

## OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

### 1684

*RESOLUCIÓN de 6 de marzo de 2024, del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka (Bizkaia).*

#### ANTECEDENTES DE HECHO

Con fecha de 17 de febrero de 2023 la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, resuelve someter a información pública el proyecto constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka y su estudio de impacto ambiental, en el término municipal de Mundaka (Bizkaia) y el 20 de marzo de 2023 realiza una corrección de errores de la citada resolución.

Los anuncios de dichas resoluciones fueron publicados en los Boletines Oficiales del País Vasco de 9 de marzo de 2023 y de 11 de abril de 2023. Una vez culminado el trámite de información pública, el órgano sustantivo hace constar que no se han recibido alegaciones.

Asimismo, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 37 de la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Dirección de Infraestructuras del Transporte consultó a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, con el resultado que obra en el expediente. A este respecto, el promotor hace constar que los informes de respuesta de las administraciones públicas afectadas se han tenido en consideración en la elaboración del estudio de impacto ambiental.

Con fecha 22 de enero de 2024 la Dirección de Infraestructuras del Transporte completa la solicitud para la emisión de la declaración de impacto ambiental del proyecto constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka (Bizkaia), de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, así como en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La solicitud contiene la siguiente documentación:

- Proyecto Constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka. Junio 2023.
- Estudio de impacto ambiental del Proyecto Constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka. Junio 2023. (Se corresponde con el Anejo 11 del proyecto constructivo).
- Evaluación de Repercusiones sobre Espacios de la Red Natura 2000. Junio 2023. (Anejo 22 del proyecto constructivo).
- Documentación relativa al resultado de la información pública efectuada.
- Documentación relativa al resultado del trámite de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas.
- Integración en la propuesta final del proyecto del resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tomado en consideración.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en el artículo 60 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, constituye el objeto de las mismas establecer las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental con el fin de promover un desarrollo sostenible.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 61 de la citada Ley 10/2021, de 9 de diciembre, deben someterse al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental los planes, programas y proyectos que, pretendiéndose llevar a cabo en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se detallan en el Anexo II de esta Ley.

El proyecto se desarrolla sobre la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y sobre dos espacios de la Red Natura 2000: la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000144, Ría de Urdaibai y la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES2130007, Zonas litorales y Marisma de Urdaibai. Atendiendo a dichas circunstancias, el promotor ha decidido someter el proyecto al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria para garantizar la protección al medio ambiente, de acuerdo a lo establecido tanto en el artículo 7.1 de la Ley 21/2013, como en el artículo 76.1 y punto 4 del Anexo II.D. de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 35 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, como órgano sustantivo, ha dispuesto lo necesario para llevar a cabo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto, mediante la incorporación al expediente de un estudio de impacto ambiental, mediante la celebración del trámite de información pública y mediante la participación en el procedimiento de las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación ambiental del proyecto, y a la vista de que el estudio de impacto ambiental resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco, órgano competente de acuerdo con el 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, procede a dictar la presente declaración de impacto ambiental.

Vistos la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el 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, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y demás normativa de aplicación,

## RESUELVO:

Primero.– Formular, a los solos efectos ambientales, la presente declaración de impacto ambiental del proyecto constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka (Bizkaia).

Segundo.– Fijar las siguientes condiciones para la realización del proyecto, las cuales son vinculantes de acuerdo con lo especificado en el artículo 78.1 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi:

A) La presente evaluación ambiental se realiza sobre la siguiente documentación presentada por el promotor del referido proyecto:

- Proyecto Constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka. Junio 2023.
- Estudio de impacto ambiental del Proyecto Constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka. Junio 2023. (Se corresponde con el Anejo 11 del proyecto constructivo).
- Evaluación de Repercusiones sobre Espacios de la Red Natura 2000. Junio 2023. (Anejo 22 del proyecto constructivo).

El proyecto se desarrollará de acuerdo con la documentación presentada en esta Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco para la evaluación de impacto ambiental del mismo, con sujeción, en cualquier caso, a las determinaciones contenidas en esta Resolución.

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental de este proyecto ha tenido en cuenta, además de la documentación técnica presentada por el promotor del proyecto, el contenido de los informes incorporados al expediente en las diferentes fases del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

B) En el caso de cambios o ampliaciones del proyecto resultará de aplicación el régimen de modificaciones recogido en el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Las modificaciones puntuales del proyecto que surjan, aunque no lleguen a alcanzar la entidad de las consideradas en el párrafo anterior, deberán justificarse también desde el punto de vista ambiental. El proyecto deberá recoger las modificaciones que correspondan en el conjunto de medidas protectoras y correctoras, programa de vigilancia ambiental, presupuesto y pliego de condiciones.

C) Aspectos relevantes del procedimiento de evaluación ambiental.

C.1.– Objeto del proyecto y descripción de sus principales acciones.

La obra proyectada consiste en la reparación y protección del viaducto de Mundaka, perteneciente a la línea ferroviaria Amorebieta – Bermeo, tras los daños observados, cuyo origen predominante radica en el oleaje al que está sometido.

La estructura se localiza en el PK 27+381 de la línea férrea y consiste en una obra de fábrica de hormigón ciclópeo revestido de sillería, de 90 m de longitud, con estribos y 9 pilas.

El viaducto cruza sobre un acantilado, a 15 m de altura y dispone en su base de 10 dados de hormigón, que lo protegen del oleaje y están anclados al suelo de roca de la cala.

Estos dados de protección se encuentran muy deteriorados y son rebasados constantemente por el oleaje, no cumpliendo la función de protección para la que se ejecutaron. Para subsanar esta situación el proyecto prevé la demolición de los bloques de la defensa existente y su sustitución por un dique de hormigón.

El dique se proyecta en la zona de entrada del oleaje en la cala y está formado por hormigón en masa micropilotado. Sobre una bancada de regularización, con acabado en la cota +1,20, se ejecuta un primer nivel de hormigón, hasta la cota +4,50, con una anchura constante de 4,38 m. El segundo nivel consta de 14 bloques de 2,5 m x 2,5 m, con cara delantera orientada hacia el mar, alcanzando la cota +6,50. Este segundo nivel se dispone cosido al primero mediante 4 micropilotes.

Tras la construcción del dique de protección se realizan los trabajos de reparación del viaducto, que consisten, fundamentalmente, en la reparación de sillares, limpieza de humedades y vegetación, desagües en bóvedas, reparación de muretes guardabalasto y construcción de barandilla. Para su realización se colocarán andamios apoyados en las cimentaciones del viaducto.

Por último, se instalará una nueva escalera de acceso a la cala, a la altura de la pila 7 del viaducto.

La ejecución de la obra requiere de la construcción de una plataforma metálica provisional, para el acopio de materiales y como refugio para la maquinaria durante las pleamares. Esta plataforma se sitúa al sur del viaducto, en el interior de la cala y tiene una anchura de 5,7 m para permitir el cruce de 2 máquinas, una rampa de 2,9 m de anchura y una zona amplia de giro en las inmediaciones de la rampa.

La plataforma se realiza mediante zapatas prefabricadas de 1,7 m x 1,7 m x 0,85 m. Las zapatas apoyan directamente sobre el terreno natural de la cala, siendo necesario únicamente la limpieza de la roca de apoyo, la retirada de los cantos rodados que interfieran con la ejecución de las zapatas y la colocación de una base de hormigón de limpieza.

Debido a la fuerte pendiente transversal del terreno, el primer tramo de rampa no se ejecuta en estructura, sino que se dispone un muro en L que contendrá un relleno de material procedente de los bolos retirados para apoyo de las zapatas.

Una vez terminada la obra del dique, el hormigón de limpieza de la base de las zapatas se picará manualmente y la plataforma y todos sus elementos serán desmantelados y retirados.

Durante la ejecución de la obra, el acceso de los operarios a la cala se hará a través de las vías del ferrocarril y descendiendo por el andamio que se ubica en la pila 7.

El hormigón necesario para la ejecución del dique se suministra por bombeo desde el vial BI-2235 mediante bomba estacional ubicada en la acera-bidegorri del mismo. Desde este punto el hormigón se suministra a la obra mediante tubería, que baja a través de la ladera. La bomba estacional se carga mediante camiones-hormigonera.

Se necesitan otras dos zonas de instalaciones auxiliares, la primera de ellas se coloca en una zona de aparcamiento, en el mirador sobre la carretera BI-2235 y se utiliza para la ubicación de las casetas de obra y para el acopio de pequeño material. El acceso a la zona de obras se realiza a través de la vía.

La otra zona auxiliar se dispone dentro del puerto de Bermeo, a una distancia de 1.160 m del viaducto; tiene una superficie de 1.400 m<sup>2</sup> y se destina al acopio de materiales y maquinaria y a la ejecución de los elementos prefabricados, como las zapatas de la plataforma provisional. Esta zona tiene acceso a la vía ferroviaria, por lo que los materiales se transportan a través de ella.

Tanto la construcción de la plataforma de acopio y el dique como la demolición de la defensa existente dependen de las mareas y de la incidencia del oleaje, por lo que los trabajos se realizan

principalmente en las bajamares y evitando las épocas de temporales y oleaje fuerte. Se estima un plazo total de 12 meses divididos en dos temporadas, ejecutando el dique de protección durante el primer año y la reparación del viaducto durante el segundo año.

### C.2.– Principales características del ámbito de afección del proyecto.

El viaducto se localiza sobre la cala de Lamiaran, entre la carretera BI-2235 y el mar, en el término municipal de Mundaka. La zona objeto del proyecto tiene un sustrato formado por lajas y bajos rocosos en la parte próxima al mar y por cantos rodados, de diferente tamaño, en la zona interior del viaducto.

El viaducto, el dique y la plataforma de acopio provisional se ubican dentro del dominio público marítimo terrestre, así como la zona de instalaciones auxiliares prevista en el puerto de Bermeo. En la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre se proyectan dos instalaciones auxiliares, una de ellas se localiza en la carretera BI-2235, a la altura del viaducto y la segunda en un aparcamiento situado más al norte.

El proyecto está situado dentro de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y en el ámbito de la Red Natura 2000, afectando a la ZEPA Ría de Urdaibai (código ES0000144) y a la ZEC Zonas litorales y Marisma de Urdaibai (código ES2130007).

De acuerdo al Plan Rector de Uso y Gestión de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, parte del viaducto se ubica en la zona T4.IS (zonas destinadas a soportar las infraestructuras), mientras que el dique se sitúa en el área N2 Área del litoral.

El ámbito de actuación se encuentra en suelo no urbanizable con una calificación global C2- Área de litoral de especial protección y SGTFR- Sistema general transporte ferroviario, según el Plan General de Ordenación Urbana de Mundaka.

La vegetación presente consiste en un complejo de vegetación de acantilados litorales en las cimentaciones del viaducto, que constituyen el hábitat de interés comunitario 1230 Repisas y acantilados costeros con angiospermas halófilas.

El Viaducto de Lamiaran está recogido en el Plan General de Ordenación Urbana de Mundaka de 2015, con nivel de protección 2 (tipológico y ambiental). Por consiguiente, es un bien cultural de protección básica según la Ley 6/2019 de Patrimonio Cultural Vasco y en ningún caso será posible su derribo, ni total ni parcial.

Cercano al viaducto se encuentra una parcela incluida en el inventario de suelos potencialmente contaminados, recogida con el código Geoiker 48068-00005, por tratarse de un vertedero no controlado. Según el EsIA se ejecutarán medidas preventivas para no afectar a dicha parcela.

### C.3.– Efectos ambientales previsibles.

De acuerdo a la documentación analizada y a los informes remitidos por las administraciones públicas consultadas, el proyecto abarca una pequeña longitud de la vía férrea y sus efectos se circunscriben al ámbito de la cala de Lamiarán.

De acuerdo al estudio de impacto ambiental, la reparación del viaducto no implica una pérdida de superficie de la Red Natura, pero si hay un incremento de superficie afectada ya que el nuevo dique supera la extensión del actual en 300 m<sup>2</sup>, sobre el hábitat de interés comunitario 1230, acantilados costeros. La fase de obra conllevará ocupaciones temporales para ejecutar la plataforma auxiliar, en una superficie aproximada de 166 m<sup>2</sup>, lo que supone el 0,14 % de la superficie total del hábitat 6510 Prados pobres de siega de baja altitud.

Esta superficie es muy reducida por lo que se estima que el impacto producido sobre la Red Natura no resulta significativo.

El estudio de impacto ambiental ha evaluado el efecto del proyecto sobre las comunidades de aves s localizadas en la ZEPA Ría de Urdaibai (código ES0000144) y la ZEC Zonas litorales y Marisma de Urbaibai (código ES2130007), particularmente aquellas que son objetivo de especial interés En el ámbito de afección del proyecto, estas especies son el cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*), paíño europeo (*Hydrobates pelagicus*), garceta común (*Egretta garzetta*), alimoche común (*Neophron percnopterus*) y halcón peregrino (*Falco peregrinus*).

Además, durante las prospecciones realizadas en la elaboración del estudio de la avifauna, incorporado al estudio de impacto ambiental, se ha detectado la presencia, en los agujeros de los pilares del viaducto, de dos nidos de cernícalo (*Falco tinnunculus*) y un nido de colirrojo tizón (*Phoenicurus ochruros*), además de una posible nidificación, no confirmada, de lechuza común (*Tyto alba*).

Las especies que se verán afectadas de forma directa son el cernícalo vulgar y la lechuza, a consecuencia de la eliminación de los nidos. En el caso de los colirrojos tizones, el efecto será menor ya esta especie tiene recursos ecológicos suficientes y adecuados en las paredes próximas.

Otros efectos que se pueden generar sobre las aves son el desplazamiento debido al efecto de las molestias producidas por los ruidos y los movimientos de maquinaria y personas en un entorno relativamente tranquilo. El desplazamiento será máximo para las aves que nidifican en el entorno inmediato del viaducto, así como las que utilizan la rasa y el acantilado. Este efecto se irá atenuando con la distancia, de forma que una vez superados los dos cabos que flanquean a ambos lados el viaducto, apenas se trasladará el impacto hacia la avifauna.

Los trabajos de reconstrucción del dique podrían generar un aumento de turbidez de las aguas costeras, aunque esta afección se estima poco significativa. Asimismo, la ejecución del proyecto puede originar una posible alteración de la calidad de las aguas por vertidos accidentales de carburantes, aceites y otras sustancias contaminantes del mantenimiento de la maquinaria sobre el terreno. No obstante, la probabilidad de ocurrencia se reduce considerablemente atendiendo a las medidas preventivas propuestas en el estudio de impacto ambiental.

Los trabajos a realizar en el viaducto son trabajos de mantenimiento y conservación, y por consiguiente, el proyecto es correcto en lo relativo a la normativa que rige la protección del Patrimonio Cultural.

#### D) Medidas protectoras, correctoras y compensatorias.

Las medidas protectoras y correctoras se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, de acuerdo con lo establecido en los apartados siguientes y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por el promotor a través del órgano sustantivo ante la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular.

El dimensionamiento de estas medidas y el personal asignado para el control deberán garantizar los objetivos de calidad marcados en el estudio de impacto ambiental y los establecidos en la presente declaración de impacto ambiental.

Todas estas medidas deberán quedar integradas en el conjunto de los pliegos de condiciones para la contratación de la obra y dotadas del consiguiente presupuesto que garantice el cumplimiento de las mismas.

Deberán añadirse las medidas que se exponen en los apartados siguientes.

D.1.– Medidas destinadas a la protección del patrimonio natural.

Sin perjuicio de las condiciones que impongan en su caso los órganos competentes en la gestión de los espacios naturales protegidos presentes en el ámbito de afección del proyecto se adoptarán las siguientes medidas:

– Las obras, así como el conjunto de operaciones auxiliares que impliquen ocupación del suelo se desarrollarán en el área mínima imprescindible para la ejecución de las obras y en todo caso dentro de los límites previstos en los planos correspondientes del proyecto. No podrán afectarse zonas situadas fuera de los límites señalados, bien sea por necesidad de accesos, acopios, instalaciones, o cualquier otra actividad auxiliar a la constructiva, y se restringirá al máximo fuera de los límites citados la circulación de maquinaria y vehículos de obra.

– En caso de afecciones accidentales fuera de esas zonas, serán aplicadas las medidas correctoras y de restitución adecuadas, p.revio informe de la asesoría ambiental establecida en el apartado D.10 de esta Resolución.

– Con carácter general, se deberá evitar el desbroce de la vegetación autóctona en aquellas áreas donde no se prevea una ocupación directa. En aquellas zonas de alto interés naturalístico correspondientes a enclaves con presencia del hábitat de interés comunitario «Acantilados Costeros» (código UE 1230). colindantes con las obras, deberán extremarse las precauciones para no afectar mayor superficie de la estrictamente necesaria para la ejecución del proyecto.

– Con carácter previo al inicio de las obras se realizará una prospección del ámbito de afección del proyecto para garantizar que no existe flora protegida (en concreto *Armeria euscadiensis* y *Lavatera arborea*), en línea con lo establecido en los documentos de conservación de la ZEC/ZEPA..

– A tal fin, con carácter previo al inicio de las obras se deberá realizar una delimitación precisa y balizado «in situ» de los hábitats de interés comunitario cuyo desbroce no sea estrictamente necesario para la ejecución de las obras. Durante la fase de replanteo y ejecución de los trabajos en las citadas áreas sensibles, deberá estar presente a pie de obra un especialista en botánica de la asesoría ambiental establecida en el apartado D.10 de esta Resolución, en labores de asistencia a la Dirección de Obra.

– Deberán ser respetados, tal como propone el anejo 22 relativo a la Evaluación de Repercusiones sobre Espacios de la Red Natura 2000, los periodos de cría de las especies de aves nidificantes presentes en el ámbito del proyecto, en la medida de lo posible. Queda prohibida la destrucción de sus nidos durante dicho periodo.

– De acuerdo con lo indicado en el anejo 22 relativo a la Evaluación de Repercusiones sobre Espacios de la Red Natura 2000, para evitar la pérdida del lugar de nidificación de los cernícalos y lechuzas identificadas en los pilares, se colocarán, antes de empezar las obras y la temporada de cría, cajas nido adecuadas para cada especie en las paredes verticales próximas, fundamentalmente las orientadas al este. Una vez finalizadas las obras, se restituirán los agujeros de los pilares que van a ser cubiertos, por cajas nido para: cernícalo vulgar (5 cajas), lechuza (2 cajas), aviones (10 nidos), colirrojos y afines (5 cajas). Estas cajas deberán colocarse en los pilares a una altura de  $\frac{3}{4}$  aproximadamente, y principalmente orientadas al este.

– Con objeto de minimizar los niveles de emisión de ruido el plan de obra no deberá superponer tareas ruidosas siempre que sea posible. Los trabajos deberán realizarse en horario diurno y cumplir estrictamente con la normativa que regula las emisiones sonoras de las máquinas de uso al aire libre.

– Se tomarán como referencia los valores objetivo de calidad acústica para área g), según lo previsto en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

– El promotor deberá aplicar medidas concretas que eviten los vertidos directos de agua contaminada en el acantilado, bien mediante su recogida y posterior tratamiento bien tratándolas «in situ».

– La eliminación de vegetación, algas, etc. del viaducto deberá realizarse por medios exclusivamente mecánicos. Solo si esto no fuera posible, podrán utilizarse biocidas sin efectos tóxicos en los organismos acuáticos (se evitará por tanto el uso de triazina y cloruro de benzalconio propuestos en el proyecto), y realizar una aplicación localizada de los mismos en las dosis mínimas imprescindibles.

– El promotor deberá adoptar las medidas necesarias para evitar la proliferación de flora exótica invasora, entre ellas:

- Utilizar maquinaria e instrumental limpios, sin restos de barro o tierra que puedan ser portadores de propágulos o semillas de especies invasoras.
- Reponer la vegetación afectada lo antes posible con especies autóctonas y retirar por medios mecánicos aquellas plantas invasoras que hubieran podido aparecer.
- El seguimiento y en su caso eliminación de vegetación invasora deberá mantenerse una vez finalizadas las obras, teniendo en cuenta la Ley 9/2021 de Conservación del Patrimonio Natural de Euskadi.
- El seguimiento y en su caso eliminación de vegetación invasora deberá mantenerse una vez finalizadas las obras, teniendo en cuenta la Ley 9/2021 de Conservación del Patrimonio Natural de Euskadi.

– No se crearán caminos de acceso a la obra por la ladera que afecten a la vegetación. La descarga de materiales y maquinaria se efectuará desde el propio viaducto de Lamiaran mediante corte de tráfico ferroviario.

D.2.– Medidas destinadas a la protección de la calidad de las aguas y de los suelos.

Previamente a la ejecución de las actuaciones planteadas en la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre, se deberá disponer de la preceptiva autorización de la Agencia Vasca del Agua. En el caso de las actuaciones previstas en dominio público marítimo terrestre se deberá contar con el correspondiente título habilitante a otorgar por la Dirección General de la Costa y el Mar.

Para garantizar la mínima afección posible al medio hídrico se deberán adoptar las medidas siguientes:

– Disponer en obra de material absorbente (tipo sepiolita o similar) para reducir los tiempos de respuesta en caso de vertido accidental.

– No se podrán realizar vertidos al DPMT, sin autorización.

– Se deberán extremar las precauciones durante la ejecución del dique, ya que supone una nueva ocupación de unos 300 m<sup>2</sup> del DPMT. En este sentido se deberá cumplir el Programa de vigilancia ambiental descrito en el estudio de impacto ambiental y atender a cuantas indicaciones se establezcan en las autorizaciones y concesiones que deban ser tramitadas en cumplimiento de la normativa vigente en materia de Costas. Se deberán tomar las siguientes medidas:

– La superficie destinada a parque de maquinaria de obra y la zona de mantenimiento de la misma se aislará de la red de drenaje natural. Dispondrá de solera impermeable y de un sistema de recogida de efluentes para evitar la contaminación del suelo y de las aguas por acción de aceites y combustibles. No se permitirá la carga y descarga de combustible, cambios de aceite y las actividades propias de taller en zonas distintas a la señalada.

– El lavado de las cubas de hormigón se realizará en las zonas acondicionadas expresamente a tal fin. En ningún caso se permitirá el vertido de las lechadas del lavado de hormigón.

D.3.– Medidas destinadas a garantizar la compatibilidad de la calidad del suelo con los usos previstos.

De acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental, para evitar cualquier afección a la parcela incluida en el inventario de suelos potencialmente contaminados recogida con el código Geoiker 48068-00005 se ejecutarán medidas preventivas como: la colocación de una malla que impida la afección a estos suelos, y evite también su ocupación por parte de la tubería prevista para bombeo de hormigón desde el vial BI-2235 hasta la cala.

En el caso de que en el trascurso de las obras se detecten emplazamientos que hayan soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, o cuando se den indicios fundados de la existencia de sustancias contaminantes del suelo, se actuará según lo dispuesto para estos casos en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

D.4.– Medidas destinadas a aminorar las emisiones de polvo.

– Durante el tiempo que duren los trabajos, se llevará a cabo un control estricto de las labores de limpieza al paso de vehículos, tanto en el entorno afectado por las actuaciones a realizar como en las áreas de acceso a las zonas de actuación.

– El transporte de los materiales de excavación se realizará en condiciones de humedad óptima, en vehículos dotados con dispositivos de cubrición de la carga, con objeto de evitar la dispersión de lodos o partículas.

– Asimismo, en periodos secos se procederá al riego de acúmulos de tierras o materiales con contenido en polvo.

D.5.– Medidas destinadas a aminorar los efectos derivados de los ruidos y vibraciones.

Durante el tiempo de duración de los trabajos, deberán aplicarse buenas prácticas operativas para la reducción en origen del ruido, en particular en las operaciones de excavación, demolición, carga y descarga, transporte, así como en cuanto al mantenimiento general de maquinaria utilizada y la reducción en origen del ruido y vibraciones, control de la emisión sonora de los equipos utilizados durante las obras, etc.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 22 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, la maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y en las normas complementarias.

Por otra parte, el proyecto deberá desarrollarse de modo que en su ámbito de afección no se superen, por efecto del ruido generado por las obras, los objetivos de calidad acústica establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, todo ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 35 bis de dicho Decreto.

Las obras se limitarán al periodo diurno.

D.6.– Medidas destinadas a la gestión de los residuos.

Los diferentes residuos generados durante la ejecución y funcionamiento del proyecto se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y normativas específicas.

En atención a los principios jerárquicos sobre gestión de residuos, se debe fomentar la prevención en la generación de los residuos o, en su caso, que estos se gestionen con el orden de prioridad establecido en el artículo 8 de la citada Ley 7/2022, de 8 de abril, a saber: prevención, preparación para la reutilización, reciclado, otros tipos de valorización, incluida la valorización energética y, en último término, eliminación.

Los residuos únicamente podrán destinarse a eliminación si previamente queda debidamente justificado que su valorización no resulta técnica, económica o medioambientalmente viable.

Queda expresamente prohibida la mezcla de las distintas tipologías de residuos generados entre sí o con otros residuos o efluentes, segregándose los mismos desde su origen y disponiéndose de los medios de recogida y almacenamiento adecuados para evitar dichas mezclas.

Los residuos con destino a vertedero se gestionarán además de acuerdo con el Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero, y con el Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de los rellenos.

Los sistemas de recogida de residuos peligrosos deberán ser independientes para aquellas tipologías de residuos cuya posible mezcla en caso de derrames suponga aumento de su peligrosidad o mayor dificultad de gestión. Asimismo, se deberán observar las obligaciones relativas al almacenamiento, mezcla, envasado y etiquetado de residuos establecidas en el artículo 21 de la citada Ley 7/2022, de 8 de abril, y permanecerán cerrados hasta su entrega a un gestor autorizado, para evitar cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación.

De acuerdo con lo anterior, se procederá al acondicionamiento de una zona específica para almacenamiento provisional de residuos peligrosos tales como latas de aceite, filtros, aceites, pinturas, etc., habilitando además, y separados de aquellos, contenedores específicos para residuos inertes.

Los recipientes o envases citados con anterioridad deberán estar etiquetados de forma clara, legible e indeleble y de acuerdo con la normativa vigente.

La gestión del aceite usado generado se hará de conformidad con lo previsto en el artículo 29 de la Ley 7/2022, de 8 de abril y en el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.

Hasta el momento de su entrega a un gestor autorizado, el almacenamiento de aceites agotados se realizará en espacios bajo cubierta, en recipientes estancos debidamente etiquetados, sobre solera impermeable y en el interior de cubetos o sistemas de contención de posibles derrames o fugas.

Con objeto de facilitar el cumplimiento de esta normativa, deberán disponerse sistemas de gestión de los residuos generados en las diferentes labores. Estos sistemas serán gestionados por los encargados de dichas labores, que serán responsables de su correcta utilización por parte de los operarios. En particular, en ningún caso se producirán efluentes incontrolados procedentes del almacenamiento de combustibles y productos y del mantenimiento de la maquinaria, ni la quema de residuos.

#### D.7.– Medidas destinadas a la protección del patrimonio cultural.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, si en el transcurso de la obra se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se suspenderán preventivamente los trabajos en la zona y se informará inmediatamente al Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia, que será quien indique las medidas a adoptar.

#### D.8.– Medidas destinadas a la protección paisajística y a la restauración de las superficies afectadas.

Los trabajos de integración paisajística de la obra se llevarán a cabo para la totalidad de las áreas afectadas por la obra. La restauración ambiental incluirá la restitución geomorfológica y edáfica del terreno, y la revegetación de los espacios susceptibles de mantener una cubierta vegetal.

Tanto el pliego de condiciones como los presupuestos para la contratación de la obra deberán incorporar las condiciones técnicas y partidas presupuestarias necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las actuaciones de revegetación propuestas.

Durante las labores de restauración se llevarán a cabo acciones que dificulten la propagación de plantas alóctonas invasoras. Asimismo, y siempre que sea posible, se erradicará la presencia de estas especies invasoras en las zonas de actuación.

Durante los dos años posteriores a la restauración, se deberán realizar labores de mantenimiento consistentes en entrecavas, abonados, riegos y reposición de marras, en su caso.

#### D.9.– Limpieza y acabado de la obra.

Una vez finalizadas las obras se llevará a cabo una rigurosa campaña de limpieza, debiendo quedar el área de influencia del proyecto totalmente limpia de restos de las mismas. Los residuos resultantes serán desalojados de la zona y gestionados de conformidad con lo dispuesto en el apartado D.6 de esta Resolución.

#### D.10.– Asesoría ambiental.

Hasta la finalización de la obra y durante el período de garantía de la misma, la Dirección de Obra deberá contar con una asesoría cualificada en temas ambientales, y medidas protectoras y correctoras, según las determinaciones del estudio de impacto ambiental. Las resoluciones de la Dirección de Obra relacionadas con las funciones que le asigne el pliego de condiciones sobre los temas mencionados deberán formularse previo informe de los especialistas que realicen dicha asesoría.

#### D.11.– Diseño del programa de trabajos.

Con carácter previo al inicio de las obras el contratista deberá elaborar una serie de propuestas detalladas en relación, al menos, con los aspectos que se señalan en los subapartados siguientes.

Dichas propuestas quedarán integradas en el programa de ejecución de los trabajos y deberán ser objeto de aprobación expresa por parte del director de obra, previo informe de la asesoría

ambiental a la que hace referencia el apartado anterior. Los documentos que debe recoger este programa son los siguientes:

– Plan de gestión de los residuos de construcción y demolición generados en las obras, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5.1 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, y en el artículo 7 del Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

– Detalle de localización y características de las áreas de instalación del contratista, en su caso, que comprenda la ubicación temporal de los acopios, parques de maquinaria, instalaciones y materiales, áreas destinadas a limpieza de vehículos y cualquier otro tipo de estructuras.

– Delimitación en cartografía de detalle de la localización de los hábitats de interés comunitario cuya eliminación no sea estrictamente necesaria para la ejecución de las obras.

– Localización y características de los dispositivos de contención de los sedimentos y aguas residuales que se utilizaran para evitar la afección al mar.

#### E) Programa de Vigilancia Ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ejecutarse de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por el promotor para la evaluación de impacto ambiental del proyecto, así como en lo que, en su caso, se establezca en las pertinentes autorizaciones.

Este programa deberá quedar integrado en el pliego de condiciones para la contratación de la obra y se dotará del consiguiente presupuesto que garantice el cumplimiento del mismo.

Se añadirán los siguientes controles:

##### E.1.– Control de los límites de ocupación de la obra.

Se comprobará que la ocupación realizada se corresponde con las previsiones del proyecto, sin afectar las obras más superficie de la prevista.

##### E.2.– Control del éxito de la restauración.

Durante los dos años siguientes a la finalización de la explotación, se realizará un seguimiento periódico del éxito de la restauración de las superficies afectadas por el proyecto.

##### E.3.– Registro de eventualidades.

Deberá llevarse un registro de las eventualidades surgidas durante el desarrollo de la explotación, así como del nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras. Dicho registro deberá estar disponible para su inspección por la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular. Deberán documentarse detalladamente las modificaciones puntuales que, en su caso, hayan sido introducidas durante la ejecución del proyecto. Dichas modificaciones deberán justificarse desde el punto de vista de su incidencia ambiental.

##### E.4.– Remisión de los resultados del programa de vigilancia ambiental.

Los resultados de los diferentes análisis e informes que constituyen el programa de vigilancia ambiental quedarán debidamente registrados y se remitirán a través del órgano sustantivo a la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular. Dicha remisión se hará tras la finalización de las obras y al final del periodo de garantía de la restauración.

Sin perjuicio de la normativa que sea de aplicación en cada caso, los diferentes datos se almacenarán por parte del promotor del proyecto en un soporte adecuado durante al menos dos años, estando a disposición de los servicios de inspección de las Administraciones Públicas.

F). Las medidas protectoras y correctoras, así como el programa de vigilancia ambiental podrán ser objeto de modificaciones, incluyendo los parámetros que deben ser medidos, la periodicidad de la medida y los límites entre los que deben encontrarse dichos parámetros, cuando la entrada en vigor de nueva normativa o cuando la necesidad de adaptación a nuevos conocimientos significativos sobre la estructura y funcionamiento de los sistemas implicados así lo aconseje.

Asimismo, el órgano ambiental podrá acordar, a instancia del promotor de la actividad a través del órgano sustantivo, o bien de oficio, la modificación tanto de las medidas protectoras y correctoras como del programa de vigilancia ambiental a la vista de los resultados obtenidos por el programa de vigilancia ambiental u otras observaciones que acrediten cualquier insuficiencia de las medidas protectoras, correctoras o compensatorias implantadas en relación con los impactos ambientales que pudieran producirse.

Tercero.– El plazo para el inicio de la ejecución del proyecto será de cuatro años, a contar desde la publicación de la presente declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del País Vasco. Transcurrido dicho plazo sin haberse procedido al inicio de la ejecución del proyecto, la presente declaración de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental. Y todo ello de acuerdo con lo establecido en el artículo 78 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.

Cuarto.– Informar que, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el promotor del proyecto deberá comunicar al órgano ambiental, a través del órgano sustantivo, con la suficiente antelación, la fecha de comienzo de la ejecución del mismo.

Quinto.– Comunicar el contenido de la presente Resolución a la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco y al promotor Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.

Sexto.– Ordenar la publicación de la presente Declaración de Impacto Ambiental en el Boletín Oficial del País Vasco.

En Vitoria-Gasteiz, a 6 de marzo de 2024.

Por ausencia del Director y en virtud del Decreto 68/2021 de 23 de febrero.

El Viceconsejero de Sostenibilidad Ambiental,  
AITOR ALDASORO ITURBE.