



**SECCIÓN I**  
**ADMINISTRACIÓN FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA**  
**Diputación Foral de Bizkaia**

**Departamento de Medio Natural y Agricultura**

**ORDEN FORAL 4206/2023, de 14 de agosto, de la diputada foral de Medio Natural y Agricultura, por la que se resuelve formular Informe de impacto ambiental del «Proyecto de variante de la carretera BI-734 entre el P.K. 128+400 y el P.K. 130+500, en Abanto-Zierbena».**

**1. Antecedentes**

El 3 de mayo de 2023 se recibe en el Departamento de Medio Natural y Agricultura de esta Diputación Foral un escrito remitido desde la Dirección General de Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, solicitando el comienzo del procedimiento de evaluación ambiental del «Proyecto de variante de la carretera BI-734 entre el P.K. 128+400 y el P.K. 130+500, en Abanto-Zierbena».

Al tratarse de la construcción de una variante de población en una longitud continua o discontinua inferior a 3 km, el proyecto se encuentra recogido en la lista de obras sometidas al procedimiento de evaluación simplificada de impacto ambiental del Anexo II E de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi. Al objeto de determinar si el proyecto tiene o no efectos significativos sobre el medio ambiente, se somete al procedimiento establecido en los artículos 45 a 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Una vez analizada la documentación aportada por la Dirección General de Desarrollo Territorial, se identifican determinadas carencias que se considera deben ser subsanadas con anterioridad a la realización de la consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas establecida en el artículo 46 de la Ley 21/2013. En este sentido, el artículo 22 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala que el transcurso del plazo máximo legal para resolver un procedimiento y notificar la resolución, se podrá suspender, entre otros:

- a) Cuando deba requerirse a cualquier interesado para la subsanación de deficiencias o la aportación de documentos y otros elementos de juicio necesarios, por el tiempo que medie entre la notificación del requerimiento y su efectivo cumplimiento por el destinatario, o, en su defecto, por el del plazo concedido, todo ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 68 de la presente Ley.

El 15 de mayo de 2023 se remite a la Dirección General de Desarrollo Territorial la Orden Foral 2875/2023, de 11 de mayo, por la que se suspende el plazo de emisión del Informe de impacto ambiental por el tiempo que medie entre la notificación del requerimiento y su efectivo cumplimiento, al detectarse carencias y necesidades de aclaración en la documentación aportada, que deben ser subsanadas por el promotor del proyecto.

El 30 de mayo de 2023 se recibe un oficio de la Dirección General de Desarrollo Territorial adjuntando documentación que trata de dar respuesta al requerimiento efectuado por el órgano ambiental con fecha 15 de mayo de 2023. Tras el análisis de dicha documentación, se considera que ya se cuenta con toda la información necesaria para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada establecido en la Ley 21/2013, siendo la documentación aportada por el Promotor la siguiente:

- «Proyecto de variante de la carretera BI-734 entre el P.K. 128+400 y el P.K. 130+500, en Abanto-Zierbena». Incluye Memoria, Planos, Presupuesto y Pliego de Condiciones. Entre los anejos, se aportan de manera particularizada los de Geología y Geotécnica, Movimiento de tierras, Recuperación ambiental y revegetación, Estudio de gestión de residuos y Análisis del planeamiento urbanístico.
- Documento de impacto ambiental del proyecto, fechado en abril de 2023.

- Estudio acústico de la variante de la carretera BI-734 entre el P.K. 128+400 y el P.K. 130+500, en Abanto-Zierbena, fechado en marzo de 2023.

## 2. Características del proyecto

El objeto del proyecto es la mejora de trazado en la zona de curvas situadas antes del núcleo urbano de Las Carreras y la ejecución de una variante de población.

Se han analizado hasta siete alternativas de trazado, discurrendo dos de ellas al sur de Las Carreras y cinco al norte. Las alternativas del sur se descartaron porque producían más afecciones a la población, ya que discurrían más próximas a las edificaciones, lo que generaría más ruido y además se afectaban a varias viviendas que tendrían que ser expropiadas. También por la afecciones ambientales que suponían.



Imagen 1.— Alternativas sur: en rosa alternativa sur 1; en azul alternativa sur 2.

Las cinco alternativas planteadas por el norte comienzan a la altura del P.K. 128+450, una vez pasada la rotonda que conecta con la N-639, discurren sobre la carretera existente BI-734, rectificando las curvas existentes. A continuación, el trazado se aleja de la calzada actual por su derecha, hacia el barrio de Murrieta, donde se sitúa el campo de fútbol y las instalaciones del Consorcio de Aguas, continúan rodeando el casco urbano de Las Carreras por el barrio de la Trinidad, y conectan de nuevo con la carretera BI-734 a la altura del P.K. 130+300.

Se describen a continuación de manera resumida las principales características de las diferentes alternativas analizadas al norte de Las Carreras.

La alternativa 1 plantea su primer tramo sobre el actual trazado de la BI-734, rectificando el tramo de curvas existente y dotando a la calzada de un radio mínimo de 600 m. A la altura del P.K. 129+000 se diseña la primera rotonda de la variante (rotonda este), desde donde el trazado se aleja de la calzada actual hacia la derecha, a través del ramal noroeste de la rotonda. La nueva variante discurre hacia el barrio de Murrieta con un trazado en planta que comienza con una curva a derechas de 600 m de radio. La variante continúa sobre el actual campo de fútbol de El Mortuero y sus instalaciones, por lo que se verán afectados y deberá reponerse en una nueva ubicación. En esa zona el trazado pasa entre dos viviendas y muy próximo a los edificios de grupo Gure Etxea. Una vez pasado el campo de fútbol se diseña una intersección para dar acceso al barrio de Murrieta y San Pedro, así como a una vivienda existente. El trazado en planta continua con una curva a izquierdas de 700 m de radio, rodeando el núcleo urbano de Las Carreras y el barrio de la Trinidad, y una curva a derechas de 600 m de radio, para conectar de nuevo con la BI-734 mediante una segunda rotonda (rotonda oeste) a la altura del P.K. 130+300, igual para todas las variantes, y que dispondrá de tres ramales, uno para la nueva variante y dos para la actual carretera.



Imagen 2.— Alternativa 1.

La alternativa 2 comienza en el mismo punto que la 1, coincidiendo con ella en el primer tramo de sus trazados. Se diferencia de la alternativa anterior en que el ramal noroeste de la rotonda (futura variante), se aleja de la actual carretera hacia el barrio de Murrieta, pero lo hace en dirección más hacia el norte, con un trazado en planta que comienza con una curva a la izquierda de 550 m de radio. Con ello se consigue rodear el campo de fútbol de El Mortuero, que no se ve afectado, y alejarse del grupo de viviendas Gure Etxea. A continuación, contempla una intersección para dar acceso al barrio de Murrieta. El trazado en planta continua con una curva a izquierdas de 1200 m de radio, desde el barrio de Murrieta, rodeando el núcleo urbano de Las Carreras y el barrio de la Trinidad, y una curva a derechas de 600 m de radio, para enlazar de nuevo con la BI-734 mediante una segunda rotonda a la altura del P.K. 130+300.



Imagen 3.— Alternativa 2, la desarrollada y seleccionada por el promotor.

La alternativa 3 comienza en el mismo P.K. de la BI -734, y también rectifica las curvas de ese tramo, pero en esta ocasión se desplaza más al norte alejándose de la carretera existente, entrado más en el talud. Al igual que en las anteriores alternativas, se propone una rotonda a la altura del P.K. 129+000, a partir de la cual sale la variante que se aleja de la calzada actual. Tras la rotonda, el trazado comienza con una curva a izquierdas de radio 600 m y discurre más al norte que las otras alternativas pasando por detrás del depósito del Consorcio de Aguas, aproximándose al barrio de Murrieta, donde se diseña una intersección para dar servicio a dicho barrio. Para reponer la conexión con el barrio de San Antonio se diseña un vial que parte la intersección. El trazado en planta continúa con la curva de radio 600 m hasta llegar al barrio de la Trinidad donde comienza otra curva de distinto signo y de radio también 600 m. Esta curva enlaza con la BI-734 mediante la segunda rotonda a la altura del P.K. 130+300. El trazado a la altura del barrio de la Trinidad y la última rotonda es prácticamente igual en las tres alternativas hasta ahora descritas.



Imagen 4. — Alternativa 3.

En cuanto a la alternativa 4, su comienzo y la primera rotonda es igual que en la alternativa 3, pero a diferencia de ella, tras la rotonda inicial, su trazado parte con orientación noroeste por medio de una alineación recta. Al llegar al campo de fútbol se proyecta una curva en S de radio 200 m, con lo que se consigue rodear el campo y las instalaciones del depósito de aguas. Al igual que en la alternativa 3 se aproxima al barrio de Murrieta, donde se diseña una intersección para dar acceso al barrio, así como un vial que comunica con el camino del barrio de San Pedro. Posteriormente, la variante discurre por la misma zona que la alternativa 3, generándose también taludes de gran altura. Al finalizar la curva de radio 200 m comienza una alineación recta de unos 240 m de longitud que conecta con una curva a derechas de 600 m de radio que termina en la rotonda con la BI-734.



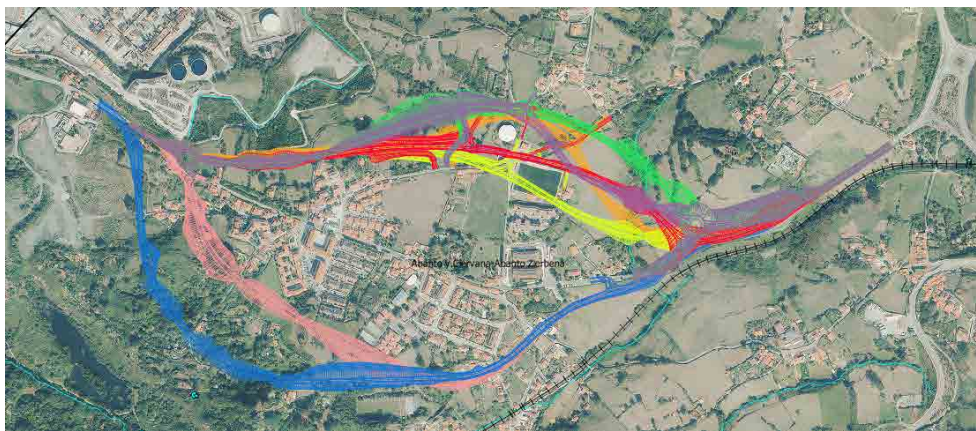
5.irudia.- 4.aukera. / Imagen 5.- Alternativa 4.

Finalmente, la alternativa 5 es una combinación de las alternativas anteriores. El primer tramo de rectificación de curvas es similar al de las alternativas 1 y 2, al igual que la rotonda proyectada. Sin embargo, en este caso, la variante parte de la rotonda con una curva a derechas de radio 300 m desplazándose hacia el norte, y posteriormente conecta con una curva a izquierda de 200 m para rodear el campo de fútbol y pasar por detrás de las instalaciones del Consorcio. Para las conexiones con los barrios se proyecta una intersección que conecta con el barrio de San Pedro, y un camino para conectar con el barrio de Murrieta. Se afecta a dos viviendas que tendrían que ser expropiadas. El trazado continúa rodeando el depósito del Consorcio aproximándose al barrio de la Trinidad y discurre por detrás del mismo mediante una alineación prácticamente recta. Posteriormente comienza una curva de radio 700 m que conecta con la rotonda oeste.



Imagen 6. — Alternativa 5.

Posteriormente el promotor efectúa un análisis de alternativas que se basa en el estudio comparativo de estos parámetros: funcionalidad, medio ambiente, seguridad y afecciones a viviendas e instalaciones. En cuanto al primero de ellos, todas las alternativas son análogas. En cuanto al medio ambiente, el promotor señala como más convenientes las alternativas 1 y 2, pero descarta la 1 porque precisa el traslado del campo de fútbol y se aproxima mucho a los edificios del Grupo Gure Etxea. En cuanto a la seguridad vial, las alternativas 4 y 5 son las que tienen peor trazado y la 2 la mejor en cuanto a las condiciones de sus conexiones. En relación con las afecciones a viviendas existentes, las alternativas 2, 3 y 4 se valoran como las más ventajosas. En consecuencia, se obtiene que la alternativa 2, es una de las mejores desde el punto de vista ambiental y de nivel de seguridad vial y es una de las que menos afecciones produce. Es esta alternativa 2 la desarrollada por el promotor en su proyecto.



*Imagen 7.—Comparativa de alternativas. En amarillo alternativa 1; en rojo alternativa 2 (la seleccionada por el promotor); en verde alternativa 3; en morado alternativa 4; en naranja alternativa 5; en rosa alternativa sur 1; en azul alternativa sur 2.*

La nueva variante, según lo definido por la alternativa 2, tendría una longitud de 1758 m, contaría con dos carriles de 3,50 m de ancho cada uno de ellos, arcén a ambos lados de 1,00 m y berma de 1,00 m de ancho a ambos lados también. Dispondría de dos rotondas para conectar a un lado y otro de Las Carreras con la carretera actual. En cuanto a las estructuras, destaca un cajón previsto para que la nueva carrera cruce sobre el arroyo La Bárcena, de 48 m de longitud, conformado por cajones de hormigón de 4 por 4 m de sección con banquetas laterales para el paso de fauna. A ambos lados del paso inferior, en ambas márgenes, se proyectan cuatro muros de hormigón paralelos a la calzada para contener los derrames de tierras, de longitudes comprendidas entre los 3,7 y 3,8 m y alturas de 7,41 a 8,05 m. Además, a la entrada y salida del cajón, se proyectan unas aletas de escollera para contener el derrame de tierras del terraplén. En la rotonda oeste se precisa la construcción de un muro de tierra armada para contener los derrames de la excavación, de 67,50 m de longitud y altura entre los 4,06 m y 14,96 m. En cuanto al balance de tierras, la obra precisaría de un total de 131 513 m<sup>3</sup> de préstamo y generaría un volumen de sobrantes de 73 414 m<sup>3</sup>, que, en la medida de lo posible, se empleará para acondicionamiento del terreno y relleno de isletas en la obra. El resto se trasladará a vertedero. El plazo previsto para su ejecución sería de 39 meses.

### 3. Consultas realizadas

Tal y como se establece en el artículo 46 de la Ley 21/2013, se ha efectuado consulta a las siguientes Administraciones públicas afectadas y personas interesadas:

- Dirección General de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.



- Sección de Planeamiento Municipal de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Sección de Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Subdirección General Gestión Espacios Naturales y Servicios Generales de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Servicio Agrícola de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.
- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco.
- Dirección de Desarrollo Rural y Litoral y Políticas Europeas del Gobierno Vasco.
- Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco.
- Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco.
- Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco.
- Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana del Gobierno Vasco.
- Delegación Territorial de Bizkaia de la Viceconsejería de Salud del Gobierno Vasco.
- IHOBE, Sociedad Pública de Gestión Ambiental. Gobierno Vasco.
- Consorcio de Aguas de Bilbao Bizkaia.
- URA, Agencia Vasca del Agua. Gobierno Vasco.
- EHNE. Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna / Unión de Agricultores y Ganaderos Vascos.
- Ekologistak Martxan.
- Ayuntamiento de Abanto Zierbena
- Mancomunidad de la Margen Izquierda y Zona Minera.
- Abanto Club de Fútbol.
- EMELKA. Asociación cultural de mujeres de Las Carreras.
- Gure Mendi Zaharra. Grupo de montaña y medio ambiente de Las Carreras
- Asociación ecologista solidaria Kima Berdea de Abanto Zierbena.
- Museo de la Minería del País Vasco.
- Club Alpino Galarreta.

Asimismo, se ha puesto a disposición del público la documentación de la que consta el expediente en la web de la Diputación Foral de Bizkaia. A fecha de emisión del presente informe se han recibido las siguientes respuestas:

#### *Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia*

Señala en primer lugar que la variante de Las Carreras discurriría por terrenos de alto valor paisajístico en un entorno urbano de alta densidad poblacional. Se trata de un ámbito de un mosaico de prados y setos arbolados de encina, con presencia de un pequeño arroyo, La Bárcena, de la cuenca del Barbadun y, por lo tanto, relacionado con la ZEC del estuario de dicho río. Estos restos de campiña atlántica, setos, arbolado, cultivos, prados y arroyo, son elementos de un paisaje cada vez más residual en Bizkaia, con un valor patrimonial y ambiental notable y digno de conservación.

En segundo lugar, informa sobre la afección al hábitat de una especie catalogada como «En peligro de extinción», la tórtola europea (*Streptotelia turtur*). El ámbito territorial enclavado al norte de la BI-734 y al sur de la A-8, por donde discurriría la variante, ha sido propuesto para su declaración en el plan de gestión de esta especie como un área de intervención prioritaria (AIP) para su conservación. Además, a escasos 200 m del tramo a ocupar por la variante, dentro de la AIP propuesta, se tienen citas confirmadas de nidificación segura de la tórtola europea en Bizkaia.

Recoge también aspectos relacionados con la afección ocasionada sobre la conectividad ecológica del territorio. En el trámite de aprobación del II PTS de Carreteras de Bizkaia, el Servicio de Patrimonio Natural ya solicitó que el proyecto de la variante de Las



Carreras incluyese aquellos aspectos necesarios para no incrementar la fragmentación ecológica del territorio generada en este espacio geográfico. Solicita que la evaluación ambiental del proyecto sea ordinaria y no simplificada, y que en dicha evaluación se analicen alternativas de trazado que permitan la conservación del enclave propuesto como Área de Intervención Prioritaria para la tórtola europea, así como aquellas que, por incluir túneles, falsos túneles y/o soterramientos, permitan no incrementar el grave problema de permeabilidad ecológica existente en el entorno de Zierbena Kosta, ZEC Ría de Barbadun y el Paisaje Natural Protegido de Meatzaldea. Concluye su informe señalando que el sentido de este es negativo respecto al trazado del proyecto de variante de la BI-734, puesto que incrementa el aislamiento ecológico de la zona de Zierbena-Kosta y ZEC ría de Barbadun, y afecta de forma directa al hábitat de una especie en peligro de extinción.

#### *Ayuntamiento de Abanto Zierbena*

Aporta informe técnico firmado por el arquitecto municipal. Informa que el proyecto, tal y como está planteado, supone el corte del camino que parte del barrio de La Trinidad de Las Carreras y en la rotonda de El Mortuero enlaza con el que baja del barrio de Murrieta y con el que viene del barrio de San Pedro, siendo este camino la zona de expansión diaria de los vecinos de Las Carreras, especialmente personas mayores, algo muy impactante puesto que la localidad no tiene grandes espacios de expansión y solo hacia el norte, por donde discurre este vial, es accesible. Señala que el nuevo camino que contempla el proyecto en sustitución tiene una pendiente que incumple la normativa en materia de accesibilidad. Señala que la actuación supone el aislamiento del barrio de Murrieta con el centro de Las Carreras, conformando la variante una barrera muy importante para la movilidad peatonal.

Informa que la nueva carretera discurriría a escasos 4 m de la fachada del caserío Murrieta, 3, contemplando el proyecto una pantalla de hasta 6 m de altura, que es aproximadamente la altura del caserío. Asimismo, informa de afecciones a otras viviendas del municipio. Propone una alternativa consistente en el atrincheramiento en falso túnel de la variante entre el campo de fútbol y el depósito de aguas para minimizar los impactos sobre la movilidad y la accesibilidad. En relación con el Estudio de impacto acústico del proyecto, señala que no incluye entre las fuentes sonoras a considerar el ruido ocasionado por la refinería cercana en la zona de La Trinidad; señala también que con la nueva variante se aprecia un notable descenso en el número de edificios en los que se incumplen los objetivos de calidad acústica. Solicita que el proyecto contemple la conexión peatonal entre los barrios de Las Carreras y Gallarta y la solución hidráulica en el entorno del Bao Santa Juliana. Solicita que la futura variante de Muskiz comparta la rotonda oeste con la de Las Carreras. Efectúa un resumen de la normativa urbanística y de las clasificaciones urbanísticas de los ámbitos afectados, señalando que será preciso modificar puntualmente el PGOU ya que es necesario introducir diversos cambios en la ordenación estructural.

Concluye su informe solicitando que la evaluación ambiental siga el procedimiento ordinario y no el simplificado.

#### *Museo de la Minería del País Vasco*

Solicita que el proyecto respete la orografía y el paisaje donde tuvieron lugar los hechos más importantes de la Batalla de Somorrostro (1874) durante la Segunda Guerra Carlista en el País Vasco, ya que su integridad se ve afectada por la variante. Informa que el proyecto no ha tenido en cuenta consideraciones de carácter histórico ni cultural, entre otras.

Solicita que el proyecto sea sometido a evaluación ordinaria de impacto ambiental, puesto que, tal y como está planteado, tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente que no pueden prevenirse o corregirse, particularmente sobre el paisaje cultural y los restos arqueológicos, cuando no fosas comunes de soldados muertos en la batalla. Señala que el proyecto se plantea fraccionado de un proyecto global junto con la deno-



minada variante de Muskiz, y de manera conjunta, la actuación superaría el umbral para someterlo a evaluación ordinaria.

Considera insuficiente el análisis de alternativa presentado, puesto que no plantea opciones en túnel ni soterramientos, y las únicas mínimamente estudiadas suponen similar destrucción del campo de batalla, y también del campo de fútbol de El Mortuero, uno de los más antiguos de España.

Incluye un relato acompañado de imágenes de la Batalla de Somorrostro. Solicita que una de las alternativas a tratar sea la del soterramiento de la carretera tras rebajar su rasante, y otra la creación de un túnel. Informa sobre la pérdida irreparable que supondría para la cultura del País Vasco y la memoria histórica la destrucción del paisaje de la batalla de Somorrostro y, en particular, de la zona entre Murrieta y la iglesia de San Pedro de Abanto. Informa que la excavación arqueológica no puede ser considerada una medida correctora suficiente para evitar impactos significativos sobre el medio ambiente.

Finalmente, indica que esta zona es un paisaje clave para el estudio y la interpretación del pasado y la identidad del País Vasco, por lo que han propuesto que sea protegido como Bien de Interés Cultural Inmueble bajo la categoría de Paisaje Cultural, según la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, por lo que, según informa Museo de la Minería del País Vasco, sobre todo el entorno obra una protección cautelar.

#### *Dirección General de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia*

En relación con el Patrimonio Cultural de carácter arquitectónico, confirma la inexistencia de bienes de protección. En cuanto al Patrimonio Cultural inmueble de carácter arqueológico, informa que en la zona objeto del proyecto se desarrolló la Batalla de Somorrostro durante la Guerra Carlista (1872-1876). Por ello, antes de la ejecución del proyecto, debe realizarse un estudio histórico para determinar las medidas correctoras convenientes. Estipula que, a tenor de lo establecido en el artículo 66.4 de la Ley 6/2019, de Patrimonio Cultural Vasco, el promotor debe aportar un estudio referente al valor arqueológico del paisaje intervenido y la incidencia que puede tener en el proyecto, en los términos establecidos en el 234/1996, de 8 de octubre, por el que se establece el régimen para la determinación de las zonas de presunción arqueológica.

#### *Sección de Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Bizkaia*

Informa en primer lugar de los instrumentos de ordenación territorial de aplicación en el municipio de Abanto Zierbena. El Plan Territorial Parcial (PTP) de Bilbao Metropolitano vigente recoge los suelos afectados por el proyecto en la categoría de Agroganadera y Campiña. La revisión del PTP (aprobado provisionalmente) y el PTS Agroforestal, los categoriza como Paisaje Rural de Transición y Alto Valor Estratégico, dentro de la categoría de Agroganadera y Campiña, recogándose en la matriz de regulación de usos y actividades de Medio Físico de la revisión del PTP, el uso de vías de transporte como un uso admisible para ambas subcategorías. En cuanto a los condicionantes superpuestos, los suelos del proyecto quedan dentro de la infraestructura verde definida por la revisión del PTP, en concreto dentro de otros hábitats de interés comunitario (prados de siega atlánticos, no pastoreados). Finalmente señala que la actuación se encuentra recogida en el II Plan Territorial Sectorial (PTS) de Carreteras de Bizkaia.

#### *Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco*

Informa que la adaptación del cajón de drenaje para cruce del arroyo La Bárcena y el acondicionamiento mediante su estaquillado con sauce de sus salidas, es favorable para la expansión potencial del visón europeo. Considera adecuada la propuesta de revegetación del Documento ambiental del proyecto, si bien señala alguna disparidad entre los planos y el anejo correspondiente que debe ser corregida.

#### *Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco*

Manifiesta su inquietud por el impacto que pueden generar sobre la disponibilidad de suelo agrario y las explotaciones agrarias existentes en el municipio, la ocupación de 7,2 ha de suelo no urbanizable ocasionada por el proyecto (66 500 m<sup>2</sup> de Paisaje Rural de





Transición, y 6400 m<sup>2</sup> de Alto Valor Estratégico). Considera necesario que se complete la información sobre las explotaciones a las que están vinculados los terrenos afectados por el proyecto, y que se tenga en cuenta la fragmentación de las parcelas provocadas por la nueva carretera. Recuerda que se deberá contar con el informe del órgano foral competente en materia agraria, tal y como establece el artículo 16 de la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria.

*URA, Agencia Vasca del Agua. Gobierno Vasco*

Informa que la actuación más relevante en relación con el medio hídrico es la realización de un cajón de 48 m de longitud para el cruce en terraplén de la infraestructura sobre el arroyo La Bárcena. Propone que se analice la viabilidad de ejecutar el cruce sobre este arroyo mediante una solución tipo viaducto que, además, deje libre la zona de servidumbre. Señala que en las líneas de drenaje de las infraestructuras de transporte que evacuen aguas de lavado de la plataforma de la carretera sobre el Dominio Público Hidráulico, se prevean sistemas de minimización de la contaminación antes de su vertido. En relación con los vertidos provenientes de la plataforma de la carretera susceptibles de contaminar las aguas, informa que podría ser necesario su sometimiento al procedimiento de autorización de vertido. Sugiere unas medidas para garantizar la protección de las aguas. Recuerda la normativa en materia de inundabilidad y suelos contaminados.

*Grupo municipal de EH Bildu*

Señala que la variante de Las Carreras es parte de un proyecto más amplio que engloba a la variante de Muskiz, por lo que evaluar ambientalmente solo el proyecto de Las Carreras supone el fraccionamiento de un proyecto más amplio. Recoge los diversos proyectos e instalaciones que constriñen al pueblo, generadoras de diversos impactos sobre la población, y demanda un análisis ambiental conjunto para todos ellos a realizar en el marco del proyecto de la variante de Las Carreras. Echa en falta un estudio sobre posibles accidentes de vehículos pesados en la nueva carretera, que discurre muy cercana a viviendas. Informa de la existencia de restos de la Batalla de Somorrostro y alude a la falta de estudio arqueológico en el proyecto.

*Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco*

En cuanto a los riesgos de protección civil más significativos de la zona de estudio, alude al riesgo sísmico, al riesgo de incendios forestales, y a los riesgos tecnológicos. Señala las isomáximas de precipitación (de 175 a 200 mm/día para un periodo de retorno de 500 años) para tener en cuenta en el diseño de las obras de drenaje.

*Partido político independientes de Abanto Zierbena. Asociación de mujeres de Las Carreras: EMELKA. Asociación Animalista Bere Ahotsa. Asociación Ecologista Solidaria Kima Berdea. 62 alegaciones de particulares*

Se agrupan en este epígrafe las alegaciones de las entidades mencionadas y de 62 personas que han aportado un informe similar y que aborda los siguientes aspectos:

- La variante de Las Carreras debería haberse evaluado ambientalmente de manera conjunta con la de Muskiz, ambas previstas en el II PTS de Carreteras de Bizkaia.
- El núcleo de Las Carreras no precisa de otro enlace con la A-8, puesto que ya dispone de uno próximo.
- La variante afecta a un Área de expansión potencial para el visón europeo según se contempla en su Plan de Gestión en Bizkaia, y el Documento ambiental del proyecto no ha analizado suficientemente las afecciones que su ejecución pueden provocar.
- El paisaje que hoy se encuentra entre Murrieta, Las Carreras, Putxeta, San Pedro Abanto y Santa Juliana en Abanto-Zierbena, fue el escenario de las históricas Batallas de Somorrostro (1874) durante la Segunda Guerra Carlista. En cambio, el Documento ambiental del proyecto señala que dentro del ámbito de estudio no existe ningún elemento de patrimonio cultural que pudiera resultar afectado. Indi-



can que construir una variante por este lugar supondría su destrucción total, dando la puntilla final al cúmulo de actuaciones que han provocado la destrucción de los principales escenarios de la batalla de Somorrostro. Señalan que la excavación arqueológica previa de la zona afectada por el proyecto no solucionaría la pérdida de un patrimonio cultural irrepetible.

- Se afecta a campiñas de alto valor estratégico delimitadas en el PTS Agroforestal como Paisaje Rural de Transición (66 500 m<sup>2</sup>) y Alto Valor Estratégico (6400 m<sup>2</sup>) y señalan que el Documento ambiental del proyecto no ha analizado suficientemente las afecciones provocadas ni ha considerado alternativas que minimicen los impactos sobre estos suelos de valor agrológico, en contra de lo estipulado en las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco.
- Señalan que el Documento ambiental del proyecto ha minusvalorado la importancia de los prados de siega, considerados hábitats de interés comunitario y elementos cohesionadores y parte indispensable de la campiña atlántica de la cornisa cantábrica.
- Señalan que el estudio florístico debería haber considerado un área de análisis mayor. Incluyen un listado de especies que podrían estar presentes en el área afectada.
- Recogen que el estudio faunístico está escasamente desarrollado. Incluyen un listado de especies que podrían estar presentes en el área afectada.
- En cuanto al ruido, señalan que el Estudio acústico del proyecto ha omitido la generación de impactos ocasionados por la refinería de Petronor, lo que provoca que sea imposible predecir fidedignamente los niveles de ruido a los que estará expuesta la ciudadanía. Informa que con la variante no se solucionarían los problemas de ruido en el pueblo, sino que se trasladarían de unos vecinos a otros.
- Alertan de los efectos que, sobre la salud humana, especialmente la infantil, podría tener la construcción de la nueva variante por la emisión de gases, partículas, etc. en zonas muy habitadas y en lugares de práctica deportiva.
- Señalan que el proyecto no contempla en ningún momento la alternativa 0, es decir, su no ejecución y mantenimiento de las condiciones actuales, lo que significaría la no alteración de las condiciones naturales y por tanto no se generarían impactos sobre el medio físico. Tampoco se analizan medidas alternativas para mejora de tráfico, reducción de la velocidad, etc.
- Indican que las medidas correctoras son generalistas y no garantizan la ausencia de impactos críticos tras su desarrollo en las fases de construcción y explotación.

Por todo lo señalado, concluyen su alegación solicitando que o bien el órgano ambiental emita una Declaración de impacto ambiental desfavorable o bien determine el sometimiento del proyecto a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, así como que el órgano sustantivo no autorice el proyecto por ser inviable ambientalmente puesto que su ejecución supondría un grave impacto sobre el paisaje, especies y hábitats.

#### *Consortio de Aguas Bilbao-Bizkaia (CABB)*

El proyecto de la variante afecta a infraestructuras de la red primaria de abastecimiento y saneamiento y de la red secundaria de abastecimiento gestionadas por el CABB, que remite un análisis de afección del proyecto a estas instalaciones, calificándola como grave. Respecto a la red primaria de abastecimiento, analiza los tramos de las conducciones y demás elementos de la infraestructura afectadas. Describe las afecciones previstas proponiendo soluciones constructivas para la reposición, teniendo en cuenta las propias propuestas del proyecto para la reposición de servicios afectados. Hace referencia a proyectos previstos por el CABB de remodelación de las conducciones existentes que el proyecto de la variante no ha tenido en cuenta.

Respecto a las afecciones a la red secundaria de abastecimiento considera que las reposiciones previstas están poco detalladas proponiendo soluciones constructivas y criterios de diseño utilizados por el CABB.



El proyecto de carretera afecta también a dos tramos de la red primaria de saneamiento, ya que la variante cruza los colectores. En el informe se establecen criterios de diseño para la reposición del servicio. Informa de que la red secundaria de saneamiento es gestionada por el Ayuntamiento de Abanto-Zierbena.

El CABB solicita al promotor que, una vez ejecutada la obra y hechas las modificaciones en las instalaciones del consorcio, se garantice el derecho de acceso a las instalaciones repuestas, sin quedar en precario y sin tener que depender de futuras autorizaciones sectoriales de carreteras.

Concluye el informe que la variante afecta a instalaciones de vital importancia de la red primaria de abastecimiento, que da servicio a varios municipios (Zierbena, Muskiz, Galdames y Sopuerta) y a la refinería de Petronor. Por ello solicita al promotor justificar la imposibilidad de usar otro trazado, en concreto la alternativa 3.

#### **4. Análisis del proyecto según los criterios del Anexo III de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental y II.F de la Ley 10/2021**

La evaluación de impacto ambiental simplificada consiste en analizar si un proyecto puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y, en caso afirmativo, determinar su sometimiento a una evaluación de impacto ambiental ordinaria. Para realizar este análisis se tienen en cuenta el resultado de las consultas realizadas y los criterios del Anexo III de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental y II.F de la Ley 10/2021 de Administración Ambiental de Euskadi. En todo caso, este análisis se realiza a efectos de lo establecido en la normativa de evaluación ambiental vigente y sin perjuicio de otras autorizaciones e informes preceptivos que el proyecto pudiera requerir.

Uno de los aspectos a analizar es el de las características del potencial impacto ocasionado por el proyecto teniendo en cuenta, entre otros factores, la acumulación del impacto con los impactos de otros proyectos existentes y/o aprobados. En este sentido, hay que destacar que la variante se plantea en un ámbito geográfico que en los últimos años está viendo multiplicada la superficie ocupada por nuevas instalaciones o infraestructuras, como subestaciones eléctricas, conducciones diversas, crecimientos urbanísticos y, sobre todo, un nuevo parque tecnológico y sus accesos. Todo ello en un entorno ya profusamente afectado por la autovía A-8, la carretera BI-734, el ferrocarril, la refinería de Petronor, etc. A ello hay que añadir que el II PTS de Carreteras de Bizkaia contempla en la zona además de la de Las Carreras, la variante de Muskiz.

Todo ello está provocando que, a nivel social y poblacional, existan diversos núcleos de población o viviendas en la zona que se están quedando poco a poco fragmentadas y desconexas de barrios, lugares de encuentro para las personas, equipamientos, zonas de esparcimiento, etc. Es el caso de los núcleos rurales de Murrieta o San Pedro, o determinadas viviendas situadas en el entorno de El Mortuero. La nueva variante según cualquiera de las alternativas consideradas al norte de Las Carreras contribuye a esa fragmentación poblacional. Son múltiples las alegaciones de interesados en el procedimiento, habitantes de la zona, asociaciones, etc., que inciden en este impacto, impacto que, desde el punto de vista de este órgano ambiental, ha sido escasamente considerado en el Documento ambiental presentado por el promotor.

Tal y como señala el artículo 45 de la Ley 21/2013, en los documentos ambientales deben describirse y analizarse, entre otros, los posibles efectos directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre la población y la salud humana. El promotor debería analizar con más detalle los efectos que la nueva variante puede tener en este sentido, aislando y separando los barrios de Murrieta y San Pedro de Las Carreras, y Las Carreras de las zonas de esparcimiento, paseo, ocio y práctica de deporte situadas al norte de la localidad ocasionada por un vial dispuesto en muchos casos sobre un terraplén de hasta 14 m de altura, que, aunque disponga de un paso inferior, conformará una barrera muy relevante en el terreno, máxime en una zona con población netamente envejecida. En este sentido, es muy relevante la afeción que por su proximidad y altura pueden causar las pantallas acústicas en algunos caseríos de la zona de El Mortuero y el barrio de La Trinidad.



En cuanto a la fragmentación ecológica, el trazado proyectado para la variante de Las Carreras, de orientación este-oeste, supondrá la creación de una nueva barrera física que vendría a empeorar la ya de por sí mermada conectividad ecológica entre el espacio de interés natural definido en las Directrices de Ordenación del Territorio de «Área de Zierbena» con la zona sur del territorio y el Paisaje Natural Protegido Meatzaldea. Así lo pone de manifiesto el Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación en su informe. El documento de aprobación provisional de la revisión del PTP del Bilbao Metropolitano identifica un corredor de enlace entre el área de Zierbena y la zona del Paisaje Natural Protegido Meatzaldea. También se identifica en esta zona de Las Carreras un área de conflicto para la conectividad ecológica. El informe del Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación recuerda que el documento de aprobación provisional del II PTS de Carreteras de Bizkaia prevé la construcción de una infraestructura para permeabilizar la A8 al norte del barrio de Las Carreras. La construcción de la variante según se ha proyectado supone añadir una nueva barrera, lo cual resulta contradictorio con la dicha previsión.

El Documento ambiental del proyecto pone de manifiesto y reconoce la falta de conectividad ecológica entre el norte y el sur del barrio de Las Carreras y valora como medida correctora suficiente la previsión de adaptar como paso de fauna el cajón previsto para cruzar sobre el cauce del arroyo de la Bárcena. Esta valoración no la comparte este Órgano Ambiental; no se considera que prever un paso seco para fauna en un arroyo entubado por un cajón de unos 50 m de longitud pueda garantizar al menos la misma conectividad ecológica que en la situación actual, sin infraestructura. Por ello el promotor deberá analizar nuevas alternativas en el diseño de la variante para evitar una nueva barrera a la conectividad ecológica en este ámbito.

En cuanto a la sensibilidad medioambiental del área en el que se plantea el proyecto, a tenor de las respuestas a las consultas efectuadas y de personas interesadas en el procedimiento, un aspecto clave en el análisis ambiental de la actuación será el de los impactos sobre los elementos integrantes del patrimonio cultural. Tanto la Dirección General de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia, como el Museo de la Minería del País Vasco, el Ayuntamiento de Abanto Zierbena y la totalidad de los particulares interesados en el procedimiento, han señalado en sus informes y escritos que en la zona objeto del proyecto se desarrolló la Batalla de Somorrostro durante la Guerra Carlista (1872-1876). Por su parte el Documento ambiental del proyecto señala que el ámbito de estudio definido en torno al proyecto no existe ningún elemento de patrimonio cultural que pudiera resultar afectado, por lo que la afección sobre esta variable se considera no significativa. Por tanto, es este un aspecto que debe ser analizado con mayor profundidad en el marco de un estudio referente al valor arqueológico e histórico del paisaje intervenido y la incidencia que puede tener en el proyecto. Este estudio no solo debería limitarse a la prospección arqueológica del entorno afectado por las obras, sino que, en función de la importancia del enclave, el Documento ambiental del proyecto habrá de determinar, en su caso, ámbitos de exclusión, de protección, etc.

Otro aspecto relacionado con las características ecológicas del entorno es el de los suelos de interés agropecuario. La Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria determina entre sus fines la defensa del suelo agrario no sólo por su valor agronómico, sino como soporte y garante de la biodiversidad y el paisaje (artículo 5). Asimismo, establece que los suelos de alto valor agrológico tendrán un carácter estratégico para la Comunidad Autónoma del País Vasco y la consideración de bienes de interés social (artículo 16.1).

La variante discurre en su práctica totalidad por suelos categorizados en el PTS Agroforestal como agroganadero y campiña, y según datos del Documento ambiental del proyecto, destruirá 66 500 m<sup>2</sup> de suelos de Paisaje Rural de Transición y 6400 m<sup>2</sup> de suelos de Alto Valor Estratégico. La valoración que hace el Documento ambiental de este impacto es que se trata de una afección directa, permanente, irreversible e irrecuperable y de intensidad alta (eliminación total del uso agropecuario dentro de la superficie del trazado), en una extensión parcial, pero sin efectos acumulativos o sinérgicos, se concluye que la afección del proyecto al suelo agropecuario será moderada.



Este Órgano Ambiental no comparte dicha afirmación, al considerar que más de siete hectáreas de afección directa a suelos de interés agrológico tiene una magnitud cuanto menos significativa. Pero más relevante todavía es que el promotor señale que el impacto no tiene efectos acumulativos y sinérgicos, cuando, como se ha indicado, a escasos 150 m de la traza propuesta para la variante se encuentra el Parque Tecnológico de Ezkerraldea-Meatzaldea, que ya está ya causando la artificialización de otras 50 hectáreas de suelos en su mayor parte naturales. Por tanto, los impactos acumulativos y sinérgicos causados por la artificialización de suelos de interés agrológico debería ser objeto de un análisis más estricto en el Documento ambiental del proyecto.

Siguiendo con aspectos del patrimonio natural, el ámbito de afección de la variante es un hábitat adecuado para la tortola común, catalogada «En peligro de extinción», por medio de Orden de 24 de mayo de 2022, de la Consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, por la que se modifica el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre y Marina, y se incluye a la tortola europea (*Streptotelia turtur*) en la categoría de especie «En peligro de extinción», tal como informa el Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación. Se tiene constancia de la reproducción de esta especie en el ámbito de afección del proyecto. Por ello, el Estudio de impacto ambiental deberá profundizar en el análisis de la afección de una nueva carretera sobre el hábitat de uso potencial de la especie.

Como ya se ha expuesto, el entorno del barrio de Las Carreras contiene un paisaje de campiña cantábrica bien estructurado, con una extensa red de setos vivos y bosquetes de encinas, en una matriz de pastos y prados de siega con flores, HIC 6510. Este tipo de paisaje es cada vez más escaso, ya no solo en el entorno de Las Carreras, sino en todo Bizkaia, debido al cambio de usos agrarios, la urbanización del territorio y la ocupación por infraestructuras. El fondo escénico del barrio de Las Carreras constituido por el cerro de la iglesia de San Pedro se verá transformado por la nueva vía, deteriorándose su actual calidad. El proyecto deberá considerar esta afección, teniendo en cuenta los efectos acumulativos con el proyecto de urbanización del parque tecnológico de Meatzaldea.

En cuanto al análisis de alternativas del proyecto, cabe señalar que el mismo ha considerado hasta siete. Cinco de ellas que discurren al norte de Las Carreras, han sido analizadas más detalladamente en el Documento ambiental. De todas formas, este Órgano Ambiental considera que para prácticamente todas ellas, los impactos más significativos de los que podría ocasionar el proyecto (afección a la población, fragmentación territorial, pérdida de conectividad ecológica, afección a suelos de interés agrario, impactos sobre el patrimonio cultural, impactos sobre el hábitat de la tortola europea, afecciones sobre el paisaje de campiña atlántica), son similares, es decir, que existen pocas diferencias entre las alternativas consideradas en cuanto a la cantidad y magnitud de los principales impactos generados. Por ello, y teniendo en cuenta varias de las alegaciones recibidas, el promotor habrá de analizar alternativas diferentes, específicamente nuevos trazados en túnel, falso túnel, trazado entre muros apantallados y viaducto para el cruce sobre el arroyo La Bárcena.

En cuanto al Estudio de impacto acústico, habrá de completarse incluyendo los efectos acumulativos ocasionados por otras fuentes de ruido del entorno, especialmente el de la refinería de Petronor, tal y como ha solicitado el Ayuntamiento de Abanto Zierbena, y otras asociaciones y particulares afectados. Asimismo, el Estudio de impacto acústico habrá de diferenciar específicamente cuántos de los afectados por niveles de ruido superiores a los Objetivos de Calidad Acústica de aplicación según el Artículo 51 del Decreto 213/2022, de contaminación acústica de la CAPV, son nuevos afectados y cuántos son vecinos que anteriormente ya resultaban afectados por niveles de ruido superiores.

Finalmente, en referencia a la posible fragmentación de proyectos considerando la previsión de la variante de Muskiz a la que hacen mención numerosas alegaciones, ha de considerarse el Anexo VI parte B de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental que define fraccionamiento de proyectos como: «n) Fraccionamiento de proyectos: Mecanismo artificioso de división de un proyecto con el objetivo de evitar la evaluación de impacto ambiental ordinaria en el caso de que la suma de las magnitudes supere los umbrales



establecidos en el anexo I.» Si bien la planificación sectorial de carreteras de la Diputación prevé la actuación señalada de variante de población de Muskiz el promotor, Departamento de Infraestructuras de la Diputación, no ha iniciado la tramitación ambiental del proyecto de variante de Muskiz, y este órgano ambiental desconoce cuáles son las previsiones temporales a este respecto, aun cuando en la planificación de carreteras aparezcan ambas actuaciones previstas en periodos temporales similares. El Artículo 7 de la ley de evaluación ambiental establece que se someten a un procedimiento ordinario los proyectos que «presentándose fraccionados, alcancen los umbrales del anexo I mediante la acumulación de las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados» En este caso no se ha presentado el proyecto de variante de Muskiz, por lo que no es de aplicación el supuesto de sometimiento a procedimiento ordinario de un proyecto conjunto «variante de Las Carreras + variante de Muskiz». No obstante, la conclusión a la que llega este informe de impacto ambiental supone el sometimiento del proyecto de variante de Las Carreras a un procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental.

## 8. Conclusión

Tras el análisis realizado, y teniendo en cuenta el resultado de las consultas efectuadas, se considera que, de acuerdo con los términos establecidos en este informe de impacto ambiental, el «Proyecto de variante de la carretera BI-734 entre el P.K. 128+400 y el P.K. 130+500, en Abanto-Zierbena» debe someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria, ya que su ejecución y desarrollo pueden tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El promotor podrá solicitar al órgano ambiental el Documento de alcance del Estudio de impacto ambiental en los términos del artículo 34 de la Ley 21/2013.

En consecuencia y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39. 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 79/2022, de 31 de mayo, de la Diputación Foral de Bizkaia por el que se regula la estructura orgánica del Departamento de Sostenibilidad y Agricultura, a propuesta de los que suscriben, por la presente

DISPONGO:

*Primero:* Formular el Informe de impacto ambiental del «Proyecto de variante de la carretera BI-734 entre el P.K. 128+400 y el P.K. 130+500, en Abanto-Zierbena».

*Segundo:* Determinar que el «Proyecto de variante de la carretera BI-734 entre el P.K. 128+400 y el P.K. 130+500, en Abanto-Zierbena» debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria porque podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

*Tercero:* Hacer pública esta resolución a través del «Boletín Oficial de Bizkaia» y la página web del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia (<http://www.bizkaia.eus/evaluacion>).

*Cuarto:* Notificar la presente resolución a la Dirección General de Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia.

*Quinto:* De conformidad con lo dispuesto en el artículo 79 de la Ley 10/2021, el presente Informe de impacto ambiental tiene un carácter preceptivo y vinculante.

*Sexto:* De conformidad con el artículo 47.5 de la Ley 21/2013, el presente Informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

En Bilbao, a 14 de agosto de 2023.

La diputada foral de Medio Natural  
y Agricultura,  
ARANTZAZU ATUCHA LEJARRETA