

AL DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS Y DESARROLLO TERRITORIAL

D^ª/D _____
con DNI _____ y domicilio a efectos de notificaciones en

, comparezco, y como mejor proceda,

DIGO

1.- Que en el Boletín Oficial de Bizkaia se publicó el 23 de marzo de 2023 el Anuncio de la apertura de un **periodo de información pública** a fin de que, durante 30 días hábiles, ampliado en 15 días hábiles por Acuerdo del 02 de mayo de 2023, cualquier persona interesada pueda comparecer y alegar lo que estime oportuno en relación con el proyecto **Variante de la carretera BI-734 entre el P.K. 128+400 y el P.K. 130+500, en Abanto-Zierbena.**

2.- Que, mediante el presente escrito, vengo a formular las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA. - Planeamiento, ordenación y urbanismo.

En primer lugar, no podemos perder de vista que la construcción del vial proyectado, siempre según el proyecto aprobado:

- Tiene como objetivo disminuir la accidentabilidad detectada, aumentar la seguridad vial del tramo y reducir el número de vehículos de paso por la zona urbana.
- Modifica el trazado de una carretera ya existente en una extensión de 2 kilómetros **dentro del término de Abanto-Zierbena en la zona de Las Carreras**, siendo los orígenes - destinos de la nueva vía los mismos que la de la actual

carretera (Autovía A8 por rotonda del Bao y Muskiz-Sopuerta). Es decir, **que el tráfico no se reordena en su conjunto dentro de un área supramunicipal** ya que el origen y destino de dicho tráfico va a ser el mismo que el existente y se va a practicar por las mismas carreteras que existen hoy en día, sino que **modifica su trazado solamente a la altura del núcleo urbano de Las Carreras.**

Una vez dicho esto, el Proyecto de Variante argumenta que el planeamiento en Abanto-Zierbena de dicha vía viene amparado por el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano aprobado el 26 de septiembre de 2006, ya que dicho Plan Territorial hace referencia a la N-634, aunque únicamente lo hace en los siguientes párrafos:

“Constitución de un elemento complejo, articulador de los flujos circulatorios y generador de suelo para actividades singulares e industriales como dinamizador del corredor de la margen izquierda, basado tanto en viarios existentes: Ugaldebieta, nacional 634, como viarios en proyecto: corredor del Ballonti, variante de Trapagaran, subfluvial de Lamiako, ronda de Barakaldo, accesos al puerto, y otros de nueva traza propuestos por el PTP.”

“Ámbito de Estudio de Compatibilización: Junto al barrio de Las Carreras de Abanto-Zierbena y la refinería de Petronor. Se propone un nuevo desarrollo mixto en colindancia con las instalaciones de Petronor y un sector urbanizable en Muskiz. La mayor parte de la superficie forma parte del término de Abanto-Zierbena. Es notoria, además, la proximidad del núcleo urbano residencial de Las Carreras por lo que deberá analizarse la colindancia con este entorno.

Área de Compatibilización: La propuesta de nuevo desarrollo es continuo urbano a lo largo de la N-634 a su paso por Las Carreras, por lo tanto, esa continuidad debe ser coherente y coordinada, especialmente en la trama urbana, la tipología edificatoria y los usos a establecer. Con especial cuidado en la delimitación de los usos, estudiándola conveniencia de fijar los usos terciarios en la zona lindante con la refinería reservando los residenciales al otro lado de la carretera”.

Si bien es cierto que en nuestra legislación la ordenación del territorio se encuentra ligada al urbanismo, con la finalidad de establecer un marco supramunicipal de

referencia para las grandes decisiones sobre la utilización del suelo (localización de grandes infraestructuras, espacios naturales y bienes culturales protegidos, etc.),y por tanto, con una función coordinadora del planeamiento municipal, no lo es menos **que los instrumentos autonómicos de ordenación del territorio no pueden establecer una regulación exhaustiva de los usos del suelo, porque tienen que dejar un espacio para el despliegue de la competencia urbanística municipal, máxime cuando el interés supramunicipal del proyecto no viene justificado en la memoria del mismo y limita enormemente las condiciones de la futura vivienda y necesidades residenciales de los vecinos del municipio.**

Dicha competencia urbanística municipal se traduce según reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional en lo que se *“llaman políticas de ordenación de la ciudad, en tanto en cuanto mediante ellas se viene a determinar el cómo, cuándo y dónde deben surgir o desarrollarse los asentamientos humanos”* (STC 61/1997). La sentencia puntualiza que esa competencia se despliega en concretas potestades como son las referidas al planeamiento, la gestión o ejecución de instrumentos planificadores y la intervención administrativa en las facultades dominicales sobre el uso del suelo y la edificación, así como “la determinación, en lo pertinente, del régimen jurídico del suelo en tanto que soporte de la actividad transformadora que implica la urbanización y edificación”.

La mayor parte del trazado de la variante proyectada **se encuentra sobre suelo no urbanizable**. Tan sólo hay un tramo del tronco en las proximidades de la rotonda oeste en el cual el talud del tronco ocupa una superficie de suelo urbano catalogado como suelo industrial especial (Petronor), así como una pequeña superficie del talud de la propia rotonda. **También parte del vial de conexión de Las Carreras con Murrieta ocupa suelo urbanizable residencial de media densidad.**

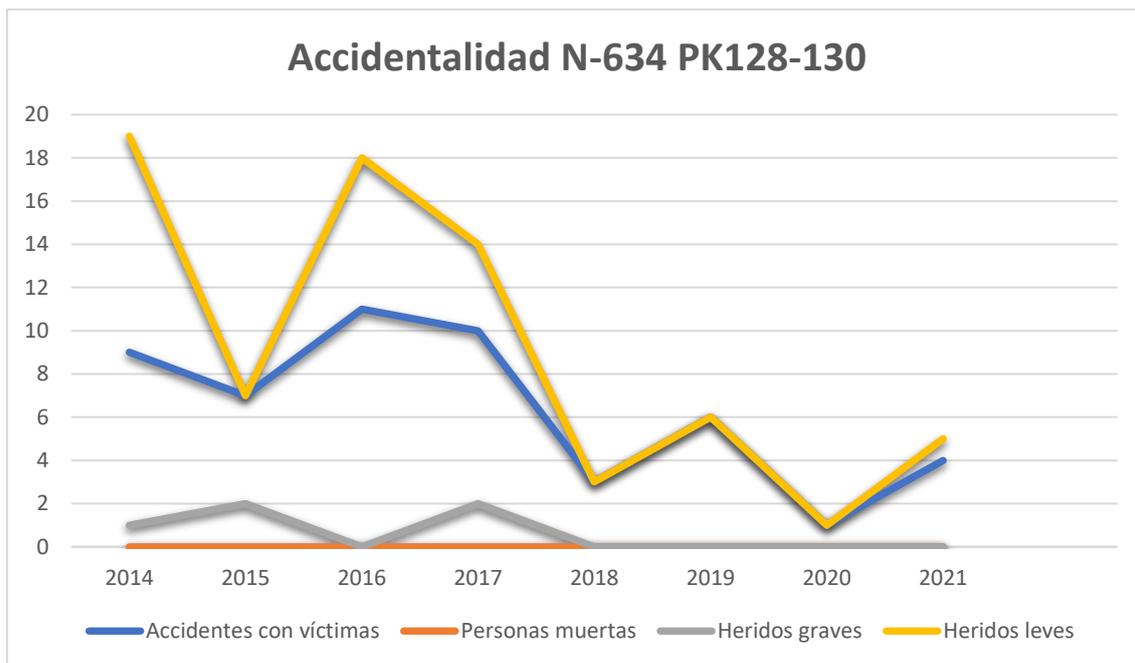
El proyecto de la variante, amparado en el citado Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, **pretende prescindir de la clasificación actual del suelo en el que está proyectada y reclasificar así un suelo contemplado en el PGOU de Abanto-Zierbena como NO URBANIZABLE Y URBANIZABLE RESIDENCIAL DE MEDIA DENSIDAD** para

construir dicho vial e incidir así en las políticas de ordenación del municipio, en tanto en cuanto mediante ellas se viene a determinar, como ya hemos indicado antes, **el cómo, cuándo y dónde deben surgir o desarrollarse los asentamientos humanos**, y a cuyo servicio se disponen las técnicas e instrumentos urbanísticos precisos para lograr tal objetivo, como son el Plan General de Ordenación Urbana **que debe ser aprobado por el Municipio. Dicha reclasificación no es ajustada a derecho, y por lo tanto dicha construcción tampoco puede serlo.**

Así lo expresan el Tribunal Constitucional y Tribunal Supremo en varias sentencias (STC 129/2013, de 4 de junio de 2013, STC 142/2013, de 11 de julio, STC 37/2014, de 11 de marzo y STS 5 julio 2012, recurso 3869/2010). De hecho, en la STC 57/2015 el Tribunal Constitucional afirma que *“este Tribunal ha tenido ya ocasión de pronunciarse sobre este precepto, **habiendo declarado la inconstitucionalidad y nulidad de los incisos «en cuyo caso sus determinaciones prevalecerán sobre las de este Plan» y «con independencia de la clasificación urbanística».** Con tal pronunciamiento se ha dado la razón a los recurrentes en el proceso de inconstitucionalidad tantas veces citado y se ha afirmado que el mencionado art. 51.3, **al prescindir de la clasificación urbanística del suelo en el diseño y ejecución de sus políticas sectoriales con incidencia territorial, así como de las determinaciones aparentemente vinculantes de la ley habilitante, supone, en cuanto al primer aspecto «un debilitamiento del principio de autonomía municipal carente de razón suficiente» y en lo atinente al segundo «trastoca el sistema de fuentes y, muy particularmente, el principio de primacía de la ley, postulado básico de un Estado de Derecho (art. 1.1 CE)»***

SEGUNDA. - Seguridad vial y tráfico.

Alega el proyecto que uno de los motivos para su construcción **son razones de seguridad vial** por la alta siniestralidad del tramo que discurre entre los puntos kilométricos 128 a 130 de la N-634. La siguiente gráfica refleja la accidentalidad de dicho tramo según las estadísticas publicadas por el Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco en la web <https://www.trafikoa.euskadi.eus/lfr/web/trafikoa/estadisticas-anuales>



En los últimos años la media de accidentes anual viene a ser de **unos 6 accidentes al año (desde el año 2018 sin heridos graves y donde predominan los heridos leves)**. Teniendo en cuenta que la afluencia diaria de la vía es de 11.000 vehículos al día, lo que supone alrededor de 4.000.000 de vehículos anuales, **una tasa de 0.001% de siniestralidad no justifica por sí sola la construcción de una variante de este calado.**

Hay que observar, además, que **la tasa de accidentalidad ha ido disminuyendo con los años a la par que se han ido implementando medidas tendentes a la disminución de la velocidad y afluencia de tráfico**, como han sido la prohibición de paso por Las Carreras de vehículos pesados de un tonelaje mayor a 3.5 toneladas, el establecimiento de más pasos de peatones y semáforos en el tramo urbano y la prohibición de paso de mercancías peligrosas.

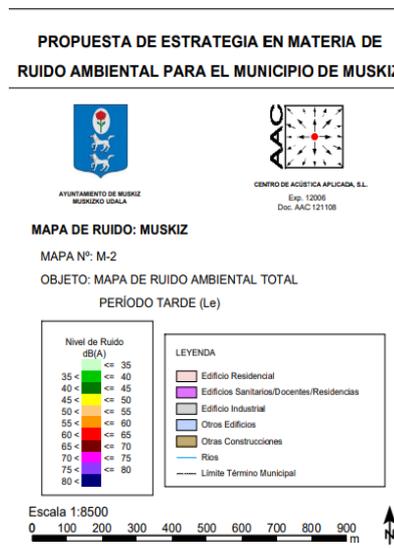
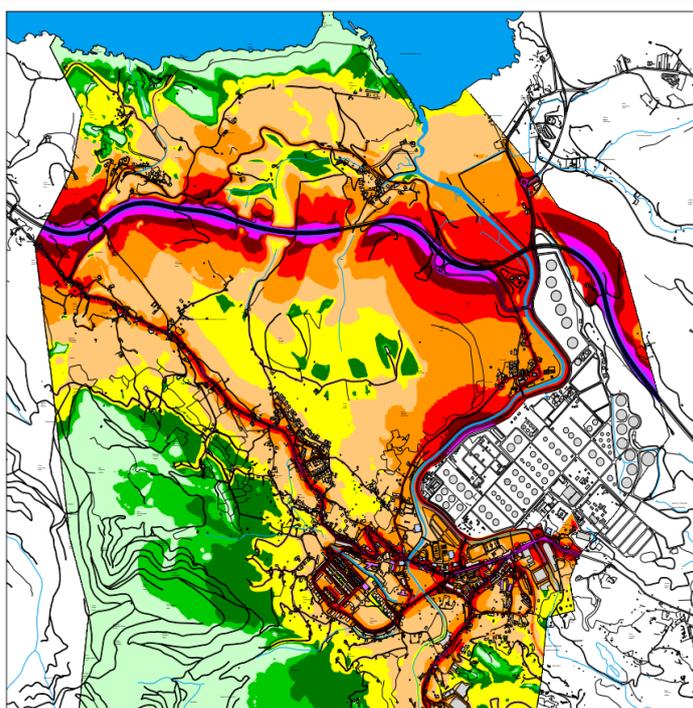
En cuanto al tráfico, el propio proyecto informa que los datos registrados por la estación de aforo 40C (la única situada en el tramo de los kilómetros 128-130 de la N-634 en Las Carreras) **indican una disminución del -0.19% desde el 2014, siendo la tendencia también negativa en un -0,94% en el último bienio y que en consecuencia NO LOS TENDRÁ EN CUENTA**, tomando entonces como referencia un porcentaje de crecimiento dado por la Diputación Foral de Bizkaia para vías de similares características.

Es decir, dos de las motivaciones principales de la construcción de esta vía, como son la siniestralidad y el tráfico, no son tal, puesto que, con las pocas medidas ya adoptadas por el Ayuntamiento, la siniestralidad y el tráfico han disminuido y esa es la tendencia que reflejan los datos.

TERCERA. - Ruido

En cuanto a la contaminación acústica, el propio proyecto afirma que, con la puesta en servicio de la nueva variante, algunos edificios, como muchos de los situados en el barrio de La Trinidad y los más cercanos al depósito de aguas del Consorcio, pasarán de no soportar apenas ruido de tráfico a “tener niveles muy por encima de los objetivos de calidad acústica establecidos para una residencial”. Es decir, no solucionan los problemas de ruido del municipio, sino que los trasladan de unos vecinos a otros.

A continuación, puede verse el mapa de ruido ambiental de Muskiz en la noche, donde puede verse que las áreas cercanas a la refinería Petronor soportan niveles sonoros de 60 db o más.



En consecuencia, a los vecinos del barrio de la Trinidad, que ya soportan un ruido industrial alto procedente de la Refinería de Petronor, se les va a sumar el procedente de la nueva carretera. Desconocemos cuánto porque en el proyecto, al cuantificar el ruido, han elaborado un mapa de ruido atendiendo únicamente a la nueva variante, pero no el ruido procedente de Petronor. Es decir, no han elaborado **un mapa estratégico de ruido** definido por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental como **“un mapa de ruido diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona”**.

La falta de dicho mapa estratégico nos impide conocer fehacientemente los valores de ruido que van a soportar estos vecinos, **por lo que las medidas correctoras y compensatorias establecidas en el proyecto, como pueden ser las pantallas acústicas amortiguadoras de ruido, no están debidamente argumentadas ni justificadas.**

CUARTA. - Fauna

El Decreto Foral 118/2006, de 19 de junio, por el que se aprueba el Plan de Gestión del Visón Europeo, *Mustela lutreola* (Linnaeus, 1761), en el Territorio Histórico de Bizkaia, como especie en peligro de extinción y cuya protección exige medidas específicas. (BOB de 6 de Julio de 2006) establece varias **“Áreas de Interés Especial para la conservación del Visón Europeo”** entre las que se encuentra el río Barbadún, por lo que el cauce del arroyo La Bárcena, constituye una zona de expansión potencial para el visón europeo, y así lo reconoce en propio proyecto en su redacción.

El artículo 10 del citado Plan de Gestión establece que **“cualquier plan o proyecto con repercusión apreciable, directa o indirecta, sobre la conservación o recuperación de la especie en las áreas de interés especial, ya se individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, deberá ser sometido a informe preceptivo del Departamento”**

de Agricultura, quién velará por una adecuada evaluación de sus repercusiones sobre los objetivos del presente Plan de Gestión. **Dicha evaluación contemplará, entre otros aspectos, las posibles afecciones a la especie, a la calidad de las aguas y de hábitat**, determinando, en función de su afección previsible, las fechas óptimas para su ejecución, estableciendo como período crítico para la reproducción de la especie el comprendido entre el 15 de marzo y el 31 de julio”.

En el anexo relativo al estudio medioambiental, aunque se hace referencia a la toma de medidas para evitar daños en esta especie (la construcción de un cajón de 2 metros por 2 metros en el cauce) no se hace referencia a la existencia de dicho informe.

De acuerdo con el artículo 80.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los informes pueden ser meramente preceptivos, o preceptivos y vinculantes (Según la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, el informe preceptivo es aquél que necesariamente debe solicitarse de acuerdo con su normativa reguladora - STC 149/1991, de 4 de julio), y en consonancia con **el artículo 47 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común son nulos de pleno derecho cuando prescindan total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido** o de las normas que contienen las reglas esenciales para la formación de la voluntad de los órganos colegiados.

En consonancia con esto, **el Tribunal Supremo ha dictado una sentencia, la 569/2020, el 27 de mayo de 2020 en la que fija doctrina sobre los efectos de la declaración de nulidad de los Planes de Urbanismo por vicios de procedimiento esenciales en la elaboración de los mismos** al establecer que *“los vicios de procedimiento esenciales en la elaboración de los Planes de Urbanismo comportan la nulidad de pleno derecho de todo el Plan impugnado, sin posibilidad de subsanación del vicio apreciado a los efectos de mantener la vigencia del Plan con una ulterior subsanación”*..

Dicho plan de gestión menciona expresamente que *“los tramos de cabecera y los pequeños arroyos son de especial importancia para las hembras y los individuos divagantes, los tramos principales son las conexiones entre los territorios de machos y*

las áreas de las hembras. Por este motivo resulta tan importante considerar los pequeños regatos y tributarios, como zonas de campeo, como los cauces principales, como zonas de campeo y de conexión entre poblaciones” y en su artículo 12 que “los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico asegurarán la preservación, mantenimiento o recuperación de los hábitats del visón europeo, justificando los casos en que se necesario limitarlos.”

La ejecución de cualquiera de las alternativas planteadas en el proyecto supondría una influencia variable sobre este cauce, y la única medida para preservar esta especie en extinción es construir un cajón para paso de arroyo de 2,00 metros de luz y 2,00 metros de gálibo, **medida a todas luces insuficiente** para preservar y mantener el hábitat de dicha especie.

Y es que durante la ejecución del proyecto se van a dar actuaciones que implican un impacto, directo o indirecto, sobre la fauna como son: el movimiento de tierras, explanación, actividades de construcción y ocupación del espacio. El impacto sobre la fauna se dará sobre dos aspectos principalmente: sobre las especies que habiten o empleen la zona de estudio con alguna finalidad (reproducción, pernocta, campeo, etc.) o sobre sus hábitats. Estos hábitats están en gran medida influenciados por la vegetación presente, por lo que los impactos sobre la fauna estarán íntimamente ligados con los determinados sobre la vegetación.

La zona de actuación presenta un ecosistema en concreto muy valioso, como es el formado por el cauce la Bárcena y su vegetación de ribera. Este río es afluente del Barbadun, por lo que como se ha explicado en apartados anteriores tiene importancia sobre la dispersión de los jóvenes y las hembras de visón europeo, especie en peligro de extinción. Por tanto, **durante la fase de obras el impacto determinante será el ocasionado por la eliminación o afección sobre el ecosistema formado en esta zona, lo que va a suponer un daño permanente e irreversible.**

QUINTA. - Campiña de alto valor estratégico.

El trazado propuesto por el proyecto de la variante en Las Carreras **afecta en buena parte a zonas de “Paisaje Rural de Transición” y zonas de “Campiña de Alto Valor Estratégico (un 10% del mismo).**

Las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco aprobadas por DECRETO 128/2019, de 30 de julio, se constituyen en el precedente de toda regulación que se realice en el País Vasco. Las recomendaciones y normativas de obligado cumplimiento recogidas en él se han de respetar en todos los planes de proyección jerárquica inferior.

Las DOT parten del diagnóstico de la situación actual del territorio y el papel de los recursos naturales y del suelo no urbanizable en un escenario futuro en base a las diversas demandas sociales: “Uno de los principales objetivos de las DOT es legar a las generaciones venideras un territorio más grato y con mayor potencial de desarrollo. Las DOT nos afectan a todos y son un conjunto de propuestas para poder disfrutar de ciudades y pueblos más agradables y atractivos, acercar trabajo y residencia, disponer de un entorno ambiental mejor cuidado y más accesible para todos, mejorar nuestras oportunidades de empleo y vivienda, tener infraestructuras más eficaces e integradas y poder participar más directamente en la construcción de nuestro territorio. Se basan, en suma, en criterios de coordinación y racionalidad para ofertar una misma calidad de vida a todos los ciudadanos.”

Dichas directrices determinan que **los Planes o Proyectos que contemplen crecimientos urbanísticos, permitiendo actividades en las categorías de Mejora Ambiental, Forestal, Agroganadera y Campiña, Pastos Montañosos y Protección de Aguas Superficiales, todas ellas contempladas dentro de la consideración de medio natural, debe contener un estudio de alternativas que justifique tanto su interés social como la imposibilidad de ubicación en suelos de menor valor, y su aprobación definitiva precisará de un informe previo y vinculante de la Comisión de Ordenación Territorial del País Vasco.**

Realiza, además, una sistematización general de las Categorías de Ordenación del Suelo, incluyendo en la Agroganadera y de Campiña una subcategoría definida como **Agroganadera de Alto Valor Estratégico, para la cual establece como criterio prioritario su mantenimiento y preservación frente a otros usos.**

Aun así, el trazado propuesto por el proyecto de la variante no respeta ni planeamientos sectoriales ni directrices generales. Se extiende sobre superficies que el Plan Territorial Sectorial Agroforestal y del Medio Natural define como “Zonas de Campiña de Alto Valor Estratégico” y zonas de “Paisaje Rural de Transición”. Es más, el proyecto manifiesta su intención de no respetar dichas limitaciones.

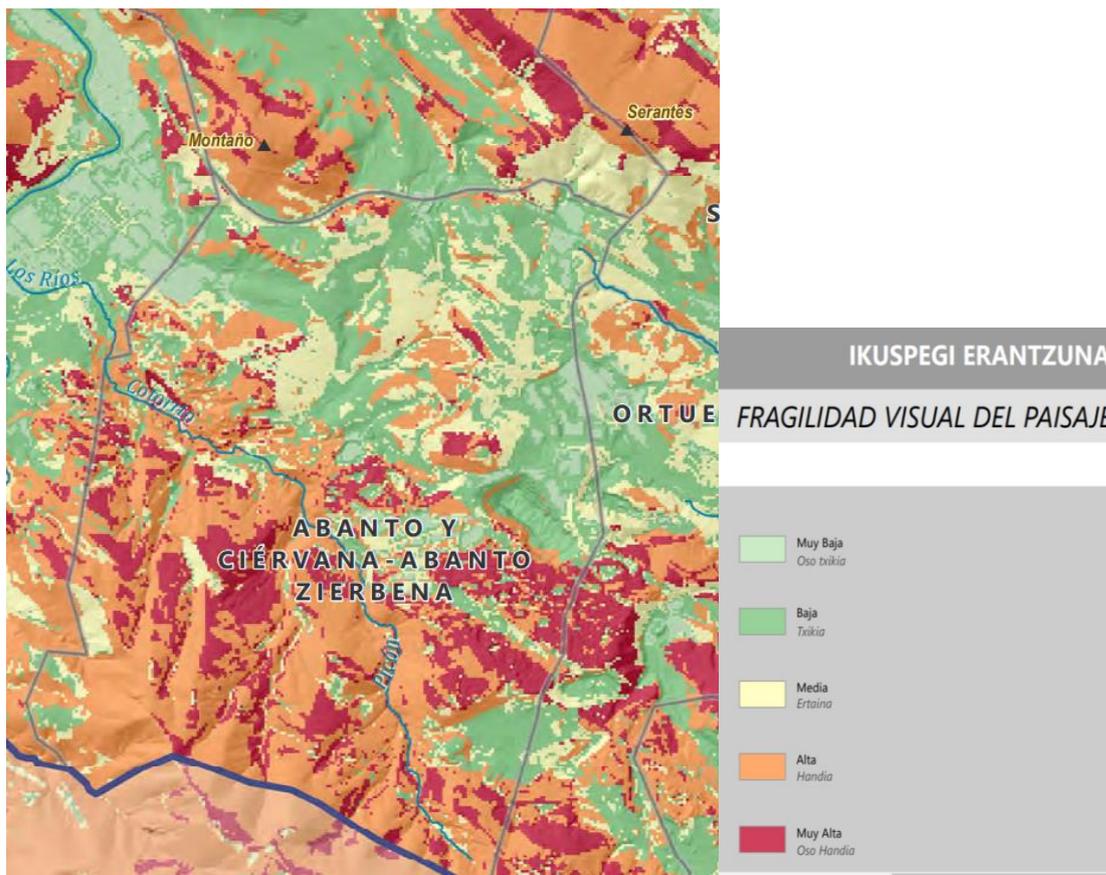
SEXTA. - Paisaje

En el País Vasco, el compromiso por la salvaguarda del paisaje quedó recogido en la **Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020), que incluyó** entre los objetivos correspondientes a la Meta 3, **la elaboración de un Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV), y la posterior redacción de los planes de conservación y restauración para cada uno de los paisajes catalogados.**

Este catálogo pretende contribuir a que se cumplan los siguientes objetivos y funciones de carácter general: - La difusión de la información sobre el patrimonio paisajístico de la CAPV. - La sensibilización sobre el valor de los paisajes, y su importancia sociocultural, ecológica, estructural y económica. - La evaluación de la calidad de los paisajes. - El seguimiento de los cambios y la evolución de los paisajes. - **La conservación y la protección de los paisajes.**

El Área Funcional de Bilbao Metropolitano cuenta con una gran diversidad de paisajes, tanto culturales **como naturales**, que conforman la imagen que tiene la población sobre el territorio y que dotan de carácter a la propia Área Funcional y a sus diferentes zonas. Esta riqueza constituye un importante patrimonio **que es importante conocer, conservar y ordenar.**

La zona en la que se quiere situar la nueva variante está catalogada como **zona de fragilidad visual media, alta y muy alta** según el Catálogo y Determinaciones de Paisaje de Bilbao Metropolitano publicado en la web <https://www.bizkaia.eus/es/tema-detalle/-/edukia/dt/11831>.



En este punto no podemos obviar que al tratarse de una zona abrupta y con gran desnivel el trazado alcanza **alturas que van desde los 0,70 metros hasta los 14,96 metros**, que en ocasiones se salvarán con muros de tierra armada, aletas de escollera y en otras **con muros y aletas de hormigón**.

Dicha solución constructiva va a convertir a esta variante en un elemento distintivo del paisaje en la zona, **pero por su carácter negativo, ya que va a ser muy visible desde muchos puntos. El daño visual al paisaje va a ser irreparable.**

SÉPTIMA. - Accesos a Murrieta y San Pedro y zonas de esparcimiento.

Una de las principales afecciones de este proyecto se produce en la rotonda del Mortuero, donde confluyen, entre otros, los caminos al barrio de Murrieta y San Pedro.

La afección, según el proyecto, se resuelve con la intersección y los viales proyectados a los barrios de San Pedro y Murrieta y una conexión con el barrio de la Trinidad a través del camino proyectado que pasa por debajo de la variante y que conecta la calle con el vial a Murrieta.

Hoy en día los barrios de Murrieta y San Pedro disponen de acceso tanto viario como peatonal al núcleo urbano de las Carreras y a las zonas colindantes.

El acceso viario pueden realizarlo a través de la vía que se encuentra a la derecha una vez rebasada la rotonda del Bao o la carretera que accede desde la N634 a través de María Auxiliadora o Gure Etxea si el origen es Bilbao, y el camino que llega desde el barrio de la Trinidad si el origen es Santander por lo que la variante proyectada no viene a dar un mejor acceso a los mismos desde este punto de vista, **sino todo lo contrario, ya que les obliga, en algunos casos a realizar trayectos más largos para llegar a esa intersección donde se encuentran esos viales.**

Desde el punto de vista peatonal, los vecinos de estos barrios, y los demás vecinos de Las Carreras, resultan muy perjudicados por el proyecto puesto **que hasta ahora se podía acceder a/desde esos barrios por múltiples puntos y ahora sólo se va a poder realizar por el mencionado camino proyectado que pasa por debajo de la variante y que conecta la calle con el vial a Murrieta. Esto supone que todos los vecinos tendrán que andar 1 kilómetro más en cada trayecto si quieren llegar a/desde el núcleo urbano.** No podemos olvidar que, en esa zona, núcleo rural, viven personas de avanzada edad que acceden diariamente y andando al núcleo urbano para realizar compras o actividades de ocio.

Dicha variante va a suponer un muro de aislamiento de estos barrios, que quedan totalmente aislados del resto del pueblo, y al que sólo se va a poder acceder desde un punto muy concreto, con la paradoja que es la zona de Las Carreras con más caminos rurales y zonas verdes a su alrededor.

Además de esto, no podemos olvidar que la variante **se quiere construir en la zona de esparcimiento de los vecinos de Las Carreras, ya que ésta se proyecta en el camino de acceso a Montaño, a San Pedro y se construye sobre más de 80.000 metros cuadrados de pradera y campos que sirven de soporte a muchas huertas de vecinos de la zona.**

OCTAVA. - Alternativa 0.

El proyecto no contempla en ningún momento la alternativa 0, es decir, su no ejecución y mantenimiento de las condiciones actuales, lo que significaría la no alteración de las condiciones naturales y por tanto no se generarían impactos sobre el medio físico.

Lo compara, eso sí, con otros trazados no viables técnicamente o más dañinos al medio ambiente, pero no con una solución en la que se tomen medidas alternativas todas ellas incluidas en la **Guía para la introducción de criterios de Seguridad Vial en la redacción de los planes de Movilidad Urbana Sostenible elaborada por la Dirección General de Tráfico, en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias** como pueden ser:

1. **Bandas sonoras** en la carretera actual una vez rebasada la rotonda del BAO que obligue a los ciudadanos a aminorar la velocidad.
2. **Iluminación** de las curvas del BAO.
3. **Control de peso automatizado de vehículos pesados** para evitar que incumplan la prohibición de paso por Las Carreras de vehículos de más de 3,5 toneladas.
4. **Medidas de calmado de tráfico:** cambios de asfaltado (textura y color) en la intersección entre ambas plazas de Las Carreras (Haritzalde – Enparantza) y señalización de trazado escolar.

- 5. Limitación de velocidad:** El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo establece en su artículo 50 que, aunque el límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos, **este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.**

Dichas medidas, ayudarían sin duda, a aumentar la seguridad vial del tramo y por lo tanto disminuiría la accidentalidad del mismo. Además, animarían a muchos usuarios de la carretera (que hoy en día la utilizan como alternativa a la A8 para atajar en su recorrido), a utilizar la que debe ser la vía preferente en el acceso a Muskiz, la autovía A8.

NOVENA. - Participación ciudadana.

A la hora de elaborar este proyecto no se ha tenido en cuenta la opinión de los ciudadanos del municipio afectado. De hecho, no se nos ha informado del mismo hasta unos días antes de su publicación en el BOB a pesar de estar contemplado en el II Plan Sectorial General de Carreteras de Bizkaia aún pendiente de aprobación por las Juntas Generales y en la revisión del Plan Parcial de Bilbao Metropolitano de 5 de octubre 2021. Relacionado con esto, es curioso que en el proyecto de la variante (publicado en marzo de 2023) no se hace referencia a esta revisión del Plan Parcial de Bilbao Metropolitano (octubre de 2021), y esto sólo puede ser porque este proyecto ya se encontraba elaborado cuando se revisó y publicó la revisión del Plan Parcial, lo que nos ofrece una idea de la participación ciudadana que se pretendía y pretende admitir en dicha elaboración.

De hecho, en este proceso solamente se nos ha permitido hacer alegaciones en un plazo de 45 días a un proyecto de más de 1500 páginas y gran dificultad técnica y se han obviado medidas previas como pueden ser el **trabajo de encuestación en el marco del análisis de la seguridad vial incluido en la guía de la DGT anteriormente citada**. Es importante tener en cuenta que las encuestas (tanto EDM, como presenciales y online) no sólo son una herramienta para la obtención de información muy útil de cara a tener una fotografía de la situación actual que permita entender las pautas de movilidad y sus factores explicativos, **sino que también son un instrumento de participación y comunicación con la ciudadanía**.

DÉCIMA - Necesidad de ocupación.

Si el objetivo es mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos entre los núcleos urbanos de la Zona Minera y Encartaciones **existen soluciones alternativas mucho más baratas, eficientes y con menos efectos negativos**, que deberían haberse considerado, como las medidas anteriormente mencionadas.

Además de esto, el artículo 19. H) de la de NORMA FORAL 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia **contempla el soterramiento de tramos como el que discurre por Las Carreras cuando habla de obras de reducción de impacto en el medio urbano al establecer que *“en aquellas carreteras de la red de alta capacidad que atraviesan un entorno urbanizado, con el consiguiente impacto sobre la población residente en forma de contaminación atmosférica y acústica, en los que, por ausencia de espacio físico u otras razones que la desaconsejen, no resulte adecuado plantear una variante de población, se podrá plantear este tipo de actuaciones como alternativa a la variante con el fin de disminuir dicho impacto. Estas actuaciones pueden consistir tanto en el soterramiento de la carretera, rebajando su rasante, como en la cubrición de la carretera, manteniendo su rasante.”***

Además, en ningún momento se justifica suficientemente **el interés social y supramunicipal** de una inversión tan elevada y costosa para suponer la intervención de

un Plan Parcial Metropolitano y obviar el Plan General de Ordenación Urbana del municipio en el que se va a construir la carretera.

La valoración ambiental que se hace del proyecto no realiza una evaluación de carácter global en la que se tengan presentes todas las actuaciones susceptibles de originar impactos ambientales directos e indirectos, y sobre éstos valorar la viabilidad de la obra. Al mismo tiempo, no presenta un adecuado nivel de definición y claridad en aspectos fundamentales, como el análisis de los efectos ambientales directos e indirectos derivados de las obras e instalaciones auxiliares o asociadas a la construcción de la nueva infraestructura, como la calidad del aire, los niveles de ruido y el daño a flora y fauna considerada en riesgo de extinción.

Infravalora el efecto barrera para el desarrollo urbanística del municipio de la nueva infraestructura, sobre todo en lo que se refiere a futura vivienda y necesidades residenciales de los vecinos del municipio así como su intrusión visual en el paisaje de la zona. Subestima también el efecto del proyecto sobre los barrios de Murrieta San Pedro y demás caminos públicos.

Las medidas correctoras son generalistas y no garantizan la ausencia de impactos críticos tras su desarrollo en las fases de construcción y explotación.

Teniendo en cuenta todas estas deficiencias y las características de la zona en la que se localiza el proyecto se puede considerar que la evaluación realizada es incompleta, y sin una clara justificación del proyecto y la necesidad de ocupación derivada del mismo.

SOLICITO que teniendo por presentado este escrito, tenga por formuladas las alegaciones que constan en el cuerpo del mismo, con el objeto de que sean tenidas en cuenta en el procedimiento de referencia y especialmente en la resolución del mismo.

En Abanto-Zierbena, a 19 de mayo de 2023.