

Bizkaiko Foru Aldundiaren erabakia zertarako eta BI-20 errepeidea egokitzeko eraikuntza-proiektua behin-behinean onesteko, Derioko noranzkoan, pilaketak murrizteko eta beste garraio bide batzuetarako irisgarritasuna errazteko: aireportuarekiko konexioa (zatia: 6+800 KPtik 8+150 KPra).

Bizkaiko Foru Aldundiak 2020/12/01(e)an onetsitakoa (gai-zerrendatik 20. gaia). Foru erabakiaren proposamena (EKE: M2DGZAPTONV61ZUV).

Erabaki proposamena, zertarako eta BI-20 errepeidea egokitzeko eraikuntza-proiektua behin-behinean onesteko, Derioko noranzkoan, pilaketak murrizteko eta beste garraio bide batzuetarako irisgarritasuna errazteko: aireportuarekiko konexioa (zatia: 6+800 KPtik 8+150 KPra).

Acuerdo para la aprobación provisional del Proyecto de construcción para el acondicionamiento de la carretera BI-20 en el tramo p.k. 6+800-p.k. 8+150 sentido Derio para la reducción de la congestión y favorecer la accesibilidad a otros modos de transporte: Conexión con el aeropuerto.

Aprobado por la Diputación Foral de Bizkaia el 01/12/2020, asunto 20 del orden del día, Propuesta de Acuerdo foral con CVE M2DGZAPTONV61ZUV.

Propuesta de acuerdo para la aprobación provisional del Proyecto de construcción para el acondicionamiento de la carretera BI-20 en el tramo p.k. 6+800-p.k. 8+150 sentido Derio para la reducción de la congestión y favorecer la accesibilidad a otros modos de transporte: Conexión con el aeropuerto.

GAIA: "BI-20 ERREPIDEA, 6+800 K. P. - 8+150 K.P. TARTEAN, DERIO NORANZKOAN, EGOKITZEKO ERAIKUNTZA-PROIEKTUA, PILAKETAK MURRIZTEKO ETA BESTE GARRAIOBIDE BATZUETARAKO IRISGARRITASUNA ERRAZTEKO: AIREPORTUAREKIKO KONEXIOA" BEHIN-BEHINEAN ONESTEIA ETA JENDAURREKO INFORMAZIOAREN IZAPIDEA, ERREPIDEEN ARLOKO ARAUTEGIAREN ONDORIOETARAKO

ASUNTO: APROBACIÓN PROVISIONAL DEL "PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA EL ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA BI-20 EN EL TRAMO P.K. 6+800 -P.K. 8+150 SENTIDO DERIO PARA LA REDUCCIÓN DE LA CONGESTIÓN Y FAVORECER LA ACCESIBILIDAD A OTROS MODOS DE TRANSPORTE: CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO" Y SU SOMETIMIENTO AL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA A LOS EFECTOS DE LA NORMATIVA SECTORIAL DE CARRETERAS

AURREKARIAK

Bakarra.- Lurralde Garapenerako Zuzendaritza Nagusiaren Azpiegiturak Garatzeko Zuzendariordetza Nagusiak Sail honetako Zerbitzu Orokorren Zerbitzuaren Atal Administratibo Juridikoari bidali dio aipatutako proiektuari buruzko txostena; proiektua behin-behinean onesteko eta ukituak izan diren tokiko erakundeei zuzendutako entzunaldia eta jendaurreko erakustaldia egiteko eskatuz.

Aipatutako idazkietatik hauxe ondorioztatu da:

a) Proiektuaren helburua BI-20 errepidea, lehen BI-631 errepidea zena, 6+800 k. p. - 8+150 k.p. tartean eta Derio noranzkoan bigarren erreia eraikitze proiektua da. Jarduketa horri esker, bidearen edukiera handitu ahal izango da, puntako orduetan

ANTECEDENTES

Único.- Por la Subdirección General de Desarrollo de Infraestructuras de la Dirección General de Desarrollo Territorial ha sido remitido a la Sección Jurídica Administrativa del Servicio de Servicios Generales de este Departamento el informe relativo al proyecto de referencia solicitando su aprobación provisional y la apertura de los trámites de información pública y audiencia a las corporaciones locales afectadas.

De los citados documentos se desprende que:

a) El objeto del proyecto la construcción de un segundo carril en el tramo comprendido entre los P.K. 6+800 -P.K. 8+150 sentido Derio de la carretera BI-20 (antigua BI-631). Esta actuación permitirá aumentar la capacidad de la vía, evitando las retenciones

behin eta berriz izaten diren auto-ilarak saihestuz. Gainera, zerbitzu-bide paralelo bat diseinatuko da, eta bertatik antolatuko dira dauden etxebizitzetarako sarbideak, gasolindegiko sarrera eta irteera eta Bizkaibuseko geltokiak. BI-20 errepidea Bilboko metropoli-eraztunaren zati bat da eta, aldi berean, Bilboko ekialdeko ingurabidea eta Bizkaiko Foru Aldundiaren Errepideen Oinarrizko Sarearen zati da.

b) Zerbitzu sustatzailearen txostenean adierazten da proiektuak ingurumen-inpaktuaren ebaluazio sinplifikatuaren prozedura bete behar duela. Ondore horretarako, eraikuntza-proiektuaren ingurumen-inpaktuaren azterketa sinplifikatua idatzi da, eta Iraunkortasuna eta Ingurune Naturala Zaintzeko Sailari bidaliko zaio, ingurumen-inpaktuaren txostena egin dezan.

c) Egin beharreko obraren tipologia gaitasun handiko sareko edukiera handitzeko obra gisa sailkatzen da.

d) Bilbo eta Zamudioko Udalari eragiten dien proiektua.

e) Aurreikusten den lizitazioaren oinarrizko aurrekontua, BEZ gabe, LAU MILIOI BERREHUN ETA LAU MILA BOSTEHUN ETA BEDERATZI EURO ETA BERROGEI ZENTIMOKOA (4.204.509,40 €) da, eta, %21EKO BEZ barne, BOST MILIOI LAUROGEITA ZAZPI MILA LAUREHUN ETA BERROGEITA HAMASEI EURO ETA HOGEITA HAMAZAZPI ZENTIMOKOA (5.087.456,37 €) da.

f) Obrak burutzeko kalkulaturako epea hamalau (14) hilabetekoa da.

g) Proiektaturako jarduketa Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialean

que se sufren de modo recurrente en horas punta. Además se diseña una vía de servicio paralela desde la que se ordenarán los accesos a las viviendas existentes, la entrada y salida de la gasolinera y las paradas de Bizkaibus. La carretera BI-20 es un tramo del anillo metropolitano de Bilbao, siendo la circunvalación este de Bilbao y forma parte de la Red Básica de Carreteras de la Diputación Foral de Bizkaia.

b) En el informe del servicio promotor se indica que el proyecto está sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental simplificada, para lo cual se ha redactado el Estudio de Impacto Ambiental Simplificado del proyecto constructivo que se remitirá al Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural para la formulación del correspondiente Informe de Impacto Ambiental

c) La tipología de la obra a realizar se clasifica como una obra de aumento de capacidad en la red de Alta Capacidad

d) El proyecto afecta a los Ayuntamientos de Bilbao y Zamudio.

e) El presupuesto base de licitación estimado, sin IVA, es de CUATRO MILLONES DOSCIENTOS CUATRO MIL QUINIENTOS NUEVE EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (4.204.509,40 €) y, con IVA del 21% incluido, es de CINCO MILLONES OCHENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS EUROS CON TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS (5.087.456,37 €).

f) El plazo estimado para su ejecución es de catorce (14) meses.

g) La actuación proyectada está prevista en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras

aurreikusita dago, eta "Bilbo-Bermeo BI-631 errepidea Santo Domingo gainean egokitzea" izeneko Bide Plan Bereziaren eremuan garatzen da.

h) Bide-segurtasunaren auditoriaren aurreiazko txostena idatzi da eta proiektuak, behin betiko onetsi aurretik eta eraikuntza proiektu fasean, bide-segurtasunaren auditoria eduki beharko du.

de Bizkaia y se desarrolla en el ámbito del Plan Especial Viario del "Acondicionamiento de la carretera Bilbao-Bermeo BI-631 en el Alto de Santo Domingo".

h) Se ha redactado un Informe Preliminar de la Auditoria de Seguridad Viaria y el proyecto será sometido, previamente a su aprobación definitiva, a Auditoria de Seguridad Viaria, en la fase proyecto de construcción.

ZUZENBIDEKO OINARRIAK

Lehenengoa.- Izapidetzea. Behin-behineko onespena eta informazio publikoa, eta entzunaldia.- Akordio honetan aurreikusi den izapidetzea Bizkaiko Errepideen martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauaren arabera xedatuko da.

Burutu behar diren obren tipologia dela (ahalmena handitzea ahalmen handiko sarean) eta gardetasun helburuetarako zerbitzu sustatzaileak jendurreko informazioaren eta ukituak izan diren erakundeei, beste hainbat erakunde publiko eta sailei egingo zaien entzunaldiaren izapideak egitea bidezkoa estimatzen du, Bizkaiko errepideei buruzko martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauaren 14. eta 15. artikuluetan eta aplikatzen den gainerako araudian ezarrita dagoenarekin bat etorriz.

Bigarrena.- Organo eskuduna.- Bizkaiko Foru Aldundiak eskumena dauka Bizkaiko errepideak planifikatu, proiektatu, eraiki, artatu, aldatu, finantzatu, erabili eta ustiatzeko, Gernikako Autonomia Estatutuaren 10.34. artikuluan aitortzen denaren arabera eta Autonomia Erkidego Osorako Erakundearen eta bertako Lurralde Historikoetako Foruzko Jardute Erakundearen arteko harremanei buruzko

FUNDAMENTOS JURIDICOS

Primero.- Tramitación. Aprobación provisional e información pública y audiencia.- El trámite previsto en el presente acuerdo se efectúa de conformidad con lo dispuesto en la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia.

Por razón de la tipología de las obras (aumento de capacidad de la red de alta capacidad) y a efectos de transparencia se considera conveniente por el servicio promotor someter el proyecto a los tramites de información pública y audiencia a las corporaciones afectadas, otros organismos públicos y departamentos, según lo dispuesto en el artículo 14 y 15 de la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia y demás normativa de aplicación.

Segundo.- Órgano competente.- La Diputación Foral de Bizkaia es competente para la planificación, proyección, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras de Bizkaia según se reconoce en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía de Gernika y dispone el art. 7.a.8 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre de Relaciones entre las Instituciones Comunes

azaroaren 25eko 27/1983 Legearen 7.a.8. artikulua eta Bizkaiko Errepideen martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauaren 1. artikulua eta horrekin bat datozenek xedatu bezala.

Ebazteko eskumena Bizkaiko Foru Aldundiaren Gobernu Kontseiluak du, abenduaren 3ko 5/2013 Foru Dekretu Arautzaileak onetsi zuen Bizkaiko Lurralde Historikoko aurrekontuei buruzko abenduaren 29ko 5/2006 Foru Arauaren testu bategineko laugarren xedapen gehigarrian, Bizkaiko Lurralde Historikoko Aurrekontuei buruzko Araudi Orokorra onesten duen abenduaren 16ko Bizkaiko Foru Aldundiaren 169/2014 Foru Dekretuan xedatzen dena betez; azken Dekretu horrek aipatzen duen Foru Araua garatzen du. Hala, eskumenduna da aldi baterako onesteko eta informazio publikoko eta entzunaldirako izapidetzeak hastea agintzeko.

Horregatik guztiatik, azpian sinatzen duenak erabaki proposamen hau zuri aurkezteko ohorea du, ondoren Bizkaiko Foru Aldundiko Gobernu Kontseilura bidali dadin

FORU ERABAKIA

Lehenengoa.- Behin-behinean onestea "BI-20 errepidea, 6+800 k. p. - 8+150 k.p. tartean, Derio noranzkoan, egokitzeko eraikuntza-proiektua, pilaketak murrizteko eta beste garraiobide batzuetarako irisgarritasuna errazteko: aireportuarekiko konexioa" proiektua. Litzitazioaren oinarritzko aurrekontua, BEZ gabe, LAU MILIOI BERREHUN ETA LAU MILA BOSTEHUN ETA BEDERATZI EURO ETA BERROGEI ZENTIMOKOA (4.204.509,40 €) da, eta, %21EKO BEZ barne, BOST MILIOI LAUROGEITA ZAZPI MILA LAUREHUN ETA BERROGEITA HAMASEI EURO ETA HOGETA HAMAZAZPI

de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, así como el artículo 1 y concordantes de la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia.

La competencia para resolver corresponde al Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Bizkaia, a tenor de lo dispuesto en la Disposición Adicional Cuarta del texto refundido de la Norma Foral 5/2006, de 29 de diciembre, General Presupuestaria del Territorio Histórico de Bizkaia, aprobada por el Decreto Foral Normativo 5/2013 de 3 de diciembre, y en el Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 169/2014, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General Presupuestario del Territorio Histórico de Bizkaia, que desarrolla la citada Norma Foral, por lo que se considera el competente para aprobarlo provisionalmente y ordenar la apertura de los tramites de información pública y audiencia.

Por todo ello, el que abajo suscribe tienen el honor de someter a V.I., para su posterior elevación al Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Bizkaia, la siguiente propuesta de:

ACUERDO FORAL

Primero.- Aprobar provisionalmente el "Proyecto de Construcción para el acondicionamiento de la carretera BI-20 en el tramo P.K. 6+800 -P.K. 8+150 sentido Derio para la reducción de la congestión y favorecer la accesibilidad a otros modos de transporte: conexión con el aeropuerto", con un presupuesto base de licitación (sin IVA), de CUATRO MILLONES DOSCIENTOS CUATRO MIL QUINIENTOS NUEVE EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (4.204.509,40 €) y, con IVA del 21% incluido, es de CINCO MILLONES OCHENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS

ZENTIMOKOA (5.087.456,37 €). Obrak egikaritzeko estimatutako epea hamalau (14) hilabetekoa da. Honen oinarria da bidalitako onespren txostena, eta hori guztia Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen 35.1.b eta 88.6. artikuluetan xedatutakoa betez (honi atxiki zaio eranskin bezala).

Bigarrena.- Informazio publikoko eta tokiko erakundeei eta ukitua izan den erakunde publikoari zuzenduko zaien entzunaldirako izapidetzea hastea agintzea, Bizkaiko Errepedeen martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauari jarraiki.

Hirugarrena.- Proiektu hori jendaurrean erakustea hogeita hamar (30) egun balioduneko epean, Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratzen den egunaren ondoko lehenengo egun baliodunetik zenbatuta, errepidea interes orokorreko jotea justifikatzen duten inguruabarrei dagokienez eta bere diseinuaren planteamendu orokorrari dagokienez egokituz jotako alegazioak eta oharra aurkeztu ahal izateko.

Laugarrena.- Aurretik adierazitako ondorioetarako, Bilboko Ibañez de Bilbao kaleko 20. zenbakian dauden Azpiegituretako eta Lurralde Garapenerako Sailaren bulegoetan espedientea erakusgai jartzea, erregistro horretan aurkeztu ahal izango direlarik dagozkion alegazioak eta oharra. Hala ere, Herri Administrazioetako Administrazio Prozedurari buruzko urriaren 1eko 39/2005 Legeko 16.4. artikuluan ezarritako lekuetan ere aurkeztu ahal izango dira.

EUROS CON TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS (5.087.456,37 €), así como un plazo estimado de ejecución de catorce (14) meses, sirviendo como motivación del presente acto el informe para la aprobación remitido, en virtud de lo dispuesto en los artículos 35.1.b y 88.6 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que se incorpora al texto del presente acto como Anexo.

Segundo.- Ordenar el inicio del trámite de información pública y audiencia a las corporaciones locales y organismos públicos afectado, de conformidad con lo dispuesto en la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia.

Tercero.- Someter el citado Proyecto al trámite de información pública por un plazo de treinta (30) días hábiles a contar desde el primer día hábil siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial de Bizkaia", a fin de que en dicho plazo puedan presentarse cuantas alegaciones y observaciones se estimen oportunas sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

Cuarto.- A los efectos anteriores poner de manifiesto el expediente en las dependencias del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, sito en la c/ Ibañez de Bilbao nº 20, donde podrá ser examinado, pudiendo presentarse las oportunas alegaciones y observaciones en el registro de dicha dependencia, sin perjuicio de la posibilidad de presentar las mismas en cualquiera de los lugares permitidos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Halaber, 39/2015 Legearen 83.2 artikuluan Asimismo en cumplimiento de lo dispuesto

ezarritakoaren arabera, Bizkaiko Foru Aldundiaren webeko “jendaurreko informazioaren fasean dauden planak eta proiektuak” atalean kontsulta ahal izango da eta, aldi berean, alegazioak aurkeztu ahal izango dira web horretan agertzen den bulego birtualaren bidez.

Bosgarrena.- Dagokion iragarkia “Bizkaiko Aldizkari Ofizialean” jartzea.

Seigarrena.- Jorratzen ari garen proiektuaren kopia bana bidaltzea Bilbo eta Zamudioko Udalei, entzunaldi izapidetzean jartzeko, udal horiek bi hilabeteko epean aztertzeko, proiektuarekin ados dauden edo ez dauden adierazteko, eta egokitzat jotzen dituzten alegazioak edo iradokizunak egiteko. Epe hori igaro ondoren horri buruzko oharrik ez badago, proposatutakoarekin ados daudela ulertuko da. Hori guztia, erabaki honen oinarrietan adierazitako arautegian ezarritakoarekin bat etorritz.

Zazpigarrena.- Aurreko akordioen berri eman Lurralde Garapenerako Zuzendaritza Nagusiari (Azpiegiturak Garatzeko Zuzendaritzaordetza Nagusia), eta Foru Akordio honen berri Bilbo eta Zamudioko Udalei.

en el artículo 83.2 de la Ley 39/2015, podrá consultarse en la sección de “Planes y proyectos en fase de Información Pública” de la web de la Diputación Foral de Bizkaia e, igualmente, se podrán presentar las alegaciones a través de la oficina virtual señalada en la citada web.

Quinto.- Insertar el correspondiente anuncio en el “Boletín Oficial de Bizkaia”.

Sexto.- Remitir un ejemplar del proyecto que nos ocupa a cada uno de los ayuntamientos afectados (Bilbao y Zamudio) al objeto de someterlo al trámite de audiencia, para que los citados ayuntamientos lo examinen en el plazo de dos meses, e informen sobre su conformidad o disconformidad con el Proyecto y formulen las alegaciones o sugerencias que estimen oportunas. Transcurrido dicho plazo sin que se informe a este respecto se entenderá que están conformes con la propuesta formulada. Todo ello, de conformidad con lo dispuesto en la normativa mencionada en los fundamentos del presente Acuerdo.

Séptimo.- Comunicar los acuerdos anteriores a la Dirección General de Desarrollo Territorial (Subdirección General de Desarrollo de Infraestructuras), así como notificar el presente Acuerdo Foral a los Ayuntamientos de Bilbao y Zamudio.

Edonola ere, zeuk ebatziko duzu

V.I., no obstante, resolverá

ERANSKINA/ANEXO

NORK/DE	INGENIERA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL TÉCNICO DE O.P.
NORI/A	JEFE DE SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y PROYECTOS
NORI/A	SUBDIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS
NORI/A	DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO TERRITORIAL
NORI/A	JEFA DE SERVICIO DE SERVICIOS GENERALES
GAIA/ASUNTO	APROBACIÓN PROVISIONAL "Proyecto de construcción para el acondicionamiento de la carretera BI-20 en el tramo PK 6+800 - PK 8+150 sentido Derio para la reducción de la congestión y favorecer la accesibilidad a otros modos de transporte: conexión con el aeropuerto" Expte. 2018-035-073-08

Adjunto se remite para su aprobación provisional el "Proyecto de construcción para el acondicionamiento de la carretera BI-20 en el tramo PK 6+800 - PK 8+150 sentido Derio para la reducción de la congestión y favorecer la accesibilidad a otros modos de transporte: conexión con el aeropuerto" al objeto de iniciar la información pública de carreteras, así como audiencia de los Departamentos, Organismos Públicos y Ayuntamientos que pudieran resultar afectados prevista en el artículo 15 de la NF 2/2011 de carreteras.

1.- OBJETO DEL PROYECTO Y DESCRIPCION DE LA OBRA

El objeto del presente Proyecto es la Construcción de un segundo carril en el tramo comprendido entre los PK 6+800 y PK 8+150 sentido Derio de la carretera BI-20 (antigua BI-631). Esta actuación permitirá aumentar la capacidad de la vía, evitando las retenciones que se sufren de modo recurrente en horas punta.

Además, se diseña una vía de servicio paralela desde la que se ordenarán los accesos a las viviendas existentes, la entrada y salida de la gasolinera y las paradas de Bizkaibus.

La carretera BI-20 es un tramo del anillo metropolitano de Bilbao, siendo la circunvalación este de Bilbao, y forma parte de la Red Básica de Carreteras de la Diputación de Bizkaia. Se trata de la principal vía de conexión entre Bilbao-Este y el corredor del Txorierri.

Estas actuaciones permitirán aumentar la capacidad de la vía, homogeneizando su sección, de forma que también mejorará la seguridad vial. La vía de servicio evitará los accesos y salidas directas desde el tronco existentes.

La tipología de la obra se clasifica y define en el artículo 14 b) de la Norma Foral 2/2011 de carreteras de Bizkaia como una obra de aumento de capacidad en la red de Alta Capacidad.



Para este supuesto de grupo de obras, la NF 2/2011 no prevé el trámite de información pública y audiencia a efectos de carreteras; no obstante, se considera conveniente realizarla por cuestiones de transparencia.

Se adjunta en el Anejo 1 una descripción detallada del Proyecto.

2.- PLANEAMIENTO URBANISTICO

Los trabajos proyectados afectan mayoritariamente al Término Municipal de Bilbao, y en menor medida al Término Municipal de Zamudio.

El proyecto se desarrolla en el ámbito del Plan Especial Viario (PEV) del "Acondicionamiento de la carretera Bilbao-Bermeo BI-631, en el alto de Santo Domingo", que tuvo por objeto definir y concretar la ordenación de la vialidad asociada a dicho proyecto. El PEV fue aprobado definitivamente mediante Acuerdo Foral de 26 de enero de 2010 (BOB n° 25 del día 8 de febrero de 2010).

En el **municipio de Bilbao** se encuentra vigente el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), aprobado definitivamente con fecha 6 de febrero de 1995. Posteriormente, se ha aprobado inicialmente, con fecha 8 de marzo de 2019, la Revisión del PGOU, sin embargo, esta revisión no ha sido aprobada definitivamente.

En el **municipio de Zamudio** se encuentra vigente el Texto Refundido de la Revisión de las Normas Subsidiarias de 2008. De las categorías de suelo que existen en el ámbito del proyecto, las actuaciones objeto de estudio se localizan dentro de los límites del Sistema General de Comunicaciones de la carretera Ibarsusi (Bolueta-Bilbao) – Galbarriatu (Derio), que ya incluye la ampliación del Sistema General Viario en el enlace de Galbarriatu.

3.- TRAMITACION MEDIOAMBIENTAL

El proyecto está sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada para la formulación de la declaración de impacto ambiental, dado que se encuentra incluido en el Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, en el grupo 7.i.

✓ *Grupo 7. Proyectos de Infraestructura*

i) Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I.

De acuerdo a la citada Ley, el presente Documento Ambiental desarrolla los siguientes contenidos:



- a) La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada.
- b) La definición, características y ubicación del proyecto.
- c) Una exposición de las principales alternativas estudiadas y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales.
- d) Una evaluación de los efectos previsibles directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, el suelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto.
- e) Las medidas que permitan prevenir, reducir y compensar y, en la medida de lo posible, corregir, cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la ejecución del proyecto.
- f) La forma de realizar el seguimiento que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el documento ambiental.

Se ha redactado el Estudio de Impacto Ambiental Simplificado del proyecto constructivo, que se remitirá al Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia, para la formulación del correspondiente Informe de Impacto Ambiental.

4.- AUDITORIA DE SEGURIDAD VIARIA

Se ha realizado un Informe Preliminar de la Auditoría de Seguridad Vial, de acuerdo con las directrices incluidas en los Manuales Técnicos sobre procedimientos de Seguridad Vial en la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia, aprobados mediante orden Foral 1184/2015, de 11 de marzo de la diputada de Obras Públicas y Transportes, y el Proyecto incluye en el Anejo nº 15 de Estudio de Seguridad Vial un análisis de las cuestiones planteadas en dicho informe.

El proyecto será sometido, previamente a su aprobación definitiva, a Auditoría de Seguridad Vial, en la fase de Proyecto de Construcción, establecido en el Decreto Foral 80/2014, de 24 de junio, y en los Manuales técnicos.

La documentación preceptiva que se emita a raíz del citado procedimiento de Auditoría se archivará en el Servicio de Servicio de Seguridad Vial, Mejora y Modernización, como gestor global de la base de datos del archivo documental de auditorías.



5.- SUPERVISIÓN DEL PROYECTO

Igualmente, previamente a su aprobación definitiva, el proyecto será sometido al procedimiento de Supervisión de proyectos, incorporando al expediente del proyecto, el preceptivo informe de Supervisión favorable, emitido por el Servicio de Planificación.

6.- REPLANTEO Y ESTUDIO GEOTECNICO

El proyecto define los diferentes elementos que componen la obra. El replanteo de los ejes de trazado queda definido en el Anejo nº 7 Trazado, y en los planos. Las bases o referencias del replanteo quedan definidas en el Anejo nº 1 Cartografía y Topografía por medio de sus listados de coordenadas, plano y reseñas.

Por otra parte, en el Anejo nº 13 de Expropiaciones, se definen las necesidades de gestión de los terrenos para la presente obra. En dicho Anejo quedan definidos, asimismo, los puntos necesarios para el replanteo de los terrenos a gestionar.

Por otra parte, en el presente proyecto, se incluye el estudio geotécnico en el Anejo nº2 Geología y Geotecnia por considerarse necesario para la ejecución de la obra.

7.- GESTIÓN DE RESIDUOS

Se incluye en el presente proyecto, como Anejo nº 18, un estudio de Gestión de residuos de construcción y demolición. Se cumple así el RD 105/2008 por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Este estudio se ha realizado, asimismo, según lo previsto en el Decreto 112/2012 por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición de la CAPV.

En cuanto al apartado de Movimiento de Tierras, éste se analiza en el Anejo nº 3 de Movimiento de tierras y gestión de sobrantes. La previsión es realizar los rellenos con material propio de la excavación o, en su caso, con material de préstamo. No obstante, lo anterior, se destinarán a vertedero autorizado aquellos excedentes que, finalmente no puedan ser utilizados.

8.- ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD

El objeto del Estudio de Seguridad y Salud incluido en el Proyecto Constructivo es la redacción de los documentos necesarios que definan, en el marco del Real Decreto 1.627/1.997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción, las previsiones y desarrollo de las



soluciones necesarias para los problemas de ejecución de la obra, y la prevención de riesgos de accidentes laborales, enfermedades profesionales y daños a terceros.

Asimismo, contempla las instalaciones preceptivas de sanidad, higiene y bienestar de los trabajadores durante el desarrollo de la misma.

9.- CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA Y REVISIÓN DE PRECIOS

Se incluye en el presente proyecto, el Anejo 20.- Clasificación del contratista y revisión de precios, en el que se señala que la clasificación del contratista se ha realizado teniendo en cuenta el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (Real Decreto 1098/2001 de 12 de Octubre) y en particular los artículos 25 y 26 pertenecientes al Capítulo II “De la clasificación y registro de empresas” por los que se obtienen los grupos y subgrupos en la clasificación de contratistas de obras (Art. 25) y las categorías de clasificación de obras (Art. 26).

En lo tocante a Revisión de Precios, el proyecto señala que no existe dicha Revisión; en efecto, de acuerdo al artículo 103.5 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector público, la revisión de precios habrá lugar una vez ejecutado el contrato al menos en un 20 % de su importe, y transcurridos 2 años tras su formalización. Dado que el plazo de ejecución de la obra es de 24 meses, no se aplica revisión de precios.

10.- PRESUPUESTO Y PLAZO

El presupuesto base de licitación (sin IVA), estimado para las obras contempladas en el Proyecto de Construcción es de **CUATRO MILLONES DOSCIENTOS CUATRO MIL QUINIENTOS NUEVE EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (4.204.509,40 €)**, y (con IVA incluido) **CINCO MILLONES OCHENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS EUROS CON TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS. (5.087.456,37 €)**.

El plazo estimado para la ejecución de las obras es de **CATORCE (14) meses**.

11.- CONCLUSION

El presente Proyecto de Construcción contiene los aspectos geométricos y constructivos para dotar de un segundo carril y una vía de servicio al tramo de la BI-20 sentido Derio, entre los PK 6+800 y PK 8+000, que aumentarán capacidad y mejorarán la seguridad vial de la vía, así como las obras complementarias necesarias para el correcto funcionamiento de la actuación. Se considera que cumple los requerimientos exigidos, sirviendo para el fin que se pretende y que está correctamente redactado.

Se incluye la definición concreta de los bienes, derechos y servicios afectados por esta infraestructura, así como las definiciones suficientes para determinar el coste de la



actuación. Por otra parte, se incluye también el Estudio de Impacto Ambiental Simplificado del proyecto de construcción, según lo previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

Por todo lo anteriormente expuesto, se remite el "Proyecto de construcción para el acondicionamiento de la carretera BI-20 en el tramo PK 6+800 - PK 8+150 sentido Derio para la reducción de la congestión y favorecer la accesibilidad a otros modos de transporte: conexión con el aeropuerto" para que, conforme al Artículo 14 de la NF de Carreteras de Bizkaia, se proceda a su aprobación provisional, al trámite de Información Pública a efectos de carreteras, así como Audiencia a los Ayuntamientos de Bilbao y Zamudio, según lo previsto en el artículo 15 de la NF de Carreteras, y en la Ley 9/2018.

Atentamente,

ANEJO Nº 1
DESCRIPCION DEL PROYECTO
MEMORIA-RESUMEN

DESCRIPCION DEL PROYECTO

1.1. TRAZADO

El objetivo de los trabajos definidos en este proyecto consiste en dar continuidad a la configuración de la plataforma de la BI-20, que cuenta con dos carriles por sentido, excepto en el tramo comprendido entre el Alto de Santo Domingo y el enlace de Galbarriatu.

De esta forma, se consigue un doble objetivo que es aumentar la capacidad de la vía, y mejorar la seguridad vial. Además, se reordenarán los accesos a viviendas, al área de descanso y a la gasolinera a través de una nueva vía de servicio, donde además se reubicará la parada de Bizkaibus existente.

La carretera BI-20 es un tramo del anillo metropolitano de Bilbao, siendo la principal vía de conexión entre Bilbao-Este y el corredor del Txorierri y el aeropuerto.

Las obras definidas se apoyan en la plataforma actual de la carretera, tanto en planta como en alzado, por lo que el diseño y geometría de la solución adoptada está totalmente condicionada por la infraestructura existente, que se describe a continuación:

El trazado en planta de la carretera actual presenta curvas circulares con radios de valor $R= 136$ m y $R= 150$ m en la zona del área de descanso y la gasolinera. Estos radios, de acuerdo con lo indicado en la Instrucción de Carreteras 3.1-IC, verifican una velocidad de proyecto $V_p= 60$ Km/h.

Las pendientes de la rasante de la carretera actual, siempre descendente hacia Derio, tienen valores que van del el 6% hasta el 10,60%.

— Paso bajo la pasarela Egirleta.

La pasarela de Egirleta condiciona el paso bajo ella de la carretera. El trazado de la carretera actual cruza bajo la pasarela muy cercano a la pila oriental de la pasarela; aproximadamente la distancia entre la línea blanca y la pila es de unos 5,30 m.

En esta situación no existe el espacio suficiente para disponer los nuevos elementos que amplían la sección transversal de la calzada derecha (segundo carril, arcén, terciaria y vía de servicio) que suponen 12,00 m.

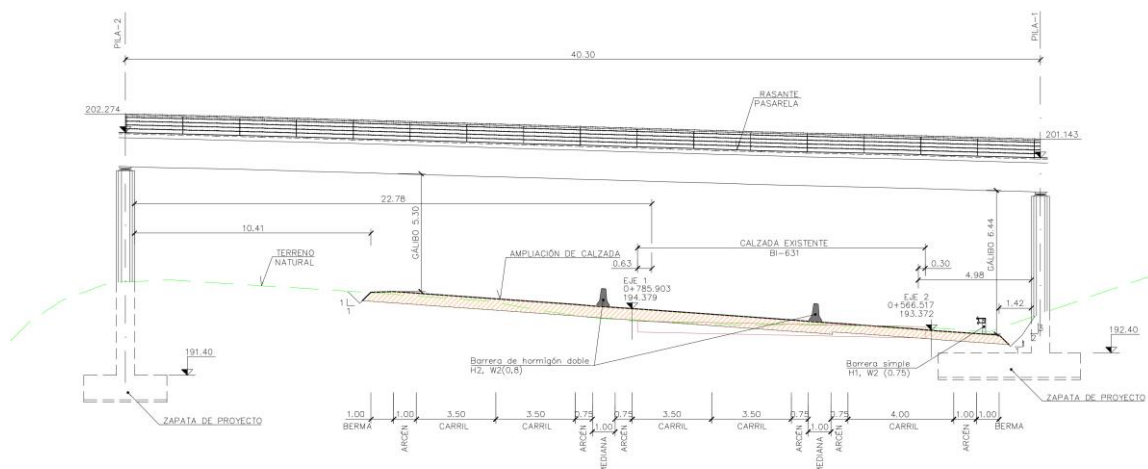


FIGURA 1. Sección en el paso bajo la pasarela de Egirleta.

Por tanto, hay que realizar ajustes en el trazado encaminado a desplazar el eje de la carretera hacia su izquierda para generar el espacio suficiente para la nueva sección.

El ajuste del trazado en este punto también debe contemplar disponer un gálibo vertical bajo la estructura de la pasarela de 5,30 m.

- Viviendas situadas en las márgenes de la carretera.

Aunque existen varias viviendas próximas a la carretera en el tramo de actuación, son dos las que, al estar prácticamente adosadas a la carretera, suponen un condicionante para el ajuste de la geometría del trazado. Son las que se encuentran en la margen izquierda, aproximadamente en los PP.KK. 7+300 y 7+660.

- Paradas de bus y accesos peatonales a la pasarela.

La solución que se adopte debe mantener las dos paradas de bus (una por cada calzada) situadas previas a la pasarela de Egirleta, así como mantener la conexión peatonal de las paradas con la pasarela.

- Justificación Urbanística. Plan Especial Viario.

El tramo de proyecto se encuentra localizado en los términos municipales de Bilbao y Zamudio. Para asegurar que las obras proyectadas se encuentren dentro de sus normas urbanísticas de estos, las obras deben encajar dentro de la reserva de suelo prevista en el Plan Especial Viario.



Trazado en planta:

Para que la nueva plataforma pueda pasar bajo la pasarela en su totalidad, se hace preciso ajustar el trazado en planta, desplazando el eje de la carretera hacia su izquierda sin afectar a la vivienda situada en la margen izquierda en el P.K. 1+000.

Esta modificación del trazado actual de la carretera está comprendida entre los PP.KK. 0+689,56 y 0+959,32 del eje 1.

El trazado de esta modificación consiste en una sucesión de curva y contra-curva de radios $R= 300$ m y $R= 450$ m respectivamente; siendo la primera curva hacia la derecha y la segunda hacia la izquierda.

El trazado de esta rectificación se ha definido, dentro de las posibilidades razonables que permiten las condiciones de contorno, de acuerdo con la Instrucción de Carreteras 3.1-IC para una velocidad de proyecto $V_p= 60$ Km/h.

En el resto del tramo, antes y después del tramo modificado, se mantiene el trazado actual de la carretera BI-20.

Trazado en alzado

El diseño del alzado se ha visto totalmente condicionado por la rasante actual, tal y como ocurre en planta, ya que se apoya sobre la plataforma existente, por tanto, se mantiene inalterado el alzado actual.

La inclinación máxima recomendada por la Norma 3.1-I.C: "Trazado" para una velocidad de 60 km/h, es del 6,00%, pudiendo llegar en casos excepcionales al 8,00%, sin embargo, en el tramo existente y debido a los condicionantes orográficos del tramo, en la actualidad la pendiente máxima del tramo presenta dos zonas en las que se supera el valor excepcional. Concretamente, en el inicio hay una zona (de unos 100 m) en la que se alcanza una pendiente del 10,16% y existe otra parte (de unos 420 m) al final del tramo en la que alcanzan pendientes de entre el 9,90 y el 10,60%.

En el resto del tramo el alzado presenta unas pendientes que se encuentran dentro de los valores recogidos en el Norma 3.1-I.C.

Vía de servicio

Para mejorar la seguridad vial de los accesos existente en la margen derecha, una vez ésta se amplíe a dos carriles, se propone una vía de servicio en la que se conectan estos accesos.

A través de esta vía de servicio, tanto los residentes en las viviendas situadas en esta margen como los usuarios de la gasolinera y el área de descanso se pueden incorporar



a la BI-20. De igual manera, la parada de autobús accede al tronco mediante esta vía de servicio.

1.2. ESTRUCTURAS

En este tramo se ejecutarán seis muros, de diferentes tipologías, cuyo objetivo principal es minimizar la ocupación.

- Muros 1 y 2: Muros ménsula, necesarios para las rampas que conectan con la pasarela existente, en el margen derecho de la vía en sentido Derio, y para evitar afección a la vía de servicio. Un tramo se proyecta como muro en U con talón, debido a la proximidad entre los muros 3 y 4, que produciría una interferencia entre puntera del muro 1 y talón del muro 2.
- Muros 3 y 4: Muros ménsula, necesarios para las rampas que conectan con la pasarela existente, en el margen izquierdo de la vía en sentido Derio, y para evitar afección a la BI-20.
- Muro 5: Muros ménsula y pantalla de micropilotes para evitar afección a vía y vivienda colindante.
- Muro 6: Muro de escollera colocada destinado a hacer posible la reposición de un camino.

1.3. DRENAJE

El sistema de drenaje en esta área de está formado por seis redes, las cuales no se modificadas, sino que se adaptan a la nueva actuación. Se reubica el drenaje longitudinal, compuesto mayoritariamente por cunetas, caces y colectores para conducir escorrentía cuando los anteriores agotan su capacidad.

Se comprueba hidráulicamente el drenaje transversal existente, prolongando las secciones actuales salvo en dos casos, en los que la sección no cumple para periodo de retorno de 100 años. En estas dos obras, la ejecución se realizará mediante la técnica de hincas, para minimizar las interferencias con la carretera y mantener el funcionamiento ininterrumpido del tráfico.

1.3. MOVIMIENTO DE TIERRAS Y GESTIÓN DE SOBANTES

El perfil geotécnico del tramo es relativamente sencillo, y se corresponde con un sustrato rocoso de edad Cretácico (Albiense) de naturaleza lutítica, tapizado parcialmente por rellenos antrópicos, y con pasadas más o menos potentes de areniscas.



Teniendo en cuenta los ensayos de laboratorio realizados en esta fase de proyecto, incluidos en el Anejo 2. Geología y Geotecnia, y la caracterización geotécnica incluida en cada una de las unidades afectadas por el trazado estudiado, se determinan las aptitudes de estos materiales de cara a su reutilización en la traza propuesta.

El resultado del balance de tierras es muy equilibrado, siendo necesario un aporte de material externo de unos 1.500 m³. Sin embargo, sí es necesario trasladar a depósito de sobrantes un total de 24.789,90 m³ de material extraído de la traza, estableciéndose el puerto de Bilbao como lugar idóneo para tal fin.

1.5. FASES DE OBRA

A continuación, se describen las fases previstas indicando también la margen de la plataforma afectada por las obras:

- **Fase 1:** El tráfico no sufre ningún cambio. Se realizan todos los trabajos que no interfieran con la circulación actual.
- **Fase 2:** El tráfico de la margen derecha se desvía por la vía de servicio (eje-2) parte construida y parte existente, para construir el tronco (eje-1) de la margen derecha. El tráfico de la margen izquierda se desvía por el tronco nuevo ya construido.
- **Fase 3:** el tráfico de la margen derecha se mantiene por la vía de servicio (eje-2) parte ya construida y parte existente para terminar de construir el tronco de la margen izquierda. El tráfico de la margen izquierda se desvía por el tronco nuevo ya construido de la margen derecha y se termina las obras del tronco de la margen izquierda.

Fase 4: en esta fase el tronco ya está construido en su totalidad. El tráfico de la margen izquierda discurre por la plataforma definitiva y el de la margen derecha se mantiene el tráfico por su carril izquierdo y el derecho se reserva para las entradas y salidas de los distintos accesos. Se termina de construir la vía de servicio (eje-2).

1.4. PLAZO Y PRESUPUESTO

- | | |
|--|----------------|
| • Plazo | 14 meses |
| • Presupuesto ejecución material | 3.533.201,18 € |
| • Presupuesto base de licitación (IVA 21 % incluido) | 5.087.456,37€ |

Este presupuesto se desglosa en ejecución material de la siguiente manera:

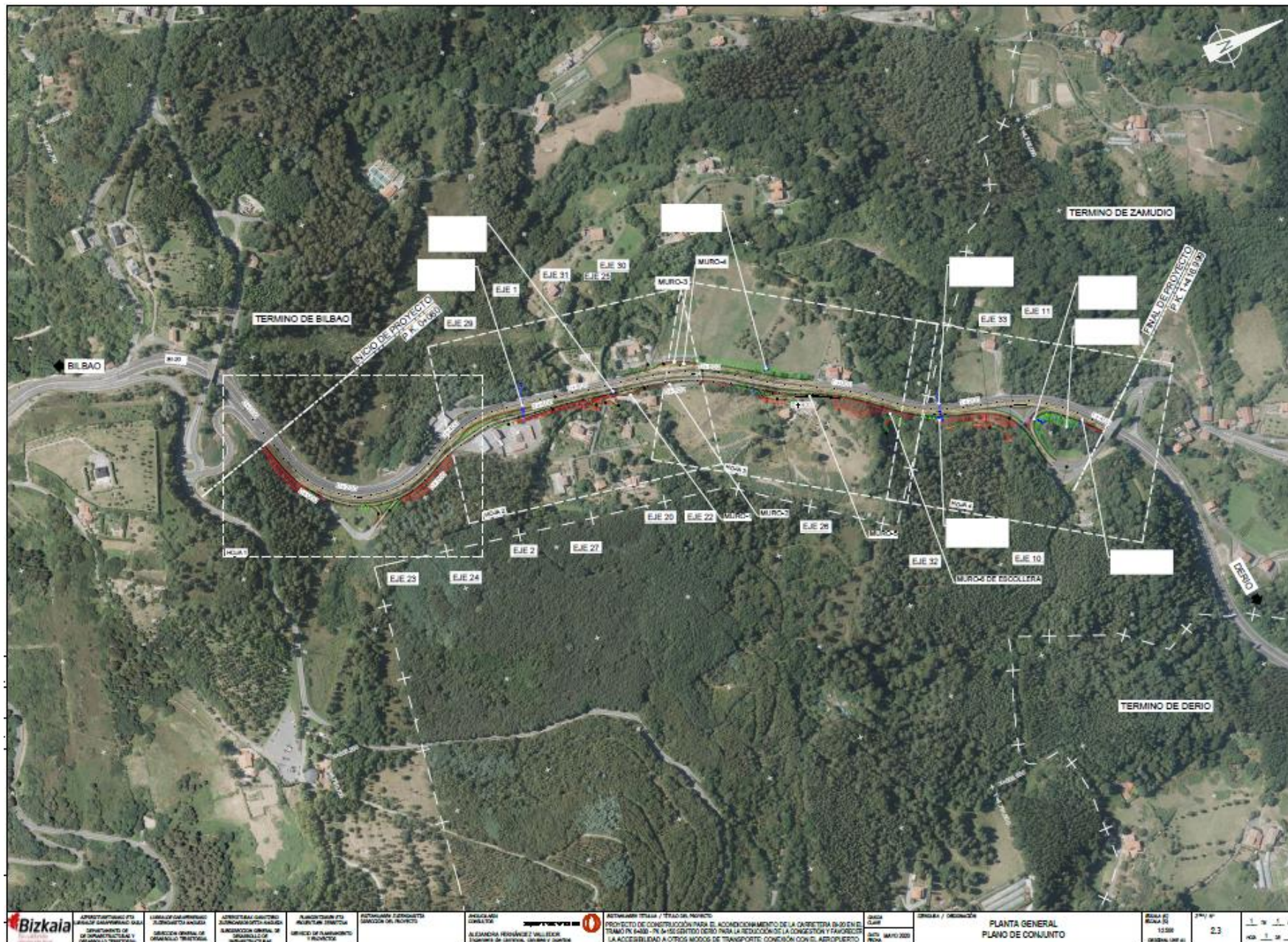


RESUMEN

EXPLANACIONES	259.622,14
AFIRMADO Y PAVIMENTACIÓN	1.156.426,46
OBRAS DE FÁBRICA	489.600,69
DRENAJE	563.467,19
SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y BARRERAS DE SEGURIDAD	176.547,01
TELEMÁTICA	34.106,00
TRABAJOS AMBIENTALES	63.228,07
SOLUCIONES AL TRÁFICO	212.137,56
REPOSICIÓN DE SERVICIOS	219.789,00
GESTION DE RESIDUOS	303.500,60
SEGURIDAD Y SALUD	41.576,46
VARIOS	13.200,00
TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL	3.533.201,18



PLANO



	DEPARTAMENTO DE SERVICIOS TERRITORIALES Y ORGANISMO TERRITORIAL	SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ORGANISMO TERRITORIAL	DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS TERRITORIALES	SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y PROYECTOS	ESTADISTAS ESTADÍSTICOS SERVICIO DE PROYECTOS	INGENIERO CONSULTOR		ESTADISTAS TÉCNICOS Y TÍTULOS DE PROYECTO	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA EL ACCIONAMIENTO DE LA CARRETERA B-50 EN EL TRAMO PK 6+80 - PK 6+500 ENTRE DERIO PARA LA REDUCCIÓN DE LA CONGESTIÓN Y FAVORCER LA ACCESIBILIDAD A OTROS MODOS DE TRANSPORTE: CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO	ZONA A / ORDENACIÓN	PLANTA GENERAL PLANO DE CONJUNTO	BARRA DE ESCALA 1: 10.000 (ORDENADA 1/2004)	2º FOLIO Nº 2.3	1:10.000 1:10.000 1:10.000		
	DEPARTAMENTO DE SERVICIOS TERRITORIALES Y ORGANISMO TERRITORIAL		SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO		DIRECCIÓN GENERAL DE ORGANISMO TERRITORIAL		SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y PROYECTOS		ESTADISTAS ESTADÍSTICOS SERVICIO DE PROYECTOS		ZONA A / ORDENACIÓN		BARRA DE ESCALA 1: 10.000 (ORDENADA 1/2004)		2º FOLIO Nº 2.3		1:10.000 1:10.000 1:10.000