

MEMORIA DESCRIPTIVA DE LAS INFRAESTRUCTURAS QUE SE ENCUENTRAN EN LA ZDPMT

Esta memoria descriptiva se redacta como anexo para la solicitud de otorgamiento del correspondiente título habilitante de ocupación del DPMT en base a lo regulado en la sección 2 artículo 49 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, tal y como se solicitaba en el informe que la “Demarcación de Costas del País Vasco” del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico envió a este Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia de fecha 9 de agosto de 2022 dentro de la tramitación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

Las infraestructuras para las cuales se solicita el título habilitante de ocupación del dominio público marítimo-terrestre, en función de la normativa sectorial que las ampara, se pueden clasificar en dos grupos y son las que siguen:

1. CARRETERAS.

a. BI-3794 (Tramo sur, del pk 21+085 hasta 23+050, unión con BI-794)

i. Antecedentes.

La denominada BI-3794 discurría hasta la década de los 70 por los terrenos actualmente ocupados por la refinería de Petronor, por un trazado que, si bien discurría por lo que hoy está catalogado como DPMT, se alejaba mucho del río Barbadun. Fue en esa década cuando con la construcción de la citada refinería se desvió no solo la carretera (hasta hacerla paralela al río Barbadun) si no también un tramo de unos 800 metros del citado río. Tras esa actuación la disposición de la carrera BI-3794, la planta de refinado y el río se queda en su configuración actual.

Posteriormente, y tras detectarse un problema de seguridad vial en el tramo en cuestión, mediante un programa experimental se redujo la sección de la carretera y de dicha reducción se obtuvo la anchura necesaria para la ejecución del bidegorri que conocemos hoy. Dicha actuación entró en servicio en abril de 2003.

Por último, en el año 2019 se ejecutó una obra de regeneración de firmes por parte del Servicio de Conservación de este Departamento.





Ilustración 1. Zona en cuestión en 1965. Se puede apreciar el trazado original de la actual BI-3795, con un trazado N-S en dos tramos y E-O en otro. En amarillo actual BI-3795 y cian DPMT aprobado.

ii. Descripción.

Se trata del tramo comprendido entre el pk 21+086 y el pk 23+044 (conexión con BI-794) de la carretera foral BI-3794, perteneciente a la red local (amarilla).

La carretera es de calzada única con un carril para cada sentido de circulación. La anchura media del carril tanto derecho como izquierdo es de 3.1 m. No existe arcén derecho, sin embargo, sí que existe un bordillo rebasable con hitos de señalización dispuestos con distancia variable que ejercen de separadores con la vía ciclista que discurre paralela a la carretera objeto de descripción. En el margen izquierdo existe un pequeño arcén de aproximadamente 30cm y bionda metálica. Está prohibido el adelantamiento en todo el tramo.

El firme se trata de firme flexible, siendo la capa de rodadura del firme de mezcla bituminosa en caliente, tipo S-12 de árido porfídico.

Existe señalización propia de una zona interurbana con señales R-1, ceda el paso, R-2 Stop, R-301 de límite de velocidad a 40 y 50, R-305 de prohibición de adelantamiento, P-1 a y b, intersección con prioridad sobre vía a la derecha e izquierda, P-13 a y b, de curva peligrosa a la derecha e izquierda respectivamente, S-19 parada de bus, diferentes señales de orientación, paneles de balizamiento de curvas así como señales no normalizadas que alertan de la presencia de la vía ciclista en los giros, tanto a izquierda como a derecha.

Las marcas viales, en los laterales como son de 0.15 cm y en el eje de 0.10 m. A lo largo del tramo existen también varios conjuntos de señalización horizontal compuestos por dados, limitación de velocidad a 50 y dados.

No existe alumbrado ni instalación semafórica.





Existe dos intersecciones tipo T con carreteras forales, una en el pk 22+150, margen izquierdo, con la BI-3796 con un carril de incorporación de aproximadamente 90 m y otra al final del tramo (pk 23+040), margen izquierdo, con el Ramal 3 de la A-8.

En la margen derecha existen dos accesos a predios colindantes (refinería de Petronor).

Este tramo forma parte de la BI-3794 (Muskiz a Zierbena), símbolo antiguo BI-V-1095, y que se encuentra contenida en el Anexo II "Catálogo de Carreteras de Bizkaia" de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de Carreteras de Bizkaia, norma de referencia en materia de carreteras en el Territorio Histórico de Bizkaia.

iii. Superficie

La medición de la superficie realizada para este tramo de la BI-3794 arroja un valor de 13.685 m².

iv. Presupuesto

Asignando un valor patrimonial estimado de 250 €/ m², y en base a la medición de la superficie del apartado anterior, nos da un valor patrimonial para este tramo de 3.421.250 €.

v. Cumplimiento Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas

Tal y como establece el epígrafe 7 del artículo 44 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se hace constar de manera expresa que el tramo en cuestión cumple las disposiciones de la Ley antedicha, así como de las normas generales y específicas que se dicten para su desarrollo y aplicación.

vi. Ortofoto estado actual.

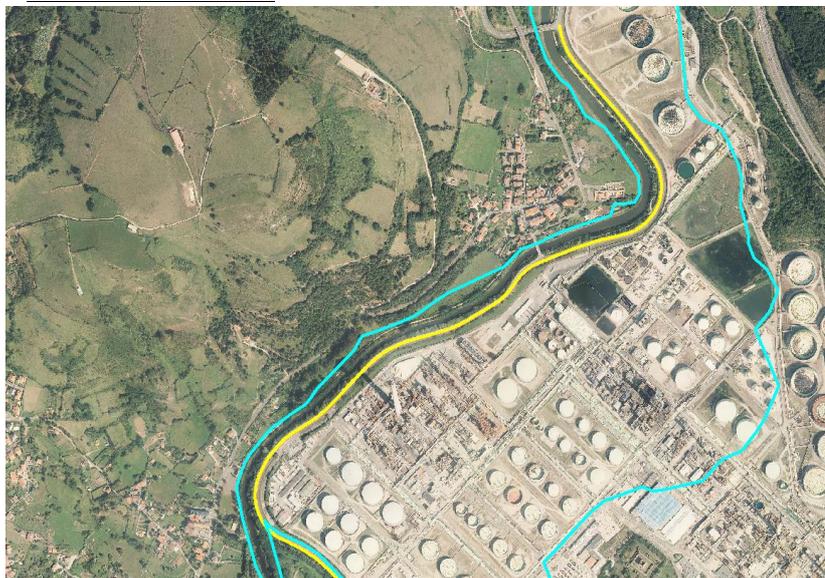


Ilustración 2. Tramo sur BI-3794. Situación actual. Amarillo BI-3794, cian DPMT aprobado.





b. BI-794 (Enlace AP-8-La Arena) (Del pk 23+050, cruce con ramal 3 de la A-8, hasta el 23+890, rotonda inicio Variante Punta Lucero)

i. Antecedentes.

Al igual que en el caso anterior, la antigua carretera discurría cercana al río Barbadun y fue modificada en la década de los 70 con la construcción de la refinería de Petronor y la consiguiente modificación del curso del río, adquiriendo el trazado que existe hoy.

Posteriormente, en el año 2003, y con la construcción de la variante de Punta Lucero, se modifica la configuración de la carretera BI-794, ampliando la plataforma hasta obtener dos carriles de 3,5 m y una vía ciclista de 2,5 m. Igualmente se ejecuta en su punto final (pk 23+890) la rotonda que da acceso a dicha variante.

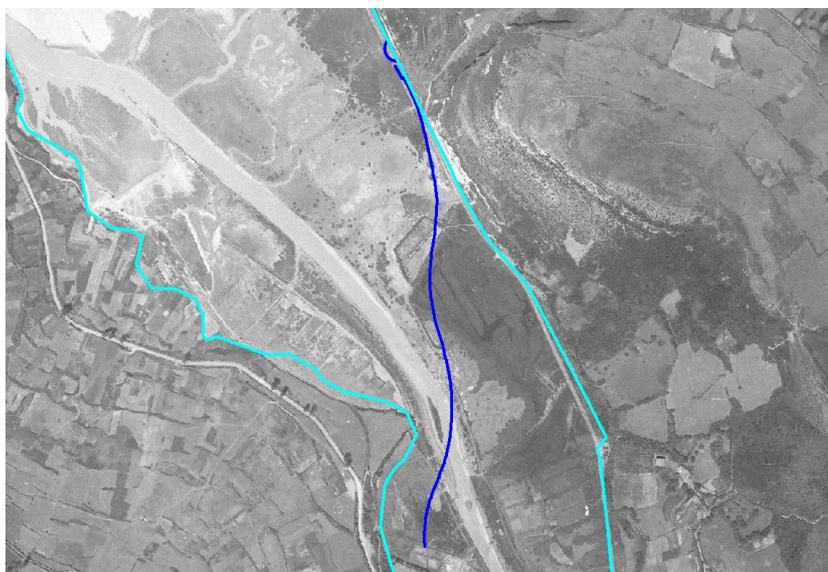


Ilustración 3. Zona en cuestión en 1965. Se puede apreciar el trazado original de la actual BI-795 (trazado actual en azul), con una traza que prácticamente se superpone al actual DPMT (cian).

ii. Descripción.

Se trata del tramo comprendido entre el pk 23+050, cruce con el ramal 3 de la A-8, y el pk 23+890 (rotonda inicio Variante Punta Lucero) de la carretera foral BI-794, perteneciente a la red complementaria (azul).

La carretera es de calzada única con un carril para cada sentido de circulación. La anchura media del carril tanto derecho como izquierdo es de 3.5 m., haciendo un total de 7 m. de plataforma. No existe arcén derecho, sin embargo, sí que existe un bordillo rebasable con hitos de señalización dispuestos con distancia variable que ejercen de separadores con la vía ciclista que discurre paralela a la carretera objeto de descripción. En el margen izquierdo existe un pequeño arcén de aproximadamente 30 cm y bionda metálica, que en el tramo inicial cuenta además con protección para motoristas. Dicha bionda termina en el punto en el que comienza el aparcamiento situado al final de este tramo de la BI-794.





La tipología del firme es flexible, siendo la capa de rodadura mezcla bituminosa en caliente.

Existe señalización propia de una zona interurbana con señales R-1, ceda el paso, R-301 de límite de velocidad a 40, 50, 60 y 80, R-305 de prohibición de adelantamiento, P-1 a, intersección con prioridad sobre vía a la derecha, P-4, advertencia de peligro rotonda, P-15a advertencia de peligro de resalto, P-22, advertencia de peligro ciclistas, R-101, entrada prohibida, R-205, señal de restricción de paso; limitación de altura, R-303, prohibición de giros a izquierdas, R-401^a, señal de paso obligatorio, R-402, intersección de sentido giratorio obligatorio, R-502, fin de prohibiciones, R-502, fin de prohibición de adelantamiento. En algunos casos, las señales anteriores están complementadas con S-800, distancia al comienzo del peligro o prescripción, y S-870, aplicación de prohibición o prescripción. A todas ellas hay que añadir diferentes señales de orientación, así como señales no normalizadas que alertan de la presencia de la vía ciclista en los giros, tanto a izquierda como a derecha.

Las marcas viales en los laterales son de 0.15 m y en el eje de 0.10 m.

No existe instalación semafórica ni alumbrado a excepción de la rotonda y sus accesos.

Más allá de la propia intersección en la margen izquierda con el ramal 3 de la A-8 en el pk 23+050 que da inicio al tramo, no existe ninguna otra intersección con carretera foral. De la misma manera, en el pk 23+890, donde concluye el tramo a describir, pero no así la BI-794, que continúa, existe una glorieta que conecta con el segundo tramo de la BI-3794.

Existen así mismo, un acceso en la margen derecha de una carretera no foral y entrada y salida al aparcamiento colindante en la parte final del tramo.

Este tramo forma parte de la BI-794 (Enlace A-8-La Arena), símbolo antiguo BI-2794, y que se encuentra contenida en el Anexo II "Catálogo de Carreteras de Bizkaia" de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de Carreteras de Bizkaia, norma de referencia en materia de carreteras en el Territorio Histórico de Bizkaia.

iii. Superficie

La medición de la superficie realizada para este tramo de la BI-794 arroja un valor de 6.581 m².

iv. Presupuesto

Asignando un valor patrimonial estimado de 250 €/ m², y en base a la medición de la superficie del apartado anterior, nos da un valor patrimonial para este tramo de 1.645.250 €.





v. Cumplimiento Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas

Tal y como establece el epígrafe 7 del artículo 44 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se hace constar de manera expresa que el tramo en cuestión cumple las disposiciones de la Ley antedicha, así como de las normas generales y específicas que se dicten para su desarrollo y aplicación.

vi. Ortofoto estado actual.

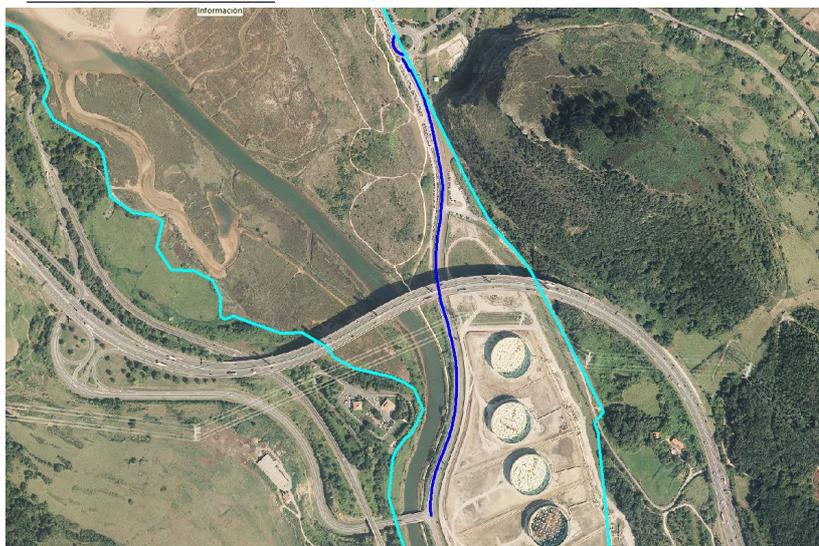


Ilustración 4. Tramo BI-794. Situación actual. Azul BI-794, cian DPMT aprobado.

c. BI-3794 (Tramo norte, del pk 23+890, rotonda inicio variante Punta Lucero, hasta 24+125)

i. Antecedentes.

Tramo que conserva, desde al menos 1945, su trazado original habiendo modificado exclusivamente su plataforma.





Ilustración 5. Zona en cuestión en 1965. Se puede apreciar como el trazado original coincide con el tramo norte de la actual BI-3795 (amarillo: actual BI-3795; cian: DPMT).

ii. Descripción.

Se trata del tramo norte de la misma carretera descrita en el apartado a) y que, sin embargo, no presenta la misma estructura. El tramo en cuestión tiene una longitud de 235 metros y se inicia en la rotonda que da comienzo a la variante de Punta Lucero y termina donde el eje se corta con el DPMT ya aprobado. Al igual que el tramo anterior, pertenece a la red local (amarilla).

Está compuesto por dos carriles de circulación, uno en cada sentido, de 3.6 m de anchura cada uno. Así mismo, dispone de sendos arcones de dos metros. En el lado derecho según pk ascendente encontramos una acera, una hilera de árboles y un aparcamiento. En el lado izquierdo, existe una cuneta revestida, bordillo y otro aparcamiento para dar servicio a las personas usuarias de la playa, al igual que el existente en la otra margen.

La tipología del firme es flexible, siendo la capa de rodadura mezcla bituminosa en caliente.

Existe señalización propia de una zona interurbana con señales R-1, ceda el paso, R-301 de límite de velocidad a 30, R-305 de prohibición de adelantamiento, P-1 b, intersección con prioridad sobre vía a la izquierda, P-4, advertencia de peligro rotonda, R-101, entrada prohibida, R-401 a, señal de paso obligatorio. En el caso de la R-1, está complementada con S-800, distancia al comienzo del peligro o prescripción. A todas ellas hay que añadir diferentes señales de orientación.

No existe defensa alguna en este tramo.

No hay intersecciones con carreteras forales. Sí que existen, en cambio, accesos a ambos lados a los aparcamientos contiguos.

Las marcas viales en los laterales son de 0.15 m y en el eje de 0.10 m.





No existe alumbrado ni instalación semafórica.

Este tramo forma parte de la BI-3794 (Muskiz a Zierbena), símbolo antiguo BI-V-1095, y que se encuentra contenida en el Anexo II "Catálogo de Carreteras de Bizkaia" de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de Carreteras de Bizkaia, norma de referencia en materia de carreteras en el Territorio Histórico de Bizkaia.

iii. Superficie

La medición de la superficie realizada para este tramo de la BI-3794 arroja un valor de 2.091 m².

iv. Presupuesto

Asignando un valor patrimonial estimado de 250 €/ m², y en base a la medición de la superficie del apartado anterior, nos da un valor patrimonial para este tramo de 522.750 €.

v. Cumplimiento Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas

Tal y como establece el epígrafe 7 del artículo 44 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se hace constar de manera expresa que el tramo en cuestión cumple las disposiciones de la Ley antedicha, así como de las normas generales y específicas que se dicten para su desarrollo y aplicación.

vi. Ortofoto estado actual.

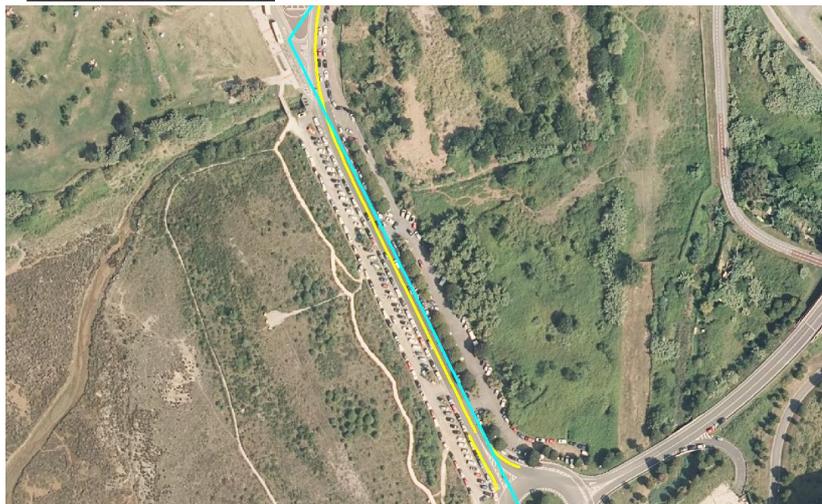


Ilustración 6. Tramo norte BI-3794. Situación actual. Amarillo BI-3794, cian DPMT.





2. VÍAS CICLISTAS (BIDEGORRIS)

a. Línea 4 (Ezkerraldea-Meatzalde-Enkarterri), del pk 21+085 hasta el pk 23+875.

i. Antecedentes.

Tal y como se ha comentado en los apartados referentes a los tramos de la BI-3794 Sur y BI-764, el bidegorri que discurre paralelo a la carretera se acometió en sendas obras en 2003, en parte, en una actuación experimental que estrechando la sección de los carriles mejoraba las condiciones de seguridad vial y en otra (BI-794) debido a una actuación que, con más plataforma y junto con la ejecución de la variante de Punta Lucero, homogeneizaba y ampliaba carriles y daba continuidad a la vía ciclista del tramo anterior.

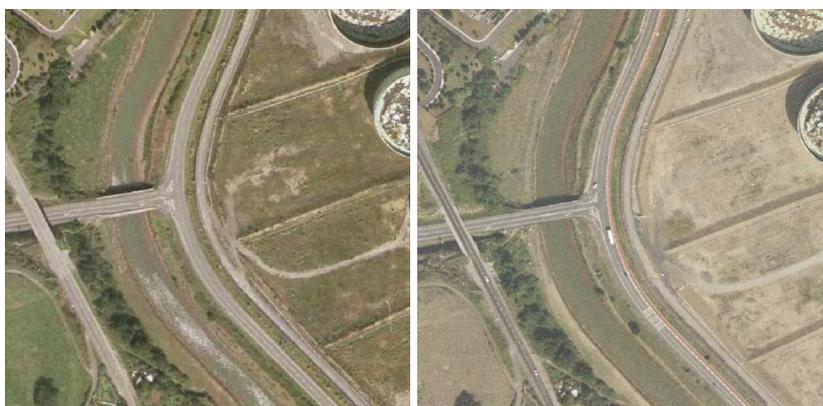


Ilustración 7. Entorno del pk 23+050 en el año 2002, previa a la actuación que daría lugar al bidegorri (izda) y año 2004, con el bidegorri ejecutado (dcha).

ii. Descripción.

Se trata de un tramo incluido en el eje troncal L-4 (Ezkerraldea-Meatzalde-Enkarterri), de titularidad y gestión de la Diputación Foral de Bizkaia, en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia que está siendo objeto de aprobación y para el cual se hace necesario obtener el correspondiente título habilitante de ocupación del DPMT.

Conforme a lo dispuesto en el anexo 3 de la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia, se trata de un carril-bici protegido, en la medida en que comparte plataforma con el viario motorizado y dispone de elementos físicos de protección, compuesto por un bordillo rebasable e hitos de señalización vial.

Vía ciclista bidireccional de 2.5 m de ancho, con capa de rodadura S-12 ofítico sobre la que se ha aplicado una capa de slurry que le da el color rojo característico de los bidegorris.

No existe defensa alguna en el tramo, más allá de la separación ya comentada entre la carretera y la vía ciclista.

No existe instalación semafórica ni iluminación, a excepción de la rotonda y sus accesos.





Existe una conexión (margen derecha, pk 23+775) con el tronco de la misma línea L-4 que por Gallarta, Ortuella está previsto que llegue a Zorrotza.

En el pk 23+595, margen derecha, existe acceso con carretera no foral que atraviesa el bidegorri.

En la margen derecha existen dos accesos a predios colindantes (refinería de Petronor).

Este tramo forma parte de la vía ciclista L-4 (Ezkerraldea-Meatzalde-Enkarterri) (conforme a la nomenclatura del nuevo PTS de Vías Ciclistas en proceso de aprobación), y que se encuentra contenida en el Anexo 1 “Catálogo de Vías Ciclistas Forales a la fecha de su aprobación” de la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia, norma de referencia en materia de vías ciclistas forales en el Territorio Histórico de Bizkaia. En dicho catálogo, en el que las vías ciclistas aparecen sin nombre específico, el bidegorri en su totalidad aparece reflejado como aquel que tiene una longitud de 18.549 m. y atraviesa los términos municipales de Barakaldo, Sestao, Portugalete, Ortuella

iii. Superficie

La medición resultante del tramo de Vía Ciclista comprendido en el DPMT es de 2.659 m lineales que arrojan un total de 7.977 m²de superficie.

iv. Presupuesto

Asignando un valor patrimonial estimado de 250 €/ m², y en base a la medición de la superficie del apartado anterior, nos da un valor patrimonial para este tramo de 1.994.250 €.

v. Cumplimiento Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas

Tal y como establece el epígrafe 7 del artículo 44 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se hace constar de manera expresa que el tramo en cuestión cumple las disposiciones de la Ley antedicha, así como de las normas generales y específicas que se dicten para su desarrollo y aplicación.

vi. Ortofoto estado actual.



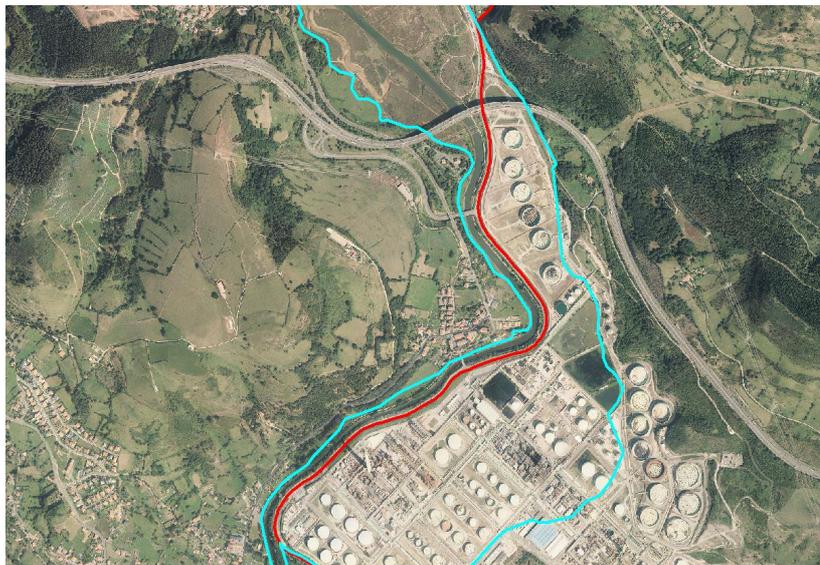


Ilustración 8. Vía Ciclista. Situación actual. Rojo Vía Ciclista, cian DPMT.

3. CONCLUSIONES

Tal y como se ha descrito en el cuerpo de esta memoria descriptiva, el DPMT se ve afectado por 4 infraestructuras de titularidad foral en las inmediaciones del río Barbadun; 3 tramos de carreteras y 1 vía ciclista, a saber:

- Carretera BI-3794, tramo sur (pk 21+085 hasta 23+050)
- Carretera BI-794 (pk 23+050 hasta 23+890)
- Carretera BI-3794, tramo norte (23+890 hasta 24+125)
- Vía Ciclista L-4 (Ezkerraldea-Meatzalde-Enkarterri) (pk 21+085 hasta 23+875)

En base a lo anterior, y en coherencia con lo ya descrito, la superficie afectada por infraestructuras sería la que sigue:

- Carretera BI-3794 (suma de ambos tramos): 15.776 m².
- Carretera BI-794: 6.581 m².
- Vía Ciclista L-4 (Ezkerraldea-Meatzalde-Enkarterri): 7.977m².

Que hacen un **total de 30.334 m²**.

Sin./Fdo.: MIGUEL ANGEL CASTILLA SAIZ 2023-02-15
ESKARIAREN KUDEAKETA ATALEKO BURUA
JEFE/A SECCIÓN DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

