

ANEJO N°2

Documentos de alcance

ORDEN FORAL de la diputada foral de Sostenibilidad y Medio Natural 3032/2018, de 6 de junio, por la que se resuelve formular el Documento de Alcance del Estudio de Impacto Ambiental del "Proyecto de mejora de firmes y plataforma en la BI-630, tramo Traslaviña-Trucios".

REF.: EIA-1802

1.- INTRODUCCIÓN

Con fecha de entrada en el registro del Departamento Foral de Sostenibilidad y Medio Natural de 29 de enero de 2018, se recibe escrito remitido por la Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia solicitando se dé comienzo al procedimiento de tramitación ambiental del "Proyecto de mejora de firmes y plataforma en la BI-630. Tramo Traslaviña-Trucios", remitiendo el Documento Inicial del Proyecto previsto en el artículo 34.2 de la Ley 21/2013.

Detectadas deficiencias en la documentación remitida, la Dirección General de Medio Ambiente de este Departamento Foral solicitó a la Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, mediante escrito con fecha de salida en el registro del Departamento Foral de Sostenibilidad y Medio Natural de 7 de febrero de 2018, su subsanación.

La Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, con fecha de entrada en el registro del Departamento Foral de Sostenibilidad y Medio Natural de 19 de febrero de 2018, remitió la documentación solicitada, subsanando así las deficiencias detectadas.

Así, junto a la solicitud de inicio el Departamento Foral de Desarrollo Económico y Territorial remite el "Documento Ambiental del Proyecto de Mejora de firmes y plataforma en la BI-630, tramo Traslaviña-Trucios", fechado en febrero de 2018, en soporte papel y digital.

Dicha información ha sido utilizada para efectuar las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, así como para elaborar este Documento de Alcance (DdA) del Estudio de Impacto Ambiental a elaborar, todo ello en virtud de lo señalado en el artículo 34 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

De conformidad con lo establecido en el Anexo I B) de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, están sometidas a evaluación de impacto ambiental ordinaria las modificaciones de trazado de carreteras de longitud superior a 2 km, como es el caso que nos ocupa.

Una vez concluido el plazo de consulta, corresponde al Departamento Foral de Sostenibilidad y Medio Natural emitir el presente Documento de Alcance en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 44 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, a los solos efectos ambientales y en relación con el "Proyecto de mejora de firmes y plataforma en la BI-630. Tramo Traslaviña-Trucios".

2.- ÁMBITO DEL PROYECTO. RESUMEN DE LOS ASPECTOS MÁS RELEVANTES DEL PROYECTO.

El objeto del proyecto es mejorar las condiciones de la actual BI-630 entre Balmaseda y Karrantza, tramo Traslaviña-Límite provincial de Cantabria, en cuanto a la rectificación de algunas curvas de la carretera que actualmente cuentan con un radio muy pequeño, condicionando su seguridad vial.

Las obras propuestas consisten en la rectificación y ensanche de la mencionada carretera a lo largo de aproximadamente 4,1 km. que permiten mejorar sus estándares geométricos (planta, alzado, sección transversal) para adecuarlos a la categoría de la carretera, contemplando un radio de giro mínimo de 125 m. Además, contempla una actuación general sobre el drenaje existente, la consolidación de márgenes degradados mediante la disposición de pequeñas obras de fábrica, la mejora de firme y una actualización de la señalización, balizamiento y defensas.

Se prevé la ejecución de un relleno en torno al PK 39+900 de la actual BI-630 (aproximadamente a la altura del PK 1+300 de las alternativas planteadas), en una vaguada entre los barrios de El Arco y El Peso. Para el resto del material excedente se propone su traslado a la cantera de Lacilla (Sopuerta), situada a 6,3 km (por la BI-2701).

Otros puntos del trazado con especial incidencia sobre el medio son:

- Ejecución de dos estructuras tipo viaducto (85 y 70 m) para eliminar dos de las alineaciones curvas más pequeñas del tramo, entre los PK 39-40 de la BI-630
- Variante de población por el norte/sur, en función de la alternativa elegida, al paso por el núcleo urbano de El Peso.
- Ejecución de varias obras de fábrica (tres muros de hincas de carriles y dos muros de escollera) para asegurar la estabilidad de la explanada en determinadas zonas.

Con respecto al ámbito del proyecto, el trazado existente se considera, en función de sus características y del lugar en el que se enmarca, como perteneciente a la tipología de carretera de montaña. Estos ecosistemas de montaña tienen un gran interés como reservas regionales de la biodiversidad. Así, las limitaciones existentes al desarrollo de infraestructuras de calidad en la montaña y la convivencia, en algunos casos, con valores ambientales prioritarios, determinan la necesidad de recurrir a soluciones de compromiso que incorporan limitaciones a la conducción y asumen velocidades de recorrido bajas. Se asume así un nivel de servicio específico que descansa sobre la actitud esforzada de las personas usuarias de la vía (atención y precaución altas y expectativas bajas sobre calidad y tiempo de recorrido), generalmente aceptada en los itinerarios de montaña.

En consecuencia, en este tipo de proyectos que discurren por espacios naturales de elevado interés ambiental o acusada fragilidad pueden minorarse las características exigidas en la Norma 3.1-IC Trazado (Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras), justificándose adecuadamente.

3.- CONSULTAS REALIZADAS

Los siguientes organismos y entidades han sido consultados durante el trámite de consultas previas establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013:

- Servicio de Patrimonio Natural del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.



- Dirección General de Cohesión del Territorio del Departamento de Transportes, Movilidad y Cohesión del Territorio de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Dirección General de Transportes y Movilidad del Departamento de Desarrollo Económico y Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Dirección General de Cultura y Deportes del Departamento de Euskera y Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Dirección de Administración Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda de Gobierno Vasco.
- Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura de Gobierno Vasco.
- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Departamento de Seguridad de Gobierno Vasco.
- Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda de Gobierno Vasco.
- Delegación Territorial de Bizkaia del Departamento de Salud de Gobierno Vasco.
- Viceconsejería de Transportes, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, Gobierno Vasco.
- Dirección de Desarrollo Rural y Litoral y Políticas Europeas del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras de Gobierno Vasco.
- IHOBE Sociedad Pública de Gestión Ambiental.
- URA, Agencia Vasca del Agua.
- Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia.
- Ekologistak Martxan.
- EHNE, Unión de Agricultores y Ganaderos Vascos.
- Mancomunidad de las Encartaciones
- Otsoaren taldea
- Ayuntamiento de Artzentales

Asimismo la documentación aportada por el Promotor ha sido publicada en la página web de la Diputación Foral de Bizkaia (<http://www.bizkaia.net/evaluacion>) desde el día 17 de marzo de 2018 y por el plazo de un mes. Su publicación fue anunciada en dos periódicos de amplia tirada.

Finalizado el plazo establecido, se han recibido las siguientes respuestas que deberán ser consideradas en el Estudio de Impacto Ambiental:

Servicio de Patrimonio Natural del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural. Refleja los valores del patrimonio natural del entorno que deben ser protegidos y conservados, de su competencia. Entre sus conclusiones:



- Las NN.SS. de Artzentales y el PTP de Balmaseda-Zalla establecen un perímetro de protección de 10 m en torno a las masas forestales autóctonas y hábitats prioritarios. En los casos de afección deberán plantearse alternativas, específicamente para los dos viaductos propuestos.

- Con objeto de minimizar la afección al curso de agua existente y su hábitat de ribera asociado por la localización del depósito de sobrantes, deberán analizarse alternativas para la gestión de tierras de excavación, tanto desde el punto de vista de la minimización en su generación, su reutilización en obra y la modificación en el diseño del depósito considerando criterios de mínima afección de suelos naturales.

- La variante al paso por el núcleo rural de El Peso supone una drástica fragmentación de las zonas agrarias y un impedimento para el paso libre de la fauna silvestre, en ambas alternativas. Deberán analizarse alternativas con objeto de evitar la fragmentación paisajística con efecto en los procesos ecológicos.

- En los ecosistemas de pinar afectables se tendrá en cuenta la época de reproducción del azor común (*Accipiter gentilis*), ave rapaz catalogada como "rara". Con respecto al resto de la fauna asociada al entorno del proyecto, se recomienda un estudio de la permeabilidad para las especies clave y que, además, sirva para ajustar el cronograma de obra a sus ciclos reproductivos y migratorios y oriente sobre las medidas de permeabilización para el paso de animales silvestres.

Dirección General Foral de Cohesión del Territorio. Señalan que el proyecto es compatible con las previsiones contenidas en el Plan Territorial Parcial de Balmaseda-Zalla, con el condicionado aplicable referido al paisaje. El proyecto, además, debe incluir un "estudio de integración paisajística" según el Decreto 90/2014.

Dirección General Foral de Cultura y Deportes. Refiere la inexistencia, en sus archivos, de Bienes Calificados o Inventariados arquitectónicos o arqueológicos. Asimismo, recomiendan la consulta al Centro de Patrimonio Cultural Vasco.

Dirección de Agricultura y Ganadería de Gobierno Vasco. Refiere la obligada protección especial del suelo de alto valor agrológico a través del análisis de la ocupación de suelo agrario y la evaluación de la afección sectorial agraria. A este respecto, recuerdan que cualquier proyecto o actuación administrativa prevista en la CAPV sobre suelos de alto valor agrológico exigirá la emisión de informe del Órgano Foral competente en materia agraria con carácter previo a su aprobación definitiva para valorar dicho proyecto o actuación.

Adicionalmente, recuerda que deberá aplicarse el protocolo de evaluación de la afección sectorial agraria teniendo en cuenta como elementos de base tanto la ocupación del suelo agroganadero como el impacto generado sobre las explotaciones agrarias potencialmente afectadas.

Delegación Territorial de Bizkaia del Departamento de Salud de Gobierno Vasco. Señalan que los principales impactos derivados de las obras serían la contaminación atmosférica, la generación de polvo y el ruido y que el proyecto contempla medidas correctoras suficientes para su mitigación.

Centro de Patrimonio Cultural Vasco de Gobierno Vasco. Señala que el documento ambiental consultado identifica adecuadamente todos los elementos catalogados ubicados próximos al ámbito del proyecto. Identifican la Casa Mia, con propuesta de protección a nivel local, contigua a la actual carretera y afectable por el nuevo trazado. Con respecto al patrimonio arqueológico, refieren que en el caso de hallazgos casuales se aplique lo establecido en el artículo 48 de la Ley de Patrimonio Cultural, y ponerlo en conocimiento del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia.



Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología de Gobierno Vasco. Informan acerca de los principales riesgos de protección civil en el entorno y remiten a los correspondientes links del visor Geo Euskadi para su visualización.

Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental de Gobierno Vasco. Refiere los valores existentes en el medio natural afectable, entre los que destacan como principales las (1) manchas de robledal, aliseda y rodales de frondosas jóvenes y setos autóctonos, (2) hábitat de interés comunitario 6510 y (3) poblaciones de fauna amenazada (quirópteros como el murciélago mediterráneo de herradura *Rhinolophus euryale*,...). Propone una serie de actuaciones, entre las que destacan: (1) identificación detallada de la vegetación afectada a escala adecuada, (2) establecimiento de medidas preventivas, correctoras y compensatorias que aseguren una pérdida neta de vegetación arbustiva y arbolada igual a cero y (3) proyecto de restauración ambiental.

Consortio de Aguas Bilbao-Bizkaia. Refiere que no existen instalaciones de la red primaria pertenecientes al CABB que vayan a ser afectadas por el proyecto.

URA, Agencia Vasca del Agua. Consideran que no se van a producir afecciones relevantes al dominio público hidráulico. No obstante, incluyen una serie de consideraciones:

- Para la ejecución del relleno previsto, y en caso de afectar a corriente de agua, se deberá solicitar la preceptiva autorización administrativa y cumplir con lo dispuesto en los planes hidrológicos de aplicación y en el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV, Vertiente Cantábrica.
- Mantener balizadas y protegidas las franjas de servidumbre del dominio público hidráulico.
- Requerimiento de autorización de la Administración Hidráulica en actuaciones a realizar tanto en el dominio público hidráulico como en sus zonas de servidumbre y de policía.
- Otra serie de medidas adicionales referidas al manejo de finos, maquinaria, nuevos caminos auxiliares,...

4.- ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL REMITIDA

Para el inicio del trámite de Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto, el Departamento Foral de Desarrollo Económico y Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia remite el *Documento Ambiental* del "Proyecto de mejora de firmes y plataforma en la BI-630. Tramo Traslaviña-Trucios" redactado por la mercantil Fulcrum.

El documento y la documentación complementaria solicitada por este Departamento Foral de Sostenibilidad y Medio Natural y aportada posteriormente, incluye la documentación preceptiva:

- a) La definición, características y ubicación del proyecto.
- b) Las principales alternativas que se consideran y un análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas.
- c) Un diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto.
- d) Un avance de potenciales medidas preventivas y correctoras aplicables.

En el proyecto se barajan tres alternativas viables, incluida la alternativa 0 o de no intervención, de las cuales se aporta una descripción de los valores ambientales interceptados por cada una y de los impactos que generan. El documento no incluye alternativas entorno al vertedero del PK 39+900 para acoger el material sobrante.



El documento ambiental incluye un análisis multicriterio para seleccionar la solución más adecuada del abanico de alternativas barajadas, basado en la metodología de ponderación lineal. Se fundamenta en trece (13) indicadores ponderados con diferentes pesos.

De los trece indicadores utilizados, siete (7) de ellos son de carácter medioambiental a los cuales se les asigna un coeficiente de ponderación idéntico al utilizado para valorar la afección ambiental del tramo de carretera precedente (Proyecto de mejora de firmes y plataforma en la BI-630 Malabrigo-Traslaviña). Toda vez aplicados los coeficientes señalados, el peso de los indicadores ambientales es del 60% sobre el total.

Con respecto a estos criterios de evaluación seleccionados o factores ambientales adoptados todos ellos deben representar, en conjunto, la calidad ambiental del entorno para que el análisis de alternativas elaborado ayude a determinar cuál de ellas supone el proyecto a realizar, a los solos efectos ambientales y en qué condiciones podría desarrollarse. Así, aspectos propios del proyecto como seguridad vial, funcionalidad, trazado, presupuesto obra civil, son criterios de evaluación que no deben utilizarse con este fin. En este sentido, el estudio de impacto ambiental a realizar debe incluir este análisis de alternativas adecuado a lo expuesto.

Los indicadores medioambientales considerados son: afección a cursos de agua, afección a la vegetación autóctona y a la fauna local, ruido, gestión de material sobrante, paisaje y suelos agroforestales. A este respecto se hacen las siguientes consideraciones:

- Aunque se valora la afección a suelos agroforestales de alto valor estratégico, no se considera el consumo del resto de suelos afectados por el trazado: zona de grandes desmontes al inicio del trazado, zona de prado con ejemplares aislados de robledal trasmocho tras el primer viaducto, vaguada del depósito de sobrantes, alternativas a El Peso, desmontes en parte final del trazado,....Afectan a hábitats de interés comunitario y suelos con vegetación autóctona bien consolidada.
- La mejora del actual drenaje del trazado no supone la mejoría que reflejan los resultados mostrados, máxime cuando se afecta a tres nuevas vaguadas, hábitat potencial principal de entre otros el visón europeo y a una zona de campiña en la variante de El Peso. Estas afecciones no se daban en la Alternativa 0 por lo que debe reconsiderarse el impacto.
- La afección a la vegetación autóctona es severa pues prácticamente todas estas unidades formadas por bosque mixto-robledal del entorno de la vía se ven impactadas con la ampliación de la sección tipo y por la implantación de viaductos.
- La mejora de la calidad acústica del barrio de El Peso no queda justificada con los datos aportados ni apoyan la necesidad de una variante al mismo. Deben valorarse soluciones análogas a las asumidas en el tramo anterior como en el barrio Herbosa.
- No se incluyen los datos de afección de cada alternativa a cada categoría del PTS agroforestal ni prácticamente a ninguna del resto de variables ambientales.

Según la técnica utilizada (apartado 4.2. y siguientes, del documento) para cada alternativa se cuantifica la afección a cada variable, ambiental o no, trasladándola a una escala de ponderación de 1 a 10, de manera que la que mayor puntuación tenga más impactante será. El resultado obtenido de la valoración realizada es el siguiente:



Atributos	Ponderación	Alt 0: No Actuación		Alt 1: El Peso Norte		Alt 2: El Peso Sur	
		Puntuación	Ponderada	Puntuación	Ponderada	Puntuación	Ponderada
Gestión de sobrantes	9	0	0	2	1.8	4	3.6
Paisajístico	9	3	2.7	5	4.5	7	6.3
Fauna	10	4	4	2	2	3	3
Vegetación autóctona	10	0	0	5	5	4	4
Calidad acústica	9	5	4.5	4	3.6	3	2.7
Agroganadero	4	0	0	4	1.6	4	1.6
Cursos de agua	5	5	2.5	5	2.5	4	2
Seguridad vial	10	9	9	2	2	2	2
Funcionalidad	8	8	6.4	1	0.8	2	1.6
Afectación terreno	3	0	0	4	1.2	5	1.5
Afectación obras	4	0	0	6	2.4	6	2.4
Trazado	7	9	6.3	1	0.7	2	1.4
Presupuesto	6	0	0	7	4.2	8	4.8
Total puntuación ponderada			35.4		32.3		36.9

Del cuadro anterior se desprende que la consideración de variables no ambientales perjudican sobremanera la alternativa O lo cual no se justifica técnicamente, cuando se trata de valorar la afección ambiental de las distintas alternativas. Se considera que la valoración ambiental realizada de las alternativas propuestas debe ser revisada adecuadamente en el estudio de impacto ambiental en función de las consideraciones de párrafos anteriores, y en cualquier caso tras el análisis exhaustivo de las variables que caracterizan en el medio donde se inserta la obra. En cualquier caso la valoración ambiental de las alternativas no excluye la posibilidad de realizar también una valoración desde el punto de vista funcional de la carretera.

A modo de resumen, y tras analizar en detalle la documentación aportada y realizadas las correspondientes visitas de campo al entorno, y según lo referido en el apartado 2 de este informe con respecto a su consideración como carretera de montaña, se solicita se consideren las siguientes actuaciones en el diseño del proyecto, definiendo alternativas que cumplan el siguiente criterio:

- Rediseño de alternativas de trazado mediante modificaciones y ajustes de la planta/sección que se ajusten más al eje actual de la BI-630 en general a lo largo del trazado. Respecto a la sección se solicita que se valore la reducción del arcén hasta un mínimo de 0,5 m y la reducción o eliminación de la berma.
- Rediseño de los dos viaductos y en el apoyo sobre depósito de sobrantes, de forma que se acerquen más al eje actual de la BI-630.
- Alternativa que valore eliminar la variante de El Peso y mantener trazado actual en este punto.
- Criterios de mínima afección a los rodales de robledal, bosque mixto y aliseda que perduran en el ámbito.

5.- ALCANCE Y CONTENIDO DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El contenido del Estudio de Impacto Ambiental, deberá ajustarse a lo especificado en el artículo 35 y Anexo VI de la Ley 21/2013. Sin perjuicio de ello el estudio tendrá en cuenta los aspectos que se enumeran a continuación.

5.1. Descripción del proyecto y análisis de alternativas

En la descripción del proyecto se deberán incluir todas las acciones inherentes a la mejora de firmes y plataforma susceptibles de generar un impacto sobre el medio ambiente, y el examen de estas acciones se centrará tanto en la fase de obras como en la de explotación.

Se describirán los materiales a utilizar, el suelo a ocupar, así como otros recursos naturales que puedan ser eliminados o afectados por la ejecución del proyecto. Se expondrán las diferentes alternativas estudiadas y se realizará una justificación de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales.



El Estudio de Impacto Ambiental analizará en detalle y para cada alternativa las siguientes cuestiones:

- Superficie total afectada, tanto por la propia explanación de la traza, como por pistas y accesos auxiliares, así como áreas de instalación de parques de maquinaria y materiales, áreas destinadas a limpieza de maquinaria y vehículos de obra u otro tipo de estructuras, incluyendo la localización de sistemas correctores de la contaminación generada.

- Cálculo del balance de tierras de desmonte, de relleno y tierra vegetal a extraer, incluyendo sus lugares de acopio y depósito, y con indicación de si son necesarios aportes de préstamos. Para cada una de estas posibilidades se definirán, dependiendo de los casos:

- * Estudio de alternativas de depósito de tierras y valoración ambiental de las mismas, incluyendo la optimización del balance de tierras de la propia obra y su reutilización en obras cercanas. En la idoneidad de su elección se deberán considerar criterios como la capacidad, cercanía a la traza, aptitud geotécnica, facilidad de drenaje, valores ambientales contenidos, intervisibilidad, posibilidades de restauración paisajística, etc. Se priorizará la recuperación de zonas degradadas a la utilización de entornos naturales sin afección. Se valorarán criterios de mínima afección en vaguadas e incluso modificación de trazado (actual emplazamiento propuesto por el proyecto). Se valorará su posible reutilización en otras obras incluidas las que se llevan a cabo en el puerto de Bilbao.

- * Previsión de accesos a las zonas de depósito, ya sean preexistentes o de nueva ejecución.

- * Señalización aproximada de la extensión máxima del depósito. Análisis volumétrico preliminar. Cartografía adecuada.

- * Alternativas de transporte de los materiales cuando los recorridos previstos para su depósito afecten a vías de comunicación concurridas así como a núcleos habitados.

- * Cuando sea posible, determinación de las servidumbres temporales, zonas de ubicación de acopios temporales de tierras de excavación, etc.

- * Posibilidades de restauración paisajística del depósito para las alternativas de destino seleccionadas.

- * Estabilidad de los rellenos de acuerdo con los estudios geotécnicos disponibles.

- * Gestión de los sobrantes según la legislación vigente. Valoración preliminar, por parte del Servicio de Gestión Ambiental del Departamento Foral de Sostenibilidad y Medio Natural, del depósito de sobrantes previsto, de acuerdo con su caracterización.

- Desvíos temporales o permanentes de cursos de agua si son necesarios: épocas del año previstas, ocupación de superficies y su restauración. Generación de vertidos al medio acuático durante las obras. Afección a depósitos de agua, manantiales o captaciones. Alternativas de reposición del suministro.

- Obras de fábrica y estructuras previstas (muros de carriles y escollera). Definición unitaria de las soluciones de anclaje y sostenimiento para cada talud proyectado en la obra. Análisis de las alternativas de contención de cada talud generado. Análisis de la expropiación necesaria para acometer taludes de desmonte con ángulos de inclinación no forzados y que favorecen la restauración ambiental de la obra. Integración ambiental de las estructuras.



- Servicios afectados y calendario de reposición de los mismos (electricidad, telefonía, sistemas de abastecimiento de agua y de saneamiento, etc.). Eficiencia energético-luminica en alumbrado exterior. Reposición de caminos intersectados.
- Alteraciones en la accesibilidad, rutas alternativas, reposición, etc.
- Generación y gestión de residuos peligrosos (aceites usados de maquinaria, carburantes, alquitranes, etc.). Estudio de gestión de residuos de construcción y demolición.
- Producción de polvo, ruido y vibración durante las obras, particularmente en los lugares próximos a viviendas. Métodos de excavación previstos y medidas correctoras habilitadas para evitar daños en estructuras. Horarios previstos.
- Tráfico durante la obra. Estimación del tránsito de vehículos pesados. Ruido y polvo generados.
- Plan de la Obra y tiempo estimado de duración de la ejecución y de la implantación de medidas correctoras.

5.2. Análisis, diagnóstico y valoración ambiental del ámbito afectado por el Proyecto

El Proyecto de mejora de firmes y plataforma se enmarca en un ámbito rural perteneciente al municipio de Artzentales, en un área de núcleos y aldeas donde los prados y los bosquetes son definidores del paisaje. Es un paisaje muy representativo de la cultura agrícola, ganadera y forestal de estos valles. Las alternativas planteadas discurren por las localidades y barrios de Traslaviña, La Clavelina, El Arco, El Peso y Laureta.

El medio físico afectado por el proyecto es básicamente el entorno por el que discurre la actual carretera BI-630, siendo las márgenes donde se mejora la plataforma, los puntos del trazado donde se rectifican curvas de radios mínimos y el emplazamiento propuesto para albergar el depósito de sobrantes, las zonas más afectadas. Se caracteriza por ser un paisaje agrario dominado por prados atlánticos sobre una fisiografía montañosa. En las zonas con bosque autóctono, el PTP de Balmaseda Zalla las designa como Áreas de Especial Interés Paisajístico.

El Estudio de Impacto Ambiental describirá las características ambientales de este ámbito de afección del proyecto, incluidas las posibles ubicaciones del depósito de sobrantes, y el estado de conservación de los distintos elementos del medio que puedan verse impactados de modo directo o indirecto por el mismo. Se incluirán censos, inventarios, cuantificación de especies y recursos ambientales, así como cartografía de los mismos.

Entre los aspectos más relevantes a considerar, así como sus objetivos de protección estarán los siguientes:

Dominio Público Hidráulico. Destacan en la Unidad Hidrológica Barbadun (1) el arroyo Rolante, a la altura del PK 1+800, en el fondo de la vaguada y (2) el arroyo innominado, a la altura del PK 2+050, para los cuales se prevé su paso mediante viaducto, (3) otro arroyo intermitente a la altura del PK 2+300 donde se localiza el depósito de sobrantes, donde se proyecta su cobertura y disposición de obra de drenaje transversal y (4) el arroyo Ranero, de la Unidad Hidrológica Agüera, donde se plantea la sustitución de la obra de drenaje actual por un cajón de mayores dimensiones.

Se deberá observar lo establecido al respecto en el Plan Territorial Sectorial de Márgenes de Ríos y Arroyos de la C.A.P.V. así como en la normativa de los planes hidrológicos de las Demarcaciones del Cantábrico Oriental (UH Barbadun) y del Cantábrico Occidental (UH Agüera). Como regla general sobre la hidrología superficial, los objetivos de protección a considerar son la no degradación del estado ecológico actual y el alcanzar el Buen



Estado Ecológico según la definición dada en la *Directiva 2000/60/CE, Marco del Agua*. El estudio de impacto ambiental deberá incluir una descripción del estado ecológico de cada cauce afectado.

Paisaje. Parte del trazado se encuentra incluido en el "Inventario Vasco de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la C.A.P.V."; los setos autóctonos y el arbolado de las márgenes de las fincas contiguas a la carretera actual aportan un valor intrínseco al paisaje rural predominante por lo que su eliminación supone una afección a esta variable, de magnitud considerable. Por ello, se deberán valorar especialmente sus afecciones y medidas para la integración paisajística de la vía proyectada. En virtud de lo establecido en el Artículo 7.3. 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*, se deberá desarrollar un estudio paisajístico a escala local que identifique las cuencas visuales afectadas y la intervisibilidad de la infraestructura desde los principales núcleos habitados o lugares habituales de observación. El análisis se deberá apoyar en cálculos específicos de intervisibilidad y simulaciones fotográficas del total del canal viario en proyecto, simulando la ocupación de la infraestructura en el terreno incluyendo desmontes y terraplenes.

Fauna. En el ámbito del proyecto se distribuyen especies de interés comunitario así como incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas. Entre otras se localizan: armiño y otros mustélidos, visón europeo, desmán del pirineo, lirón gris, cangrejo autóctono, varias especies de quirópteros (murciélago orejado meridional,...), lagarto verdinegro, ciervo volante, gran capricornio,...

Se deberá realizar un análisis en detalle de fauna catalogada que determine cuáles son los elementos de mayor interés del ámbito, presencia o no de especies catalogadas, etc., y cuáles son las repercusiones esperadas del proyecto. Se deberán cumplir las determinaciones del *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 (especialmente Directrices Generales de los puntos 2.2.1. y 2.2.4.). Como consecuencia, deberá analizarse en detalle su situación así como un análisis de alternativas de la ubicación del depósito de sobrantes, pues su actual propuesta de localización puede suponer impactos no asumibles o contradictorios con su plan de gestión, debido a los valores naturalísticos afectados y por ser un hábitat adecuado tanto para el visón europeo como para otras especies catalogadas, fundamentalmente quirópteros y pequeños carnívoros.

Asimismo, dado que la red de drenaje es un área de expansión potencial del visón europeo deberán analizarse en detalle los drenajes transversales del trazado con objeto de adecuarlos al paso de la fauna relacionada con el medio hídrico. El estudio de impacto ambiental deberá valorar el efecto barrera de la ejecución de la nueva infraestructura e identificar los lugares más frecuentados como pasos de fauna, para poder diseñar medidas correctoras que eviten atropellos y accidentes.

La presencia de vegetación trasmocha a la altura del PK 1+800 requiere la necesidad de llevar a cabo un análisis específico de la comunidad de saproxílicos potencialmente presente. Este estudio se extenderá a las zonas con presencia de robles de porte elevado.

Vegetación y hábitats. El proyecto afecta a numerosas zonas cartografiadas como el hábitat de interés comunitario "6510 Prados de siega atlánticos". Las parcelas que los conforman están jalonadas por un gran número de árboles y arbustos autóctonos maduros compuestos por diferentes especies como *Quercus robur*, *Fraxinus excelsior*, *Laurus nobilis*, *Salix sp.*,...que crean setos naturales de gran valor naturalístico y con importante función como corredor ecológico local.

Por ello, cada rectificación del trazado deberá buscar la solución que menor impacto suponga sobre estas unidades. El estudio de la vegetación debe realizarse a la escala adecuada que permita identificar los elementos



de la vegetación de la zona afectada que presentan interés, como por ejemplo los mencionados setos vivos, protegidos por la *Norma Foral 11/1997 de régimen específico de diversas especies forestales autóctonas*.

En el emplazamiento del depósito de sobrantes que se plantea en el documento remitido, el hábitat existente es un pinar de pino con regeneración de bosque autóctono en el sotobosque cuestión a considerar a la hora de realizar un análisis de alternativas sobre su emplazamiento.

El plano de vegetación y hábitats deberá realizarse a una escala de detalle suficiente para poder identificar los elementos singulares valiosos: árboles aislados, setos vivos, árboles añosos o trasmochos, etc.

Calidad acústica y atmosférica. Se tendrán en cuenta las disposiciones que en materia de ruido se establecen para el diseño de nuevas infraestructuras viarias. Se realizará una estimación del ruido a generar por el canal viario propuesto con un nivel de detalle adecuado. Esta evaluación preliminar deberá ser suficientemente precisa para identificar los lugares más conflictivos respecto a esta variable ambiental. Los valores obtenidos deberán considerarse, tanto en la selección de alternativas, como en el diseño y propuesta de las medidas correctoras.

Con respecto a nuevas infraestructuras, es de aplicación atender a las siguientes exigencias de forma consecutiva y complementaria, que deberán ser reflejadas en el estudio acústico correspondiente:

- Verificar el cumplimiento de los valores límite que les son de aplicación (tabla D, Parte 2 del Anexo I del Decreto 213/2012, de contaminación acústica de la CAPV), en el exterior, cuando no exista edificación, referenciados a 2 metros de altura y en el exterior de todas las fachadas con ventana de edificaciones sensibles). *Si este extremo se satisface no es necesario analizar el cumplimiento de los siguientes apartados ya que se entiende que si se cumplen los valores límite, la infraestructura no está contribuyendo de forma significativa a un incremento de los valores en el exterior con respecto a los objetivos de calidad acústica.*

- Definir medidas correctoras para el cumplimiento de estos valores límite (que se consideren técnicamente viables y guarden la proporción económica y así sean aprobadas por parte del órgano ambiental en cada caso concreto).

- Verificar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica que son de aplicación en las áreas acústicas tabla A en el exterior, cuando no exista edificación, referenciados a 2 metros de altura (aplicables en el límite del área acústica) y en el exterior de todas las fachadas con ventana de edificaciones sensibles. Verificar también el cumplimiento de los OCAs en edificios sensibles (viviendas) en el suelo no urbanizable.

- Definir medidas correctoras complementarias para el cumplimiento de estos objetivos de calidad acústica (que se consideren técnicamente viables y guarden la proporción económica y así sean aprobadas por parte del órgano ambiental en cada caso concreto).

- En última instancia definir medidas complementarias para el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica para el ambiente interior de todas las alturas de las edificaciones. Estos valores están referenciados en la tabla B.

Para aquellos casos en los que como consecuencia del desarrollo del proyecto, se incrementen los niveles sonoros de forma significativa con respecto a la situación preoperacional aun *cumpliéndose los valores límite de referencia*, será necesario definir medidas correctoras.

En el marco de proyectos de nuevas carreteras es de aplicación la delimitación de la *Zona de Servidumbre Acústica*, según lo establecido en el Artículo 29.4. del *Decreto 213/2012 de contaminación acústica de la CAPV*. El proceso de aprobación implica un trámite de información y comunicación a los Ayuntamientos afectados como paso previo necesario. Este trámite, en el caso de infraestructuras nuevas, se desarrollará en el marco del



proceso de información pública del proyecto que incluye el estudio de Evaluación de Impacto Ambiental y así debe quedar constancia en la documentación que se haga llegar a los Ayuntamientos correspondientes. El procedimiento incluirá (1) la descripción de la metodología para la delimitación de la ZSA, (2) los planos de delimitación de la ZSA por municipio y (3) los efectos de la ZSA.

El Estudio acústico deberá determinar, asimismo, el grado de impacto que va a generar la fase de ejecución de obras. Para la evaluación de este impacto se atenderá la (1) identificación del riesgo de impacto acústico asociado a cada fase de obra, (2) la documentación de la evaluación acústica a presentar en función del nivel de riesgo de impacto de las diferentes fases de la obra, (3) la identificación de las zonas para eventualmente, solicitar la suspensión provisional de los valores objetivo de calidad y (4) los aspectos a integrar en el Programa de Vigilancia Ambiental.

Con respecto a la calidad atmosférica, se elaborará un balance de los contaminantes atmosféricos a generar esperados, sus efectos en la calidad del aire teniendo en cuenta la capacidad dispersante de la zona afectada y las posibles medidas correctoras a implantar.

Suelos potencialmente contaminados. Existencia de una parcela en el entorno que está incluida en el *Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, de inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo*. Si se diera alguno de los supuestos contemplados en el artículo 23 de la *Ley 4/2015 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo*, se procederá a la realización de una investigación de la calidad del suelo que concluya en la declaración de la calidad del mismo por el órgano competente.

5.3. Identificación y valoración de impactos

Se identificarán las actuaciones de las distintas alternativas que pueden dar lugar a impactos ambientales: ocupación del canal viario, parques de maquinaria, depósito de sobrantes, obtención de préstamos, incremento del tráfico rodado, emisión de contaminantes y residuos, etc. Por otro lado, se analizarán las áreas susceptibles de protección y mejora ambiental y paisajística (protección de cursos fluviales-captaciones, reducción de las afecciones sonoras, integración paisajística de las estructuras, gestión de suelos contaminados, pasos de fauna, adecuación ambiental de infraestructuras eléctricas, manejo para evitar la proliferación de la vegetación exótica invasora, minimización de la contaminación lumínica, etc.).

Para la identificación, cuantificación y valoración de los impactos serán válidos los conceptos técnicos reflejados en el Anexo VI de la *Ley 21/2013 de evaluación ambiental*). Se analizarán los efectos acumulativos y sinérgicos de las distintas actuaciones del Proyecto.

5.4. Propuesta de medidas protectoras, correctoras y compensatorias

El estudio incluirá los correspondientes apartados de medidas protectoras, correctoras y compensatorias necesarias para reducir o compensar los impactos ambientales que se puedan derivar de las diferentes actuaciones y regulaciones previstas en el Proyecto.

Entre otros figurarán los mecanismos previstos para el control de la ocupación del suelo, la contaminación atmosférica, el ruido, polvo y vibraciones, la fragmentación de hábitats debida al efecto barrera de la infraestructura, el patrimonio cultural, la gestión de suelos potencialmente contaminados, la generación y gestión de residuos, la restauración de las áreas degradadas, etc.

Entre las posibles medidas preventivas se valorarán:



- En el balance de materiales de la obra se tratará de reutilizar al máximo los sobrantes con fines de restauración o reutilización en la traza (enlaces, caballones, etc.). Este cálculo será preciso con el objetivo de dimensionar convenientemente el depósito de relleno y su restauración, así como el flujo de vehículos pesados cargados con tierras y sus medidas correctoras durante el transporte.

- Con objeto de facilitar la integración paisajística del trazado, especialmente relevante dado del entorno que se trata, se analizarán desde proyecto las diferentes posibilidades de proyección de taludes, tratamiento paisajístico y de restauración ambiental que eviten técnicas de alta incidencia visual y escasa capacidad de naturalización, como es el caso de escolleras hormigonadas, gunitados, etc. Asimismo, deberán priorizarse técnicas de estabilización de taludes, si fueran necesarias, basadas en elementos vegetales (ingeniería naturalística) o que tengan una menor incidencia visual (geotextiles).

- Medidas para garantizar la conservación y mejora de los elementos naturalísticos y paisajísticos de interés: criterios de mínima afección de suelos naturales, compatibilización del calendario de obras con épocas de cría de fauna, conservación y/o restauración de la naturalidad de los cursos de agua mediante la minimización de la afección al DPH y a vegetación de ribera, utilización de técnicas de ingeniería biológica en taludes generados, etc.

- Medidas preventivas de contaminación de aguas superficiales y subterráneas: diseño de redes de drenaje separativas. . Diseño de balsas de decantación tanto en obras como en explotación. Drenajes en cabecera y base de taludes. Valoración de la proyección de sistemas Phyro (o similar) en drenajes longitudinales y bajantes, lo que constituye un sistema sostenible para la retención y/o descontaminación de aguas de escorrentía de plataforma, así como para integrar paisajísticamente determinado tipo de zonas alteradas, tales como bajantes escalonadas.

- Medidas para minimizar el incremento de contaminación lumínica que pueda suponer la iluminación de viales: modificación de alumbrados ineficientes, luminarias con placas fotovoltaicas, etc.

- Medidas para la preservación del patrimonio arqueológico y de elementos culturales de carácter etnográfico.

Entre las posibles medidas correctoras:

- Medidas para la integración paisajística del canal viario en general y de la infraestructura en particular, mediante la revegetación de todas las superficies afectadas por las obras. Análogo para el depósito de sobrantes. El proyecto de recuperación ambiental y revegetación comprenderá tanto la traza como los accesos a los diferentes ámbitos de la obra. El proyecto contará con todos los apartados necesarios para su contratación y ejecución por terceros: al menos memoria, anexos, pliego de prescripciones técnicas, planos y presupuesto.

- Medidas para el mantenimiento de elementos paisajísticos y naturalísticos de interés, setos vivos, ejemplares de árboles viejos, corredores ecológicos, zonas de campeo y alimentación de avifauna, etc. Se prevenirán tratamientos en base a especies correspondientes a las comunidades de series climáticas o vegetación potencial de la zona, priorizando restauraciones de tipo naturalístico. En la medida en que se encuentren disponibles, se emplearán con fines de revegetación semillas y ejemplares de especies y ecotipos propios del entorno y zona biogeográfica.

- Medidas para el control de la presencia y el avance de especies exóticas invasoras. En especial, por la actuaciones de revegetación en los taludes y suelos afectados por la nueva infraestructura. Se han identificado ejemplares de *Fallopia japonica* y otras especies exóticas de carácter invasor en las márgenes de la carretera BI-630 en el tramo del proyecto.



- Medidas tendentes a facilitar la conectividad ecológica: incorporación de pasos de fauna y de elementos (rampas, orificios) para reducir la muerte de pequeños vertebrados por ahogamiento o confinamiento en los sistemas de drenaje, etc.; mantenimiento de la vegetación de frondosas-bosque mixto, arbórea y arbustiva; revegetación de las superficies intervenidas.

- Aplicación del régimen de retiros marcado en el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco para infraestructuras. Aplicación de los condicionantes establecidos en la normativa de aguas y la planificación hidrológica para el diseño de infraestructuras de cruce con los cauces.

- Medidas para minimizar la afección de los movimientos de tierras a los elementos ambientales del área de influencia (bosquetes de galería y enclaves de vegetación autóctona).

- Mantenimiento de las superficies generadas en depósitos de sobrantes como robledal acidófilo y aliseda cantábrica, vegetación potencial de la zona.

- Medidas para reducir el uso y consumo de recursos naturales por medio de una gestión más sostenible.

- Aplicación de los criterios y procedimientos establecidos en la *Ley 4/2015 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo*.

- Análisis de la gestión de firmes abandonados. Se priorizará su escarificado, reutilización en explanadas o gestión conforme su caracterización y recuperación de antiguos suelos, manteniendo el servicio a fincas colindantes.

- Medidas para minimizar la contaminación acústica: además de las barreras antiruido se deberá considerar la ejecución de caballones de tierras que permitan asimismo el enmascaramiento paisajístico de la carretera. Servirá, asimismo, para compensar el excedente de sobrantes de obra.

Entre las posibles medidas compensatorias:

- Naturalización de superficies actualmente impermeables que compensen la creación de superficies impermeables durante la explotación viaria.

- Medidas de restauración en áreas degradadas (canteras, vertederos, escombreras, etc.), como compensación de la afección de hábitats de interés por actuaciones derivadas del Proyecto.

- Se prestará atención al *Decreto 204/1998, de 28 de julio, por el que se establecen las normas reguladoras de la reserva de una partida del presupuesto de las obras públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de sus Territorios Históricos al objeto de su inversión en la defensa, enriquecimiento, protección, difusión y fomento del Patrimonio Cultural Vasco*, según lo previsto en el artículo 106 de la *Ley 7/1990 de Patrimonio Cultural Vasco*.

- Medidas para la integración paisajística del canal viario y su entorno cercano mediante actuaciones sobre elementos que no constituyen objeto de la obra de la carretera tales como: soterramiento y enmascaramiento de infraestructuras eléctricas y de comunicación, canalización conjunta de servicios afectados, retirada de elementos degradantes (infraviviendas, pequeños puntos de vertido ilegales), etc.



5.5. Programa de vigilancia ambiental

En relación con las actuaciones propuestas en el proyecto, el objetivo es garantizar la preservación de la calidad ambiental, así como el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental.

Para ello, se identificarán los sistemas, aspectos o variables ambientales que deberán ser objeto de seguimiento, que se fijarán y la metodología que se utilizará (estrategias de tomas de datos, niveles límites o de referencia, periodicidad, personal, presupuesto, elaboración de informes periódicos, etc.). Asimismo, se definirá una batería de indicadores para poder realizar el seguimiento del cumplimiento de los objetivos ambientales.

Entre los controles previstos se tendrán en consideración:

- **Control sobre** la inducción de actividades incluidas o no en las previsiones del proyecto, comprobando si se producen impactos no previstos.
- **Control sobre los condicionantes de tipo ambiental** impuestos en las autorizaciones pertinentes por parte de los diferentes organismos o administraciones con competencia sectorial (aguas, residuos, ruido, suelos y vegetación, etc.), así como en las autorizaciones de ámbito municipal. Entre otras, para las obras de tala o corta de arbolado autóctono será de obligado cumplimiento la *Norma Foral 11/1997, de 14 de octubre*, cuya autorización deberá ser solicitada/emitada al Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.
- **Gestión de sobrantes**, traslados de los materiales y ejecución de los rellenos.
- **Gestión de residuos en obra**. Aplicación del *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición*.
- **Campañas de medición de ruido** tanto en fase de obras como en fase de funcionamiento de la infraestructura. Los puntos de medición serán identificados en el correspondiente estudio acústico.
- **Seguimiento del estado ecológico** de los cauces afectados por el proyecto.
- **Control sobre la propagación de especies introducidas**, especialmente aquellas de marcado carácter invasor cuya presencia es habitual en Bizkaia: *Robinia pseudoacacia*, *Cortaderia selloana*, *Buddleja davidii*, etc.
- **La calidad y eficacia de las revegetaciones realizadas**, así como las correspondientes reposiciones de marras, deberá quedar garantizada mediante un seguimiento exhaustivo.

5.6. Documento de síntesis y cartografía

El estudio incluirá un documento de síntesis y cartografía con grado de detalle suficiente. Consistirá en un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes, comprensible para el conjunto de la población. Se expondrán claramente las distintas opciones o alternativas examinadas, su evaluación ambiental comparativa, las medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental propuesto, tanto para la fase de ejecución como para la de funcionamiento.

Se indicarán asimismo las dificultades informativas o técnicas encontradas en la realización del estudio con especificación del origen y causa de tales dificultades.

Asimismo, contendrá cartografía a una escala adecuada de, al menos, los siguientes aspectos:



- Vegetación y usos del suelo, especialmente setos vivos y rodales de árboles de interés. Identificación de hábitats de interés comunitario y otros hábitats valiosos a una escala de detalle suficiente para su correcta interpretación (p.e. 1:1.000).

- Calidad de los suelos y clases agrológicas, identificando los suelos de alto valor agrológico.

- **Análisis paisajístico detallado, áreas de especial interés paisajístico. Intervisibilidad e infografías del paisaje.**

- Zonas que presenten limitaciones de usos.

- Zonificación acústica del trazado. Objetivos de calidad acústica en zonas circundantes. Zonas de servidumbre acústica.

- Mapa de riesgos naturales del ámbito objeto de ordenación y sobre protección del dominio público hidráulico.

- Mapa de impactos detectados, medidas correctoras establecidas y mecanismos de control.

El Estudio de Impacto Ambiental deberá considerar e incorporar los trabajos que se identifican en las respuestas recibidas en el trámite de consultas previas establecido en el artículo 34 de la *Ley 21/2013* y reflejadas en el apartado 3 de este documento de alcance.

Toda la información citada en este informe será proporcionada, además, en formatos de fácil reproducción y acceso mediante medios telemáticos o por otros medios electrónicos. La presentación en papel será en escala adecuada para su correcta comprensión y soporte mínimo DIN-A3.

6.- INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO Y DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

En virtud de lo establecido en los Artículos 36 y siguientes de la *Ley 21/2013*, el Departamento de Desarrollo Económico y Territorial someterá el proyecto y el estudio de impacto ambiental a un periodo de información pública durante un plazo no inferior a 30 días, previo anuncio en el Boletín Oficial de Bizkaia. Esta información pública se llevará a cabo en una fase del procedimiento de aprobación del proyecto en la que estén abiertas todas las opciones relativas a la determinación del contenido, la extensión y la definición del proyecto.

En el anuncio del inicio de la información pública el Departamento de Desarrollo Económico y Territorial incluirá un resumen del procedimiento de autorización del proyecto, que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

a) Indicación de que el proyecto está sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

b) Identificación del órgano competente para aprobar el proyecto; identificación de aquellos órganos de los que pueda obtenerse información pertinente y del lugar en los que puedan presentarse alegaciones, así como del plazo disponible para su presentación.

El Departamento de Desarrollo Económico y Territorial adoptará las medidas necesarias para garantizar que la documentación que debe someterse a información pública tenga la máxima difusión entre el público, utilizando preferentemente los medios de comunicación y electrónicos.



7.-CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS Y A LAS PERSONAS INTERESADAS.

Simultáneamente al trámite de información pública, el Departamento de Desarrollo Económico y Territorial consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, las administraciones públicas afectadas y personas interesadas son, al menos, las relacionadas en el punto 3 de este Documento de Alcance.

Las consultas se realizarán mediante una notificación que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

- a) El estudio de impacto ambiental, o el lugar o lugares en los que puede ser consultado.
- b) El órgano al que se deben remitir los informes y alegaciones.
- c) Toda la documentación relevante sobre el proyecto a efectos de la evaluación ambiental que obre en poder del Departamento de Desarrollo Económico y Territorial.

La consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas se podrá realizar por medios convencionales, electrónicos o cualesquiera otros, siempre que se acredite la realización de la consulta.

Las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas dispondrán de un plazo máximo de treinta días hábiles desde la recepción de la notificación para emitir los informes y formular las alegaciones que estimen pertinentes.

El Departamento de Desarrollo Económico y Territorial pondrá a disposición de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas aquella otra información distinta de la anteriormente mencionada que sólo pueda obtenerse una vez expirado el período de información pública y que resulte relevante a los efectos de la decisión sobre la ejecución del proyecto.

8.- SOLICITUD DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.

Para solicitar a este órgano ambiental la Declaración de Impacto Ambiental prevista en el artículo 41 de la Ley 21/2013, deberá aportarse el expediente de impacto ambiental que incluirá, como mínimo, la documentación señalada en el artículo 39 de la mencionada ley: (1) el documento técnico del proyecto, (2) el estudio de impacto ambiental, (3) las alegaciones e informes recibidos en los trámites de información pública y de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas y en su caso, (4) las observaciones que el órgano sustantivo estime oportunas.

Asimismo, el órgano sustantivo comprobará formalmente que la documentación presentada cumple los requisitos exigidos por la legislación sectorial.

La declaración de impacto ambiental tendrá la naturaleza de informe preceptivo y vinculante según lo establecido en el Artículo 47.2. de la Ley 3/1998 General de Protección del Medio Ambiente de la CAPV, y determinará si procede o no, a los efectos ambientales, la realización del proyecto y, en su caso, las condiciones en las que puede desarrollarse, las medidas correctoras y las medidas compensatorias.

En consecuencia y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39.1 letra i) y 67.1 de la Norma Foral 3/87, de 13 de febrero, sobre Elección, Organización, Régimen y Funcionamiento de las Instituciones Forales del Territorio Histórico de Bizkaia y el Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 70/2017, de 23 de mayo, por el que se regula la estructura orgánica del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural,



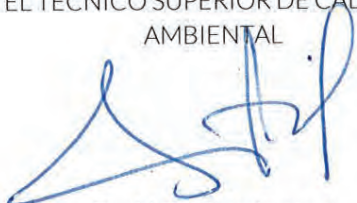
DISPONGO

PRIMERO: Formular el DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL "PROYECTO DE MEJORA DEL FIRMES Y PLATAFORMA EN LA BI-630. TRAMO TRASLAVIÑA-TRUCIOS" en los términos que anteceden.

SEGUNDO: Hacer pública esta resolución a través de la página web del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.

TERCERO. Notificar la presente resolución al Departamento Foral de Desarrollo Económico y Territorial de la Diputación Foral Bizkaia.

Bilbao, a 5 de junio de 2018

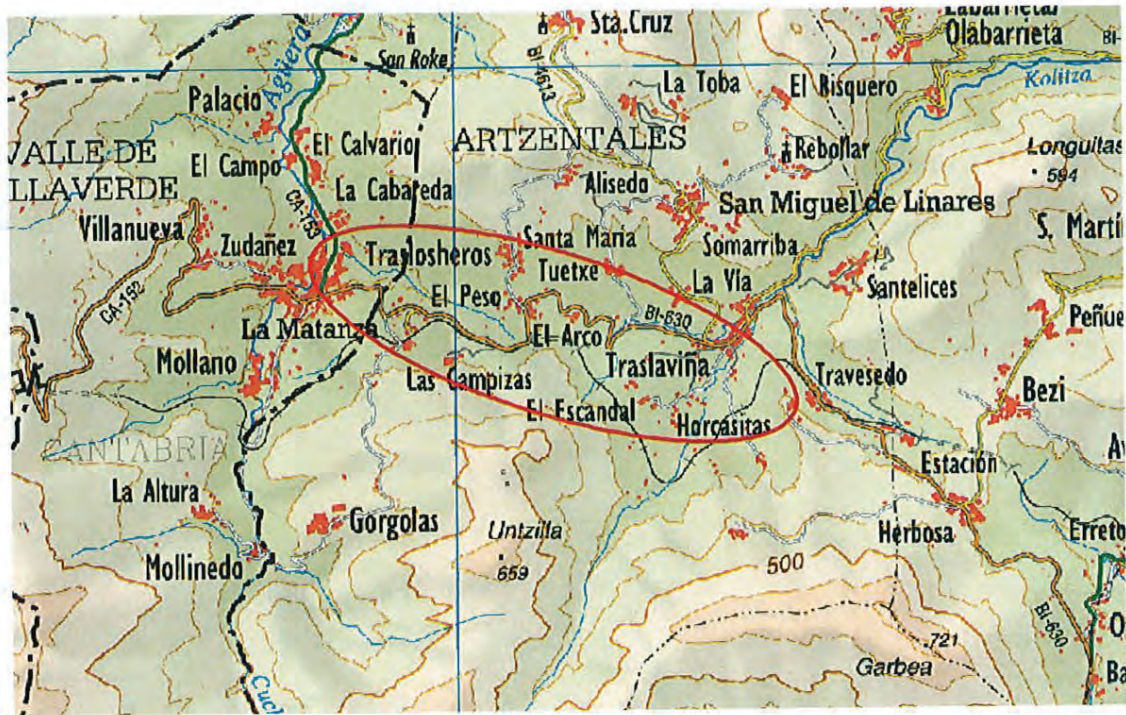
EL TÉCNICO SUPERIOR DE CALIDAD AMBIENTAL  David Cordero Iturregi	EL JEFE DE LA SECCIÓN DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL  Xabier Iturrate Garrell
LA JEFA DEL SERVICIO DE CALIDAD AMBIENTAL  Ana María Bajo Benítez	VºBº EL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE  Unai Gangoiti Ciscar

LA DIPUTADA FORAL DE SOSTENIBILIDAD Y MEDIO NATURAL


Fdo.: Elena Unzueta Torre



ANEXO 1.- UBICACIÓN DEL PROYECTO, DE LAS ZONAS DE SENSIBILIDAD AMBIENTAL Y DE LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS



Ubicación del proyecto

