



ANEJO 14

Permisos



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	ANTECEDENTES	4
3.	DISPONIBILIDAD DE TERRENOS.....	4
4.	CARRETERAS	5
5.	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO	5
6.	MEDIO AMBIENTE	5
7.	CANALIZACIONES	6
8.	PATRIMONIO	¡Error! Marcador no definido.

1. INTRODUCCIÓN

Como consecuencia de la ejecución del trazado, surgen una serie de puntos que deben ser coordinados con organismos públicos.

Con la solicitud de estas autorizaciones se asegura que toda la traza del camino se puede ejecutar sin problemas.

2. ANTECEDENTES

En el BON nº 188, de 27 de septiembre de 2018, se publicó el “Acuerdo del Gobierno de Navarra, de 25 de julio de 2018, por el que se aprueba el Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio.”

Una vez terminada la tramitación del mismo, el Gobierno de Navarra, en sesión celebrada el día 10 de octubre de 2018, adoptó el Acuerdo por el que se declara urgente la ocupación a los efectos de la expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por las obras comprendidas en el “Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun” (BON nº 200 de 16 de octubre de 2018).

Como consecuencia de esta tramitación se han generado informes procedentes de Departamentos y otras entidades locales.

3. DISPONIBILIDAD DE TERRENOS

El Gobierno de Navarra, en sesión celebrada el día 10 de octubre de 2018, adoptó el Acuerdo por el que se declara urgente la ocupación a los efectos de la expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por las obras comprendidas en el “Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun” (BON nº 200 de 16 de octubre de 2018).

Se presentaron dos alegaciones y se resolvieron en pase de información pública según Orden Foral 87/2018, de 21 de noviembre (BON nº 232, de 30 de noviembre de 2018).

El proceso de expropiación y así como la lista definitiva de bienes y derechos afectados por el Proyecto se encuentra en tramitación en la actualidad.

Respecto a la disponibilidad, responsabilidad patrimonial y mantenimiento de los terrenos afectados y por las obras recogidas en el Proyecto, será necesario el compromiso por parte de los Ayuntamientos afectados.

4. CARRETERAS

Se han mantenido reuniones informativas entre el Departamento de Fomento del Gobierno de Navarra y la Dirección General de Turismo y Comercio encaminadas a incluir en el Proyecto todas las determinaciones y condiciones necesarias para que la señalización incluida cumpla la normativa vigente.

Se ha elaborado una separata del “**Proyecto de adecuación del recorrido Eurovelo 1 (Ederbidea) entre las localidades de Doneztebe-Santesteban e Irurtzun**” con el objeto de obtener la correspondiente autorización del Departamento de Fomento para la ejecución de obras de señalización en las intersecciones con la red de carreteras y los tramos que coincidan con las mismas.

5. CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO

Se ha realizado la correspondiente tramitación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, al incluir el proyecto pasarelas y obras de drenaje que afectan cauces y situarse parte de las obras proyectadas en zona de policía de cauces.

Se está finalizando la tramitación administrativa por parte del Organismo de cuenca del expediente de referencia 2018-O-1136.

6. MEDIO AMBIENTE

En el BON nº 148, de 1 de agosto de 2018, se publicó la “Resolución 371E/2018, de 8 de junio, la Directora General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio por la que se formula la Declaración de Incidencia Ambiental del PrSIS Ruta ciclista Eurovelo en el tramo de Doneztebe/Santesteban a Irurtzun” (Se adjunta al final del documento”).

En octubre de 2018, se presenta en el Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local un informe o Separata del presente Proyecto con el fin de cumplimentar el condicionado que se dispone en la Declaración de Incidencia Ambiental del PrSIS, según la citada Resolución 371E/2018, de 8 de junio, de la Directora General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Con fecha 28 de diciembre de 2018, la la Sección de Impacto Ambiental y Paisaje informa **favorablemente** las medidas tomadas en el Proyecto al cumplir lo indicado en la citada Declaración de Incidencia Ambiental. Se adjunta copia del informe favorable junto con el condicionado propuesto para la ejecución de la obra.



7. CANALIZACIONES

En principio, por las características de la obra, no se observan servicios de infraestructuras que vayan a ser afectados, si bien en ejecución se prestará sumo cuidado en los cruces con las líneas de servicios.

Además de una prospección visual de todo el trazado se ha consultado y se ha adquirido la cartografía disponible en el Portal de Coordinación de Canalizaciones Subterráneas (<https://pccs.tracasa.es>) con la finalidad de conocer los cruces con las canalizaciones subterráneas o aéreas existentes en el trazado. A continuación se citan los cruces y sus características:

- Pk 1+900: tendido aéreo de Media Tensión.
- Pk 1+975: tendido aéreo de Baja Tensión.
- Pk 33+915: tendido aéreo de Baja Tensión.
- Pk 36+820: tendido aéreo de Media Tensión.
- Pk 37+945: tendido aéreo de Media Tensión.
- Pk 38+675: tendido aéreo de Media Tensión. Pasarela de Jauntsarats.
- Pk 50+080-50+790: canalización de agua subterránea bajo el camino.
- Pk 51+730-51+915: canalización de agua subterránea bajo el camino.
- Pk 51+915: tendido aéreo de Media Tensión.
- Pk 52+350: tendido aéreo de Media Tensión.
- Pk 52+800: tendido aéreo de Media Tensión.

Esta cartografía es meramente informativa y deberá contrastarse en el momento de la ejecución debido a que puede haber modificaciones, nuevas líneas, etc.

Se han generado planos de detalle a escala 1:2000 donde se señalan los cruces y paralelismos de las canalizaciones subterráneas y aéreas y se adjunta al final del presente Anejo.

*Proyecto de adecuación del recorrido Eurovelo 1 (Ederbidea)
entre las localidades de Doneztebe-Santesteban e Irurtzun*



Interreg
POCTEFA



Anejo nº 14: Permisos

DOCUMENTO Nº 1: DISPONIBILIDAD DE TERRENOS

ANEXO I

Temario

Tema 1.—Herramientas Ofimáticas: suite LibreOffice. Interoperabilidad y sistemas abiertos. Software libre vs software propietario.

Tema 2.—Gestión de Proyectos. Metodologías predictivas: desarrollo en cascada. Metodologías ágiles: SCRUM.

Tema 3.—Construcción de sistemas de Información. Patrones de diseño (Gamma, Helm, Johnson & Vlissides). Patrones de integración (Hohpe & Woolf).

Tema 4.—Desarrollo: Análisis y diseño Orientado a Objetos. Programación Orientada a Objetos. Desarrollo de aplicaciones basadas en arquitectura de n capas. Gestor de bases de datos relacionales. Desarrollo en plataforma Microsoft. Desarrollo en Plataforma Java. XML y servicios web. Desarrollo para multidispositivo. Desarrollo orientado a pruebas.

Tema 5.—Gestores de contenidos web. Portales corporativos. Accesibilidad y usabilidad, segmentación de la audiencia. Publicación de contenidos adaptados a multidispositivo. Lenguajes de marca o etiqueta. Características y funcionalidades. HTML, XML y sus derivaciones. Lenguajes de script. Posicionamiento SEO, motores de búsqueda e indexación y crawlers-spiders. Herramientas de trabajo colaborativo y gestión del conocimiento. Sistemas de gestión documental.

Tema 6.—Inteligencia de negocio para la toma de decisiones (Business Intelligence): Características y beneficios. Generación de Informes/Cuadros de mando, metodología y arquitectura procesamiento analítico en línea (Olap) y Minería de datos. Big Data.

Tema 7.—Interconexión de redes. Sistemas Operativos. Virtualización. Dispositivos de almacenamiento masivo. Mecanismos de seguridad: Tecnologías RAID. Copias de seguridad. Estrategias de respaldo. Antivirus. Cortafuegos. Tecnologías de alta disponibilidad. Administración de Sistemas. Servicios en la nube.

Tema 8.—ITIL. Gestión de Configuración. Gestión de Cambios. Gestión de Entregas y Despliegues. Gestión del Nivel de Servicio. Gestión de la Disponibilidad. Gestión de la Capacidad. Gestión Financiera. Soporte a usuarios, función Service Desk. Gestión de incidencias y problemas. Gestión de peticiones de servicio. Escalación. Catálogos.

Tema 9.—Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal y su reglamento de desarrollo Real Decreto 1720/2007. Legislación sobre sociedad de la información y firma electrónica. El DNI electrónico. Esquema nacional de seguridad.

Tema 10.—Seguridad: Tipos de ataques y atacantes. Técnicas de Intrusión. Seguridad física. Gestión de Parches. Seguridad en el puesto de trabajo: políticas, perfiles, permisos, gestión de usuarios. Seguridad perimetral: Cortafuegos: tipos y tecnologías. Criptografía: Sistemas de clave privada y clave pública. Auditorías y Gestión de riesgos. Seguridad en el ciclo de vida de los sistemas de información. Seguridad en redes inalámbricas.

Tema 11.—Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Nota: todas las materias se exigirán conforme a la legislación vigente a la fecha de la publicación en el Boletín Oficial de Navarra de estas convocatorias.

ANEXO II

[Instancia servicios especiales para la formación](#) (Sólo personal fijo de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra) (PDF).

ANEXO III

[Instancia contratación temporal](#) (PDF).

F1802114

1.3. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

ACUERDO del Gobierno de Navarra, de 24 de enero de 2018, por el que declara el Proyecto de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio, como Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, a los efectos previstos en el texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

I.—Objeto

El objeto del proyecto es el acondicionamiento de una ruta ciclista entre Doneztebe/Santesteban e Irurtzun para conectar las vías verdes del Plazaola y Bidasoa y completar un tramo de la red Eurovelo en Navarra, en concreto el tramo desde Endarlatsa hasta Pamplona de la Ruta EV1 de la citada red.

La red Eurovelo, dirigido por la Federación Europea de ciclistas, pretende conformar una red de itinerarios ciclistas que conecte el continente europeo en su totalidad, para su uso por turistas de largas distancias como ciudadanos locales en trayectos diarios.

Por otra parte, el proyecto se enmarca en un proyecto transfronterizo programado en la 1.ª convocatoria de proyectos del programa Interreg VA EspañaFranciaAndorra (POCTEFA 20142020) cuyo objeto es la unión de Pamplona, San Sebastián y Bayona a través de un trazado ciclable de 240 km, así como potenciar el uso de la bicicleta tanto en su vertiente turística y de ocio como en los desplazamientos cotidianos.

En Navarra, el proyecto Ederbidea actuará en dos tramos: la unión de las vías verdes del Bidasoa y del Plazaola, tramo que es objeto del presente Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) y la conexión de la antigua vía férrea del Plazaola con Pamplona.

II.—Descripción de la propuesta

En el documento ahora presentado se analizan cuatro corredores por los que puede discurrir la unión que se pretende entre la Vía Verde del Bidasoa y la del Plazaola, en concreto:

—Alternativa 1: Desde Doneztebe/Santesteban a Leitza por el valle del río Ezkurra, por donde discurre la NA170.

—Alternativa 2: Desde Doneztebe/Santesteban a Irurtzun pasando por las localidades de Donamaría, Saldias, Jauntsarats, discuriendo mayormente por el trazado de la N4040 y la N4114 y atravesando Belate por el puerto de Gorostieta.

—Alternativa 3: Desde Doneztebe/Santesteban a Pamplona atravesando Belate por el puerto de Belate (NA1210), pasando por las localidades de Lantz, Olagüe y Olave.

—Alternativa 4: Desde Doneztebe/Santesteban a Pamplona atravesando el Puerto de Artesiaga (NA1740) hasta su conexión con la N138 pasando después por Zubiri y Larrasoña.

El PSIS opta por la alternativa 2 porque el tráfico motorizado y las pendientes permiten cumplir las condiciones de la red Eurovelo, se señala que el corredor seleccionado es la opción de conexión más corta y con menor tráfico, además de poner en valor las localidades por las que transita, localidades que están quedando despobladas.

Se señala que en los criterios técnicos para la concreción del trazado han primado los factores relacionados con los condicionantes de diseño de las rutas Eurovelo, la factibilidad de la ejecución, el menor impacto ambiental, la facilidad de las labores de mantenimiento, y el menor coste económico tanto de la ejecución como del mantenimiento, todo ello incorporando en la mayor medida de lo posible las aportaciones recibidas en el proceso de participación.

El trazado definido en el PSIS tiene una longitud total de unos 52 km lineales. En su recorrido atraviesa los siguientes términos municipales: Doneztebe/Santesteban (donde conecta con Vía Verde del Bidasoa), Donamaría, Oiz, Urroz, Beintza-Labaien, Saldias, Basaburua, Imotz (donde conecta con la Vía Verde del Plazaola), Arakil e Irurtzun.

Gran parte del recorrido, algo más del 77% de la longitud del trazado, discurre por carreteras cuyo nivel de tráfico motorizado medio IMD es inferior a 1.000 vehículos/día, discuriendo el resto del trayecto por pistas locales, caminos, pavimentados en hormigón o en todouno, siendo aproximadamente el 23% de la longitud del trazado.

Los tramos que discurren por carreteras son los siguientes:

—Tramo 1: de Gaztelu a Oiz, por la NA4041, y de Oiz a Saldias, por la NA4040.

—Tramo 2: de Saldias por la NA4114 hasta Orokieta.

—Tramo 3: desde Orokieta por la NA4113 hasta Gartzaron y desde Ihaben por la NA4140 y por la NA4130 hasta Latasa.

—Tramo 4: 200 m desde Latasa, por la NA1300 desde el pk 48. Siguiendo por la NA1300 durante 1 km, desde el pk 50+600 hasta el pk 51+600.

La mayor parte del trazado discurre por suelos de titularidad pública. Para la obtención de los suelos que no lo son el sistema de actuación será expropiación, esto afecta a aproximadamente el 6% del trazado.

III.—Consideraciones territoriales y urbanísticas

En primer lugar es necesario señalar que, si bien el presente PSIS tiene por objeto la unión de las vías verdes del Plazaola y del Bidasoa, sus características son diferentes y en consecuencia también lo será su uso y función, por lo que aunque la red quede mallada, los usuarios potenciales de ambas vías no serán los mismos. Esta consideración debería quedar claramente expresada en el PSIS.

Las vías verdes, y particular las del Plazaola y el Bidasoa, se caracterizan por ser vías peatonales ciclistas, tener trazados de pendientes suaves y sin vehículos a motor (salvo puntuales excepciones para garantizar los accesos a las parcelas adyacentes). Su función es turística, recreativa y de movilidad local; y sus principales usuarios son ciclistas no especializados y un público familiar.

Las características del trazado de unión entre las dos vías verdes propuesto por el presente PSIS discurre principalmente por carretera, y

cuenta con pendientes longitudinales de más del 6% en más de un 12% del trazado, y de hasta el 22% en algunos tramos. Su función será principalmente turística y recreativa, no obstante sus características hacen que los potenciales usuarios sean los ciclistas deportivos o experimentados.

A.–Alternativas.

La alternativa elegida coincide con el corredor territorial propuesto en el Plan Director de la Bici (documento elaborado en 2006 y que no llegó a aprobarse). Posteriormente este corredor se recogió en los Planes de Ordenación Territorial (POT2 y 3, 2011), y se ha trabajado en estudios como el Proyecto de cooperación "Por nuestros caminos" entre la asociación Cederna Garalur y Zona Media de Navarra, realizado por Paymacotas (2013). No obstante, en ninguno de estos documentos encontramos la justificación del corredor territorial elegido y por ello este Servicio requirió hacerlo dentro del presente PSIS con el fin de concretar el trazado de unión entre las dos vías verdes una vez valoradas las diferentes alternativas posibles.

En el análisis de alternativas presentado, se elige el trazado inicialmente presentado (alternativa 2) por la menor intensidad del tráfico motorizado (IMD) y las pendientes, que, según se señala, permiten cumplir las condiciones de la red Eurovelo. No obstante, en la documentación presentada no se cuantifican estas condiciones en el resto de alternativas.

En todos los casos se ha considerado que el trazado discurre por carretera, no se ha valorado la posibilidad de formalizar un trazado que discurre por caminos o sendas en su totalidad o que minimice los tramos por carretera.

Si bien el corredor elegido es la opción de conexión más corta y discurre por localidades que están quedando despobladas con el objeto de ponerlas en valor, las pendientes y el tránsito de la mayoría del trazado por carretera hace que el uso se limite de alguna manera al tráfico de ciclistas deportivos o especializados, obviando el objetivo de uso por los ciudadanos locales en trayectos diarios que tienen las rutas Eurovelo según la documentación presentada.

Atendiendo a todo lo anterior, debe completarse el estudio de alternativas de corredores territoriales atendiendo a todo lo anterior y especialmente justificando porqué se ha optado por un trazado por carretera sin estudiar crear una vía de características más parecidas a las vías verdes que une, que facilite el uso por parte de los ciudadanos locales en trayectos diarios (objetivo Eurovelo) y crease una red mallada para más usuarios, lo cual redundaría en un aumento del uso turístico, recreativo y de movilidad, y en la puesta en valor de los pueblos que atraviesa.

B.–Ámbito del PSIS.

La definición del ámbito del PSIS debe concretarse gráficamente, aclarando la delimitación de las áreas de descanso y de la ocupación del trazado sus zonas de servidumbre, en suelo urbano, urbanizable y no urbanizable.

Por otra parte, el trazado propuesto por el PSIS desde Latasa a Iruztun coincide con el PSIS de la vía verde del Plazaola. Existiendo ya un PSIS para la recuperación del antiguo trazado del Plazaola (Tramo Iruztun/Leitza) aprobado el 6/02/1991 y modificado en 1993 (Texto Refundido publicado en el Boletín Oficial de Navarra de 11 de octubre de 1995) debe aclararse si este PSIS modifica el vigente, así como justificar y concretar en qué lo hace.

C.–Adecuación a los instrumentos de ordenación territorial.

La Estrategia Territorial de Navarra es un instrumento de planificación estratégica del territorio de la Comunidad Foral. Las determinaciones de la ETN y de su Modelo de Desarrollo Territorial (MDT) han sido desarrolladas por los Planes de Ordenación Territorial, los POT.

En los POT 2 y 3 se recogieron los itinerarios ciclistas propuestos por el Plan Director de la Bici. En consecuencia, como ya se ha comentado, el corredor recogido para la red Eurovelo, coincide con el propuesto en el presente PSIS.

El artículo 54 de los POT 2 y 3 establecen los criterios y medidas para la promoción de la movilidad sostenible, entre ellos el de la ejecución de vías destinadas a peatones y ciclistas a nivel interurbano que permitan la accesibilidad al territorio. El artículo 34 establece que se deben proteger los caminos históricos, vías verdes y otros itinerarios para la vertebración, conectividad territorial y favorecer una movilidad más sostenible. Aunque no existen criterios en los POT sobre las características de estos itinerarios, el que sus características permitan la movilidad interurbana debe ser uno de los objetivos del PSIS a la hora de concretar el trazado. Tal y como ya se ha comentado anteriormente debería ser un criterio en el estudio de alternativas.

No obstante, si finalmente el trazado del PSIS se concreta tal y como se plantea con tantos kilómetros por carretera, con fuertes pendientes longitudinales y numerosos puntos con escasa visibilidad, deberían concretarse medidas que mejoren la seguridad y faciliten su uso para la movilidad interna. Podrían plantearse ampliaciones, un carril separado

en los tramos de más pendiente, actuaciones concretas que mejoren la visibilidad, más áreas de descanso...

Por último se observa que el trazado afecta a varias Áreas de Especial Protección definidas por los POT, entre ellas el paisaje singular de Dos Hermanas, espacios de conectividad territorial en continuidad con el LIC de Belate y varios sistemas fluviales. El PSIS es compatible con todas ellas si bien se atenderá al informe de Evaluación Ambiental y Paisaje emitido con fecha 30 de noviembre de 2017 al respecto y aludido en el apartado V de este acuerdo.

D.–Referencia al planeamiento Urbanístico Municipal.

La referencia al planeamiento urbanístico exigida en el artículo 44.e) del TRLFOTU el PSIS no debe quedarse en la enumeración sino que debería completarse en la documentación presentada señalando si en algún caso no es compatible con el régimen del planeamiento, tanto en suelos no urbanizables como urbanos o urbanizables.

Cabe señalar que si bien Beintza-Labaien no tiene planeamiento aprobado sí que se encuentra en redacción.

E.–Regulación propuesta.

En primer lugar cabe señalar que, de acuerdo al artículo 92.1 y 2 del TRLFOTU, sólo el planeamiento municipal puede establecer la categoría de preservación. Una vez aprobado el presente PSIS el trazado en suelo no urbanizable pasaría a tener la categoría de protección, puesto que tendría un régimen incompatible con su transformación (art.92.1 TRLFOTU). La subcategoría y en su caso subsubcategoría responderá al motivo de protección, que no coincide con el del Área de Especial Protección "Caminos Históricos" de los POT. La normativa que se proponga se superpondrá al régimen que en cada caso establezca el planeamiento territorial y/o municipal o, en su caso, a la regulación sectorial que pudiera concurrir.

En la redacción final de la normativa deben quedar claras las siguientes cuestiones:

–La tramitación de las modificaciones de PSIS se regula por el TRLFOTU, sin ser en ningún caso la autorización de actividades en suelo no urbanizable el procedimiento para modificar determinaciones de los mismos. En este sentido debe eliminarse el punto 2 del artículo 4. No obstante lo anterior, de conformidad con el artículo 44.4 del citado TR "El Departamento competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo podrá autorizar las adaptaciones que exigiera la ejecución material de las obras incluidas en un Proyecto Sectorial, en los términos previstos en el propio Proyecto Sectorial".

–La definición del trazado, expresando con claridad la anchura del mismo, tanto en tramos urbanos, urbanizables y no urbanizables. Así mismo se deberá concretar cómo se mide su anchura y, en su caso, sus zonas de servidumbre.

–La normativa reguladora de uso y protección en el ámbito del PSIS, dejando claro la regulación de carácter general y aquella de aplicación particular en los tramos urbanos, urbanizables y no urbanizables; la aplicable a los tramos de nueva creación; los que discurren por caminos existentes y los que discurren por carretera, así como para las zonas de servidumbre.

–La aplicación que tienen las secciones tipo que se plantean.

Además debe corregirse la alusión a la consolidación de las construcciones e instalaciones que hubieran obtenido licencia previamente a la aprobación del PSIS, puesto que ya se encuentran, en su caso, en situación de legalidad. El régimen para éstas será el expresado en el artículo 13 del PSIS.

Se recuerda que debe garantizarse el acceso tanto a las fincas como a todas las construcciones legalmente implantadas.

Cabe señalar que en las ordenanzas se analizan los cruces, detectando en algunos de ellos peligrosidad o mala visibilidad, siendo el análisis una cuestión más propia de la memoria. Dentro del propio PSIS se deberían aportar soluciones para algunos de estos casos, en especial las que pueden requerir ampliaciones del ámbito o soluciones excepcionales que exceden las competencias del proyecto de obras posterior.

Respecto a los cruces de ríos se estará a lo que señalen los informes sectoriales y/o autorizaciones correspondientes.

IV.–Informes sectoriales

–Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y Comercio, promotor del PSIS, informa con fecha 19 de octubre de 2017 que el proyecto es de interés turístico para el desarrollo de la zona con encaje absoluto en el borrador del Plan Estratégico de Turismo que previsiblemente se apruebe dentro del presente año.

–Servicio de Patrimonio Histórico, la Sección de Patrimonio Arquitectónico informa con fecha 19 de septiembre de 2017 que no tienen observaciones al documento en lo que compete a su Sección.

–Servicio de Protección Civil, con fecha 23 de agosto de 2017 informa que no se plantean objeciones al documento para su aprobación

inicial, no obstante aporta los siguientes comentarios: “Desde el punto de vista de Protección Civil, causa extrañeza que siendo uno de los objetivos de Ederbidea la seguridad, la solución final planteada discorra prácticamente el 80% por carreteras, aunque estas tengan menos de 1000 vehículos de intensidad media diaria. Señala que tampoco se han planteado intervenciones en esta que mejoren su seguridad y la hagan compatible con el uso compartido de bicicletas y vehículos a motor cuando son tantos los kilómetros por carretera, en más de un 12% de ellos la pendiente longitudinal es superior al 6% y existen numerosos puntos con escasa visibilidad. Se echa en falta un análisis de posibilidades de ampliación o mejoras de otro tipo en esas zonas. Algunos artículos de las ordenanzas están redactados con carácter propositivo y expositivo, no como norma. Esto hace que no quede clara su obligatoriedad por ejemplo en el artículo 8 o en el artículo 6. Señala que quizás exista un pequeño error geográfico en el punto 7.4.10 de la memoria ‘Áreas de descanso’ que convendría corregir, sustituyendo “Pk 26+000 (Zona alta del puerto entre el valle de Mallerreka y el valle de Ultzama) por IIPk 26+000 (Zona alta del puerto de Gorostieta entre Basaburua Menor y Basaburua Mayor).”

Se ha solicitado además informe a los siguientes departamentos, servicios y organismos públicos, sin haberse recibido informe hasta el momento:

- Dirección General de Obras Públicas.
- Confederación Hidrográfica del Ebro.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.
- Sección de Recursos Hídricos.
- Sección de Comunales.
- Dirección General de Aviación Civil.
- Sección de Gestión Forestal.

V.–Evaluación ambiental estratégica

Respecto a la modificación presentada con fecha 30 de noviembre de 2017 la Sección de Impacto Ambiental y Paisaje informa lo siguiente:

En noviembre de 2017 se ha recibido nueva documentación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PrSIS) de la ruta ciclista del proyecto Eurovelo (Tramo Eurovelo1) en el tramo Doneztebe/Santesteban a Irurtzun junto con su Estudio de Incidencia Ambiental, promovido por el Departamento de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.

Esta nueva documentación responde al requerimiento realizado el 29 de septiembre de 2017 por el Servicio de Territorio y Paisaje. En los aspectos ambientales este informe mencionaba la necesidad de: a) analizar otras alternativas al trazado entre Latasa e Irurtzun, y b) incluir la referencia al Paisaje Singular “Dos Hermanas”, identificado y protegido en el Plan de Ordenación Territorial POT2 “Navarra Atlántica”, aprobado por DF 44/2011.

De acuerdo con lo previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental los planes y programas que afecten al ámbito territorial de la Comunidad Foral de Navarra deben someterse a Evaluación Ambiental Estratégica y ser objeto de Declaración de Incidencia Ambiental, de manera previa o simultánea a la aprobación del Proyecto Sectorial.

Examinada la documentación ambiental, y de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 33.2 de la Ley Foral anteriormente citada, se informa que ésta incluye todos los contenidos previstos en la normativa. En conclusión, puede someterse a información pública el expediente conjuntamente a los efectos del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica y del procedimiento que establezca la legislación reguladora del referido Plan durante un periodo de cuarenta y cinco días hábiles.

En su virtud, de acuerdo con el informe emitido en fecha 19 de diciembre de 2017 por la Comisión de Ordenación del Territorio, y de conformidad con el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo y demás normas de aplicación, el Gobierno de Navarra, a propuesta de la Consejera de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local,

ACUERDA:

1.º Declarar el Proyecto de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio, como Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, a los efectos previstos en el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

2.º La promotora deberá completar el expediente con arreglo a lo señalado en el apartado III Consideraciones territoriales y urbanísticas del presente acuerdo, así como a lo dispuesto en los informes emitidos durante la tramitación del expediente.

En cualquier caso, respecto a otras infraestructuras y servidumbres que pudieran quedar afectadas por la ejecución de las obras o que pudieran condicionar, en su caso, dicha ejecución, la promotora se proveerá de cuantas autorizaciones fueren precisas de los órganos competentes en razón de la materia de que se trate.

3.º Someter el Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, por el plazo de cuarenta y cinco días, a los trámites simultáneos de información pública, y audiencia a los Ayuntamientos afectados por su trazado.

A tales efectos, el expediente estará a disposición de los interesados en las oficinas del Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local (calle González Tablas, 9, 31005 Pamplona), pudiéndose presentar, por escrito, durante dicho plazo, cuantas alegaciones se consideren oportunas.

Asimismo el documento se podrá consultar en la siguiente página web: <http://www.ExposicionpublicaOT.navarra.es>.

4.º Someter igualmente el expediente, y por el mismo plazo, a información pública, a los efectos del procedimiento de evaluación ambiental estratégica, de conformidad con las determinaciones legalmente vigentes.

5.º Publicar el presente acuerdo en el Boletín Oficial de Navarra para su general conocimiento.

6.º Trasladarlo a la Dirección General de Obras Públicas, a los Servicios de Patrimonio Histórico, de Protección Civil, de Economía Circular y Agua, de Territorio y Paisaje, de Medio Natural, a la Sección de Comunales, y notificarlo a las Confederaciones Hidrográficas del Ebro y del Cantábrico, a la Dirección General de Aviación Civil, a los Ayuntamientos de Doneztebe/Santesteban, Donamaria, Oitz, Urroz, Beintza-Labaien, Saldias, Basaburúa, Imotz, Arakil, Irurtzun, Iza, Berriozar, Berrioplano y Pamplona, y a la promotora, a los efectos oportunos.

Pamplona, 24 de enero de 2018.—La Consejera Secretaria del Gobierno de Navarra, María José Beaumont Aristu.

F1801251

1.4. SUBVENCIONES, AYUDAS Y BECAS

ORDEN FORAL 8/2018, de 6 de febrero, de la Consejera de Cultura, Deporte y Juventud, por la que se aprueba la convocatoria de subvenciones en régimen de evaluación individualizada destinada a subvencionar a clubes deportivos y clubes deportivos filiales que participen en el periodo comprendido entre el 1 de octubre de 2017 y el 30 de septiembre de 2018 en competiciones oficiales de ámbito internacional, nacional o interautonómico, de carácter no profesional, y en otras competiciones oficiales no contempladas en otras convocatorias.

La Ley Foral 15/2001, de 5 de julio, del Deporte de Navarra considera al deporte como un derecho de la ciudadanía y una actividad social de interés público que contribuye a la formación y desarrollo integral de la persona, a la mejora de su calidad de vida y al bienestar individual y colectivo, propiciando la convivencia, la cohesión e integración social, mejorando la salud pública e impulsando el desarrollo económico.

Esta ley foral aborda novedosamente la actividad deportiva de alto nivel, que además de suponer un estímulo para la práctica deportiva de base contribuye a la representación y promoción de la Comunidad Foral en los ámbitos nacional e internacional.

El vigente Plan estratégico del Deporte de Navarra, aprobado por Acuerdo de Gobierno de 7 de septiembre de 2009 y posterior aprobación del Parlamento de Navarra en 2010, además de recoger los valores inherentes al deporte indicados en la Ley del Deporte en el plano educativo y de calidad de vida, incide en la proyección de la imagen de Navarra y en la creación de un marco de actuación de todos los agentes intervinientes en el hecho deportivo.

Por otro lado, la Ley Foral 11/2005, de 9 de noviembre, de Subvenciones, constituye el régimen jurídico general de ayudas otorgadas con cargo a los Presupuestos Generales de Navarra, y en ella se establecen los principios generales, conceptos, criterios, competencias, obligaciones y responsabilidades, así como el procedimiento de concesión, gestión y control.

Por Acuerdo de Gobierno 4281 de fecha 10 de enero de 2018, se autorizó a la Consejera de Cultura, Deporte y Juventud la tramitación en régimen de evaluación individualizada de la convocatoria destinada a subvencionar a clubes deportivos y clubes deportivos filiales que participen en el periodo comprendido entre el 1 de octubre de 2017 y el 30 de septiembre de 2018 en competiciones oficiales de ámbito internacional, nacional o interautonómico, de carácter no profesional, y ligas regulares oficiales no contempladas en otras convocatorias.

La presente Convocatoria para 2018 viene a instrumentar una vía de ayuda para sufragar parcialmente los gastos que se originen por la participación de los clubes en las competiciones citadas.

En consecuencia, en virtud de las facultades atribuidas por la Ley Foral 14/2004, de 3 de diciembre, del Gobierno de Navarra y su Presidenta, y por el Decreto Foral 199/2015, de 9 de septiembre, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Cultura, Deporte y Juventud.

ORDENO:

1.º Aprobar las Bases Reguladoras que han de regir la convocatoria de subvenciones del año 2018 en régimen de evaluación individualizada,

CARGO	NOMBRE	CUERPO	UNIVERSIDAD
Comisión Suplente 2			
Presidente	M. Mercedes Gisbert Cervera	Catedrática	Rovira i Virgili
Vocal Secretario	Inmaculada Aznar Díaz	Titular	Granada
Vocal 2	Rosa García Ruiz	Contratada Doctor	Cantabria

Número plaza: 4606

CARGO	NOMBRE	CUERPO	UNIVERSIDAD
Comisión Titular			
Presidente	Laureano Jiménez Esteller	Catedrático	Rovira i Virgili
Vocal Secretario	Luis María Gandía Pascual	Catedrático	Pública de Navarra
Vocal 2	Carlos Téllez Ariso	Catedrático	Zaragoza
Comisión Suplente 1			
Presidente	Miguel Ángel Gutiérrez Ortiz	Catedrático	País Vasco
Vocal Secretario	Rafael Bilbao Duñabeitia	Catedrático	Zaragoza
Vocal 2	Jesús Arauzo Pérez	Catedrático	Zaragoza
Comisión Suplente 2			
Presidente	José María Arandes Esteban	Catedrático	País Vasco
Vocal Secretario	Joaquín Quesada Medina	Titular	Murcia
Vocal 2	María Cruz Arzamendi Manterola	Catedrática	Pública de Navarra

F1811576

RECURSO DE ALZADA frente a la Resolución 2492/2018, de 2 de agosto, del Director del Servicio de Recursos Humanos del Departamento de Educación.

Mediante el presente anuncio se comunica que se ha interpuesto recurso de alzada frente a la Resolución 2492/2018, de 2 de agosto, del Director del Servicio de Recursos Humanos del Departamento de Educación, por la que se aprueba la valoración definitiva de méritos correspondientes a la fase de concurso del procedimiento selectivo de ingreso y de acceso a los Cuerpos de Profesores de Enseñanza Secundaria, y de ingreso a los Cuerpos de Profesores Técnicos de Formación Profesional, a plazas del ámbito de gestión de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, aprobada mediante Resolución 850/2018, de 6 de marzo, del Director del Servicio de Recursos Humanos, por don Augusto López Vergara.

Por lo expuesto, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 45 y 118 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emplaza a los interesados de la siguiente especialidad e idioma:

Profesores Técnicos de Formación Profesional:

–Instalaciones Electrotécnicas/Castellano.

Para que en el plazo máximo de diez días hábiles a partir del día siguiente al de la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial de Navarra, puedan formular alegaciones, las cuales se presentarán en el Registro del Departamento de Educación sito en la cuesta de Santo Domingo, s/n de Pamplona o, en otro caso, por cualquiera de los medios que prevé el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La copia del recurso interpuesto se encuentra a disposición de los interesados en la Sección de Régimen Jurídico de la Secretaría General Técnica del Departamento de Educación, sita en la cuesta de Santo Domingo, s/n de Pamplona.

Pamplona, 19 de septiembre de 2018.–La Jefa de la Sección de Régimen Jurídico, Tania Pérez Tellería. (Orden Foral 109/2017, de 1 de diciembre, de la Consejera de Educación, por la que se nombran suplentes temporales de los Directores Generales y de la Secretaría General Técnica del Departamento de Educación).

F1811598

1.3. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

ACUERDO del Gobierno de Navarra, de 25 de julio de 2018, por el que se aprueba el Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio.

I.–Antecedentes, objeto y descripción de la propuesta

Mediante acuerdo del Gobierno de Navarra de 24 de enero de 2018, se declara el Proyecto de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun,

promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio, como Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, a los efectos previstos en el texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Boletín Oficial de Navarra 22/02/2018).

El objeto del PSIS, de acuerdo a la documentación presentada, es el acondicionamiento de una ruta ciclista entre Doneztebe/Santesteban e Irurtzun para conectar las vías verdes del Plazaola y Bidasoa y completar un tramo de la red Eurovelo en Navarra (Eurovelo-1), desde Enderlatsa hasta Pamplona.

Se pretende que el trazado forme parte de la Ruta EV-1 del proyecto Eurovelo, proyecto dirigido por la Federación Europea de ciclistas, que trata de conformar una red de itinerarios ciclistas que conecte el continente europeo en su totalidad, tanto para su uso por turistas de largas distancias como para ciudadanos locales en trayectos diarios. En concreto, la Ruta EV-1 conecta desde los fiordos noruegos, pasando por la costa de Irlanda, Nantes, Pamplona, hasta el Algarve portugués, con un recorrido de unos 9.100 Km. Para formar parte de esta ruta el trazado debe cumplir una serie de criterios de diseño.

Por otra parte, el PSIS se enmarca en un proyecto de ámbito superior a la Comunidad Foral de Navarra que se denomina Ederbidea. Se trata de un proyecto transfronterizo programado en la 1.ª convocatoria de proyectos del programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTE-FA 2014-2020) cuyo objeto es la unión de Pamplona, San Sebastián y Bayona a través de un trazado ciclable de 240 km, así como potenciar el uso de la bicicleta tanto en su vertiente turística y de ocio como en los desplazamientos cotidianos. Las actuaciones en Navarra se concretan en la unión de las vías verdes del Bidasoa y del Plazaola, tramo que es objeto del presente PSIS, y la conexión de la antigua vía férrea del Plazaola con Pamplona.

Para realizar la unión de las vías verdes del Bidasoa y del Plazaola se opta, de las alternativas estudiadas, por aquella con menor tráfico motorizado y cuyas pendientes permiten cumplir las condiciones de la red Eurovelo, según la documentación del PSIS. Se señala también que el corredor seleccionado es la opción de conexión más corta, con menor tráfico y con menor afección ambiental además de poner en valor las localidades por las que transita, localidades que están quedando despobladas.

El trazado definido en el PSIS tiene una longitud total de unos 52 km lineales. En su recorrido atraviesa los siguientes términos municipales: Doneztebe/Santesteban (donde conecta con la Vía Verde del Bidasoa), Donamaria, Oiz, Urroz, Beintza-Labaien, Saldias, Basaburua, Imotz (donde conecta con la Vía Verde del Plazaola en Latasa), Arakil e Irurtzun.

Gran parte del recorrido, algo más del 77% de la longitud del trazado, discurre por carreteras cuyo nivel de tráfico motorizado medio IMD es inferior a 1.000 vehículos/día, discurriendo el resto del trayecto por pistas locales, caminos, pavimentados en hormigón o en todo-uno. El trazado cuenta con pendientes longitudinales de más del 6% en más de un 12% del trazado, y de hasta el 22% en algunos tramos.

A su vez el trazado conecta con las vías verdes ya existentes del Bidasoa, en Doneztebe, y del Plazaola, en Latasa. El presente PSIS Ederbidea propone sustituir al PSIS "Recuperación del antiguo trazado del Plazaola (tramo Irurtzun-Leitza)" desde Latasa hasta Irurtzun.

II.-Alegaciones

Durante el periodo de exposición pública del expediente no se ha recibido ningún escrito de alegaciones al PSIS.

III.-Consideraciones

En el Acuerdo del Gobierno de Navarra de 24 de enero de 2018, por el que se inició la tramitación del PSIS Ederbidea, se requería a la Dirección General de Turismo y Comercio la necesidad de completar el expediente con arreglo a lo señalado en el mismo así como de acuerdo a lo dispuesto en los informes emitidos durante la tramitación del expediente.

Con fecha 14 de mayo de 2018 la promotora presentó nueva documentación que consistía en un informe de respuesta a las cuestiones señaladas en el acuerdo y a otras en referencia a los aspectos señalados por la Dirección General de Obras Públicas. Con fecha 28 de mayo se remitió la documentación a esta Dirección General para su informe. Además, desde el Servicio de Territorio y Paisaje se requiere vía mail a la Dirección general de Turismo y Comercio que complete el expediente atendiendo al acuerdo y presente un texto refundido para su tramitación.

Con fecha 29 de junio de 2018 la promotora presenta el texto refundido que consta de la siguiente documentación:

- Memoria justificativa.
- Normativa.
- Ordenanzas.
- Estudio de Incidencia Ambiental (junio 2017) y adenda (octubre 2017).
- Plan de Participación.
- Manual de señalización Eurovelo-Ederbidea.
- Certificado: European Cyclists Federation.
- Planos.

A continuación se analiza cómo la documentación presentada aborda las cuestiones requeridas en el Acuerdo de Gobierno de 24 de enero de 2018:

A.-Justificación de la alternativa elegida.

El acuerdo de Gobierno señala que la función de la vía ciclista será principalmente turística y recreativa, no obstante sus características hacen que los potenciales usuarios sean los ciclistas deportivos o experimentados. Por ello el acuerdo establecía necesario justificar por qué se ha optado por un trazado por carretera sin estudiar crear una vía de características más parecidas a las vías verdes que une, que facilitase el uso por parte de los ciudadanos locales en trayectos diarios (objetivo Eurovelo) y crease una red mallada para más usuarios, lo cual redundaría en un aumento del uso turístico, recreativo y de movilidad, y en la puesta en valor de los pueblos que atraviesa.

En la documentación presentada se argumenta que la finalidad del PSIS Ederbidea es el acondicionamiento de una vía ciclista que forme parte de la red Eurovelo, y que para ello se ha elegido un trazado que discurre principalmente por una carretera existente con fuertes pendientes en algunos tramos, pero que cumple con las condiciones mínimas exigidas por la red Eurovelo. Con esta premisa en la memoria se justifica la opción elegida, fundamentalmente discurre por el viario que tiene la menor IMD, supone menor impacto ambiental y menor coste.

Al respecto procede señalar que al proponerse por una carretera existente es evidente que el trazado tendrá menos impacto ambiental y económico que si se habilitase un trazado exclusivo, ensanchamientos de calzada u otras soluciones más seguras y con menos pendiente, pero al mismo tiempo debemos señalar que supone menor conectividad territorial.

Los POT ya contemplan la vía ciclista Eurovelo como "recorrido a nivel suprarregional" y establecen que el planeamiento urbanístico y territorial contemple entre sus determinaciones dicho itinerario. Con lo que para acondicionar una vía ciclista que forme parte de la red Eurovelo, único objetivo de este PSIS, valdría con señalizar la carretera y puntualmente tramitar los proyectos de obras y, en su caso, de expropiación correspondientes.

B.-Ámbito.

El acuerdo de referencia indica que no se concreta gráficamente el ámbito completo del PSIS, sino que se concreta con una línea el trazado y un ámbito aproximado donde ubicar las áreas de descanso.

En la documentación aportada no se grafía el ámbito. En la documentación escrita se recoge que cuando el trazado va por carretera o pista existente coincide con la misma, mientras que cuando el trazado es nuevo o se trata del acondicionamiento de una senda, ocupará 3 m. con una zona de servidumbre de otros 3 m. a cada lado.

No obstante lo anterior, para determinar la concreta afección de las determinaciones del instrumento territorial que nos ocupa, así como para

su interpretación, aplicación y difusión, se entiende básico que las determinaciones escritas que lo permitan deben tener reflejo o trasladarse a los planos de ordenación. Por ello el ámbito del PSIS debe tener su reflejo y ser delimitado en la documentación gráfica.

Por otra parte, en cuanto a las áreas de descanso (se propone una en Juantsarats) y apartaderos, el PSIS propone, de acuerdo al artículo 44.4 del TRLFOTU, que el Departamento competente en Ordenación del Territorio pueda autorizar las mismas como adaptaciones que exigiera la ejecución del PSIS. Al no delimitarse ni definirse su ámbito no se puede considerar su concreción como una adaptación, y por lo tanto el PSIS debe incluir la delimitación gráfica del ámbito del PSIS, incluyendo la definición concreta del trazado, áreas de descanso y los apartaderos.

En cuanto al trazado desde Latasa a Iurrtzun, se dice en la documentación presentada que el PSIS Ederbidea modifica el ámbito del PSIS "Recuperación del antiguo trazado del Plazaola (tramo Iurrtzun-Leitza)" excluyendo el trazado entre Latasa e Iurrtzun.

No obstante sobre este tramo, analizados los dos PSIS se comprueba:

-Entre Latasa y el Pk +49.800 del PSIS Ederbidea el trazado coincide en ambos PSIS y además se encuentra ejecutado.

-A continuación, en ambos PSIS se propone ejecutar en la misma ubicación una pasarela sobre el río Larraun continuando el trazado por la misma senda que se propone adecuar.

-El trazado abandona la senda citada en el mismo punto en ambos PSIS y continúa por la misma carretera NA-1300 hasta pasar el túnel de Dos Hermanas.

-En el paso de un túnel hundido a día de hoy, el PSIS Ederbidea propone una alternativa de trazado por fuera del túnel, mediante una nueva senda.

-En ambos PSIS, a partir de Dos Hermanas el trazado discurre por una pista existente hasta Iurrtzun.

Por su parte, el PSIS Plazaola en este tramo, entre Latasa e Iurrtzun, propone un área de acogida en Iurrtzun o un punto de información en un antiguo apeadero, una protección en un entorno de 25 m del trazado, normas específicas para proteger las visuales, y unas condiciones de usos en el entorno. Todas estas determinaciones son compatibles con el proyecto ahora planteado, son suficientes para poder acondicionar una vía ciclista que forme parte de la red Eurovelo en este tramo, respondiendo además a otros objetivos propios del PSIS Plazaola. No está justificado suprimir ninguna de dichas determinaciones.

Por ello no procede excluir del PSIS "Recuperación del antiguo trazado del Plazaola (tramo Iurrtzun-Leitza)", tan sólo modificar su trazado en el paso del citado túnel. Todo ello sin perjuicio de quien ejecute las obras.

C.-Adecuación a los Instrumentos de Ordenación Territorial.

Se señalaba en el Acuerdo de Gobierno que dio inicio a la tramitación del expediente que los Planes de Ordenación Territorial (POT 2 y 3) establecen criterios y medidas para la promoción de la movilidad sostenible, entre ellos el de la ejecución de vías destinadas a peatones y ciclistas a nivel interurbano que permitan la accesibilidad al territorio. De acuerdo a los POT los caminos históricos, vías verdes y otros itinerarios deben servir para la vertebración, conectividad territorial y favorecer una movilidad más sostenible. En este sentido el acuerdo establecía que debían concretarse medidas que mejoren la seguridad y faciliten su uso para la movilidad interna.

El trazado propuesto en la documentación del PSIS presentada responde al objetivo de acondicionamiento de una vía ciclista que forme parte de la red Eurovelo y se concreta en su mayor parte por carretera, con fuertes pendientes longitudinales en algunos tramos, con dos áreas de descanso en los más de 50 km de recorrido, y apartaderos de 2 por 5 m a distancias de unos 500 m al objeto de que los ciclistas puedan parar sin afectar al tráfico.

En la documentación presentada se considera que el acondicionamiento propuesto favorece la movilidad interurbana en aquellos tramos donde la ruta no se comparte con el tráfico rodado, como es el caso de la zona de baño en Jauntsaras, y, en el resto, por las medidas de seguridad que se plantean para compartir el tráfico viario y el ciclista. Todo ello beneficiado, en especial en las zonas de más pendiente, con el creciente uso de las bicis eléctricas.

Sin embargo, al respecto procede puntualizar que si bien puntualmente la movilidad de la zona se verá favorecida con actuaciones de acondicionamiento de sendas y caminos, con carácter general las características del trazado no favorecen la movilidad de peatones y ciclistas locales y por lo tanto el itinerario, si bien es un recorrido ciclable suprarregional, como ya se recoge en los POT, no responde a los criterios de los POT para la movilidad a nivel subregional.

Por otra parte, la afección del trazado a varias Áreas de Especial Protección definidas por los POT, se ha analizado en el trámite de Evaluación Ambiental.

D.-Referencia al Planeamiento Urbanístico Municipal.

La documentación del PSIS se ha completado atendiendo a lo señalado en el Acuerdo de Gobierno, analizando la compatibilidad del trazado con el régimen de suelo no urbanizable establecido por el planeamiento municipal vigente en cada municipio y comprobando que en todos los casos es un uso compatible la apertura de nuevos caminos, siendo una actividad permitida o autorizable.

Además se ha comprobado, aunque no se recoge en la documentación presentada, que el trazado no afecta a suelos urbanizables y cuando afecta a suelos urbanos discurre por el viario existente. Asimismo se ha advertido que en Doneztebe el trazado cruza una reserva viaria. Cuando ésta se desarrolle deberá integrar el paso del trazado ciclista de manera segura.

E.-Regulación propuesta.

Tal y como se señala en el acuerdo, una vez aprobado el presente PSIS el trazado en suelo no urbanizable pasaría a tener la categoría de protección, y no de preservación como establece el documento. La categoría de preservación sólo puede establecerla el planeamiento municipal de acuerdo al artículo 92 del TRLFOTU.

En cuanto a la subcategoría, el acuerdo señala que debe responder al motivo de protección. En este sentido señalar que el motivo de protección no coincide con el del Área de Especial Protección "Camino Históricos" de los POT, como se señala en la memoria del documento, sino que, entre las subcategorías establecidas en el artículo 92 del TRLFOTU, la que mejor responde a los motivos de protección es la de "infraestructuras", tal y como se establece en la normativa del documento. Por lo que debe establecerse la subcategoría "infraestructuras" en la memoria tal y como se hace en la normativa.

El objeto de la normativa del PSIS, de acuerdo al artículo 1 de la normativa presentada, es determinar el itinerario y forma de implantación en el territorio de este tramo de la ruta ciclista Eurovelo. Para ello las determinaciones normativas que se proponen son:

–El trazado completo, proponiendo más de una alternativa entre Gaztelu y Donamaria, y en Oiz.

–Se categoriza el suelo cuando el trazado discurre por "camino y sendas existentes o de nueva creación" y se establece una zona de servidumbre de 3 m medidos a cada lado del mismo para aquellos caminos de nueva creación o resultado de mejoras de los existentes.

–El sistema de gestión que se establece en los casos en los que la propiedad no sea pública será el de expropiación.

Para el trazado que discurre por suelo urbano (por viario público) y por carreteras, el PSIS no establece ninguna determinación más allá del trazado. En dichos tramos se compartirá el uso ciclista con el tráfico motorizado.

Cabe señalar que, de acuerdo al artículo 111.2 del TRLFOTU, todos los caminos públicos ya cuentan con una zona de servidumbre de 3 m con un régimen similar al establecido en el presente PSIS.

Por otra parte, para evitar confusiones, dado el carácter orientativo del programa de actuación y los plazos propuestos, no procede que se encuentren en la normativa.

En conclusión, el PSIS concreta el trazado de este itinerario y limita el tránsito de vehículos motorizados en tramos que discurren por caminos, sin proponer otras determinaciones más allá de las establecidas en la legislación de aplicación para los caminos y carreteras.

Además de la normativa, el PSIS establece unas ordenanzas que contienen condiciones generales de diseño, dimensiones y detalles constructivos así como señalización que, de acuerdo a lo establecido en el documento, orientarán los proyectos de urbanización o de obras. En este contexto, si la sección es una cuestión orientativa de diseño, que puede adaptarse siguiendo los criterios, no debería aparecer en la parte normativa sino en las ordenanzas.

En cuanto a la gestión del PSIS, no se establece en el documento a quién corresponde la ejecución y el mantenimiento de la vía ciclista.

IV.-Informes sectoriales

El Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y del Comercio, promotor del PSIS, informa con fecha 19 de octubre de 2017 que el proyecto es de interés turístico para el desarrollo de la zona con encaje absoluto en el borrador del Plan Estratégico de Turismo que previsiblemente se apruebe dentro del presente año.

La Sección de Patrimonio Arquitectónico del Servicio de Patrimonio Histórico informa con fecha 19 de septiembre de 2017 que no tiene observaciones al documento en lo que compete a esa Sección.

El Servicio de Protección Civil, con fecha 23 de agosto de 2017, informa que no se plantean objeciones al documento para su aprobación inicial, no obstante aporta los siguientes comentarios: "Desde el punto de vista de Protección Civil, causa extrañeza que siendo uno de los objetivos de Ederbidea la seguridad, la solución final planteada discorra prácticamente el 80% por carreteras, aunque estas tengan menos de

1000 vehículos de intensidad media diaria. Señala que tampoco se han planteado intervenciones en esta que mejoren su seguridad y la hagan compatible con el uso compartido de bicicletas y vehículos a motor cuando son tantos los kilómetros por carretera, en más de un 12% de ellos la pendiente longitudinal es superior al 6% y existen numerosos puntos con escasa visibilidad. Se echa en falta un análisis de posibilidades de ampliación o mejoras de otro tipo en esas zonas. Algunos artículos de las ordenanzas están redactados con carácter propositivo y expositivo, no como norma. Esto hace que no quede clara su obligatoriedad por ejemplo en el artículo 8 o en el artículo 6. Señala que quizás exista un pequeño error geográfico en el punto 7.4.10 de la memoria 'Áreas de descanso' que convendría corregir, sustituyendo Pk 26+000 (Zona alta del puerto entre el valle de Malerrek y el valle de Ultzama) por IIPk 26+000 (Zona alta del puerto de Gorostieta entre Basaburua Menor y Basaburua Mayor)".

La Confederación Hidrográfica del Ebro informa favorablemente con fecha 14 de junio de 2018 e indica:

–Las actuaciones propuestas en la zona de policía de cauces no suponen una modificación sustancial del relieve existente y, dada su naturaleza, se considera que no supondrán una alteración u obstáculo a la zona de servidumbre de paso de dichos cauces. No obstante, los posteriores proyectos de urbanización o de obras deberán contar con el visto bueno del organismo de cuenca.

–Los proyectos que definan las pasarelas deberán realizarse los estudios hidrológicos oportunos.

–Establece una serie de criterios para el diseño de estructuras en cauce y obras de drenaje transversal, y una serie de cuestiones a respetar en la ejecución de las obras.

–Recomienda realizar un estudio de riesgos entre las localidades de Latasa e Iruztzun, y adoptar las medidas adecuadas con arreglo a lo previsto en la legislación de protección civil.

–Recuerda que todas las actuaciones sobre el dominio público hidráulico y la zona de policía de cauces deberán contar con la preceptiva autorización del organismo de cuenca.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico informa favorablemente con fecha 7 de marzo de 2018 concluyendo que:

–En la zona de flujo preferente sólo podrán ser autorizados por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico los usos y actividades permitidos en esta zona que no presenten vulnerabilidad frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dicha zona. Consecuentemente, con carácter general, en esta zona no podrán ser autorizados:

a) Cerramientos y vallados que no sean permeables, tales como los cierres de muro de fábrica de cualquier clase.

b) Rellenos que modifiquen la rasante actual del terreno y supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe.

c) Acopios de materiales o residuos de todo tipo.

–En la zona de policía inundable, fuera de la zona de flujo preferente, no podrán ser autorizados:

a) Rellenos que modifiquen la rasante actual del terreno y supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe.

b) Acopios de materiales o residuos de todo tipo.

–La ejecución de cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces precisará autorización administrativa previa del organismo de cuenca.

La Dirección General de Aviación Civil informa con fecha 10 de mayo de 2018 que según la cartografía disponible, teniendo en cuenta las cotas del terreno y de las servidumbres aeronáuticas, y dado que en el ámbito de estudio el margen mínimo entre ambas es de 250 metros, se considera que hay cota, en principio, suficiente para que las servidumbres aeronáuticas no sean sobrepasadas por las construcciones o instalaciones que pudieran permitirse a través del PSIS.

Establece que el planeamiento urbanístico deberá incorporar entre sus planos normativos el plano de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Pamplona, debiendo dejar constancia expresa de que el ámbito se encuentra incluido en las zonas de servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Pamplona y las limitaciones altura que supone para las construcciones.

Señala que, en cualquier caso, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores –incluidas las palas–, medios necesarios para la construcción –incluidas las grúas de construcción y similares–) o plantación, que se eleve a una altura superior a los 100 metros sobre el terreno, requerirá pronunciamiento previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en relación con su incidencia en la seguridad de las operaciones aéreas.

La Sección de Comunales informa con fecha 5 marzo de 2018 sobre las condiciones que a éstos les afectan de acuerdo a la legislación de aplicación.

La Sección de Gestión de la Comarca Atlántica (Servicio de Medio Natural) con fecha 1 de febrero de 2018 informa sobre los aspectos a tener en cuenta en el desarrollo de los proyectos.

La Sección de Restauración de Ríos y Gestión Piscícola, con fecha 7 de febrero del 2018 emite informe en el que analiza las propuestas del PSIS y concluye que:

–A la vista de información disponible, se emite informe favorable al documento presentado siempre y cuando en la fase de tramitación de los proyectos constructivos se tengan en cuenta los requerimientos detallados en relación con las infraestructuras planteadas sobre los cauces y las medidas relacionadas con la posible inundabilidad de los caminos.

–Todo ello con independencia de las licencias o permisos que deban ser otorgados por otros órganos de las Administraciones Públicas, o lo que informe el Organismo de Cuenca en el ejercicio de sus competencias en materia de defensa del Dominio Público Hidráulico y protección del régimen de las corrientes.

La Dirección General de Obras Públicas emite informe con fecha 27 de junio de 2018 en el que señala que el proyecto podrá ser aprobado en tanto se incorpore y se establezca su sometimiento a la normativa citada en el punto 5.2 del expositivo del informe emitido, debiéndose incluir posteriormente en el proyecto constructivo que lo desarrolle, para su estudio, aprobación y autorización si procede, la documentación técnica necesaria que acredite el cumplimiento de la citada normativa, y que defina y valore perfecta y completamente la afección de las actuaciones proyectadas, su ejecución y posterior mantenimiento, en la Red de Carreteras de Navarra.

V.–Evaluación ambiental estratégica

Mediante Resolución 371E/2018, de 6 de junio, de la Directora General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio se formula Declaración Ambiental Estratégica favorable sobre el PSIS Ruta ciclista Eurovelo en el tramo Doneztebe/Santesteban a Irurtzun, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio con la siguiente determinación:

El Plan deberá desarrollarse siguiendo los criterios de protección medioambiental incluidos en el estudio ambiental estratégico, y aplicando todas las medidas correctoras establecidas en el mismo, además de las siguientes:

–Los proyectos constructivos deberán cumplir el condicionado del informe de la Sección de Restauración de Ríos y Gestión Piscícola, de 7 de febrero del 2018, referido a las infraestructuras sobre cauces, y el de la Sección de Gestión de la Comarca Atlántica (Servicio de Medio Natural), de 1 de febrero de 2018 en relación a movimientos de tierra en Red Natura 2000 y talas de arbolado en general. En el proyecto constructivo se cuantificarán particularmente las talas que se mencionan a continuación.

–En los tramos de nueva creación en que la ruta ciclista atraviesa la Red Natura 2000: se evitará la eliminación de arbolado y arbustos altos, incluso con reducción de la anchura de camino, si fuera posible la utilización de maquinaria pequeña, a sólo 2 metros, en el robledal junto a Jauntsarats (de Pk 36+700 a Pk 37+200). Así mismo, se evitará alterar las condiciones de encharcamiento del entorno. En este tramo el firme será permeable, en tierra, ofitas u otro material que no sea grava caliza de color blanco.

–Compensaciones y reducción de las afecciones a la vegetación natural:

El proyecto constructivo diseñará una plantación con vegetación de ribera en la orilla del río Basaburua junto a zona de baño de Jauntsarats (Pk 38+500), actualmente reducida a una hilera de arbolado (y donde además se producirán afecciones por la pasarela).

Se minimizará la eliminación de arbolado (pinar y robledal), incluso con reducción de la anchura de camino a sólo 2 metros, en la ladera oeste del tramo Irurtzun desde Pk 51 +800 a Pk 52+200.

Se recomienda que el PSIS habilite un pequeño mirador o zona de descanso en el paso de las Dos Hermanas, que constituye el entorno paisajístico más relevante del recorrido (en la salida Norte del túnel existen dos alternativas, en uno y otro lado de la carretera vieja).

En su virtud, de acuerdo con el informe emitido en fecha 19 de julio de 2018 por la Comisión de Ordenación del Territorio, y de conformidad con el Texto Refundido de la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo y demás normas de aplicación, el Gobierno de Navarra, a propuesta de la Consejera de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local,

ACUERDA:

1.º Aprobar el expediente “Proyecto de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban - Irurtzun”, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio, como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal con las siguientes determinaciones que deberán ser corregidas antes de publicarse en el Boletín Oficial de Navarra:

–Excluir del ámbito del PSIS Ederbidea los suelos desde Latasa a Irurtzun ya ordenados por el PSIS “Recuperación del antiguo trazado del Plazaola (tramo Irurtzun-Leitza)”. Establecer la modificación del trazado del PSIS “Recuperación del antiguo trazado del Plazaola (tramo Irurtzun-Leitza)” en el tramo del túnel más próximo a Irurtzun, de acuerdo con la documentación presentada por la Dirección General de Turismo y Comercio.

–Incluir la delimitación gráfica precisa que concrete los suelos afectados por el ámbito del PSIS.

–Establecer que cuando se desarrolle la reserva viaria prevista en el planeamiento urbanístico municipal de Doneztebe esta deberá integrar el paso del trazado ciclista de manera segura.

–Establecer en todo el documento la categoría de protección y sub-categoría de infraestructuras cuando la vía ciclista discurre por suelo clasificado como no urbanizable.

–Excluir de la normativa las cuestiones orientativas como son: el programa de actuación y los plazos, y los criterios para el diseño de la sección.

–Incluir en la normativa que donde existen alternativas de trazado, cuando se ejecute una de ellas dejará de estar afectada por el PSIS la otra alternativa.

–Incorporar las cuestiones señaladas en el informe de fecha 27 de mayo de 2018 de la Dirección General de Aviación Civil y en el informe de fecha 27 de junio de 2018 de la Dirección General de Obras Públicas en los términos que le sea de aplicación.

2.º En el desarrollo y ejecución del Proyecto se estará a lo dispuesto en el presente acuerdo, en la Resolución 371 E/2018, de 6 de junio, de la Directora General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental favorable del expediente y en los informes sectoriales obrantes en el mismo.

3.º Recordar a la promotora que respecto a las afecciones que las obras pudieran producir a determinadas otras infraestructuras y elementos (carreteras, cauces públicos u otros), la promotora deberá proveerse de cuantas autorizaciones sean precisas de los órganos competentes en la materia de que se trate.

4.º Declarar de utilidad pública a efectos expropiatorios el Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal “Proyecto de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban - Irurtzun”, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio.

5.º Trasladar el presente acuerdo a la Dirección General de Obras Públicas, a los Servicios de Patrimonio Histórico, de Protección Civil, de Economía Circular y Agua, de Territorio y Paisaje, de Medio Natural, y a la Sección de Comunales, y notificarlo a las Confederaciones Hidrográficas del Ebro y del Cantábrico, a la Dirección General de Aviación Civil, a los Ayuntamientos de Doneztebe/Santesteban, Donamaria, Oiz, Urroz, Beintza-Labaien, Saldias, Basaburua, Imotz, Arakil, Irurtzun, Iza, Berriozar, Berriplano y Pamplona, y a la promotora, señalando que contra el mismo, que agota la vía administrativa, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su publicación.

No obstante, las Administraciones Públicas podrán efectuar el requerimiento previo ante el Gobierno de Navarra en la forma y plazo determinados en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Pamplona, 25 de julio de 2018.–La Consejera Secretaria del Gobierno de Navarra, María José Beaumont Aristu.

F1811268

RESOLUCIÓN 267/2018, de 10 de septiembre, de la Directora General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, por la que se dispone la publicación en el Boletín Oficial de Navarra de la Normativa del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun.

Mediante Acuerdo de Gobierno de Navarra de 25 de julio de 2018 se aprobó el expediente del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio.

Dicho Acuerdo, en su parte expositiva, señala: “Aprobar el expediente ‘Proyecto de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun’, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio, como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal con las siguientes determinaciones”.

Con fecha 28 de agosto de 2018 el promotor ha presentado un Texto Refundido del Proyecto Sectorial cuyo contenido da respuesta a las cuestiones señaladas en el citado Acuerdo.

Atendiendo a lo anterior procede la publicación del Acuerdo de referencia y se propone a los efectos previstos en el artículo 29.2 del Texto Refundido de la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo la publicación de la normativa del Proyecto Sectorial.

Visto el informe del Servicio de Territorio y Paisaje de fecha de 7 de septiembre de 2018, de conformidad con lo expuesto, y en ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 22 de la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Decreto Foral 137/2015, de 28 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local,

2-III.-Trabajos.

Se otorgarán 0,6 puntos por año trabajado, o su prorrateo, en actividades relacionadas con el objeto de las becas.

2-IV.-Idiomas.

Se valorará el inglés como idioma de interés científico; los títulos que se tendrán en cuenta serán los de Escuelas Oficiales de Idiomas, o de los organismos reconocidos según la Resolución 210/2010, de 13 de septiembre, del Director Gerente del Instituto Navarro de Administración Pública:

–Nivel A1: Elemental 0,1 puntos.

–Nivel A2: Elemental 0,1 puntos.

–Nivel B1: Elemental 0,3 puntos.

–Nivel Superior B2: 0,5 puntos.

–Nivel C1 Superior: 0,75 puntos.

3. Finalizado el proceso de calificación de los méritos, la Comisión Evaluadora publicará en el tablón de anuncios del Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local, calle González Tablas, número 9, de Pamplona y en la ficha correspondiente del catálogo de servicios del Portal del Gobierno de Navarra en internet http://www.navarra.es/home_es/Servicios/, la lista de aspirantes seleccionados por orden de puntuación obtenida.

4. La Comisión Evaluadora elevará al órgano competente la correspondiente propuesta de concesión, que tendrá carácter vinculante.

5. El resto de solicitantes seleccionados pasarán a formar parte de una lista de sustituciones ordenados en función del orden de puntuación global obtenido, que será utilizada por riguroso orden para cubrir las bajas que se puedan generar por renuncia del beneficiario, fuerza mayor, incumplimiento o cualquier otra causa debidamente justificada.

Séptima.-Resolución de concesión.

1. Vista la propuesta de resolución, el Director General de Desarrollo Rural, Agricultura y Ganadería resolverá la concesión de las becas.

2. El plazo para resolver el procedimiento será de tres meses a contar desde el día siguiente al de la publicación de la convocatoria en el Boletín Oficial de Navarra. Transcurrido dicho plazo sin que se haya notificado o publicado la resolución expresa, se podrán entender desestimadas las solicitudes por silencio administrativo.

3. La adjudicación de las becas a los/as beneficiario/as y, en su caso, la desestimación del resto de las solicitudes, se notificará al interesado/a en la forma prevista en la legislación sobre procedimiento administrativo común y se hará pública en el tablón de anuncios del Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local, situado en calle González Tablas, número 9, de Pamplona y en la ficha correspondiente del catálogo de servicios del Portal del Gobierno de Navarra en internet http://www.navarra.es/home_es/Servicios/. En dicha notificación de adjudicación de las becas se hará constar las condiciones impuestas a los beneficiarios.

Octava.-Propiedad intelectual.

La propiedad intelectual de los documentos y trabajos que se elaboren corresponderá al Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local, que tendrá derecho a la difusión y publicación de los mismos con carácter exclusivo.

Novena.-Inicio de las actividades y renunciaciones.

1. Los/as adjudicatarios de las becas de formación deberá iniciar sus actividades en la fecha que les señale el órgano competente o, en todo caso, en el plazo máximo de diez días contados a partir de la notificación de la concesión. De no hacerlo así, y salvo caso de fuerza mayor o cualquier otro debidamente justificado, se entenderá que el beneficiario/a renuncia definitivamente a la beca.

2. La renuncia por cualquier causa a la beca concedida podrá determinar, a juicio del órgano competente, que esta se conceda a la persona que siga en el orden de prelación que haya establecido la Comisión Evaluadora, todo ello sin perjuicio del cumplimiento por el beneficiario de las obligaciones nacidas hasta el momento de la renuncia.

Décima.-Obligaciones e incompatibilidades.

1. Los/as becarios/as están sometidos/as al régimen de incompatibilidades y a las obligaciones generales establecidas en el artículo 16 y 19 del Decreto Foral 172/2004, de 19 de abril, por el que se establece el régimen general para la concesión de becas de formación de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y sus Organismo Autónomos.

2. En el momento de inicio de las actividades, los/as becarios/as no pueden estar percibiendo ninguna ayuda pública o privada incompatible con la beca.

Undécima.-Tutoría y actividades.

1. A las personas becarias le serán asignado un Tutor. El Tutor encomendará los cometidos concretos, fijará los horarios y vigilará el

cumplimiento de las obligaciones y actividades que desarrollen los becarios, estando sujetos a su supervisión. El Tutor asignado es José Ignacio Pascal Gallego, Jefe del Negociado de Biología Vegetal.

2. La concesión de las becas no creará en ningún caso vinculación laboral, contractual o estatutaria con la Administración de la Comunidad Foral de Navarra o sus organismos Autónomos.

3. Los/as becarios/as disfrutará de 2,5 días naturales de descanso por cada mes de duración de la beca.

4. El ejercicio de estos derechos deberá atenerse al régimen interno o de funcionamiento de la unidad administrativa en la que desarrollen sus actividades.

5. Los/as becarios/as deberán efectuar los desplazamientos que exijan las necesidades de la formación.

Duodécima.-Indemnizaciones.

1. Los/as becarios/as tiene derecho a las indemnizaciones establecidas en el artículo 21 del Decreto Foral 172/2004, de 19 de abril, por el que se establece el régimen general para la concesión de becas de formación de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y sus Organismo Autónomos.

Decimotercera.-Responsabilidad por daños.

La Administración Pública será responsable de los daños y perjuicios causados a terceros por el/la becario/a en su actividad de formación, sin perjuicio de que aquélla le exija la responsabilidad en que hubiera incurrido por dolo, o culpa o negligencia graves.

F1811837

Extracto de Resolución 1084/2018, de 25 de septiembre, del Director General de Desarrollo Rural, Agricultura y Ganadería, por la que se aprueba la convocatoria para la concesión de dos becas de postgraduado a disfrutar en la Sección del Laboratorio Agroalimentario, con titulación de Técnico Superior en las familias profesionales de: Industrias Alimentarias, Química, Técnico Superior de Anatomía Patológica y Citodiagnóstico, Salud Ambiental, y Laboratorio Clínico y Biomédico.

De conformidad con lo previsto en los artículos 17.3.b y 20.8.a de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, se publica el extracto de la convocatoria cuyo texto completo puede consultarse en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (<http://www.pap.minhap.gob.es/bdnstrans/index>): BDNS (Identificación): 416913.

Presentación de solicitudes.

1. Las solicitudes se presentarán dentro de los quince días naturales siguientes al de la publicación de la Resolución 1084/2018, de 25 de septiembre, en el Boletín Oficial de Navarra.

Pamplona, 24 de septiembre de 2018.–El Director General de Desarrollo Rural, Agricultura y Ganadería, Ignacio Gil Jordán.

F1811863

1.7. OTROS

ACUERDO del Gobierno de Navarra, de 10 de octubre de 2018, por el que se declara urgente la ocupación a los efectos de la expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por las obras comprendidas en el "Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun".

Mediante acuerdo de Gobierno de Navarra de 24 de enero de 2018, se declara el Proyecto de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio, como Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, a los efectos previstos en el texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Boletín Oficial de Navarra 22/02/2018).

Por Acuerdo de Gobierno de 25 de julio de 2018, se aprobó el "Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun", promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio.

El objeto de este proyecto sectorial es definir y establecer las condiciones para acondicionar una ruta ciclista entre Doneztebe/Santesteban y Latasa, que conectando las vías verdes ya existentes del Plazaola y Bidasoa, completa un tramo de la red Eurovelo en Navarra que va desde Enderlatsa hasta Pamplona.

El trazado definido por el proyecto sectorial tiene una longitud total de 52 km. En su recorrido atraviesa los siguientes términos municipales: Doneztebe/Santesteban (donde conecta con la Vía Verde del Bidasoa), Donamaria, Oiz, Urroz, Beintza-Labaien, Saldias, Basaburua, Imotz (donde conecta con la vía verde del Plazaola en Latasa), Arakil e Irurtzun.

Para el desarrollo del proyecto es necesario acometer las obras a la mayor brevedad, por lo que, al objeto de agilizar los trámites para la adquisición de los terrenos necesarios, se hace preciso declarar urgente la ocupación de los bienes y derechos afectados, todo ello al amparo de lo establecido en el artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa.

En su virtud, en uso de las facultades conferidas por el artículo 57 de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra y el artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa, el Gobierno de Navarra, a propuesta del Consejero de Desarrollo Económico,

ACUERDA:

1.º Declarar urgente la ocupación a los efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos afectados por las obras comprendidas en el "Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun".

2.º Establecer como gasto estimado para la adquisición de los bienes y derechos afectados la cantidad de 236.845,50 euros, de los cuales para la ocupación legal de terrenos en 2018 son necesarios 42.138,06 euros con cargo a la partida 830002 83200 6010 432100, "Infraestructuras y obras Ederbidea" del presupuesto de gastos de 2018, y el resto, 194.707,44 euros, con cargo a la partida equivalente del presupuesto de gastos de 2019.

3.º Publicar el presente acuerdo en el Boletín Oficial de Navarra, produciendo efectos desde el día de su publicación, haciéndose saber que este acuerdo pone fin a la vía administrativa y que el mismo puede ser recurrido potestativamente en reposición ante el Gobierno de Navarra en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Navarra, o ser impugnado directamente ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra, en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente al de su publicación.

Las Administraciones Públicas, en lugar del recurso de reposición, podrán efectuar el requerimiento previo en la forma y plazo determinados en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

4.º Trasladar este acuerdo al Servicio de Estudios y Proyectos, al Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y del Comercio, al Negociado de Gestión Contable de Turismo y Comercio del Departamento de Desarrollo Económico y a la Intervención Delegada de Hacienda y Política Financiera en el citado Departamento.

Pamplona, 10 de octubre de 2018.—La Consejera Secretaria del Gobierno de Navarra, María José Beaumont Aristu.

F1812332

una reducción de la misma (son gastos en los que se ha contrastado que todo es correcto, los conceptos financiados, las facturas, los documentos de pago, los gastos de personal, etc.).

e) Debe recogerse en comentarios la indicación de las cantidades que no se han validado en un determinado concepto explicando el motivo.

F1814091

1.7. OTROS

ORDEN FORAL 87/2018, de 21 de noviembre, del Consejero de Desarrollo Económico, por la que se resuelve la fase de información pública de los bienes y derechos afectados por el "Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun".

El Gobierno de Navarra por Acuerdo de 10 de octubre de 2018, ha declarado urgente la ocupación a los efectos de la expropiación forzosa, de los bienes y derechos afectados por las obras comprendidas en el "Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe / Santesteban-Irurtzun".

Mediante Orden Foral 78/2018, de 16 de octubre, del Consejero de Desarrollo Económico se inicia la tramitación del procedimiento expropiatorio de bienes y derechos afectados por el "Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun" y se somete a información pública, por un periodo de 15 días.

El Servicio de Estudios y Proyectos informa que trascurrido este plazo de información pública, se han recibido las siguientes alegaciones:

Alegación número 1. Don Alberto Beunza Munárriz.

a) Que en el caso de la parcela 250 del polígono 3 del término municipal de Basaburua se limite la expropiación a la superficie estrictamente necesaria para la construcción del carril bici propiamente dicho incluyendo la pasarela que atraviesa el río, reduciendo de esta forma de manera considerable la superficie de propiedad particular a expropiar así como el coste de expropiación.

b) Que el recorrido del carril bici en la misma parcela se adapte en la medida de lo posible al borde de la finca a fin de evitar una partición de la parcela y minimizar las expropiaciones (tal y como aparece como objetivo en el propio PRSIS) y con ello los costes de indemnización, diseñando el trazado del carril del mismo modo a como se ha realizado en la parcela 252 del polígono 3.

Contestación:

a) Se desestima lo alegado. El trazado definido por el PRSIS tiene una longitud total de 52 km y pertenece a la ruta EV-1 del proyecto Eurovelo que unirá Noruega con el Algarve portugués. Se hace por lo tanto imprescindible la existencia de al menos un área de descanso que quede permanente e inequívocamente integrada dentro de los terrenos pertenecientes a la ruta ciclista definida en el PRSIS.

Dentro de las alternativas estudiadas se define la zona de baños en el río Basaburua, en Jauntsaras, PK 38+400, como área de descanso, primando el interés público por los siguientes condicionantes que la definen como la zona más indicada:

Según el PGM se trata de un suelo no urbanizable de mediana productividad ganadera.

Es una zona que ya se utiliza por los habitantes del valle como zona de baño por lo que no supone una gran afección por cambio de uso.

El uso actual produce cierta peligrosidad para las personas (principalmente jóvenes) que acceden a esta zona por la carretera NA-411. Incluyéndolo en este proyecto se acondiciona un camino junto a la carretera evitando la NA-411 con la señalización oportuna de cruce y con las señales de advertencia necesarias dando solución al riesgo que entraña actualmente.

De acuerdo a lo definido en el artículo 11 del PRSIS, se trata de una zona ambientalmente agradable, con un paisaje especial, con características ambientales apropiadas y separada de forma equilibrada en todo el recorrido.

Se mejora notablemente la zona ya utilizada con aparcas-bicis, bancos y mesas, paneles de información turística, papeleras y contenedores.

b) Se desestima lo alegado. Respecto a la situación del recorrido del carril bici, dentro de la parcela, los técnicos redactores la definen en la posición reflejada en el PRSIS teniendo en cuenta la orografía de la misma y separando el trazado lo máximo posible del curso del río y de la zona con mayor tendencia a la inundación por crecida.

Alegación número 2. Ayuntamiento de Arakil.

Señala que la finca AR-01 en el término de Arakil con una superficie de 2.335 metros cuadrados y denominada como "camino" conforme al artículo 39 de la Ley Foral 6/1990, de la Administración Local de Navarra, la afección se produce a un camino (dominio público) titularidad del Concejo de Etxeberri.

Contestación:

Se estima lo alegado. Se cambia el titular en la relación de bienes y derechos de la AR-01 del Ayuntamiento de Arakil al Concejo de Etxeberri.

En su virtud, de conformidad con lo informado y propuesto por el Servicio de Estudios y Proyectos, y en uso de las facultades conferidas por el artículo 2 del Decreto Foral 1/2017, de 11 de enero, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Desarrollo Económico,

ORDENO:

1.º Resolver la fase de información pública de los bienes y derechos afectados por el "Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun" en el sentido expresado en la parte expositiva.

2.º Convocar a los titulares de bienes y derechos afectados por el "Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun" para que comparezcan los días 17, 18 y 19 de diciembre de 2018 en los Ayuntamientos de Doneztebe / Santesteban, Donamaria, Oiz, Urroz, Beintza-Labaien, Saldias, Basaburua, Imotz, Arakil e Irurtzun, a fin de proceder al levantamiento de actas previas y, en su caso, de ocupación.

Indicar a los titulares que deberán asistir a dicho acto personalmente o representados por persona debidamente autorizada para actuar en su nombre, aportando los documentos acreditativos de su titularidad (escritura pública, certificación de registro de la propiedad, etc.) pudiendo hacerse acompañar, a su costa, si lo estiman oportuno de sus Peritos y/o un Notario.

3.º Notificar la presente Orden Foral al Servicio de Estudios y Proyectos, así como al Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y del Comercio, a los alegantes y a los Ayuntamientos de Doneztebe / Santesteban, Donamaria, Oiz, Urroz, Beintza-Labaien, Saldias, Basaburua, Imotz, Arakil e Irurtzun, instando su publicación en los tabloneros de anuncios respectivos.

4.º Publicar esta Orden Foral en el Boletín Oficial de Navarra y en los dos diarios de mayor difusión editados en Navarra.

5.º Señalar que contra la presente Orden Foral, que no agota la vía administrativa, los particulares podrán interponer recurso de alzada ante el Gobierno de Navarra, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, en su caso, o al de su publicación en el Boletín Oficial de Navarra.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la presente Orden Foral agota la vía administrativa para las Administraciones Públicas, quienes podrán interponer contra ella recurso contencioso-administrativo, ante la sala de lo Contencioso -Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra, en el plazo dos meses, a contar de su notificación, en su caso, o al de su publicación en el Boletín Oficial de Navarra, sin perjuicio de poder efectuar el requerimiento previo ante el Gobierno de Navarra en la forma y plazo determinados en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

Pamplona, 21 de noviembre de 2018.-El Consejero de Desarrollo Económico, Manuel Ayerdi Olaizola.

F1814365

RESOLUCIÓN 931/2018, de 15 de noviembre, del Director General de Administración Local, por la que se aprueba la línea límite jurisdiccional entre los términos municipales de Milagro y de Villafranca.

Mediante la Resolución 207/2018, de 4 de mayo, del Director General de Administración Local, se dispuso la recuperación y mejora geométrica de la línea límite jurisdiccional entre los términos municipales de Milagro y Villafranca (código 31169-31254-00), y se dieron por constituidas las respectivas comisiones municipales para la cooperación en dichos trabajos y su refrendo.

Los días 12 de septiembre de 2018 y 3 de octubre de 2018, los Plenos de los Ayuntamientos de Villafranca y de Milagro aprobaron respectivamente el Acta conjunta firmada por las comisiones municipales designadas al efecto, y mediante la cual se precisan con coordenadas UTM los puntos de amojonamiento reconocidos y el trazado geométrico de la línea límite jurisdiccional que deslinda ambos términos, todo ello según las especificaciones del informe de 28 de febrero de 2018, del Servicio de Ordenación Local del Gobierno de Navarra, que obra en el Acta como Anexo.

Igualmente, el día 20 de agosto de 2018, el ayuntamiento de Cadreira aprobó la misma Acta, también firmada previamente por su Comisión municipal, en cuanto al punto de amojonamiento de 3 términos que le concierne.

Vistos los informes técnico y jurídico del Servicio de Ordenación Local, de 13 de noviembre de 2018 y 14 de noviembre de 2018, respectivamente, que obran en el expediente.

Considerando que la definición de la línea límite conformada por los Ayuntamientos de Milagro y de Villafranca no supone una alteración de términos municipales según las definiciones, requisitos y procedimientos establecidos en la Ley Foral 6/1990, de la Administración Local de Navarra, artículos 13 a 20.

En virtud de las atribuciones que me han sido conferidas por el artículo 22 de la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, y por el Decreto Foral 78/2016, de 21 de

*Proyecto de adecuación del recorrido Eurovelo 1 (Ederbidea)
entre las localidades de Doneztebe-Santesteban e Irurtzun*



Interreg
POCTEFA



Anejo nº 14: Permisos

DOCUMENTO Nº 2: INFORME AMBIENTAL
--

Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y del
Comercio

Navarrería, 39

31001 - Pamplona

Expediente: 0001-0015-2018-000167

Procedimiento: Autorización de Afecciones Ambientales

Estimado/a señor/a:

Por la presente le notifico, a los efectos oportunos, la siguiente documentación de su interés:

- *Obras de Adecuación Ruta Ciclista Eurovelo - Ederbidea Doneztebe - Irurtzun (Llegará también por correo interno)*

Para cualquier información complementaria que precise, le ruego que se ponga en contacto con la unidad responsable del expediente que figura en el cuadro "Referencia" de la documentación adjunta.

Asimismo le recuerdo que para una adecuada tramitación de los documentos que dirija a este Departamento, es preciso que indique el **código del expediente** a que se refieren.

Atentamente.

Pamplona, a 28 de diciembre de 2018

Carmen Ursúa Sesma


Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra
Landa Garapen, Ingurumena
eta Toki Administrazioa
Desarrollo Rural, Medio Ambiente
y Administración Local
Lurralde eta Paisaje Zerbitzua
Servicio de Territorio y Paisaje

DIRECTORA DE SERVICIO DE TERRITORIO Y PAISAJE



OBJETO:	Informe de afecciones ambientales
REFERENCIA:	Código Expediente: 0001-0015-2018-000167
UNIDAD GESTORA:	Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio Sección de Impacto Ambiental y Paisaje Teléfono: 848 427625 Correo electrónico: secevamb@cfnavarra.es

EXPEDIENTE
Autorización de Afecciones Ambientales Actividad: Adecuación recorrido Eurovelo 1 entre Santesteban e Irurtzun Municipio: DONEZTEBE/SANTESTEBAN – BASABURUA – IMOTZ – DONAMARIA - IRURTZUN Anejo Reglamento LFIPA: 2C - Actividades y proyectos sometidos a autorización de afecciones ambientales Promotor: Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y del Comercio Fecha Solicitud: 6/11/2018

Ha tenido entrada en el Servicio de Territorio y Paisaje, la solicitud de Autorización de Afecciones Ambientales de la actividad que se indica en el encabezado de este informe, promovido por el Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y del Comercio

Dicho expediente se incluye en el Anejo 2.C. categoría D) Apertura y modificación de nuevos caminos y pistas permanentes de longitud superior a 100 metros lineales, ensanche y mejora de carreteras en una extensión inferior a 10 kilómetros del Decreto Foral 93/2006, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de Intervención para la Protección Ambiental, por lo que se somete a régimen de Autorización de Afecciones Ambientales.

Mediante Acuerdo del Gobierno de Navarra, de 24 de enero de 2018, se declaró el proyecto de ruta ciclista Doneztebe/Santesteban a Irurtzun, promovido por la Dirección General de Turismo y Comercio, como Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, a los efectos previstos en el texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio. Dicho Acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Navarra número 38, de 22 de febrero de 2018.

La Dirección General de Turismo y Comercio presentó el 4 de agosto de 2017 a la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio el PSIS de ruta ciclista Doneztebe/Santesteban a Irurtzun junto con su Estudio de Incidencia Ambiental (redactado en Junio de 2017), para tramitar su Evaluación Ambiental Estratégica y solicitar la Declaración Ambiental Estratégica, de acuerdo con lo previsto en el Anejo 3 de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de Intervención para la Protección Ambiental.

Posteriormente, mediante la Resolución 371E/2018, de 6 de junio, de la Directora General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (B.O.N. nº 148 de 1 de Agosto de 2018), se formuló Declaración Ambiental Estratégica favorable sobre el PSIS con la siguiente determinación:

El Plan deberá desarrollarse siguiendo los criterios de protección medioambiental incluidos en el estudio ambiental estratégico, y aplicando todas las medidas correctoras establecidas en el mismo, además de las siguientes:

- *Los proyectos constructivos deberán cumplir el condicionado del informe de la Sección de Restauración de Ríos y Gestión Piscícola, de 7 de febrero del 2018, referido a las infraestructuras sobre cauces, y el de la Sección de Gestión de la Comarca Atlántica (Servicio de Medio Natural), de 1 de febrero de 2018, en relación a movimientos de tierra en Red Natura 2000 y talas de arbolado en general. En el proyecto constructivo se cuantificarán particularmente las talas que se mencionan a continuación.*
- *En los tramos de nueva creación en que la ruta ciclista atraviesa la Red Natura 2000 se evitará la eliminación de arbolado y arbustos altos, incluso con reducción de la anchura de camino, si fuera posible la utilización de maquinaria pequeña, a sólo 2 metros, en el robledal junto a Jauntsarats (de Pk 36+700 a Pk 37+200). Así mismo, se evitará alterar las condiciones de encharcamiento del entorno. En este tramo el firme será permeable, en tierra, ofitas u otro material que no sea grava caliza de color blanco.*
- *Compensaciones y reducción de las afecciones a la vegetación natural:*
 - *El proyecto constructivo diseñará una plantación con vegetación de ribera en la orilla del río Basaburua junto a zona de baño de Jauntsarats (Pk 38+500), actualmente reducida a una hilera de arbolado (y donde además se producirán afecciones por la pasarela).*
 - *Se minimizará la eliminación de arbolado (pinar y robledal), incluso con reducción de la anchura de camino a sólo 2 metros, en la ladera oeste del tramo Irurtzun desde Pk 51+800 a Pk 52+200.*
- *Se recomienda que el PSIS habilite un pequeño mirador o zona de descanso en el paso de las Dos Hermanas, que constituye el entorno paisajístico más relevante del recorrido (en la salida Norte del túnel existen dos alternativas, en uno y otro lado de la carretera vieja).*

Definitivamente, en el B.O.N. nº 188, de 27 de septiembre de 2018, se publicó el “Acuerdo del Gobierno de Navarra, de 25 de julio de 2018, por el que se aprueba el Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal. Ruta Ciclista Doneztebe/Santesteban-Irurtzun, promovida por la Dirección General de Turismo y Comercio”

De los 52,8 km que tendrá el trazado del Eurovelo nº 1 a acondicionar en el presente Proyecto de Obras, 46 km (87,13%) transcurren por carreteras y caminos en buen estado donde sólo será necesaria su señalización. Dentro del 12,87% restante se incluyen labores

de desbroce y acondicionamiento del firme, aporte de zahorras, construcción de nuevas pasarelas y construcción de nuevos tramos de camino, las cuales se detallan a continuación:

- Desbroce y poda en el Cruce de Gaztelu, PK 2+950
- 150 m de camino de nueva ejecución en el cruce de Erbiti, PK 33+760 - 33+915
- Nuevo camino en el robledal de Gartzaron – Jauntsarats, PK 36+865 -37+350
- Camino de 700 m, plantaciones de ribera y pasarela de 30 m de luz para cruzar el río Basaburua en la zona de Baños Jauntsarats, PK 37+840 - 38+720
- Pasarela de 27 m de luz de Kaxarna en el río Larraun, PK 50+030 – 50+080
- Nuevo camino en el bosque de Artadia: PK 51+915 - 52+450

En la separata del proyecto presentada en octubre de 2018 se han concretado algunos aspectos constructivos de la obra y se han recogido las propuestas realizadas por la Sección de Impacto Ambiental y Paisaje y el guarderío forestal en la visita realizada con el equipo redactor a la zona afectada por las obras. Así mismo, se han incorporado parte de las determinaciones establecidas por la Declaración Ambiental Estratégica del PSIS, incluido el Estudio Hidráulico e Hidrológico de las pasarelas, y se ha justificado la imposibilidad de ajustar el trazado de la ruta ciclista a dos metros en los tramos indicados, dado que los criterios de diseño de Eurovelo establecen un mínimo de tres metros para permitir el paso simultáneo de dos bicicletas. Además, tras analizarse dos alternativas para la recomendación de habilitar un pequeño mirador o zona de descanso en el paso de las Dos Hermanas se ha desestimado su instalación.

Constan en el expediente informes de los técnicos urbanísticos de los Ayuntamientos de Imotz y Doneztebe – Santesteban de fechas 13/12/2018 y 5/12/2018, respectivamente. El informe emitido para el Ayuntamiento de Imotz considera el acondicionamiento del trazado de utilidad pública e interés social para el desarrollo de Imotz y compatible con el planeamiento urbanístico vigente. En el informe remitido por el Ayuntamiento de Doneztebe – Santesteban se indica que se deberá tener en cuenta el régimen de protección de la sub-categoría de Paisaje Agropecuario de Interés, cuya finalidad es mantener los setos vegetales existentes, en las actuaciones previstas de poda al borde del sendero balizado PRNA-100.

Las obras planteadas en Jauntsarats - Gartzaron afectan al Paisaje Protegido PP2, la Z.E.C. ES200043 de la Red Natura 2000 de la U.E. de los Robledales de Ultzama – Basaburua (Decreto Foral 88/2006, de 18 de diciembre) y están próximas a los Monumentos Naturales MN8 y MN9 de los robles de Jauntsarats (Decreto Foral 165/1991, de 25 de abril). Las actuaciones previstas afectan al hábitat prioritario UE 91E0* “Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)” y el hábitat de interés comunitario UE 9160 de los “Robledales pedunculados o albares subatlánticos y medioeuropeos del *Carpinion betuli*”. En el ZEC son elementos

clave de conservación entre otros, además de los hábitats citados, las zonas encharcables, los anfibios, el visón europeo, la nutria y los murciélagos e invertebrados forestales. En el Plan de Gestión del ZEC el Uso Público del espacio aparece recogido como un instrumento de apoyo a la gestión y objetivo operativo.

La Sección de Estrategia y Ordenación del Territorio informa de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 117 del Decreto Foral legislativo 1/2017, de 26 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo que no procede informe de este proyecto conforme al art. 118 de este mismo Decreto Foral legislativo: *“en los casos en que las actividades y usos sean objeto de un Plan o Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal no será necesaria la obtención de la autorización del Departamento competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo”*.

La Sección de Restauración de Ríos y Gestión Piscícola del Servicio de Economía Circular y Agua considera cumplido el condicionado recogido en el informe de 20 de febrero de 2018 desde el punto de vista de la inundabilidad, y con fecha 20 de diciembre de 2018 emite informe favorable al “Estudio Hidráulico e Hidrológico del Proyecto de adecuación del recorrido Eurovelo 1 (Ederbidea) entre Doneztebe- Santesteban e Irurtzun (Navarra)” realizado por Tragsatec, si bien no se hace responsable de las futuras afecciones que pudieran derivarse de la inundabilidad de la parcelas afectadas.

La Sección de Impacto Ambiental y Paisaje informa favorablemente el proyecto con el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras y el plan de vigilancia ambiental recogidos en el proyecto y la separata de éste, así como en el condicionado ambiental del presente Informe.

Condicionado ambiental:

- Con anterioridad a la ejecución de podas o eliminación de arbolado y arbustos deberá comunicarse y solicitarse autorización al Guarderío Forestal, según lo dispuesto en la Ley Foral 13/1990, de 31 de diciembre, de Protección y Desarrollo del Patrimonio Forestal de Navarra, modificada por la Ley Foral 3/2007, de 21 de febrero, y el Reglamento que la desarrolla.
- Se deberá prestar especial atención a la presencia de quirópteros en oquedades y grietas del arbolado afectado por las obras, y si son detectados se comunicará al guarderío forestal. En todo caso, el apeo se hará fuera del periodo de cría, del 1 de abril al 31 de agosto, y con revisión previa de posibles colonias de hibernación si se inician los trabajos de apeo y podas en el robledal de Jauntsarats entre el 1 de noviembre y el 31 de marzo.
- No se realizarán trabajos con maquinaria en los robledales de Basaburua del Paisaje Protegido cuando existan suelos encharcados y éstos deban ser atravesados y/o afectados, para evitar la afección a las comunidades de anfibios.
- No se permite el acopio de material de obra, ni la ubicación del parque de maquinaria en las zonas ambientalmente sensibles (espacios naturales protegidos o Red Natura 2000, formaciones boscosas naturales y riberas de ríos).

- Se deberán evitar al máximo las afecciones al hábitat prioritario de las alisedas y fresnedas, optando por las técnicas constructivas menos lesivas y evitando las talas de árboles de ribera. Se deberá evitar la eliminación total de los alisos afectados por la instalación de la pasarela de Kaxarna en el río Larraun, respetando la cepa y dejando varios pies.
- Los cortes y desgarros producidos en las ramas y troncos del arbolado durante las obras se repararán al finalizar los trabajos dejando cortes limpios y podas correctas para evitar problemas sanitarios a los pies afectados.
- Al finalizar los trabajos se realizará una campaña de limpieza y retirada de todos los residuos y basuras existentes en el ámbito de actuación del proyecto.
- Ejecutado el proyecto se procederá con la restauración de todas las superficies afectadas por las obras. Una vez extendida la tierra vegetal se procederá con el reperfilado y refinado de la tierra hasta alcanzar un buen ajuste fisiográfico en el terreno circundante. Posteriormente, éstas se revegetarán mediante siembras o hidrosiembras y las plantaciones previstas en las medidas correctoras del proyecto.
- Las tierras sobrantes de excavación y demás restos de construcción y demolición se deberán gestionar por gestor de residuos autorizado.
- Cualquier hallazgo arqueológico que se produjera de forma casual durante las obras debe ser comunicado al Departamento competente en materia de patrimonio histórico – arqueológico de acuerdo con el artículo 63 de la Ley Foral 4/2005, de 22 de noviembre, del Patrimonio Cultural de Navarra.
- Cuando el promotor requiera avisar al Guarderío Forestal por alguna circunstancia (inicio obras, afección a vegetación natural, detección de elementos singulares, etc), se deberá contactar con el Guarderío Forestal de la Demarcación 4 Ultzama – Arakil (teléfono 948 50 03 61; ogfoular4@navarra.es) y el Guarderío Forestal de la Demarcación 1 Bidasoa - Leizta (teléfono 948 45 00 96; ogfobida1@navarra.es).

Pamplona- Iruña, 21 de diciembre de 2018.

El Técnico de la Sección de Impacto Ambiental y Paisaje, Alfredo Rueda Diez

El Jefe del Negociado de Evaluación Ambiental, Jesús Fernández Alonso

*Proyecto de adecuación del recorrido Eurovelo 1 (Ederbidea)
entre las localidades de Doneztebe-Santesteban e Irurtzun*

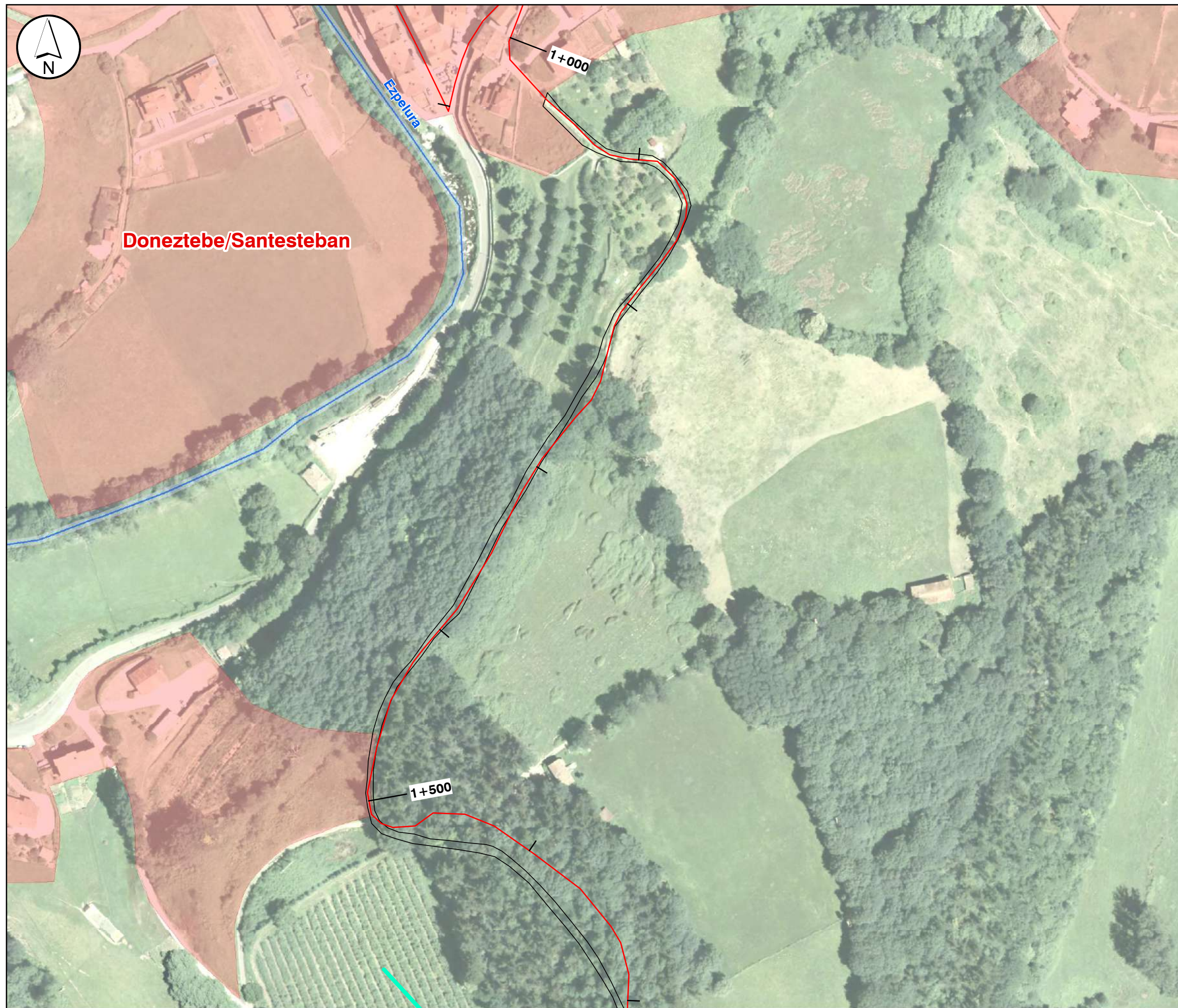


Interreg
POCTEFA



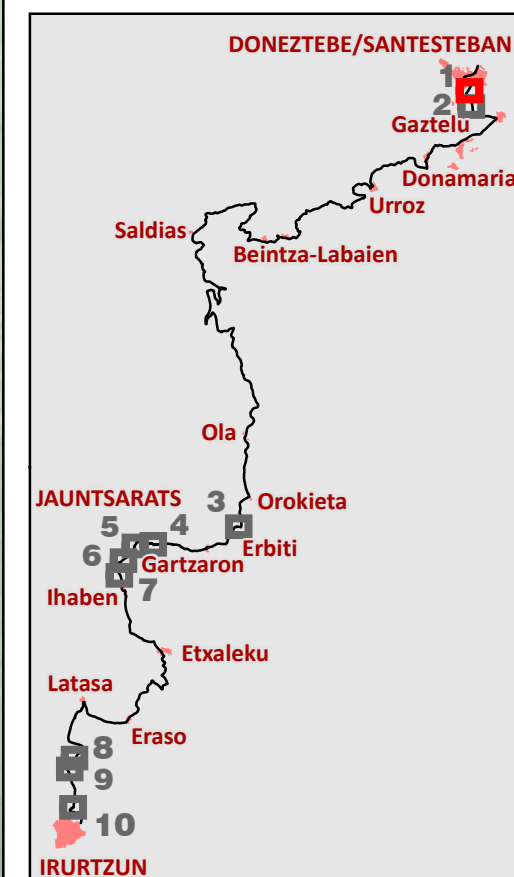
Anejo nº 14: Permisos

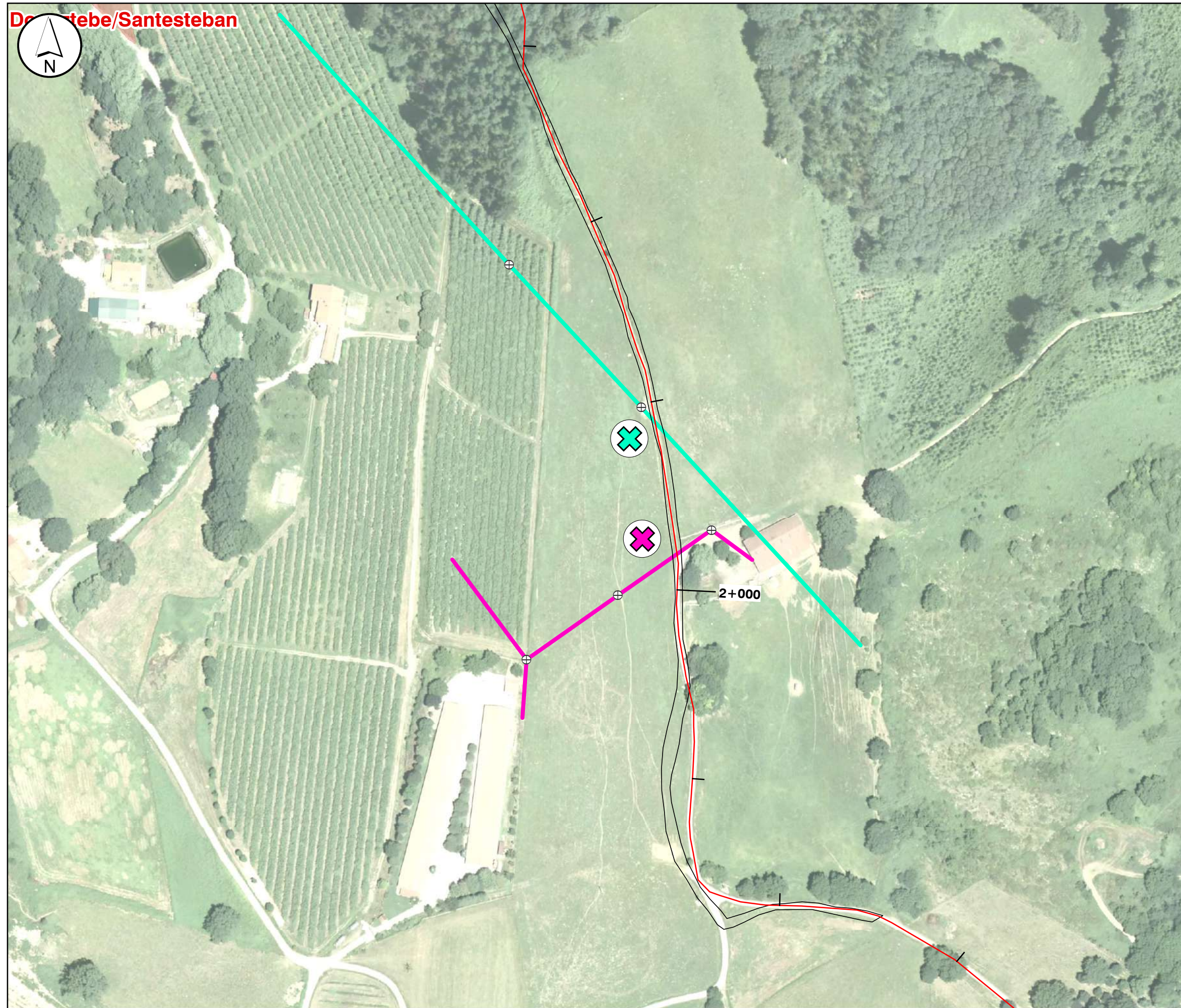
DOCUMENTO Nº 3: CANALIZACIONES



Leyenda

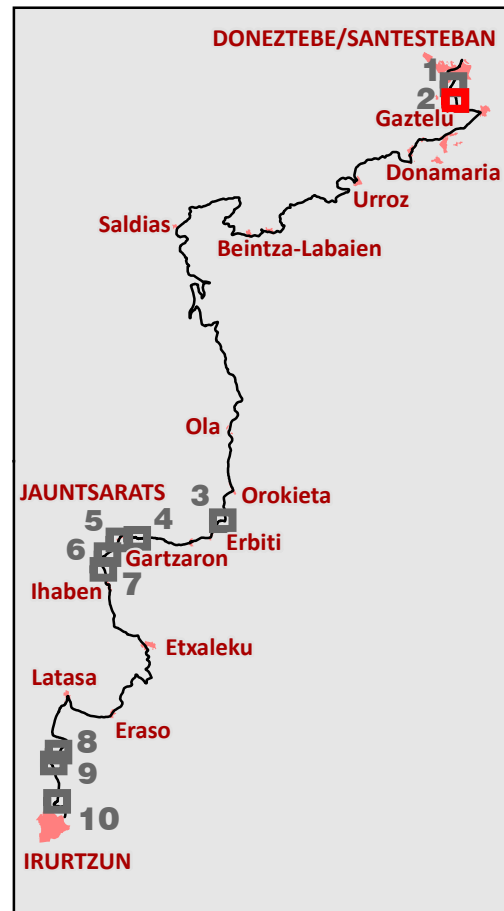
- Zona de expropiación
- Eurovelo 1 (Ederbidea)
- Línea BT
- Línea BT aérea
- Línea MT aérea
- Canalización subterránea de agua
- Línea telefónica
- Cruce
- Parelelismo
- Apoyo; Poste
- Arqueta; Registro
- Construcción Pasarela
- Construcción Obras de fábrica





Leyenda

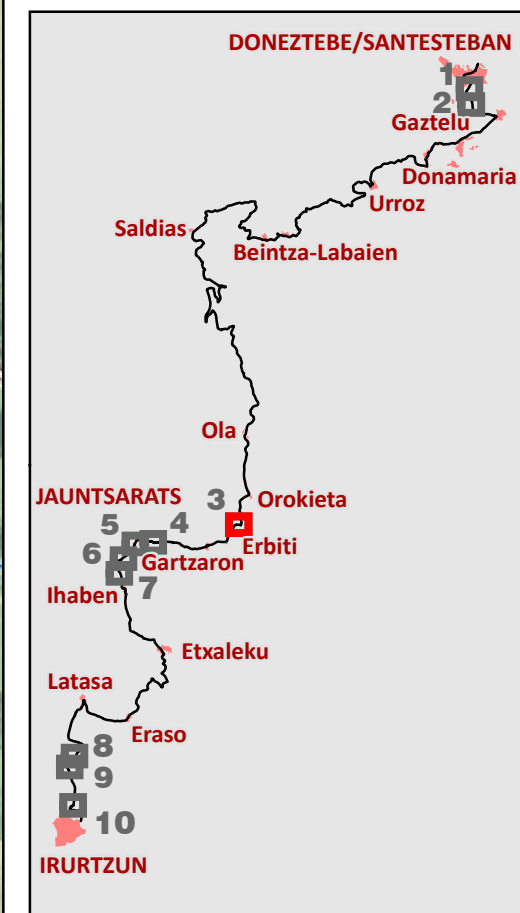
- Zona de expropiación
- Eurovelo 1 (Ederbidea)
- Línea BT
- Línea BT aérea
- Línea MT aérea
- Canalización subterránea de agua
- Línea telefónica
- Cruce
- Parelelismo
- Apoyo; Poste
- Arqueta; Registro
- Construcción Pasarela
- Construcción Obras de fábrica

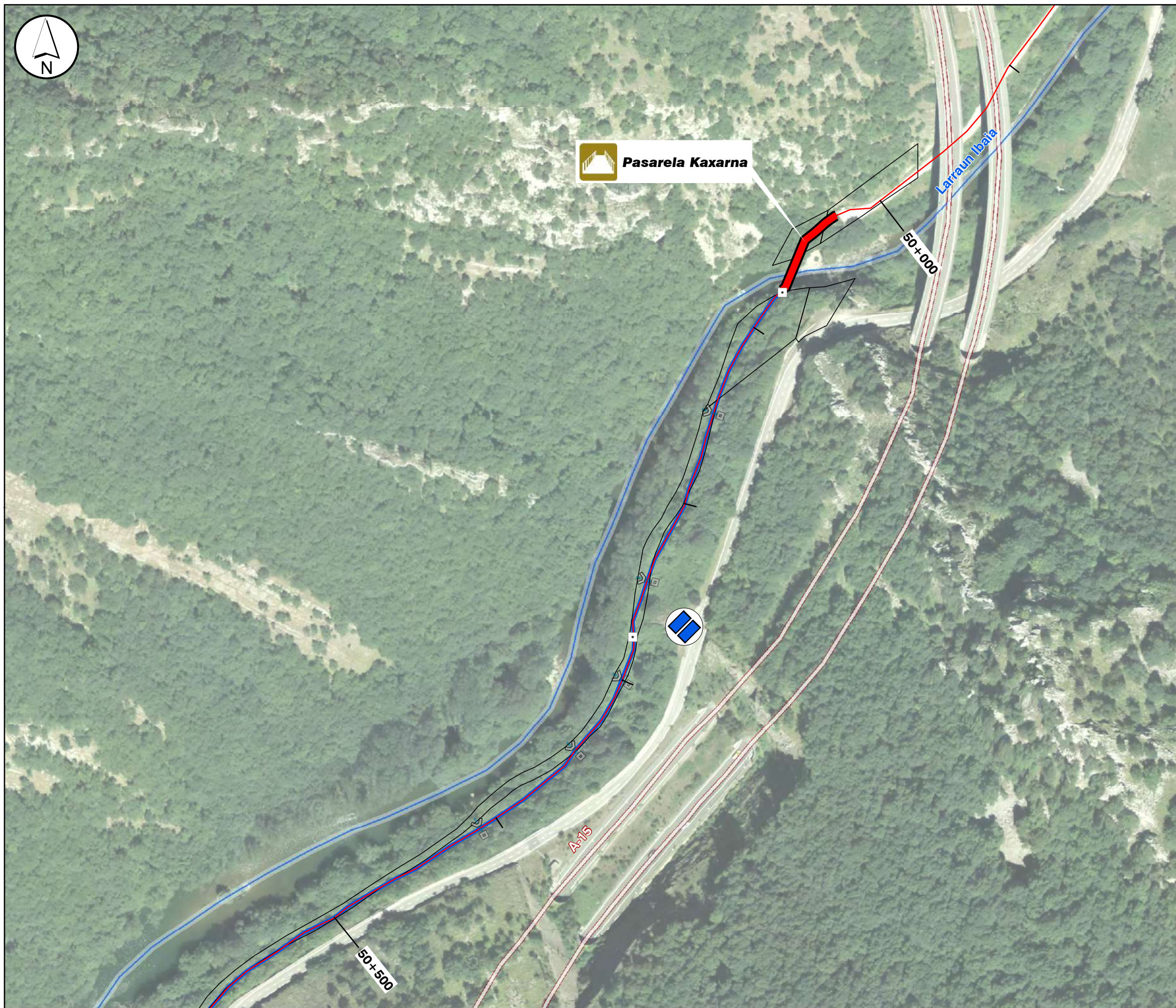




Leyenda

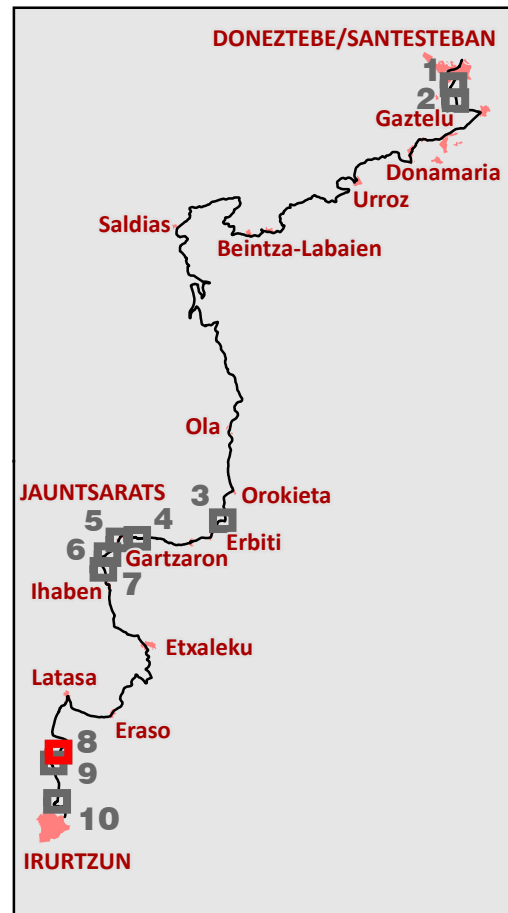
- Zona de expropiación
- Eurovelo 1 (Ederbidea)
- Línea BT
- Línea BT aérea
- Línea MT aérea
- Canalización subterránea de agua
- Línea telefónica
- Cruce
- Parelelismo
- Apoyo; Poste
- Arqueta; Registro
- Construcción Pasarela
- Construcción Obras de fábrica

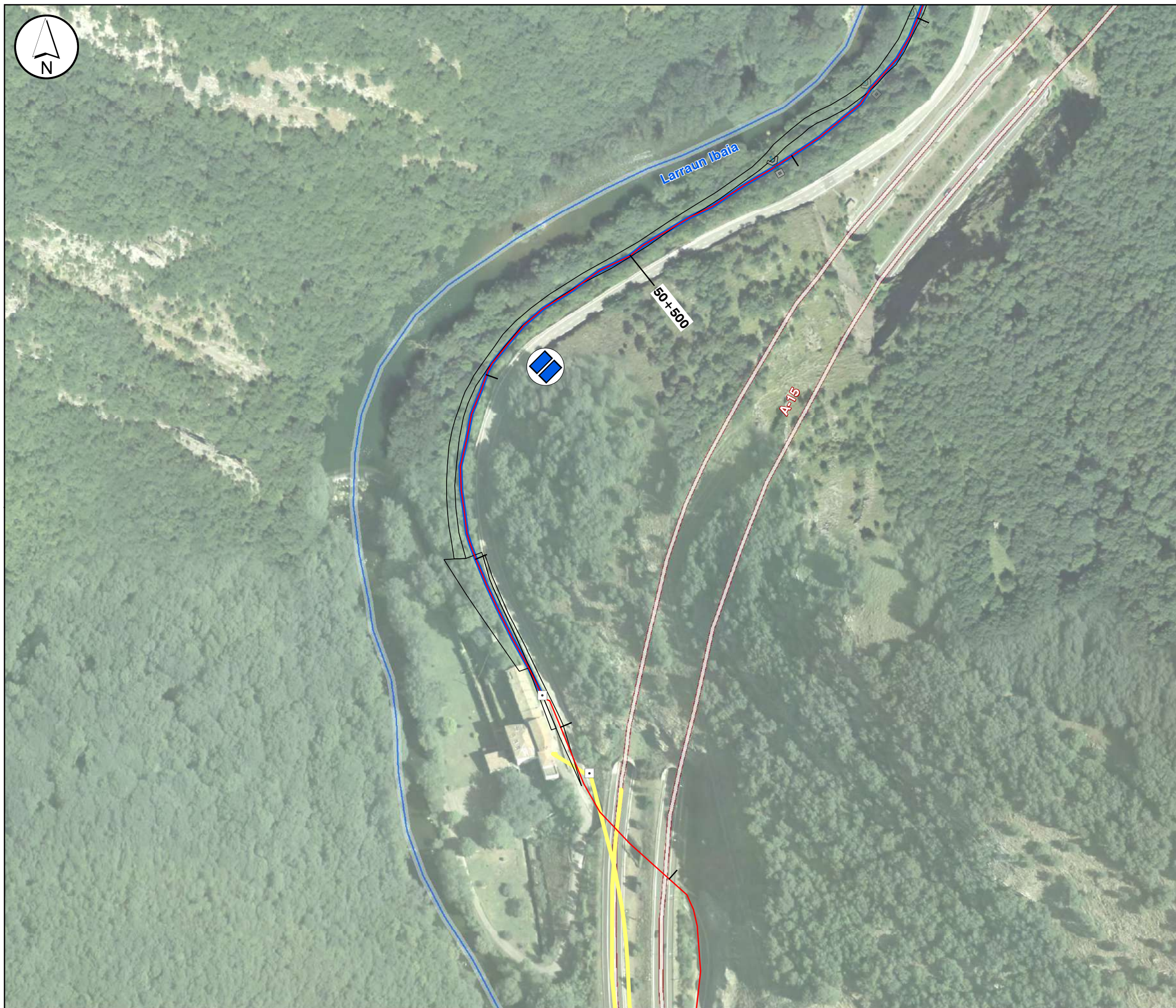




Leyenda

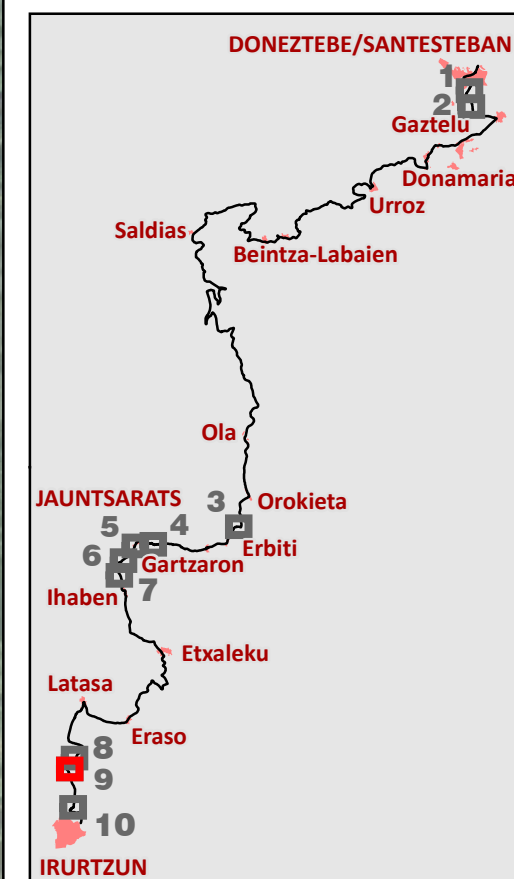
- Zona de expropiación
- Eurovelo 1 (Ederbidea)
- Línea BT
- Línea BT aérea
- Línea MT aérea
- Canalización subterránea de agua
- Línea telefónica
- Cruce
- Parelelismo
- Apoyo; Poste
- Arqueta; Registro
- Construcción Pasarela
- Construcción Obras de fábrica





Leyenda

- Zona de expropiación
- Eurovelo 1 (Ederbidea)
- Línea BT
- Línea BT aérea
- Línea MT aérea
- Canalización subterránea de agua
- Línea telefónica
- Cruce
- Paralelismo
- Apoyo; Poste
- Arqueta; Registro
- Construcción Pasarela
- Construcción Obras de fábrica





Leyenda

- Zona de expropiación
- Eurovelo 1 (Ederbidea)
- Línea BT
- Línea BT aérea
- Línea MT aérea
- Canalización subterránea de agua
- Línea telefónica
- Cruce
- Parelelismo
- Apoyo; Poste
- Arqueta; Registro
- Construcción Pasarela
- Construcción Obras de fábrica

