# OTRAS DISPOSICIONES

## DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA, TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y SOSTENIBILIDAD

## 4808

*RESOLUCIÓN de 16 de octubre de 2026, del director de Administración Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del Avance del Estudio Informativo del tramo Ventas-Ficoba, en la línea Donostia-Hendaia de ancho métrico (Gipuzkoa).*

### ANTECEDENTES DE HECHO

Con fecha 20 de marzo de 2026, la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco solicitó ante la Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco el inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada del Avance del Estudio Informativo del tramo Ventas-Ficoba en la línea Donostia-Hendaia de ancho métrico, en el marco de la aplicación de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi y, en aquellos aspectos no regulados por esta norma, en el de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En aplicación del artículo 79 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, con fecha 17 de junio de 2026, la Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco inició el trámite de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. Finalizado el plazo legal establecido para el trámite de consultas, se han recibido varios informes de diversos organismos con el resultado que obra en el expediente, entre los que obran, con fecha 24 de julio de 2026 el informe de la Dirección de Patrimonio Cultural, Propiedad Intelectual y Depósito Legal y el 13 de octubre de 2026 el informe de URA. Del mismo modo se comunicó al órgano sustantivo el inicio del trámite.

Asimismo, la documentación de la que consta el expediente estuvo accesible en la web del Departamento de Industria, Transición Energética y Sostenibilidad para que cualquier interesado pudiera realizar las observaciones de carácter ambiental que considerase oportunas.

Una vez analizados los informes recibidos, se constata que el órgano ambiental cuenta con los elementos de juicio suficientes para formular el informe de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 79 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.

### FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, se someterán preceptivamente al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental los planes, programas y proyectos, y sus modificaciones y revisiones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, con el fin de garantizar un elevado nivel de protección ambiental y de promover un desarrollo sostenible.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 76.2 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi el proyecto está sometido a evaluación de impacto ambiental simplificada por ser asimilable a lo descrito en su Anexo II.E. Grupo E7, epígrafe 7.d) Variantes y modificaciones de trazado, ensanchado o realineado de una línea de ferrocarril en una longitud continua o discontinua inferior a 10 km y superior a 1 km. Igualmente, el proyecto tiene encaje en el artículo 7.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental al encuadrar en su Anexo II, Grupo 7,

epígrafe 5.c) Ampliación del número de vías de una línea de ferrocarril existente o instalación de tercer hilo o carril (proyectos no incluidos en el Anexo I), cuando se desarrolle en zonas de protección acústica especial.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación de impacto ambiental del proyecto, y a la vista de que el documento ambiental del mismo resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Administración Ambiental, órgano competente de acuerdo con el Decreto 410/2024, de 3 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento Industria, Transición Energética y Sostenibilidad, procede a dictar el presente informe de impacto ambiental, a fin de valorar si el proyecto en cuestión puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente, y por tanto, debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, o bien, en caso contrario, establecer las condiciones en las que debe desarrollarse el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente.

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 410/2024, de 3 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento Industria, Transición Energética y Sostenibilidad, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público y demás normativa de aplicación,

RESUELVO:

Primero.– Formular informe de impacto ambiental para el Avance del Estudio Informativo del tramo Ventas-Ficoba en la línea Donostia-Hendaia de ancho métrico, en los siguientes términos:

A) El proyecto consiste en la integración del tramo ferroviario Ventas–Ficoba mediante el desplazamiento de la línea al corredor ferroviario paralelo a las vías de Adif y la implantación de una doble vía de aproximadamente 3,4 km, con el fin de mejorar la permeabilidad urbana y reducir el efecto barrera del ferrocarril en Irun.

B) En la presente Resolución mediante la que se emite el informe de impacto ambiental para el Avance del Estudio Informativo del tramo Ventas-Ficoba en la línea Donostia-Hendaia de ancho métrico (en adelante, el Proyecto), se analiza el contenido del documento ambiental del proyecto de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo II.F. de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre:

1.– Características del proyecto.

El proyecto, en fase de estudio informativo, permite avanzar en la definición y tramitación del trazado y nuevas estaciones de que constará el tramo Ventas-Ficoba de la línea Donostia / San Sebastián-Hendaia de ancho métrico tras su integración en la playa de vías actual de Adif.

El ámbito de estudio abarca la zona central de la ciudad de Irun, concretamente la línea ferroviaria Donostia-Hendaia, denominada El Topo, entre las estaciones de Ventas y la estación de Ficoba, última estación de la línea previa a la frontera con Francia.

Actualmente, el espacio ferroviario central en la ciudad de Irun genera un corte espacial y funcional dividiendo la ciudad en dos partes. Este corte lo generan tanto la playa de vías e instalaciones ferroviarias de Adif como la línea de ETS en menor medida. La actual línea Donostia-Hendaia se encuentra totalmente constreñida por ambos márgenes: al noroeste se ubican la actual playa de vías e instalaciones de Adif y al sureste se encuentra el centro urbano. En la línea actual de ETS, en este tramo, se localizan cuatro estaciones: Ventas, Belaskoenea, Colón y Ficoba.

El proyecto propone desplazar las vías al corredor ferroviario paralelo a las vías de Adif. El trazado propuesto constará de vía doble desde la estación de Ventas hasta la estación de Ficoba, con una longitud total de unos 3.400 m hasta la frontera con Francia.

La solución propuesta parte de la estación de Ventas, desdoblando vía desde el inicio. Se plantea una sección tipo con entrevía de 3,10 m (existente), y una distancia mínima a la vía de Adif más cercana de 4,71 m (distancia entre ejes).

En la estación de Ventas se plantea mantener la ubicación actual, se prevé la demolición del edificio actual y construir una nueva estación que permita mejorar los deficientes accesos, y falta de seguridad, de la estación actual. Además, se prevé alargar los andenes hasta los 80 m, de los 76 m de longitud actuales. El acceso a la estación se realizará a través de la avenida Elizatxo, y se adaptará al paseo peatonal y ciclista que se prevé en la misma.

A la altura del p.k. 0+220 se plantea la instalación de una nueva bretelle o doble diagonal, que permita la conexión de ambas vías para la correcta gestión de la explotación ferroviaria. A su vez, en estos primeros 340 m de trazado, se plantea aprovechar la plataforma ferroviaria existente.

A partir de este punto (p.k. 0+340), se abandona por completo la vía actual de ETS, diseñándose un trazado nuevo en doble vía hasta la llegada a Kostorbe. Una vez abandonado el trazado actual de ETS, el nuevo trazado discurre paralelo a las vías de Adif manteniendo una distancia mínima entre las vías de ambas Administraciones de 8,00 m entre los ejes de las vías más cercanas.

A la altura del p.k. 0+980 (cruce con la calle Gobaragin) se propone ubicar la nueva estación de Belaskoenea, con una configuración de estación con andenes laterales. Se plantean andenes de 80 m de longitud. En este tramo, la vía más cercana de Adif se ubica a una distancia de 3,1 m.

Tras el paso de la nueva estación de Belaskoenea, el trazado (p.k. 1+200) se aproxima hacia las vías de Adif para insertarse en el limitado espacio disponible entre Adif y los nuevos desarrollos previstos por el Ayuntamiento. Como condicionantes para el diseño del trazado en este ámbito se han considerado, entre otros, la distancia mínima a las vías de Adif de 4,5 m y a las edificaciones de los nuevos desarrollos de 5 m a fachada, la coordinación con el proyecto de la nueva pasarela peatonal que comunica la nueva estación de Adif y los nuevos desarrollos urbanísticos al sur de las vías, y el mantenimiento del edificio protegido de Aduana.

De esta forma, el trazado se mantiene en paralelo a las vías de Adif proponiendo la nueva estación Intermodo de ETS (p.k. 1+650) que permite la intermodalidad con Adif y el acceso directo a los nuevos desarrollos ubicados al sur de las vías. El tramo entre aproximadamente los p.k. 1+490 y 1+965 se plantea cubierto, mediante una estructura en cajón, que permita la integración de los usos previstos por los nuevos desarrollos urbanísticos sobre el cajón ferroviario (zonas verdes y bidegorri).

A continuación, el trazado cruza bajo la actual Plaza Txanaleta y Paseo Colón, introduciéndose tras este paso la reposición de la estación de Colón (p.k. 2+100). La estación de Colón se plantea como una estación a cabalgavía con acceso desde Paseo Colón, y andenes laterales.

En este tramo de la playa de vías actual de Adif existen múltiples condicionantes, por lo que se considera que en el ámbito de la estación Intermodo hasta la nueva estación de Colón existe poco margen para proponer modificaciones sustanciales de la propuesta base.

Una vez atravesada la estación de Colón, el trazado continúa con vía doble hasta Kostorbe en paralelo a las vías de Adif, abandonando el trazado actual. El tramo comprendido entre los p.k. 2+380 y 2+700 discurre en falso túnel, por el borde de la ladera actual. Sobre esta ladera existen

una serie de edificaciones, por lo que, se ejecutará este falso túnel al abrigo de una pantalla de contención que permitan garantizar la seguridad de las viviendas ubicadas en la parte superior de la misma, limitando de esta forma la excavación a realizar.

Por otro lado, el trazado discurre en las inmediaciones de unas instalaciones de alta tensión en su aproximación a la GI-636. A priori, parece que la torre de alta tensión no se afecta, pero sí las edificaciones de instalaciones ubicadas al pie de esta.

Este último tramo, actualmente discurre en vía única, con una vía de apartadero de 570 m ubicada en los terrenos de ETS de Kostorbe, y una vía de apartadero en la estación de Ficoba, estación que actualmente dispone de un único andén. La propuesta plantea todo el tramo en vía doble y el posible desplazamiento de la estación de Ficoba a las actuales instalaciones de Kostorbe de ETS.

Por lo tanto, la nueva propuesta incluye la reposición de cuatro estaciones existentes (Ventas, Belaskoenea, Colón y Ficoba), y la ejecución de una nueva estación (Intermodo) a modo de estación intermodal de conexión con la nueva estación de Adif, el cual permitirá una intermodalidad con el resto de los transportes públicos existentes.

Según el documento ambiental, el volumen de excavación necesario es de 108.049,70 $m^3$ y 903,20 $m^3$ de relleno. Los movimientos de tierras se localizan principalmente en la excavación del talud entre la nueva estación de Colón y la GI-636.

Según el documento ambiental, el plazo de ejecución del proyecto se estima en 30 meses.

En relación con las alternativas, se plantean la alternativa 0 y dos alternativas de actuación:

La alternativa 0 mantiene la situación actual en vía única. En este caso se mantiene el mismo número de estaciones que actualmente: estaciones de Ventas, Belaskoenea, Colón y Ficoba. En la configuración actual las estaciones de Ventas, Colón y Ficoba disponen de vía doble. Además, existe una vía de apartadero en las instalaciones de Kostorbe con una longitud superior a 250 m.

La alternativa 1 plantea la posibilidad de duplicar vía en el corredor actual. El trazado se inicia tras la estación de Ventas desdoblando vía desde el inicio, manteniendo el trazado en planta de la vía derecha, y duplicando vía hacia la playa de vías de Adif. La estación de Belaskoenea se mantiene en su ubicación actual desdoblando vía y añadiendo un segundo andén. Posteriormente, el trazado continúa reproduciendo el trazado actual en vía doble hasta la estación de Colón. Destacan en este tramo los tramos en túnel donde es necesario ampliar la sección del túnel actual de vía única a vía doble. Tramos bajo la Calle Aduana y bajo Paseo Colón. Tras la estación de Colón, el trazado se adentra en un túnel de unos 300 m de longitud que al igual que en los tramos anteriores es necesario ampliar a sección de vía doble. Tras la salida del túnel en las instalaciones de Kostorbe, el trazado dispone de vía doble, si bien será necesario reponer una tercera vía de apartadero. El trazado finaliza en la estación de Ficoba donde se reduce de dos vías a una para cruzar sobre el puente internacional hacia Hendaia.

La alternativa 2 plantea un trazado alternativo donde se desplazan las vías de El Topo (línea entre Ventas y Ficoba perteneciente a ETS) al espacio ferroviario central de la ciudad de Irun, junto a las vías de Adif. Es la alternativa desarrollada por el proyecto.

2.– Ubicación del proyecto.

El ámbito de estudio pertenece al ámbito que abarca la zona central de la ciudad de Irun, concretamente la línea ferroviaria Donostia-Hendaia, denominada El Topo, entre las estaciones de Ventas y la zona de mercancías en dirección Kostorbe.

El proyecto se incluye en la Unidad Hidrológica (UH) del Bidasoa, perteneciente a la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental. Concretamente, el ámbito se sitúa sobre la cuenca vertiente de Bidasoa Transición (ES111T012010). El trazado, objeto del proyecto, atraviesa el arroyo Kaskoitegi, afluente del rio Jaizubia, que transcurre soterrado por debajo de las vías del ferrocarril. Además, la línea al final del trazado cruza el río Bidasoa sobre el puente internacional hacia Hendaia.

Respecto a la calidad del agua, la masa de agua Bidasoa Transición cuenta con un estado ecológico «bueno», un estado químico «no alcanza el bueno» y un estado global «peor que bueno» durante el año 2024. Para el periodo plurianual del 2020-2024 el estado global de la masa es «bueno».

El Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV clasifica el cauce Kaskoitegi según su componente hidráulica como de nivel 0 (1-10 $km^2$). En el tramo afectado por el proyecto discurre encauzado. El río Bidasoa presenta un nivel VI (>600 $km^2$) en el límite con el ámbito del proyecto.

El ámbito presenta coincidencias con el área de captación de la zona sensible del estuario Bidasoa, elemento del Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico. Además, el trazado en la margen del río Bidasoa está afectado por el dominio público marítimo terrestre y sus zonas de servidumbre de tránsito, de protección y de influencia.

En lo relativo a la hidrogeología, el proyecto se ubica sobre la masa de agua subterránea Zumaia-Irun (ES017MSBTES111S000015) y atraviesa, en parte de su recorrido, el Sector Cuaternario Zumaia-Irun. Este sector coincide con un emplazamiento de interés hidrogeológico. En cuanto a la calidad de las aguas subterráneas, la masa Zumaia-Irun presenta un estado global «bueno» durante el año 2022, así como en el periodo plurianual de 2018-2022.

Respecto a la vegetación y hábitats presentes en el área del proyecto, el documento ambiental identifica tres tipos de hábitats: vegetación ruderal nitrófila, zonas sin vegetación, y parques urbanos y jardines. Gran parte de la zona por donde se prevé construir la vía de desdoblamiento cuenta con vegetación arbustiva en mal estado o degradada. Asimismo, en algunas áreas del trazado, existen huertas con árboles frutales de mediano porte, y también crestas de talud cubiertos de ejemplares arbóreos donde la densidad de vegetación es abundante. Entre la vegetación de mayor interés existente en el ámbito del proyecto, se identifican algunos ejemplares muy jóvenes de roble (Quercus robur). En cuanto a la flora exótica invasora, en el área del proyecto existen ejemplares de Cortaderia selloana. En el ámbito no se identifica ningún Hábitats de interés comunitario ni flora amenazada.

El ámbito del proyecto no coincide con el hábitat o área de distribución de ninguna especie de fauna de interés especial. El río Bidasoa, cercano al ámbito, está considerado Área de interés especial para el visón europeo (*Mustela lutreola)*. El ámbito de implantación del proyecto coincide con áreas incluidas en la en la Orden de 6 de mayo de 2016 por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies de aves amenazadas y se publican las zonas de protección para la avifauna (BOPV de 23-05-2016).

Parte del trazado ferroviario se ubica en el límite de la Zona periférica de protección de la Zona Especial de Conservación (ZEC) Txingudi-Bidasoa (ES2120018), y Zona Especial de Protección para las Aves (ZEPA) de Txingudi (ES0000243). En cuanto a los humedales Ramsar, cerca del ámbito del proyecto se ubica el humedal Txingudi (3ES048). En el entorno del ámbito del proyecto, el río Bidasoa está considerado infraestructura azul, y el espacio Red Natura 2000 como reserva de biodiversidad, de acuerdo con los elementos de la infraestructura verde de las Directrices de Ordenación del Territorio.

El ámbito no coincide con Montes de Utilidad Pública (MUP).

Respecto al paisaje, el proyecto se ubica en la cuenca visual de «Irun», de carácter muy cotidiano. Esta cuenca no se incluye en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV. No obstante, el espacio de interés natural «Txingudi (Islas del Bidasoa y Plaiandi-Jaizubia)» colindante al proyecto, si está considerado Espacios de Interés Natural dentro del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.

En cuanto al patrimonio cultural, el camino de Santiago atraviesa las vías por el puente de Paseo de Colon. Según la información disponible en Ondarea, el trazado de desdoblamiento de la vía coincide con los siguientes elementos construidos: pabellón de los alemanes (Ficha n.º 12), Almacén central (Ficha n.º 77) y Nave de la aduana (Ficha n.º 124). Además, se ha llevado a cabo un estudio arqueológico de la traza que se incluye en el Anexo VI del documento ambiental, y en el cual se recogen los siguientes elementos patrimoniales arquitectónicos afectados: casa de camioneros (n.º inventario GV 63), Apeadero de ventas (n.º Inventario GV 66), Vivienda del apeadero de ventas (n.º Inventario GV 66-1), Almacén Central (n.º Inventario GV 77), Nave de la Aduana (n.º Inventario GV 123), Nave de la Aduana (n.º Inventario GV 124), Oficinas de la Aduana (n.º Inventario GV 395), Pabellón de los Alemanes (n.º Inventario GV 122), Nave de fabricación (n.º Inventario GV 56-3), Compañía de coches cama (n.º Inventario GV 76), Placa giratoria (n.º Inventario GV 78), Taller de reparaciones (n.º Inventario GV 75-1), Taller de reparaciones (n.º Inventario GV 75-2), Taller de reparaciones (n.º Inventario GV 75-3), Taller de reparaciones (n.º Inventario GV 75-4), Puente del Topo de la frontera (n.º Inventario GV 70), Edificio de la Aduana de Santiago (n.º Inventario GV 93), Estación de ferrocarril en la frontera (n.º Inventario GV 58), Marismas.

En relación con la situación acústica, en el área del proyecto los principales focos de contaminación acústica son la playa de vías de Adif y la carretera GI-636, además de la propia vía de ETS. Actualmente, según el estudio acústico presentado, en algunas edificaciones cercanas al trazado de ETS se superan los objetivos de calidad acústica.

En lo que respecta al resto de riesgos ambiental, el desdoblamiento de la vía coincide ligeramente con tres parcelas, con códigos 20045-00056, 20045-00162 y 20045-00120, que están incluidas dentro del inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo. Según el modelo RUSLE de erosión real, gran parte del trazado transcurre por áreas no susceptibles al proceso erosivo, y también por zonas con niveles de erosión bajos y perdidas de suelo tolerable, algún reducido tramo atraviesa zonas con procesos erosivos extremos. En cuanto a la sismicidad, se ubica en la zona VI. El ámbito coincide con zonas de muy baja vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos. Se descartan los riesgos elevados asociados a los incendios forestales, y al riesgo químico debido a cercanía de empresas Seveso.

Respecto al riesgo de inundabilidad, el trazado cercano al cauce Kaskoitegi queda afectado por la mancha de inundabilidad de 10, 100 y 500 años de periodo de retorno. Asimismo, el final del trazado, concretamente el puente sobre la ría está afectado por la inundabilidad ligada al Bidasoa.

En lo relativo al riesgo asociado al transporte de mercancías peligrosas, la carretera GI-636, que cruza sobre un puente el trazado proyectado, presenta riesgo bajo, y el proyecto queda dentro las bandas de afección de 100, 200 y 600 m de esta carretera. En relación con las infraestructuras ferroviarias próximas al ámbito, la vía de Renfe presenta niveles de riesgo medio, y el trazado del proyecto se sitúa dentro de su banda de afección de 100 m.

3.– Características del potencial impacto.

Dadas la naturaleza y las características del proyecto, los impactos más significativos se producirán durante la fase de obras. Las actuaciones asociadas al desarrollo del proyecto implicarán la construcción del trazado del ferrocarril, cubrición de parte de las vías, construcción de estaciones,

movimientos de tierras, la implantación de instalaciones de obra, acopios de materiales, la ejecución de la red de drenaje necesaria y diversos trabajos de desbroce y tala de vegetación. Como consecuencia de estas actuaciones, los principales impactos potenciales serán, previsiblemente, generación de sobrantes, alteración del suelo, afección sobre la vegetación, la afección a la calidad de los suelos y de las aguas subterráneas por vertidos accidentales, afección a los suelos potencialmente contaminados, afección al patrimonio cultural y molestias a la población por emisiones atmosféricas y acústicas, etc.

Cabe indicar que el proyecto consiste en el desdoblamiento de una vía ferroviaria ubicada en un entorno urbano donde ya hay otras vías ferroviarias, industrias, y edificios, por lo que en la fase de obras el impacto directo lo sufrirá el entorno más próximo que se encuentra alterado. Todas las actuaciones previstas se emplazan dentro del Dominio Público Ferroviario, en un entorno ya muy antropizado, que cuenta con numerosos pabellones industriales y numerosas infraestructuras ferroviarias.

El documento ambiental estima que el Proyecto generará un volumen de excavación de 108.049,70 $m^3$ y 903,20 $m^3$ de relleno. Los movimientos de tierras se localizan principalmente en la excavación del talud entre la nueva estación de Colón y la GI-636.

En relación con la hidrología, debajo de las vías de tren existentes, y por la zona donde se prevé llevar a cabo el desdoblamiento, atraviesa soterrado el arroyo Kaskoitegi. En este sentido, será necesario llevar a cabo una obra de drenaje transversal que se definirá en fases posteriores. Cabe indicar, que esta zona es un área con riesgo de inundabilidad con periodo de retorno de 10, 100 y 500 años, que a su vez es área de dominio público hidráulico, zona de flujo preferente y zona de policía. Por otro lado, en el tramo final de las vías de tren, junto a la estación de Ficoba, transcurre el río Bidasoa. Por ello, el documento ambiental establece una serie de medidas de prevención y corrección para evitar la contaminación de las aguas.

Teniendo en cuenta que el ámbito de actuación se localiza en el límite de la zona periférica de protección de la Zona Especial de Conservación (ZEC) Txingudi-Bidasoa (ES2120018), y Zona Especial de Protección para las Aves (ZEPA) de Txingudi (ES0000243), el documento ambiental ha realizado una valoración de la afección sobre los mismos. En concreto, se han considerado los impactos asociados a la fase de construcción de la vía ferroviaria, dado que no se considera que el proyecto genere afecciones significativas sobre el espacio Red Natura 2000 durante la fase de explotación.

En este sentido, los elementos clave de gestión de la ZEC y ZEPA, que son el estuario, la avifauna, el sapo corredor y el pez espinoso, podrán verse afectados durante la fase de obras, debido al ruido generado y la emisión de partículas que puede alterar la calidad de los hábitats y del agua. Estos impactos serán de carácter temporal, asociados a la duración de las obras, y no se prevén efectos apreciables sobre la integridad de la ZEC Txingudi-Bidasoa ni sobre la ZEPA de Txingudi. En el documento ambiental se establecen medidas para aminorar el impacto acústico y la emisión de partículas que puedan perjudicar la calidad de las aguas. Se caracteriza el impacto como compatible.

Respecto al patrimonio cultural, el documento ambiental señala que existen una serie de elementos patrimoniales que merecen una actuación para su protección, ya que pueden verse afectados por la obra. Se trata de los edificios que forman parte de las construcciones ferroviarias, ya protegidos por parte del Gobierno Vasco o el PGOU, más los tres que se añaden por parte del estudio arquitectónico realizado por Rehabite en 2021 y las marismas protegidas en el PGOU: 77 Almacén central, 395 Oficinas de la Aduana, 123 Nave de la Aduana, 124 Nave de la Aduana, 122 Pabellón de los alemanes, 63 Casa de camineros, R61 Herrería/Benta Berria/Perratzailenea, LAB

Laboratorio y Marismas. Por ello, las medidas establecidas se articulan en dos partes: documentación del patrimonio edificado y supervisión arqueológica del proyecto.

La coincidencia del proyecto con parcelas de suelos potencialmente contaminados incluidas en el inventario de suelos que soportan o han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo implica la necesidad de cumplir con la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

El desarrollo del proyecto conllevará la retirada de vegetación arbórea y arbustiva.

En fase de explotación, el proyecto debe garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable en materia de ruido y vibraciones. En este sentido, según los resultados del estudio acústico presentado, la alternativa elegida mejora sustancialmente la calidad acústica de toda el área urbana actualmente atravesada por la infraestructura y elimina por completo la potencial emisión en la calle Aureliano López de Becerra. Tan solo se mantiene la afección en las viviendas del primer tramo del ámbito de estudio, cercano al apeadero de Ventas de Irun. Estas viviendas no pueden ser protegidas por pantalla acústicas por la proximidad de las vías, por lo que una solución podría ser la mejora del aislamiento de las viviendas en esta zona. El otro edificio residencial potencialmente afectado estará en el Paseo Colón en las inmediaciones de la plaza Txanaleta, que actualmente ya tiene una alta afección por las circulaciones de Adif. Al igual que el caso anterior no es posible la implantación de pantallas acústicas y la mejora podría ser la mejora del aislamiento del edificio o ampliar el cubrimiento parcial actual de la plaza Txanaleta, de forma que proteja también a este edificio de la emisión acústica de la playa de vías. En lo que se refiere a la nueva zona urbana promovida por el Ayuntamiento en la «Modificación puntual del Plan General del ámbito ferroviario de Irun» de julio de 2025, esta solo sería viable acústicamente con la alternativa de trazado elegida. Este desarrollo tiene prevista además una cubrición parcial de las vías, que mejoraría las pocas situaciones desfavorables generadas por el proyecto y daría viabilidad acústica al nuevo desarrollo.

En cuanto a las vibraciones, en la alternativa elegida por el proyecto las zonas de riesgo se reducen drásticamente y las zonas de potencial afección se incluyen dentro de las zonas de potencial afección de las líneas de Adif, cuyo rango de afección es mayor al poseer material rodante con mayor emisión como son las mercancías.

Segundo.– En la presente Resolución se establecen las medidas protectoras y correctoras y controles de seguimiento ambiental en orden a evitar que el Proyecto pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente y no sea necesario que el Avance del Estudio Informativo del tramo Ventas-Ficoba en la línea Donostia-Hendaia de ancho métrico se someta a evaluación de impacto ambiental ordinaria, siempre y cuando se incorporen al mismo las medidas protectoras y correctoras y los controles establecidos.

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

El dimensionamiento de estas medidas y el personal asignado para el control deberán garantizar los objetivos de calidad marcados en el documento ambiental y los que se establezcan en el informe 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 estas. Asimismo, se aplicarán las buenas prácticas en obra.

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

Medidas destinadas a la protección del patrimonio natural.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa de aplicación, se incorporarán al proyecto las siguientes medidas preventivas y correctoras en relación con la protección del patrimonio natural:

– Las obras, así como el conjunto de operaciones auxiliares que impliquen ocupación del suelo se desarrollarán dentro del área mínima indispensable para la realización del proyecto y, en cualquier caso, en los límites máximos de afección que se hayan establecido. Se realizará un jalonado del límite de obra y se evitará la circulación de maquinaria y vehículos de obra fuera de los límites previstos.

– La delimitación detallada de la zona de obra, los accesos a la misma, el parque de maquinaria, el área de almacenamiento temporal de materiales de obra, de acopios temporales de tierras de excavación y de residuos, que deberá incluirse en el proyecto constructivo, se establecerá teniendo en cuenta las condiciones señaladas en el documento ambiental y, en cualquier caso, bajo criterios de mínima afección ambiental.

– Las instalaciones auxiliares de obra deberán ser acondicionadas por los contratistas con objeto de minimizar los impactos ambientales derivados de las distintas actividades que se pretendan desarrollar. Tanto la delimitación precisa como las características de las áreas de instalación del contratista deberán ser aprobadas por la dirección de obra actuante en cada caso, previo informe de la asesoría ambiental de acuerdo con lo establecido para la asesoría ambiental en obra más adelante en este informe.

– El Programa de Vigilancia Ambiental incluirá un seguimiento específico de las posibles afecciones sobre la ZEC Txingudi-Bidasoa (ES2120018) y la ZEPA Txingudi (ES0000243), prestando especial atención a la generación de sedimentos, calidad de las aguas, emisión de partículas y molestias sobre la fauna durante la fase de obras.

– La iluminación temporal de obra se limitará al mínimo imprescindible para garantizar la seguridad de los trabajos, evitando la dispersión de flujo luminoso hacia el río Bidasoa, el estuario y otras áreas potencialmente utilizadas por la fauna.

– De detectarse durante las obras ejemplares de fauna de interés comunitario o cualquier circunstancia que pudiera comprometer los objetivos de conservación de la ZEC o de la ZEPA, se comunicarán de inmediato estos hechos al órgano ambiental y al órgano competente en materia de biodiversidad, adoptándose las medidas adicionales que resulten necesarias.

– La revegetación y restauración ambiental de las superficies afectadas se realizará mediante especies autóctonas propias del entorno, quedando prohibido el empleo de especies incluidas en el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras. Asimismo, se adoptarán medidas específicas para la erradicación de los ejemplares de *Cortaderia selloana* detectados en el ámbito de actuación.

– Con carácter previo a la ejecución de desbroces, talas o derribos, se realizará una inspección de las zonas afectadas para comprobar la posible existencia de nidos activos de aves. En caso de detectarse, se establecerán las medidas de protección oportunas y se adaptará la planificación de los trabajos de acuerdo con las indicaciones del órgano competente en materia de biodiversidad.

– Se atenderá a las determinaciones derivadas de la Orden de 6 de mayo de 2016 por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies de aves amenazadas y se publican las zonas de protección para la avifauna.

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, y de lo que determine el órgano foral competente, deberán ponerse en práctica las medidas protectoras y correctoras previstas en el documento ambiental.

– Se tomarán todas las medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar deslizamientos internos de terreno que afecten a la estabilidad de los edificios, así como las vibraciones causadas durante la fase de obra, en especial por las excavaciones necesarias.

– De conformidad con el informe emitido por la Dirección de Patrimonio Cultural, Propiedad Intelectual y Depósito Legal, se atenderán las siguientes determinaciones:

• Se recomienda mantener los elementos 77 (Almacén Central), 123 (Nave de la Aduana), 124 (Nave de la Aduana) y 122 (Pabellón de los Alemanes), considerado este último el elemento de mayor valor patrimonial, realizando para ello las modificaciones que resulten necesarias en el proyecto.

• Se recomienda respetar los valores patrimoniales del elemento 93. Edificio de la Aduana de Santiago, si existe afección sobre él.

• Se entiende que el nuevo trazado del ferrocarril supondrá el abandono del antiguo, y se deberá realizar el análisis de su afección en el patrimonio cultural, en la fase que corresponda.

• Cualquier intervención a realizar en el elemento 70. Puente del topo de la frontera deberá recibir la autorización previa de la Diputación Foral de Gipuzkoa, ya que es un elemento de protección especial en el Decreto del Camino de Santiago (BOPV, n.º 19, 27-01-2012), asegurando el respeto de las determinaciones que para este bien se recogen en el artículo 18.2 del Régimen de protección del Decreto.

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

– Durante la fase de construcción deberá aplicarse el conjunto de medidas protectoras de obra previstas en el documento ambiental, en cuanto a las características de la maquinaria de obra, pantallas acústicas móviles, uso del material de construcción más silencioso disponible, limitación de horario de producción de ruido, 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.

En el caso de la utilización de voladuras, estas deberán ajustarse a la norma UNE 22-381-93 de modo que las vibraciones registradas en las edificaciones e instalaciones comprendidas en el

ámbito del proyecto no sobrepasen los límites previstos en la misma. La presión de onda aérea no deberá superar los 128 dB(L), valor pico, en la fachada más expuesta de las viviendas. En su caso, se informará a los habitantes próximos a la zona de excavación, de forma que estos puedan conocer con detalle las medidas previstas para aminorar y controlar los efectos de las vibraciones y onda aérea producidas por las voladuras.

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 «Autorizaciones excepcionales» de dicho decreto.

Siendo que se estima un plazo superior a 6 meses para la ejecución de las obras, de acuerdo al artículo 44 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, será necesaria la elaboración de un estudio de impacto acústico para la definición de las medidas correctoras oportunas.

– La infraestructura ferroviaria, deberá adoptar las medidas necesarias para que no se transmitan al medio ambiente exterior e interior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en el artículo 51 del citado Decreto 213/2012, de 16 de octubre.

De igual manera, deberán adoptarse las medidas necesarias para evitar que, por efectos aditivos derivados directa o indirectamente del funcionamiento del ferrocarril, se superen los objetivos de calidad acústica para ruido establecidos en los artículos 31 y siguientes del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre. Estas medidas deberán asegurar los niveles de atenuación necesarios para mantener los objetivos de calidad acústica.

– En el caso de que se compruebe que los límites previstos se sobrepasan, deberá procederse a la implantación de los sistemas correctores de emisión, propagación o inmisión sonora que resulten apropiados para el uso característico en cada zona, a fin de minimizar dichos impactos.

La infraestructura ferroviaria deberá adoptar las medidas necesarias para no transmitir al espacio interior de las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales, vibraciones que contribuyan a superar los objetivos de calidad acústica para vibraciones establecidos en el artículo 51 del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre, evaluadas conforme al procedimiento establecido en el Anexo II parte 2.B) del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre.

En este sentido, se deberán realizar campañas de medición de vibraciones en los periodos de obra, con el fin de determinar la sensibilidad de la transmisión de vibraciones. Durante el proyecto constructivo se deberán determinar los niveles vibratorios estimados en las zonas de riesgo detectadas. En caso de que en algún punto se superen los niveles recomendables el proyecto constructivo estudiará la necesidad de interponer mantas antivibratorias bajo balasto o bajo plataforma en los tramos cercanos a las edificaciones para reducir el nivel transmitido.

Además, entre otras medidas posibles, la maquinaria contará con sistemas de amortiguación precisos para minimizar la afección.

– De acuerdo con el artículo 29.4 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, el proyecto de ejecución deberá tener delimitada la zona de servidumbre acústica de la forma que establece en el artículo 28 de la citada norma.

Medidas destinadas a la protección de las aguas y de los suelos.

– De conformidad con el informe emitido por la Agencia Vasca del Agua (Ura), se atenderán las siguientes determinaciones:

• Dado que la ejecución de la obra de drenaje transversal (ODT) prevista en el cauce del Kaskoitegi implicará «a priori» la ampliación de la obra de drenaje existente, así como la ocupación de la zona de servidumbre y la afección a la vegetación de ribera existente, deberán extremarse las precauciones durante la ejecución de los trabajos, de forma que las afecciones se reduzcan al mínimo y se garantice la adecuada restauración de la misma una vez finalizadas las obras.

• La solución constructiva de la ODT deberá ser definida para su valoración por parte de esta Agencia en el marco de la preceptiva autorización de obras. En dicha tramitación se establecerán las necesarias cautelas y prescripciones para minimizar las posibles afecciones sobre el dominio público hidráulico.

• Respecto al riesgo de inundabilidad, la solución constructiva de la ODT deberá garantizar que cuenta con capacidad de desagüe suficiente, y que la actuación no conlleva un incremento del riesgo de inundabilidad existente en la zona. Dicho extremo será también analizado en el marco del expediente de autorización de obras.

• Por otro lado, se informa que no está permitido el vertido directo o indirecto de sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico, ya sea al DPH o al terreno, sin la preceptiva autorización de la Agencia Vasca del Agua.

– La fase de construcción deberá realizarse minimizando la emisión de finos a la red de drenaje. Para ello se proyectarán y ejecutarán dispositivos de conducción de aguas y sistemas de retención de sedimentos, de forma que se recojan en ellos las aguas contaminadas por efecto de las obras.

– Las superficies destinadas a zonas de instalaciones auxiliares, parque de maquinaria de obra y zonas de mantenimiento de la misma se aislarán, así mismo, de la red de drenaje natural, disponiendo de solera impermeable y de sistemas de recogida de efluentes para evitar la contaminación del suelo y de las aguas por acción de aceites y combustibles. En estas zonas se dispondrán balsas de decantación u otros dispositivos de retención de sólidos de eficacia probada dotados de sistemas de separación de hidrocarburos. No se permitirá la carga y descarga de combustible, cambios de aceite y las actividades propias de taller en zonas distintas a las señaladas.

En las rampas de ataque para la ejecución de los túneles y estaciones proyectados se dispondrá de decantadores lamelares con filtros prensa para el tratamiento de los efluentes procedentes de la excavación.

Dichos dispositivos serán dimensionados conforme a los cálculos hidráulicos necesarios para garantizar una retención de sólidos óptima y, en todo caso, para garantizar un vertido localizado y conforme en cuanto a los parámetros fisicoquímicos del agua a la normativa vigente.

Los sistemas de tratamiento de aguas residuales previstos en los párrafos anteriores deberán ser mantenidos regularmente de forma que dispongan en todo momento de una capacidad útil suficiente y se garantice así un rendimiento óptimo del sistema de tratamiento.

– En los movimientos de tierra que se realicen en las proximidades de la ría, que puedan dar lugar a vertidos difusos, se instalarán dispositivos filtrantes a lo largo de toda la zona afectada por la obra.

– No se realizarán acopios de tierras en las márgenes del cauce de la ría, o en otras áreas que por su proximidad a la lámina de agua pudieran implicar riesgo de contaminación de las aguas.

– Los vertidos de efluentes que se generen, tanto en la fase de obras como en la fase de explotación deberán cumplir las condiciones que para cada caso establezca el órgano competente en la autorización de vertido.

– Se deberá garantizar el buen estado y limpieza de la maquinaria, con el objetivo de minimizar el riesgo de vertidos accidentales que puedan afectar a la calidad del suelo y de las aguas superficiales o subterráneas.

– Se recuerda que las actuaciones que se lleven a cabo en dominio público hidráulico y zonas de protección asociadas requerirán la previa autorización de la Agencia Vasca del Agua, y de la Dirección General de la Costa y el Mar para aquellas que se sitúen sobre dominio público marítimo-terrestre o causen afección sobre el mismo.

– El proyecto constructivo deberá justificar que las actuaciones previstas no generan una reducción de la capacidad hidráulica de los cauces afectados ni un incremento del riesgo de inundación existente, debiendo garantizarse la adecuada capacidad de desagüe de las obras de drenaje proyectadas.

Medidas destinadas a minimizar la contaminación atmosférica y aminorar emisiones de polvo.

– Durante el tiempo que dure la obra se llevará a cabo un control estricto de las labores de limpieza al paso de vehículos, tanto en el entorno afectado por las obras como en las áreas de acceso a estas. Se contará con un sistema para riego y limpieza de superficies transitoriamente desnudas o susceptibles de provocar emisión de material particulado al paso de vehículos.

– A la salida de las zonas de obra se dispondrán dispositivos de limpieza de vehículos dotados de sistemas de retención de sólidos. Dichos dispositivos se mantendrán en correcto estado en tanto en cuanto dure la fase de obras.

– 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.

Medidas destinadas a la gestión de tierras de excavación y 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, y otros tipos de valorización, incluida la valorización energética.

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

Como medida general, todos los residuos cuya valorización resulte técnica y económicamente viable deberán ser remitidos a valorizador debidamente autorizado. Con objeto de facilitar el cumplimiento de esta premisa, deberán disponerse sistemas de gestión de los residuos generados en las diferentes labores, que serán conocidos y de obligado cumplimiento por parte de todo el personal de la obra, debiendo tener reflejo en el manual de buenas prácticas de la obra.

– Los residuos de construcción y demolición se gestionarán de acuerdo con lo previsto en el 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 Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Ambos Decretos tienen como objeto fundamental prevenir la generación de tales residuos, así como favorecer su reutilización, reciclado y otras formas de valorización. En consecuencia, únicamente podrán eliminarse en vertedero los residuos de hormigón que se puedan generar, si se acredita que dichos residuos no son valorizables en alguna de las plantas autorizadas para la obtención de árido secundario a partir de dichos residuos.

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 112/2012, de 26 de junio, el promotor del proyecto deberá incluir en el proyecto constructivo un estudio de gestión de residuos y materiales de construcción y demolición, que tendrá el contenido mínimo establecido en su Anexo I.

Asimismo, y sin perjuicio de las obligaciones previstas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, el contratista deberá elaborar un plan que refleje cómo llevará a cabo las obligaciones que le incumban en relación con los residuos y materiales de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra.

De acuerdo con el Decreto 105/2008, el poseedor de residuos de construcción y demolición, cuando no proceda a gestionarlos por sí mismo, y sin perjuicio de los requerimientos del proyecto aprobado, estará obligado a entregarlos a un gestor de residuos o a participar en un acuerdo voluntario o convenio de colaboración para su gestión. Los residuos de construcción y demolición se destinarán preferentemente, y por este orden, a operaciones de reutilización, reciclado o a otras formas de valorización.

Se atenderá a lo recogido en la Orden de 12 de enero de 2015 de la consejera de Medio Ambiente y Política Territorial por la que se establecen los requisitos para la utilización de los áridos reciclados procedentes de la valorización de residuos de construcción y demolición.

Sin perjuicio de las obligaciones previstas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, en aplicación de los dispuesto en el artículo 7 del Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos, el contratista deberá elaborar un plan que refleje cómo llevará a cabo las obligaciones que le incumban en relación con los residuos y materiales de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra. El plan detallará los distintos aspectos del estudio de gestión de residuos y definirá la persona responsable de su correcta ejecución. Una vez aprobado por la dirección facultativa y aceptado por la propiedad, el plan pasará a formar parte de los documentos contractuales de la obra. Dicho plan deberá incorporarse al programa de trabajos.

– Los residuos con destino a vertedero se gestionarán 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 (Modificada por el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición) por el que se regula la eliminación de residuos mediante el depósito en vertedero y ejecución de rellenos.

– En relación con los sobrantes de excavación de las obras se priorizará su valorización en obras de construcción cercanas que precisen de estos materiales, en la rehabilitación del terreno afectado por actividades extractivas o en la restauración de otros espacios degradados. En caso de que se destinen a operaciones de relleno y a otras obras distintas de aquellas en la que se han generado, será de aplicación lo indicado en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron, en aplicación de las previsiones del artículo 34 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

– Los rellenos a los que se pudieran destinar los materiales sobrantes de la actividad deberán cumplir las condiciones señaladas en el citado Decreto 49/2009, de 24 de febrero. Únicamente se permitirá la deposición en rellenos de materiales con contenidos en contaminantes por debajo de los valores indicativos de evaluación VIE-A, recogidos en el Anexo III de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– A la finalización de las obras el promotor del proyecto deberá elaborar un balance detallado del movimiento de tierras y un seguimiento de los sobrantes de excavación con indicación expresa de las cantidades y características de los materiales destinados a usos constructivos en lugares u obras distintos a aquellos de donde fueron extraídos, en su caso.

– La utilización de suelos no contaminados y materiales naturales excavados durante esta obra estará sujeta a lo previsto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y normativas específicas.

– 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.

Se procederá al acondicionamiento de zonas específicas 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 residuos peligrosos deberán localizarse en lugar techado y cerrado para garantizar el acceso restringido, además, se colocarán sobre cubetos de retención que retengan los residuos en caso de derrames accidentales. Se organizará el correspondiente servicio de recogida con periodicidad suficiente, que además contará con una señalización propia. El contratista presentará un informe con la ubicación de los puntos limpios que será aprobada por la Dirección de obra. Asimismo, a lo largo de la obra se instalarán dispositivos estancos de recogida (bidones, etc.) de los residuos generados, procediéndose a su separación de acuerdo con su naturaleza, todo ello previo a su almacenamiento temporal en los mencionados puntos limpios. Los contenedores serán distinguibles según el tipo de desecho que recojan. Independientemente del tipo de residuo, el fondo y los laterales de los contenedores serán impermeables, pudiendo ser sin techo (abiertos) o con él (estancos).

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. Los recipientes o envases que contienen residuos peligrosos cumplirán las normas de seguridad establecidas en el artículo 21 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor evitando cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación. Los recipientes o envases citados 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 los previsto en el artículo 29 de la Ley 7/2022, de 8 de abril y con el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.

Durante la ejecución de las obras, estará prohibido el vertido de aceites usados procedentes de la maquinaria, que serán gestionados de conformidad con 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 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.

En caso de derrame accidental se tendrán previstos los planes y medidas de emergencia necesarios y en caso de afección a los suelos, serán rápidamente retirados y almacenados sobre pavimentos impermeabilizados para ser gestionados por una empresa gestora de residuos, debidamente autorizada por los organismos competentes.

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.

– Deberá elaborarse un informe comprensivo del seguimiento ambiental de los residuos generados en las obras, incorporando los documentos de control, seguimiento y aceptación de residuos contemplados en la legislación vigente.

– Una vez finalizada el uso de las zonas de instalaciones auxiliares se procederá a su total desmantelamiento y a la limpieza y desescombro del área afectada, procediéndose al traslado de los residuos a un vertedero controlado, y/o a la gestión adecuada de residuos peligrosos y suelos contaminados.

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

– Dadas las coincidencias del proyecto con emplazamientos inventariados (20045-00056, 20045-00162 y 20045-00120) del Inventario de suelos que han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, se estará a lo dispuesto en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo y Decreto 209/2019, de 26 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de que en el transcurso de las obras se detectasen 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 estará igualmente a lo dispuesto en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– En caso de excavación superior a 500 $m^3$ en parcelas inventariadas se tramitará el correspondiente Plan de Excavación Selectiva.

Medidas correctoras destinadas a la restauración e integración de las obras.

– Los trabajos de integración paisajística de la obra se llevarán a cabo para la totalidad de las áreas afectadas por la obra, incluidas áreas de instalación del contratista u otras áreas que no figurando en el documento ambiental resulten alteradas al término de la misma. Asimismo, se procederá, en la medida de lo posible, a la restauración del trazado actual de la línea ferroviaria que quede fuera de servicio como consecuencia de la actuación.

Esta restauración implicará la revegetación de todos los espacios susceptibles de mantener una cubierta vegetal para el caso de las afecciones en zonas no urbanizadas y la reposición de elementos de jardinería en las zonas urbanas.

– El proyecto constructivo deberá incluir un proyecto de restauración con el mismo nivel de detalle que el resto del proyecto. Contará con documentación gráfica y presupuesto desglosado.

Las medidas correctoras y compensatorias sobre los hábitats y vegetación deberán concretarse en el proyecto de restauración, indicando las zonas a restaurar, especies a emplear, marco de plantación, periodo de garantía, etc.

El proyecto de restauración deberá incluir todas las superficies afectadas por las obras que pueden ser susceptibles de restauración y revegetación. En este sentido, se deberá tener en cuenta la superficie del trazado de la línea actual que quedarán en desuso.

– El aporte de tierra vegetal para la restauración ambiental se realizará con tierras de propios y de préstamo. Durante los movimientos de tierra, la tierra vegetal se retirará, acopiará y extenderá de forma diferenciada, con objeto de facilitar las labores de restauración y revegetación de los espacios afectados. La tierra vegetal retirada para su posterior utilización en las labores de revegetación será almacenada de forma apropiada, evitando su compactación, acopio inadecuado y manipulación en días de lluvia. Además, los acopios deberán mantenerse correctamente, hidrosembrándose si se considera necesario.

– Por otra parte, respecto de los préstamos, se deberá controlar el origen de las tierras utilizadas en las labores de restauración de la cubierta vegetal, evitando el empleo de tierras que pudieran estar contaminadas con propágulos o semillas de especies invasoras como *Robinia pseudoacacia, Fallopia japonica, Cortaderia selloana, Buddleja davidii* u otras.

Se adoptarán medidas de control destinadas a detectar y evitar la introducción y propagación de especies vegetales exóticas invasoras. En este sentido, la maquinaria que se utilice en obra deberá estar limpia, sin restos de barro o tierra que puedan ser portadores de propágulos o semillas de especies invasoras que puedan afincarse en el ámbito de afección del proyecto. Si se observase presencia de especies invasoras durante las obras, siempre que sea posible, se erradicará su presencia en las zonas de actuación.

– Durante los dos años posteriores a la restauración, se deberán realizar labores de mantenimiento consistentes en escardas, abonados, riegos y reposición de marras. El uso de herbicidas y plaguicidas en las operaciones de mantenimiento de siembras y plantaciones deberá restringirse al máximo, dándose preferencia a los procedimientos mecánicos. En caso de ser imprescindibles, deberán utilizarse productos cuya persistencia y toxicidad sea mínima.

Adopción de un sistema de buenas prácticas.

– Deberá adoptarse un sistema de buenas prácticas por parte de los operarios, de forma que se aseguren al máximo, entre otros, los siguientes objetivos:

• Control de los límites de ocupación de la obra y circulación de la maquinaria.

• Evitar vertidos de residuos, contaminación del suelo o aguas por derrames de aceites y arrastres de tierras.

• Correcta gestión de los residuos generados en las obras.

• Evitar molestias por ruido y polvo a los habitantes entorno al ámbito de afección del Proyecto.

Limpieza y acabado de obra.

Una vez finalizada la obra se llevará a cabo una rigurosa campaña de limpieza, debiendo quedar el área de influencia del Proyecto totalmente limpia de restos de obras. Los residuos resultantes serán desalojados de la zona y gestionados de conformidad con lo dispuesto en apartados precedentes de este informe para la gestión de residuos.

Asesoría ambiental.

Hasta la finalización de la obra y durante el período de garantía de esta, la dirección de obra actuante deberá contar con una asesoría cualificada en temas ambientales y medidas protectoras y correctoras, según las determinaciones del documento ambiental y de este informe.

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.

La asesoría ambiental, además, llevará a cabo un control de buenas prácticas durante la ejecución de la obra que consistirá entre otros, en comprobar el efecto de las distintas acciones del proyecto, con especial atención a los movimientos de maquinaria, producción de polvo y ruido, gestión de residuos y conservación del patrimonio cultural.

Cese de actividad.

Sin perjuicio de la normativa específica que resulte de aplicación en el momento del abandono de la actividad, las operaciones de desmantelamiento se realizarán mediante la aplicación de medidas protectoras y correctoras similares a las establecidas para la fase de obras, en especial, en lo que se refiere a la gestión de los residuos. Deberá procederse a la restauración de todas las superficies ocupadas en el proceso de desmantelamiento.

Tercero.– Determinar que, de acuerdo con los términos establecidos en el punto primero y siempre que se adopten las medidas protectoras y correctoras y los controles establecidos en la presente Resolución, así como las planteadas por el promotor que no se opongan a las anteriores, no es previsible que con la ejecución del Proyecto se generen afecciones negativas significativas sobre el medio ambiente. Por tanto, no se considera necesario que el Avance del Estudio Informativo del tramo Ventas-Ficoba en la línea Donostia-Hendaia de ancho métrico se someta a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Cuarto.– Comunicar el contenido de la presente Resolución a la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco.

Quinto.– Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco.

Sexto.– De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 79.5 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, el presente informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial del País Vasco, no se hubiera procedido a la ejecución del proyecto mencionado en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En ese caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto.

En Vitoria-Gasteiz, a 16 de octubre de 2026.

El director de Administración Ambiental,
NICOLAS GARCIA-BORREGUERO URIBE.