

03 MAY 2018

IRTEERA / SALIDA SARRERA / ENTRADA
Zk. / N° 5292 Zk. / N°
G07 D04

2018 MAI. 04
MAY.

IRTEERA / SALIDA

ZK/N°

SARRERA / ENTRADA

ZK/N°

G17 D02

Eguna/ Fecha	Zenbakia/N°
2018-05-02	MAC/apo

Nork/ De: AZPIEGITURETARAKO ETA LURRALDE GARAPENERAKO ZUZENDARI NAGUSIA
DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y DESARROLLO TERRITORIAL
Jon Larrea Arrutia

Nori/A: LURRALDEAREN KOHESIOA SUSTATZEKO ZUZENDARI NAGUSIA
DIRECTOR GENERAL DE COHESIÓN DEL TERRITORIO
Ángel Anero Murga

GARRAIOAK, MUGIKORTASUNA ETA LURRALDEAREN KOHESIOA SUSTATZEKO SAILA
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y COHESIÓN DEL TERRITORIO

Gaia /Asunto: Avance de la Revisión del PTP del Área Funcional de Bilbao Metropolitano

Expte: 2018/00019-ID-B-2

Expte OT: OT-001-2016

Con fecha de registro de entrada 9 de febrero de 2018 se recibe en este Departamento de Desarrollo Económico y Territorial escrito del Diputado Foral de Transportes, Movilidad y Cohesión del Territorio, en relación con el expediente de "Avance de la Revisión de Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano", al objeto de que se formulen las observaciones, sugerencias, alternativas y propuestas que se estimen oportunas, de conformidad con lo que regula el artículo 13 apartado 4 de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco, en su trámite previo a su aprobación inicial.

Analizado el documento objeto de estudio para esta fase de Avance, cabe resaltar desde la perspectiva sectorial de infraestructuras y desarrollo territorial las siguientes puntualizaciones:

A) En relación a los Objetivos Estratégicos del PTP de Bilbao Metropolitano

Se comparten los principios establecidos en la herramienta de planificación del Área Funcional en cuanto al modelo urbano y territorial que se propone, y que en parte a su vez es coincidente con el desarrollado en la "Revisión de las DOT del País Vasco", ahora en fase de aprobación provisional, y en particular con la que se recogen en:

- **Objetivo 2.-** Modelo urbano más equilibrado entre las necesidades y la oferta de vivienda y actividades económicas, desarrollando una trama de redes de transporte colectivo ordenados.

- **Objetivo 4.-** Invertir la pirámide de la movilidad tanto en los desplazamientos metropolitanos internos como externos, basándose en la intermodalidad, la accesibilidad al transporte público y los modos no motorizados.
- **Objetivo 6.-** Restricción de crear nuevos equipamientos y áreas de ocio de uso masivo sin continuidad con los tramos urbanos existentes, procurando su accesibilidad por medios alternativos al vehículo privado.

La apuesta en el Avance por un modelo de asentamientos dirigido hacia la ciudad compacta, la densificación, la renovación urbana, la mezcla de usos, la desclasificación de zonas de baja densidad, la accesibilidad universal, el reequilibrio interno en cuanto a capacidad residencial, todo ello cosido a través de un sistema de movilidad sostenible, se configuran como los objetivos estratégicos de esta revisión del PTP del Bilbao Metropolitano.

Y junto a esta configuración en el sistema de asentamientos el Plan considera necesario la transformación del sistema de movilidad actual, a través de la promoción e impulso de los modos de transporte no motorizados, junto con la mejora del servicio integral del transporte público y la intermodalidad.

Como se ha apuntado con anterioridad, a este nivel de Avance se coincide en las directrices o líneas de actuación que de manera genérica apuntan hacia una reconsideración del modelo de ciudad, huyendo del desarrollismo y colonización del suelo rural de carácter difuso llevado a cabo desde los años 90.

El Plan promueve que el modelo de asentamiento tanto para el uso residencial como para el de actividades económicas disponga de una buena conexión directa con acceso al transporte colectivo y modos no motorizados, servicio ferroviario de mercancías, espacios propios de actividades logísticas...

Parecería razonable que el Plan durante la redacción del mismo pudiera chequear de manera previa si las nuevas bolsas previstas de desarrollo pueden garantizar las cuotas mínimas de aceptación de modos de movilidad sostenible: redes de transporte público, red de itinerarios ciclistas y peatonales.

Y de igual modo podría ser interesante, trasladar ese análisis a la posterior escala del planeamiento municipal, incorporando en la Normativa del PTP aquellos mecanismos de evaluación necesarios para poder clasificar los nuevos asentamientos (fundamentalmente para los suelos urbanizables), de manera que sea preceptivo que se garanticen las directrices del modelo de movilidad que se propone en el PTP, y que podrían ir en este sentido.

1.- Estudio de Accesibilidad en transporte sostenible: transporte público, peatón, bicicleta,...a los nuevos generadores de movilidad. Para ello se debería de desarrollar e incluir en la Normativa unas directrices para la realización de estos estudios de accesibilidad, cuota mínima de captación de

modos de movilidad sostenible, redes de transporte público (frecuencias, capacidad, líneas existentes, y ¿si no existieran?, gestión por parte de los promotores y empresas...), itinerarios para los usos peatonales y ciclables (dentro y fuera de los ámbitos), gestión de las infraestructuras, sistemas de financiación...

2.- Estudio de Tráfico que permita evaluar la situación de las carreteras de su entorno, con extensión a la red municipal afectada, y el potencial impacto de la nueva actividad en estas, de cara a delimitar las posibles actuaciones de refuerzo o mejora sobre las mismas, o en su defecto la imposibilidad de clasificación por la situación en que se encuentre la vialidad afectada. La existencia o previsión de infraestructura no siempre es sinónimo de disponibilidad.

Estas mismas recomendaciones se han remitido al Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco en el marco del *“Avance para la Modificación correspondiente a la Revisión Parcial del P.T.S. de Ordenación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales en la CAPV, en lo relativo a los Grandes Centros Comerciales”*.

B) En relación con la Red de Infraestructuras Viarias recogida en la Fase de Diagnóstico.

El estudio remite en cuanto a las infraestructuras viarias del Área Funcional a lo dispuesto en el PTS de Carreteras de Bizkaia.

También se manifiesta en esta fase que se está redactando en la actualidad la Revisión del PTS de Carreteras y que *“el PTP deberá actualizar su base de partida para las propuestas viarias a la realidad de la Red Foral existente en ese momento”*, situación que se deberá coordinar entre sendos Departamentos durante la redacción del Proyecto de PTP y en la medida que se vaya elaborando el PTS de Carreteras de Bizkaia.

En cuanto al contenido expresado en la Memoria del Diagnóstico es necesario realizar las siguientes puntualizaciones:

- 1) Pueden considerarse descartadas como así recoge la Memoria las actuaciones incluidas en el PTS de Carreteras.
 - Variante de Zorrotza
 - Eje Txorierri-Mungia. Tramo Variante de Derio. (A excepción del arco norte destino Parque Tecnológico de Zamudio).

- La Avanzada. Tramo Erandio-Loiu
- Vial Sopela-Plentzia – Variante de Txipio

2) Sigue manteniéndose en el PTS de Carreteras:

- Variante de Rekalde

3) El Eje Bolue-Universidad-Aeropuerto-Parque Tecnológico de Zamudio se configura como Eje Norte Alternativo de La Avanzada. (Se desarrollará más el modelo viario del Área Metropolitana en el siguiente punto).

En cuanto al contenido recogido en el Plano 04-01 “Infraestructuras Viarias” del documento Diagnóstico, con respecto a las actuaciones vigentes del PTS de Carreteras de Bizkaia, se realizan las siguientes correcciones:

➤ Red de Interés Preferente

- A-8, Variante de Rekalde. No está recogida. Está además incorporada en el Avance del PGOU de Bilbao.
- N-634, Variante en Muskiz. Es un error de los planos del PTS de Carreteras vigente. No está previsto una Variante en la N-634 en ese tramo. En el siguiente apartado se planteará el modelo viario para la Comarca con la propuesta de una Variante en Las Carreras a la N-634, y una Variante a Muskiz por el este hacia la BI-2701.
- N-633, Acceso Este al Aeropuerto. Sólo se mantiene un tramo en la zona norte que servirá de comunicación del Eje Bolue-Aeropuerto con el Parque Tecnológico de Zamudio.

➤ Red Básica

Falta por recoger las siguientes actuaciones

- BI-634, Eje Sopela-Mungia. Tramo: Urduliz-Butroi
- BI-625, Desdoblamiento Zaratamo-Arrigorriaga
- BI-625, Túnel de Arrigorriaga-Ugao-Miraballes
- BI-628, Eje del Ballonti Tramo Carmen-Kueto

De acuerdo al Decreto Foral 208/2007, de 20 de Noviembre, se aprobó la Segunda Modificación Ordinaria del PTS de Carreteras de Bizkaia, para adaptarla a las nuevas determinaciones urbanísticas a introducir en el desarrollo urbano de la Península de Zorrotzaurre, en la que se eliminaba el arco viario Olabeaga-Zorrotzaurre-Variante Baja de Deusto y el Eje de la Ría de la Margen Derecha.

En este sentido en caso de mantener esa permeabilidad en la Ría no cabría imputarla a este Departamento.

➤ Red Comarcal

Falta por recoger las siguientes actuaciones

- BI-2731, Eje Bolue-Aeropuerto. Tramo: Bolue-Universidad
- BI-2120, Mungia-Plentzia. Tramo: Gorliz-Maruri
- BI-2713, Larrabetzu-Alto de Gerekiz. Tramo: Larrabetzu-Alto de Morgia

Entendemos, que al igual que ocurre en el PTP vigente, el documento definitivo incorporará las actuaciones de infraestructuras viarias tanto en Memoria, en Planos como en Normativa, identificando los gestores de las mismas, a la vista que el plano que incorpora el Diagnóstico no diferencia de manera clara los entes competentes para su materialización.

C) En relación con el Modelo propuesto de la Movilidad Viaria recogido en la Fase de Avance.

El Avance afirma que *“con lo ya planificado por el PTS de Carreteras el mallado viario del área funcional quedará completado,..., y que las actuaciones viarias posteriores se enfocarán a las mejoras puntuales a realizar sobre dicho mallado”*.

Efectivamente, el modelo viario que se está trabajando en la Ponencia Técnica de la Revisión del Plan Territorial Sectorial de Carreteras, ahora en redacción, se mantiene fundamentalmente en el Área Metropolitana de Bilbao, a excepción de determinados ejes donde se produce algún refuerzo en la estructura viaria.

Si bien la Memoria del Avance apunta brevemente sobre las líneas de acción en la movilidad viaria, es el plano 0.5.1 “Movilidad viaria”, donde este instrumento representa el esquema viario conforme a una jerarquización propia, que la diferencia en:

- Conexión del Sistema Polinuclear Vasco
- Red Estructurante
- Red Distribuidora

Analizada dicho esquema se han encontrado algunas diferencias con el sistema de movilidad viario que está valorando este Departamento en su redacción de la Revisión del P.T.S. con el que se estructura y malla funcionalmente el Bilbao Metropolitano:

a) Margen Derecha.

- Eje Norte: Bolue-Loiu-Aeropuerto-Parque Tecnológico

Habida cuenta de las importantes limitaciones de capacidad que dispone la carretera de La Avanzada es necesario, como así lo recogía el P.T.S. del año 99, disponer de un elemento de refuerzo por el norte, que posibilite un itinerario alternativo para los nichos tractores de tráfico como son la Universidad, el Aeropuerto y el Parque Tecnológico.

Es por ello, que se mantiene el eje del P.T.S. anterior, pero incorporando un nuevo arco de conectividad entre la Universidad y el Aeropuerto, más un nuevo tramo: Derio-Parque Tecnológico, que garantice una accesibilidad redundante al Parque. Dicho tramo podría apoyarse en parte del trazado norte previsto para la actuación del Acceso Este al Aeropuerto (que se propone eliminar en la revisión del P.T.S.).

Dicha infraestructura se diseñará con soluciones tipo de "ecobulevard", con dos carriles por sentido y elementos destinados a la movilidad no motorizada (peatones y ciclistas).

Este eje longitudinal deberá coserse transversalmente hacia la Ría por dos infraestructuras viarias:

- Eje Universidad-La Avanzada-Astrabudua-Axpe.

Para lo que se procederá a duplicar la calzada de la BI-647 entre la rotonda de la Universidad y el Enlace de la carretera de La Avanzada (que deberá reforzarse), y la implementación de una nueva infraestructura "Túnel desde el enlace de La Avanzada hasta el barrio de Alzaga", que se constituiría como el elemento de permeabilidad entre la BI-637 y el Corredor del Ballonti a través del Puente de Axpe, en sustitución de la Variante de Astrabudua, ya que ésta no se adecuaba funcionalmente por la presión urbanística prevista en el planeamiento municipal.

➤ Eje Sakoni-Las Cadena-Loiu.

Con inicio en la rotonda de nueva ejecución en el nudo de Kukularra (que en la actualidad está aumentando su capacidad), y que articulará el tráfico entre el Puente de Rontegi y la BI-735. El trazado continuará por la margen derecha de la Ría del Asua, para dirigirse a la rotonda a la altura de Makro con dirección a la rotonda de La Cadena. Por último se continuará por la BI-2704 hasta interceptar con el Eje Norte a la altura de Loiu. Este eje también podría diseñarse en su mayor parte con soluciones tipo “ecobulebard”, con dos carriles por sentido y elementos destinados a la movilidad no motorizada (peatones y ciclistas)

b) Zona Este Bilbao Metropolitano.

➤ Variante Este.

Se mantiene en el P.T.S. de Carreteras el eslabón de conectividad entre la autovía A-8 y el Corredor del Txorierri en la zona este de Bilbao, existiendo un cambio en parte de su trazado, sustituyéndose el Túnel de Santo Domingo por otro túnel entre Txurdinaga y el Enlace de Derio.

c) Zona Centro.

➤ Variante de Rekalde

Se mantiene en el P.T.S. de Carreteras la Variante de Rekalde como alternativa viaria para resolver el impacto urbanístico sobre el barrio de Rekalde, proponiéndose una solución consensuada con el Ayuntamiento de Bilbao, y que se recoge en el Avance del PGOU actualmente en tramitación..

d) Margen Izquierda / Zona Minera

➤ Eje del Ballonti.

Si bien en la fase de Diagnóstico se incluía la finalización del tramo Portugalete-Balparda, en el documento de Avance se ha obviado.

El Departamento sigue manteniendo prioritario el mallado de permeabilidad entre márgenes de la Ría, bien desde el Puente de Axpe o desde el Corredor de Lamiako, por lo que la finalización del Eje del Ballonti sigue estando vigente tanto para el tramo Carmen-Kueto como para el Portugalete-Balparda.

➤ Accesibilidad Oeste al Superpuerto

Se mantiene en el P.T.S. de Carreteras.

➤ Accesibilidad Comarca Encartaciones desde la Autovía A-8. Eje Las Carreras-Muskiz-Sopuerta

Se propone como elemento viario de acercamiento hacia la zona de Encartaciones desde la Zona Minera un nuevo eje que con salida en la A-8 en el enlace Bao (Parque Tecnológico), circunvale por el Norte el barrio de Las Carreras, y por el Este a Muskiz, para dirigirse a la BI-2701 una vez pasado su casco urbano.

De acuerdo con el modelo establecido en la margen izquierda, la N-634, entre Bilbao y Muskiz ha perdido su funcionalidad inicial por lo que dejará de pertenecer a la Red de Interés Preferente, para englobarse dentro de la Red Local de Carreteras. A la vista de este cambio de jerarquía varios Ayuntamientos (Bilbao, Barakaldo y Trápaga) han asumido su titularidad, al objeto de cambiar su configuración inicial y transformarla en vía con un carácter más urbano.

e) Nerbioi

➤ Eje del Nerbioi.

Falta por ejecutar el desdoblamiento de la carretera BI-625 entre Zarátamo y Arrigorriaga (Enlace AP-68) al objeto de conformar el eslabón viario entre las dos autopistas de peaje AP-8 y AP-68, que se integraría en la conexión del sistema polinuclear vasco de capitales.

En esta misma carretera, BI-625, faltaría por implementar más adelante un túnel que comunicaría Arrigorriaga con Ugao-Miraballes por la zona oeste en la zona límite entre los dos municipios.

D) En relación con la Red de Movilidad Ciclista

El Avance recoge como propuesta para la movilidad ciclista la estructuración que plantea el Plan Director de Itinerarios Ciclistas de la CAPV y el Plan Director Ciclable 2003-2016.

También se apunta que el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia (actualmente en fase de inicio) definirá la red objeto de planificación contituida por las infraestructuras ciclistas de los ejes estructurantes del Territorio Histórico.

El Avance define en la Memoria los ejes que considera han de priorizarse y que de manera gráfica se recogen en el plano 05.3.

Analizada esa información, parte de esos tramos son los que provienen de los instrumentos de planificación anteriormente citados, si bien hay algunas modificaciones fundamentalmente en la Margen Izquierda-Zona Minera que serán objeto de valoración durante la redacción del P.T.S. de Vía Ciclistas.

A los efectos de comprobar la definición del trazado de los ejes propuestos en el Avance, se solicita se nos facilite un archivo en formato word, shape de la capa de movilidad ciclista.

No obstante a lo anterior, se considera necesario que durante la redacción del Proyecto del PTP y del PTS de Vías Ciclistas se mantengan contactos entre sendos Departamentos a los efectos de coordinar los dos instrumentos de ordenación territorial.

Atentamente,



Fdo.: Jon Larrea Arrutia

Azpiegituretarako eta Lurralde Garapenerako zuzendari nagusia
Director General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial

Ekonomi eta Lurralde Garapena Sustatzeko Saila
Departamento de Desarrollo Económico y Territorial

