

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**20103** *Resolución de 15 de septiembre de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del «Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Lezo».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 26 de mayo de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de tramitación de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del «Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Lezo», remitida por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como promotor y órgano sustantivo.

#### Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad minera, ni de seguridad ferroviaria, ni otros, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

#### 1. Descripción y localización del proyecto

La zona de estudio se encuadra en los términos municipales Hernani, Donostia/San Sebastián, Astigarraga, Errenteria, Oiartzun y Lezo, pertenecientes a la provincia de Gipuzkoa, Comunidad Autónoma del País Vasco.

La actuación planteada contempla un nuevo trazado de ancho mixto entre Astigarraga y la línea Madrid-Hendaya en el entorno de Gaintxurizketa, así como conexiones con la red convencional y de alta velocidad.

El nuevo trazado determinará un nuevo corredor, que evitará el paso de mercancías a través del corredor de la actual línea convencional Madrid-Hendaya a su paso por Donostia/San Sebastián. El trazado será compatible con una futura conexión con Francia, si bien dicha conexión no forma parte del estudio informativo y no está prevista en un futuro próximo.

El estudio informativo contempla los siguientes elementos:

- Plataforma y vía en ancho estándar, ancho internacional y ancho mixto.
- Electrificación con catenaria CA-160H/25kV (inicialmente en explotación en 3kV).
- Instalaciones de señalización y comunicaciones.
- Instalaciones de protección no ferroviarias.

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se encuentran a disposición del público en el siguiente enlace: <https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite/astigarraga-lezo>

## 2. Tramitación del procedimiento

Con fecha 22 de junio de 2020, se publica en el BOE, el anuncio por el que se somete a información pública y audiencia el «Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Lezo».

Simultáneamente, se consulta a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, quedando recogida en el anexo I, la relación de entidades consultadas, las contestaciones emitidas y las alegaciones recibidas en el período de información pública.

Con fecha 26 de mayo de 2021, se recibe el expediente en esta Dirección General, incluyendo el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental (EslA), las consultas y el resultado de dichas consultas y de la información pública realizada.

El 23 de junio de 2021, en virtud del artículo 40.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se solicita informe al Instituto Geológico y Minero de España y a la Agencia Vasca del Agua, que emiten respuesta el 19 de julio de 2021 y el 14 de enero de 2022, respectivamente.

Con fecha 15 de julio de 2021, se requiere al órgano sustantivo la subsanación del expediente de impacto ambiental, al no constar el informe preceptivo del órgano con competencias en salud pública, el cual es aportado el 24 de agosto de 2021.

Durante el trámite de información pública y consultas, se reciben alegaciones de particulares (150) y de diversas asociaciones y empresas (39) que, de manera general, cuestionan la viabilidad de la solución al considerar el impacto sobre el entorno y la falta de interés general de la misma. De igual forma, las entidades locales muestran su rechazo debido a las afecciones de la nueva infraestructura sobre los planeamientos municipales y a que los trazados propuestos no son adecuados al interés general municipal ni a la economía local. En consonancia con lo anterior, en diciembre de 2021 se recibe copia de las mociones acordadas en los Plenos de los Ayuntamientos de Oiartzun y Errenteria, solicitando la paralización del expediente por considerar el tramo en estudio, insostenible ambiental y económicamente.

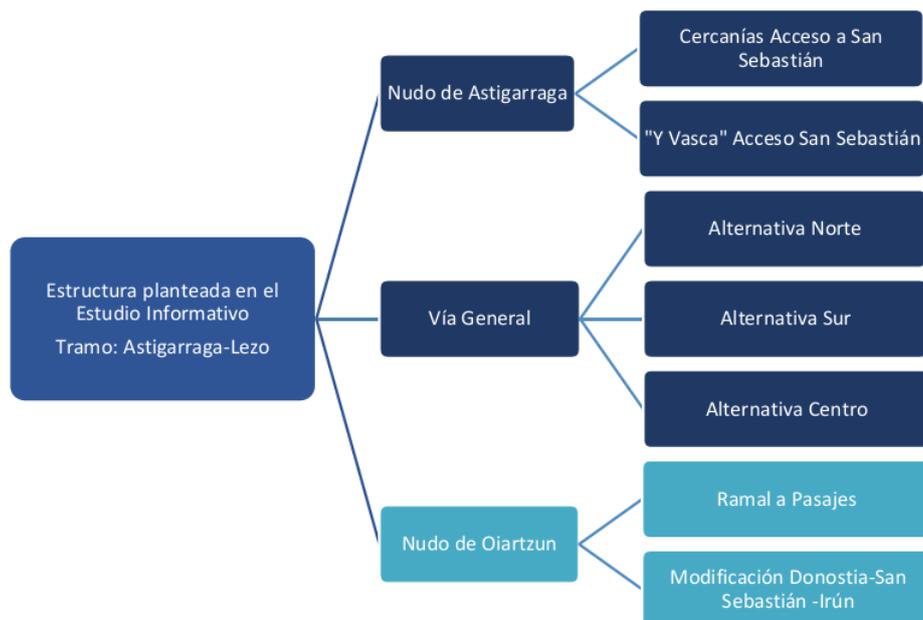
El 4 de abril de 2022, el promotor aporta información técnica adicional relativa a diversos aspectos del estudio de impacto ambiental en base al requerimiento efectuado el 2 de noviembre de 2021, incorporando la ampliación del Estudio Hidrogeológico e información adicional sobre el Vertedero de San Marcos.

El 10 de abril de 2023, se requiere al órgano sustantivo que realice una nueva consulta a la Agencia Vasca del Agua, al Instituto Geológico y Minero de España y al Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, en virtud de lo dispuesto artículo 40.5 de la Ley de evaluación ambiental, para que emitan su pronunciamiento sobre la nueva información incorporada, tras lo que se recibe respuesta, con fecha 24 de julio de 2023.

## 3. Análisis técnico del expediente

A. Análisis de alternativas. A efectos de un mejor análisis y planteamiento de alternativas, se ha dividido el estudio en tres ámbitos. El primero de estos ámbitos, con condicionantes ligados a las líneas existentes y proyectadas («Y» vasca y cercanías de acceso San Sebastián), se ha denominado «Nudo de Astigarraga», un segundo ámbito denominado «Nudo de Oiartzun» con condicionantes similares (ramal a Pasajes y modificación Donostia-Irún), al realizarse en él las conexiones con la línea Madrid-Hendaya, y un ámbito intermedio de «Vía General», que permite el planteamiento de diferentes alternativas de trazado.

Las figuras y tabla adjuntas muestran las principales diferencias entre las alternativas, distinguiendo las actuaciones en cada ámbito, ya que los Nudos de Astigarraga y Oiartzun son comunes a las tres.



Alternativas completas	Nudo Astigarraga. Alter. Norte. Nudo Oiartzun	Nudo Astigarraga. Alter. Centro. Nudo Oiartzun	Nudo Astigarraga. Alter. Sur. Nudo Oiartzun
Longitud total. Vías generales (m).	10.956,46	10.633,76	10.395,80
Túnel en mina. Vía doble (m).	4.893,76	6.381,80	6.285,62
Túnel en mina. Vía única (m).	438,58	438,58	438,58
Falso túnel. Vía doble (m).	1.114,71	1.135,61	1.036,56
Falso túnel. Vía única (m).	500,00	500,00	500,00
Viaducto. Vía doble (m).	2.462,29	1.342,15	1.288,70
Viaducto. Vía única (m).	1.118,18	1.118,18	1.118,18

El estudio de alternativas incluido en el EsIA concluye que las tres alternativas planteadas son viables desde el punto de vista ambiental, siendo más favorables las

alternativas Sur y Centro. Finalmente, tras un análisis multicriterio se selecciona la Alternativa Centro.

B. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

B.1 Geología, geomorfología y geodiversidad. Las principales alteraciones que se pueden producir sobre la geología y la geomorfología durante la fase de construcción son la afección al modelado del terreno, como consecuencia de la ocupación del espacio que supone la propia infraestructura y de los movimientos de tierras derivados de la actuación, y la afección a Lugares de Interés Geológico (LIG).

En resumen, los movimientos de tierras previstos para la ejecución de la obra son 1.470.504,63 m<sup>3</sup> de excavación, 183.977,00 m<sup>3</sup> de terraplén, 65.199,70 m<sup>3</sup> de capa de forma y 33.912,80 m<sup>3</sup> de subbalasto. Se comprueba que el trazado es excedentario, ya que presenta unos volúmenes de excavación elevados, ligados a la ejecución de los túneles, y pocos rellenos, al desarrollarse la mayor parte del trazado en túnel o viaducto. Los materiales obtenidos en las excavaciones a realizar permitirán cubrir las necesidades de relleno. Adicionalmente, será preciso traer de fuera de la obra los materiales para las capas de mayor compromiso de la plataforma (balasto, subbalasto y capa de forma). Por tanto, no serán necesarios préstamos, pero si ubicar 1.580.109,76 m<sup>3</sup> de excedentes en vertedero. El EslA realiza una propuesta amplia de superficies ambientalmente viables, que incluye canteras activas y abandonadas, e infraestructuras de residuos. Se han propuesto 15 zonas, aunque no sería preciso utilizar todas ellas, con el fin de disponer de superficies suficientes para seleccionar las más adecuadas en fases posteriores del proyecto.

Orden	Nombre	Descripción	Municipio	Capacidad estimada (m <sup>3</sup> )
1.º	V21	Extracción minera.	Astigarraga y Errenteria.	381.864
2.º	V4	Extracción minera.	Andoain.	1.541.932
3.º	V5	Extracción minera.	Andoain y Urrieta.	833.536
4.º	V13	Extracción minera.	San Sebastián.	569.560
5.º	V12	Extracción minera.	San Sebastián.	103.476
6.º	V20	Infraestructura de residuos.	San Sebastián.	133.180
7.º	V27	Infraestructura de residuos.	Astigarraga.	211.104
8.º	V15	Infraestructura de residuos.	San Sebastián.	268.008
9.º	V26	Infraestructura de residuos.	Irún y Oiartzun.	214.040
10.º	V6	Infraestructura de residuos.	Urrieta.	127.120
11.º	V1	Infraestructura de residuos.	Andoain.	89.208
12.º	V14	Extracción minera abandonada.	San Sebastián.	108.704
13.º	V8	Extracción minera abandonada.	Hernani.	150.000
14.º	V9	Extracción minera abandonada.	Hernani.	70.000
15.º	V2	Extracción minera abandonada.	Andoain.	100.000
Total.				4.901.732

Durante el periodo de información pública, varios de los informes plantean que debe eliminarse el emplazamiento V12, ya que una sentencia judicial obliga a retirar el relleno previo existente y restaurar el espacio. Por otra parte, el Ayuntamiento de Errenteria solicita que se ajuste el volumen de relleno propuesto en el vertedero V21 a las determinaciones incluidas en el Convenio Urbanístico vigente. El promotor manifiesta que, durante la redacción del proyecto constructivo, una vez se disponga del balance de

tierras definitivo, y de las necesidades reales de vertedero, será cuando se seleccionen las zonas finalmente más adecuadas, y se elaboren los proyectos de vertido correspondientes.

El EsIA ha identificado en la zona de estudio tres áreas de interés geológico de la Comunidad Autónoma del País Vasco: Área 671 «Megaturbidita de Gaintxuriskieta», Área 214 «Depresión Donostia-Irún» y Área 673 «Hard-Ground en Trapada». Las afecciones a estas áreas se producirán en el nudo de Oiartzun. En esta zona las actuaciones se desarrollan en buena medida sobre la línea ferroviaria existente, y parcialmente en túnel, por lo que las excavaciones sobre las áreas de interés geológico son escasas, y están ligadas a los pocos desmontes que se presentan, concretamente el que se localiza a la salida del túnel de Mendigain, el situado justo antes del polígono de Iturrin y, el previsto a la salida del túnel Ramal al Puerto, con dimensiones más reducidas que los dos anteriores.

Las principales medidas para la protección de la geología y de la geomorfología incluidas en el EsIA son la correcta selección de las zonas de obtención de materiales y vertederos, la minimización de la apertura de accesos de obra, el control de la erosión, el control de la superficie de ocupación y el control de los movimientos de tierras.

El informe del Instituto Geológico y Minero de España de mayo de 2023, en relación con el patrimonio geológico, concluye que, con el conocimiento y la información disponible a fecha de realización del informe:

- 1) No se pone de manifiesto que exista un patrimonio geológico relevante de carácter nacional que pueda verse afectado por el proyecto.
- 2) El patrimonio geológico de carácter regional o local afectado ya ha sido contemplado con anterioridad y por tanto evaluado en el EsIA.

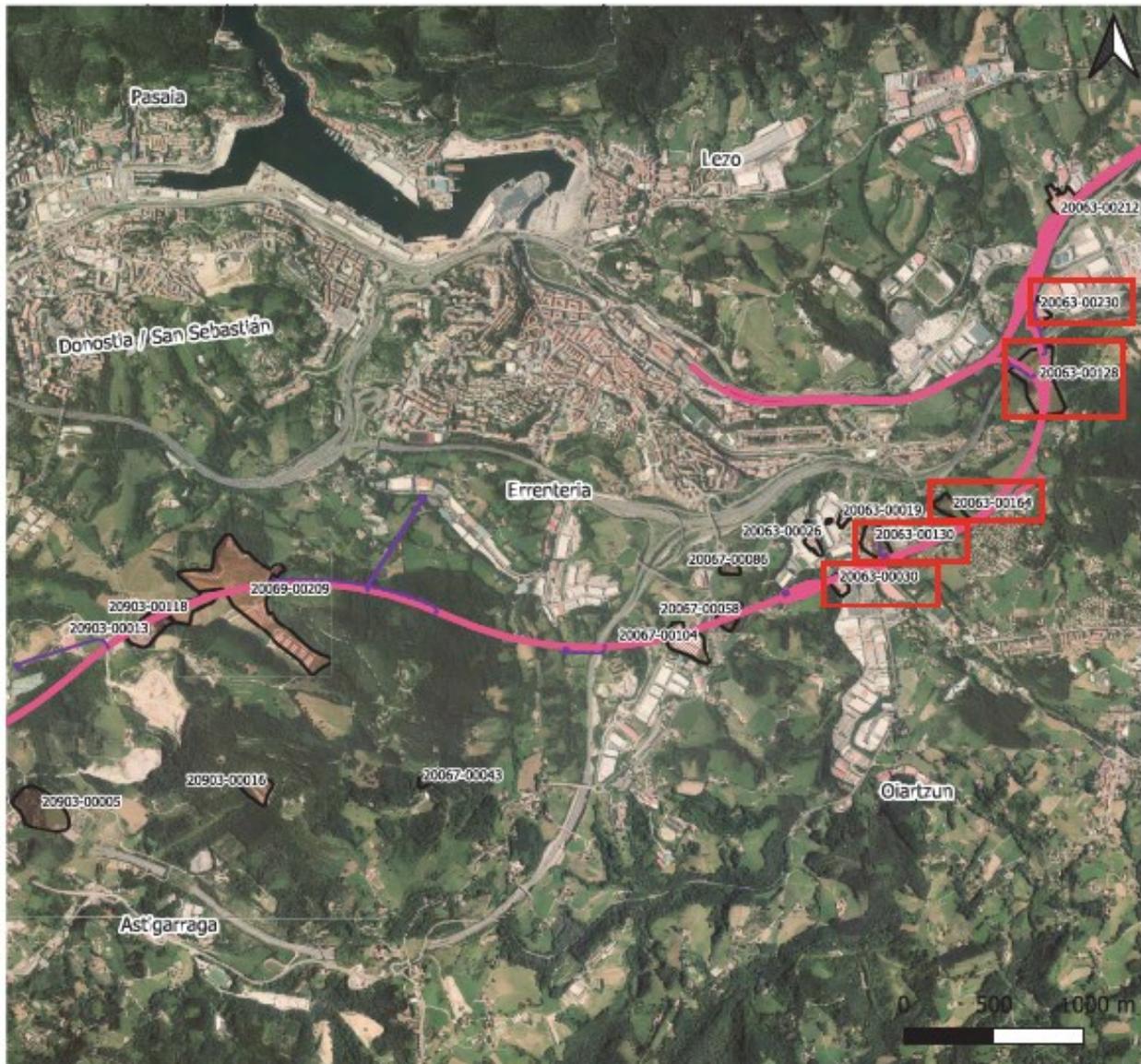
B.2 Suelo. La principal afección sobre el suelo durante las obras es la destrucción que se produce en toda la zona de ocupación. De acuerdo con los datos incluidos en el EsIA la superficie de ocupación del trazado seleccionado alcanza los 217.121,30 m<sup>2</sup>.

Por otra parte, hay que destacar que el trazado discurre por suelos clasificados como agroganaderos de alto valor estratégico según el Plan Territorial Agroforestal, en concreto se ocuparán 63.871,78 m<sup>2</sup>. Por tanto, tal y como recoge el EsIA, de acuerdo con el Decreto 193/2012, de 2 de octubre, de conservación y fomento del uso del suelo agrario en la Comunidad Autónoma de Euskadi, el proyecto de construcción deberá incluir una propuesta de compensación por la pérdida de suelo agrario, tal y como se recoge expresamente en la condición 9 de la presente resolución.

Destacar que el EsIA incluye un estudio preliminar de suelos contaminados, que analiza todas las parcelas incluidas en el Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, de inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo.

La tabla y figura adjuntas detallan las zonas con suelos potencialmente contaminados afectados por el proyecto:

Código	Tipo	Superficie (m <sup>2</sup> )	Volumen excavado (m <sup>3</sup> )
20063-00030	Industrias Tajo S.C.I.	2 pilas viaducto sobre río Oiartzun	Cimentación 2 pilas
20063-00130	Vertedero Ertzaintza.	631,89	2.528
20063-00164	Vertedero Mendizar.	1.178,9	8.252,3
20063-00128	Vertedero Arizabalo.	Por determinar	Por determinar
20063-00230	Vertedero Oiartzun.	133	341,81



El EsIA detalla una propuesta de medidas a adoptar en cada una de las parcelas localizadas. Complementariamente, en la Parcela 20063-00030, en caso de que se requiera la ejecución de la demolición de los pabellones, se deberá realizar el correspondiente Estudio de la Ruina Industrial.

El informe de la Sociedad Pública de Gestión Ambiental del Gobierno Vasco (IHOBE) indica que se ha considerado correctamente la existencia de parcelas que han soportado históricamente actividades potencialmente contaminantes y que será necesario la tramitación de una declaración de calidad de suelo de acuerdo con la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Las principales medidas incluidas en el EsIA para la protección y conservación de los suelos son: Minimización de la superficie de ocupación, medidas en las parcelas que contienen suelos potencialmente contaminados, delimitación de los perímetros de obra mediante jalonamiento temporal y cerramientos rígidos en las zonas de mayor valor ambiental, gestión adecuada de la tierra vegetal, descompactación de suelos, gestión de residuos, medidas para evitar la contaminación de los suelos durante las obras y gestión adecuada de aquellos que se contaminen.

Para asegurar la mínima afección a los factores geomorfología, geodiversidad y suelo, se añaden las condiciones 8 a 13 en la presente resolución.

B.3 Medio hídrico. Las principales afecciones que pueden darse durante la fase de construcción son: la alteración de la calidad de las aguas por riesgo de vertidos accidentales y movimientos de tierras, la afección a acuíferos por la ejecución de los túneles y las modificaciones del drenaje superficial por encauzamientos y desvíos de cauces.

El efecto barrera, el riesgo de inundaciones por represamiento de los cauces interceptados y la alteración permanente del drenaje superficial son las principales afecciones que se pueden producir durante la fase de explotación sobre la hidrología superficial.

El trazado proyectado atraviesa dos masas de agua superficial de primer orden, el río Urumea, con un estado global «bueno», y el río Oiartzun, con un estado global «peor que bueno», y ocho cauces de menor importancia. Para todos ellos, se han proyectado los sistemas de drenaje necesarios destacando el Viaducto sobre el río Urumea de 549,57 m, el Viaducto sobre el río Oiartzun de 328,67 m y un encauzamiento de 401 m, en el nudo de Astigarraga. En la tabla siguiente se indican las estructuras y obras de drenaje transversal propuestas para dar continuidad a las líneas de drenaje atravesadas.

Denominación	Tipología	Comentarios
ODT-NA-0+ 787 (eje 5).	Encauzamiento.	Conecta con obra existente.
Viaducto Arroyo Putre (Eje 7).	Viaducto L = 140 m.	Reposición de camino obliga a disponer pontón.
Viaducto sobre río Urumea.	Viaducto L = 549,57 m.	–
Viaducto sobre río Oiartzun.	Viaducto L = 328,67 m.	–
ODT-NA-1+997 (Eje 5).	Marco 2.00 x 2.00 m.	Ampliación de ODT existente.
ODT-NO-631+830 (Eje 19).	Marco 2.00 x 2.00 m.	ODT nueva.
ODT-NO-632+051 (Eje 20).	–	Canal existente. No se afecta.
ODT-NO-10+350 (Eje 12).	3 marcos de 3.00 x 2.00 m.	Ampliación de ODT existente.
ODT-NO-10+082(Eje 12).	Marco 2.00 x 2.00 m.	Ampliación de ODT existente.
ODT-NO-9+707 (Eje 12).	2 marcos de 3.00 x 3.00 m.	Ampliación de ODT existente.
ODT-NO-1+048 (Eje 14).	–	Viaducto existente. No se afecta.
ODT-NO-1+386 (Eje 14).	–	Viaducto existente. No se afecta.
ODT-NO-1+670 (Eje 14).	Marco 2.00 x 2.00 m.	Ampliación de ODT existente.
ODT-NO-1+896 (Eje 14).	Marco 2.00 x 2.00 m.	Ampliación de ODT existente.

El trazado proyectado atraviesa las llanuras de inundación de los ríos Urumea y Oiartzun por lo que el EsIA incluye un estudio de inundabilidad de dichos ríos. Para su realización se ha tenido en cuenta la información y criterios suministrados por la Agencia Vasca del Agua.

En el caso del río Oiartzun, no se modifica la zona de inundación correspondiente a la situación actual, el viaducto cruza el cauce a una altura muy superior a la lámina de agua.

La altura y distancia entre pilas del viaducto sobre el río Urumea aseguran la no afección a su llanura de inundación. No obstante, en la zona del Nudo de Astigarraga, existen en la actualidad infraestructuras localizadas parcialmente sobre la mancha de inundación correspondiente al periodo de retorno de 500 años. La actuación prevista en esa zona consiste en una modificación del trazado actual de la línea Madrid-Hendaya para permitir la conexión con la «Y» Vasca, en la que las nuevas ocupaciones planteadas no son significativas, y se proyectan anexas al trazado existente. En esta zona son necesarias obras de protección para evitar que la lámina de agua de la avenida

de 500 años inunde puntualmente el trazado ferroviario, por lo que se ha definido una mota de 198 m de longitud y cota 7,5 m a continuación del muro proyectado aguas abajo del Nudo de Astigarraga, que completará la protección frente a las inundaciones, prestada por los elementos estructurales. Se ha comprobado que, en la situación futura, la avenida de 500 años, modificada puntualmente por la nueva actuación y por las medidas correctoras introducidas, no inundará el barrio de Martutene, ni se desbordará el cauce entre el puente de Martutene y el puente del polígono n.º 27.

El informe de la Agencia Vasca del Agua, en relación con el riesgo de inundabilidad, considera correctas las conclusiones de dicho estudio y lo considera compatible con las actuaciones estructurales del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental.

El EsIA incluye un estudio hidrogeológico básico en el que se lleva a cabo una caracterización hidrogeológica del área de estudio y de los túneles proyectados y se proponen una serie de recomendaciones, entre las que se incluye que, en fase de proyecto de construcción, se elabore un estudio hidrogeológico de detalle.

No obstante, para poder disponer de los elementos de juicio suficientes para evaluar la potencial afección a los acuíferos existentes en el entorno del proyecto, en virtud del artículo 40.4 de la Ley 21/2013, con fecha 23 de junio de 2021, se solicitó informe al Instituto Geológico y Minero de España y a la Agencia Vasca del Agua sobre la suficiencia e idoneidad del estudio hidrogeológico incluido en el EsIA y las medidas preventivas y correctoras planteadas. Dichos informes se recibieron el 19 de julio de 2021 y el 14 de enero de 2022 respectivamente, y se enviaron al promotor para su consideración en la elaboración de una nueva versión del Estudio Hidrogeológico, que fue recibida el 4 de abril de 2022.

Para la elaboración de la nueva versión del Estudio Hidrogeológico, el promotor ha utilizado los datos iniciales del Estudio Informativo, los datos obtenidos durante el seguimiento piezométrico de los sondeos ejecutados en las campañas de dicho estudio y los datos del «Avance Estudio Hidrogeológico para el Proyecto Constructivo de Plataforma en la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco en el Tramo: Astigarraga-Irún. ETS, SENER, TELUR, diciembre 2021». En dicho estudio, se incluyen las siguientes conclusiones:

a) Túnel de San Marcos:

– El túnel discurre por debajo del nivel piezométrico, en gran parte del tramo que atraviesa los materiales del cretácico.

– Hay zonas de baja cobertura en los cruces en túnel bajo pequeños arroyos.

– Señalar la posibilidad de que, durante la excavación del túnel, se produzcan caudales altos e, incluso, golpes de agua de importancia al atravesar vías preferentes de flujo (conductos kársticos, fracturas abiertas, etc.), y que ocasionalmente serían esperables ascensos puntuales del nivel piezométrico de varios metros por encima de la cota máxima, ligados a eventos de recarga puntuales a través de los conductos kársticos y/o de las discontinuidades atravesadas (fallas, fracturas, etc.).

– Es previsible que los caudales interceptados, dada el área aflorante en superficie del acuífero, resulten ínfimos en comparación con la recarga total del mismo, por lo que, desde este punto de vista, no se estima a priori que ésta se vea comprometida.

– La afección a la zona saturada se produciría en fase de obra, mientras se ejecuta la excavación del túnel, y una impermeabilización adecuada podría garantizar una importante recuperación de los niveles de agua en la fase de explotación.

– Las captaciones que se hallan justo en la vertical del túnel serían susceptibles de verse afectadas por el drenaje del acuífero asociado a las calizas karstificadas urgonianas (unidad C2) o al nivel base del conjunto urgoniano (unidad C1). Todos ellos corresponden a manantiales y a alguna captación superficial en cauce.

– Vertedero de San Marcos. Según la información del proyecto del vertedero, la mitad sureste y su primer lóbulo al oeste presentan sellado superficial con geosintético pero carecen de sellado basal y el resto presenta impermeabilización de base con

geosintético pero no superficial. Se desconoce el estado actual del sellado basal por lo que asume, desde la óptica de la seguridad, la posibilidad de que puntualmente existan percolaciones de lixiviados a través de esta capa basal que se hayan acumulado en los terrenos donde se asienta el vertedero. Sin embargo, cabe recordar la escasa permeabilidad de estos, lo que frenaría en gran medida (aunque no totalmente) la migración de los mismos hacia el acuífero cretácico subyacente. En la primera campaña de investigación geofísica, se concluye que la cobertera en esta sección entre la bóveda del túnel y la base del vertedero consta de entre 8 y 10 m, sin embargo, en la segunda campaña se concluyó que el espesor de esta cobertera era inferior, probablemente ligado a una capa alterada de la unidad C1, afectada por lixiviados de drenaje de los depósitos de vertido. Por tanto, y para estar del lado de la seguridad, se asume que este resguardo en la cobertera es inferior y que, puntualmente, la bóveda de la estructura se encuentre muy próxima a dicha zona de alteración. El Estudio Hidrogeológico, que se realizará en fase de proyecto de construcción, llevará a cabo un análisis detallado del riesgo de afección por el vertedero de San Marcos y sus lixiviados, tanto en fase de obra como de explotación de los túneles y, en función de las conclusiones del mismo, se adoptarán las medidas preventivas y correctoras oportunas.

b) Túnel de Mendigain:

– No se espera a priori afección a la piezometría de base, ni a captaciones u otros puntos de agua relacionados con la ejecución del túnel.

– Se admite que durante la época de aguas altas los manantiales puedan verse ligeramente mermados en los puntos situados directamente sobre la vertical del trazado, aunque no se prevé que sea una merma significativa. Dado el escaso abatimiento esperado, se asume una banda de afección muy estrecha, en fase de obra, en torno al eje de la estructura, y únicamente en época de recargas.

– Ejecutando una impermeabilización adecuada, sería de esperar una importante recuperación de los niveles de agua en fase de explotación.

c) Túnel Ramal al Puerto:

– El túnel atraviesa la parte más somera de la zona saturada, por lo que sería esperable una columna de agua poco importante sobre la rasante del túnel.

– Ocasionalmente, se prevén ascensos puntuales de escasa duración de varios metros por encima de la cota máxima, correspondientes a eventos de recarga puntuales que se producen a través de los conductos kársticos, fracturas, etc. Estos eventos presentarían escasa duración en el tiempo, pero podría producir caudales de entrada al túnel de magnitud alta o muy alta. Se recomienda que, al menos en estos tramos, se proceda con una impermeabilización durante la perforación.

– Los caudales interceptados se esperan muy escasos dado el área aflorante en superficie del acuífero y la recarga total del mismo; por tanto y a priori, no se estima que la recarga del acuífero se vea comprometida.

Esta nueva versión del Estudio Hidrogeológico fue remitida por el órgano sustantivo a la Agencia Vasca del Agua y al Instituto Geológico y Minero de España para informe.

El Instituto Geológico y Minero de España indica que el nuevo estudio da respuesta a todos los requerimientos e incertidumbres sobre la hidrogeología planteados en su anterior informe, no obstante, destaca una serie de consideraciones que se han incluido en la condición 21 de la presente resolución.

El informe de la Agencia Vasca del Agua, tras analizar el contenido del nuevo Estudio Hidrogeológico, recoge una serie de consideraciones en relación con la protección del medio hídrico que se han incluido expresamente en la condición 22 de la presente resolución.

En relación con el dominio público marítimo terrestre (DPMT), de acuerdo con la información adicional aportada por el promotor en abril de 2022, el promotor califica la afección como poco significativa ya que en ningún caso afecta al DPMT. Existen tres

zonas en las que las actuaciones se localizan sobre la servidumbre de protección. En una de ellas el trazado atraviesa el DPMT en el río Urumea mediante un viaducto que salva tanto el DPMT como la servidumbre de protección. Las pilas previstas, según el encaje previo de la estructura realizado en el Estudio Informativo, están fuera del DPMT.

Las principales medidas para la protección hidrológica son: Correcto dimensionamiento de las estructuras de drenaje y estudio hidrogeológico de detalle durante la redacción del proyecto de construcción, medidas de protección de la calidad de las aguas durante las obras (balsas de decantación, barreras de sedimentos, aguas sanitarias, adecuación de los parques de maquinaria, impermeabilización de zonas de instalaciones auxiliares, puntos de limpieza de canaletas hormigoneras, adecuada gestión de residuos), seguimiento piezométrico de los acuíferos (tanto en fase de obras como en fase de explotación), impermeabilización y drenaje de los túneles, reposición de captaciones, restitución de caudales en cauces superficiales y control de los vertidos procedentes de los túneles en fase de explotación (balsas de decantación).

Para asegurar la protección de las aguas, en esta resolución se incluyen las condiciones 14 a 22.

B.4 Calidad del aire y cambio climático. El efecto de la nueva infraestructura sobre la calidad atmosférica y el cambio climático se produce, principalmente, por la emisión de contaminantes que generan los motores de combustión durante las obras y por el incremento de partículas en suspensión debido al movimiento de tierras. En fase de explotación, el impacto principal es sobre el cambio climático, ya que las emisiones principales son las generadas indirectamente derivadas de la generación de la energía eléctrica necesaria para la circulación de los trenes.

Con objeto de tener un orden de magnitud de la emisión de contaminantes durante la fase de obra, se ha realizado una estimación de estas emisiones, considerando las principales acciones de obra y el tipo de maquinaria asociada a cada una de ellas. Por otro lado, aparte de la calidad del aire a nivel local, la repercusión sobre el cambio climático derivado de la infraestructura se mide con la huella de carbono que es «la totalidad de gases de efecto invernadero (GEI) emitidos por efecto directo o indirecto», la cual se mide en masa de CO<sub>2</sub> equivalente.

Contaminantes y GEI (t)

NO <sub>x</sub>	N <sub>2</sub> O	CH <sub>4</sub>	CO	NMVOC	PM10	NH <sub>3</sub>	FC	CO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub> eq
95,76	2,04	0,35	24,02	10,88	7,91	0,01	1.762,56	5.530,28	6.147,49

Para la estimación de las emisiones derivadas del tráfico del ferrocarril, se ha utilizado como referencia el informe técnico del CEDEX «Recomendaciones para la estimación de las emisiones de GEI en la evaluación ambiental de planes y proyectos», donde se han obtenido 4.395,34 toneladas anuales de CO<sub>2</sub>eq en función de los datos de tráfico estimados y de las características técnicas de las alternativas propuestas en el horizonte futuro.

Las principales medidas incluidas en el EsIA son: Riegos, cubrimiento de acopios, tapado de las cajas de los camiones que transporten tierras, control de la velocidad, instalación de zonas de lavado de ruedas y revegetación temprana.

B.5 Calidad acústica y vibratoria. Durante la fase de construcción, se producirá un aumento de los niveles sonoros como consecuencia del movimiento y funcionamiento de maquinaria. A partir de las estimaciones realizadas en el EsIA, los niveles sonoros que generan los equipos a emplear durante las obras de construcción y demolición inciden en el peor de los casos en un entorno de aproximadamente 60 metros de radio y, a partir de esta distancia, todos los equipos generarán niveles sonoros inferiores al límite nocturno (55 dBA) correspondiente al uso residencial, que es el mayoritario de las edificaciones localizadas en el ámbito de estudio. Por tanto, como medidas protectoras se proponen medidas generales de mantenimiento y utilización de la maquinaria

(mantenimiento correcto de la maquinaria, limitación de la velocidad, limitación horaria, etc.) y la instalación de pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra. El promotor ha estimado que serán necesarios 812 m de pantalla de 2,5 m de altura.

El promotor aporta un estudio acústico para la fase de explotación. En función de los resultados obtenidos se ha realizado una propuesta de medidas correctoras, de cara a reducir los niveles sonoros por debajo de los límites acústicos permitidos en la legislación vigente. Se han propuesto pantallas acústicas y, en cinco edificios, en los que las pantallas propuestas no han supuesto una atenuación de los niveles acústicos por debajo de los límites impuestos por la legislación vigente, ha sido necesario plantear otra medida complementaria consistente en su aislamiento acústico.

La siguiente tabla recoge la ubicación de las pantallas acústicas previstas por el promotor:

Zona	Denominación	X inicio	X fin	Y inicio	Y fin	Longitud (m)
Nudo Astigarraga	Pantalla 1	584626,8876	584649,0726	4792613,605	4792519,95	96
	Pantalla 2	584644,2769	584696,3899	4792827,894	4792615,176	219
	Pantalla 3	584732,7538	584787,8429	4793199,923	4792979,61	227
	Pantalla 4	584780,1961	584632,004	4793833,306	4793237,766	122
	Pantalla 5	584692,8002	584680,4839	4793591,612	4793470,663	615
	Pantalla 6	584632,0125	584596,0556	4793967,386	4793833,309	139
	Pantalla 7	584596,0554	584586,4055	4794061,932	4793967,387	95
	Pantalla 8	584645,0817	584647,2696	4794538,385	4794491,208	48
	Pantalla 9	584640,8162	584664,2754	4794542,57	4794400,591	144
Centro	Pantalla 1	584791,495	585073,692	4793674,934	4793674,934	560
	Pantalla 2	584916,527	585081,341	4793667,740	4793667,740	275
	Pantalla 3	590410,221	590718,209	4795050,255	4795050,255	329
	Pantalla 4	590413,972	590722,169	4795040,312	4795040,312	329
	Pantalla 5	590721,894	590832,669	4795082,509	4795082,509	118
Nudo Oiartzun	Pantalla 1	592370,8345	592440,9619	4797529,819	4797591,472	93
	Pantalla 2	592462,7829	592518,1194	4797563,579	4797615,494	76

Durante la fase de ejecución de las obras, se producirán una serie de impactos por vibraciones susceptibles de causar molestias en los edificios colindantes, como puede ser el paso de maquinaria pesada sobre terrenos no uniformes o con discontinuidades transversales, la demolición de estructuras, las excavaciones del túnel, la hincas de pilotes, etc. En la documentación adicional, recibida en abril de 2022, se incluye un estudio específico de vibraciones en fase de obra, en el que los resultados obtenidos no superan los niveles establecidos en la normativa vigente, por lo que no se prevé afección vibratoria en fase de obra.

De las previsiones realizadas en el Apéndice 2 «Estudio de vibraciones» del EsIA, se desprende que, según las distancias a las que se encuentran los edificios de uso residencial u hospedaje, sanitario y de uso educativo o cultural más cercanos a la futura actuación, se localizan edificios potencialmente afectados por vibraciones durante la fase de explotación. En estas edificaciones se esperan superaciones del nivel Law, y por

tanto es necesario establecer medidas correctoras que consisten en disponer mantas elastoméricas en la plataforma ferroviaria en las siguientes zonas:

Tramo	Pk inicio	Pk final	Longitud (m)
Nudo de Astigarraga, tramo 1.	2+030	2+090	60
Nudo de Astigarraga, tramo 2.	0+760	0+820	60
Vía general, tramo 1.	1+090	1+150	60
Vía general, tramo 2.	1+170	1+230	60
Vía general, tramo 3.	7+880	7+940	60
Nudo de Oiartzun, tramo 1.	633+215	633+275	60
Total.			360

B.6 Calidad lumínica. Teniendo en cuenta la elevada contaminación lumínica del territorio atravesado por los trazados planteados, no se espera que las formas de contaminación lumínica no controlada o nocturna afecten significativamente a la zona, principalmente en las zonas de los nudos de Astigarraga y Oiartzun, que discurren por zonas más fuertemente antropizadas. En cualquier caso, la emisión de luz de forma descontrolada durante la ejecución de las obras puede evitarse mediante buenas prácticas.

Durante la fase de explotación, las posibles fuentes de contaminación lumínica provienen de las luces de los trenes que circulan por la nueva línea férrea y de la iluminación de las instalaciones ferroviarias, que pueden dar lugar a deslumbramientos y molestias a los habitantes de las edificaciones próximas.

Al tratarse de una zona periurbana podría producirse afección a la población como consecuencia de los deslumbramientos por parte de los trenes ya que se localizan numerosas viviendas en su entorno. El promotor no considera esta afección significativa ya que gran parte del trazado es en túnel y el impacto puede ser atenuado, siempre que se estime oportuno, con la plantación de vegetación en las márgenes de la línea. En la documentación adicional remitida por el promotor se plantea la instalación de pantallas vegetales para evitar deslumbramientos en una serie de tramos concretos, no obstante, será en fase de proyecto de construcción cuando se concreten estas zonas y se fijen los criterios específicos para su diseño.

En la siguiente tabla, se indica la ubicación de las pantallas vegetales previstas por el promotor:

Tramo	Eje	Margen	Pk inicio	Pk fin	Longitud pantalla (M)
Nudo de Oiartzun	Vía derecha modificada San Sebastián-Irún.	Derecha.	629+625	630+875	1.250
		Derecha.	631+030	631+190	160
		Derecha.	633+250	633+277	27
	Vía izquierda modificada San Sebastián-Irún.	Izquierda.	631+750	631+825	75
		Izquierda.	632+225	632+325	100
		Izquierda.	632+690	632+810	120
		Izquierda.	633+170	633+345	175
	Ramal al Puerto.	Derecha.	1+955	2+055	100
		Derecha.	1+410	1+570	160

Tramo	Eje	Margen	Pk inicio	Pk fin	Longitud pantalla (M)
Nudo de Astigarraga	Vía «Y» Vasca de acceso a San Sebastián.	Izquierda.	0+000	0+375	375
		Derecha.	0+000	0+200	200
	Vías Cercanías acceso a San Sebastián.	Izquierda.	0+425	0+600	175
		Izquierda.	0+900	1+200	300
		Derecha.	0+950	1+250	300
		Derecha.	0+950	1+250	300
	Vías «Y» Vasca acceso a San Sebastián.	Izquierda.	1+575	2+185	610
		Derecha.	1+575	2+185	610
Variante de Mercancías	Inicio túnel de San Marcos.	Emboquille.	1+200		40
	Final túnel de San Marcos.	Emboquille.	6+700		80
	Vía general derecha.	Izquierda.	6+800	6+875	75
	Inicio túnel de Mendigain.	Emboquille.	7+180		40

La iluminación de las instalaciones ferroviarias se reduce a la nueva estación de Astigarraga. Debe cumplirse El Reglamento de Eficiencia Energética para Instalaciones de Alumbrado Exterior (REEIAE), aprobado mediante Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, que expone cuáles son los aspectos que deben cumplirse para preservar al medio ambiente y a los ciudadanos de la afección derivada de las instalaciones de iluminación, con el objeto de reducir las emisiones hacia el cielo tanto directas, como las reflejadas por las superficies iluminadas.

B.7 Población. Además de las afecciones descritas en los puntos anteriores (calidad del aire, ruido, vibraciones, deslumbramiento, etc.) los principales impactos que se producirán sobre la población durante la fase de construcción son: Incremento de la necesidad de mano de obra local para la ejecución de las obras, alteraciones en el tráfico, en la accesibilidad (permeabilidad del territorio y servidumbres afectadas) y en la disponibilidad de servicios (red de saneamiento, abastecimiento, alumbrado, electricidad, telecomunicaciones y gasoductos). Mientras que en la fase de explotación las principales afecciones serán: cambios en la accesibilidad y fraccionamiento del territorio, incremento de la seguridad y ahorro en el tiempo de transporte.

El informe de 19 de agosto de 2021 de la Dirección General de Salud Pública y Adicciones del Gobierno Vasco afirma que la ejecución del proyecto no presenta impactos de consideración para la salud pública al margen de los ya considerados en el EsIA.

Para minimizar las afecciones sobre la población se incluyen las condiciones 23 a 31 en la presente resolución.

B.8 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC). Durante la fase de construcción, la principal afección sobre la vegetación se producirá por su eliminación resultado del despeje y desbroce, creación de caminos auxiliares de obra, instalaciones de obra, etc. De acuerdo con la información contenida en el EsIA las formaciones vegetales de mayor interés afectadas por el proyecto son robledales y vegetación de ribera.

La siguiente tabla detalla las superficies afectadas de diferentes formaciones vegetales:

Formación vegetal	Superficie afección (m²)
Cultivos.	22.328,94
Formaciones herbáceas.	26.308,80
Matorral.	127,16

Formación vegetal	Superficie afectación (m <sup>2</sup> )
Parques urbanos y jardines.	1.207,66
Plantaciones forestales.	2.640,77
Robledales.	37.244,30
Vegetación de ribera.	1.344,24
Zonas con escaso o nulo valor.	119.792,06

De acuerdo con el EsIA, ninguna de las actuaciones afecta a taxones de flora incluidos en la Lista Roja de la Comunidad Autónoma del País Vasco ni en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora Silvestre y Marina. Tampoco existen en el ámbito de estudio superficies contempladas en los planes de recuperación para especies de flora actualmente vigentes en el País Vasco. Sin embargo, dada la proximidad a la zona de actuación de citas de *Quercus robur*, *Teucrium botrys*, *Ilex aquifolium*, *Zostera noltii* Hornem y *Narcissus bulbocodium*, puede existir un riesgo de presencia de ejemplares de estas especies protegidas a pesar de no haber sido detectadas en campo.

De acuerdo con la información contenida en el EsIA, el proyecto afectará a 2.154,93 m<sup>2</sup> del HIC 91E0\* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (lo que representa el 0,013 % del total provincial) y 25.686,63 m<sup>2</sup> del HIC 6510 Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) (lo que representa el 0,010 % del total provincial).

Las principales medidas de protección de la vegetación propuestas por el promotor son: minimización de las superficies de ocupación, prospección florística durante la redacción de los proyectos de construcción con el fin de confirmar la presencia o ausencia de flora protegida, elaboración y ejecución de un Plan de prevención y extinción de incendios, restricción del desbroce y protección del arbolado, buenas prácticas relativas a la protección de la vegetación colindante a las superficies de ocupación en obra, restauración vegetal de superficies alteradas durante la fase de obras (utilizando preferentemente especies de los HIC afectados), establecimiento de un protocolo de actuación para minimizar la propagación de especies invasoras y su erradicación y medidas compensatorias por la afectación a HIC y masas de arbolado autóctono.

El informe del Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas de la Diputación Foral de Gipuzkoa indica que se deben restaurar los hábitats o formaciones vegetales de interés, de modo que la superficie y calidad de los hábitats restaurados sea superior a las pérdidas ocasionadas. Este aspecto se ha recogido expresamente en la condición 35 de esta resolución.

B.9 Fauna. Las principales afecciones a la fauna durante la fase de construcción son las molestias y la destrucción previsible de hábitats.

Durante la explotación, los principales impactos sobre la fauna serán las molestias por el aumento de los niveles sonoros en zonas adyacentes, el aumento del riesgo de muerte de aves y quirópteros por colisión y electrocución (sobre todo en las zonas de mayor potencial de desplazamiento, como es el caso del río Urumea en el presente proyecto) y el efecto barrera por la presencia de la infraestructura. En relación a esta última afectación el promotor la considera mínima ya que, en el trazado del presente proyecto, existen largos tramos de túneles y viaductos, que favorecen la continuidad de los flujos naturales de fauna.

En la siguiente tabla, se detallan las longitudes de túnel y viaducto de la alternativa seleccionada:

	Total trazado (m)	Tramo permeable: túnel + viaducto (m)	% permeable
Nudo Astigarraga.	3.447,98	438,58	12,7

	Total trazado (m)	Tramo permeable: túnel + viaducto (m)	% permeable
Vía general.	10.633,76	8.428,45	79,3
Nudo Oiartzun.	5.888,63	1.135,92	19,3

El EsIA incluye medidas para la protección de la fauna durante las obras: restricciones temporales, prospección faunística antes del inicio de las obras, control de la superficie de ocupación con objeto de minimizar la superficie afectada por las labores de despeje y desbroce y, en consecuencia, la destrucción de hábitats faunísticos y control de vertidos.

Por otra parte, para minimizar la afección en fase de explotación, el EsIA establece medidas para la protección de los quirópteros (continuidad vegetal en corredores fluviales bajo viaductos, iluminación con un bajo componente de ultravioleta), medidas anticolidión (instalación de postes exentos en el viaducto del río Urumea), medidas para reducir el riesgo de muerte por electrocución (señalización de la catenaria, adaptaciones de las líneas eléctricas) y adaptaciones del cerramiento perimetral de la infraestructura.

Para asegurar la protección de la fauna, se incorporan las condiciones 38 a 45 a la presente resolución.

B.10 Espacios naturales protegidos. El impacto sobre la Red Natura en la fase de construcción es nulo ya que ninguno de los espacios más próximos (ES2120017 «Jaizkibel», ES2120014 «Ulía», ES2120016 «Aiako Harria» y ES2120015 «Urumea Ibaia/río Urumea») se verá afectado de forma directa o indirecta.

B.11 Paisaje. De acuerdo con el análisis del EsIA sobre la fragilidad paisajística del territorio atravesado por el trazado predominan las áreas de fragilidad paisajística baja o muy baja, siendo los porcentajes de ocupación sobre estas zonas de un 83-85%. Asimismo, parte del trazado discurre sobre territorios con fragilidad paisajística alta y, en menor medida, muy alta. Es importante destacar que buena parte del trazado se ejecuta en túnel, de manera que en esos tramos soterrados no existe impacto paisajístico.

La siguiente tabla muestra las superficies de afección paisajística:

	Fragilidad paisajística			
	Muy alta	Alta	Baja	Muy baja
Superficie de afección (m <sup>2</sup> ).	2.613.450	12.161.600	43.859.650	38.903.450
Porcentaje.	2,68	12,47	44,97	39,89

Durante la fase de explotación, la principal causa de impactos se deberá a la intrusión visual de la propia infraestructura y a la circulación de los ferrocarriles. El EsIA considera esta afección como compatible, a partir de las siguientes consideraciones: el trazado presenta superficies de taludes relativamente reducidas (52.438,08 m<sup>2</sup>), las alturas máximas de los terraplenes son de unos 5 m, por lo que no generan una intrusión visual significativa, los desmontes alcanzan alturas de hasta 22 m, pero considera que el impacto paisajístico del ferrocarril cuando discurre en trinchera es reducido, el 11 % de la longitud total es en viaducto, el trazado discurre soterrado a lo largo del 38 % de su longitud y, en los Nudos de Astigarraga y Oiartzun, que se enmarcan en las zonas más densamente pobladas, y con mayor cantidad de observadores potenciales del ámbito de estudio, las actuaciones se proyectan parcialmente sobre la línea férrea actual.

El EsIA incluye medidas de restauración e integración paisajística que deberán ser desarrolladas en detalle en los proyectos constructivos, tal y como se indica expresamente en la condición 33 de la presente resolución.

B.12 Patrimonio cultural, montes de utilidad pública y vías pecuarias. El informe de impacto arqueológico, incluido como Apéndice en el EsIA, se basa en un estudio documental y en una prospección visual. Respecto del primero, destacar que, en la zona de afección directa de las alternativas, se han identificado diez bienes catalogados. Seis

de ellos se ven afectados de forma directa, aunque no ostentan protección alguna, para dos de estos elementos, Caserío Okondotegui y Merka Oiartzun, se propone una protección local, para la Papelera Española la propuesta de protección es de inventariable, mientras que los tres elementos restantes no cuentan con ninguna protección, ni propuesta de protección (Industrias Tajo, Industrias Plásticas Beta y Casa del ferroviario).

Los cuatro bienes restantes situados en la banda de afección directa son el Fuerte de San Marcos, el Fuerte de Txoritokieta, la Estación Megalítica de Txoritokieta y el Asentamiento al aire libre de Berrozpin, todos ellos atravesados mediante túnel en mina, por lo que no existe alteración patrimonial alguna. Adicionalmente, cabe señalar la presencia, a menos de una decena de metros del trazado, de la Subestación eléctrica de Gaintxurisketa, con propuesta de protección inventariable. La prospección visual intensiva realizada en la zona de ocupación de las alternativas analizadas, y en una franja de 200 m a cada lado del eje de los trazados, así como en las áreas destinadas a vertedero y en las zonas seguras ligadas a las salidas de emergencia, ha obtenido resultados negativos, no habiéndose hallado elementos de interés patrimonial.

Las principales medidas previstas en el EsIA son la incorporación de todos los elementos de patrimonio cultural a la cartografía del proyecto constructivo, señalizándolos como zona excluida para la localización de instalaciones auxiliares de obras (parques de maquinaria, viales de servicio, zonas de acopio, vertederos, etc.), el control y seguimiento arqueológico de las obras y la previsión de las actuaciones a realizar en caso de aparición de restos arqueológicos.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco es favorable al proyecto e indica que la documentación sometida a información pública, concluye correctamente que no hay afecciones al Patrimonio Cultural, dado que los elementos de patrimonio cultural detectados en la zona estudiada se hallan a una distancia considerable de las zonas afectadas por los trabajos y, en todo caso, incluye medidas preventivas adecuadas para la detección y protección de restos arqueológicos que pudieran hallarse en el transcurso de los trabajos.

De acuerdo con la información contenida en el EsIA no existen vías pecuarias en el área de estudio y únicamente se afectará a una superficie muy reducida (82,37 m<sup>2</sup>) del Monte de Utilidad Pública n.º 2.063.1 «Pikokarate» en un tramo en viaducto (Viaducto sobre Línea Madrid-Hendaya) por lo que el promotor considera el impacto poco significativo y recuperable.

C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto. Las principales conclusiones del anejo «Efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes» incluido en el EsIA son:

– Con respecto a los accidentes graves en la fase de obras el nivel de riesgo es medio o bajo, pero la vulnerabilidad del proyecto es nula, por lo que el riesgo es asumible, no produciéndose impactos significativos. Las medidas a adoptar serán principalmente preventivas: Correcta ubicación de las zonas de instalaciones auxiliares, adopción de buenas prácticas ambientales, correcto almacenamiento de las sustancias peligrosas y, en caso de ocurrir un accidente durante las obras, se pondrán en marcha los protocolos correspondientes frente a incendios o a vertidos accidentales.

– En cuanto a los riesgos de accidentes graves en la fase de explotación, cabe destacar que el trazado planteado constituye una variante de la línea actual Madrid-Hendaya, que se encuentra clasificada en los «Mapas de Flujo del Transporte de Mercancías Peligrosas en la Comunidad Autónoma del País Vasco», con un nivel de riesgo medio. No obstante, la ejecución de la variante de mercancías objeto de este estudio informativo supone la mejora de la infraestructura, lo que supondrá una disminución de este riesgo, asimismo, la vulnerabilidad frente a accidentes graves se considera nula.

– En lo relativo a accidentes causados en fase de explotación por instalaciones SEVESO, cabe indicar que ninguna de las alternativas atraviesa áreas de incidencia de estas instalaciones, localizándose fuera de las zonas de alerta e intervención.

– Los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a catástrofes (fenómenos sísmicos, inundaciones, incendios forestales, riesgos geológico-geotécnicos y catástrofes meteorológicas) no se consideran significativos por lo que no es preciso establecer medidas adicionales más allá del correcto diseño de la infraestructura en los proyectos constructivos y, para el caso de incendios forestales, un protocolo de emergencia.

Del informe del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, emitido durante el periodo de información pública, destacar las siguientes consideraciones:

– Al tratarse de una red ferroviaria en la que se contempla el tráfico de mercancías, es la propia estructura ferroviaria, por la que circularán las mercancías peligrosas, la generadora del riesgo, por lo que se deberá llevar a cabo su estudio y evaluación así como su posible afección al exterior.

– La actuación se encuentra a 1.500 m de Electroquímica de Hernani, SA que cuenta con un Plan de Emergencia Exterior que deberá ser considerado en el Plan de Autoprotección.

Por otra parte, el informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana indica que deben incorporarse datos sobre el volumen de tráfico de mercancías peligrosas y que debe incluirse un estudio de riesgos sobre accidentes que preste especial atención al tráfico de mercancías peligrosas.

En respuesta a lo anterior, el promotor manifiesta que es Adif, como propietario de la línea, el responsable de la elaboración del correspondiente Plan de Autoprotección, documento en el que se abordan la identificación y evaluación de los riesgos, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de riesgos, y las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia. Este documento debe elaborarse de acuerdo con la Ley 2/1985 de 21 de enero, sobre Protección Civil.

Adicionalmente, es responsabilidad de Adif, como titular de la línea, la elaboración del Plan de Contingencias, tal como se recoge en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario. El Plan de Contingencias es un plan general de actuación para ordenar y resolver cualquier contingencia que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario, desde los planos preventivo, predictivo y correctivo. Asimismo, y de acuerdo con el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviarias, la consideración de los riesgos asociados al transporte de mercancías peligrosas es responsabilidad de los distintos actores del sistema ferroviario cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril a través de la red ferroviaria.

En cualquier caso, el promotor, en la documentación adicional de abril de 2022, incluye un «Estudio de riesgos sobre accidentes de mercancías peligrosas» en el que ha estimado la cantidad de mercancías peligrosas que circulará anualmente por la nueva variante, 1.343.839 toneladas, y ha incluido un análisis genérico de los distintos riesgos que entraña el transporte de mercancías peligrosas, en función del tipo de sustancia, con el fin de determinar la vulnerabilidad del proyecto frente a ellos, y los posibles efectos ambientales sobre los factores del medio que pudieran verse afectados.

En mayo de 2023, el Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco se pronuncia sobre la consulta efectuada por el órgano sustantivo, en relación a la nueva documentación elaborada por el promotor en relación al transporte de mercancías peligrosas, suscribiendo las aportaciones del «Estudio de riesgos sobre accidentes de mercancías peligrosas» y realizando las siguientes consideraciones:

– Indica la normativa autonómica y local a tener en cuenta en los futuros planes de emergencia a redactar por el administrador de la infraestructura.

– Compara los núcleos de población afectados por riesgo de accidente por transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril de la actual línea Hendaya-Madrid (Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun) y la nueva variante de mercancías objeto del estudio (Astigarraga y Oiartzun).

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño de este, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

D. Programa de vigilancia ambiental. El EsIA contiene los criterios y contenidos mínimos del programa de vigilancia ambiental (PVA), cuyo objeto es garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras previstas, así como prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos. A escala de proyecto constructivo, el PVA detallará la metodología de los controles a realizar, conforme a las condiciones de ejecución de las medidas preventivas y correctoras que figuren en los pliegos de prescripciones técnicas.

El PVA abarcará tanto la fase de obra como la fase de explotación, y llevará a cabo tanto la verificación de los impactos previstos como el control de la eficacia de las medidas propuestas, incluyendo un plan de control de respuesta de las tendencias detectadas y la emisión de informes periódicos. Su desarrollo y aplicación estará a cargo de un equipo técnico multidisciplinar.

El EsIA recoge los principales controles establecidos para cada factor ambiental, estableciendo en cada caso un objetivo, indicadores de referencia, valores umbral para cada indicador, una frecuencia de toma de datos y medidas a adoptar en caso de superación de los umbrales. Algunos de los controles más importantes se señalan a continuación:

– Protección de calidad del aire: Control de la presencia de polvo en el aire y su presencia en la vegetación, control del correcto funcionamiento de maquinaria y de la cubrición de acopios y camiones.

– Protección de calidad acústica y vibratoria: Control de niveles de ruido durante las obras, control de la instalación de pantallas antirruído durante las obras, control de la eficacia de las medidas antirruído y antivibraciones.

– Protección de suelos: Control de jalonamiento, cerramiento y ocupación de suelos, ubicación de áreas auxiliares fuera de zonas excluidas, control del acopio y conservación de la tierra fértil, vigilancia de la contaminación de suelos, control de almacenamiento de residuos y sustancias peligrosas, control de la erosión de superficies descubiertas.

– Protección de hidrología superficial y subterránea: Control de la eficacia de las medidas de protección de los acuíferos, control de la eficacia de las medidas de protección del sistema hídrico, control de vertidos y arrastre de materiales a cauces, seguimiento de calidad de aguas en balsas de decantación, control de la impermeabilización de áreas auxiliares.

– Protección de vegetación: Control de la prospección botánica antes del comienzo de las obras, control de la protección de la vegetación en zonas sensibles, control de las especies invasoras, control y seguimiento de plantaciones y siembras, seguimiento de la estabilidad superficial de los taludes proporcionada por las siembras.

– Protección de fauna: Control de realización de batida de fauna antes del comienzo de las obras, control de la restricción de los desbroces y retirada de vegetación para evitar la destrucción de hábitats, de puestas y camadas y de la alteración de la etología de las especies animales, control restricciones temporales, control de la instalación de los dispositivos anticolidión y antielectrocución.

- Protección de paisaje: Control de la integración paisajística de las superficies generadas por el proyecto y de la no utilización de herbicidas tanto en la fase de desbroce como durante las labores de mantenimiento de la infraestructura.
- Protección del patrimonio cultural: Control y seguimiento arqueológico a pie de obra.
- Protección de población: Control de la restitución de viales y servicios afectados.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá completarse con los aspectos adicionales que se recogen en el apartado de condiciones de la presente declaración.

### Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6, apartado b), del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: El documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del «Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Lezo» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos, se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos.

#### *Condiciones al proyecto*

##### i. Condiciones generales

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se

encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

3. Antes del inicio de las obras, en coordinación con los Ayuntamientos y los titulares de las infraestructuras afectadas, se llevará a cabo un estudio detallado de los accesos a las distintas partes de la obra y su programación en el tiempo, con el objeto de minimizar las afecciones y molestias durante las obras.

4. Los residuos generados, tanto en fase de obras como de explotación, serán gestionados según las disposiciones establecidas en la normativa vigente. La gestión de los residuos se irá realizando según se vayan generando, minimizando de esta forma su acumulación en las instalaciones.

5. A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollarse según el trazado propuesto en la «Alternativa Centro» del estudio informativo, mediante los correspondientes proyectos constructivos, que deberán respetar las condiciones establecidas en la presente declaración.

6. En caso de que alguno de los proyectos constructivos introduzca modificaciones sustanciales respecto al trazado que se apruebe definitivamente en el estudio informativo, deberá someterse al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental en los términos del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

7. El titular de la línea elaborará un Plan de Autoprotección, previo al inicio de la actividad, que se integrará en los correspondientes Planes de Emergencia (autonómico y municipal) de Protección Civil. El plan debe abordar la identificación y evaluación de los riesgos, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de los riesgos, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia. Se deben abordar los riesgos propios de la actividad y los riesgos externos que pudieran afectarle. Para su elaboración se tendrá en cuenta el Plan de Emergencia Exterior de Electroquímica de Hernani, SA. Se deberá solicitar la inscripción en el Registro de Planes de Autoprotección de Euskadi de acuerdo con el Decreto 227/2010. Complementariamente también se deberá elaborar el Plan de Contingencias tal como se recoge en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

ii. Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y en las respuestas del promotor que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

Geomorfología y suelo.

8. De manera previa a la ejecución de las obras, el promotor obtendrá la declaración de la calidad de suelos, de acuerdo con la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo del Gobierno Vasco. Complementariamente, en la Parcela 20063-00030, en caso de que se requiera la ejecución de la demolición de los pabellones, se deberá realizar el correspondiente Estudio de la Ruina Industrial.

9. El proyecto de construcción deberá incluir, de acuerdo con el Decreto 193/2012, de 2 de octubre, de conservación y fomento del uso del suelo agrario en la Comunidad Autónoma de Euskadi, una propuesta de compensación por la pérdida de suelos clasificados como agroganaderos de alto valor estratégico, según el Plan Territorial Agroforestal, que deberá realizarse preferentemente en terrenos de uso agrario, lo más próximos posible a las explotaciones afectadas, que los obligados a la compensación pudieran poseer o adquirir. En caso de que no poseyeran terrenos agrarios, la

compensación será en fondos económicos que se integrarán en los Fondos de Suelo Agrario y se destinarán al cumplimiento de sus fines.

10. Durante la redacción del proyecto constructivo, una vez se disponga del balance de tierras definitivo, y de las necesidades reales de vertedero, se seleccionarán las zonas más adecuadas de las propuestas en el EsIA. No se considerará el V12 y, en el caso de utilizarse el V21, se ajustará el volumen de relleno a las determinaciones incluidas en el Convenio Urbanístico vigente del Ayuntamiento de Errenteria. Las zonas de vertedero finalmente seleccionadas deberán contar con la autorización del organismo competente del País Vasco, que deberá informar los correspondientes proyectos de restauración medioambiental e integración paisajística.

11. Se llevará a cabo la delimitación estricta de los perímetros de obra mediante jalonamiento temporal, utilizando cerramientos rígidos en las zonas de mayor valor ambiental y, en el entorno de las áreas habitadas se utilizarán pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra.

12. Las zonas de instalaciones auxiliares y acopios se definirán en fase de proyecto de construcción. Para su ubicación se excluirán las áreas ocupadas por vegetación de mayor interés, HIC, elementos patrimoniales, cursos fluviales y el entorno de áreas habitadas. Se verificará que, a la finalización de las obras, se desmantelan todas las instalaciones auxiliares, se proceda a la limpieza de las áreas afectadas y se restauren a sus condiciones preoperacionales.

13. Se establecerán áreas específicas, debidamente impermeabilizadas y acondicionadas para las actividades que puedan causar más riesgo de vertidos de residuos líquidos peligrosos, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria o vehículos empleados. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de limpieza y posterior restauración.

Agua.

14. Todas las actuaciones que se realicen en zona de DPH o zona de policía de cualquier cauce público, así como el posible vertido de aguas residuales y captaciones de aguas públicas, deberán contar con la preceptiva autorización de la URA. En ningún caso se autorizarán dentro del DPH la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal y se respetarán las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos. Todo ello de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

15. Las autorizaciones necesarias para la ocupación del DPMT durante la ejecución de las obras, si fuese preciso para la ejecución del viaducto sobre el Urumea, deberán solicitarse a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MITECO. Adicionalmente, se deberá solicitar autorización para el inicio de los trabajos a la Demarcación de Costas en el País Vasco en la zona en que la se afecte el DPMT y a su servidumbre de protección. El viaducto del río Urumea se proyectará de modo que no se ubiquen pilas en el DPMT.

16. Todas las estructuras de drenaje transversal que se incluyan en los proyectos constructivos deberán garantizar las características de los cauces aguas abajo del cruce, asegurando que no se produce efecto presa por parte de la infraestructura, ni se concentran varios cauces en una sola obra de drenaje. A tal efecto, los dimensionamientos de estas estructuras deberán cumplir con las exigencias del organismo de cuenca, recabando informe favorable del mismo.

17. En fase de proyecto de construcción se optimizará la ubicación de las pilas en cruce del arroyo Arkotzerreka, para evitar la afección al cauce y a la vegetación de ribera, estableciendo las medidas precisas para evitar alteraciones de la vegetación y calidad de las aguas.

18. Durante la ejecución de las obras se instalarán barreras de retención de sedimentos para el control del arrastre de sedimentos a los cauces y balsas de decantación para controlar los vertidos procedentes de las zonas de instalaciones auxiliares y de la construcción de los túneles.

19. Se dispondrán balsas de decantación para retener las aguas de infiltración de los túneles antes de su vertido en los cauces, durante la fase de explotación. Se diseñarán y dimensionarán en función de la superficie a drenar y de criterios hidrológicos relativos a la máxima precipitación esperada, debiendo ser informadas y autorizadas por el organismo de cuenca correspondiente. Las balsas serán limpiadas periódicamente y revisadas después de cada episodio de lluvias, controlando las propiedades físico-químicas de los sedimentos retirados para adecuar su gestión como residuo.

20. Durante la redacción de los proyectos de construcción, se elaborará un Estudio Hidrogeológico de detalle que incluirá, al menos, las recomendaciones y medidas propuestas en el Estudio Hidrogeológico presentado por el promotor en abril de 2022:

- Se recomienda la realización de prospecciones geotécnicas con propósito específicamente hidrogeológico. Se recomienda la perforación de sondeos de gran diámetro en puntos estratégicos y su equipamiento como piezómetros.

- Se recomienda la perforación de pozos y la realización de ensayos de bombeo en las unidades acuíferas de tipo calcáreo de cara a cuantificar adecuadamente sus parámetros hidrogeológicos.

- Se recomienda la realización de otros ensayos de permeabilidad en unidades menos permeables de naturaleza detrítica.

- Se recomienda la toma de muestras y análisis granulométricos por tamizado y sedimentación para una estimación alternativa de la permeabilidad en litologías granulares no rocosas, que sirva de contraste a los ensayos puntuales en campo.

- Se recomienda realizar un inventario de puntos de agua (IPA) con determinación de las coordenadas X e Y, y la cota Z, con precisión centimétrica (+ 1 cm).

- De cara al seguimiento piezométrico, se recomienda la instrumentación de determinados sondeos y, si se da el caso, de manantiales. Con ello se recomienda poner en marcha un seguimiento hidrogeológico de los niveles y los caudales de descarga. En el caso de aquellos piezómetros que capten acuíferos confinados o semiconfinados, se recomienda la instalación de sensores de cuerda vibrante, a efectos de conocer la presión de poro y, por tanto, las presiones hidrostáticas en un tramo concreto de túnel.

- Se deberá realizar un análisis detallado del riesgo de afección por el vertedero de San Marcos y sus lixiviados, durante la redacción del proyecto constructivo y posteriormente, tanto en fase de obra como de explotación de los túneles.

- La selección de los materiales de construcción y el diseño del sostenimiento y revestimiento de los túneles y el dimensionamiento de las plantas de tratamiento de las aguas que puedan originarse durante la obra, tendrán en cuenta el posible quimismo anormal de las filtraciones (afectadas por posibles lixiviados percolados desde el vertedero).

- En fase de proyecto de construcción, se diseñarán los pozos y equipos de bombeo necesarios para la evacuación de aguas desde los puntos bajos de los túneles.

- En fase de proyecto de construcción, en las zonas de túnel de baja cobertera, en el paso bajo arroyos, se deberá realizar un estudio pormenorizado, abordando con detalle el diseño de cada solución de paso.

- Se realizará una impermeabilización completa de los túneles mediante la colocación sobre el hormigón proyectado de lámina de geotextil y lámina de impermeabilización con continuidad hasta los tubos de drenaje de PVC. Dichos tubos de drenaje se dispondrán longitudinalmente a lo largo de los túneles, y conectarán con un canal de pequeñas dimensiones adosado al paramento. En los pasillos de evacuación también se dispondrán canaletas para la recogida de las aguas de infiltración, canalizándose de modo separado el agua de infiltración del resto de aportaciones.

- Se repondrán todos aquellos puntos de agua que se vean afectados directamente por la ejecución de las obras en todo el trazado, mediante la reprofundización para

asegurar el potencial piezométrico, o mediante su sustitución por un punto alternativo que asegure el suministro.

– Se tratará de evitar en todo caso, la afección al suministro de agua pero en caso de que se produzca algún tipo de afección, se garantizarán suministros alternativos a la población en caso de confirmarse afección a alguno de los manantiales.

21. Se cumplirán las consideraciones incluidas en el informe del Instituto Geológico y Minero de España de junio de 2023:

– Se ampliará el nivel de detalle de los estudios hidrogeológicos al ámbito de influencia de los túneles y galerías auxiliares de Mendigain y Ramal al Puerto.

– En parte del trazado sobre los túneles de Mendigain y Ramal al Puerto, existe un vertedero de inertes sobre el que existe incertidumbre sobre la calidad y el volumen de filtraciones que previsiblemente serán drenadas durante las etapas de construcción y explotación de los túneles, por lo que en fase de proyecto de construcción se definirán los caudales de infiltración y las medidas de drenaje en el túnel necesarias.

– Se llevará a cabo el control y análisis de la posición alcanzada por todos los niveles piezométricos antes, durante y una vez finalizadas las obras. Se valorará la conveniencia de incorporar nuevos puntos de control a lo largo del trazado de los túneles, en tramos insuficientemente documentados y donde se prevea que puede ser interceptado el nivel piezométrico.

22. Se cumplirán las consideraciones incluidas en el informe de la Agencia Vasca del Agua de julio de 2023:

– Si las aguas derivadas por los túneles (incluidas las bombeadas) fueran susceptibles de contaminar el dominio público hidráulico, serán consideradas aguas residuales debiendo someterse al procedimiento de autorización de vertido. Resultará prioritario minimizar la llegada al túnel de los lixiviados del vertedero de San Marcos, tanto durante la ejecución de la infraestructura como a lo largo de su vida útil y, además, se debe prever en este tramo un drenaje separativo respecto del resto de las aguas de infiltración de los túneles.

– Respecto al flujo de agua subterránea provocado hacia el túnel, debe considerarse como valores de referencia un caudal derivado de entre 0 y 10 l/s por km de túnel y, como máximo, de 1,5 l/s cada 100 metros. Dichos valores de referencia serán tenidos en cuenta en la selección de las soluciones constructivas, en el diseño de las secciones tipo de impermeabilización del macizo rocoso, en la identificación de posibles tramos de zonas estancas y en el diseño del tratamiento de dichas aguas derivadas, previo a su retorno a los cauces en las adecuadas condiciones.

– En el caso del arroyo Sabada o de los otros cruces bajo pequeños cauces, en los que la parte superior de la bóveda podría afectar a los materiales cuaternarios dispuestos en el fondo del valle por el que discurre dicho arroyo, se deberá evitar la afección a los mismos, debiéndose llevar a cabo un control y seguimiento hidrogeológico, e implementar las medidas de impermeabilización necesarias en los túneles. Si durante la fase de obras se viera afectado el régimen hidrológico de los cauces, se deberán establecer medidas para su recuperación en el momento en que se detecte dicha afección (sin posponer dicha reposición a la fase de explotación de la infraestructura), con objeto de implantar lo antes posible las medidas de resolución o minimización de la afección, que podrían ser más difíciles de implantar en fase de explotación.

– Para el control y seguimiento de los caudales derivados durante la excavación y explotación, tanto por el interior como por el trasdós del túnel, se considerará como referencia realizarlos cada 250 metros de túnel.

– Los caudales que, como consecuencia del gradiente hidráulico creado, alcancen el trasdós del túnel serán derivados a través del drenaje longitudinal.

– Los futuros proyectos constructivos valorarán diferentes alternativas y soluciones de impermeabilización, con el objetivo de minimizar el efecto de los túneles en los niveles freáticos y piezométricos, el régimen hidrológico de los cursos de agua, y en los manantiales y aprovechamientos con concesión otorgada. Con independencia de la solución constructiva que sea finalmente seleccionada, para evitar que se pueda producir una afección relevante en los niveles freáticos no recuperables en fase de explotación, será preciso contemplar las medidas necesarias para la restitución del flujo subterráneo existente previo a la ejecución de los túneles. Dichas medidas correctoras y compensatorias se aplicarán tanto durante la fase de obras, como de explotación, de modo que, de darse esta afección, se garantice la máxima recuperación posible. Si a pesar de las medidas de impermeabilización que se establezcan, se produjeran afecciones a los mencionados niveles o al régimen hidrológico de los cauces superficiales, dicha alteración deberá ser reparada, corregida o compensada antes de la puesta en explotación de la nueva infraestructura.

#### Población.

23. Se asegurará la minimización de emisiones de polvo y gases contaminantes en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (cubrición de los camiones de transporte, riego de superficies, zonas de lavado de ruedas, selección adecuada de la ubicación para las zonas de acopio, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de los vehículos y maquinaria pesada, etc.).

24. En fase de proyecto de construcción, se analizará con detalle el posible impacto por deslumbramientos y molestias a los habitantes de las edificaciones próximas debido a las luces de los trenes que circulan por la nueva línea férrea disponiendo pantallas (preferentemente vegetales) en aquellos puntos en que sea necesario. Para su definición se tendrán en cuenta las pantallas acústicas finalmente proyectadas.

25. Se asegurará la minimización de emisiones acústicas en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (limitación de velocidad de circulación de vehículos, correcto mantenimiento de maquinaria, priorización de maquinaria con silenciadores homologados, protección con gomas de partes de la maquinaria más propensas a recibir golpes, etc.). Dichas medidas se incorporarán como prescripciones en los respectivos proyectos constructivos.

26. Los proyectos constructivos incluirán un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra una vez se conozca la ubicación de las áreas auxiliares. En cualquier caso, en el entorno de áreas habitadas se instalarán pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra.

27. Los proyectos constructivos incluirán estudios acústicos de mayor detalle para la fase de explotación en cada tramo, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de ruido del EslA y garanticen el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los valores límites legalmente preceptuados, con la participación de los ayuntamientos afectados y en coordinación con los planes de acción municipales contra la contaminación acústica, integrando el diseño y ajuste final de las medidas de protección acústica.

28. Si los resultados de los estudios acústicos de detalle reflejasen el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica o los valores límites de emisión, incluso tras la implementación de pantallas acústicas clásicas, deberán proponerse otras soluciones de ingeniería menos convencionales como pantallas curvas, con visera, falsos túneles, etc. y, en último caso, medidas para el aislamiento de las fachadas de las edificaciones que vean superados los límites correspondientes.

29. Durante la redacción de los proyectos constructivos, se elaborará un estudio detallado de los efectos potenciales de las vibraciones generadas en fase de obra por la construcción de los túneles (tuneladora, voladuras, demoliciones, etc.), falsos túneles y

cimentaciones. En función de los resultados de este estudio, los correspondientes proyectos constructivos incorporarán medidas preventivas y correctoras detalladas.

30. Los proyectos constructivos incluirán estudios de vibraciones de mayor detalle para la fase de explotación en cada tramo, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de vibraciones del EsIA y garanticen el cumplimiento de los valores límite legalmente preceptuados, integrando el diseño y ajuste final de las medidas de correctoras necesarias.

31. Al finalizar los trabajos, se repondrán todos los servicios afectados por el proyecto.

Flora, vegetación y Hábitats de Interés Comunitario (HIC).

32. Antes del inicio de las obras, en la superficie de ocupación del trazado y de las zonas auxiliares, se realizará una prospección del terreno con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenazada y, en caso de detectarse, se informará al órgano ambiental competente del País Vasco de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas, incluida en su caso, la translocación de los ejemplares.

33. Los proyectos de construcción incluirán un Plan de Restauración Vegetal e Integración Paisajística, a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración y compensación integradas por el promotor en el proyecto, incluidas las indicadas en esta resolución, concretando y cuantificando las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones. Deberá asegurarse la viabilidad y supervivencia de todas las plantaciones y restauraciones, contemplando la reposición de marras y riegos de mantenimiento si fuera preciso.

34. Los proyectos constructivos deberán incorporar estudios específicos de la afección a los arroyos Buztinerreka y Arkotzerreka para definir las medidas correctoras y compensatorias que sean necesarias para naturalizar los cauces y su vegetación de ribera. Se priorizará la aplicación de técnicas de bioingeniería.

35. Para compensar la afección a masas arboladas autóctonas y HIC se llevará a cabo la restauración de aproximadamente 13 ha, lo que supone una superficie igual al doble de la afectada. Los lugares concretos y las especies a utilizar se coordinarán con el órgano ambiental competente del País Vasco durante la redacción del proyecto de construcción.

36. Se elaborará y desarrollará un Protocolo de erradicación y control de flora alóctona invasora que integre actuaciones específicas y que incluya el seguimiento de las zonas afectadas por las obras.

37. El proyecto de construcción definirá e incorporará un plan de prevención y extinción de incendios, que deberá ser aprobado y validado por el organismo competente del País Vasco.

Fauna.

38. Previo al inicio de los trabajos, se establecerá un calendario de obras, en el que se definirán las limitaciones temporales y espaciales en función de la presencia de especies faunísticas de interés, el cual podrá ser objeto de modificación por parte del órgano ambiental competente del País Vasco. En cualquier caso, se evitarán los desbroces, movimientos de tierras y actividades más ruidosas en el periodo de cría de la fauna.

39. Se realizará una prospección de la zona de obras por personal técnico especializado, de manera previa a la ejecución de las mismas, con el fin de determinar la existencia de animales, nidos o madrigueras. En caso de localizar nidos o camadas de especies protegidas, se avisará al órgano competente del País Vasco, que dará las indicaciones oportunas.

40. Para la protección de los quirópteros presentes en el área de estudio se llevará a cabo la plantación de las especies arbóreas y arbustivas autóctonas presentes en la orla vegetal de las riberas de los ríos Urumea y Oiartzun, al menos 20 metros aguas arriba y aguas abajo del viaducto, que den continuidad al bosque de ribera existente, para garantizar que el paso de los quirópteros se produzca por debajo del viaducto, y no atraviesen la plataforma, con el riesgo de colisión que eso supondría. Las copas de los árboles se mantendrán, en todo caso, por debajo de la rasante de la plataforma.

41. En los tramos en los que se prevea la instalación de pantallas acústicas o fonoabsorbentes deberán señalizarse las mismas garantizando su visibilidad por parte de la avifauna. En las partes del viaducto sobre el río Urumea en los que no se prevea la instalación de pantallas acústicas se instalarán tubos exentos de altura mínima 5 metros, separados 2 m, contrapareados a ambos lados, de un color que contraste con el entorno.

42. Se instalarán dispositivos de señalización en el cable superior de la línea aérea de contacto, a ambos lados de la vía (espirales, esferas anticolidión, placas colgantes, cintas, bandas, etc.) en el viaducto del río Urumea.

43. Las obras de drenaje transversal, tanto las nuevas como la ampliación de las existentes, se acondicionarán para facilitar el paso de la fauna siguiendo el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º 1 (2015)»<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> [https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones\\_pasos\\_vallados\\_2a\\_edicion\\_tcm30-195791.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones_pasos_vallados_2a_edicion_tcm30-195791.pdf)

44. Se adecuarán los sistemas de drenaje longitudinal para impedir que pequeños vertebrados queden atrapados:

- Se instalarán en los canales de drenaje pequeñas rampas de hormigón rugoso cada 40-50 m, hacia el área de la cuneta.
- En la base de arquetas y sifones, al menos los lados que están orientados en la dirección del flujo de agua, tendrán un acabado rugoso y serán lo suficientemente tendidos como para permitir la huida de la pequeña fauna.

45. El cerramiento longitudinal de la infraestructura será continuo y evitará el paso de fauna al interior de la vía. Se colocará un refuerzo de malla con luz rectangular máxima de 2 x 2 cm, enterrada 30 cm con el fin de evitar el escarbado, y elevada 60 cm por encima del terreno, para evitar la entrada de fauna de tamaño pequeño. Se cumplirán las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º 1 (2015)»<sup>1</sup>.

<sup>(1)</sup> [https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones\\_pasos\\_vallados\\_2a\\_edicion\\_tcm30-195791.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones_pasos_vallados_2a_edicion_tcm30-195791.pdf)

#### Patrimonio cultural.

46. Se llevará a cabo el control y seguimiento arqueológico de los desbroces y movimientos de tierras. En caso de que afloren restos arqueológicos o evidencias históricas, que no se hubieran manifestado previamente en superficie o de los que no se tuviera constancia, se comunicará inmediatamente al Departamento de Cultura del País Vasco, paralizándose inmediatamente las actuaciones hasta que dicho organismo autorice su continuación.

47. En caso de que se produzcan modificaciones menores o nuevas acciones fuera del ámbito de afección de la prospección arqueológica superficial realizada por el promotor, serán objeto de una prospección arqueológica superficial previa y se evaluará su potencial impacto sobre el patrimonio cultural.

## iii. Condiciones al Programa de vigilancia ambiental

48. El PVA deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle a las sucesivas fases del proyecto.

49. En fase de construcción, además de los informes extraordinarios al inicio y la finalización de las obras, y aquellos informes puntuales que se consideren oportunos, se remitirán informes de vigilancia ordinarios con periodicidad bimensual a la unidad del órgano sustantivo responsable del seguimiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental y al órgano con competencias en materia de conservación de la naturaleza de la comunidad autónoma correspondiente.

50. En fase de explotación, se deberán remitir a los órganos competentes los informes de vigilancia ordinarios con periodicidad semestral durante los tres primeros años de explotación de la instalación, y con periodicidad anual desde el acta de recepción de obra hasta al menos el quinto año desde la puesta en servicio, en lo relativo al seguimiento del ruido y vibraciones y de la mortalidad de fauna sin perjuicio de los informes extraordinarios en el caso de exista alguna afección no prevista o cualquier otra circunstancia especial, e informes específicos sobre variables concretas.

51. El Estudio Hidrogeológico de detalle, que se elabore en fase de proyecto de construcción, deberá incluir un programa de vigilancia ambiental. Se incluirán, al menos, los siguientes controles:

a. Se llevará a cabo el seguimiento hidrogeológico con medidas periódicas no sólo piezométricas (tanto en los piezómetros perforados como en los pozos de abastecimiento público o privado que se hayan podido inventariar) sino también fonómicas en aquellos manantiales que sirvan de descarga a los acuíferos perforados por las obras. Este seguimiento debe completarse con el correspondiente climático (al menos, precipitación y temperatura) de cara a correlacionar las oscilaciones piezométricas con las recargas. El seguimiento hidrogeológico se iniciará antes del comienzo de las obras y precisa la recolección de datos durante, al menos, un año hidrológico (preferiblemente varios). Este seguimiento continuará hasta que el drenaje inducido por los túneles en los acuíferos alcance el régimen permanente y, en todo caso, al menos durante los diez primeros años de explotación de la instalación.

b. Se llevará a cabo un control de parámetros fisicoquímicos, durante las obras y durante la explotación, especialmente en el tramo de túnel que comprende el paso del vertedero de San Marcos. En este sentido, se recomienda un control al menos mensual, al menos durante tres años desde el comienzo de la explotación de la obra, de los parámetros: Turbidez, pH, conductividad eléctrica, elementos mayoritarios, DQO, aceites y grasas, hidrocarburos y, en puntos susceptibles de intercepción de lixiviados infiltrados desde el vertedero (vías de flujo preferente interceptadas) y semestral hasta el décimo año. En función de los resultados preliminares del análisis de estas filtraciones, se podrá realizar el seguimiento analítico de otros parámetros, en concordancia con la naturaleza de los residuos almacenados. En superficie, los puntos a muestrear serán prioritariamente piezómetros y manantiales relacionados directamente con los flujos subterráneos procedentes de las formaciones permeables atravesadas. Los puntos pertenecerán a una red de control definida en el programa de vigilancia ambiental del proyecto de construcción.

c. Se incluirá el seguimiento cualitativo y cuantitativo de los aprovechamientos de agua que puedan verse afectados durante las obras, especialmente abastecimientos a poblaciones y otros servicios para los que no se haya ejecutado previamente un suministro alternativo, tanto durante las obras como durante al menos los diez primeros años de explotación de la instalación.

Todos los anteriores informes de seguimiento (a, b y c) se remitirán a la URA.

52. El PVA incluirá el control de la eficacia de las medidas antirruído y antivibraciones finalmente adoptadas, tras los estudios de ruido y vibraciones que se realicen en fase de proyecto de construcción, mediante mediciones *in situ* y el seguimiento de la aparición de posibles grietas en edificaciones próximas.

53. El PVA incluirá el seguimiento y documentación de las prospecciones de flora y fauna previas a la ejecución de la obra.

54. El PVA deberá incorporar el seguimiento de la mortalidad de fauna en fase de explotación, tanto por colisión directa con los trenes como por colisión y/o electrocución con las líneas eléctricas y catenaria. Los datos de mortalidad derivados del funcionamiento de la línea ferroviaria se enviarán a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO y al órgano competente del País Vasco.

55. Se incluirá el seguimiento del efecto barrera creado por la infraestructura y la eficacia de las medidas correctoras. A tal efecto, deberá diseñarse y ejecutarse un plan de seguimiento específico que abarcará hasta al menos el quinto año tras la puesta en marcha de la infraestructura y tomará como referencia los siguientes documentos elaborados por el grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad:

– Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las Infraestructuras de Transporte. Documento n.º 2 (2008)<sup>(2)</sup>.

<sup>(2)</sup> [https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/efecto\\_barrera\\_infraestructuras\\_transporte\\_tcm30-195793.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/efecto_barrera_infraestructuras_transporte_tcm30-195793.pdf)

– Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documento n.º 8 (2020)<sup>(3)</sup>.

<sup>(3)</sup> [https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/prescripcionestecnicasn8\\_tcm30-521531.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/prescripcionestecnicasn8_tcm30-521531.pdf)

56. Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura y se integrarán en los contratos de conservación de la infraestructura los siguientes aspectos:

– Inspección y mantenimiento adecuado de las pantallas acústicas, postes exentos, señalizadores de catenaria y todos los demás elementos auxiliares o complementarios a la infraestructura ferroviaria.

– Seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.

– Mantenimiento del buen estado y la funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como de arquetas, cunetas, canaletas, y cerramientos.

– Retirada de los residuos que se generen por el uso y por los usuarios de la línea ferroviaria.

A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 15 de septiembre de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

### ANEXO I

Tabla 1. Consultas a las Administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Contestaciones
Instituto Geológico y Minero de España. Ministerio de Ciencia e Innovación.	Sí
Consejo Jacobeo. Ministerio de Cultura y Deporte.	Sí
Oficina Central de Planificación Hidrológica. Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.	Sí
Subdirección General de Residuos. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.	No
Dirección General del Agua. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.	No
Subdirección General de Biodiversidad Y Medio Natural. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.	No
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.	No
Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.	No
Agencia Estatal de Meteorología. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.	No
Instituto Geográfico Nacional. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Delegación del Gobierno en Comunidad Autónoma del País Vasco. Ministerio de Política Territorial y Función Pública.	No
Subdelegación del Gobierno en Gipuzkoa. Ministerio de Política Territorial y Función Pública.	Sí
Presidencia. ADIF Alta Velocidad.	No
Presidencia. ADIF.	No
Ministerio de Defensa.	No
Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Autoridad Portuaria de Pasaia. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	No
Presidencia del Gobierno Vasco. Gobierno Vasco.	No
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático-Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.	No
Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana-Viceconsejería de Planificación Territorial. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.	No
Viceconsejería de Vivienda. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.	Sí
Viceconsejería de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco.	No
Viceconsejería de Industria. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco.	No
Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Patrimonio Cultural-Viceconsejería de Cultura. Departamento de Cultura y Política Lingüística. Gobierno Vasco.	Sí

Consultados*	Contestaciones
Viceconsejería de Salud. Departamento de Salud. Gobierno Vasco.	Sí
Viceconsejería de Seguridad. Gobierno Vasco.	Sí
Departamento de Infraestructuras Viarias. Diputación Foral de Gipuzkoa.	No
Departamento de Promoción Económica, Turismo y Medio Rural. Diputación Foral de Gipuzkoa.	No
Departamento de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes. Diputación Foral de Gipuzkoa.	No
Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas. Diputación Foral de Gipuzkoa.	Sí
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Diputación Foral de Gipuzkoa.	Sí
Área del Diputado General. Diputación Foral de Gipuzkoa.	No
UR AGENTZIA-Agencia Vasca del Agua.	Sí
IHOBE.	Sí
Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián.	Sí
Ayuntamiento de Astigarraga.	Si
Ayuntamiento de Hernani.	No
Ayuntamiento de Oiartzun.	Sí
Ayuntamiento de Lezo.	Sí
Ayuntamiento de Andoain.	No
Ayuntamiento de Urnieta.	No
Ayuntamiento de Errenteria.	Sí
Ayuntamiento de Irún.	No
Ayuntamiento de Hondarribia.	No

\* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

Sociedad Hispánica de Desarrollo SAU (Alcampo Oiartzun).  
 Disa Península, SLU.  
 Industrias Tajo S. Coop.  
 Asociación de Propietarios y Usuarios Polígono 27 «Apemi» de Martutene-San Sebastián.  
 Comunidad de Propietarios del Centro Comercial Mamut.  
 Construcciones Lantegui, SA, y Construcciones Pagamuño, SL.  
 Comunidad de Propietarios Edificio de Oficinas de Mamut de Oiartzun.  
 Mancomunidad de San Marcos.  
 Eguzki Oarsoaldea.  
 Asociación «Basagure» Talde Ekologista.  
 Eguzki-Donostia.  
 Girizia Mendizale Elkartea.  
 Plataforma de Defensa Medioambiental Mutriku Natur Taldea (3).  
 Haritzalde Naturzaleen Elkartea.  
 Ezker Anitza-lu Gipuzkoa.  
 Parkea Bizirik Kukulunbera.  
 Asociación de Vecinos de Uliá.  
 Iniciativa Ciudadana Altza XXI Herri Ekimena.  
 Landarlan Ingurumen Elkartea (2).  
 Itsas Enara Ornitologia Alkartea.

Ondare-SS en Defensa del Patrimonio Arquitectónico de San Sebastián.  
Agrupación de Asociaciones de Comercio de Gipuzkoa.  
Iniciativa Ciudadana Altza XXI Herri Ekimena.  
Agrupación de Asociaciones de Comercio de Gipuzkoa.  
Parkea Bizirik Kukulunbera.  
Itsas Enara Ornitologia Alkartea.  
Asociacion de Vecinos De Ulia.  
Ezker Anitza-lu Gipuzkoa.  
Haritzalde Naturzaleen Elkartea.  
Txerrimuño Kolektiboa.  
Tiñelu Elkartea.  
Xuxolur Mendi Kluba.  
Zuhaitzen Lagunak.  
Badian Bizi Tablea.  
Etxetxo Elkartea-Asociación de Memoria Histórica.  
Gotti Gazte Elkartea.  
Herriondo Beilara.  
Lurraren Orena.  
Particulares (150).

