad de mejorar la “*accesibilidad por medios ajenos al vehículo privado a los siguientes ámbitos de gran afluencia de personas: Aeropuerto, Parque Tecnológico de Zamudio, nuevo Parque Tecnológico de Ezkerraldea/Meatzaldea y Campus de UPV/EHU de Leioa*”; y, por otro lado, “*la importancia que revisten las*

posibilidades de eliminar barreras urbanísticas ferroviarias y la apertura de variantes viarias como oportunidades para recuperar los suelos desafectados como espacios públicos urbanos recalificados”.

Todas estas directrices son vinculantes para la redacción de los planeamientos municipales, dentro de los márgenes de flexibilidad establecidos en el PTPBM, y teniendo en cuenta las determinaciones concretas en relación con:

1. El Perímetro de Crecimiento Urbano (PCU).
2. Las Áreas de Carácter Estratégico.
3. Los Espacios Relevantes.
4. Los Modos de intervención.
5. La Cuantificación residencial y de actividades económicas.

En lo que respecta al **PCU**, éste se debería de modificar, en el tramo que va desde el Centro Comercial Artea hasta la variante de la UPV-EHU, para incluir dentro de su límite: el nuevo suelo urbanizable previsto en el entorno del antiguo convento de las RRMM Dominicas (expediente de modificación del PGOU que cuenta con aprobación provisional e informe favorable de la COTPV); y la reserva de sistema general viario Bolue-EHU. En la siguiente imagen se incluye esa delimitación alternativa:



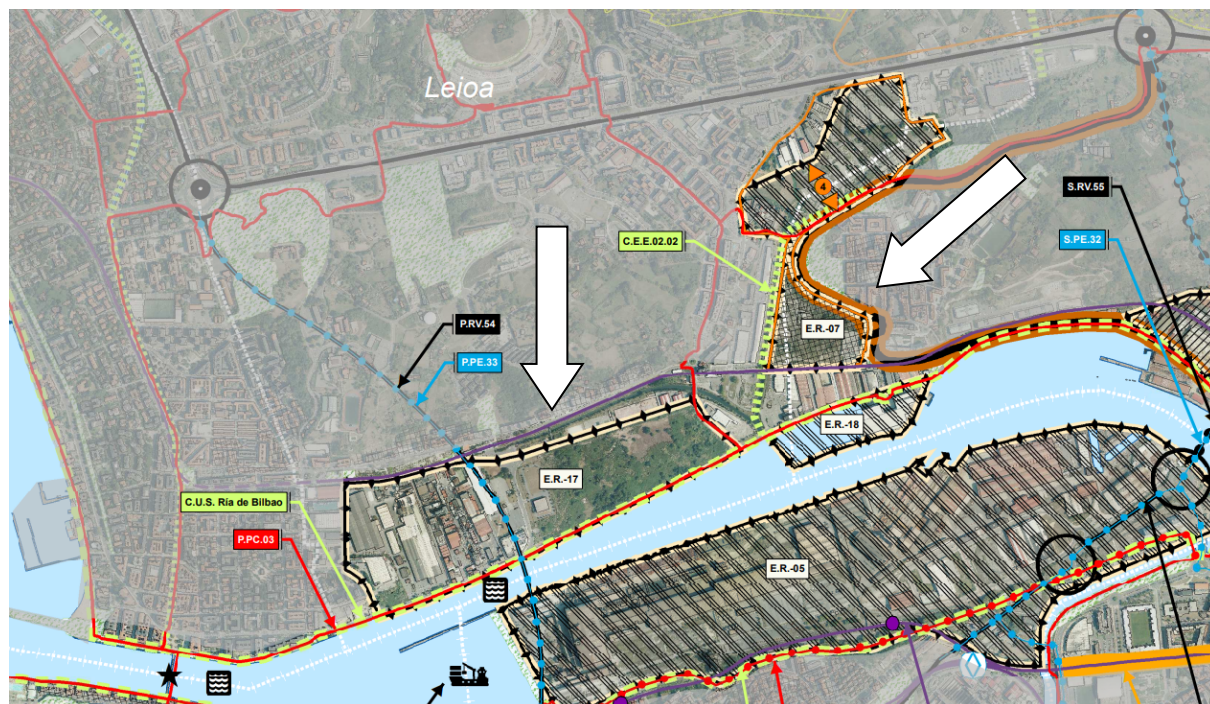
En lo que las **Áreas de Carácter Estratégico** se refieren, Leioa contiene suelos en dos de ellas: ACE de “La Ría de Bilbao” y ACE del “Eje de Innovación del Txorierri”.

El ACE de “La Ría de Bilbao” se caracteriza por *“dada su gran centralidad metropolitana, tanto por la necesidad de implementar las conexiones entre márgenes en distintos puntos y para distintos modos de desplazamiento, como por incluir suelos susceptibles de importantes y significativas transformaciones”*. Contempla dos acciones concretas que se abarcan la totalidad del ACE:

- a. el “Bulevar de la Ría”, el Corredor Urbano Supramunicipal de la infraestructura verde, que naciendo en el puente de la Salve llega hasta el Abra por ambas márgenes de la Ría, en contacto directo con la lámina de agua, y que también incluye un recorrido peatonal-ciclista.
- b. Las conexiones entre márgenes: el subfluvial de Lamiako; el puente de Axpe, con espacio para Transporte Colectivo en Plataforma Exclusiva (TCPE, en forma de bus eléctrico inteligente o tranvía); y la nueva conexión peatonal y ciclable entre Erandio y Barakaldo.

En lo que a Leioa respecta, además de las infraestructuras longitudinales y transversales a la ría mencionadas, se contempla la constitución de un corredor ecológico, que partiendo del campus de la Universidad recorra todo el cauce del Udondo, atravesando el humedal de Astrabudua, hasta desembocar en la ría. Colindante con este corredor, a un lado y a otro, se identifica el Espacio Relevante Axpe Udondo (ER07), correspondiente con los suelos antes ocupados por las instalaciones de UNQUINESA-DOW

CHEMICAL, y cuyo objetivo es “crear nuevo tejido urbano para actividades económicas (de acuerdo con su calificación) o de usos mixtos con mayor presencia de infraestructuras verdes y azules, mejorar la movilidad, accesibilidad y la imagen urbana”. Para su desarrollo se deberá compatibilizar los planeamientos de Erandio y Leioa, algo ya parcialmente realizado.



También se identifica otro Espacio Relevante, el ER17.-Vega de Lamiako, cuya delimitación alberga usos muy distintos: la parte izquierda se corresponde con suelo que albergan una gran actividad industrial (Vicrila, FAES Farma y Unilever Foods), y la parte de la derecha, que se corresponde con la popularmente conocida como “Dársena de Lamiako” y que hasta aproximadamente el año 1860 fue un humedal.

El PTPBM señala al respecto de esta ER17 que “Esta zona se caracteriza por la existencia del humedal, elemento clave en la conformación del C.U.S Ría de Bilbao (Corredor Urbano Supramunicipal de la infraestructura verde) en esta margen derecha. El PTP considera dicho humedal Área de Especial Interés Paisajístico (AEIP 05.a) y lo reconoce como el Espacio Relevante E.R-17 Vega de Lamiako, con el objeto de:

- Incorporarlo a la Infraestructura Verde, mediante la regeneración y preservación de los valores naturales de humedal y la transformación ambiental del entorno.
- Mejorar su integración paisajística, mediante un Plan de Acción del Paisaje municipal.
- Destinar parte de su superficie a la construcción de un tanque de tormentas y una instalación para el tratamiento de aguas en tiempo de lluvias.
- Regenerar los suelos urbanos industriales contiguos para la ubicación de nuevas actividades económicas.

Se prevé en este punto el desvío del tráfico de automóviles, manteniendo por el borde de la ría exclusivamente los itinerarios peatonal y ciclista por la margen derecha de la Ría (P.PC.03), que se prolonga por los frentes a la Ría de los ámbitos industriales de Lamiako y del núcleo el frente a la Ría de Areeta, en donde el Puente de Bizkaia propicia la unión entre márgenes opuestas a vehículos a motor, ciclistas y peatones.

En esta zona existen dos estaciones de Metro (Leioa y Lamiako) desde las que puede hacerse factible la prevista conexión del Campus de Leioa UHU/UPV con la línea L1 del Metro Bilbao mediante Bus Eléctrico Inteligente (BEI).”

En primer lugar y con respecto a las consideraciones transcritas cabe señalar que:

- Dentro de la superficie delimitada por el ER.-17 no existe, hoy, humedal alguno. La superficie de humedal que se ubicaba entre los pies de la colina de Ondiz hasta el muelle construido a mediados del siglo XVIII (hoy carretera de la Ría) se desecó allá por el año 1860 cuando Máximo Aguirre compró

toda la bolsa de suelo que iba desde la desembocadura del Udondo hasta el sistema dunar de Las Arenas.

Sobre la superficie desecada que se dedicó a albergar nuevos desarrollos residenciales (barrio de Santa Ana en Getxo) o nuevas actividades industriales, se desarrollaron usos agrícolas, de ocio (hipódromo, campo de fútbol, campo de polo) y hasta un campo de aviación.

No obstante, toda la superficie que, tras la finalización de la Guerra Civil albergó usos agrícolas de forma residual, fue rellenada por la Autoridad Portuaria de Bilbao entre los años 1970-1976, haciendo que la rasante del terreno (inicialmente deprimido con respecto a la carretera de la Ría) se elevase prácticamente 2 metros hasta enrasarse con todo el entorno.

Es decir, el estado actual de lo que el PTS de Zonas Húmedas identifica como humedal nada tiene que parecerse a lo que un día fue.

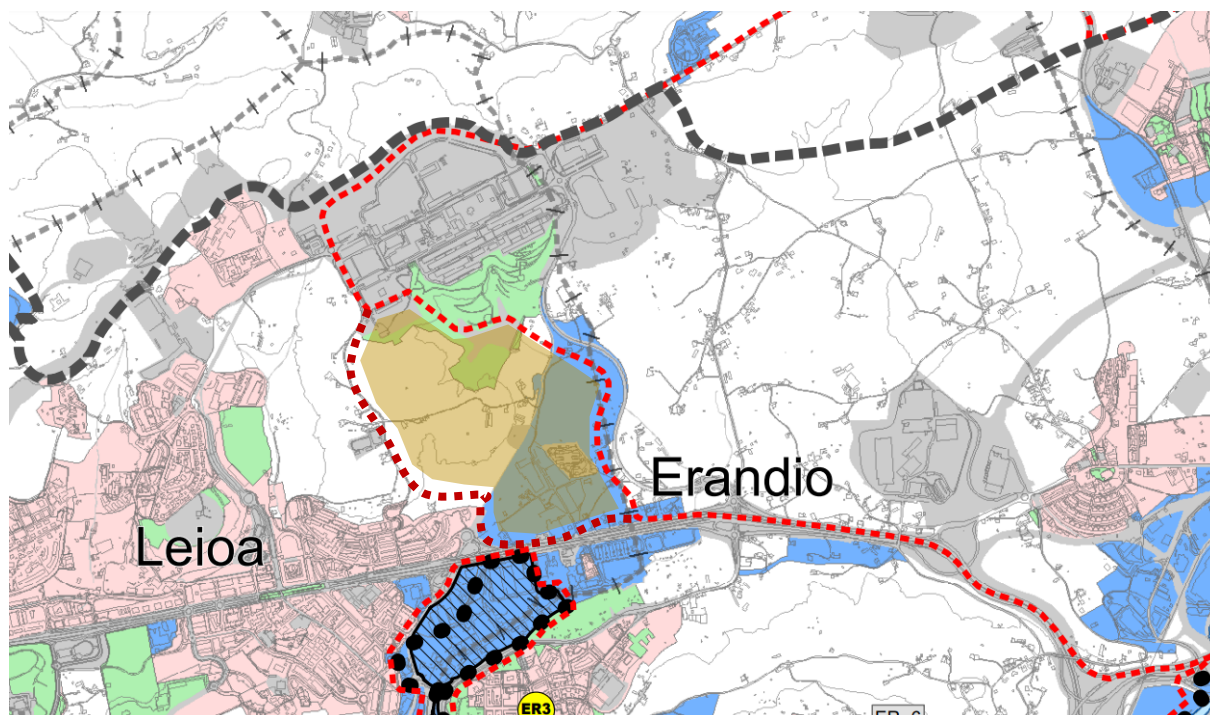
- El Ayuntamiento de Leioa ya redactó, en el año 2018, un Plan de Acción del Paisaje, cuyos límites difieren con respecto al propuesto para el ER-17 en el PTPBM, documento que se puede consultar en: <https://leioazabalik.leioa.net/eu/plan-de-accion-del-paisaje1>

En el mencionado PAP se propone, como reflexión derivada del proceso participativa, la posibilidad de desviar el cauce del Gobela, para que éste aportase sus aguas directamente al espacio marismal recuperado, actuación sobre la Agencia Vasca del Agua ya se ha pronunciado de forma favorable, señalando en su informe de 17 de marzo de 2021, que el desvío del cauce del Gobela “*podría contribuir a la recuperación del humedal, y generar un ambiente marismo-fluvial de gran potencialidad ecológica*”.

- El CABB cuenta ya con un proyecto redactado de Estación de Tratamiento de Desbordamientos del Sistema Unitario (ETDSU), a ubicar en el emplazamiento de la EDAR y como alternativa a ella, cuya evaluación ambiental está en tramitación. Así, se debería de eliminar del PTPBM la propuesta de ubicar la EDAR y sustituirlo por la ETDSU. Este nuevo proyecto es el que permite plantearse una recuperación ambiental del entorno de mucha mayor envergadura que la inicialmente prevista.
- Para facilitar la consecución de los objetivos ambientales hasta ahora mencionados y contribuir con ello completar la regeneración urbanística del barrio de Lamiako (Área de Rehabilitación Integrada) el Ayuntamiento de Leioa ha iniciado la tramitación de una modificación del Plan General de Ordenación Urbana que abarca suelos más allá de los identificados en la ER-17, y que contempla un nuevo desarrollo residencial en los suelos que quedan entre la superficie identificada como Vega de Lamiako en el PTS de Zonas Húmedas y la calle Langileria.

Se incluye como Anexo I al presente informe una explicación con los antecedentes, objetivos de la propuesta de modificación y la justificación de su oportunidad y conveniencia. Este técnico considera que el PTP debería de hacer suya esta propuesta, por ser una de las primeras actuaciones que desde el planeamiento municipal incluida en la ACE “Eje de la Ría”, se van a plantear para en concordancia con el nuevo modelo de asentamiento propiciado por el PTPBM, en el que debe primarse la recuperación del entorno de la ría frente a la colonización de nuevos suelos. Un desarrollo residencial que, además, estaría ubicado en una zona de usos mixtos, con industrial y actividad terciaria próxima, y apoyado además en uno de los grandes ejes del transporte público colectivo metropolitano, la línea 1 de MetroBilbao

En el caso del ACE del “Eje de Innovación del Txorierni”, éste técnico propone la incorporación al mismo de las dos bolsas de suelo urbanizable de uso mixto (industrial y terciario) existentes en el espacio situado entre la carretera de la Avanzada y el Campus de Leioa de la UPV/EHU (Sector Saltuena y Santi Mami), tomando como límite la carretera que une el Campus con el barrio de Mendibile, tal y como se señala en la siguiente imagen:



En lo que a la **cuantificación de la capacidad residencial** respecta, el PTPBM propone un Leioa una capacidad residencial máxima (CRM) de 1540 viviendas nuevas, tras aplicar a la CRM de origen (3.389 viv.), un coeficiente corrector de modelo territorio (CMT) de -700 viviendas.

Este técnico no está conforme con el valor señalado Leioa, especialmente, porque no considera adecuadamente justificada ni proporcionada el valor de CMT señalado. Resulta poco claro el motivo por el que Leioa, habiendo crecido un 17% en los últimos años, sin embargo sufre una reducción del 45% en su capacidad residencial, cuando hay otros municipios en la Comarca de Uribe Kosta que habiendo crecido un 50% su población en el mismo período, sin embargo tienen un valor de CMT igual a 0, como son Berango y Urduliz.

Y el hecho de que esos municipios cuenten en su planeamiento vigente con una capacidad residencial vacante superior a la establecida por el PTPBM no es motivo suficiente para que se les aplique un CMT 0, puesto que, precisamente, el PTPBM una de las opciones que plantea de cara a establecer el reequilibrio territorial es la desclasificación de suelos, opción sobre el que el documento aprobado inicialmente no justifica su imposibilidad o inviabilidad jurídico/técnica.

Pero es que, además, la nueva cuantificación residencial establecida por el PTP no es capaz de dar acogida al número de viviendas previsto en los desarrollos hoy en día planificados o previstos en el PGOU vigente, si tenemos en cuenta la necesidad de redensificar (estrategia fomentada desde el PTPBM) aquellos ámbitos aún no ejecutados para adaptar su coeficiente de edificabilidad al mínimo recogido en el art. 77 de la Ley 2/2006, de suelo y urbanismo, y en aplicación de su DT2ª.

Así, tras la adaptación del coeficiente de edificabilidad en los sectores y áreas pendientes, el número de viviendas vacantes asciende a 1.792, cantidad superior al máximo de 1.540 señalado.

A esa cifra habría que añadir las nuevas viviendas previstas en la nueva actuación prevista en la ER.17 y que, a la fecha de redacción de este informe, se mueve en un horquilla entre las 750 y las 1050 viviendas nuevas, cifra que está condicionada por la necesidad de que con los ingresos obtenidos de la operación se pueda hacer frente a las grandes cargas previstas (soterramiento del metro, nuevo cauce del Gobela, recuperación ambiental de Dársena), a no ser que las diversas administraciones con competencias sectoriales competentes acuerden aportar recursos económicos a esta operación.

En cuanto a la cuantificación de suelo para actividades económicas, cabe destacar:

- a) el reconocimiento por parte del redactor del documento de que “... se deduce la necesidad imperiosa de elaborar y mantener actualizado un inventario fiable de suelos de actividades económicas que permita conocer con exactitud los suelos vacantes para agilizar su gestión, reciclado y puesta de nuevo en el mercado. Esta necesidad ya se apuntaba en las conclusiones de la Memoria de seguimiento del PTS de Actividades Económicas elaborada en julio de 2015 por la Dirección de Planificación Territorial del Gobierno Vasco”.

Para poder comparar las propuestas con los datos de partida resulta fundamental que esos últimos sean correctos. En caso contrario sería como “hacerse trampas al solitario”.

- b) se mantenga la previsión de tres nuevo desarrollos de iniciativa pública para actividades económicas urbanizando suelos hoy clasificados como no urbanizables. No resulta coherente que la administración que impone la necesidad de preservar el suelo rural priorizando la regeneración o renovación de suelos ya artificializados, proponga, al mismo tiempo, hacer todo lo contrario cuando se trata de actuaciones públicas. Ello supone obviar el valor ejemplarizante que se le presupone a toda administración en el desempeño de sus competencias.

Todo ello, además, siendo conscientes de que hoy existen suelos urbanizados o urbanizables susceptibles de acoger el esfuerzo de la administración para su regeneración/renovación/desarrollo, ayudando, en su caso, a la recuperación de suelos que hayan albergado actividades potencialmente contaminados, una prioridad para todas las administraciones de acuerdo con el PTPBM y las DOT.

En el caso de Leioa, resulta obvio la necesidad de replantearse el modelo de asentamiento previsto en el Parque Científico, puesto que no resulta comprensible que se siga ampliando la capacidad de acogida del Parque Tecnológico de Zamudio o se está construyendo en la margen izquierda cuando, recurriendo a financiación europea, se construyó una infraestructura de primer nivel sobre la que prácticamente no se ha completado ni una quinta parte de su capacidad.

Además, no cabe duda de que la mejora de la accesibilidad ayudaría a que adquiriera la visibilidad que se merece, para su puesta en valor y mejorar el atractivo para las empresas e instituciones competentes.

B.6. Sobre el modelo de movilidad e infraestructuras del transporte

Teniendo en cuenta que “Más de dos tercios de los viajes que se realizan en el área funcional se realizan por motivo de trabajo, con el uso del vehículo privado como principal modo de transporte y con las consecuentes emisiones de dióxido de carbono y otros factores contaminantes”, el PTPBM se propone como objetivos:

- a) Lograr un sistema de movilidad más eficiente en términos energéticos y con menor huella de carbono mediante la inversión de la jerarquía de la movilidad.
- b) Fomentar la interrelación del área metropolitana en el sistema vasco de ciudades y con el entorno próximo y Europa.
- c) Implementar la conexión de los ámbitos urbanos entre sí mediante transporte colectivo, los modos no motorizados y la intermodalidad para los desplazamientos cotidianos entre residencia, trabajo remunerado, cuidados y ocio, así como con el medio natural y el entorno rural.
- d) Enfocar de manera sistémica la movilidad, integrando los modos no motorizados y el transporte colectivo, y la intermodalidad, reduciendo el uso del automóvil para todas las personas usuarias, con adecuadas condiciones de seguridad y accesibilidad, independientemente de su edad, condición social o género y el motivo de desplazamiento.

En lo que respecta a la movilidad metropolitana, se propone, de acuerdo con lo señalado en las DOT, el fomento de la utilización del transporte público como medio de transporte sostenible e interoperable. Y es que “el cambio de modelo que se pretende con este Plan se apoya, como clave de su estrategia, en la mejora de la intermodalidad que permite el intercambio entre modos no motorizados, como el uso de la bicicleta o andar, vehículo privado y transporte colectivo, así como entre distintas infraestructuras de transporte público.” Para conseguirlo se plantean cinco estrategias:

1. El estudio de forma conjunta de la oferta de los distintos gestores de transporte público.
2. La implementación de la intermodalidad.
3. La implementación de Aparcamientos Intermodales Bonificados

4. El puesta en marcha de transporte colectivo en plataforma exclusiva (TCPE), y que comprendería tanto al tranvía, como a carriles “solo bus” para autobuses BEI (Bus Eléctrico Inteligente) y autobuses de servicios discrecionales, pudiéndose extender, en su caso, a vehículos de alta ocupación. Este nuevo modo podría: incluirse en la sección viaria existente, mediante reserva de un carril para tal fin o ampliación de la sección existente con un carril suplementario; o mediante la reconversión de trazados ferroviarios obsoletos.

A este respecto el PTPBM destaca que: *“la idea del TCPE, tanto en su versión autobús como en la de tranvía, resulta ser un elemento permeable, que no generaría una barrera física infranqueable, con las indudables ventajas que ello representa en los ámbitos urbanos”*; y que *“su uso por autobuses no impediría una posterior adaptación del mismo para el tranvía; al contrario, deja explícito el camino para ello en la medida de que el soporte viario no se vería afectado en su sección por tal cambio”*.

Finalmente propone que se debería de estudiar su implantación en:

- La conexión entre ambas Márgenes de la Ría: corredor de Lamiako
- A lo largo de del eje Zorrotzaurre, Lutzana-Brutzeña, Urban-Galindo y Urbinaga.
- En el entorno de Barakaldo y su posible prolongación de las zonas industriales de Trapagaran y Ortuella.
- En el corredor Bolue-Universidad y Universidad-Enlace Universidad.

En lo que las infraestructuras de transporte se refieren, se establecen propuestas para cada uno de los posibles modos de transportes

- a) **Accesibilidad peatonal y ciclista.** Se plantea una malla a escala metropolitana que permita la interconexión de la totalidad de los municipios del AF, distinguiéndose tres tipos de tramos: ejes de la red arterial (PTSVCB), tramos metropolitanos de interconexiones complementarias y recorridos urbanos de carácter estratégico.

En Leioa se señala (con un ligero error/confusión en el ramo Larrakoetxe-Irlandesas) los principales tramos municipales existentes o propuestos (eje norte sur Ría-Universidad, y ejes este y oeste: Irlandesas-Gobela y Centro-Artatza), además el futuro eje de la Ría.

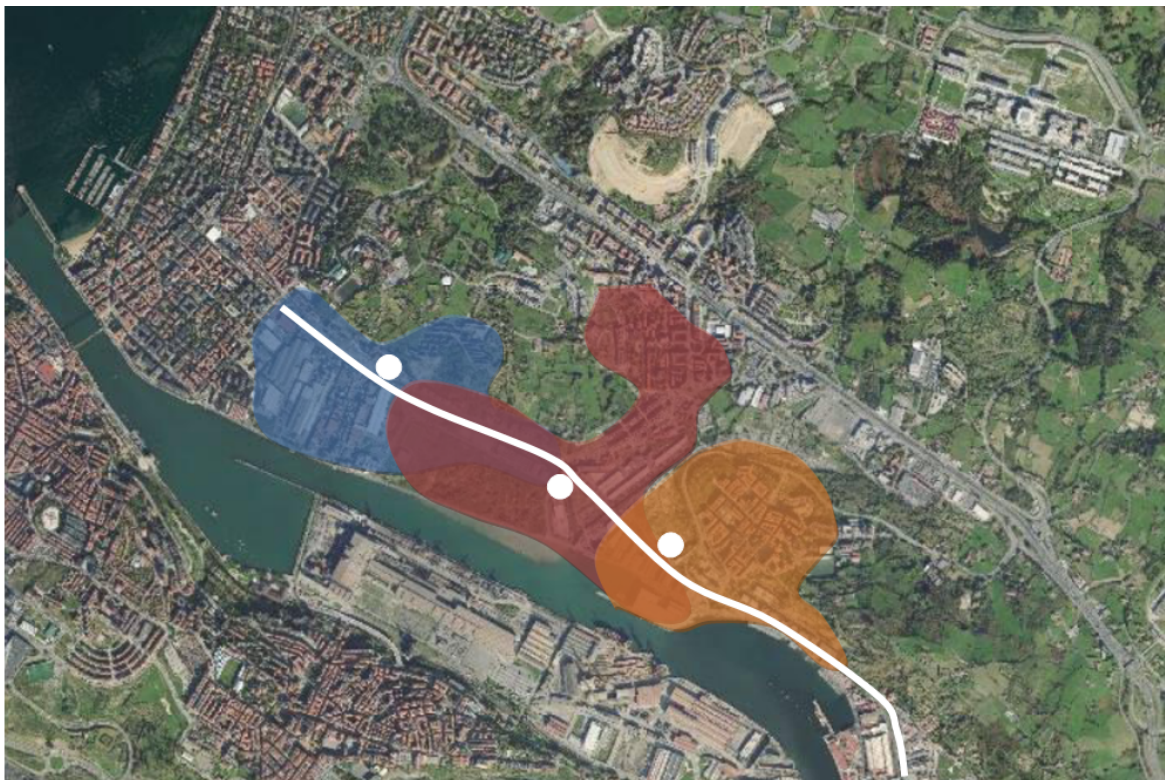
- b) **Red Ferroviaria.** Se plantean como objetivos la intervención sobre la infraestructura existente para la mejora de su capacidad de uso y frecuencia, la captación por la red ferroviaria de otros movimientos, mejorar la vertebración intra e inter ÁF, la adecuación a su entorno y la consideración de la componente ambiental durante su ejecución.

En lo que a las propuestas para este modo de movilidad en Leioa, cabe destacar que desaparece la previsión del tranvía en el eje Campus de la Universidad de Leioa-Urbinaga, hecho que, de confirmarse, supondría la eliminación de la previsión de la reserva ferroviaria recogida en el Plan General vigente, incluidas las cocheras. A este respecto cabe señalar que en el *plano 13. Infraestructuras del transporte ferroviario* no se haya representado los posibles trazados de plataforma de TCPE, cuando una de las posibilidades es que se dedique a uso tranviario.

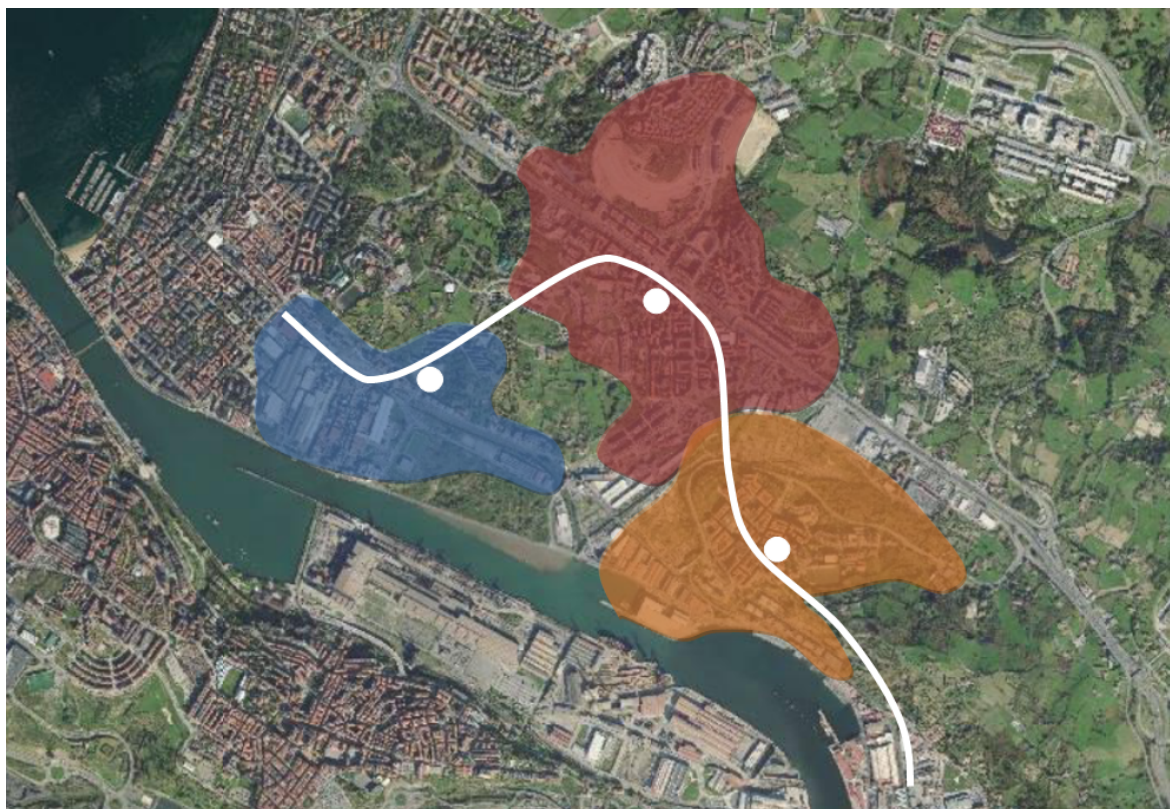
También cabe señalar que no se recogen propuestas de trazado alternativo para la red de metrobilbao, ni operaciones encaminada a eliminar progresivamente las barreras urbanísticas generadas por las redes ferroviarias. Así, este técnico considera que en el *plano 13. Infraestructuras del transporte ferroviario* se deberían identificar aquellos ámbitos en los que la red ferroviaria es una barrera urbanística y, por lo tanto, se debería proponer su eliminación, bien mediante su soterramiento o mediante la construcción de un trazado alternativo.

Entre esas actuaciones deberían de contemplarse: el soterramiento del metro a lo largo del barrio de Lamiako (en coherencia con la operación descrita para la ER-17 en el Anexo I de este informe) o la construcción de una variante a la línea 1 del metro que acercase la gran infraestructura de transporte público del AF al centro y los barrios del norte de Leioa, trasvasando así parte del tráfico de paso por la Avanzada a ese otro modo de transporte colectivo sostenible y eficiente.

En las siguientes dos imágenes se representa ese trazado alternativo, así como la diferencia de población potencialmente servida:



Trazado actual



Trazado propuesto

- c) **Red Viaria.** Se plantean como objetivos la consideración de la gestión viaria desde la planificación de los desarrollos del suelo, mejorar el nivel de servicio de las vías, minimizar las interferencias entre tráficos, la implementación de la movilidad no motorizada y el transporte colectivo en la planificación de las nuevas infraestructuras y la consideración de la componente ambiental durante su ejecución.

La red metropolitana se clasifica según su nivel de importancia en: conexión del sistema polinuclear vasco de capitales, red estructurante, red de distribución y red capilar, según se identifican en el *plano 14. Infraestructuras viarias*. También se contemplan las figuras de los “ecobulevares” (no se representan en el *plano 14*) y los aparcamientos intermodales bonificados. En relación con la carretera de la Avanzada cabe señalar que se identifica en el mencionado plano 14 como “Red estructurante”, cuando no cumple las condiciones señaladas en la definición de ese nivel de carretera, puesto que la Avanzada sí tiene “*interacción con los núcleos urbanos*”.

Se señala que “*Para la formalización de la red, el PTP parte de la base de la finalización y puesta en servicio del tramo entre Peñascal y Venta Alta de la Variante Sur Metropolitana, así como del Corredor de Lamiako, elemento clave en la solución del problema vía ejecución de infraestructuras viarias*” y con afección a Leioa se realizan las siguientes propuestas:

- Conexión Bolue-Campus de la UPV/EHU en Leioa. Se plantea como un ecobulevar con reserva de carril para TCPE.
- Conexión Campus de la UPV/EHU en Leioa – Akarlanda-Zabalotxe, como alternativa a la Avanzada-Txorierri, y con el que se conectaría a través de dos ejes transversales: Campus de la UPV/EHU en Leioa – Enlace Universidad y Eje Sakoni-La Cadena-Loiu.
- Eje Campus de UPV/EHU de Leioa -La Avanzada-Astrabudua-Axpe. Se plantea como un ecobulevar con reserva de carril para TCPE.
- Bulevar de la Ría.

Al respecto de las propuestas realizadas sobre la red viaria, este técnico se ratifica en lo señalado en relación con la aprobación inicial del II PTS de Carreteras de Bizkaia:

1.- Corredor Bolue-Universidad vs Corredor Uribe Kosta-Bolue-Universidad-Kukularra

El tramo Bolue-Universidad se plantea como un itinerario alternativo para hacer frente a los problemas de capacidad en la red, en este caso la Bi-637 o Carretera de la Avanzada. No obstante, más que hablar del tramo Bolue-Universidad, se debería de hablar de Bolue-Enlace de Universidad, puesto que sin la conexión Universidad-Enlace de Universidad, la denominada como “Alternativa Norte” o “Variante Norte” ese tramo nunca se convertiría en una alternativa real a la Avanzada.

Este técnico considera que desde el nuevo PTPBM se debería apostar porque la nueva infraestructura de conexión Bolue-Enlace de Universidad-Kukularra se convierta no solo en una alternativa real al Bi-637 en sus comunicaciones con la margen derecha, sino en la conexión principal de los tráficos desde Kukularra a la Margen Derecha. Así, la actual carretera de la Avanzada debería pasar a convertirse en una vía de rango inferior a esa variante de población, con carácter de ecobulevar, con posible integración de carril exclusivo para TCPE (ver explicación en relación con al intermodalidad y el tranvía realizado en relación con el subfluvial)-.

Esta intervención se podría englobar dentro de las actuaciones de reducción del impacto de la red de carreteras forales en el medio urbano, de forma similar al planteamiento que se hace en relación con la “Variante de Rekalde”, y redundaría en una mejora indudable de la calidad de vida de las vecinas y vecinos de Leioa, por la reducción muy importante de volumen de tráfico que sufriría la Avanzada.

Además, este técnico no considera adecuado el trazado propuesto para el tramo Bolue-Universidad de esa Variante, puesto que su trazado a media altura de la ladera del monte Kurkudi supondría la tercera fractura que sufriría Leioa en su conexión entre sus barrios y de estos con el entorno natural que le rodea, tras las heridas abiertas que generan tanto la carretera de la Avanzada (a pesar de su cubrición en el tramo central) y el trazado descubierto de la línea 1 de metrobilbao.

Y es que el mismo argumento que se utiliza para rechaza la ejecución del tramo Universidad-Parque Tecnológico sirve de aplicación a este caso: supone “una nueva ocupación adicional de territorio en un entorno ya de por sí saturado de infraestructuras, con lo que ello supone en términos de impacto social y medioambiental”.

Asimismo, cabría destacar que, a pesar del subfluvial, la Carretera de la Avanzada seguiría siendo el principal eje de conexión de toda la margen derecha, comarca claramente dependiente del tejido económico-productivo existente en Txorierri (con el Parque Tecnológico de Bizkaia como principal foco de demanda de movilidad) y Bilbao. Y la reducción de vehículos generada por el Subfluvial, si bien supondrá una mejora, hará que siga siendo uno de los puntos de la red que mayor volumen de tráfico va a soportar.

Así, se propone que esta conexión se haga al otro lado del monte Kurkudi, adosado a los accesos al Centro Comercial Artea, tal y como a continuación se señala:



Una ventaja adicional de la puesta en servicio de este Corredor Uribe Kosta-Bolue-Universidad-Kukularra es que pondría en valor la gran bolsa de suelo de empleo cualificado y de calidad susceptible de asentarse en el Parque Científico-Tecnológico ubicado junto al campus de la UPV-EHU, haciéndolo más atractivo y accesible para la empresas. Ello, además, permitiría equilibrar la movilidad laboral de todo el eje Uribe Kosta-Txorierri, hoy en día tan condicionado por el foco de atracción que supone las instalaciones del Parque Tecnológico ubicado en Zamudio.

En definitiva, el PTPBM debería de hacer referencia a una actuación única que se podría denominar “Nuevo trazado para la Bi-637”, y que, en su caso, se podría plantear su ejecución por fases, pero entendida toda ella, en toda su longitud, y carácter de “Red Estructurante”.

2.- Subfluvial de Lamiako.

El PTPBM (partiendo de la base de la puesta en servicio de esa infraestructura) menciona constantemente la necesidad de impulsar la intermodalidad entre los distintos modos de transporte, como una herramienta para fomentar una movilidad más sostenible y menos dependiente del vehículo privado. De forma coherente con esa afirmación, señala la conveniencia de integrar en el subfluvial un carril para TCPE que, prolongándose a través del corredor de Uribe-Kosta, engancharía con el eje Bolue-Universidad para llegar hasta el Campus de Leioa.

Es decir, se plantea una plataforma de TCPE cuya única funcionalidad es generar una conexión directa entre la margen izquierda y el Campus, sin servir a la margen derecha, propuesta que este técnico considera un error.

Y es que, en opinión de este técnico, el proyecto del subfluvial, la gran nueva infraestructura prevista en el PTSCB, representa la oportunidad de convertirse en un canalizador de esa intermodalidad, integrando en una misma infraestructura diversos modos de transporte que permitan mejorar la conectividad entre ambos márgenes de la ría, teniendo en cuenta la perspectiva de la red de transporte público de alta capacidad.

Así, tal y como se muestra en la siguiente imagen, el trazado previsto para el subfluvial presente posibilidad de conexión con distintos servicios de transporte ferroviaria, con cuya integración o conexión se debería de plantear desde el PTPBM, convirtiendo, por ejemplo, la estación del metro de Lamiako, es una estación intermodal para la conexión de los tráficos de la línea 1 de metrobilbao con el TCPE que circule a través del subfluvial.



Así, con el fin de hacer un uso eficaz y eficiente de los recursos de los que disponemos las administraciones públicas, y teniendo en cuenta los criterios y objetivos de coordinación intersectorial y entre administraciones que deben guiar las políticas públicas, se debería de plantear la integración del cruce de la ría del tranvía (como TCPE) dentro de la infraestructura del Subfluvial. De esta forma, se conseguiría unir las márgenes de la ría no solo para el uso del vehículo particular, sino también para un transporte público de gran capacidad (tranvía vs autobuses), lo que sin duda aumentaría el carácter sostenible de la solución propuesta para el cruce de la ría.

Todo ello sin olvidar que el hecho de que el trazado previsto para el subfluvial permitiría el establecimiento de estaciones intermedias que permitiesen conectar la línea del tranvía con otros modos de transporte público como son las líneas 1 y 2 metrobilbao y las líneas C1, C2 de Renfe Cercanías. Es decir, con el subfluvial se conseguiría mallar la red de transporte público más relevante de la comarca del Bilbao Metropolitano, mejorando sobremanera la movilidad de todos sus habitantes: zona minera, margen derecha, margen izquierda, etc...



De tal forma que la línea del tranvía hoy existente en Bilbao, y que se pretende convertir en eje vertebrador del transporte colectivo en Zorrotzaurre, podría tener su final de línea en el Campus de la UPV/EHU en Leioa, dando así continuidad al eje Lutzana-Brutzeña-Urban-Galindo-Urbinaga planteado por el PTPBM.

B.7. Sobre el ciclo integral del agua, las infraestructuras de servicio, la gestión de los residuos y el equipamiento comunitario general.

Al respecto de las previsiones de infraestructuras relativos al ciclo integral del agua, señalar que, en concordancia con las últimas previsiones del CABB en relación con la no EDAR de Lamiako, y las últimas referencias publicadas por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico en relación con el sistema de saneamiento, se debería de identificar en el plano la ETDSU y el emisario Lamiako-Galindo-Abra Exterior.

Cabe señalar que se debería estudiar la posibilidad de establecer una conexión adicional de la red de saneamiento entre las márgenes a través del subfluvial de Lamiako, tanto como parte del emisario Lamiako-Galindo, o como posible bypass al cruce actual desde la Estación de Bombero de Lamiako a la EDAR de Galindo.

B.8. Sobre el paisaje y el patrimonio cultural

En lo que respecta a la puesta en valor del patrimonio histórico, este técnico propone que se incorporen como elementos destacados aquellos de los que parece que existen restos en el entorno de la Dársena de Lamiako, más allá del Puente sobre la ría del Udondo.

Así, debemos de retroceder casi tres siglos para mencionar el primero de ellos: el espigón o muelle que hoy conforma la carretera de la ría. Se trata de una de las primeras infraestructuras que los antiguos pobladores del entorno de la ría hicieron para mejorar la navegabilidad de la ría y garantizar que los barcos pudiesen alcanzar el puerto de Bilbao, y partiendo de la playa de las Arenas llegaba hasta la zona de Axpe-Erandio, tras superar las desembocaduras del Gobela y el Udondo.

Este muelle contenía dos pasos que permitían el paso de dos cauces de agua dulce (el Udondo y el Gobela) hacia la ría: el “Puente de los ocho ojos” y el puente del Udondo. Ambos ríos aportaban agua dulce a las marismas existentes entre las colinas de Ondiz y ese muelle, que a su vez recibían agua salada a través de los mencionados puentes. Pues bien, de las últimas indagaciones realizadas, se ha comprobado que, gracias a que el tramo coincidente con la zona de limos intermareales nunca ha sido apto para servir de amarre de las embarcaciones que circulaban por la ría, aún existen restos de ese muelle original, así como del “Puente de los ocho ojos”.

Con la desecación de las marismas por parte de Máximo Aguirre, se cegó el “Puente de los ocho ojos”, y se creó un sistema de acequias y canales, junto con un embalse de regulación, que permitían, mediante el

empleo de un sistema de bombeo, mantener deprimido el nivel freático y poder así dedicarlo a otros usos, siguiendo una solución muy similar a la existente en los Países Bajos.

Esta nueva zona se dedicó, en primer lugar, a zona de cultivo, hipódromo (al que solía acudir la burguesía del momento, además de los monarcas), campo de polo, campo de fútbol (aquí es donde el Athletic dio sus primeros pasos), campo de aviación durante la Guerra Civil, y, finalmente, se convirtió en reserva de suelo para albergar una futura dársena. Si bien el aspecto que hoy en día presenta no permite apreciar ninguno de estos elementos, puesto que los rellenos que se ejecutaron entre los años 1970-1976 lo han ocultado todo.

C. ONDORIOAK / CONCLUSIONES

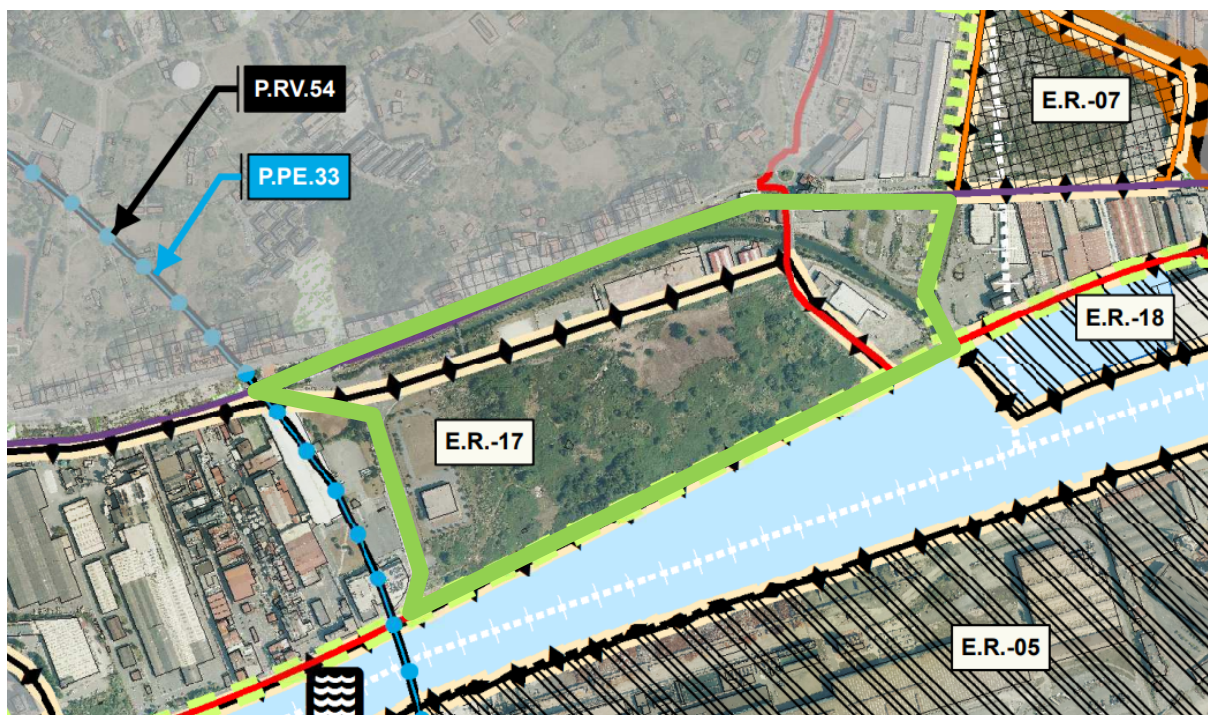
Este técnico considera que procede dar traslado al Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia del siguiente informe, para que se reconsideren las determinaciones recogidas en el PTPBM de acuerdo con las alegaciones, correcciones o sugerencias señaladas en el apartado B de este informe, así como en su Anexo I.

Es lo que, salvo consideraciones de tipo jurídico, tengo a bien informar

ANTON UNCILLA CORCUERA - 72314039S
Arquitecto Municipal

LEIOAKO UDALA 09/02/2022

ANEXO 1: LA RECUPERACIÓN DE LA DÁRSENA DE LAMIAKO.



1. INTRODUCCIÓN

Mediante acuerdo del Ayuntamiento-Pleno de 26 de noviembre de 2020 se acordó aprobar el “Convenio para completar el proceso de transformación urbanística en la zona de Lamiako”, habiéndose firmado por las partes intervinientes el 11 de febrero de 2021.

Para que el proceso de transformación urbanística y ambiental que se recoge en el mencionado convenio pueda llevarse a cabo, se debe tramitar y aprobar una Modificación Puntual del Plan General (en adelante MPGOU).

2. ÁMBITO

La posible modificación del PGOU abarcaría los siguientes ámbitos de planeamiento:

- Área 17A.- Estación Industrial consolidado
- Área 17B.- Estación Industrial vacante
- Área 18A.- Dársena de Lamiako
- Área 18B.- AXA
- Área 19E1- DOW-Ría.
- Una pequeña bolsa de suelo no urbanizable situada entre la calle Langileria y el Área 17A, junto a las vías del metro

El ámbito queda delimitado de la siguiente manera: al norte por la calle Langileria, al sur por la avenida Autonomía y la ría, al oeste por la calle Felipe del Rio y al este por la ría del Gobela.

Dentro del ámbito de la propuesta existen las siguientes construcciones:

- La Estación de Bombeo del CABB
- Las cocheras de Euskotren - autobuses
- Las cocheras de Euskotren - tranvía

3. ANTECEDENTES

3.1. Desarrollos ejecutados

Desde la aprobación y posterior entrada en vigor del Plan General de Ordenación Urbana el Ayuntamiento de Leioa ha puesto en marcha diversas operaciones urbanísticas encaminadas a la mejora de la calidad de vida de las vecinas y vecinos del barrio de Lamiako, como son el PERRI de Lamiako y el Plan Especial del Área 14C Earle.

La gran crisis económica sufrida entre los años 2007 y 2014 afectó también a ambas operaciones, habiéndose dilatado en el tiempo su ejecución más de lo deseable, lo que ha hecho que los frutos derivados de la redacción del planeamiento pormenorizado como de la gestión de la ejecución urbanística no haya sido tan inmediata como los poderes públicos hubiesen deseado.

Hoy se puede señalar que el PERRI se encuentra prácticamente ejecutado y el Área de Earle está próxima a iniciar sus obras de urbanización.

3.2. Modificación del PGOU relativa al Área 18 – Dársena de Lamiako

Mediante acuerdo plenario número 4 adoptado en la sesión celebrada el 29 de Julio de 2010, se aprobó definitivamente la Modificación Puntual del P.G.O.U. de Leioa referente al Área 18 (Dársena de Lamiako), para cumplir la sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco relativa a la clasificación del suelo.

Así, con su aprobación todo el Área 18 pasó a reclasificarse como Suelo Urbanizable en lugar de No Urbanizable, clasificación ésta última otorgada por el PGOU vigente hasta esa fecha.

3.3. Modificación del PGOU relativa a la creación del Área 18B-AXA

Mediante acuerdo plenario número 3 adoptado en la sesión celebrada el 21 de Febrero de 2013, se aprobó definitivamente la Modificación Puntual del P.G.O.U. de Leioa referente al Área 18-B AXA.

Dicha modificación se tramitó en cumplimiento del acuerdo plenario número 1 adoptado el 23 de febrero de 2010 el Ayuntamiento de Leioa, por el que se aprobó definitivamente la formalización de un convenio urbanístico con la mercantil Axa Seguros Generales S.A. de Seguros y Reaseguros, por lo que la citada empresa, en su calidad de propietaria de un terreno ubicado en la Dársena de Lamiako, cedía anticipadamente una parte de la superficie para poder destinarla a las cocheras del futuro tranvía que unirá la estación de Leioa del ferrocarril metropolitano con el campus de la UPV/EHU.

De acuerdo con la propuesta aprobada, se creó un área de suelo urbano no consolidado denominada área 18B-Axa (en una superficie extraída del Área 18) en la que se contempla la construcción de un edificio de uso terciario, de PB+6 (con posibilidad de incrementar en tres plantas más para aparcamiento).

Habiendo transcurrido más de 7 años desde su aprobación se puede decir que la propuesta no ha fructificado.

3.4. EDAR Lamiako – ETDSU de Lamiako

La EDAR de Lamiako está declarada como obra de interés general, por el art. 36 del Plan Hidrológico Nacional, aprobado por Ley 10/2001, de 5 de julio.

A finales de la primera década del siglo XXI la Dirección General del Agua del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino redactó un Anteproyecto de Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR).

La actuación prevista en ese documento preveía ocupar una superficie en planta de 151.694,53 m² de los cuales 79.229,50 m² se destinaban a las instalaciones propias de la EDAR (el área ocupada por la estación de bombeo de Lamiako y el tanque de tormentas existentes en la parcela). El resto de la superficie, 72.465,03 m², se destinaba a la creación de una zona de regeneración ambiental.

Mediante Resolución de 21 de julio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, se formuló la declaración de impacto ambiental del proyecto Depuradora de aguas residuales de Lamiako, término municipal de Leioa, Bizkaia. (BOE nº 196 de 16 de agosto de 2011)

Habiendo transcurrido más de 10 años desde esa Resolución, no consta al Ayuntamiento que se pretenda seguir adelante con este Proyecto. Más bien al contrario, puesto que la apuesta del CABB para este emplazamiento no es construir una EDAR, sino una ETDSU.

Esta nueva infraestructura que se levantará junto a las actuales instalaciones de bombeo, permitirá evitar reboses de aguas sin tratar y reducir la carga contaminante que actualmente llega a la Ría, en episodios de fuertes lluvias. Según las previsiones del Consorcio de Aguas, la estación supondrá una inversión estimada cercana a los 28 millones de euros.

3.5. Plan de Acción del Paisaje

En el año 2018 el Ayuntamiento de Leioa elaboró el Plan de Acción del Paisaje (PAP) del entorno de la Dársena de Lamiako. Dicho PAP contemplaban los siguientes objetivos de calidad paisajística para el ámbito:

- OCP.01.- Recuperar los paisajes marismenos y fluviales. Para alcanzarlo se plantean las siguientes acciones: Eliminar especies exóticas invasoras, retirar los vertidos ilegales y conservar especies de interés, Recuperar la carretera BI-711 para el uso público, Retirar los materiales de relleno de la Dársena, crear morfología marismeña, Permeabilizar carretera BI 711. Recuperar las márgenes de los ríos Gobela y Udondo.
- OCP.02. Poner en valor los paisajes marismenos y fluviales. Para alcanzarlo se plantea la siguiente acción: Crear rutas y paseos y dotar el ámbito de elementos divulgativos e informativos sobre los paisajes fluviales y marismenos.
- OCP.03.- Conservar, recuperar y poner en valor los elementos con valores históricos, simbólicos e identitarios. Para alcanzarlo se plantea la siguiente acción: Crear contenidos y elementos de sensibilización y conocimiento.
- OCP. 04- Integrar estética y paisajísticamente el trazado del metro. Para alcanzarlo se plantean las siguientes acciones: Integrar paisajísticamente el trazado del metro y el nuevo trazado de la carretera BI-711, y soterrar el metro
- OCP.05.- Integrar estética y paisajísticamente los edificios del ámbito. Para alcanzarlo se plantea la siguiente acción: Integrar y ordenar paisajísticamente el entorno de los edificios industriales y solares.
- OCP.06.- Potenciar que los habitantes del municipio se impliquen en la conservación y mejora del paisaje. Para alcanzarlo se plantea la siguiente acción: Poner en valor este espacio en el Gran Bilbao, como punto de referencia y aprendizaje sobre ecosistemas marismenos.

3.6. Debilidades y nuevas oportunidades

A pesar del desarrollo de las dos operaciones urbanísticas mencionadas, el barrio de Lamiako sigue teniendo debilidades que superar, así como oportunidades que aprovechar, tal y como quedó patente en el proceso de redacción del PAP.

En lo que a las debilidades que perduran, cuatro son las que se podrían destacar:

- la persistencia del trazado del ferrocarril metropolitano (metro Bilbao) en superficie
- el actual trazado de la desembocadura del río Gobela en paralelo a dicho trazado
- el estado de cuasi abandono en el que se encuentra la dársena de Lamiako.
- la ausencia de una gran bolsa de espacios libres y zonas de verdes de referencia, con el que sí cuentan otros barrios de Leioa (Pinosolo, Leioandi, Artatza, San Bartolomé)

Así, las vías del metro en superficie suponen una gran barrera física (hay que destacar que tan solo existen un punto de cruce a lo largo sus 1,3 km) que dividen en dos Lamiako: la zona norte, en la que se ubican los, principalmente, los usos residenciales; y la zona sur, que alberga actividades económicas, además de pequeños edificios de uso residencial y equipamental. No hay que olvidar que es precisamente en esa última zona en la que se desarrolla el acto festivo-cultural más importante del barrio: “Lamiako Maskarada”.

En paralelo a la línea del ferrocarril metropolitano, se encuentra la desembocadura del río Gobela que aumenta la separación y la barrera física entre las dos zonas de Lamiako a la que nos referimos en el apartado precedente.

La barrera del metro y la desembocadura fluvial, unida a la cercanía del conjunto de las laderas de Ondiz-Artatza, hace que se haya conformado un barrio de carácter lineal y con una gran sensación de constreñimiento, en el que se han ido generando pequeños espacios-plaza intersticiales con la finalidad de intentar mejorar esa situación. Además, esa configuración lineal hace imposible dotar al barrio de esa gran bolsa de espacios libres y zonas de verdes de referencia con la que sí cuentan otros barrios de Leioa.

La dársena de Lamiako representa, sin embargo todo lo contrario a lo que es la zona residencial de Langileria kalea. Es una gran explanada abierta a la ría en la que parece caber casi cualquier cosa que se quiera plantear. Sin embargo, el Ayuntamiento, tras la reflexión realizada en relación con su futuro durante la redacción del Plan de Acción del Paisaje, pretende apostar por convertirlo en un espacio de disfrute abierto a Lamiako, a Leioa y a Bizkaia.

A este objetivo contribuye precisamente la intención manifestada por el Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia de realizar una ampliación del tanque de tormentas existente junto a la estación de bombeo actual como alternativa a la EDAR que actualmente contempla en el Plan General vigente. Y es que esta infraestructura alternativa propuesta por el CABB ocuparía una superficie de suelo muy inferior a la EDAR.

En este sentido, la existencia del cauce fluvial y la posibilidad de actuar sobre el mismo a través del desvío de su desembocadura, también representa una oportunidad desde dos (2) ámbitos:

- Por una parte, contribuye a la regeneración ambiental de la dársena de Lamiako y la recuperación del antiguo sistema marismal.
- Por otra parte, se posibilita la actuación sobre el antiguo lecho del río que queda libre del discurrir del mismo, de tal modo que se pueda tejer la unión entre las dos (2) zonas del barrio hasta ahora separadas entre sí.

4. DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS DE LA PROPUESTA Y JUSTIFICACIÓN DE SU OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

4.1. Objetivos

Son cinco los objetivos que se pretenden alcanzar con la nueva propuesta para el ámbito:

- El soterramiento de las vías del Metro en el tramo comprendido entre las estaciones de Lamiako y Leioa.
- La creación junto a la Ría de un gran espacio verde público, en la zona conocida como Dársena de Lamiako.
- El diseño de una nueva desembocadura del Río Gobela que ayude a la recuperación ambiental del antiguo sistema marismal en el nuevo gran espacio verde público.
- La puesta en valor del patrimonio histórico que alberga la Dársena
- Completar la regeneración urbanística y ambiental de la zona de Lamiako.

En el presente documento se propone viabilizar urbanística esos cuatro objetivos, mediante su vinculación a un nuevo desarrollo residencial.

4.2. El Soterramiento de la línea de metro

El soterramiento del ferrocarril en Lamiako es: una enorme mejora ambiental para el barrio, digna de ser abordada en ejercicio de la competencia municipal para establecer la ordenación urbanística de su territorio; y una oportunidad histórica para Leioa en pos de desterrar una auténtica barrera física y social, y acorde con las directrices del nuevo PTP del Bilbao Metropolitano (art. 80) mediante la transformación de suelo que beneficiará tanto a las generaciones presentes como a las futuras. Y es que la eliminación de

la superficie de infraestructura ferroviaria permitirá conectar a las vecinas y los vecinos con el gran pulmón verde/azul a desarrollar sobre los suelos conocidos como “Dársena de Lamiako”.

Por ello, resulta fundamental la participación del Ayuntamiento en la ordenación urbanística de los terrenos liberados por el soterramiento con el fin de garantizar el cumplimiento de unos objetivos e intereses generales que contribuyan a la definición y ordenación de esta parte de Leioa, aplicando criterios de sostenibilidad económica y ambiental, teniendo siempre en cuenta la necesidad de mejorar la calidad de vida de las generaciones actuales y futuras.

No obstante, dado el carácter de infraestructura territorial (cuya titularidad no es municipal de la línea del ferrocarril metropolitano, cualquier intervención al respecto requerirá de la anuencia y colaboración de la Administración con competencias sectoriales en materia de ordenación y planificación de infraestructuras de transporte ferroviario, en este caso del Departamento competente del Gobierno Vasco, así como del Consorcio de Transportes de Bizkaia.

4.3. Nuevo espacio verde de referencia en Lamiako

La obtención gratuita del suelo conocido como Dársena de Lamiako para la creación de un espacio verde público junto a la ría tiene, desde el punto de vista municipal, tanta importancia como el soterramiento de las vías del Metro. Y es que la calificación actual del suelo por parte del Plan General vigente como “Sistema General Mixto Infraestructuras-Equipamiento” le plantea al Ayuntamiento de Leioa dos (2) problemas:

- Que el destino concreto de todo o parte del suelo está condicionado a decisiones relativas a infraestructuras de carácter supramunicipal competencia de administraciones distintas a la local (Administración General del Estado, Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia...), que pueden plantear actuaciones no asumibles por el Ayuntamiento (ya hubo una primera intención de instalar una potente instalación de depuración de aguas residuales).
- Que todo el suelo (independientemente del tamaño que finalmente ocupa la infraestructura actualmente propuesta por el CABB), al no estar vinculado a actuación urbanística concreta, debe ser adquirido por expropiación por la Administración para la ejecución de las determinaciones del planeamiento.

A este respecto cabe señalar que prácticamente todos los barrios de Leioa cuentan con grandes Parques Urbanos públicos que sirven como zonas de uso y disfrute de sus residentes: Artatza, Pinosolo, Errekalde,... todos a excepción del barrio de Lamiako. Así la creación en la Dársena de Lamiako un nuevo Parque con zonas de recreo y estancia para las vecinas y vecinos, y ayudaría a compensar esta discriminación que sufre el barrio con respecto al resto de Leioa.

Además, esta nueva zona verde contaría con el privilegio de la proximidad a la ría y al entorno fluvial, lo que supondría una oportunidad para poder recrear parcialmente en ella el ecosistema fluvial-marismal que un día le caracterizó. Y es que, tal y como se recogió en el Plan de Acción del Paisaje elaborado en los años 2018-2019 en relación con este espacio, se trata del único espacio de todo el eje de la Ría del Ibaizabal que se podría llegar a naturalizar.

Aunque también resulta necesario recalcar que, dadas las afecciones sectoriales derivadas de su colindancia con la Ría, toda intervención en la Dársena va a requerir siempre de la anuencia y colaboración de la Administración con competencias en materia de ordenación del espacio marino-costero, así como de los Departamentos competentes en materia de Medio Ambiente del Territorio Histórico de Bizkaia y del Gobierno Vasco.

4.4. Nueva desembocadura para la ría del Gobelá

El Plan de Acción del Paisaje (PAP) de la Dársena de Lamiako señala que *“la Dársena de Lamiako queda enclavada entre tres cauces muy artificializados, el río Udondo, el Gobelá y la propia ría. Los dos primeros en la actualidad funcionan más como canales que como ríos vivos, y en ambos existe influencia mareal. No existe una vegetación riveriega propiamente dicha en ninguno de ellos, si bien el Udondo presenta una orla de vegetación anexa”*. Así, dentro de los objetivos de calidad paisajística del PAP *“se plantea desviar el trazado del río Gobelá para que desemboque en la dársena, generando un ambiente marismeno-fluvial de gran potencialidad ecológica. La morfología final incluirá diversos*

ambientes, con charcas permanentes, islotes y circulación de agua. Los terrenos ganados al cauce del Gobelas se restaurarán con criterios ecológicos y paisajísticos, primando la conectividad (soterramiento del Metro) con Lamiako-Txopoeta y el uso público del espacio”.

La propuesta de desvío del cauce del río Gobela supone una nueva oportunidad ambiental y urbanística:

- Ambiental, puesto que ayuda en la regeneración ambiental de la dársena de Lamiako y su conversión parcial en humedal de acuerdo con las previsiones del Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el criterio de URA.
- Urbanística, ya que la desaparición del recorrido de la ría del Gobelas supondrá, junto al soterramiento del Metro, la conexión plena de la calle Langileria con la Dársena de Lamiako, permitiendo la conversión del tramo entre estaciones de Metro en una calle convencional, así como la desaparición/desplazamiento de las limitaciones derivadas de las servidumbres de protección del dominio público marítimo terrestre.

A su vez la desaparición del cauce supondrá la posibilidad de conexión de los sistemas generales de infraestructuras ferroviarias (Metro Bilbao y Cocheras del Tranvía), así como dotar de un posible acceso adicional al área 19E1, hoy en día previsto sobre un puente construido sobre suelo que en su día fue objeto de concesión por parte de Costas, pero sobre el que se ha firmado el Acta de reversión.

4.5. Puesta en valor del Patrimonio histórico y cultural.

En lo que respecta a la puesta en valor del patrimonio histórico que alberga la Dársena, debemos de retroceder casi tres siglos para mencionar el primero de ellos: el espigón o muelle que hoy conforma la carretera de la ría. Se trata de una de las primeras infraestructuras que los antiguos pobladores del entorno de la ría hicieron para mejorar la navegabilidad de la ría y garantizar que los barcos pudiesen alcanzar el puerto de Bilbao, y partiendo de la playa de las Arenas llegaba hasta la zona de Axpe-Erandio, tras superar las desembocaduras del Gobela y el Udondo.

Este muelle contenía dos pasos que permitían el paso de dos cauces de agua dulce (el Udondo y el Gobela) hacia la ría: el “Puente de los ocho ojos” y el puente del Udondo. Ambos ríos aportaban agua dulce a las marismas existentes entre las colinas de Ondiz y ese muelle, que a su vez recibían agua salada a través de los mencionados puentes. Pues bien, de las últimas indagaciones realizadas, se ha comprobado que, gracias a que el tramo coincidente con la zona de limos intermareales nunca ha sido apto para servir de amarre de las embarcaciones que circulaban por la ría, aún existen restos de ese muelle original, así como del “Puente de los ocho ojos”.

Con la desecación de las marismas por parte de Máximo Aguirre, se cegó el “Puente de los ocho ojos”, y se creó un sistema de acequias y canales, junto con un embalse de regulación, que permitían, mediante el empleo de un sistema de bombeo, mantener deprimido el nivel freático y poder así dedicarlo a otros usos, siguiendo una solución muy similar a la existente en los Países Bajos.

Esta nueva zona se dedicó, en primer lugar, a zona de cultivo, hipódromo (al que solía acudir la burguesía del momento, además de los monarcas), campo de polo, campo de fútbol (aquí es donde el Athletic dio sus primeros pasos), campo de aviación durante la Guerra Civil, y, finalmente, se convirtió en reserva de suelo para albergar una futura dársena. Si bien el aspecto que hoy en día presenta no permite apreciar ninguno de estos elementos, puesto que los rellenos que se ejecutaron entre los años 1970-1976 lo han ocultado todo.

Todo ello sin olvidar que el puente de Udondo, último vestigio del denominado como “Puente de Isabel II” y que un día comunicaba las dos orillas de la ría a la altura del Arenal bilbaíno, es una auténtica joya del patrimonio, tal y como numerosos estudiosos han manifestado y es, junto al puente de Triana (Sevilla), el único puente de fundición que queda en la Península Ibérica.

Por todo ello, la recuperación ambiental de la Dársena supone toda una oportunidad para recuperar también todo el patrimonio cultural que alberga, para así poner en valor todas esas infraestructuras que nuestros ancestros han ido construyendo con el fin de garantizar la navegabilidad de la ría y el uso productivo de sus entornos aledaños, entre otros: el muelle, el puente de los ocho ojos, el puente de Udondo o el embalse de regulación.

4.6. Renovación urbana

Dando cumplimiento a lo señalado en las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) y en la nueva versión del PTP del Bilbao Metropolitano, esta propuesta contempla vincular las actuaciones anteriormente descritas a un nuevo desarrollo urbano, de uso predominantemente residencial, priorizando, tal y como establecen las DOT *“la regeneración urbana, la densificación de los espacios urbanizados y el reciclado de espacios obsoletos, degradados o infrutilizados, como alternativa a nuevas ocupaciones de suelo, con el fin de satisfacer la demanda de vivienda, actividad económica y dotaciones o de resolver los desequilibrios existentes”*.

Resulta notorio que la configuración propuesta por el planeamiento vigente para los futuros desarrollos de actividades económicas en este ámbito, así como las limitaciones derivadas de la presencia de la ría del Gobela, han resultado no ser los más adecuados, puesto que, habiendo transcurrido ya casi 20 años desde la entrada en vigor del Plan General, éstos ya habrían sido objeto de transformación.

Al respecto cabe señalar que las DOT admiten la recalificación de suelos calificados en la actualidad como industriales o de actividades económicas a nuevas calificaciones de residenciales o similares *“cuando se justifique previamente la imposibilidad técnica, económica o urbanística de plantear una operación urbanística consistente en la reconversión de dichos suelos como ámbito de acogida de nuevas actividades económicas, exigiéndose la incorporación en paralelo al planeamiento urbanístico de una superficie de techo edificable equivalente de actividades económicas”*. En este caso queda fuera de toda duda la idoneidad urbanística de plantear esta recalificación, con el objetivo de acercar a los vecinos y vecinas de Leioa al AEC del “Eje de la Ría”.

Por último, desatacar que, tal y como también establecen las DOT y la nueva versión del PTP del Bilbao Metropolitano, este nuevo crecimiento residencial se apoya en una de las grandes infraestructuras de transporte público del Área Funcional, la línea 1 de metrobilbao. Es decir, la ubicación de esta nueva actuación queda integrado *“en la red de accesibilidad mediante transporte público, peatonal y ciclista”*, configurándose como *“desarrollos urbanos densos y compactos con uso mixto del suelo y calles accesibles bien conectadas”*.

4.7. Justificación de la oportunidad y conveniencia de la propuesta

La actuación urbanística pretendida conjuntamente con los objetivos que persigue, suponen, desde el punto de vista del interés público, una mejora en la eficiencia en la gestión pública, puesto que, gracias a ella la administración quiere aprovechar para:

- a) la eliminación de la superficie de infraestructura ferroviaria, que permitirá mejorar la calidad de vida de las vecinas y los vecinos de Lamiako, y su relación con el río Gobela, los terrenos de la Dársena de Lamiako y la ría;
- b) la obtención gratuita del suelo conocido como Dársena de Lamiako para la creación de un espacio verde público junto a la ría. Este objetivo medioambiental tiene, desde la perspectiva municipal, tanta importancia como el soterramiento de las vías del Metro.
- c) la recuperación, aunque sea parcialmente, del antiguo humedal, con la aportación directa al mismo del cauce del Gobela. Y es que, tal y como la Agencia Vasca del Agua señala en su informe de 17 de marzo de 2021, el desvío del cauce del Gobela *“podría contribuir a la recuperación del humedal, y generar un ambiente marismo-fluvial de gran potencialidad ecológica”*.
- d) la puesta en valor del patrimonio histórico que alberga, de entre los que destacan elementos que van desde el siglo XVIII (muelle y “puente de los ocho ojos”), hasta un complejo sistema hidráulico desarrollado y ejecutado a mediados del siglo XIX, pasando por el Puente de Udondo.

Del mismo modo, también desde el punto de vista del interés público y en línea con las determinaciones del planeamiento supramunicipal, las dos actuaciones propuestas van acompañadas de:

- a) La creación de un nuevo desarrollo urbano, alineado con los objetivos de las DOT y el PTP del Bilbao Metropolitano.
 - Se prioriza *“la regeneración urbana, la densificación de los espacios urbanizados y el reciclado de espacios obsoletos, degradados o infrutilizados, como alternativa a nuevas ocupaciones de suelo, con el fin de satisfacer la demanda de vivienda, actividad económica y dotaciones o de resolver los desequilibrios existentes”*.

- A pesar de ser un nuevo desarrollo de uso preferentemente residencial, cuentan en la proximidad con grandes bolsas de actividades económicas en pleno funcionamiento, tanto industriales como terciarias. Es decir, a pesar del incremento del peso del uso residencial en Lamiako (a escala global), se sigue manteniendo el peso del tejido productivo existente, con el que el uso residencial se relacionará y convivirá. En definitiva, se configura una zona de usos mixtos.
 - Todo ello apoyado en una de las infraestructuras de transporte público más importantes y vertebradora de toda la movilidad en el Área Funcional del Bilbao Metropolitano: el ferrocarril metropolitano o metro. Es decir, las necesidades de movilidad del nuevo desarrollo se van a ver, en gran parte, cubiertas por las infraestructuras existente, sin necesidad de genera nuevas.
- b) La recuperación ambiental de zonas degradadas: la Dársena de Lamiako. Persiguiéndose con ello un doble objetivo público:
- la recuperación de un ecosistema perdido en un ámbito fuertemente antropizado, como demostración que una acción en principio negativa para el medio ambiente como es “hacer ciudad”, contribuya a generar un efecto positivo sobre el medio natural.
 - Incrementar la superficie de zonas verdes públicas en el municipio, para el uso y disfrute de sus habitantes, pero, especialmente, para las vecinas y los vecinos de Lamiako.