

2020/05 ESPEDIENTEA: EL CALLEJO-LA CADENA (BI-630) ZABALGUNE ETA ERREFIKAZIO EGOKITZEKO PROIEKTUA

GAIA: EL CALLEJO-LA CADENA TARTEAN BALIO ESTRATEGIKO HANDIKO LURRETAN EGITEKO PROIEKTUAREN INGURUMENAREN GAINEKO ERAGINAREN EBALUAZIOA

Goiko gaiari dagokionez, eta aurkeztutako dokumentazioa aztertu eta gero, Iraunkortasuna eta Ingurune Naturala Zaintzeko Saileko Nekazaritza Zerbitzuak uste du EZ dela aurkeztu behar oharrik edo alegaziorik El Callejo-La Cadena (BI-630) tartean egokitzeko, zabaltzeko eta zuzentzeko proiektuaren ingurumen-ebaluazio estrategikoaren dokumentuari buruz; nekazaritza eta abeltzaintzako aldean babes-lurzoruei dagokienez, lurzoru horiek Euskadiko Nekazaritza eta Basozaintzaren arloetako LPsko irizpideen eta ezarri beharreko ingurumenaren arloko gainerako arautegiaren arabera jaso direlako.

Oro har, nekazaritzako azalera erabilgarriari eusten saiatu behar da.

Kasu honetan, nekazaritza eta abeltzaintzako balio estrategiko handia lurretan ukitutako nekazaritzako azalera txikia da, eta beraz, nekazaritza-sektorearen gaineko eragina ertaina da.

Ikuspegi agronomikotik, interesgarriagoztat jotzen da 1. aukera.

Nekazaritza eta abeltzaintzako finketara iristeko bideei dagokienez, konponbideak aurkitu behar dira bide horietan arriskuak gutxitzeko nekazaritzako makinak erabiltzean, nekazaritzako lanetan, abereak garraiatzean...

EXPEDIENTE 2020/05 : PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO ENSANCHE Y RECTIFICACION CRTA. EL CALLEJO-LA CADENA (BI-630)

ASUNTO: EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO SOBRE SUELOS DE ALTO VALOR ESTRATEGICO, TRAMO EL CALLEJO-LA CADENA.

En relación con el asunto de referencia y examinada la documentación aportada, el Servicio Agrícola del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural, considera que No procede presentar observaciones o alegaciones al documento de evaluación ambiental estratégica del Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la crta. BI-630, tramo El Callejo-La Cadena, en lo que respecta a los suelos de Protección y las zonas Agroganaderas y de campiña, en suelos de alto valor estratégico, dado que dichos suelos han sido contemplados según los criterios del P.T.S. Agroforestal del País Vasco y de la Normativa Territorial Ambiental aplicable.

Como norma general se debe intentar mantener la superficie agraria útil.

En el caso que nos ocupa se ve afectada una superficie agraria de suelo agroganadero de alto valor estratégico pequeña, lo que supone una afección sectorial agraria moderada.

Desde el punto de vista agronómico se considera más interesante la alternativa 1.

Se deben buscar soluciones a la incorporación de caminos para los accesos a las fincas agroganaderas desde la carretera, que minimicen el riesgo con la maquinaria agrícola, en las labores agrícolas, traslados de ganado...

- Belardietatik, laboreetatik eta aprobetxamenduetatik kenduko den lur begetal emankorrena hondeaketa-lurraz gain metatu behar da, ondoren jatorrizko lekuan jartzeko, jatorrizko emankortasunaren berreskurapena alda dezakeen iraultketarik gabe.

- Makineriaren, materialen eta abarren erabilerak eragindako belardi eta laborantza-eremuetan, dagokion berrereintza egingo da. Belardiak berriz ereiteko, aldeztu aurretik lurra pixka bat landu edo errotabateatu beharko da, luraren trinkotzea ezabatzeko, ernalketa egokia izan dadin.

- Kaltetutako lursail eta laboreen itxiturak eta azpiegituren gainerako elementuak ordeztu behar dira.

Nekazaritza Zuzendaritzatik proposatzen da nekazaritza-jarduera sustatu eta hobetzeko neurri osagarriak har daitezela, balio estrategiko handiko lurzoruen galera konpentsatzeko, hain zuzen ere, degradatutako eremuak berreskuratuz, nekazaritza-azpiegiturak hobetuz, lurzoru publikoak Nekazaritzako Lurren Funtzari utziz...

Bilbon, 2020ko otsailaren 10an

-La tierra vegetal más fértil de la capa superficial del suelo que se retire de las praderas, cultivos y aprovechamientos, debe ser acopiada aparte de la tierra de excavación, para posteriormente ser ubicada en su sitio original, sin volteos que puedan alterar la recuperación de la fertilidad original.

-En las zonas de praderas y cultivos afectadas por el uso de la maquinaria, materiales, etc., se efectuará la resiembra correspondiente. Para la resiembra de las praderas, previamente, será preciso labrar o rotavatear ligeramente el terreno para eliminar la compactación del terreno, a efectos de que la germinación sea la adecuada.

-Deben ser repuestos los cierres, y demás elementos de infraestructuras de las parcelas y cultivos afectados.

Desde la Dirección de Agricultura se propone que se tomen medidas adicionales para el fomento y mejora de la actividad agraria de la comarca, para compensar la pérdida del suelo de alto valor estratégico, mediante la recuperación de áreas degradadas, mejora de las infraestructuras, cesión de suelos públicos al Fondo de Suelo Agrario...

En Bilbao a 10 de febrero de 2020.



Sin/Fdo: Patxi Zabala Arriaga
Landare Ekoizpenaren Atal Burua
Jefe Sección de Producción Vegetal



INFORME TÉCNICO

ASUNTO: Evaluación de impacto ambiental ordinaria del "Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación CRTA. BI-630 tramo El Callejo-La Cadena (Karrantza).

Con fecha de 13 de febrero de 2020 ha tenido entrada en el Centro de Patrimonio Cultural Vasco una comunicación de la Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia, por la que notifica el inicio del procedimiento referido en el asunto y el inicio de la fase de consultas previas para que las Administraciones afectadas puedan realizar las consideraciones que estimen oportunas.

El objeto del proyecto es definir las actuaciones que permitan mejorar la accesibilidad a la zona de Karrantza, optimizando el trazado y aprovechando en lo posible el trazado actual de la BI-630 con el menor impacto ambiental.

Entre las alternativas posibles eligen la 1ª que es la que aprovecha el trazado existente y la que menos impactos de todo tipo ocasiona, así como la mas económica.

El Documento Inicial recoge los elementos que están cerca del ámbito de actuación del Proyecto, entre ellos la cueva de pinturas rupestres de Ventalaperra, la cual no se verá afectada, ya que la alternativa elegida no conlleva cambios en el trazado de la carretera (se ensancha un poco la calzada con arcones) y además queda fuera de la delimitación del Bien.

El Documento Inicial solo se ha centrado en los elementos arqueológicos, listándolos y recogiendo en un mapa, concluyendo que no se verá ninguno afectado ya que están a una distancia considerable de las obras. El único elemento arquitectónico que menciona el Documento inicial es la empresa -Dolomitas del Norte- ficha nº 168, conjunto arquitectónico inventariado con protección especial y que esta cercano al ámbito del Proyecto pero que no se verá afectada por el mismo.

Sin embargo, dentro del ámbito de actuación de dicho proyecto (a ambos lados de la carretera) se encuentran elementos de interés arquitectónico a nivel local merecedores de protección en el planeamiento urbanístico y otros propuestos para ser declarados como Bien Cultural con protección media:

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

Elemento	Nº Ficha	Barrio	Municipio	Protección propuesta
Palacio Portillo	61	El Callejo	Karrantza/Carranza	Local
Casa el Callejo 27	65	El Callejo	Karrantza/Carranza	Local
Balneario el Molinar	77	Molinar	Karrantza/Carranza	Local
Ermida de la Concepción	78	Molinar	Karrantza/Carranza	Local

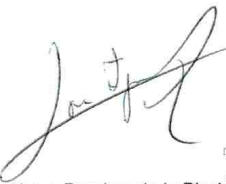


Casa Molinar 3	81	Molinar	Karrantza/Carranza	Local
Puente Callejo	182	El Callejo	Karrantza/Carranza	Local
Casa de Angel Palacio Peña	240	El Puente	Karrantza/Carranza	Local
Villa Pepita	53	Ambasaguas	Karrantza/Carranza	Media
La Casona	64	El Callejo	Karrantza/Carranza	Media
Casa de Nicolas Peña	231	Ambasaguas	Karrantza/Carranza	Media
Casa Molinar 21	233	El Molinar	Karrantza/Carranza	Media
Caserio Cayo-Callejo	322	Ahedo	Karrantza/Carranza	Media

Para los elementos propuestos para declarar, teniendo en cuenta que el nuevo trazado de carretera pasara cerca, al objeto de dotar de un entorno de protección cautelar se recomienda se respete un retiro mínimo de 15 metros sin construcciones, ni instalaciones, ni vallados, y evitar, en cualquier caso, alteraciones que puedan desvirtuar las características ambientales del entorno.

Para los bienes de interés local, queda a criterio del ayuntamiento la toma de decisiones, y entendemos que han aplicado unos criterios de actuación que permiten conservar las característica mas interesantes del edificio, manteniendo los elementos arquitectónicos de interés patrimonial.

En el caso de que como resultado de las obras de dicho Proyecto afectara a estos elementos, sugerimos que se tomen las medidas oportunas para su protección y conservación.


EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
KULTURA ETA HIZKUNTZA
POLITIKA SAILA
Kultura Ondarearen Zentzua
DEPARTAMENTO DE CULTURA
Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA
Centro de Patrimonio Cultural

Natxo Ramirez de la Piscina Rojo
Técnico de Patrimonio Cultural

Vº Bº Dona Gil Abad
Responsable del Centro de Patrimonio
Cultural Vasco

Vitoria-Gasteiz, 18 de febrero de 2020

Gaia: Asunto:	"BI 630 errepidean, El Callejo-La Cadena tartearen trazadura egokitu, zabaldu eta zuzentzeko proiektua"ren Ingurumen-Ebaluazio Estrategiko sinplifikatua. / Evaluación de impacto Ambiental ordinaria del "Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación Crta. BI-630. Tramo El Callejo -La Cadena"
Udalerria: Municipio:	Karrantzako Harana
Sustatzailea: Promotor:	BFAko Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusia / Dirección General de Medio Ambiente de la DFB
Eskatzailea: Solicitante:	María Presa Fernández. Ingurumeneko zuzendari nagusia / Directora General de Medio Ambiente
Espediente: Expediente:	EIA 006/2020

2020/2/10an erregistratu zen (sarrera zk. 35) Kultura Ondarearen Zerbitzu honetan Ingurumenaren Administrazioaren zuzendariaren BI 630 errepidean, El Callejo-La Cadena tartearen trazadura egokitu, zabaldu eta zuzentzeko proiektuaren Ingurumen-Ebaluazio Estrategiko sinplifikatuari buruzko idazkia.

Ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legean eta Euskal Herriko Ingurumena Babesteko otsailaren 27ko 3/1998 Legean xedatutakoa betetzeko, proiektua horrek izaera arkitektoniko eta arkeologikoko kultura-ondareari dagokionez eragin ditzakeen ingurumeneko ondorioei buruzko kontsulta egiten da.

Kultura Ondarearen Zerbitzu honek honako hau

El 10/2/2020 se registra la entrada en este Servicio de Patrimonio Cultural, con nº 35 del escrito del Director de Administración Ambiental en relación a la Evaluación de impacto Ambiental ordinaria del Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación Crta. BI-630. Tramo El Callejo - La Cadena.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, en la Ley 3/1998, de 27 de febrero General de Protección de Medio Ambiente del País Vasco, se consulta sobre las implicaciones ambientales que pudieran generar dicho proyecto en relación con el Patrimonio Cultural de carácter arquitectónico y arqueológico.

Este Servicio de Patrimonio Cultural



JAKINARAZTEN DU:

INFORMA:

Izaera arkitektoniko edo arkeologikoko higiezinaren kultura-ondarearen inguruan:

En relación al Patrimonio Cultural inmueble de carácter arquitectónico y arqueológico:

Kontsultari buruzko dokumentazioa aztertuta eta Foru Aldundi honetan dauden artxiboak berrikusi eta gero, baieztatu egiten da badaudela babes-ondasunak, EAEko Kultura Ondareari buruzko 6/2019 Legearen arabera IAA, 93. zk., 2019/05/20koa), informazioari loturiko eremuaren barruan.

Analizada la documentación relativa a la consulta, y revisados los archivos de esta Diputación Foral se confirma la existencia de bienes de Protección, según la Ley 6/2019 de Patrimonio Cultural Vasco (B.O.P.V. 93, 20.05.2019), en el ámbito sujeto a información.

ONDASUNA BIEN	KATEGORIA BABESA CATEGORÍA PROTECCIÓN	DEKRETUA DECRETO	BABESTUTAKO OSAGIAIK ELEMENTOS PROTEGIDOS
Dolomitas del Norte S.L.	Monumentua Monumento	Agindua. 2002ko urriaren 25ekoa, Kulturalako sailburuarena. Karrantzako (Bizkaia) Dolomitas del Norte S.A. Enpresaren instalazioak monumentu-multzo kategoriarekin Euskal Kultura Ondarearen Zerrenda Nagusian sartzen dituenak. Orden de 25 de octubre de 2002, de la Consejería de Cultura, por la que se inscribe las instalaciones de la empresa Dolomitas del Norte S.A. en Carranza (Bizkaia) como Bien Cultural, con la categoría de Monumento, en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco.	- Dolomitas del Norte S.L. - Tximiniak. - Aireko tranbiaren karga-estazioa - Aireko tranbiaren deskarga-estazioa - Birrintze-estazioa - Siloak - Dolomitas del Norte S.L. - Chimenea - Estación de Carga del Tranvía Aéreo - Estación de Descarga del Tranvía Aéreo - Estación de Trituración - Silos

Hala eta guztiz ere, babes berezi eta ertaineko kultura-ondare izendatzeko proposatutako beste ondasun batzuk egon daitezkeenez, gomendatzen da Euskal Kultur Ondarearen EAEko Zentroan kontsulta egitea, zentro hori baita Euskal Kultur Ondarearen EAEko Erregistroaren organo kudeatzailea, eta bertan kontsulta daitezke kultur intereseko ondasunen zerrenda eta haien egoera

No obstante, puesto que pueden existir además otros bienes propuestos para su declaración como bienes culturales de protección especial y media, se recomienda la consulta en el Centro de la CAPV de Patrimonio Cultural Vasco, órgano gestor del Registro de la CAPV del Patrimonio Cultural Vasco, donde pueden consultar la relación de bienes de interés cultural y su situación



geografikoa, baita haien deskripzioa eta geográfica, así como su descripción y régimen de protección.

Hala jakinarazten da, Bilbon, 2020ko Es lo que se informa en Bilbao, a 18 de febrero de 2020.

KULTUR ONDAREAREN ZERBITZUKO BURUA
JEFA DEL SERVICIO DE PATRIMONIO CULTURAL

SIN.: ZURIÑE ANTONANA OZAETA

Espedientearen Datuak / Datos Expediente	
Expediente	15/2020 - OT-004-2020
Gaia	"BI-630 ERREPIDEA, EL CALLEJO-LA CADENA TARTEA, EGOKITU, ZABALDU ETA ZUZENTZEKO PROIEKTUA"REN INGURUMEN-IMPAKTUAREN EBALUAZIO ARRUNTA
Asunto	EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL ORDINARIA DEL "PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO, ENSANCHE Y RECTIFICACIÓN CRTA. BI-630. TRAMO EL CALLEJO-LA CADENA"

Txostena / Informe

1. ANTECEDENTES Y OBJETO

Mediante escrito del Jefe de Servicio de Calidad Ambiental a la Jefa de Sección de Ordenación Territorial, con registro de entrada de 07/02/2020, se solicita informe a esta Sección, en su condición de administración pública afectada, informe, cara al expediente de Evaluación de Impacto Ambiental ordinaria, del documento inicial de "Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación Crta. BI-630. Tramo: El Callejo-La Cadena". La solicitud se acompaña con la referencia de un enlace web que da acceso al expediente que obra en el departamento responsable de dicha evaluación, con el fin de facilitar las observaciones que se estimen oportunas.

El objeto del presente informe es concretar las determinaciones que, desde el punto de vista territorial, son de interés para el asunto de referencia.

2. ANÁLISIS DEL DOCUMENTO INICIAL DEL PROYECTO

Según el documento inicial del proyecto, es objeto de la propuesta la mejora del trazado y de la seguridad vial del tramo El Callejo-La Cadena del BI-630, para reducir los tiempos de recorrido, aumentar la seguridad y mejorar la accesibilidad de la zona de Karrantza.

Tal como se señala en el documento presentado, en la actualidad, la carretera discurre con un trazado muy sinuoso, con radios pequeños y numerosos accesos, e incluye el paso por varios núcleos rurales (El Callejo, El Molinar, La Cadena) así como por el núcleo urbano de Ambasaguas. Además, a pesar de los numerosos vehículos pesados que circulan por la carretera, esta se reconoce como itinerario ciclable y no dispone de bahías para las paradas de autobús.

El nuevo recorrido se apoya, siempre que es posible, en la plataforma existente para optimizar los costes de la actuación.

El documento de inicio incluye dos alternativas, además de la alternativa "0" o no actuación, en las que el trazado se mantiene y difiere la pendiente del talud que sostiene la plataforma.

3. PLAN TERRITORIAL PARCIAL BALMASEDA-ZALLA (ENCARTACIONES) Y SU MODIFICACIÓN RELATIVA A LAS DETERMINACIONES DEL PAISAJE

La ordenación territorial de la CAPV está regulada por la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco, a través de los distintos instrumentos que en ella establecen.

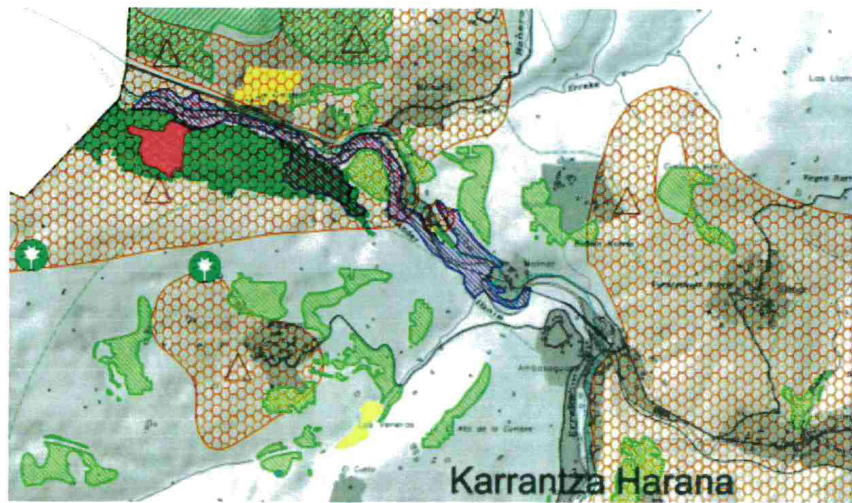
El ámbito de actuación está situado en el Área Funcional de Balmaseda-Zalla, cuyo Plan Territorial Parcial (PTPBZ) fue aprobado definitivamente por el Gobierno Vasco mediante el Decreto 226/2011, de 26 de octubre, y modificado, posteriormente, mediante Orden de 28 de octubre de 2016, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, con el fin de introducir las determinaciones relativas al Paisaje (modificación PTPBZ).

3.1 Plan Territorial Parcial Balmaseda-Zalla (Encartaciones)

El PTPBZ, a través de determinaciones con diverso grado de vinculación para las distintas administraciones, establece el modelo territorial para el Área Funcional.

Este PTP contempla la BI-630 como una de las vías estructurantes del Área Funcional (art. 71), y en una de las catorce Acciones Estructurantes que se plantean recoge la necesidad de mejorar de dicha carretera (AE-3 "Mejora de la accesibilidad a la zona occidental"), especificándose diversas acciones por tramos y coincidiendo con el objeto de este proyecto de acondicionamiento y ensanche de la plataforma. En todo caso, se señala que se evitará la afección a la vegetación existente y se promoverán labores de restauración vegetal.

En cuanto a los aspectos relativos al medio físico, el trazado propuesto discurre por varias áreas singulares a preservar y conservar; en primer lugar, atraviesa un **área de interés geológico y geomorfológico** (tramo Ambasaguas-La Calleja), en el que el régimen de intervención responde a los principios de mínima intervención, restauración y conservación (art. 30 PTPBZ); y en segundo lugar, de un **área especial protección, concretamente, un ámbito de hábitat prioritario** (art.16.4 PTPBZ), en el que, según el artículo que lo regula, se propone la limitación de la intervención antrópica.



INTERES NATURALISTIKOA DUTEN EREMUAK
ÁREAS DE INTERÉS NATURALÍSTICO

- Baiterako kulturetz berrakak
- Orain artekoak
- Arteak (Proposatuak)
- Baiterako kulturetz berrakak
- Hartze Karrantza (Proposatuak)
- Arteak (Proposatuak)
- Arteak (Proposatuak)
- Arteak (Proposatuak)

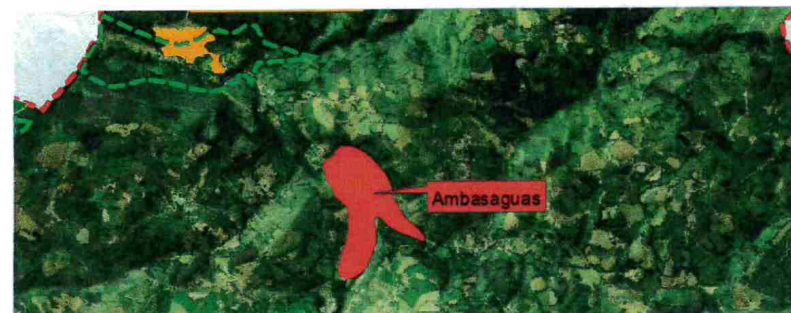
NATUR INGURUNEAREN OSAGA NABARMENAK
COMPONENTES NOTABLES DEL MEDIO NATURAL

- Paisaia bereziak, baiterako kulturetz berrakak
- Paisaia bereziak, baiterako kulturetz berrakak
- Paisaia bereziak, baiterako kulturetz berrakak
- Paisaia bereziak, baiterako kulturetz berrakak
- Paisaia bereziak, baiterako kulturetz berrakak
- Paisaia bereziak, baiterako kulturetz berrakak
- Paisaia bereziak, baiterako kulturetz berrakak
- Paisaia bereziak, baiterako kulturetz berrakak

3.2 Modificación del Plan Territorial Parcial Balmaseda-Zalla (Encartaciones), relativa a las determinaciones del Paisaje.

En cuanto a la componente paisajística, recogida en la Modificación del PTPBZ, relativa a las determinaciones del Paisaje, debe señalarse que:

- El trazado propuesto discurre por la zona urbana de Ambasaguas, zona en que se recomienda abandonar la escala y materiales de las infraestructuras, para adaptar pavimentos, biondas, señalización e iluminación al ambiente rural y urbano de acceso a los núcleos. En ese sentido, se podrán emplear elementos como señalización baja y respetuosa, iluminación indirecta, urbanización de carácter semipeatonal y barreras en materiales nobles como piedra o madera. (art. 10 de la Modificación de PTPBZ).



- Además, al tratarse de una infraestructura con incidencia en el paisaje, deberá atenderse a la integración y adaptación de las infraestructuras al paisaje, cuya regulación se recoge en el artículo 15 de la Modificación del PTP, donde se recomienda que las nuevas infraestructuras procuren conservar la morfología del terreno minimizando las alteraciones del relieve existente (desmontes, terraplenes...), mejoren la permeabilidad de las infraestructuras desde una perspectiva ecológica, combinen pasos, cerramientos y corredores ecológicos, se restauren paisajísticamente las infraestructuras de comunicación mediante la utilización de barreras vegetales, etc.

- Finalmente, en lo relativo a los Objetivos de Calidad Paisajística (OCP), la carretera discurre por superficies tipificadas como "Campiña atlántica, prados y cultivos" regulados en el artículo 8 de la Modificación del PTPBZ y como "Entrada al Área Funcional" regulada en el artículo 17 de la Modificación PTPBZ. En lo que a entradas se refiere, se recomienda priorizar actuaciones encaminadas a plantar, recuperar o mantener hileras arboladas asociadas a infraestructuras de comunicación en la entrada al área funcional.



Eremu funtzionalerako sarrera multzoaren hobekuntza
Mejora del conjunto de entradas al Área Funcional

Abeltzain eta nekazar paisaia babesa
Preservación del paisaje agroganadero

Lanera Paisaia
Campesinista paisaia: prados y cultivos

4. OTRAS CONSIDERACIONES CON IMPLICACIÓN EN EL TERRITORIO

4.1 Paisaje.

La aprobación del Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la CAPV, en consonancia con el Convenio Europeo del Paisaje, introduce dicho concepto como el resultado de la interacción de factores naturales y/o humanos, extendido tanto a zonas rurales, como urbanas, degradadas o de gran calidad, desde los parajes cotidianos hasta los de excepcional belleza.

Se establece, además, que estas cuestiones deberán desarrollarse en los Planes Territoriales Parciales. El referido Decreto fija, también, los instrumentos para la protección, la gestión y la ordenación del paisaje; entre ellos los denominados "Estudios de integración paisajística" (art. 7) son documentos técnicos para la evaluación de las consecuencias de la ejecución de proyectos de obras y actividades sobre el paisaje. En el punto 3.c) del citado artículo se realiza una mención específica a la realización de infraestructuras de transporte.

Los referidos estudios se conciben como documentación adicional de los proyectos de obras o actividades que puedan tener un impacto significativo sobre el paisaje y, entre los casos, en que su formulación resulta preceptiva se encuentran las actuaciones a las que se refiere el artículo 28.5 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco, entre las que se incluyen la ejecución y mantenimiento de infraestructuras o redes. El Decreto especifica, igualmente, el contenido de estos estudios y, para los casos en que los proyectos estén sujetos a evaluación individualizada de impacto ambiental, la inclusión de dichos "Estudios de integración paisajística" en el Estudio de Impacto Ambiental.

4.2 Evaluación de Impacto Ambiental.

La actuación objeto de este informe se encuentra dentro de los supuestos de la preceptiva realización de la evaluación individualizada de impacto ambiental, procedimiento administrativo en el que está comprendida la realización del presente informe.

5. CONCLUSIONES

En respuesta a la consulta planteada se concluye que la actuación objeto de este informe es totalmente compatible con las previsiones contenidas en el PTPBZ, puesto que se encuentra recogida entre las Acciones Estructurales del Plan; no obstante, se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Lo señalado en los **artículos 16 y 30 del PTPBZ**, referentes a áreas de especial protección y áreas de interés geológico o geomorfológico.
- Lo dispuesto, con **carácter recomendatorio**, en los **artículos 10, 15 y 17 de la Modificación del PTPBZ**, referentes a integración de las entradas a los núcleos y los bordes en los límites campo-ciudad, a la integración y adaptación de las infraestructuras lineales al paisaje y a las entradas al Área Funcional, sin condicionar lo dispuesto en el **artículo 8 de la Modificación del PTPBZ** relativa a las determinaciones del Paisaje.

- Lo establecido en el artículo 7.3.c. del Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, donde se determina que para la tramitación del proyecto es necesaria la redacción de un "Estudio de integración paisajística", puesto que se trata de una infraestructura de transporte con incidencia en el paisaje.

Bilbon, 2020(e)ko otsailaren 26(e)an
En Bilbao, a 26 de febrero de 2020

LANGILE TEKNIKOA
LURRALDE ANTOLAMENDURAKO ATALA
PERSONAL TÉCNICO
SECCIÓN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Sin./Fdo.: KATRIN IZAGIRRE MANTEROLA

ATAL BURUA
LURRALDE ANTOLAMENDURAKO ATALA
JEFE/A SECCIÓN
SECCIÓN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Sin./Fdo.: IDOIA GARAY TELLECHEA

ZUZENDARI NAGUSIA
LURRALDE GARAPENERAKO ZUZENDARITZA NAGUSIA
DIRECTOR/A GENERAL
DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO TERRITORIAL

Sin./Fdo.: GORKA ESTEBEZ MENDIZABAL

**INFORME EN EL MARCO DE LA EIA ORDINARIA DEL "PROYECTO DE
ACONDICIONAMIENTO, ENSANCHE Y RECTIFICACIÓN DE LA CARRETERA BI-630.
TRAMO EL CALLEJO-LA CADENA EN KARRANTZA"**

T.M. DE KARRANTZA (BIZKAIA)

CÓDIGO: EIA-2020_004

1. ANTECEDENTES

Fecha de entrada: 5 de febrero de 2020.

Remite: Dirección General de Medio Ambiente, Diputación Foral de Bizkaia.

Promueve: Departamento de Desarrollo Económico y Territorial, Diputación Foral de Bizkaia.

Marco del informe: Artículo 34 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Documentación: Documento inicial del proyecto (Tysa, enero 2020), planos en pdf y archivos georreferenciados vectoriales.

Objeto del informe: Analizar la incidencia del proyecto sobre el patrimonio natural, de cara a su consideración en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

2. RESUMEN DE LA PROPUESTA

La Diputación Foral de Bizkaia tiene entre sus objetivos la mejora de la accesibilidad a la comarca de Enkarterri, motivo por el cual ha promovido en los últimos años varios proyectos¹ de mejora de la principal carretera de la comarca, la BI-630. Recientemente ha sido informado por esta Dirección el proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630: La Escrita – El Callejo (código: EIA-2020_002), tramo inmediatamente anterior al que ahora se tramita.

Con el presente proyecto se propone la realización de diversas actuaciones de mejora en dicha carretera, entre los barrios de El Callejo y La Cadena, en el término municipal de Karrantza.

En la actualidad este tramo de carretera discurre con un trazado en planta sinuoso, con radios pequeños, y con un perfil longitudinal inadecuado, existiendo numerosos accesos a reponer. La carretera, además, reconocida como uno de los itinerarios recomendados para el cicloturismo, no dispone de arcones, lo que obliga tanto a peatones como a ciclistas a utilizar parte de la calzada. Tampoco dispone de bahías para las paradas de autobús existentes.

Por todo ello, resulta necesario abordar el acondicionamiento, ensanche y rectificación de trazado de este tramo.

Se barajan dos alternativas, ambas tratan de ajustarse siempre que es posible a la plataforma actual. Son idénticas en cuanto a trazado y actuaciones, siendo la diferencia entre ellas la inclinación de los desmontes, mucho más tendidos en el caso de la Alternativa 2, lo que conlleva una ocupación de terrenos mucho mayor.

¹ Informados por esta Dirección en el marco de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental a los que han sido sometidos (códigos expedientes: EIA-2016_031, EIA-2018_010, EIA-2018_033, EIA-2020_002).

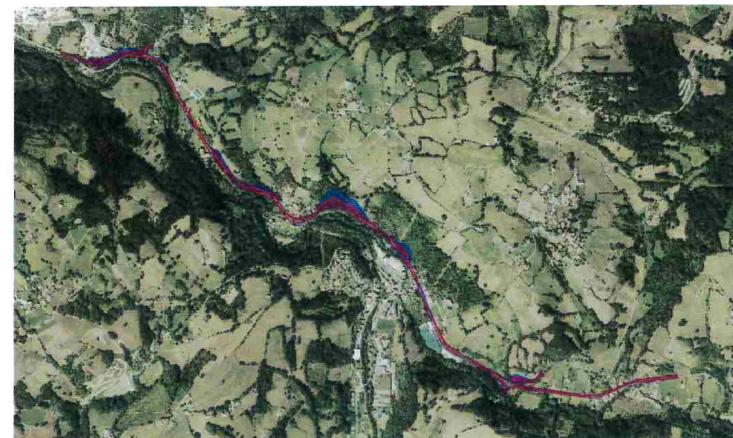


Imagen 1. En rojo la Alternativa 1, en azul la Alternativa 2.

El proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630: La Escrita – El Callejo planteaba un análisis de alternativas de depósitos de sobrantes con la capacidad necesaria para ambos tramos. De los 7 emplazamientos estudiados se opta por el depósito DPS 5, como el más favorable desde el punto de vista ambiental, y con una capacidad suficiente (315.000 m³) para acoger los sobrantes de ambos proyectos.



Imagen 2. DPS5.



3. INFORMACIÓN DISPONIBLE SOBRE ESPACIOS Y RECURSOS DEL PATRIMONIO NATURAL

La consulta y descarga de la información ambiental necesaria para la redacción del estudio de impacto ambiental (EslA) puede realizarse a través de:

- La Infraestructura de Datos Espaciales de Euskadi (IDE): <http://www.geo.euskadi.eus/s69-15375/es/>.
- El Sistema de Información de la Naturaleza de Euskadi: <http://www.euskadi.eus/sistema-de-informacion-de-la-naturaleza-de-euskadi/web01-a2inqdlb/es/>.

4. ANÁLISIS DE LA AFECCIÓN AL PATRIMONIO NATURAL

4.1. CONSIDERACIONES PREVIAS

Dado que el tramo objeto de proyecto es colindante con otro tramo (carretera BI-630: La Escrita-El Callejo) cuyo proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación también está siendo objeto de tramitación, es importante que el EslA que se redacte analice los efectos acumulativos y sinérgicos con este proyecto, en especial en lo que a la conectividad ecológica y el paisaje se refiere. De hecho, aunque ambos tramos se adjudiquen y ejecuten por fases, al tratarse de tramos de carretera contiguos, deberán ser evaluados de forma conjunta, por lo que instamos a que se haga de esta manera.

4.2. ZONA ESPECIAL DE CONSERVACIÓN ARMAÑÓN

Uno de los accesos a reponer colinda con la Zona Periférica de Protección de la Zona Especial de Conservación (ZEC) Armañón².

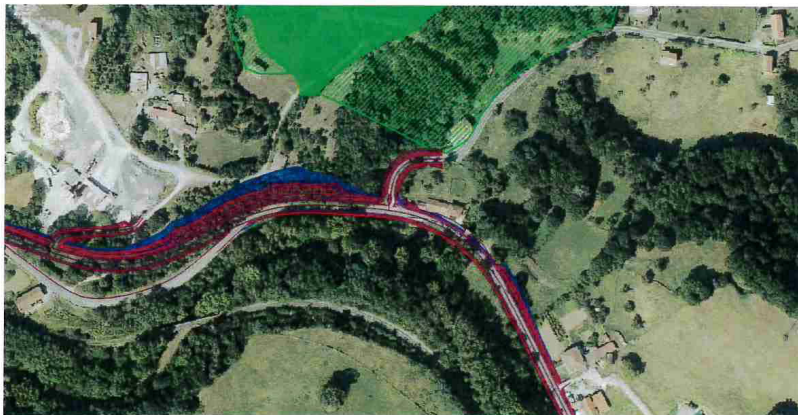


Imagen 2: Con fondo verde la ZEC Armañón, con fondo rayado verde la Zona Periférica de Protección.

² Decreto 25/2016, de 16 de febrero, por el que se designa Zona Especial de Conservación Armañón (ES2130001).

En principio, se descartan afecciones apreciables sobre los objetivos de conservación de la ZEC, y sobre la integridad del lugar, cuestión que en todo caso será oportunamente contrastada en el EslA que se redacte.

4.3. VEGETACIÓN Y HÁBITATS

La aproximación que el documento de inicio realiza a la vegetación y los hábitats de interés comunitario³ presentes en el ámbito de estudio se considera correcta. Se identifican las formaciones de mayor interés que podrían resultar afectadas y se aportan datos de las superficies que resultarían afectadas en una y otra alternativa.

Las manchas de vegetación natural han de ser preservadas en aplicación de la Directiva 92/43/CEE, la Ley 42/2007, el Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza y las DOT, de modo que es preciso adoptar medidas:

- Preventivas, dirigidas a evitar la afección a las mismas, comenzando desde la selección de alternativas. En la línea de lo que concluye el documento inicial, la alternativa más favorable, en la medida en que afecta a una superficie mucho menor, es la Alternativa 1.
- Correctoras, de modo que las superficies afectadas temporalmente por las obras sean objeto de restauración ambiental. También debería plantearse la restauración de las superficies ocupadas por la antigua calzada de la BI-630 que no supongan merma en la accesibilidad a las propiedades y no vayan a ser usados, en los tramos que se corrijan.
- Compensatorias, de modo que se garantice que las formaciones autóctonas afectadas son compensadas a la vista no solo de su superficie, sino también de su funcionalidad ecológica, permitiendo un balance neto cero (es decir, que no exista una pérdida neta de patrimonio natural).

La afección a vegetación y hábitats se produce tanto por la ejecución de la nueva traza como por la eventual habilitación de uno o más depósitos de sobrantes.

En ambos casos, deberán aportarse datos concretos no solo sobre la superficie, sino también sobre el estado de conservación de las distintas manchas de vegetación que se verán afectadas, de modo que se propongan medidas en consecuencia.

En el caso del DPS5, se afecta a una pequeña superficie de roble-dal-bosque mixto en el fondo de la vaguada, si bien esta Dirección entiende que el impacto podría ser asumible siempre y cuando se compense de forma adecuada, recomendándose a tal efecto revegetar en su totalidad la superficie ocupada por el relleno en base a especies arboladas y arbustivas autóctonas.

El EslA deberá profundizar en estas cuestiones – determinación de superficies afectadas, valoración del impacto, propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias – y se solicita que el proyecto se acompañe de un "Proyecto de restauración ambiental y paisajística" específico en el que se detallen todas las tareas de restauración vinculadas al proyecto (determinando especies a emplear en las distintas zonas, marco de plantación, mantenimientos previstos, presupuesto, etc.).

³ Anexo I Directiva 92/43/CEE, anexo I Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

4.4. ESPECIES DE FAUNA Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA

El tramo de carretera objeto de proyecto no coincide con elementos de la Red de Corredores Ecológicos de la CAPV. En cualquier caso se considera necesario que el proyecto integre medidas al objeto dotar de permeabilidad a la carretera, mediante:

- La habilitación pasos de fauna, válidos para la mayor diversidad posible de grupos faunísticos.
- El diseño de pequeñas obras de drenaje de forma que no se conviertan en trampas para anfibios y pequeños mamíferos.

Se considera conveniente que se realice un trabajo conjunto entre el equipo redactor del EslA y el equipo que diseña la carretera, de modo que puedan valorarse las opciones más adecuadas y que mejor garanticen la permeabilidad de la infraestructura y eviten la existencia de atropellos.

En el EslA se profundizará en esta cuestión, describiendo y valorando específicamente todos los pasos de fauna que pueden ser utilizados en el nuevo trazado, especies de fauna que pueden hacer uso de los mismos, características, necesidades de adaptación. En base a ello se realizará una propuesta de medidas de mejora, de cara a incorporarlas en el proyecto constructivo.

En todo caso, el tramo de carretera intervenido atraviesa varios cursos fluviales que son áreas de interés especial para el visón europeo (*Mustela lutreola*), por lo que ha de realizarse consulta específica a la Diputación Foral de Bizkaia, en aplicación del Plan de Gestión⁴ de la especie.

4.5. FLORA ALÓCTONA INVASORA

La actuación en entornos fluviales favorece una mayor dispersión y los movimientos de tierras vinculados a obras como las previstas para acondicionamiento de la BI-630 en el tramo objeto de estudio. En este sentido, resulta imprescindible establecer medidas concretas para garantizar que se controla este impacto; para ello, se recomienda que el proyecto incorpore un "Protocolo de erradicación y control de flora alóctona invasora" que recoja específicamente las medidas a adoptar (cómo eliminar la flora alóctona existente, medidas de control para evitar la dispersión de semillas y propágulos con los movimientos de tierras, vigilancia de las zonas intervenidas, etc.).

4.6. PAISAJE

Tanto el tramo de la BI-630 objeto del proyecto como los depósitos de sobrantes que se proponen como alternativas se sitúan en el interior de la cuenca visual Carranza, con un valor paisajístico alto⁵, lo que deberá ser tenido en cuenta en el EslA de cara a establecer las medidas de integración visual más oportunas. Con carácter general, la revegetación de las áreas afectadas temporalmente por las obras y restauración asimismo de los tramos que queden fuera de uso en la carretera actual, contribuirá a integrar en la mayor medida posible la infraestructura en el paisaje.

⁴ Decreto Foral 118/2006 de la Diputación Foral de Bizkaia, por el que se aprueba el plan de gestión del visón europeo (*Mustela lutreola*) en el Territorio Histórico de Bizkaia

⁵ Anteproyecto del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.

4.7. LUGARES DE INTERÉS GEOLÓGICO (LIG)⁶

El ámbito del proyecto no coincide con LIG inventariados, en todo caso el EslA valorará a un nivel de escala local los posibles efectos sobre la geodiversidad de la propuesta.

En Vitoria-Gasteiz, a 19 febrero de 2020

Aitor Zulueta Telleria
Director de Patrimonio Natural
y Cambio Climático

Marta Rozas Ormazabal
Responsable del Servicio
de Medio Natural

Gorka Arana Egia
Servicios técnicos

⁶ http://www.euskadi.eus/web01-a2ingdib/es/contenidos/informacion/lig/es_def/index.shtml



ICA/48/2020/0007
TR/ir E.I.U.

INFORME

Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria del Proyecto de Acondicionamiento, ensanche y rectificación Crta. BI-630, tramo: El Callejo – La Cadena. T.M. Karrantza Harana/Valle de Carranza (Bizkaia)

- CONSULTAS PREVIAS -

PETICIONARIO: Diputación Foral de Bizkaia – Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural – Dirección General de Medio Ambiente

Con fecha de registro de entrada 7 de febrero de 2020, la Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia, de conformidad con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, consulta a esta Confederación Hidrográfica en relación a la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental del proyecto de la referencia en función de sus impactos más significativos, así como sobre otras posibles alternativas de actuación, informaciones o normas que deban ser especialmente consideradas por el promotor para la elaboración de dicho estudio. En el oficio se indica que la documentación se puede consultar en la sede electrónica de la Diputación Foral.

El proyecto objeto de esta consulta, promovido por el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo y Territorial (Servicio de Planeamiento y Proyectos) de la Diputación Foral de Bizkaia, consiste en el acondicionamiento, ensanche y rectificación del trazado de la carretera BI-630, en el tramo que va desde la localidad de El Callejo a la de La Cadena en el término municipal de Karrantza Harana/Valle de Carranza en Bizkaia. El objeto de esta actuación es la mejora del trazado y de la seguridad vial del tramo El Callejo – La Cadena, en el Límite Provincial (L. P.) con Cantabria, dando continuidad al trazado y secciones tipo del tramo La Escrita – El Callejo.

I. Análisis de la documentación sometida a consultas

El promotor presenta un documento inicial para cumplimiento del artículo 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, solicitando la determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

I.a. Análisis de alternativas

El documento inicial analiza por un lado las alternativas de trazado, planteando dos alternativas (1 y 2), además de la alternativa cero, o de no realización del proyecto.

El redactor señala que las dos alternativas son similares en cuanto al trazado de las alineaciones, ya que se ha buscado la solución óptima posible, con los fuertes condicionantes de espacio en la zona, buscando no afectar a los muros actuales del río Karrantza, respetar los umbrales de edificaciones existentes y la complicada orografía de la zona.

En la alternativa 1 plantean unos desmontes en el lado opuesto al río con inclinaciones 1H:2V, mediante un mayor sostenimiento de anclajes y mallas, para una menor ocupación de terrenos.

La alternativa 2 es idéntica en cuanto a trazado y actuaciones a la alternativa 1. La diferencia entre ellas está en la inclinación de los desmontes, con inclinación 1H:1V, gracias a un menor sostenimiento, pero a costa de una mayor ocupación de terrenos.

Asimismo, considera que se mejoraría la situación actual con las alternativas 1 y 2 al realizar un puente en Rioseco que cumpla con los criterios de URA.

El documento inicial concluye que la Alternativa 1 es la más favorable, ya que la alternativa 2 ocupa mayor superficie por lo que es la que mayor afección a vegetación, suelos, paisaje y generación de residuos tiene.

Por otro lado, el redactor indica que en el Documento Inicial del Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI- 630. Tramo: La Escrita -El Callejo, se presenta un análisis de alternativas de depósitos de sobrantes con la capacidad necesaria para ambos tramos. En ese análisis de alternativas se han estudiado 7 posibles alternativas y sus potenciales impactos, proponiendo el DPS 5 como el más favorable desde el punto de vista ambiental.

I.b. Identificación de impactos sobre la hidrología y propuesta de medidas preventivas y correctoras

El documento inicial en su apartado 4.7 *Hidrología* señala, que la carretera va paralela al río Karrantza y al Callejo, sin afectarlos en ningún momento del trazado. Se producen 4 cruces sobre arroyos afluentes por su derecha: Bianeá-El Callejo, El Molinar, La Tolina y Rioseco.

Asimismo, en relación con la hidrología subterránea indica que en principio la influencia río Karrantza no afecta a la estabilidad de las futuras estructuras a proyectar.

El documento inicial, a su vez, analiza e identifica los posibles impactos sobre la hidrología en cada fase del proyecto el apartado 5.3. *Análisis de los potenciales impactos de las alternativas:*

- En la Fase de ejecución de las obras considera que ambas alternativas afectan de la misma manera a la hidrología, en la ejecución de un puente y las obras de drenaje necesarias. Tanto las aguas superficiales como subterráneas, podrán verse afectadas por acciones derivadas de las obras e instalaciones auxiliares, como las instalaciones de seguridad e higiene y las casetas de obra, ya que en caso de una gestión inadecuada podrían producirse vertidos.
- En la Fase de explotación, considera que ambas alternativas mejorarán con el nuevo puente la afección al cauce al implementar zonas de servidumbre que actualmente no tiene.

Por otro lado, analiza los potenciales impactos de los depósitos sobrantes en el apartado 3.1.4.8:

- En la fase de ejecución considera que estos impactos son de poca incidencia, siempre y cuando se apliquen las medidas preventivas y correctoras definidas.
- En fase de explotación, considera que la mayor parte de estos impactos desaparece y los que se mantienen, relacionados con la presencia del relleno, son de magnitud muy reducida gracias a las medidas de restauración ecológica y paisajística, que permite la restitución de los usos anteriores.

I.c Análisis de la vulnerabilidad y riesgos del proyecto

El promotor incluye un estudio de riesgos asociados al área de implantación, y en concreto el de inundabilidad y vulnerabilidad de contaminación de acuíferos en el apartado 5 *Riesgos de Accidentes Graves o de Catástrofes Naturales*.

El promotor considera los riesgos relacionados con las inundaciones provocadas por la presencia del río Karrantza y sus afluentes El Callejo y Rioseco.

Respecto a la probabilidad de ocurrencia, afirma que la carretera actual y las alternativas propuestas no son afectadas por las manchas de inundabilidad con periodo de retorno de 500 años, por lo que se considera baja.

I.d. Seguimiento ambiental

El documento inicial no incluye un Programa de vigilancia y seguimiento ambiental, específico del proyecto.

II. Consideraciones en relación con las competencias del Organismo de cuenca

Los cauces que pueden verse afectados por la ejecución del proyecto pertenecen a la cuenca del Río Carranza, con código de masa de agua ES083MAR002310, a su vez afluente del río Asón.

De acuerdo con el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental, cuya revisión fue aprobada por Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, se trata de una masa de agua tipo río natural, su objetivo medioambiental es mantener el buen estado ecológico y el buen estado químico alcanzado en el año 2016 según se desprende del Seguimiento del Plan Hidrológico del año 2016.

Concretamente, los cauces que pueden verse afectados por el acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630 entre el tramo El Callejo – La Cadena son, a falta de mayor definición en el estudio de impacto ambiental, el río Callejo y el río Carranza, así como los cruces sobre arroyos afluentes por su derecha: Bianeá-El Callejo, El Molinar, La Tolina y el Rioseco.

Asimismo, los depósitos superficiales propuestos, los cuales son compartidos con el tramo anterior (La Escrita – El Callejo), podrían afectar a los siguientes cauces:

- El DPS3 a un arroyo innominado, tributario del río Callejuelas
- El DPS4 a un arroyo innominado, tributario del río Del Callejo

- El DPS5 al arroyo La Garma, tributario del río Del Callejo
- El DPS6 al arroyo Joyuelo, tributario del río Callejuelas
- El DPS7 al arroyo Fuentecinco, tributario del Rioseco

En cuanto a las aguas subterráneas, el proyecto podría afectar a la masa de agua subterránea "Alisa Ramales", código 012.010, cuyo objetivo medioambiental es mantener el buen estado químico y cuantitativo alcanzado en el primer ciclo de planificación 2009-2015. Dicha masa de agua subterránea se encuentra incluida en el Registro de Zonas Protegidas establecido en el PHCOC en la categoría de zonas de captación de agua subterránea para abastecimiento (código ES018ZCCM1801200010).

El río Carranza, citado anteriormente está incluido en el Registro de Zonas Protegidas establecido en el PHCOC en la categoría de Zonas de captación de agua superficial para abastecimiento, "río Carranza", código ES018ZCCM1801100012, y "río Asón II", código ES018ZCCM1801100010.

Adicionalmente, en el ámbito de actuación existen otras zonas incluidas en el Registro de Zonas Protegidas: en la categoría otras figuras, el Parque Natural "Armañón", código 1610100242; y en la categoría Lugares de Interés Comunitario, el LIC "Armañón" código ES2130001.

En relación a la inundabilidad, consultados los datos de la Cartografía de la inundabilidad de la CAPV del año 2019, el proyecto afecta a una pequeña zona inundable con periodo de retorno de 100 años en la zona de acceso al Molinar (esquema cartográfico adjunto).

El proyecto se ubica, de acuerdo con el Sistema de Información de Recursos Subterráneos del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, sobre formaciones carbonatadas y detríticas de permeabilidad muy alta.

Una vez analizada la documentación aportada se informa que, en cuanto a la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, para garantizar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de aguas y, en particular, de los objetivos medioambientales fijados en el PHCOC, éste deberá contener:

1. Una adecuada descripción de la hidrología superficial y subterránea de la zona, incluyendo información sobre las masas de agua superficiales y subterráneas que pudieran resultar afectadas y sobre sus ecosistemas asociados, así como una adecuada descripción de la geología y la litología, incluyendo información relevante como la vulnerabilidad a la contaminación, la ubicación de manantiales e infiltraciones u otros aspectos que se consideren relevantes para realizar una correcta identificación y caracterización de impactos.

En concreto, se estudiarán las afecciones, según lo escrito en el cuerpo de este informe, por el acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630 en el río Callejo y el río Carranza, así como los cruces sobre arroyos afluentes por su derecha: Bianeá-El Callejo, El Molinar, La Tolina y el Rioseco. Y de los depósitos superficiales sobre los arroyos La Garma (DPS5), Joyuelo (DPS6), Fuentecinco (DPS7) y dos arroyos innominados (DPS3 y DPS4) tributarios de los ríos Del Callejo y el Bianeá.

2. Una exposición de las principales alternativas estudiadas, incluyendo la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y una justificación de la solución adoptada teniendo en cuenta, entre otros efectos sobre el medio ambiente, los efectos sobre la hidrología superficial y subterránea.

Como se muestra en el cuerpo de este informe, varias de las alternativas de ubicación de los depósitos superficiales, incluida la alternativa DPS 5 descrita como la más favorable, podrían afectar a cauces o al dominio público hidráulico.

A este respecto, se advierte que el estudio de impacto ambiental deberá de tener en cuenta estas afecciones en su análisis de alternativas y optar por una solución que no afecte a cauces o dominio público hidráulico.

3. Una descripción de los impactos del proyecto, en todas sus fases, incluyendo, en su caso, la de demolición o abandono, sobre la hidrología superficial y subterránea, la calidad de las aguas continentales y sus ecosistemas asociados. En concreto, deberán estudiarse:

- Las posibles alteraciones de la red de drenaje natural, el dominio público hidráulico y sus zonas de protección (zona de servidumbre y zona de policía) producidas, entre otras acciones, por eventuales interrupciones de la red de superficie, por la alteración del curso de los cauces, continuos o discontinuos, existentes o por afección al flujo de las corrientes en avenidas, tanto por acumulaciones de materiales como por cualquier instalación fija o desmontable. La alternativa elegida deberá garantizar el cumplimiento de los siguientes artículos del PHCOC:
 - o Artículo 40. Limitaciones a los usos en la zona de policía inundable.
 - o Artículo 41. Limitaciones a los usos en el resto de la zona inundable.
 - o Artículo 42. Medidas de protección frente a inundaciones.
 - o Artículo 43. Normas específicas para el diseño de puentes, coberturas, medidas estructurales de defensa y modificación del trazado de cauces.
 - o Artículo 44. Drenaje en las nuevas áreas a urbanizar y de las vías de comunicación.

A este respecto se informa que está prohibido establecer vertederos de materiales sobre el dominio público hidráulico o en zona de policía de cauces, salvo que cuenten con la correspondiente autorización del Organismo de cuenca. Además, no podrán realizarse acopios importantes de material en zonas de fuertes pendientes ni se podrán mantener taludes desnudos o no estabilizados, para reducir el riesgo de incorporación de materiales finos o gruesos a los cauces por desprendimiento o escorrentía.

- Las posibles alteraciones del régimen hidrológico superficial o subterráneo, justificando la no afección a las concesiones de agua que pudieran existir en la zona o proponiendo soluciones para las que potencialmente puedan verse afectadas. Si se prevé realizar captaciones de agua deberán indicarse sus características, con el fin de evaluar su compatibilidad con el Plan Hidrológico de la Demarcación.
- Las posibles alteraciones de la calidad de las aguas superficiales o subterráneas. Si se prevé realizar algún vertido directo o indirecto al dominio público hidráulico éste deberá caracterizarse con el fin de evaluar el cumplimiento de las normas de calidad ambiental y objetivos ambientales del medio receptor establecidos en la normativa vigente.

- Las posibles alteraciones de los ecosistemas asociados al dominio público hidráulico.

4. Un apartado específico que incluya la identificación, descripción, análisis y, si procede, cuantificación de los efectos esperados sobre el factor agua, derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, sobre el riesgo de que se produzcan dichos accidentes o catástrofes, y sobre los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en caso de ocurrencia de los mismos, o bien informe justificativo sobre la no aplicación de este apartado al proyecto; y en concreto un análisis de vulnerabilidad y riesgos del proyecto en relación con posibles riesgos de inundación y torrencialidad.
5. Una descripción de las medidas propuestas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales previstos sobre la hidrología superficial y subterránea, la calidad de las aguas continentales y sus ecosistemas asociados.
6. El establecimiento de controles, dentro del Programa de vigilancia ambiental, que permitan determinar la afección a la hidrología superficial y subterránea, la calidad de las aguas continentales y sus ecosistemas asociados, así como verificar la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias adoptadas durante todas las fases del proyecto.

No obstante, estas observaciones se realizan sin perjuicio de que cualquier obra o trabajo en el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y de policía, los aprovechamientos de aguas superficiales o subterráneas, así como el vertido directo o indirecto de las aguas requerirán autorización administrativa previa del Organismo de cuenca en el ámbito territorial de su competencia.

EL JEFE DE LA OFICINA DE
PLANIFICACIÓN HIDROLÓGICA

Jesús González Piedra

EL COMISARIO DE AGUAS,

Jesús M^a Garitaonandia Santiago

Conforme: 1 MAR 2020
Oviedo,
EL PRESIDENTE,

Manuel Gutiérrez García



INFORME DE LA DIRECCIÓN DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y METEOROLOGÍA DE GOBIERNO VASCO RELATIVO AL EXPEDIENTE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ORDINARIA REFERENTE AL PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO, ENSANCHE Y RECTIFICACIÓN CRTA. BI-630. TRAMO EL CALLEJO – LA CADENA, EN EL MUNICIPIO DE KARRANTZA HARANA/VALLE DE CARRANZA.

Ref. EIA-2001

Mediante escrito de fecha de entrada en esta Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología de 13 de febrero de 2020, Dña. María Presa Fernández, Directora General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia, informa sobre el expediente de evaluación de impacto ambiental ordinaria referente al proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación CRTA. BI-630. tramo El Callejo – La Cadena, en el municipio de Karrantza Harana/Valle de Carranza.

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se consulta a esta dirección para que emita informe sobre el análisis de riesgos de protección civil relativo al expediente.

Los documentos que forman parte del expediente se pueden consultar en la página web de la Diputación en el siguiente enlace:

www.bizkaia.eus/evaluacion/proyectos

El proyecto tiene por objeto mejorar la accesibilidad y la seguridad vial del tramo El Callejo – La Cadena, acometiendo para ello el acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630 perteneciente a la red básica de Bizkaia, en el término municipal de Karrantza Harana/Valle de Carranza.

La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología se encarga de la ejecución y cumplimiento de las misiones y competencias del Departamento de Seguridad derivadas de lo dispuesto en la Ley 1/1996, de 3 de abril, de Gestión de Emergencias, y su normativa complementaria, modificada por Ley 5/2016, de 21 de abril, de modificación de la Ley de Gestión de Emergencias; elaborando para ello los planes de protección civil de competencia del Gobierno Vasco para hacer frente a situaciones de catástrofe, calamidad y grave riesgo presentes en la Comunidad Autónoma. A tal fin, elabora un inventario y mapa de los riesgos propios de la protección civil que sean objeto de planes generales o especiales.

De conformidad con lo dispuesto en el Plan de Protección Civil de la Comunidad Autónoma (LABI), aprobado por Decreto 153/1997, de 24 de junio, modificado por Decreto 1/2015, de 13 de enero, por el que se aprueba la revisión extraordinaria del Plan de Protección Civil de Euskadi, Larrialdiei Aurregiteko Bidea – LABI; los resultados de la identificación de riesgos, el inventario y mapa de riesgos se remiten a los órganos competentes en materia de ordenación del territorio a fin de que la información sobre riesgos sea considerada en la elaboración, tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación territorial, e igualmente se prevé que la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología remita dicha información de otras autoridades, como las urbanísticas, para contribuir a la mejora de aspectos de seguridad frente a riesgos o calamidades en todo tipo de procedimientos administrativos.

Por otro lado y de conformidad con el LABI, los planes municipales de protección civil deben, entre otras cosas, contener la identificación y análisis de los riesgos que pueden dar origen a situaciones de emergencia en el término municipal, así como la definición de medidas tendentes a evitar o reducir las condiciones de riesgo, como el estudio de la correspondencia entre los resultados del análisis de riesgos y la planificación urbanística.

Atendiendo a lo expuesto y a la naturaleza de esta consulta, se pasa a proporcionar la información requerida, efectuando previamente dos precisiones relevantes:

En primer lugar, que la información sobre los riesgos de protección civil que se ofrece se limita precisamente a riesgos contemplados en las previsiones de los planes territoriales y especiales de protección civil aprobados por el Gobierno Vasco, y no a otras consideraciones sobre condicionantes medioambientales, de protección del patrimonio cultural y del medio natural, cuestiones geotécnicas de detalle u otras diferentes del ámbito aquí delimitado y que se circunscribe a la parte del proyecto situado en territorio del País Vasco.

En segundo lugar, que el contenido que sigue a continuación, meramente informativo, no prejuzga el juicio, valoración u observaciones que deba efectuar la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología, en alegaciones u otras consultas que pudieran plantearse en el transcurso del procedimiento de aprobación del planeamiento a la vista de los documentos ya redactados o desarrollados.

En cuanto a los riesgos de protección civil más significativos de la zona de estudio y de cara a la toma de medidas en la planificación planteada, se deben tener en cuenta las siguientes cuestiones:



• Inundabilidad

A lo largo del trazado objeto de estudio, en El Callejo, Ambaguas y Molinar se encuentran presentes manchas de inundación de 10, 100 y 500 años de periodo de retorno, y la zona de flujo preferente, asociadas a los cauces de los ríos Karrantza, Callejo y Biane.

En relación a las afecciones sobre el dominio público hidráulico, sus zonas de protección asociadas y las zonas inundables, se deberá cumplir con lo dispuesto en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental y en el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Ríos y Arroyos de la CAPV para la ejecución de obras en el ámbito objeto de estudio, evitando en todo caso un aumento del riesgo de inundabilidad presente en el ámbito de estudio. Se deberá tener en cuenta en el proyecto constructivo las normas específicas para el diseño de puentes, coberturas, medidas estructurales de defensa y modificación del trazado de cauces del mencionado Plan Hidrológico. Del mismo modo, se deberá dar cumplimiento de los condicionantes recogidos en la preceptiva autorización de la correspondiente administración hidráulica.

Se debe tener en cuenta que según el Estudio Pluviométrico del Plan Integral de Prevención de Inundaciones de la CAPV, de Gobierno Vasco, de 1992, las isomáximas de precipitación en el ámbito de estudio se encuentran comprendidas entre los 275 mm/día y los 300 mm/día para un periodo de retorno de 500 años, lo que implica que para el diseño de todas las posibles obras de drenaje que pudieran derivar de las obras a realizar, se tendrán en cuenta estas precipitaciones correlacionadas a los oportunos caudales de retorno.

• Riesgo sísmico

El ámbito de estudio se sitúa en la zona de intensidad IV-V, según el Plan de Emergencias ante el Riesgo Sísmico de septiembre de 2006, con lo cual el municipio está exento de realizar un Plan de Emergencia Sísmico, ya que es improbable la ocurrencia de un sismo con capacidad para destruir edificaciones en el municipio. No obstante se tendrán en cuenta en las nuevas edificaciones la Norma de Construcción sismorresistente: parte general y edificación (NCSR-02) aprobada por el Real Decreto 997/2002, de 27 de septiembre.

• Riesgo de incendios forestales

Para analizar el riesgo de incendios forestales en el ámbito de estudio, se han tenido en cuenta los siguientes factores:

- Cartografía de vegetación de la C.A.P.V. Vicenconsejería de Medio Ambiente del G.V. 2007.



- Modelo de combustibles Forestales del País Vasco. DAE 1999. La clasificación establecida por el "Modelo de Combustibles Forestales" se ha agrupado en trece modelos o congregaciones, donde la combustibilidad se refiere a la propagación del fuego dentro de una estructura de vegetación.
- Modelización y conclusiones del Proyecto Forrisk "Red para el desarrollo de Integración del riesgo en la gestión y la practica forestal" (LIDAR 2012)
- El mapa de riesgos se circunscriben a masas de arbolado y bosques; otras masas forestales de menor envergadura pero susceptibles de ocasionar riesgo no han sido analizadas en estos estudios.

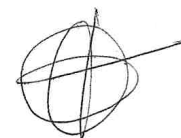
Pudiéndose visualizar en el link del visor de GeoEuskadi:

<http://www.geo.euskadi.eus/>

En el listado de capas:

Salud y Seguridad >>> Mapas de Riesgos en Protección Civil >>> Incendios Forestales

El trazado de la carretera BI-630 en el ámbito de estudio discurre en parte por zonas cuyo riesgo de incendio forestal cartografiado es alto. Durante la fase de ejecución deberá contemplarse este riesgo y adoptar las medidas adecuadas para minimizarlo, dentro de las actuaciones preventivas y correctoras establecidas para las obras. Asimismo se deben adoptar las medidas oportunas, tanto en el diseño del proyecto como en la obra finalizada, para que la propia infraestructura no suponga un incremento del riesgo de incendio forestal presente.



Fdo.
Leire Ansorena González
Técnica del servicio de Planificación
Dirección de Atención de Emergencias y
Meteorología



José Ignacio Inoriza Aizpurua
Responsable del servicio de Planificación
Dirección de Atención de Emergencias y
Meteorología

Vitoria-Gasteiz, 20 de febrero de 2020



EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL ORDINARIA DEL "PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO, ENSANCHE Y RECTIFICACIÓN CRTA. BI-630 TRAMO EL CALLEJO-LA CADENA".

INFORME DEL DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS (Dirección de Agricultura y Ganadería)

El presente informe tiene por objeto exponer una serie de observaciones con respecto a la Evaluación de Impacto Ambiental del "Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630 tramo El Callejo-La Cadena". Se formula a instancia de la remisión a este Departamento, con fecha 12 de Febrero de 2020, de un Oficio emitido por la Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia, con el objeto de formular consultas sobre el proyecto.

Se remite para ello a la documentación disponible en la página web departamental.

1. INTRODUCCION Y SINTESIS

El objeto del proyecto es definir las actuaciones que permitan mejorar la accesibilidad a la zona de Karrantza, optimizando el acondicionamiento, ensanche y rectificación del trazado y aprovechando en lo posible el trazado actual de la BI-630 con el menor impacto ambiental.

Además, la carretera se reconoce como uno de los itinerarios recomendados para el cicloturismo y no dispone de bahías para las paradas de autobús existentes.

Se plantean tres alternativas de trazado:

- La **Alternativa "0"** o "**Alternativa de no actuación**" se corresponde con el mantenimiento de la situación actual. Esta alternativa no propone actuaciones que puedan generar impactos ambientales, aunque se mantienen los actuales impactos de incidencia en la población, afección al paisaje, impedimento de crecimiento de vegetación de ribera y el efecto barrera para la fauna. En la alternativa de no actuación, la conexión peatonal y ciclista es inexistente. La afección a la hidrología es similar en lo que se refiere a vertidos accidentales.

- La **Alternativa "1"** consistiría en el acondicionamiento y mejora de la carretera BI-630 apoyándose siempre que sea posible en la plataforma existente, estudiando diferentes alternativas dando servicio a todos los usuarios de la vía, resolviendo siempre que sea posible los conflictos en el paso por núcleos urbanos. Se tendrá en cuenta la reposición de todos los accesos existentes.
- La **Alternativa "2"** es idéntica en cuanto a trazado y actuaciones a la alternativa 1. La diferencia entre ellas está en la inclinación de los desmontes, con inclinación 1H:1V, gracias a un menor sostenimiento, pero a costa de una mayor ocupación de terrenos.

Así la "Alternativa 2" es la que presenta un mayor impacto, ya que es la que requiere mayor ocupación de suelo, mayor afección a la vegetación de alto valor ambiental y al paisaje al tener desmontes más tendidos, pero de mayor ocupación. La "Alternativa 1", es similar a la alternativa anterior mejorando la afección en la ocupación de suelo, afección a la vegetación, paisaje y generación de volúmenes de excedentes al tener desmontes más verticales, pero de menor ocupación. Cabe destacar que las dos alternativas son similares en cuanto al trazado de las alineaciones, ya que se ha buscado la solución óptima posible, con los fuertes condicionantes de espacio en la zona, buscando no afectar a los muros actuales del río Karrantza, respetar los umbrales de edificaciones existentes y la complicada orografía de la zona.

Según la documentación aportada, el proyecto implicaría una afección menor que el 0,1% de los suelos de la categoría Agroganadera y Campiña del PTS Agroforestal, en las subcategorías de Alto Valor Estratégico y Paisaje Rural de Transición.

En conclusión, y a la vista del análisis realizado, se adopta como la alternativa más favorable la denominada "Alternativa 1".

En el Documento Inicial del Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630. Tramo: La Escrita -El Callejo, se presenta un análisis de alternativas de depósitos de sobrantes con la capacidad necesaria para ambos tramos. En este análisis de alternativas se han estudiado 7 posibles alternativas y sus potenciales impactos, proponiendo el DPS 5 como el más favorable desde el punto de vista ambiental. Este depósito tiene capacidad suficiente (315.000 m3) para acoger los sobrantes de los tramos La Escrita – El Callejo y El Callejo – La Cadena.

2. CONSIDERACIONES

Una vez analizada la documentación disponible se estima pertinente emitir las siguientes consideraciones sobre el Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación Crta. BI-630 tramo El Callejo – La Cadena:

2.1 Ocupación de suelo agrario y evaluación de la afección sectorial agraria.

Tal y como se señala en la documentación recibida el proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera coincide con la categoría Agroganadera y Campiña del PTS Agroforestal de la CAPV.

Se incorpora un análisis cuantitativo aproximado sobre el impacto que generaría en las citadas categorías cada una de las alternativas planteadas aplicando una ocupación de 7 metros de suelo a cada lado del eje:

	Alto Valor Estratégico (ha)	Paisaje Rural Transición (ha)
Alternativa 1	0,09	1,68
Alternativa 2	0,09	1,68

Las cuantificaciones de ambas alternativas contabilizan las ocupaciones derivadas de los tramos con trazado común.

A estas ocupaciones habría que añadirles las derivadas del depósito de sobrantes que pretende crearse en ambas alternativas para los materiales sobrantes, cuya afección puede estimarse en torno a 254 m2 de suelos de la Categoría Agroganadera y Campiña de Alto Valor Estratégico y 33.900 m2 de Paisaje Rural de Transición.

Dada la delicada situación que viven hoy en día el suelo y la actividad agrarios, sometidos a una constante presión por parte de los desarrollos urbanísticos y nuevas infraestructuras, produce inquietud el impacto que la ocupación pueda generar sobre las explotaciones agrarias actuales. Hay que tener en cuenta además la escasa base territorial de muchas explotaciones, sobre todo en la vertiente cantábrica, para las cuales una disminución de superficie, por pequeña que sea, puede suponer un fuerte impacto.

Asimismo, se estima conveniente desde un punto de vista sectorial normativo, citar que la Ley de Política Agraria y Alimentaria Vasca incide, como uno de los fines de la política agraria y alimentaria, en la defensa del suelo agrario no sólo por su valor agronómico, sino como soporte y garante de la biodiversidad y el paisaje, así como por su capacidad para frenar o evitar procesos de desertización y erosión. Establece asimismo entre sus objetivos:

- Asegurar la continuidad de las explotaciones agrarias como instrumento básico del desarrollo económico en el medio rural y como instrumento para la pervivencia del máximo número de personas en la agricultura familiar.
- Potenciar y preservar, en su caso, un dimensionamiento estructural de las explotaciones que coadyuve a su viabilidad económica.
- Proteger el suelo agrario especialmente en las zonas más desfavorecidas y las que están bajo influencia de presión urbanística.
- Proteger las actividades no recompensadas por el mercado englobadas en el carácter multifuncional de la agricultura, tales como la gestión territorial y paisajística, la protección medioambiental, y la conservación de razas de animales autóctonas y de la sociedad y cultura rural.

Consecuentemente sería necesario que se proceda a evaluar la afección sectorial agraria del proyecto de mejora de la carretera teniendo en cuenta como elementos de base tanto la ocupación de suelo Agroganadero como el impacto generado sobre las explotaciones agrarias que puedan verse afectadas por las intervenciones propuestas (modificaciones de trazado, ejecución de vertederos, ocupaciones de la fase de obras, etc.), tomando como base lo establecido en el PTS Agroforestal en relación a la "Evaluación de la afección sectorial agraria ocasionada por la aplicación de planes y por la realización de obras o actividades".

Por otro lado, tal y como señala el artículo 16 de la Ley de Política Agraria y Alimentaria, cualquier proyecto o actuación administrativa prevista en la Comunidad Autónoma del País Vasco sobre suelos de alto valor agrológico exigirá la emisión de informe por el órgano foral competente en materia agraria con carácter previo a su aprobación definitiva. Este informe deberá valorar la repercusión del proyecto o actuación. El informe se trasladará a la Comisión de Ordenación del Territorio para su consideración, antes de la emisión por esta Comisión de su informe final, el cual será vinculante para las figuras de planeamiento urbanístico.

3. CONCLUSIONES

Desde la Dirección de Agricultura y Ganadería del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco se efectúan las siguientes consideraciones relativas al Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación Crta. BI-630 tramo El Callejo – La Cadena:

3.1 Ocupación de suelo agrario y evaluación de la afección sectorial

Sería necesario que se proceda a evaluar la afección sectorial agraria del proyecto de mejora de la carretera teniendo en cuenta como elementos de base tanto la ocupación de suelo Agroganadero como el impacto generado sobre las explotaciones agrarias que puedan verse afectadas por las intervenciones propuestas (modificaciones de trazado, ejecución de vertederos, ocupaciones de la fase de obras, etc.), tomando como base lo establecido en el PTS Agroforestal en relación a la "Evaluación de la afección sectorial agraria ocasionada por la aplicación de planes y por la realización de obras o actividades".

Asimismo, tal y como señala el artículo 16 de la Ley de Política Agraria y Alimentaria, cualquier proyecto o actuación administrativa prevista en la Comunidad Autónoma del País Vasco sobre suelos de alto valor agrológico exigirá la emisión de informe por el órgano foral competente en materia agraria con carácter previo a su aprobación definitiva. Este informe deberá valorar la repercusión del proyecto o actuación. El informe se trasladará a la Comisión de Ordenación del Territorio para su consideración, antes de la emisión por esta Comisión de su informe final, el cual será vinculante para las figuras de planeamiento urbanístico.

Vitoria Gasteiz, 18 de Marzo de 2020



Jorge Garbisa Buesa
NEKAZARITZA ETA ABELTZAINZAKO ZUZENDARIA
DIRECTOR DE AGRICULTURA Y GANADERÍA

María Presa Fernández
Ingurumeneko Zuzendari Nagusia
Bizkaiko Foru Aldundia
Alameda Rekalde 30
48009 Bilbao

INFORME DE LA DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y OBRAS DE LA AGENCIA VASCA DEL AGUA-URA RELATIVO A LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO, ENSANCHE Y RECTIFICACIÓN DE TRAZADO DE LA CARRETERA BI-630, TRAMO: EL CALLEJO-LA CADENA. (BIZKAIA)

N/ Ref.: IAU-2020-0048

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Con fecha de entrada en la Agencia Vasca del Agua en febrero de 2020, la Directora General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia, de conformidad con lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, remite un oficio solicitando que esta Agencia, de acuerdo con sus competencias, realice las consideraciones y observaciones que se estimen oportunas respecto al asunto citado en el título del informe.

En la solicitud se indica el enlace desde donde se descarga el documento de inicio del proyecto.

2. ÁMBITO Y OBJETO

El objeto del proyecto es la mejora del trazado y de la seguridad vial del tramo El Callejo-La Cadena, dando continuidad al trazado y secciones tipo del tramo La Escrita-El Callejo, consistentes en carriles de 3,5 m con su sobreechanco en curva y arcones de 1,0 m El tramo de la carretera BI-630 afectado por el proyecto se encuentra comprendido entre Ambasaguas y La Cadena (Límite Provincial con Cantabria).

Este tramo de carretera discurre por la margen derecha de los ríos Callejo y Karrantza, pertenecientes a la cuenca del río Agüera. La totalidad del proyecto se encuentra en el ámbito de gestión de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental. El trazado de la carretera discurre en gran parte por la zona de policía de estos cauces

3. DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS

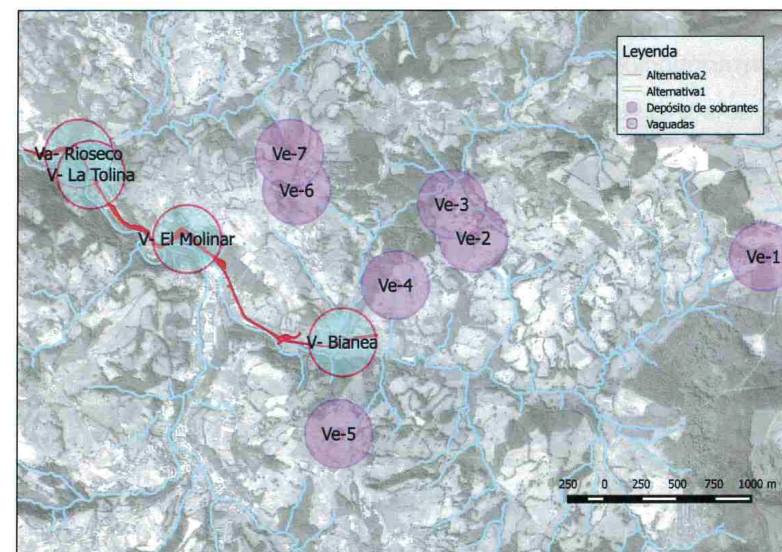
Además de la alternativa de no intervención, se han planteado dos alternativas muy similares, siendo idénticas en cuanto a trazado y actuaciones. La diferencia entre ellas está en la inclinación de los desmontes, con pendientes 1V:1H, en la alternativa uno y pendientes 1V:2H en la

alternativa dos, mejorándose en este caso la estabilidad a costa de una mayor ocupación de terrenos.

Se opta en principio por la alternativa 1, por suponer menores movimientos de tierra y volúmenes de excavación.

Por otro lado, y en relación a los depósitos de sobrantes, se plantean las mismas zonas que en el proyecto de mejora de la carretera entre La Escrita y El Callejo, todos situados en zonas altas. El numerado como cuatro 4 se ubica sobre el manantial de la Gorjera.

En la documentación se decantan por la zona de depósito nº 5, ya que tiene capacidad suficiente para acoger los sobrantes los dos proyectos propuestos para la mejora de la carretera BI-630, se ubica en zonas de baja o muy baja vulnerabilidad de acuíferos y no afecta a ningún manantial.



Vaguadas	Va A-La Maza	Va B-El Molinar	Va C-La Tolina	Va D-Rioseco
Cuenca Vaguada (ha)	700	25	15	1.360
Alternativa 1	No se afecta	Ampliación Dren	No se afecta	Nuevo puente
Alternativa 2	No se afecta	Ampliación Dren	No se afecta	Nuevo puente

Depósito sobrantes	Ve-1	Ve-2	Ve-3	Ve-4	Ve-5	Ve-6	Ve-7
Cuenca (ha)	5	3	9	1	8	5	5





4. CONSIDERACIONES

4.1.- En relación con el dominio público hidráulico y sus zonas de protección

Las dos alternativas cruzan un total de cuatro cauces, los mismos que son atravesados por la carretera actual.

De este a oeste son:

. El arroyo La Maza, con una cuenca vertiente de 7 km², se encuentra encauzado mediante muros de mampostería y las fachadas de las edificaciones existentes. En ambas alternativas en esta zona la calzada mantiene su situación actual, sin producir afección al arroyo.

. El arroyo El Molinar. Es un curso de agua de caudal intermitente. Actualmente cruza la carretera mediante un caño de 500 mm de diámetro. En las dos alternativas se amplía el desmonte de la margen derecha por lo que será necesario realizar una nueva obra de drenaje. La cuenca vertiente es de 25 ha.

. El arroyo La Tolina. Como en el caso anterior, se trata de un curso de agua de caudal no permanente. El arroyo cruza la carretera actual mediante un caño existente de 600 mm de diámetro. En esta zona no se produce ampliación de la calzada por lo que la obra de drenaje existente no se ve afectada. La cuenca vertiente es de 15 ha.

. El río Rioseco. Tiene una cuenca vertiente de 13,6 km². En este caso se indica que se diseña un nuevo puente teniendo en cuenta los criterios de la Administración Hidráulica. Al desplazarse unos metros la traza propuesta respecto a la actual, se indica que se repondrá la ocupación actual de la carretera naturalizando los márgenes fluviales.

Respecto a la modificación del trazado, las propuestas mantienen la traza actual o se alejan del río, a excepción de los siguientes puntos:

. Una rotonda nueva, en el cruce con el acceso a Los Llanos-Ahedo (en La Culebrera). Desde la rotonda se modifica el camino de Ahedo hasta el puente sobre el río Callejo. El camino y la parte sur de la nueva rotonda se apoyan en terraplenes.

. En los meandros de El Molinar se amplía la calzada hacia el río Karrantza.

. En la curva donde se cruza el cauce del Rioseco se aproxima la carretera.

Tanto el EIA como el proyecto deberán incidir en la protección del cauce del río en estos y otros puntos en donde la probabilidad de vertido accidentales o arrastres al río es mayor.

Por otro lado, y en relación a los depósitos de sobrantes, se plantean siete opciones, todas ellas afectando a cuencas de menos de 10 ha. Los emplazamientos 1, 2, 3, 4 y 5 se ubica en zonas de baja o muy baja vulnerabilidad de acuíferos. El emplazamiento 6 se ubica parcialmente en una zona de vulnerabilidad media y el 7 en una zona de vulnerabilidad alta. Además, hay que reseñar que el emplazamiento 4 se ubica sobre el manantial de la Gorjera.



En la documentación se decantan por la zona de depósito nº 5, ya que tiene capacidad suficiente para todos los sobrantes de los dos tramos que está previsto acondicionar. Esta ubicación es similar al resto en cuanto a su situación en zonas altas, se ubica en zonas de baja vulnerabilidad y no afecta a ningún manantial.

4.2.- En relación con el riesgo de inundabilidad

En la mitad este del tramo objeto del proyecto, hasta el barrio de El Molinar, hay cartografía de inundabilidad (correspondiente a la actualización de la cartografía de inundabilidad realizada por esta Agencia en este tramo del río, en el año 2016). Las obras en este tramo no se ven afectadas por las zonas inundables correspondientes a periodos de retorno iguales o inferiores a 500 años.

Aguas abajo, hacia el oeste, hay cartografía de menor detalle, correspondiente a estudios anteriores (Plan Integral de Prevención de Inundaciones de la CAPV, 1992). En este caso, hay un tramo en el barrio del Molinar donde el nuevo trazado coincide con la zona inundable por las avenidas de 500 años de periodo de retorno (T500) correspondiente a dicho Plan Integral.

Dicha coincidencia se debe a la escala utilizada en la cartografía del citado Plan Integral. Las cotas que establece el Plan Integral para caudales similares a los utilizados en la actualización realizada aguas arriba y asimilables a T500 son siempre menores a la cota 127 msnm, estando la cota de la carretera a una altitud de en torno a los 136 msnm.

Asimismo, la cota para la avenida de T500 aguas arriba, en el último perfil del estudio actualizado, es de 131 msnm y, por tanto, se considera que la plataforma de la carretera no estaría en zona inundable.

5. CONCLUSIONES

Analizado el documento de inicio para la tramitación ambiental del proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630, tramo El Callejo-La Cadena, se valora positivamente la elección de la zona de depósito de sobrantes. No obstante, y al objeto de responder a las cuestiones planteadas, se indican los siguientes aspectos sobre los que deberá incidir el Estudio de Impacto Ambiental.

a) Las actuaciones situadas en el dominio público hidráulico y la zona de policía deberán obtener la preceptiva autorización de obras de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, que deberá ser tramitada en esta Agencia.

b) Será necesario definir en la evaluación ambiental y en el proyecto de obra las medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar la afección a los cauces de los arroyos La Maza, Rioseco y al río Karrantza, con especial precaución en los tramos más próximos a este último cauce.

Una vez avanzado en su redacción el Proyecto Constructivo se podrán analizar con mayor detalle las medidas que se habrán de adoptar para preservar la calidad del agua y del sistema hidrológico. Asimismo, se deberán tener en cuenta las observaciones y requerimientos que



se puedan realizar desde esta Agencia en el marco de la tramitación de la autorización de la obra.

c) Se deberá incluir un Plan de seguimiento ambiental en el que se establezcan medidas e indicadores ambientales, al objeto de controlar la correcta infiltración de las aguas, la red de drenaje de la zona, así como la calidad de las aguas durante las obras.

Además de las consideraciones planteadas, se recomienda tener en cuenta las siguientes medidas:

- El paso de maquinaria a través de los cursos de agua se realizará, siempre que sea preciso, por las obras de fábrica de los viales y accesos existentes.
- La captación de aguas, tanto superficiales como subterráneas, requerirá de la previa concesión o autorización temporal, otorgada por el Organismo de cuenca.
- Respecto a las medidas de control del programa de vigilancia ambiental se propone que se contemple la posibilidad realizar controles de la calidad del agua, en los cauces, aguas abajo y aguas arriba del ámbito de las obras. En estos controles los parámetros a analizar serían pH, conductividad, sólidos en suspensión, hidrocarburos, aceites y grasas.
- Mantener como mínimo las franjas de servidumbre del cauce en estado natural y libres, balizadas para impedir el trasiego de vehículos, acopio de materiales o rellenos, casetas o recipientes, cierres, arquetas, etc. en dicha zona, sean provisionales o definitivos.
- Para evitar la colonización de la cuenca por parte del mejillón cebra, la maquinaria y elementos auxiliares que se empleen en las proximidades de los cauces deberán cumplir los protocolos de desinfección aprobados por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y URA, y accesibles desde la página web de ambas administraciones.

Vitoria-Gasteiz, 12 de marzo de 2020

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

José Ignacio Arrieta Pérez (Ebaluazio eta Plangintza Teknikaria/Técnico de Evaluación y Planificación)
Arantza Martínez de Lafuente de Fuentes (Ebaluazio Arduraduna/Responsable de Evaluación)
José M^a Sanz de Galdeano Equiza (Plangintza eta Lanen Zuzendaria/Director de Planificación y Obras)

ASUNTO: CONSULTA RELATIVA AL "PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO, ENSANCHE Y RECTIFICACIÓN DE LA CARRETERA BI-630. TRAMO EL CALLEJO – LA CADENA". (EIA-2001)

1. Antecedentes

Con fecha 05 de febrero de 2020 tiene entrada en el Servicio de Patrimonio Natural del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia solicitud de informe consultivo por parte del Servicio de Calidad Ambiental de la propia Diputación. En virtud de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se inicia el trámite de la evaluación de impacto ambiental ordinaria del Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630, tramo El Callejo – La Cadena.

2. Consideraciones

2.1. Espacios Naturales Protegidos

El trazado de la carretera BI-630, actual y propuesto en el proyecto, forma parte del límite sur del ámbito territorial que ordena el Plan de ordenación de los recursos naturales del área de Armañón (PORN)¹, declarado Parque Natural² en 2006 y Zona Especial de Conservación (ZEC)³ en 2016. Concretamente, forman el límite sur los siguientes tramos de la carretera BI-630 (punto 1.2 del anexo 1¹):

- Dos tramos del "Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630, tramo: La Escrita- El Callejo"
- El tramo entre Río Seco y Venta La Perra que se corresponde con los PKs entre 4+675 y 6+200, aproximadamente, del "Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630, tramo: El Callejo – La Cadena".

El PORN establece las siguientes prohibiciones y limitaciones de aplicación a este Proyecto¹:

2.1.1.- Dentro del ámbito de aplicación de la PORN está prohibida la modificación del trazado de la BI-630 cuando supere el kilómetro. (punto 8.1.1 del anexo 1)

2.1.2. En toda la zona ordenada, con carácter general, queda prohibido dañar o destruir los elementos del patrimonio natural (flora, fauna, gea, paisaje...) y el cambio de uso de los montes poblados por especies autóctonas. (puntos 8.1.3. a) y d) del anexo 1)

2.1.3.- El tramo de la carretera BI-630 que conforma el límite sur del ámbito de aplicación del PORN coincide con "zonas de importancia para quirópteros" señaladas en el mapa 2 "Enclaves de interés faunístico".

2.1.4.- Todo el ámbito de trabajo de este Proyecto está a menos de 4 Km de la cueva Santa Isabel de Ranero, en cuya área envolvente de radio de 5 Km hay que garantizar la conservación de suficiente superficie de bosques, bosquetes y setos de especies autóctonas caducifolias, de composición específica y estructura diversa, aglutinadas evitando una excesiva dispersión de los recursos para quirópteros. (punto 7.2.1.p) del anexo 1)

¹ Decreto 175/2006, de 19 de septiembre, por el que se aprueba el Plan de ordenación de los recursos naturales del área de Armañón.

² Decreto 176/2006, de 19 de septiembre, por el que se declara Parque Natural el área de Armañón.

³ Decreto 25/2016, de 16 de febrero, por el que se designa Zona Especial de Conservación Armañón (ES2130001).



El tramo de la carretera BI-630 desde aproximadamente el PK 3+700 hasta Venta la Perra está ubicado sobre el Karst de Ranero. El plan de regulación de usos y gestión de la ZEC Armañón (PRUG)³, debido a la riqueza natural y complejidad del sistema kárstico de Ranero, establece que la gestión del endokarst abarca toda la cuenca de captación (punto 7.6.2.1.b) del anexo II³). Y estable la siguiente prohibición aplicable a este Proyecto:

2.1.5.- Quedan prohibidas las actuaciones que conlleven deforestación del suelo de cubierta en la zona kárstica, que repercutan en la calidad de las aguas subterráneas y por tanto en la fauna invertebrada del hábitat de las cuevas. (punto 7.6.2.1.e) del anexo II³)

2.2. Hábitats naturales y hábitats de especies de interés comunitario (Directiva Hábitats⁴)

El área de Armañón se declaró zona especial de conservación³ dentro de la red ecológica europea Natura 2000, por albergar hábitats naturales del Anexo I y hábitats de especies del Anexo II de la Directiva Hábitats y con el objeto de garantizar su mantenimiento en un estado de conservación favorable.

I.A) Hábitats naturales del anexo I identificados en el ámbito de trabajo del Proyecto:

- "prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) (6510)", en gran parte de la margen derecha de la carretera BI-630
- "encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* (9340)", inventariado en la margen derecha de la carretera BI-630 entre los PKs 3+025 y 3+325. In situ se puede observar la existencia de este hábitat sobre la zona kárstica (desde el Molinar a Venta la Perra) de la ladera derecha de la carretera BI-630.
- "bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (91E0)", conforma la vegetación de ribera del río Karrantza, prácticamente, a lo largo de todo su recorrido en paralelo a la carretera BI-630; y hay inventariado un pequeño bosque en la margen derecha de la carretera BI-630 entre los PKs 4+725 y 4+925 del Proyecto.

I.B) Hábitats naturales del anexo I, cuya presencia es probable en el ámbito de trabajo del Proyecto:

- "lauredales arborescentes (5230)". Suelen encontrarse aislados e involucrados en facies de encinar
- "cuevas no explotadas por el turismo (8310)". En el sistema kárstico de Ranero, sobre el cual se asienta la actual y propuesta carretera BI-630 desde el PK 3+700 hasta Venta la Perra, es abundante en cavidades; aunque muchas de ellas no estén citadas en las bases de datos disponibles, debido a su ubicación subterránea. Estas cavidades tienen una elevada importancia ecológica, ya que, al margen de su valor geológico intrínseco, son el hábitat de fauna cavernícola que, generalmente, posee un alto grado de endemismo y adaptación al medio, por lo que es muy frágil y vulnerable ante perturbaciones externas

II.A) Hábitats de especies del anexo II presentes en el ámbito del Proyecto:

- El ámbito del proyecto se haya entre 1,2 y 4 Km de la cueva de Santa Isabel de Ranero, cueva propuesta como refugio prioritario para quirópteros por ser hábitat de refugio de cría de diversas

⁴ Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.



especies (*Myotis emarginatus* (**vulnerable**⁵), *Miniopterus schreibersii* (**vulnerable**⁵) y *Rhinolophus euryale*); pero, también, como hábitat de refugio de transición (*Rhinolophus euryale* y *Rhinolophus ferrumequinum* (**vulnerable**⁵)). Es el refugio más importante en el norte peninsular, y uno de los más importantes en el contexto europeo, del murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), especie **en peligro de extinción**⁵ y de interés comunitario que requiere una protección estricta (anexo IV⁴).

Todo el ámbito del proyecto se enmarca en el paisaje de campiña atlántica de zonas bajas, cercano además a los refugios de cría de quirópteros. Este paisaje está formado por red de setos o bosquetes caducifolios que conectan masas forestales de mayor tamaño, y constituye el hábitat de campo y alimentación de estos mamíferos. Para su supervivencia es imprescindible conservar la disponibilidad y calidad de los hábitats, ya que son muy sensibles a las molestias y a la transformación de sus hábitats naturales.

- El río Karrantza, sus tributarios y sus servidumbres son hábitat de la nutria (*Lutra lutra*), especie catalogada **en peligro de extinción**⁵. Son, además, tramos de expansión potencial del visón europeo (*Mustela lutreola*), especie declarada **en situación crítica**⁶; y en ellos es de aplicación el Plan de Gestión del visón europeo⁷. Ambas especies son de interés comunitario que requieren una protección estricta (anexo IV⁴).

II.B) Especies de fauna del anexo II cuyo hábitat favorable puede resultar afectado por el Proyecto:

- Los encinares y bosquetes mixtos de caducifolias autóctonas como los que se encuentran en la ladera derecha de la carretera dentro del ámbito del proyecto (laderas propuestas para ejecutar largos y profundos desmontes) son hábitat de una gran variedad de taxones de fauna del anexo II. Por ejemplo:

Los bosques maduros con árboles ramosos y viejos con oquedades, diferentes estratos verticales, presencia de ecotonos, elevada cantidad de madera muerta, etc, son el hábitat favorable para los quirópteros anteriormente mencionados y para las especies **en peligro de extinción** *Myotis bechsteinii* y *Myotis myotis*.

Los bosques petranos sobre sustrato kárstico son el hábitat del invertebrado de interés comunitario que requiere protección estricta: *Elona quimperiana*.

Los sotobosques bien conservados, ricos en lianas, como los de estos encinares son el hábitat del lepidóptero *Euphydryas aurinia*.

Los bosques maduros con madera muerta de quercíneas son el hábitat del coleóptero saproxílico de interés especial, *Lucanus cervus*.

⁵ Decreto 167/1996, de 9 de julio, por el que se regula el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, Silvestre y Marina

⁶ Orden TEC/1078/2018, de 28 de septiembre, por la que se declara la situación crítica de *Cistus heterophyllus* subsp. *carthagenensis*, *Lanius minor*, *Margaritifera auricularia*, *Marmaronetta angustirostris*, *Mustela lutreola*, *Pinna nobilis* y *Tetrao urogallus cantabricus* en España, y se declaran de interés general las obras y proyectos encaminados a la recuperación de dichos taxones.

⁷ Decreto Foral de la Diputación 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.



- No se puede descartar la presencia del cangrejo autóctono de río (**en peligro de extinción**) en el arroyo Ríoseco u otros pequeños afluentes de los ríos Karrantza y Callejo; ni el de la madrilla o loina en el río Karrantza.

Por todo ello, en la evaluación de las repercusiones del Proyecto, se deberán tener en cuenta los objetivos de conservación de la ZEC Armañón³, de forma que se asegure no causar perjuicio a la integridad del lugar; y en su diseño, se considerarán las siguientes especificaciones de la Directiva Hábitats:

2.2.1.- Es de especial responsabilidad la conservación de los tipos de hábitats naturales Prioritarios: bosque aluvial o aliseda-fresneda 91E0* y lauredales arborescentes 5230*. (art 1.d)⁴)

2.2.2.- Para mejorar la coherencia ecológica de Natura 2000 se deben mantener elementos del paisaje que revistan primordial importancia para la fauna y flora silvestres que por su estructura lineal y continua (como los ríos con sus correspondientes riberas o los sistemas tradicionales de deslinde de los campos), o por su papel de puntos de enlace (como los sotos y zonas húmedas...). (art 3.3 y 10⁴)

2.2.3.- Las especies animales y vegetales de interés comunitario del anexo IV⁴ requieren una protección estricta

2.3. Otras especies de fauna amenazadas

Considerando la proximidad de la carretera BI-630 a la ZEC Armañón y al hecho de estar rodeada por la misma campiña pastizal-brezal elemento clave de las ZEC, no se puede descartar la presencia de la siguiente fauna silvestre amenazada dentro del ámbito del Proyecto:

2.3.1.- Los arroyos que mantienen agua durante todo el año y los ambientes húmedos, como encharcamientos y surgencias, permite una mayor presencia de presas potenciales (odonatos, lepidópteros...) para los quirópteros de interés especial y del anexo IV: *Myotis daubentonii*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Pipistrellus kuhlii* o *Eptesicus serotinus*; así como para los anfibios del anexo IV: *Alytes obstetricans* y *Triturus marmoratus*.

2.3.2.- El lirón gris (*Glis glis*), catalogado como **vulnerable**, que se distribuye por bosques caducifolios de la ZEC Armañón, se puede encontrar asociado a avellanadas de ribera mezcladas con árboles caducifolios maduros.

2.3.2.- Atendiendo a los datos con los que cuenta este Servicio, el ámbito del Proyecto estaría dentro área de radio de 300 metros de los nidos de las rapaces *Bubo bubo* (rara) y dormideros de *Milvus milvus* (**en peligro de extinción**) -cerca del depósito de sobrantes 6-.

2.3.3.- El Parque Natural de Armañón cuenta con los siguientes carnívoros forestales amenazados, cuya presencia en los encinares y robledales y setos no se puede descartar:

Raros: marta (*Martes martes*)

De interés especial: lobo (*Canis lupus*), turón (*Mustela putorius*), armiño (*Mustela erminea*) gato montés (*Felis silvestris*). Esta última, muy asociada a encinares, es además de interés comunitario que requiere una protección estricta (anexo IV)

2.4. Infraestructura verde

El Parque Natural del área de Armañón es un corredor de interés faunístico que pone en comunicación las poblaciones de vertebrados de la Cornisa Cantábrica con los de la CAPV¹.



El ámbito del Proyecto cruza perpendicularmente el corredor ecológico 77⁸ entre los espacios protegidos de Armañón y Ordunte definido dentro de la infraestructura verde en las directrices de ordenación del territorio (DOT)⁹.

El artículo 4 de las Normas de Aplicación de las DOT establece que la Infraestructura verde debe garantizar la conectividad ecológica del territorio, frenar la pérdida de biodiversidad y mitigar los efectos de la fragmentación producida por las infraestructuras grises (carreteras...) entre otros, con el fin de reforzar los servicios que ofrece la naturaleza. En el desarrollo de infraestructuras "grises" se debe priorizar la continuidad ecológica.

2.5. Instrumentos de ordenación del territorio

Las áreas que rodean el trazado actual de la carretera y que serán modificadas por el nuevo trazado están clasificadas en el PTP de Balmaseda-Zalla¹⁰ y en el PTS Agroforestal¹¹ en la categoría de "Agroganadera y campiña", y parte de ellas en "de alto valor estratégico". En ellas hay que mantener la capacidad agrológica de los suelos, para que aseguren la preservación de los ecosistemas y paisajes agrarios. Debe limitarse la implantación de infraestructuras en suelo de alto valor agrológico, que pueden provocar la fragmentación y la insularización de las zonas agrarias con consecuencias negativas para las actividades que se desarrollan en ellas.

Concretamente, las propuestas de los depósitos de sobrantes 2 y 6 están ubicadas sobre suelo de alto valor agrológico.

2.6. Interés geológico-mineral

Los puntos de agua tienen un interés ecológico ya que suelen conllevar la presencia gran número de invertebrados, base de las cadenas tróficas de especies amenazadas. A lo largo del tramo del Proyecto se localizan los siguientes puntos de agua:

- margen derecha PK 1+910. Fuente pública "El Callejo", de caudal muy constante de ± 1 l/seg.
- margen izquierda PK 2+100. "Fuente de Villa Ruiz"
- margen derecha pk 2+250. Manantial "Culebreras"
- margen derecha pk 2+750. "Fuente del Cuartel"
- margen izquierda pk 3+850. Surgencia minero-medicinal asociada a las Termas de Molinar. Caudal de ± 8 l/seg, a 31-33°C
- margen izquierda pk 4+135. Manantial "Inhalación", minero-medicinal a 27°C, asociada a las Termas de Molinar.
- margen izquierda entre pks 4+100 y 4+250. Baños de Molinar y varios sondeos de explotación
- margen derecha pk 4+350. Tres surgencias minero-medicinales

⁸ Ekolur. 2016. Infraestructura verde de la CAPV. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.

⁹ Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

¹⁰ Decreto 226/2011 de 26 de octubre, de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial del área funcional de Balmaseda-Zalla (Encartaciones).

¹¹ Decreto 177/2014, de 16 de septiembre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la Comunidad Autónoma del País Vasco.



- margen izquierda pk 5+080. "La Fuentona", surgencia que mana de una cueva.

Las 4 surgencias de los PKs 3+850 y 4+350 están inventariadas por el Instituto Geológico y Minero de España y están declaradas como minero-medicinales y termales desde 1928.

Las actuaciones en la cuenca de captación de estos puntos de agua, que repercutan en la calidad de las aguas subterráneas y por tanto en la fauna invertebrada están prohibidas. (punto 7.6.2.1.e) del anexo II³)

3. Conclusiones

En principio, los profundos y largos desmontes que requiere la rectificación del trazado, que conllevan la eliminación de grandes superficies de encinar cantábrico y posible desestructuración de parte del sistema hidrogeológico del Karst de Ranero no se plantean acordes a los objetivos de conservación que requiere la Red Natura 2000. El Proyecto constructivo que se vaya a plantear deberá garantizar que individualmente y en conjunto con el Proyecto del tramo La Escrita -El Callejo no afectan a la integridad del área de Armañón. Y en todo caso, deberán ajustarse a las siguientes indicaciones:

- 3.1. La rectificación de la carretera BI-630, en conjunto, no debe ser superior a un kilómetro, tomando en cuenta los dos tramos de la carretera (La Escrita - El Callejo y El Callejo - La Cadena) dentro del ámbito de aplicación del PORN del Parque Natural del área de Armañón.
- 3.2. Los trabajos a realizar en el tramo entre Río Seco y Venta La Perra (PKs 4+675 y 6+200) deberán extremar las medidas para la protección, no pudiéndose dañar ni destruir elementos del patrimonio natural (fauna, flora, gea...). En este tramo no se puede eliminar la cobertura vegetal de especies autóctonas. Y, el cronograma de trabajos deberá asimilar las posibles paradas por periodo reproductivo de especies de fauna silvestre
- 3.3. En todo el ámbito de trabajo hay que garantizar la conservación de suficiente superficie de bosques, bosquetes y setos de especies autóctonas caducifolias, de composición específica y estructura diversa, aglutinadas evitando una excesiva dispersión de los recursos para quirópteros. Por todo ello la eliminación de partes de bosquetes, alineaciones y setos de especies autóctonas debe ser limitada.
- 3.4. En todo el ámbito de los Proyectos de los dos tramos La Escrita-El Callejo y El Callejo-La Cadena se deben conservar los posaderos y hábitats de reposo para los quirópteros, que conforman los árboles añosos con grietas y agujeros.
- 3.5. Las actuaciones en las áreas de interés de la nutria y el visón europeo deberán estar completamente acorde con las medidas y especificaciones establecidas por el órgano gestor de las especies amenazadas y suficientemente detalladas en todos los documentos que integran el Proyecto
- 3.6. La deforestación del suelo de la cubierta en la zona kárstica repercute en la calidad de las aguas subterráneas, perjudicando a la fauna invertebrada de dentro de las cuevas y simas y a la de los cursos fluviales a los que drenan estas aguas. Para evitar perjudicar a toda la cadena trófica basada en estos invertebrados, no se debería eliminar la cubierta vegetal de las laderas de la carretera BI-630 entre el PK 3+700 y Venta La Perra.
- 3.7. La modificación de la morfología natural que pueden suponer los desmontes, ensanche de plataforma, construcción de elementos auxiliares etc. y el depósito de sobrantes, altera los procesos fluviales y la dinámica hídrica de toda la cuenca. El sistema hidrológico subterráneo del Karst de Ranero y las



cuenas fluviales del río Seco y Callejo que atraviesa la carretera BI-630 conforman la cuenca del río Karrantza. Razón por la cual el PORN del Parque Natural del área de Armañón establece la necesidad de protegerlas a pesar de no estar expresamente dentro de los límites del Parque. Para evitar que la modificación morfológica de estas subcuencas repercuta de forma negativa en la integridad de la ZEC Armañón, el diseño del Proyecto deberá basarse en un estudio de Restauración Geomorfológica (*Naturale Regrade*¹²) y se valorará la posibilidad de no ejecutar rellenos de sobrantes.

3.8. En atención a la coherencia de la Red Natura 2000 y de la infraestructura verde, y de la conservación de la biodiversidad, la carretera BI-630 no debe suponer una barrera para el paso de fauna, ni provocar la fragmentación de los hábitats que la rodean.

Para ello se deben conservar todos los elementos que por su estructura lineal y continua (ríos con sus correspondientes riberas o sistemas tradicionales de deslinde de los campos), y los elementos que por su papel como puntos de enlace (como los estanques o los juncales), resultan esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres. Se debe garantizar su continuidad como elementos conectores en todos los puntos en los que la carretera BI-630 o los depósitos de sobrantes los cruzan, impidiendo la eliminación de la vegetación autóctona existente e introduciendo pasos para fauna donde no los haya.

3.9. Considerando que la infraestructura verde debe prevalecer sobre la infraestructura "gris", se debe diseñar una Restauración Ecológica, aplicada desde el inicio del Proyecto, donde se priorizarán las soluciones basadas en la naturaleza y en cualquier caso las compatibles con la continuidad ecológica frente a soluciones técnicas de elevado impacto, mediante soluciones como ecoductos, túneles y obras de bioingeniería.

3.10. Se deberán incorporar medidas de integración paisajística, atendiendo a los artículos 10 y 15 de las normas de ordenación del PTP de Balmaseda-Zalla introducidas en la modificación relativa a las determinaciones del paisaje.

3.11. Se deberá tener en cuenta el Real Decreto 630/2013, por el que se regula el Catálogo de especies exóticas invasoras y el Dictamen del Comité Científico CC 30/2017, y aportar las medidas preventivas.

3.12. Estudios necesarios para garantizar una adecuada evaluación de las afecciones del Proyecto al área de Armañón:

- Prospección de los hábitats fuera de cavidades de los quirópteros, como las fisuras de los puentes sobre los cauces, grietas de árboles añosos y zonas de campeo de quirópteros en la campiña.
- Estudio sobre las posibles afecciones del Proyecto tanto en fase de obra como en la de explotación (teniendo en cuenta el aumento de tráfico y aumento de velocidad que las modificaciones del Proyecto introducirán) sobre las poblaciones de quirópteros. Se tendrá en cuenta: destrucción y fragmentación del hábitat, iluminación, ruido, contaminación difusa...
- Valoración de expertos en quirópteros sobre las repercusiones a largo plazo de los Proyectos de rectificación de la BI-630 en los tramos La Escrita-El Callejo y El Callejo-La Cadena sobre las poblaciones de quirópteros del área de Armañón y su supervivencia.

¹² Mola, I., Sopena, A. y de Torre, R. (editores). 2018. Guía Práctica de Restauración Ecológica. Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica. Madrid. 77 pp



- Inventario de pies de árboles añosos con grietas y agujeros dentro del ámbito del Proyecto, depósitos de sobrantes y desmontes incluidos.
- Inventario de especies de flora y fauna en los posibles depósitos de sobrantes, realizados en épocas apropiada de muestreo para odonatos, lepidópteros y coleópteros
- Estudio de Restauración Geomorfológica que garantice la nula afección a las aguas mineral-medicales y a la calidad ecológica del río Karrantza
- Prospección de invertebrados (con especial atención al caracol de Quimper y al ciervo volador) en los bosques y sotobosques que el Proyecto vaya a afectar, permanente como temporalmente.
- Identificación y muestreo de los pasos de fauna.

Bilbao, 15 de junio de 2020.

EL JEFE DE LA SECCIÓN DE
BIODIVERSIDAD Y PAISAJE

Irati Benito

1.

Fdo.: Irati Benito Iza

EL JEFE DEL SERVICIO DE PATRIMONIO
NATURAL

[Signature]

Fdo.: Antonio Galera Coletto

INGURUMENENKO ZUZENDARI NAGUSIA
LA DIRECTORA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

[Signature]

Sin./ Fdo.: María Presa Fernández

94
11.2.2020

Evaluación de impacto ambiental carretera BI-630 tramo El Callejo-La Cadena

Por otro lado, esa carretera que conecta los barrios de El Callejo y La cadena con el barrio de Ambaguas, carece actualmente de aceras, por lo que el tránsito peatonal por la misma supone un riesgo evidente para los viandantes. Además, se da la circunstancia de que el Balneario ubicado en el barrio de Molinar, se encuentra en ese tramo de carretera. Uno de los hándicaps principales que sufren los numerosos visitantes de este establecimiento, es precisamente la imposibilidad de pasear o acercarse al centro del municipio, situado en el barrio de Ambaguas, por la peligrosidad del tráfico.

Esta es una demanda histórica del municipio de Karrantza, y aprovechando el inicio de las obras de ensanche y rectificación del tramo de la carretera que nos ocupa, rogamos se atienda la petición de incluir aceras en este proyecto, tal y como la propia Diputación Foral ha realizado en municipios del entorno.

Atentamente.

En Karrantza, a 10 de febrero de 2020

El Alcalde
Raúl Palacio Portillo

Entrada 28/02/2020



KARRANTZA HARANEKO UDALA
AYUNTAMIENTO DEL VALLE DE
CARRANZA



Diputación Foral de Bizkaia

Dpto Sostenibilidad y Medio Natural

Evaluación de impacto ambiental carretera BI-630 tramo El Callejo-La Cadena

Recientemente el Dpto de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia ha dado inicio al procedimiento de evaluación de impacto ambiental del Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación de la carretera BI-630, tramo El Callejo-La Escrita.

El pasado 18 de febrero se registró en este Ayuntamiento copia de escrito presentado por Cantera Carranza-Karrantza Harrobi SL ante su Departamento con una serie de observaciones y propuestas.

Mediante el presente, le damos traslado de las mismas, y les comunicamos que las hacemos también nuestras, ya que consideramos que esas aportaciones producen menor impacto ambiental y mejoran la situación de los y las vecinas y usuarios del entorno.

Atentamente.

En Karrantza, a 20 de febrero de 2020

El Alcalde
Raúl Palacio Portillo



**AL ILMO. AYUNTAMIENTO DEL VALLE DE CARRANZA
KARRANTZA HARANEKO UDALA**

Barrio Concha, nº 1
48891 KARRANTZA

JUAN ANTONIO ECHEVARRÍA GONZÁLEZ, mayor de edad y vecino de Bilbao, provisto del Documento Nacional de Identidad número 14.857.569-Y y con domicilio a efectos de notificaciones en el Polígono Industrial *El Campillo*, número 19 del término municipal de Abanto y Zierbena (C.P. 48509) -con teléfono 94 6361722 y Fax 94 6363900-; actuando en nombre y representación de la mercantil **CANTERA CARRANZA-KARRANTZA HARROBI SL**.

COMUNICA:

Que en de fecha febrero de 2020, se publicó en prensa por parte del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia, anuncio del inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental del Proyecto de acondicionamiento y rectificación de la carretera BI-630 tramo El Callejo-La Cadena en el Municipio del Valle de Carranza otorgándose un plazo de treinta días hábiles para la realización de las observaciones que se consideren oportunas.

Que para su conocimiento, CANTERA CARRANZA-KARRANTZA HARROBI SL, ha presentado, dentro del plazo conferido, ante el registro del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia las observaciones y propuestas que adjuntamos al presente escrito.

Reciban un cordial saludo



485
18.2.20

Fdo. Don Juan Antonio Echevarría González
CANTERA CARRANZA - KARRANTZAKO HARROBI SL

DEPARTAMENTO DE SOSTENIBILIDAD Y MEDIO NATURAL DE LA DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA

C/Alameda de Recalde 30 4 planta
48009 Bilbao

Expte.: Proyecto de acondicionamiento y rectificación de la carretera BI-630 tramo El Callejo-la cadena en el Municipio del Valle de Carranza.

CANERA DE CARRANZA-KARRANTZA HARROBI, S.L. con CIF.: B-95780920 y domicilio en Polígono Industrial El Campillo nº 19, 48509 Abanto y Zierbena (Bizkaia) y, en su representación el apoderado mercantil de la misma **Don Juan Antonio Echevarría Gonzalez** poderes que le fueron conferidos en escritura pública otorgada el 17 de octubre de 2014 ante el notario del País Vasco Don Juan Ignacio Bustamante Esparza, número 1539 de su protocolo, comparece y **DICE:**

Que en de fecha febrero de 2020, se publicó en prensa por parte del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia, anuncio del inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental del Proyecto de acondicionamiento y rectificación de la carretera BI-630 tramo El Callejo-La Cadena en el Municipio del Valle de Carranza otorgándose un plazo de treinta días hábiles para la realización de las observaciones que se consideren oportunas.

Que dentro del plazo conferido, interesa al derecho de esta empresa, sean consideradas las siguientes

OBSERVACIONES:

La actuación prevista en el pk 5+050 (plano PLANTA ALTERNATIVA 1-Zbka 1.1.3 hoja 15), en todas las alternativas de trazado presentadas, pretende la eliminación de la curva actual trasladándose la traza de la carretera hacia el norte y dicho traslado supone la necesidad de dar una nueva salida a los vecinos del barrio por una nueva traza de camino vecinal.

El diseño proyectado de este nuevo camino vecinal afecta de manera grave a las instalaciones existentes de la planta de Hormigón de mi representada, concretamente a las instalaciones de recuperación y lavado. (Fig. 1)

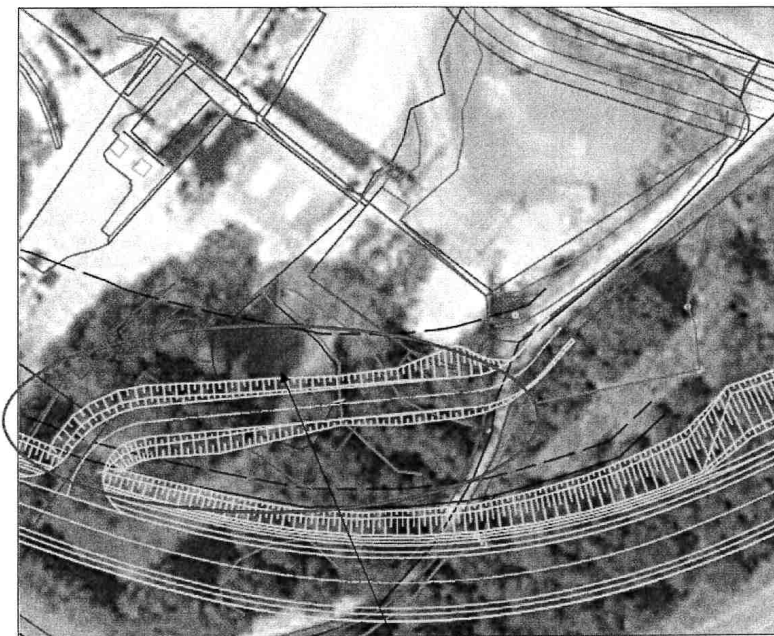


Fig. 1- (en línea morada límite de la balsa de decantación y recuperación de la planta de Hormigón, totalmente afectada por el camino vecinal proyectado circuncidado en rojo)

Por otra parte el diseño del nuevo camino vecinal supone la eliminación de una importante masa arbórea en la zona (aproximadamente 720 m²) que además de su valor natural propio sirve como pantalla visual y de ruidos de las instalaciones industriales de la zona industrial de la cadena (Fig. 2).

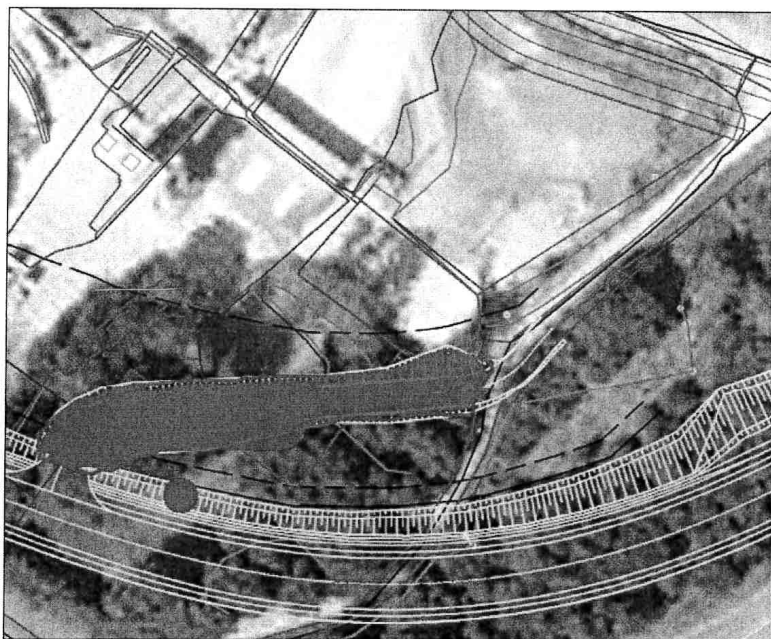


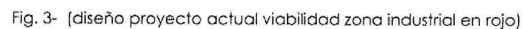
Fig. 2- (masa arbórea eliminada por camino vecinal, traza en rojo)

Actualmente se está tramitando el proyecto de urbanización de la zona industrial de la cadena, hecho que, junto con el proyecto de carretera que están tramitando desde la Diputación Foral de Bizkaia da una oportunidad inmejorable de regulación de la zona.

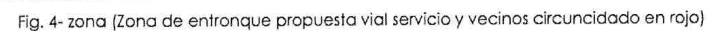
Toda la actividad industrial y movimiento de mercancías se hace en la actualidad desde y hacia el entronque de salida a la BI-630 de la cantera, más hacia el límite con Cantabria y con esa premisa se había diseñado el proyecto de urbanización, con un vial general de salida de las instalaciones industriales desde las mismas hacia la cantera (Fig.-3.1) por el interior y manteniendo el camino vecinal actual. (Fig.-3.2).



Fig. 3.1- (diseño proyecto actual viabilidad zona industrial-salida hacia cantera)



Página 5 de 7



- 1.- Eliminación completa de afecciones a instalaciones industriales existentes y de difícil cambio.
- 2.- Eliminación de afección de 720 m² de zona de arbolado y vegetación.
- 3.- Afección únicamente a unos 50 m² de arbolado y vegetación. (En el balance supone por consiguiente – 670 m² de afección).
- 4.- Menor obra con la reducción consiguiente de costo.

Por lo expuesto

Se admita este escrito a trámite, en su virtud, se tengan en cuenta las observaciones contenidas en el mismo.



Juan Antonio Echevarria Gonzalez

USA/CU
REF. 20-116426
Su Ref. EIA-2001

BIDALTZAILE/DE:

JOSEBA BIDAURRAZAGA VAN-DIERDONCK

Osasun Publikoaren Eta Adikzioen Zuzendariordea / Subdirector de Salud Publica y Adicciones

HARTZAILE/A:

MARÍA PRESA FERNANDEZ

Ingurumeneko Zuzendari Nagusia / Directora General de Medio Ambiente

Honekin batera bidaltzen dizut ondoren aipatzen den eskatutako espedientearen txostena / Adjunto le remito el informe solicitado y relativo al expediente:

BI-630 errepidea egokitzeko, zabaltzeko eta zuzentzeko proiektuaren ingurumen-inpaktuaren ebaluazio arrunta. CALLEJO-LA CADENA tarte / EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL ORDINARIA DEL "PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO, ENSANCHE Y RECTIFICACION CARRETERA BI-630. TRAMO EL CALLEJO-LA CADENA"

Bilbao, 2020.eko martxoak 10 / Bilbao, 10 de marzo de 2020

Besterik gabe, adeitasunez agurtzen zaitut /Sin otro particular, aprovecho la ocasión para saludarle atentamente,

Iz./Fdo. Joseba Bidaurrazaga Van-Dierdonck
OSASUN PUBLIKOAREN ETA ADIKZIOEN ZUZENDARIORDEA
SUBDIRECTOR DE SALUD PUBLICA Y ADICCIONES

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
OSASUN SAILA
Bizkaiko Lurralde Ordezkaritza
DEPARTAMENTO DE SALUD
Delegación Territorial de Bizkaia

2020 MAR.
MAR. 10

SARRERA	IRTEERA
Zk.	Zk. 121945

Alameda Recalde, 39 A - Tfno. 944.03.15.00 - Fax 944.03.15.98 - 48008 Bilbo-Bilbao



ASUNTO: PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO, ENSANCHE Y
RECTIFICACIÓN DE LA CARRETERA BI- 630, EN EL TRAMO EL CALLEJO- LA
CADENA

La Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia ha dado inicio al expediente de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto constructivo de acondicionamiento, ensanche y rectificación del trazado de la carretera BI – 630 de Karrantza.

La documentación analizada se halla en www.bizkaia.eus/evaluación/proyectos. Ha sido elaborada por TIPSA, para el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia.

La actuación se realiza en el tramo El Callejo – La Cadena de la carretera, que supone la única vía de comunicación del Valle de Karrantza, con el resto del Territorio Histórico de Bizkaia. Está contemplada en el Plan Teritorial Parcial de Zalla- Balmaseda y en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia.

Esta obra de acondicionamiento mejora notablemente la accesibilidad a la zona, reduce la sinuosidad de la carretera actual e introduce arcones y bahías para los autobuses, lo que reducirá también los riesgos de accidentalidad.

Del análisis de la citada documentación, no se aprecia incumplimientos de las normativas higiénico- sanitarias.

No obstante lo anterior, el Plan de Salud de Euskadi 2013- 2020 contempla que es preciso que el objetivo de Salud esté presente en todas las políticas y en todas las actuaciones: La salud y la equidad en salud, deben ser asumidas en todas las políticas públicas. En este sentido, se debe plantear como objetivo de que el 100% de la población de Euskadi tenga acceso a un agua de consumo de calidad (sin sesgo por razón social o de otro tipo).

Es importante subrayar que las poblaciones dispersas tienen, en términos generales, acceso a agua de peor calidad.

El Plan de Salud de Euskadi contempla asimismo que debe garantizarse la calidad del entorno ambiental, mediante el control y seguimiento de los riesgos ambientales y, en particular del agua.

Por todo lo anterior y circunscribiéndonos al entorno de la obra que se plantea ejecutar, es necesario que se preserve la calidad del agua de la zona y no se contaminen, tanto los cursos de agua superficiales, como los profundos. Este objetivo debe perseguirse en todo momento, durante la explotación y funcionamiento del vial y, de forma especial, durante el transcurso de las obras.

Debe tenerse especial cuidado, para que los cauces no se vean contaminados por derrames de hidrocarburos y aceites, procedentes de la maquinaria utilizada en las labores propias de la obra, así como, por materiales sólidos que pueden desprenderse durante las obras, en las labores de excavación y movimiento de tierras y vegetación.

Es muy importante también que sobre todo, durante las obras se controle la generación de polvo y partículas en suspensión, que generen molestias y contaminación del aire, dado que esta obra discurre por cuatro núcleos poblados: El Callejo, El Molinar, La Cadena y Ambasaguas.

Por último, debe llevarse a cab una correcta gestión y mantenimiento de las zonas que, en torno a la obra, se utilicen como depósito de materiales y sobrantes, así como los residuos de construcción y demolición.

En Bilbao a 6 de marzo de 2020

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
DEPARTAMENTO DE SALUD
Mª Carmen Urbieto González

Técnica de Salud Pública

Diputación Foral de Bizkaia
Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural

Alameda Rekalde, 30
48009 Bilbao
Bizkaia

Nori/Att: **María Presa Fernández**

K:\Suelos\Consultas\Respuestas\65176517.doc

Bilbao, 2020ko martxoaren 6a

Andre agurgarria:

Muy Sra. Mía:

Gutun honen bidez, 2020ko otsailaren 6an egin zenigun galderari erantzuten diogu (IHOBErako sarrera-data: 2020/02/07a, erregistro-zenbakia 90) "BI-630 Errepidea, El Callejo-La Cadena Tarte, egokitu, zabaldu eta zuzentzeko Proiektua" eta honen afekzioa posiblea kutsatutako lurzoruetan Ingurumen-Inpaktuaren Ebaluazio Arruntaren esparruan.

Dokumentuaren edukia aztertu dugu, eta ikusi dugu dokumentu horretan ez dela kontuan hartu historikoki lurzoru kutsa jarduerak edo instalazioak izan duten lursailak daudela eta balitekeela lurzoru kutsatua izana, eta, beraz, arriskutsuak izan daitezkeela geroko erabiltzaileentzat eta/edo ingurumenarentzat. Lursail hauek *Lurzorua kutsa dezaketen jarduerak edo instalazioak izan dituzten edo zituzten lurzoruen inbentarioan* daude. Kasu honetan, inbentarioan **48022-00011** kodearekin agertzen den partzelaz ari gara non erregaien txikizkako salmenta jarduera gauzatu da (ikusi honekin batera doan dokumentazioa).

Lurzorua ez kutsatzeko eta kutsatutakoa garbitzeko 4/2015 Legeak agintzen duen bezala, nahitaezkoa izango da lurzorua kalitate-adierazpena izapidetzea, lege horren 23. artikuluko egoeraren bat baldin badago.

Horregatik, inbentarioan sartutako toki batean edozein lan egin aurretik, hauek egin behar dira: alde batetik, lurzorua kalitatearen azterketa egin behar da, lurzoruak ezarritakoaren arabera erabiltzean erabiltzaileentzat eta langileentzat lurzorua poluzioari lotutako arriskurik ez dagoela ziurtatzeko; eta, bestetik, ziurtatu behar da bazteritutako hondakinak, eraikinak eta hondeatu beharreko lurrak ongi kudeatzen direla, hondakinei buruz indarrean dagoen legediaren arabera.

Sirva la presente carta para dar respuesta a la consulta realizada con fecha 06/02/2020, fecha de entrada en IHOBE 07/02/2020 y nº de registro 90, con relación a la "Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación Ctra. BI-630. Tramo El Callejo-La Cadena" y su posible afección a suelos contaminados en el marco de la Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria.

Una vez analizado el contenido del documento, se ha podido comprobar que en el mismo no se ha considerado la existencia de parcelas que han soportado históricamente actividades potencialmente contaminantes y que por lo tanto pueden suponer un riesgo para los futuros usuarios y/o el medio ambiente. Estas parcelas se encuentran incluidas en el *Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo*. En este caso, se trata de la parcela inventariada con el código **48022-00011** que ha soportado la venta al por menor de carburantes (ver documentación adjunta).

Tal y como ya se incluye en la *Ley 4/2015 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo* será necesario la tramitación de una Declaración de calidad de suelo en el caso de que se dé alguna de las situaciones incluidas en el artículo 23 de esta ley.

Por ello, antes de que se proceda a cualquier intervención sobre un emplazamiento inventariado sería necesario exigir, en primer lugar, la realización de una investigación de la calidad del suelo que garantice que no existen riesgos asociados a la contaminación del suelo para las personas tanto trabajadores como usuarios de la nueva utilización del terreno de acuerdo a los usos establecidos y en segundo lugar, la gestión adecuada de los residuos abandonados, edificaciones y posibles tierras a excavar de acuerdo a la legislación vigente en materia de residuos.

Halaber, *Lurzoruaren kalitatea ikertu eta berreskuratuko duten erakundeak egiaztatzeko sistema finkatuko duen urriaren 10eko 199/2006 Dekretuaren* arabera, erakunde baimenduek egin beharko dituzte lurzorua kalitateari buruzko ikerketak, diseinua eta berreskuratze-neurrien gauzatze-lanak.

Asimismo indicar que las investigaciones de la calidad del suelo, el diseño y la ejecución de las medidas de recuperación, deberán de ejecutarse por entidades acreditadas según *Decreto 199/2006 de 10 de octubre por el que se establece el sistema de acreditación de entidades de investigación y recuperación de la calidad del suelo*.

Informazio hau baliagarri izango zaizulakoan, har ezazu agur bero bat. Zalantzarik baduzu, jarri gurekin harremanetan.

Sin otro particular, esperando que esta información sea de su interés y quedando a su disposición para resolver cualquier duda que le pudiera surgir, le saluda atentamente,

Servicio Consultas Suelos

Lurzoruei buruzko Kontsulta Zerbitzua

Proyecto de acondicionamiento, ensanche y rectificación
Ctra. BI-630. Tramo El Callejo-La Cadena
Karrantza Harana/Valle de Carranza

ihobe geoiker

Lurzoaren kalitatearen informazio sistema
Sistema de información de la calidad del suelo



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

BERRIKUNTZA, LURRALDE PLANGINTZA
ETA LURERAK
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

Emplazamiento: 48022-00011

Estación de Servicio M. Matienzo

1.- Datos generales

- Dirección: Barrio Ambasaguas 2
- C.Postal: 48891
- Tipo emplazamiento: Industrial
- Superficie (m2): 1099,84
- Municipio: Carranza
- Territorio Histórico: Bizkaia

2.- Usos y Clasificación urbanística del suelo

Fecha	Uso Actual	Uso Futuro	Usos Alrededor	Clasf. Urbanística	Calificación
01/01/2008	Industrial			Urbano	

3.- Datos de actividades industriales

Código	Nombre	CNAE	Descripción	Superficie (m2)	Año Inicio	Año Fin
5050	Estación de Servicio M. Matienzo	Venta al por menor de carburantes para la automoción	Gasolinera	1.099,84		

4.- Inspección del emplazamiento

Fecha	Pavimentación	Conservación Edificación	Accesibilidad	Acceso Entrada	Acceso Vertedero
01/01/2008	Total	Bueno	Inaccesible		

4.1.- Datos Ruinas/Solares/Inactivos

- Nombre de la última actividad: Estación de Servicio M. Matienzo

CNAE	Especificar CNAE
5050	Gasolinera

Fecha	Vertidos Abandonados	Conservar Edificaciones	Tanques Abandonados	Maquinaria Abandonada	Materias Primas Abandonadas
01/01/2008	No	Bueno	No	No	No

5.- Residuos y otros materiales abandonados

6.- Afecciones a medio

- Alteración de la vegetación: Falso
- Descripción: Falso
- Impacto visual: Media

Aguas superficiales

- Cuenca: Karrantza
- Nombre del cauce:
- Distancia al emplazamiento: 15
- Llegada de lixiviados/Surgencias: No
- Afección visual de las aguas sup.: No

Usos del suelo

- Distancia a casco urbano: 20
- Distancia a edificios más cercanos:
- Usos del suelo alrededor: Vivienda colectiva

Aguas subterráneas

- Presencia de pozos: Desconocido
- Distancia al emplazamiento: 15
- Uso de las aguas subterráneas: Sin Uso

7.- Estado Actividad

8.- Historial Administrativo

9.- Documentación y fotografías

Vista general 0



Saila / Departamento: DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS Y DESARROLLO TERRITORIAL

Organo edo unitate jasotzailea / Órgano o unidad destinataria: SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS

Erregistro zenbakia / Número de registro: G05202000024284E

Aurkezpenaren eguna eta ordua / Fecha y hora de presentación: 17-08-2020 12:14:19

Erregistroaren datuak / Datos de registro

Interesduna / Persona interesada

IFZ / NIF	Deiturak eta izena edo sozietatearen izena / Apellidos y nombre o razón social
P4800000D	BIZKAIKO FORU ALDUNDIA - DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA

Aurkezlea / Persona presentadora

IFZ / NIF	Deiturak eta izena edo sozietatearen izena / Apellidos y nombre o razón social
	DIRECTORA GRAL. MEDIO AMBIENTE SOSTENIBILIDAD Y MEDIO NATURAL

Ordezkarria / Persona representante

IFZ / NIF	Deiturak eta izena edo sozietatearen / Apellidos y nombre o razón social

Gaia / Asunto

Gaia / Asunto
Evaluación impacto ambiental ordinaria proyecto acondicionamiento, ensanche y rectificación BI-630, EL CALLEJO-IA CADENA

Prozedura / Procedimiento

Prozedura / Procedimiento



Dokumentazio erantsia / Documentación adjunta

Eskiera / Solicitud

Izena / Nombre	Hash	EKE / CVE
Document_4405551941A57C320FDAE	-7d8e1e3ee009ba4edb76b1bb11a90bc3c7c9f535	49WKLJDUQORB9A8S

Erantsia / Anexo

Izena / Nombre	Hash	EKE / CVE
Document_16D51E3460B6D5904D2C	-2a0d7845541cc7d01938d1634e15ff66a94f10f7	RTXN45V0U18W7IL3

Jatorrizko dokumentua / Documentación Original

Izena / Nombre	Hash	EKE / CVE
Adjuntan 14 documentos de diferentes o		

EKEa, egiaztapen-kode elektronikoa, lokalizatzaile alfanumeriko bat da, elektronikoki sortua; kodea dokumentu elektronikoetan txertatzen da, dokumentu elektronikoen paperezko kopien autentikotasuna eta balioa egiaztatu ahal izateko. Zerbitzuaren atalean, egoitza elektronikoen (www.ebizkaia.eus) «Dokumentuak lokalizatzailearen bidez eta sinaduren bidez egiaztatzea» atalaren barruan EKEa (kode alfanumerikoa) sartuta, jatorrizko dokumentu elektronikoa eskuratu ahal izango duzu.

Hash-a algoritmo bat da, dokumentu baten edukia eta sinadurak kontuan hartuta kalkulatu dena. Dokumentuaren edukia zifratzen du, eta hala ziurtatzen du dokumentuaren bortxaezintasuna; izan ere, dokumentuaren edozein aldaketa eginez gero, beste hash (algoritmo) bat sortzen da.

El CVE, Código de verificación electrónica, es un localizador alfanumérico, generado electrónicamente, que se inserta en los documentos electrónicos con el fin de poder verificar la autenticidad y validez de las copias en papel de dichos documentos electrónicos. En el apartado de Servicios, "Verificación de documentos con localizador y sus firmas" de la sede electrónica (www.ebizkaia.eus) mediante la introducción del código alfanumérico, CVE, podrá acceder al documento electrónico original.

El Hash es un algoritmo que se calcula a partir del contenido y firmas de un documento. Asegura la inviolabilidad del documento mediante el cifrado de su contenido, ya que cualquier modificación del documento generaría un hash (algoritmo) diferente.

Sarrera berriak: 2020-08-31

Entradas nuevas: 31-08-2020

2020eko abuztuaren 31a datarekin erregistro honetan
igorritako dokumentuen emate-agiria. Dokumentu hauek beren
azpierreregistrora/eskuordetutako erreregistrora zuzenduta daude.
Honako hau da dokumentuen zerrenda:

Albarán de entrega de documentos emitidos en este Registro
con fecha 31 de agosto de 2020 con destino al Subregistro/
Registro delegado de su dependencia y que se relacionan a
continuación:

Helburuzko organikoa: SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y PROYECTOS

Orgánico destino: SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y PROYECTOS

Emate-agiria: 0000010121000000008

Número de Albarán:0000010121000000008

Lerroa Línea	Erreg. zk Nº registro	IFK NIF	Izena eta deiturak edo sozietatearen izena Nombre y apellidos o razón social	Gaia Asunto
1	G05202000024284E	P4800000D	BIZKAIKO FORU ALDUNDIA - DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA	Evaluación impacto ambiental ordinaria proyecto acondicionamiento, ensanche y rectificación BI-630. EL CALLEJO-IA CADENA

Dokumentuak / Documentos		
Mota Tipo	Izenburua Título	Digitalizazioa Digitalización
Anexo	Adjuntan 14 documentos de diferentes organismos(Documentacion original)	No escaneable

Zure unitatea ez bada oker bidalitako dokumenturen baten
hartzailea, sarrera kudeatzailean sar zaitez eta sarrera
berbideratu, jatorrira itzul dadin.

Sí su unidad no es la destinataria de alguno de los documentos
por error a ella remitidos, por favor, acceda al gestor de entradas
y redirija la entrada correspondiente para devolverla al origen.

Begirunez.

Atentamente.

Helburuzko organikoa: SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y PROYECTOS

Orgánico destino: SERVICIO DE PLANEAMIENTO Y PROYECTOS

Sarrera alta data: 2020-08-17

Fecha alta entrada: 17-08-2020

Emate-agiria: 0000010121000000008

Número de Albarán:0000010121000000008

Lerroa Línea	Erreg. zk Nº registro	IFK NIF	Izena eta deiturak edo sozietatearen izena Nombre y apellidos o razón social	Gaia Asunto
1	G05202000024284E	P4800000D	BIZKAIKO FORU ALDUNDIA - DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA	Evaluación impacto ambiental ordinaria proyecto acondicionamiento, ensanche y rectificación BI-630. EL CALLEJO-IA CADENA

Dokumentuak / Documentos		
Mota Tipo	Izenburua Título	Digitalizazioa Digitalización
Anexo	Adjuntan 14 documentos de diferentes organismos(Documentacion original)	No escaneable

Sarrera berriak: 2020-08-17 Entradas nuevas: 17-08-2020

2020eko abuztuaren 17a datarekin erregistro honetan Albarán de entrega de documentos emitidos en este Registro
igorritako dokumentuen emate-agiria. Dokumentu hauek beren con fecha 17 de agosto de 2020 con destino al Subregistro/
azpierregristora/eskuordetutako erregristora zuzenduta daude. Registro delegado de su dependencia y que se relacionan a
Honako hau da dokumentuen zerrenda: continuación:

Helburuzko organikoa: AZPIEGITURAK GARATZEKO SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO DE
ZUZENDARIORETZA NAGUSIA INFRAESTRUCTURAS

Emate-agiria: 0000001012000000020 Número de Albarán: 0000001012000000020

Lerroa Línea	Erreg. zk Nº registro	IFK NIF	Izena eta deiturak edo sozietatearen izena Nombre y apellidos o razón social	Gaia Asunto
1	G05202000024284E	P4800000D	BIZKAIKO FORU ALDUNDIA - DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA	Evaluación impacto ambiental ordinaria proyecto acondicionamiento, ensanche y rectificación BI-630. EL CALLEJO-IA CADENA
Dokumentuak / Documentos				
Mota Tipo		Izenburua Título		Digitalizazioa Digitalización
Anexo		Adjuntan 14 documentos de diferentes organismos(Documentacion original)		No escaneable

Zure unitatea ez bada oker bidalitako dokumenturen baten hartzailea, sarrera kudeatzailean sar zaitez eta sarrera berbideratu, jatorrirra itzul dadin.

Begirunez.

Si su unidad no es la destinataria de alguno de los documentos por error a ella remitidos, por favor, acceda al gestor de entradas y redirija la entrada correspondiente para devolverla al origen.

Atentamente.

Helburuzko organikoa: AZPIEGITURAK GARATZEKO SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO DE
ZUZENDARIORETZA NAGUSIA INFRAESTRUCTURAS

Sarrera alta data: 2020-08-17 Fecha alta entrada: 17-08-2020

Emate-agiria: 0000001012000000020 Número de Albarán: 0000001012000000020

Lerroa Línea	Erreg. zk Nº registro	IFK NIF	Izena eta deiturak edo sozietatearen izena Nombre y apellidos o razón social	Gaia Asunto
1	G05202000024284E	P4800000D	BIZKAIKO FORU ALDUNDIA - DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA	Evaluación impacto ambiental ordinaria proyecto acondicionamiento, ensanche y rectificación BI-630. EL CALLEJO-IA CADENA
Dokumentuak / Documentos				
Mota Tipo		Izenburua Título		Digitalizazioa Digitalización
Anexo		Adjuntan 14 documentos de diferentes organismos(Documentacion original)		No escaneable