Anexo Nº 3

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

© Sener Mobility, S.A. - 2024

ÍNDICE

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.....1
1 INTRODUCCIÓN.....1
2 PLANEAMIENTO DE GALDAKAO.....1
2.1 INTERFERENCIAS CON EL PLANEAMIENTO DE GALDAKAO.....2
3 OTROS PLANEAMIENTOS, PROYECTOS U OBRAS.....3

APÉNDICE 3.1 - APÉNDICE 3.1. INTERFERENCIAS CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE
APÉNDICE 3.2 - APÉNDICE 3.2. COORDINACIÓN CON EL AYUNTAMIENTO DE GALDAKAO
APÉNDICE 3.3 - RESPUESTA ALEGACIÓN URBANÍSTICA ESTUDIO INFORMATIVO

© Sener Mobility, S.A. - 2024

1 INTRODUCCIÓN

El proyecto base a partir del cual se redacta el presente Proyecto Modificado nº1 es el "PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA LÍNEA 5 DEL FERROCARRIL METROPOLITANO DE BILBAO. TRAMO APERRIBAI-GALDAKAO".

El Proyecto Modificado nº1 recoge las modificaciones necesarias en tres zonas de la obra ordenadas geográficamente: Olabarrieta, Bengoetxe y Abusu.

Este anejo se ha redactado tomando como base el anejo del Proyecto Constructivo, realizando sobre él las modificaciones necesarias en las tres zonas citadas anteriormente, continuando vigente el Anejo nº3 *Planeamiento Urbanístico* del "*PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA LÍNEA 5 DEL FERROCARRIL METROPOLITANO DE BILBAO. TRAMO APERRIBAI-GALDAKAO*" en el resto de las zonas que no han sufrido cambios en el presente Proyecto Modificado nº1.

El objeto de este Anejo es la descripción de las incidencias entre el planeamiento y el trazado debido a las obras objeto del *Proyecto Constructivo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Tramo Aperribai-Galdakao, en el Término Municipal de Galdakao.*

Para la elaboración del Anejo se ha partido de la información dada en el Proyecto Constructivo, adaptándo dichas incidencias a las modificaciones realizadas en el presente documento.

A continuación se describen las incidencias entre el planeamiento y el trazado del tramo Galdakao-Hospital de la línea 5 del F.M.B. en el municipio de Galdakao. En principio sólo las zonas en que el proyecto implica obras en superficie o a poca profundidad son objeto de estudio desde el punto de vista del planeamiento.

En el Apéndice nº 3.1 del Proyecto Constructivo, se muestraban los planos de Planeamiento y la superposición de éstos con las obras proyectadas en el presente documento.

2 PLANEAMIENTO DE GALDAKAO

El planeamiento vigente en el término municipal de Galdakao es el Plan General de Ordenación Urbana para el que queda declarada su ejecutoriedad mediante la Orden Foral 492/1995 de 27 de julio a aquellas zonas en las que había quedado suspendido en la aprobación definitiva de 22 de julio por Orden Foral 624/1993.

Se ha solicitado al Ayuntamiento en 2011 la información relativa a modificaciones posteriores, habiendo facilitado un CD con la información correspondiente al Estudio de Detalle, Geotécnico y Proyecto de Urbanización de la Unidad de Ejecución UE-CR-10, el Estudio de Detalle y el Geotécnico de la UE-CR-16, el Proyecto de Reparcelación, Estudio de Detalle, Geotécnico y Proyecto de Urbanización de la UE-BE-2 y el Estudio de Detalle y Proyecto de Urbanización de la UE-BE-3.

Con motivo de la actualización del presente proyecto en 2021, se ha contactado de nuevo con el Ayuntamiento de Galdakao. Por vía telefónica se ha confirmado que no ha habido cambios en el planeamiento vigente en el municipio y se les ha solicitado vía correo electrónico información de aquellos desarrollos urbanísticos o nuevas actuaciones que puedan encontrarse en el ámbito del trazado de la Línea 5 con objeto de incluirlos, o considerarlos en su caso, si es que no lo estaban, en el Proyecto. En el momento de finalizar la redacción de este documento, no se ha recibido documentación alguna.

En el apéndice 3.2 se incluye la documentación relativa a la coordinación con este ayuntamiento.

© Sener Mobility, S.A. - 2024

2.1 INTERFERENCIAS CON EL PLANEAMIENTO DE GALDAKAO

En lo que se refiere a la Clasificación del suelo de las zonas que atraviesa la traza, se definen como principales extensiones de suelo urbano del Municipio las correspondientes a los núcleos de: Aperribai, Bengoetxe y Galdakao Centro, que por otro lado son las zonas donde se ubicarán las estaciones denominadas con los respectivos nombres de los núcleos atravesados. En el tramo objeto de este proyecto se incluyen todos los núcleos citados, ya que aunque la estación de Aperribai se incluye en el tramo anterior (Sarratu-Aperribai), el inicio de este tramo se encuentra en el testero de salida de la misma. Por tanto, las interferencias que se describan serán las correspondientes a éstos y también las que se generan en los emboquilles de las dos salidas de emergencia previstas (Olabarrieta y Abusu).

La estación de Bengoetxe se construirá realizando la excavación a cielo abierto, por lo que su ejecución supondrá una interferencia con el planeamiento de la zona, no así la de Galdakao Centro que se ejecutará en caverna, debiendo contemplarse únicamente la afección de los cubículos de acceso a la misma.

Este tramo se inicia en túnel una vez superada la estación de Aperribai. En los primeros metros, el túnel transcurre bajo una pequeña porción de suelo libre y de equipamiento. A continuación el trazado vuelve a transcurrir por suelo urbano y en túnel, pasando a continuación también en túnel bajo suelos no urbanizables donde se ubica la salida de emergencia de Olabarrieta.

A partir del PK 2+020, pasado el entronque con la galería de Olabarrieta, el trazado discurre en túnel en mina bajo suelo no urbanizable y bajo el Sistema General Viario de la A-8 hasta alcanzar el barrio de Bengoetxe, donde transcurre bajo por los sectores S-BE-5 (residencial urbanizable no programado), S-BE-4 y S-BE-3 (ambos de suelo urbanizable) y bajo suelo urbano hasta llegar a la estación de Bengoetxe, pasando previamente por la ventilación de emergencia 1 de Bengoetxe.

En la estación de Bengoetxe (PK 2+628.145) la sección pasa a falso túnel, con ejecución de excavación a cielo abierto y posterior ejecución de la estructura, afectando al sector UE-BE-2. Cabe mencionar que en respuesta a la alegación presentada por el Ayuntamiento se realizó en el proyecto de 2012 un estudio de reordenación de la edificación en el sector compatible con la estación propuesta, el cual se adjunta en el anexo 3.3. La estación que se ejecutará a cielo abierto también afecta, en menor medida, al sector UE-BE-3.

A partir de la estación de Bengoetxe, PK 2+735.695 el trazado discurre en túnel en mina hasta su finalización en el PK 4+340. En todo este tramo únicamente las salidas de ventilación (ventilación de emergencia 2 de Bengoetxe, ventilaciones de emergencia y EBA de Galdakao), las bocas de acceso a la estación de Galdakao y el emboquille de la salida de emergencia de Abusu interferirán con el planeamiento.

Pasada la estación de Bengoetxe hasta la de Galdakao, el trazado discurre bajo suelos urbanos residenciales y desde esta última estación hasta el final del tramo también se atraviesan suelos urbanos residenciales como ya se ha mencionado el trazado al discurrir en túnel en mina y no interferirá en el planeamiento.

La estación de Galdakao cuenta con tres accesos en suelo urbano, afectando uno de ellos al sector UE-CR-10. En el momento de la presente actualización de este proyecto constructivo (2021) ya se ha construido en toda la superficie del mismo: edificios de viviendas y un aparcamiento subterráneo. La información obtenida acerca de los mismos se ha tenido en cuenta, actualizándose el diseño del cañón de acceso J.B. Uriarte a la estación de Galdakao y la urbanización prevista a reponer en el entorno de la ventilación EBA para que sean compatibles con los anteriores.

El trazado también discurre bajo el sector UE-CR-16, sin afectar al aparcamiento subterráneo al discurrir ese tramo en túnel en mina.

Desde la estación de Galdakao hasta el final del tramo, el trazado transcurre en mina bajo suelos residenciales urbanos. No hay afecciones salvo las ya señaladas anteriormente, correspondientes a elementos puntuales en superficie.

© Sener Mobility, S.A. - 2024

La salida de emergencia de Abusu dispuesta en el PK 4+305 – 4+325, tiene su acceso desde el exterior en suelo clasificado como equipamiento y transcurre en túnel bajo suelo clasificado como equipamiento en su primera parte, bajo el sistema general viario de la A-8, bajo una zona de suelo no urbanizable y por último hasta entroncar con el túnel de línea bajo suelo residencial urbano. Su afección al planeamiento se limita a la zona de emboquille en suelo de equipamiento.

Se adjuntan en el Apéndice nº 3.1 planos descriptivos del trazado sobre la Clasificación del suelo correspondiente al planeamiento de este municipio.

3 OTROS PLANEAMIENTOS, PROYECTOS U OBRAS

En el Proyecto Constructivo se analizaron otros proyectos y obras que, con carácter supramunicipal, están previstos o se llevan a cabo en el área de estudio, y que deben compatibilizarse con la implantación de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Éstos son:

- TAV Tramo Lemoa-Galdakao (actualmente en construcción). Su trazado no afecta al tramo de la línea 5 objeto del presente proyecto, que finaliza en el PK 4+340, ya que intercepta la línea 5 en el PK 5+200.
- Variante Sur Metropolitana (Fase de Planeamiento). Su trazado no afecta al tramo de la línea 5 objeto del presente proyecto, que finaliza en el PK 4+340, ya que intercepta la línea 5 en el PK 5+520.
- Reordenación de accesos en la carretera N-634 del PK 103+200 al PK 104+200 (Mercadillo-Irubide) en Galdakao, desarrollado por la DFB y en fase de tramitación previa al inicio de las obras. Su trazado se acerca mucho al de la línea 5 en el final del tramo anterior Sarratu-Aperribai y en el inicio del presente tramo Aperribai-Galdakao, PK 1+480 a PK 1+620, zona en la que se ha previsto una nueva rotonda para articular la intersección de la N-634 con la BI-625. En el caso concreto del presente tramo, que se inicia en túnel en mina en el PK 1+540, se ha comprobado que el desmonte previsto para el encaje de la citada rotonda se acerca aparentemente en planta a la traza del túnel pero no hay afección al mismo puesto que se guardan las distancias oportunas en alzado para garantizar tanto el correcto funcionamiento de la infraestructura subterránea de la línea 5 como la estabilidad del talud previsto en el proyecto de la DFB.

© Sener Mobility, S.A. - 2024

APÉNDICE 3.1. INTERFERENCIAS CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE

© Sener Mobility, S.A. - 2024

Es vigente lo indicado en el presente Apéndice del Proyecto Constructivo

© Sener Mobility, S.A. - 2024

APÉNDICE 3.2. COORDINACIÓN CON EL AYUNTAMIENTO DE GALDAKAO

© Sener Mobility, S.A. - 2024

El presente Apéndice no varía respecto al Proyecto Constructivo

© Sener Mobility, S.A. - 2024

APÉNDICE 3.3. RESPUESTA ALEGACIÓN URBANÍSTICA ESTUDIO INFORMATIVO

© Sener Mobility, S.A. - 2024

El presente Apéndice no varía respecto al Proyecto Constructivo

© Sener Mobility, S.A. - 2024