



**Espedientea:** 2HI-061/24-P08  
**MUXIKA**  
**BI-635 errepidea hobetzeko Bide Plan Berezia.**

TOMÁS ORALLO QUIROGAK, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LURRALDE ANTOLAMENDURAKO BATZORDEAREN BIZKAIKO HIRIGINTZA PLANGINTZA ATALEKO IDAZKARIAK

ZIURTATZEN DUT Bizkaiko Hirigintza Plangintzaren Atalak azaroaren 28an izandako 3/2024 bilkuran, honako erabaki hau hartu zutela, aho batez, kideen gehiengo osoa eratzen zuten bertaratutakoek:

I.Aldeko txostena ematea "Muxikako 28+900 KPtik 31+000 KPra doan BI-635 errepidea hobetzeko Bide Plan Berezia"ren" espedienteari, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduari buruzko maiatzaren 31ko 4/1990 Legean eta Autonomia Erkidego osorako erakunde eta lurralde historikoetako foru-erakunde arteko harremani buruzko Legea aldatzen duen uztailaren 16ko 5/1993 Legean adierazitakoaren arabera txosten-izaera loteslea duten alderdietatik.

II. Remitir al órgano competente para la aprobación definitiva del expediente los informes emitidos por el Servicio Agrícola de la Diputación Foral de Bizkaia (Anexo I), URA-Agencia Vasca del Agua (Anexo II), por la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (Anexo III) y por el Área de Funciona de Fomento de la Subdelegación del Gobierno en Álava (Anexo IV), que se acompañan a la presente certificación."

Eta horrela jasota gera dadin, ziurtagiri hau egin eta sinatu dut, bilkuraren akta onetsi baino lehen, Vitoria-Gasteizen.



**Expediente:** 2HI-061/24-P08  
**MUXIKA**  
**Plan Especial Viario para la mejora de la carretera BI-635.**

TOMÁS ORALLO QUIROGA, SECRETARIO DE LA SECCIÓN DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE BIZKAIA DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAÍS VASCO

CERTIFICO que en la Sesión 3/2024, de la Sección de Planeamiento Urbanístico de Bizkaia celebrada el día 28 de noviembre, se adoptó por unanimidad de los asistentes que conformaban la mayoría absoluta de sus miembros, el siguiente acuerdo:

I. Valorar favorablemente el expediente de "Plan Especial Viario para la mejora de la Carretera BI-635 del P.K. 28+900 al P.K. 31+000, en Muxika", desde los aspectos cuyo carácter de informe es vinculante de acuerdo con lo señalado en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco y en la Ley 5/1993, de 16 de julio, de Modificación de la Ley de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de los Territorios Históricos.

II. Remitir al órgano competente para la aprobación definitiva del expediente los informes emitidos por el Servicio Agrícola de la Diputación Foral de Bizkaia (Anexo I), URA-Agencia Vasca del Agua (Anexo II), por la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (Anexo III) y por el Área de Funciona de Fomento de la Subdelegación del Gobierno en Álava (Anexo IV), que se acompañan a la presente certificación."

Y para que así conste, expido y firmo, con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente a esta Sesión, en Vitoria-Gasteiz.



**2024/80 ESPEDIENTEA MUXIKAKO BIDE  
PLAN BEREZIA**

**GAIA:** BI-635 ERREPIDE MUXIKAKO BIDE-  
PLAN BEREZIAREN PROPOSAMENAREN  
TXOSTENA

Goian aipatutako gaia dela eta, Ingurune Naturala eta Nekazaritza Saileko Nekazaritza Zerbitzuak TXOSTEN hau egin du:

Aipatutako gaiari dagokionez, eta aurkeztutako dokumentazioa aztertuta, Natura Ingurune eta Nekazaritza Saileko Nekazaritza Zerbitzuak uste du EZ dela bidezkoa Muxikako BI-635 errepiderako Bide Plan Bereziaren dokumentuari buruzko alegaziorik aurkeztea, planak eraginpean hartzen dituen nekazaritza-balio handiko nekazaritza-lurzoruei eta trantsizioko landa-paisaiari dagokienez, planen eta programen ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duen irizpidearen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoko Nekazaritza eta Basogintzako LAParen irizpideak eta indarrean dagoen gainerako ingurumen-araudia kontuan hartuta.

Ahal den heinean lagundu egin beharko da balio agrologiko handiko lurzorua eta baldintzak mantendu, abere eta nekazal jarduera segitzeko eta etorkizuneko nekazaritza bultzatzeko.

Nekazaritzaren gaineko eraginari buruzko txostenean egiaztatzen da planifikatutako obrek nekazaritzako lurzoruan duten eragina, eta horrek udalerriko lurzoru urbanizaezinaren azalerari neurrizko eragina ematen dio. Alde horretatik, proposatutako hiru aukerek eragin handiagoa edo txikiagoa dute Nekazaritza eta Abeltzaintza eta Landazabala kategorietako lurzoruetan (Balio Estrategiko Handia eta Trantsizioko Landa Paisaia).

Ahal den neurrian, nekazaritzako asentamenduak mantentzen, berritzen edo birkokatzen saiatu behar da, orain arte garatu diren tokietatik gertu.

**EXPEDIENTE 2024/80 PLAN ESPECIAL  
VIARIO MUXIKA**

**ASUNTO:** INFORME PROPUESTA PLAN  
ESPECIAL VIARIO CARRETERA BI-635  
MUXIKA

En relación con el asunto referenciado, el Servicio Agrícola del Departamento de Medio Natural y Agricultura; INFORMA:

En relación con el asunto referenciado y examinada la documentación aportada, el Servicio Agrícola del Departamento de Medio Natural y Agricultura, considera que NO procede presentar alegaciones, respecto del documento del Plan Especial Viario para la carretera BI-635 en Muxika, en lo que respecta a los suelos agrícolas de alto valor agrológico y paisaje rural de transición afectados por el plan, que se contemplan según el criterio regulador del procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, los criterios del P.T.S. Agroforestal del País Vasco y el resto de Normativa Ambiental vigente.

Se debe fomentar, en la medida de lo posible, el mantenimiento de la superficie y condiciones de producción como base para la continuidad de la actividad agropecuaria, como premisa de una agricultura de futuro.

En el informe de afección agraria se constata la afección de las obras planificadas sobre suelo agrario, afectando de forma moderada sobre la superficie de SNU del municipio. En este sentido las tres alternativas propuestas tienen mayor o menor afección sobre suelos con categoría Agroganadera y Campiña (Alto Valor Estratégico y Paisaje Rural de Transición).

En la medida de lo posible, se debe intentar mantener, reponer o realojar los asentamientos agrícolas en puntos cercanos a donde se vienen desarrollando.





193/2012 Dekretuak, urriaren 2koak, EAĒko nekazaritza-lurren erabilera zaindu eta sustatzekoak, 5. artikuluan adierazten du nekazaritza-balio handiko lurzoruetan eragiten duen edozein administrazio-jarduketatan nekazaritza-lurren galeraren konpentsazio-proposamen bat jaso beharko dela.

El Decreto 193/2012, de 2 de octubre, de conservación y fomento del uso del suelo agrario, en la CAV, en su artículo 5 indica que cualquier actuación administrativa que incida sobre suelo de alto valor agrológico, deberá incluir una propuesta de compensación por la pérdida de suelo agrario a favor de los Fondos de Suelo Agrario.



Sin./Fdo.: EGOITZ MENDIA ISUSI 2024-10-16  
LANDARE EKOIZPENAREN ATALEKO BURUA  
JEFE/A SECCIÓN DE PRODUCCIÓN VEGETAL

Sin./Fdo.: JOSE MANUEL LAUZIRIKA ALONSO 2024-10-17  
NEKAZARITZA ZERBITZUKO BURUA  
JEFE/A SERVICIO AGRÍCOLA

Sin./Fdo.: ANDONI AGIRREBEITIA ABENDIBAR 2024-10-17  
NEKAZARITZA ZUZENDARITZA NAGUSIA-REN ZUZENDARI NAGUSIA  
DIRECTOR/A GENERAL DE DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA

## PROPUESTA DE INFORME DE LA AGENCIA VASCA DEL AGUA RELATIVO AL PLAN ESPECIAL VIARIO PARA LA MEJORA DE LA CARRETERA BI-635, DEL P.K. 28+900 AL P.K. 31+000, EN EL T.M. DE MUXIKA (BIZKAIA). APROBACIÓN INICIAL.

N/ Ref.: IAU-2024-0366

S.ref.: 2HI-061-24-P08

### 1 INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Con fecha 21 de octubre de 2024, tiene conocimiento esta Agencia Vasca del Agua de la entrada en la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco del Plan Especial Viario para la mejora de la carretera BI-635 del P.K. 28+900 al P.K. 31+000, en el T.M. de Muxika (Bizkaia).

La solicitud ha tenido entrada junto con la información relativa al expediente, que consta de, la Memoria y Estudio Ambiental Estratégico de la aprobación inicial.

Con anterioridad, desde esta Agencia Vasca del Agua, con fecha 16 de enero de 2023, se emitió informe relativo a la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Especial Viario para la mejora de la carretera BI-635 del P.K. 28+900 al P.K. 31+000, en el T.M. de Muxika (Bizkaia). (ref.: IAU-2022-0417).

### 2 ÁMBITO Y OBJETO

El ámbito del Plan Especial se ubica dentro las Cuencas Internas del País Vasco de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental, en la Unidad Hidrológica del Oka, situándose dentro de las siguientes zonas incluidas en el Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico<sup>1</sup> de la citada Demarcación:

- Reserva de la Biosfera de Urdaibai.
- Zona de Especial Conservación de la red fluvial de Urdaibai (ZEC ES2130006).
- Perímetro de Protección de la Unidad Hidrogeológica de Gernika: Zona 3b o de recarga alejada para la protección de las captaciones Vega, Eusko Trenbideak y Ajangiz-A.
- Área de Interés Especial del Visión Europeo.
- Protección especies interés económico. Ciprinícola (PV-OK-045).

El objeto del Plan es establecer la calificación de los usos del suelo, en el municipio de Muxika, de los terrenos afectados por el trazado del canal viario para la rectificación del trazado y ensanche de la carretera BI-635.

La actuación se plantea como una mejora de la carretera existente BI-635 que comunica el barrio de Zugastieta con Ariatza. Se inicia en el enlace de Zugastieta y el punto final de entronque con la actual carretera se sitúa en el barrio de Ariatza, aproximadamente en el P.K.

<sup>1</sup> Real Decreto 35/2023, de 24 de enero, por el que se aprueba la revisión de los planes hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla y Júcar y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro.

Boulevard eraikina / Edificio Boulevard  
Gamarrako Atea / Portal de Gamarra 1A - 11  
01013 Vitoria-Gasteiz (Araba/Álava)  
T: 945 01 17 00 – [www.uragentzia.eus](http://www.uragentzia.eus)





31+000 de la actual carretera. Se modifica el trazado existente de la carretera, pero intentando aprovechar la plataforma actual en la medida de lo posible.

El trazado actual se encuentra condicionado ya que discurre entre la línea del ferrocarril Bilbao-Bermeo y el río Oka, lo que limita el diseño en planta de la carretera. Se trata de un tramo de carretera única con un carril por sentido que presenta una sucesión de curvas de radio reducido y pendientes pronunciadas con escasa visibilidad, y un arcén inferior a 1 metro en la mayor parte del tramo.

Además, las viviendas situadas en los márgenes de la carretera no cuentan con una acera que permita la comunicación peatonal entre los diferentes barrios. Tampoco se dispone de recorrido ciclable exclusivo que permita la movilidad segura para los ciclistas, cuya presencia es habitual.

Las actuaciones proyectadas conllevan cruces sobre el Dominio Público Hidráulico (DPH) o discurren por la zona de servidumbre y zona de policía de ambas márgenes del río Oka, existiendo un cruce sobre dicho cauce. Por su parte, existen cuatro cruces con cuatro escorrentías tributarias al río Oka.

- (1): Se trata del cruce con el río Oka. Se proyecta la ampliación del puente existente.
- (2): Cruce con escorrentía. Al encontrarse canalizado se propone un marco de hormigón de 2x2 metros.
- (3): Cruce con el arroyo Torrebarri, en las inmediaciones de la torre de Oka donde se proyecta un nuevo puente que sustituirá a la obra de drenaje que lo salva actualmente, permitiendo demoler la citada ODT.
- (4): Cruce con escorrentía a la altura de la gasolinera. No se proyecta ninguna actuación.
- (5): Cruce con escorrentía antes de llegar al barrio de Ariatza. Se propone un marco de hormigón de 2x2 metros.



Ilustración 1: Cruces con cursos de agua. (Fuente: Elaboración propia).

La solución adoptada discurre por la carretera existente apartándose de la plataforma para mejorar el trazado de las curvas. Se han minimizado los desmontes y procurado alejar el trazado lo máximo posible del cauce del río Oka.

La longitud de este tramo es de 2,12 km, manteniendo el tipo de carretera con calzada única de dos carriles, uno para cada sentido. En el enlace de Zugastieta se propone alargar las cuñas de intersección. Desde el inicio hasta el barrio de Oka se diseñan arcenes de 1,50 m y, desde el barrio de Oka hasta el final del trazado, se disponen arcenes de 1 metro y una acera de 2 metros por la margen derecha para crear un itinerario peatonal.



Respecto a los sobrantes de los movimientos de tierras, en la documentación se indica que, el acondicionamiento del terreno y el aprovechamiento de las tierras sobrantes se valorarán en la fase de proyecto. Si es posible, se utilizarán sobrantes para acondicionar alguna zona, pero siempre se llevará a cabo sin afectar a zonas protegidas del PRUG.

### 3 CONSIDERACIONES

#### 3.1 En relación con las actuaciones proyectadas y la protección del DPH y de sus zonas de protección asociadas.

Tal como se ha descrito anteriormente, las actuaciones derivadas del Plan Especial Viario conllevan la ampliación del puente que cruza el río Oka. Dicho puente cuenta con dos vanos y 40 metros de largo, con una pila central dispuesta en el cauce. Para adecuar el trazado y dotar a la calzada de arcenes de 1,50 metros se ampliará, según lo descrito en el Estudio Ambiental Estratégico, con un vano de 61 metros.



Ilustración 2: Puente sobre el río Oka y ampliación. (Fuente: Plan Especial).

Por otro lado, también se describe el cruce con el arroyo Torrebarri proyectándose un nuevo puente de 17,40 m de largo y 11,40 metros de ancho, permitiendo la demolición de la obra de drenaje existente.



Ilustración 3: Paso sobre el arroyo Torrebarri. (Fuente: Plan Especial).

En la descripción de ambos puentes se indica que se dispondrán los estribos de modo que no afecten a las zonas protegidas.

Asimismo, tal y como se ha mencionado anteriormente, se ha proyectado la implantación de 2 obras de drenaje transversal, de dimensiones 2x2 m, en los dos cruces señalados en el punto anterior (2 y 5 de la ilustración 1).



Dado que el objeto del informe es el Plan Especial Viario y que el diseño de las actuaciones será desarrollado en el correspondiente Proyecto Constructivo, se recuerda que dicho Proyecto (que deberá ser sometido a evaluación ambiental y autorizado por esta Agencia), deberá incluir, con el detalle que sea preciso, las obras de cruce sobre el DPH, y aquellas que se sitúen en su zona de servidumbre y policía, para que, además de garantizarse su compatibilidad con la normativa de aplicación, sea posible la realización del análisis sobre las afecciones a la red hídrica, de manera que puedan establecerse las necesarias medidas protectoras, correctoras y en su caso compensatorias.

Será en el marco de la citada autorización donde se establezcan por parte de esta Agencia las necesarias cautelas y prescripciones.

Respecto a la zona de servidumbre, se recuerda que, en congruencia con lo dispuesto en los artículos 6 y 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDHP), dicha franja deberá quedar libre de cualquier tipo de actuación, respetándose en todo caso la vegetación de ribera existente. Cabe destacar que, en ciertas zonas, la carretera y el itinerario peatonal previstos se proyectan muy próximos al cauce del río Oka. En este sentido, en los tramos de la modificación de la carretera comprendidos entre el P.K. 2+000 y el P.K. 2+200 y, entre el P.K. 2+500 y el P.K. 2+700, las actuaciones no deberán ocasionar una nueva ocupación de la zona de servidumbre del río Oka.

Por otro lado, en el apartado 8.4 *“Medidas para la protección hidrológica”* del Estudio Ambiental Estratégico, se recoge que, *“(..). para la fase de explotación, deberá contemplarse la instalación de sistemas de depuración de aguas en las salidas de todos los puntos de vertido desde la red de drenaje de la nueva infraestructura a la red fluvial, al objeto de evitar aportes de sólidos, metales pesados, etc. a los cauces.”*. Dado que, como ha sido señalado anteriormente, el diseño de las actuaciones será desarrollado en el correspondiente Proyecto Constructivo, se recuerda que dicho proyecto deberá incluir, con el detalle que sea preciso, las instalaciones de los citados sistemas de depuración.

### 3.2 En relación con el riesgo de inundación.

Tal y como se puede observar en la imagen adjunta, se destaca que el último tramo de acceso al barrio de Ariatza, en una longitud de 160 metros y, puntualmente, unos terraplenes proyectados a la altura de la ODT2, se encuentran dentro de zona inundable por las avenidas de 100 y 500 años de periodo de retorno, si bien se ubicaría fuera de la zona de flujo preferente.



Ilustración 4: Inundabilidad en el ámbito.



En la documentación analizada, si bien se indica que la modificación del trazado no supondrá una reducción significativa de la capacidad de desagüe ni sobreelevaciones respecto a la situación inicial, no se ha realizado un análisis sobre la posible afección a la situación de riesgo de inundabilidad, de manera que no se puede valorar la influencia de la modificación de las estructuras de cruce planteadas sobre la red hidrográfica.

En relación con lo anterior, se recuerda la necesidad de que el Proyecto Constructivo incluya un Estudio Hidráulico, elaborado a partir de los criterios técnicos definidos en el anexo 10 de la normativa del vigente Plan Hidrológico, que analice el riesgo de inundabilidad y la compatibilidad de las actuaciones propuestas con lo dispuesto en dicha normativa.

En el citado estudio se deberá analizar las posibles sobreelevaciones de la lámina de agua respecto a la del estado actual, de manera que se garantice el no agravamiento del riesgo en el entorno de las actuaciones propuestas. Las conclusiones del estudio deberán ayudar en el correcto dimensionamiento de los nuevos cruces sobre la red hidrográfica.

Dicho Estudio deberá ser presentado para su validación por parte de esta Agencia Vasca del Agua en el marco de la tramitación ambiental del Proyecto o, en su defecto, durante la tramitación de la preceptiva autorización de obras de la infraestructura.

Por último, cabe indicar que, en la documentación del Plan Especial se menciona el necesario cumplimiento de la normativa de aplicación del artículo 43 del Plan Hidrológico, aprobado mediante *Real Decreto 1/2016, de 8 de enero*, en relación con el diseño de la ampliación del puente sobre el río Oka y para la definición de la nueva estructura o puente sobre el Torrebarri, así como las obras de drenaje transversal.

En este sentido, se recuerda que, el citado Plan fue derogado estando actualmente en vigor el Plan Hidrológico 2022-2027 aprobado mediante el *Real Decreto 35/2023, de 24 de enero*<sup>2</sup>. El artículo correspondiente a las Normas específicas para el diseño de puentes, coberturas, medidas estructurales de defensa y modificación del trazado de cauces es el art. 47 de dicho Plan.

En relación con lo anterior, en la documentación se hace referencia varias veces al Plan Hidrológico derogado. Se recuerda que, actualmente, el Plan Hidrológico vigente es el recogido en el párrafo anterior.

---

<sup>2</sup> *Real Decreto 35/2023, de 24 de enero, por el que se aprueba la revisión de los planes hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla y Júcar y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro.*



#### 4 PROPUESTA DE INFORME

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriormente realizadas, esta Agencia Vasca del Agua propone informar, en el ámbito de sus competencias, de manera **favorable** al “*Plan Especial Viario para la mejora de la carretera BI-635, del P.K. 28+900 al P.K. 31+000, en el T.M. de Muxika (Bizkaia)*”, con las siguientes condiciones vinculantes:

1. El Proyecto Constructivo deberá incluir un Estudio Hidráulico al objeto de garantizar el no agravamiento del riesgo en el entorno de las actuaciones, así como la compatibilidad de las futuras actuaciones con la normativa de aplicación.
2. Asimismo, dicho Proyecto Constructivo incorporará, con el detalle que sea necesario, las obras de cruce sobre el DPH, y aquellas que se sitúen en su zona de servidumbre y policía, así como los sistemas de depuración de aguas en las salidas de los puntos de vertido de las obras de drenaje. Será en el marco de la preceptiva autorización donde se establezcan por parte de esta Agencia las necesarias cautelas y prescripciones.
3. En los tramos comprendidos entre el P.K. 2+000 y el P.K. 2+200 y el P.K. 2+500 y el P.K. 2+700, donde en la actualidad la carretera discurre muy próxima al cauce del río Oka, las actuaciones no deberán ocasionar una nueva ocupación de la zona de servidumbre del citado cauce.
4. En la documentación del Plan Especial será necesario corregir las referencias a la normativa del Plan Hidrológico, indicando las del vigente Plan Hidrológico 2022-2027 aprobado mediante el Real Decreto 35/2023, de 24 de enero.

#### 4 TXOSTEN-PROPOSAMENA

Aurretik egindako gogoetak kontuan hartuta, Uraren Euskal Agentziak, bere eskumenen esparruan, “*Muxikako udalerrian, BI-635 errepidea hobetzeko Bide Plan Berezia, P.K. 28+900tik P.K. 31+000ra*”, **aldeko** txostena egitea proposatzen du, honako baldintza lotesle hauek bete beharko direlarik:

1. Eraikuntza-proiektuak Azterlan Hidrauliko bat izan beharko du, jarduketan ingurunean arriskua larriagotzen ez dela bermatzeko, bai eta etorkizuneko jarduketak aplikatu beharreko araudiarekin bateragarriak direla bermatzeko ere.
2. Era berean, eraikuntza-proiektu horretan sartuko dira, behar den xehetasunarekin, jabari publiko hidraulikoaren gaineko gurutzatze-obrak, zortasun- eta zaintza-eremuan daudenak, bai eta drainatze-obretako isurketa-puntuen arteetan urak arazteko sistemak ere. Agentzia honek nahitaezko baimenaren esparruan beharrezko kautelak eta aginduak ezarriko ditu.
3. 2+000 K.Paren eta 2+200 K.Paren eta 2+500 K.Paren eta 2+700 K.Paren arteko tartetan, non gaur egun errepidea Oka ibaiaren ibilgutik oso gertu baitoa, jarduketek ez dute aipatutako ibilguaren zortasun-eremua berriro okupatuko.



4. Plan Bereziaren dokumentazioan, Plan Hidrologikoaren araudiari buruzko aipamenak zuzendu beharko dira, urtarrilaren 24ko 35/2023 Errege Dekretuaren bidez onartutako 2022-2027 Plan Hidrologikoari buruzkoak adieraziz.

Vitoria-Gasteiz, a fecha de la firma

Arantza Martínez de Lafuente de Fuentes (*Ebaluazio Arduraduna/Responsable de Evaluación*)  
José M<sup>a</sup> Sanz de Galdeano Equiza (*Plangintza eta Lanen Zuzendaria/Director de Planificación y Obras*)

SECRETARÍA DE LA COTPV

**Asunto:** Aprobación inicial del plan especial viario para la mejora de la carretera BI-635 del P.K.28+900 al P.K. 31+000 en Muxika. Informe para la COTPV.

**Código:** 2HI-061/24-P08

Estando previsto el próximo paso por la COTPV del expediente 2HI-061/24-P08, Aprobación inicial del Plan Especial Viario para la mejora de la carretera BI-635 del P.K.28+900 al P.K. 31+000 en Muxika, se realizan las siguientes consideraciones con relación al mismo:

El Plan Especial Viario (PEV) ha sido informado por la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (DPNyCC) en varias ocasiones, en el marco de la evaluación ambiental estratégica (Cód: ECIA-2022\_072). El último informe ha sido remitido este mismo mes de noviembre de 2024 a la Dirección General de Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia en el marco del art. 22 de la Ley 21/2013 (Cód: ECIA-2022\_072\_02).

La documentación remitida para la COTPV es la misma que la analizada para la emisión del informe del expediente ECIA-2022\_072\_02, motivo por el cual se adjunta dicho informe, que recoge todas las consideraciones de esta Dirección en relación con la afección al patrimonio natural del plan especial viario.

Lo que se traslada a los efectos oportunos.

Vitoria-Gasteiz, 25 de noviembre de 2024

**ADOLFO URIARTE** 2024.11.22  
**VILLALBA**  
13:06:26 +01'00'



**ADOLFO URIARTE VILLALBA**

**DIRECTOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CAMBIO CLIMÁTICO**



INDUSTRIA, TRANTSIZIO  
ENERGETIKO ETA  
JASANGARRITASUN SAILA  
Ingurumen Jasangarritasuneko  
Saiburuordetza  
Natura Ondare eta Klima Aldaketa  
Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA,  
TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y  
SOSTENIBILIDAD  
Viceconsejería de Sostenibilidad  
Ambiental  
Dirección Patrimonio Natural y Cambio  
Climático

**INFORME EN EL MARCO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SOBRE EL PLAN  
ESPECIAL VIARIO PARA LA MEJORA DE LA CARRETERA BI-635 DEL PK 28+900 AL PK31+000  
EN MUXIKA (BIZKAIA)**

CÓDIGO: ECIA-2022\_072\_02

REF: I-31-PY-2024-8

## 1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO

**Fecha de entrada:** 7 de octubre 2024

**Remitente/Promotor:** Dirección General de Desarrollo Territorial, Diputación Foral de Bizkaia.

**Marco jurídico del informe:** Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (art. 22), y Ley 10/2021 de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.

**Marco competencial:** El presente informe se emite en el marco de las funciones y responsabilidades de la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático, que se establecen en las siguientes normas:

- Decreto 68/2021, de 23 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente.
- Ley 9/2021, de 25 de noviembre, de Conservación del Patrimonio Natural de Euskadi y sus normas de desarrollo, especialmente lo establecido en los artículos 3.2, 6.2, y 8.2, relativos a la integración de los requisitos de protección del patrimonio natural en las políticas sectoriales.

**Documentación del expediente:**

- Plan Especial Viario para la mejora de la carretera BI-638 del PK 28+900 al PK 31+000, en Muxika (Dair Ingenieros, junio 2024).
- Estudio ambiental estratégico (Dair Ingenieros, junio 2024).

**Expedientes previos/relacionados:** La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (DPNyCC) informó en diciembre de 2022 este Plan Especial Viario, en el marco de las consultas previas de la EAE ordinaria. Tal y como se reflejaba en dicho informe, esta Dirección había informado con anterioridad varios expedientes relativos al corredor viario entre Amorebieta- Etxano y Muxika (informes entre los años 2008 y 2019, el último de ellos relativo a un Plan Especial Viario tramo Gorozika-Ariatza que fue finalmente desestimado).

**Objeto del informe:**

Valorar las repercusiones del plan sobre el patrimonio natural, para su consideración en el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica y en el propio diseño del Plan Especial Viario.



## 2. RESUMEN DE LA PROPUESTA.

El Plan Especial Viario (PEV) tiene por objeto establecer la calificación del suelo, asignando a los terrenos a ocupar por el tramo entre los PPKK 28+900 y 31+000 de la carretera foral BI-635 (entre el enlace de Zugastieta y el barrio de Ariatza, en Muxika) los usos que corresponden a las vías de transporte, red viaria, de las carreteras forales (zona T4.IS), de acuerdo con la clasificación de los usos del suelo del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) de Urdaibai.

Además de la alternativa 0 (no intervención), el Plan Especial plantea 3 alternativas de trazado, todas ellas bastante similares entre sí y que se ajustan en gran medida a la carretera existente. Tal y como ya se avanzó en CCPP, se había optado por la alternativa 1, debido a su menor afección ambiental, por no afectar a la torre Oka y por ser la más rentable en términos económicos.

El trazado está altamente condicionado, al discurrir muy próximo a la línea de ferrocarril Bilbao-Bermeo por una margen, y al río Oka por la otra. La propuesta del PEV trata de minimizar los desmontes y alejar el trazado lo máximo posible del cauce del río Oka, discurriendo en su mayor parte por la plataforma existente, si bien apartándose de ella para mejorar el trazado de las curvas.

El tramo objeto de intervención tienen una longitud total de 2,12 km. Se mantendrá el tipo de carretera con calzada única de dos carriles, uno por sentido. Desde el inicio hasta el barrio de Oka se diseñan arcenes de 1,50 m con el objetivo de mejorar la seguridad para los ciclistas. Desde el barrio de Oka hasta el final del trazado, más urbano, se disponen arcenes de 1,00 m y una acera de 2,00 m en la margen derecha de la carretera, para crear un itinerario peatonal seguro entre los barrios y mejorar el acceso a las paradas de autobús. Las curvas proyectadas tendrán unos radios mínimos comprendidos entre 88 m y 135 m, resultando una velocidad específica para ellas entre 50-60 km/h según el caso.

En la zona de cruce sobre el río Oka, en torno al PK 29+180, se prevé ampliar la estructura.

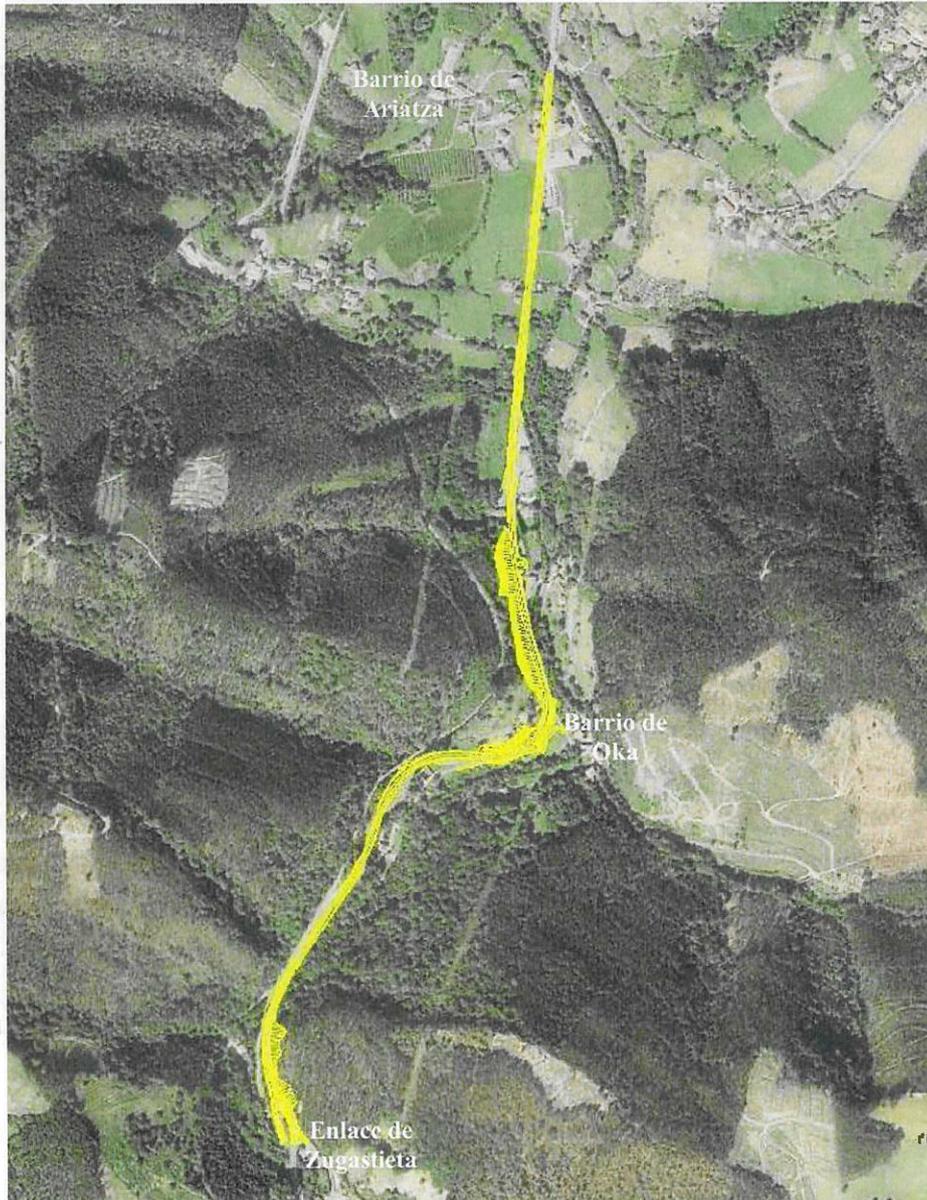


Imagen 1. Propuesta de mejora de la carretera BI-635 (fuente: PEV).

### 3. ANÁLISIS Y VALORACIÓN DE LA AFECCIÓN AL PATRIMONIO NATURAL

En el informe emitido por esta Dirección en diciembre de 2022 se aludía a varias cuestiones que debían ser consideradas en el análisis a desarrollar en el estudio ambiental estratégico (EsAE), dentro de la valoración de las afecciones al patrimonio natural del PEV. Se incide a continuación en dichas cuestiones, detallando cómo las ha considerado el EsAE y aportando las observaciones necesarias en cada caso.

Indicar, en todo caso, que la falta de documentación gráfica en formato compatible con GIS ha dificultado notablemente el análisis de solapamientos con distintos elementos del patrimonio natural que podrían verse afectados (vegetación, etc.). Para la tramitación del proyecto sería muy recomendable aportar este tipo de documentación compatible con GIS.

### 3.1. Reserva de la Biosfera de Urdaibai

Para el análisis de la compatibilidad de este Plan Especial con la normativa de aplicación a la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, se ha derivado la consulta sobre el mismo a los Servicios Técnicos del Patronato de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, que serán quienes se pronuncien sobre esta cuestión.

### 3.2. Red Natura 2000

El EsAE afirma en su apartado 4.3.10 que se produce una coincidencia del PEV con la ZEC Red fluvial de Urdaibai de 232,73 m<sup>2</sup>, que serían los datos correspondientes a la ocupación de las áreas N4 del PRUG de Urdaibai. Esta aseveración es errónea, toda vez que los límites de la ZEC y las zonas N4 no son coincidentes: la ZEC abarca zonas en torno a la red fluvial de Urdaibai que contribuyen a la integridad y conectividad del espacio protegido:

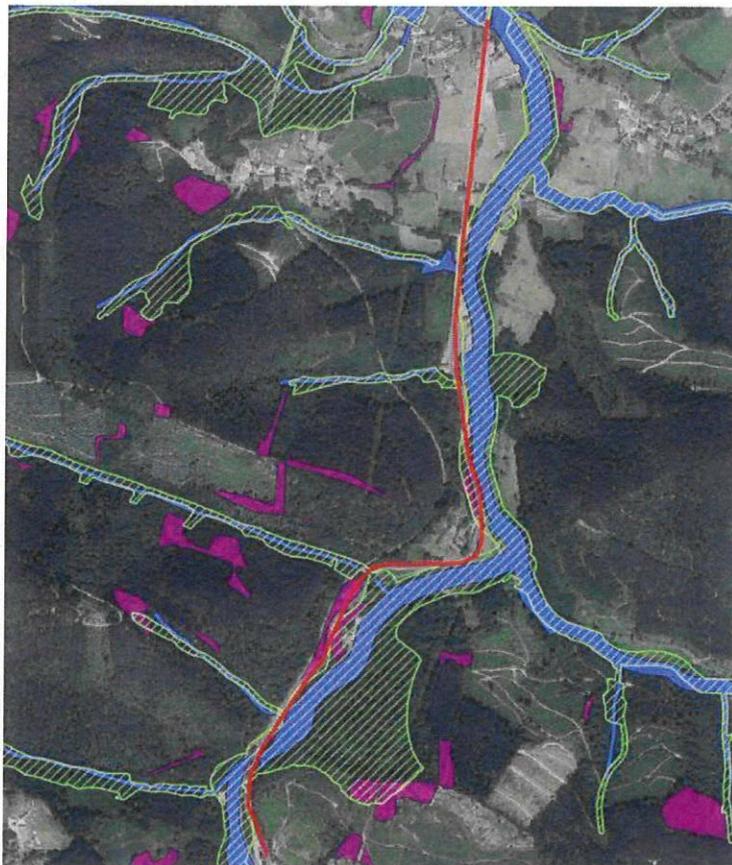


Imagen 2. Línea roja, trazado aproximado propuesto del PEV; en azul, zona N4 del PRUG de Urdaibai; en rosa, zona B6 del PRUG de Urdaibai; rayado verde, ZEC Red fluvial de Urdaibai.

Por lo tanto, la coincidencia del PEV con la ZEC es muy superior a la calculada por el EsAE. No se ha podido realizar un cálculo aproximado, al no haberse recibido información gráfica compatible con GIS. El análisis de impactos sobre este espacio protegido del patrimonio natural que aporta el EsAE (apartado 7.8) se limita a señalar la existencia de una afección al mismo, señalándose que “*el impacto*



*final resultante será el sumatorio de los impactos generados sobre el propio cauce y la vegetación y la fauna asociada, impacto difícil o imposible de reducir a una cifra, ya que muchos de los impactos no son mensurables”.*

Este escueto análisis no responde a lo solicitado por esta Dirección en su informe de diciembre de 2022, en el que se destacaba la necesidad de aportar un análisis específico de repercusiones sobre la Red Natura 2000 que tuviera en cuenta los objetivos de conservación de la ZEC Red fluvial de Urdaibai, y que se basara en las guías metodológicas disponibles. El análisis debería haber sido desarrollado al nivel de detalle que permite el PEV, es decir, teniendo en cuenta la ocupación de suelos dentro de la ZEC, que el EsAE no calcula correctamente.

Esta Dirección considera que el PEV podría ser desarrollado en términos de compatibilidad tanto con el PRUG de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai como con los objetivos de conservación de la ZEC; sin embargo, el EsAE facilitado no llega a aportar un análisis coherente que permita constatarlo.

Lo anterior se señala sin detrimento de lo que establezca la Diputación Foral de Bizkaia como órgano responsable de la gestión del espacio Natura 2000.

Cabe considerar, por otro lado, que la valoración de las repercusiones de la mejora de la carretera BI-635 sobre la Red Natura 2000 podrá realizarse de manera precisa cuando se cuente con los datos del proyecto. Dado que el mismo se encuentra sometido a evaluación de impacto ambiental<sup>1</sup>, en su tramitación deberá aportarse un documento específico de “Análisis de repercusiones sobre la Red Natura 2000” basado en las guías de referencia, en el que se detallen las posibles afecciones del proyecto viario sobre la ZEC Red fluvial de Urdaibai. Se considera especialmente relevante incidir en las posibles afecciones sobre los siguientes elementos clave de la ZEC:

- Los **hábitats de interés comunitario (HIC)**, y en especial el HIC prioritario 91E0\*, aliseda cantábrica, y los **hábitats de interés regional**, como los robledales eútrofos (cód. Eunis G1.A1) y oligótrofos (cód. Eunis G1.86) y bosques mixtos.

El EsAE calcula de manera preliminar una superficie afectada de 201,35 m<sup>2</sup> de aliseda y de 10.281,08 m<sup>2</sup> de robledal y bosque mixto. No obstante, este cálculo no tiene en cuenta otras superficies – de trabajo, acopios, etc. – afectadas por las obras.

Así, y a pesar de lo solicitado en el informe de diciembre de 2022, el EsAE no llega a aportar datos fiables sobre las distintas formaciones vegetales afectadas por el PEV, sobre su superficie y sobre su grado de conservación. Tampoco llegan a concretarse las restauraciones previstas, tanto como medidas correctoras (restauración de zonas afectadas por las obras) como complementarias (plantaciones que garanticen que no se produce una pérdida neta de patrimonio natural).

Se entiende, en todo caso, que todos estos datos podrán concretarse por el proyecto de ejecución que se redacte y por su estudio de impacto ambiental. Será en el marco de la tramitación del proyecto en el que el promotor deberá presentar una propuesta concreta de medidas correctoras y compensatorias que sean equivalentes a los impactos generados.

En este sentido, deberán precisarse al menos: zonas a restaurar, especies a emplear y tamaño de ellas, marco de plantación, mantenimientos previstos, presupuesto, etc.

<sup>1</sup> Anexo II.E., Grupo E7, punto 7.c. de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.



Se avanza que en el caso de afección a bosque autóctono debería establecerse una compensación 1:2 (eliminado:restaurado), y que se recomienda establecer un período de garantía de 5 años para las restauraciones.

- Las **especies amenazadas**, y en especial el visón europeo y el cangrejo autóctono de río. Se requieren medidas de permeabilización de la infraestructura (adaptación de pasos de fauna, etc.) y de minimización de afecciones sobre el cauce, además del ajuste del cronograma de obras para reducir los potenciales impactos. Algunas de estas medidas se mencionan en el apartado 8.6 del EsAE, si bien deben ser objeto de desarrollo.

Respecto a la presencia de especies de flora protegida, el EsAE la descarta (apartado 5.8).

- La **conectividad ecológica**, tanto longitudinal como transversal. El mantenimiento y refuerzo de la misma está directamente vinculado a las medidas señaladas en relación con los hábitats y las especies.

También deberá profundizarse en mayor medida de lo que lo ha hecho el EsAE en la presencia actual de especies de flora alóctona invasora y en su control, dado que las medidas que se recogen en el apartado 8.5.3 se refieren a nuevos establecimientos de este tipo de especies, pero no a la erradicación de las existentes en la zona.

Las medidas preventivas, correctoras y compensatorias concretas que se definan deberán tener el suficiente nivel de detalle – incluido el presupuesto – que permita su ejecución previa, paralela y posterior al proyecto viario.

### 3.3. Otras consideraciones

En su apartado 4.3.15 el EsAE realiza una estimación preliminar de los excedentes de materiales de excavación para la alternativa 1 seleccionada, que se calcula en 60.876,19 m<sup>3</sup>.

Al respecto de la gestión de estos excedentes, el EsAE indica que *“en ningún caso está previsto proceder a la apertura de depósitos de sobrantes dentro de los límites territoriales de la RBU”*, llegándose a mencionar asimismo (apdo. 4.3) que se llevarán al Puerto de Bilbao o a otras zonas antropizadas como antiguas canteras, *“por lo que no resultará necesario el acondicionamiento de otras superficies para el depósito de materiales sobrantes de excavación en el entorno de la propia obra”*. En todo caso se deberá precisar la gestión de estos materiales en la fase de proyecto.

En el informe de diciembre de 2022, esta Dirección recomendó que en el marco del EsAE del PEV se realizara una aproximación al volumen de tierras sobrantes y se concretara su destino final. Si bien esta primera parte de aproximación al volumen sí se ha hecho, no llega a determinarse la ubicación final de los sobrantes, que queda en el aire y se deja para fases posteriores.

Al respecto, se considera fundamental que el proyecto que se redacte en desarrollo del PEV (1) concrete el volumen excedente de tierras y rocas de excavación esperado y (2) determine, identificándolo en el texto y en la cartografía, el/los emplazamiento/s donde serán depositados dichos sobrantes. En caso de ser necesaria la ejecución de nuevos depósitos de sobrantes, los mismos serán incluidos en la EIA del proyecto, en tanto que es una parte indisoluble del él.



Por último, señalar que en el EsAE se han detectado datos que parecen contradictorios con los expuestos en el PEV, como por ejemplo la longitud del puente sobre el río Oka, que el EsAE establece en un vano de 61 m y el PEV en una longitud de 40 m con dos vanos. Deberá garantizarse la coherencia entre los datos aportados en el documento técnico y el ambiental, de cara a poder realizar un buen análisis de los elementos del patrimonio natural afectados. También se menciona en varios apartados el Decreto Legislativo 1/2014, disposición que está derogada desde el 10 de abril de 2022 por la Ley 9/2021..

En Vitoria-Gasteiz, a la fecha de la firma.

ADOLFO URIARTE  
VILLALBA



2024.11.22  
13:08:22  
+01'00'

**Adolfo Uriarte Villalba**  
Director de Patrimonio Natural y  
Cambio Climático

Marta  
Rozas  
Ormazabal

**Marta Rozas Ormazabal**  
Responsable del Servicio de  
Patrimonio Natural

Digitally signed  
by Marta Rozas  
Ormazabal  
Date: 2024.11.22  
12:51:49 +01'00'

MAITE  
UZQUIANO  
LOPEZ DE  
SUBIJANA -  
72740638X

**Maite Uzquiano López de  
Subijana**  
Servicios técnicos

Firmado  
digitalmente por  
MAITE UZQUIANO  
LOPEZ DE SUBIJANA  
- 72740638X  
Fecha: 2024.11.22  
12:46:01 +01'00'



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

GOBERNUAREN  
ORDEZKARIORETZA  
ARABAN

SUBDELEGACIÓN  
DEL GOBIERNO  
EN ALAVA

SUSTAPEN-ARLO FUNTZIONALA

ÁREA FUNCIONAL DE FOMENTO

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

27 de noviembre de 2024

ASUNTO

COTPV de 28 de noviembre.  
MUXIKA. Plan Especial Viario para la mejora de la carretera BI-635.

D. Tomás Orallo Quiroga  
Secretario de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco  
Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana  
Gobierno Vasco  
C/ Donostia 1  
01010 Vitoria-Gasteiz

**SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS**

De cara a la sección de Bizkaia de la COPTV del 28 de noviembre, se comprueba que en la Dirección General de Aviación Civil no consta se haya recibido solicitud de informe sobre el "Plan Especial Viario para la mejora de la carretera BI-635", en Muxika.

Dado que el término municipal de Muxika se encuentra afectado tanto por las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas establecidas (RD370/2011) como del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao (Orden FOM de 17 de julio de 2001), es necesario que la administración pública competente solicite, de manera oficial, antes de la aprobación inicial o trámite equivalente a la Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) el correspondiente informe. Dicho informe tiene carácter vinculante y preceptivo y por lo tanto deberá ser expresamente favorable para la aprobación definitiva del planeamiento.

CORREO ELECTRONICO fomento.alava@correo.gob.es

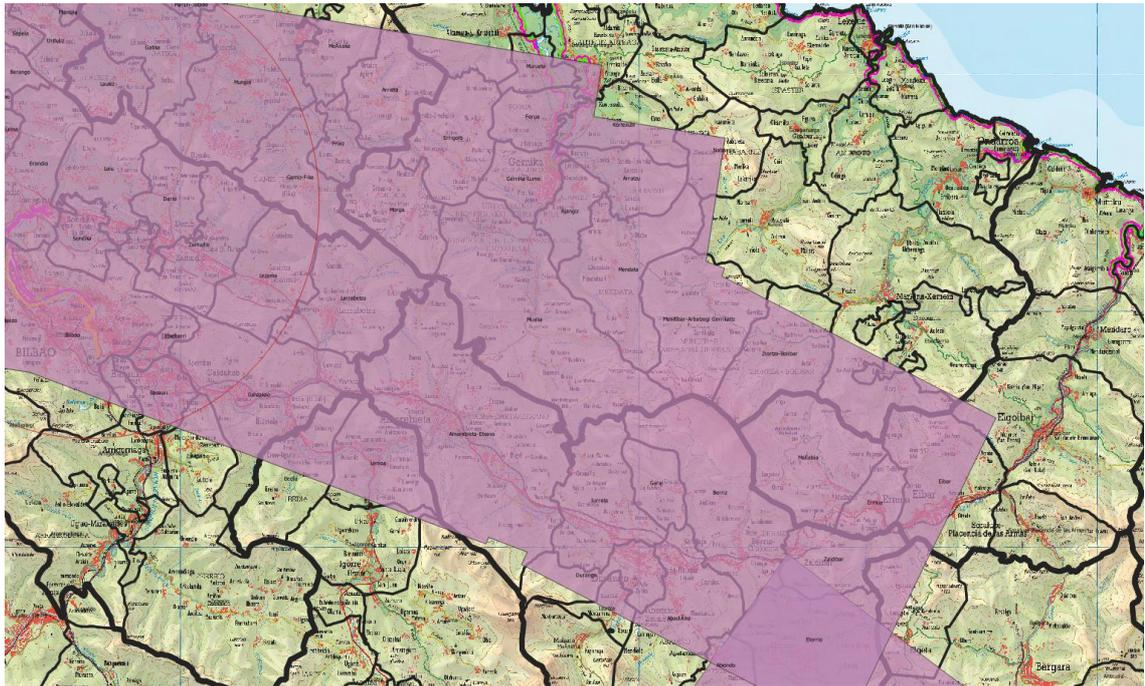
C/ OLAGUIBEL, 1  
01071 VITORIA-GASTEIZ  
TEL.: 945 759 300  
FAX.: 945 759 301



CSV : GEN-9eea-faca-9f4b-c1a0-88bc-a8f3-221b-5c2b

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ENDIKA URTARAN MOTOS | FECHA : 27/11/2024 13:37 | NOTAS : F



Envoltorio de las servidumbres aeronáuticas en rosa.

Un cordial saludo

EL DIRECTOR DEL ÁREA DE FOMENTO  
EN EL PAÍS VASCO

Endika Urtaran Motos

ADMINISTRACIÓN  
GENERAL  
DEL ESTADO  
GOBERNUAREN  
ORDEZKARIORETZA  
ARABAN  
SUBDELEGACIÓN  
DEL GOBIERNO  
EN ALAVA



**CSV : GEN-9eea-faca-9f4b-c1a0-88bc-a8f3-221b-5c2b**

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

**FIRMANTE(1) : ENDIKA URTARAN MOTOS | FECHA : 27/11/2024 13:37 | NOTAS : F**