



| | |
|------------------------|---|
| OBJETO: | Informe ambiental |
| REFERENCIA: | 0003-0102-2015-001437 |
| UNIDAD GESTORA: | Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio Servicio de Calidad Ambiental y Cambio Climático Sección de Evaluación Ambiental C/ González Tablas, 9 - 31005 Pamplona Teléfono: 848 427625 Correo electrónico: secevamb@cfnavarra.es |

| EXPEDIENTE | |
|-------------------------|---|
| Actividad: | Consulta en la evacuación de impacto ambiental del proyecto Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones Cantábrico Mediterráneo. Tramo Pamplona-Conexión Y Vasca |
| Solicitante: | MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION |
| Fecha Solicitud: | 29/10/2015 |

N/REF. SGEA/MMI/fjs/20150057

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en su artículo 34, un trámite de Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, de manera previa a la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental.

En virtud de lo recogido en esta norma, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, pone a disposición de esta Administración el documento inicial y planos del proyecto "Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones Cantábrico Mediterráneo. Tramo Pamplona-Conexión Y Vasca", cuyo promotor es la subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, al objeto de consultarnos opinión y sugerencias sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Se diseña la línea ferroviaria de altas prestaciones para tráfico mixto de viajeros y mercancías, en el tramo perteneciente a las líneas ferroviarias Zaragoza – Altsasu, entre los PP.KK 190 y 232 aproximadamente y Madrid – Irún, entre los PP.KK 496 y 535. El tramo objeto del proyecto, a su vez, forma parte del corredor Cantábrico – mediterráneo, eje transversal incluido en el PEIT, que conectará mediante una línea de altas prestaciones y tráfico mixto el corredor mediterráneo con el cantábrico a través de Teruel, el eje del Ebro, La Rioja, Navarra, el País Vasco y Cantabria.

Se diseña la nueva línea para vía doble electrificada y para velocidades máximas de 250 km/h. El entreeje de la vía doble es de 4,70 m, y la anchura de plataforma de 14 m. La vía será electrificada con una tensión de 2 x 25.000 kv.

Se centra el área de estudio en 4 corredores o pasillos con un ancho mínimo de banda en previsión de que los ejes que se definan en fases posteriores dispongan de un margen suficiente para el ajuste de la solución más favorable con un origen común, coincidente con el final del proyecto de eliminación del bucle ferroviario en la comarca de Pamplona. Este punto se sitúa en el municipio de Iza, al sur del núcleo de Aldaba. A partir de este punto se definen los diferentes corredores hasta alcanzar su final en un punto de la nueva red ferroviaria de alta velocidad del país Vasco.

CORREDOR F

Se inicia en el término municipal de Iza, junto a Aldaba y Zuasti, se atraviesa el desfiladero de Oskia mediante túnel, por el extremo oriental de la sierra de Satrustegui, en el entorno de Errotz. Sobrepasada la sierra se adentra en el término municipal de Arakil, y a la altura de Irañeta el corredor toma dirección noroeste y cruza la sierra de Aralar en túnel con salida al sur de Betelu. El siguiente tramo a cielo abierto se desarrolla con una intercalación de tramos en túnel y viaducto que continúan ya en tierras guipuzcoanas hasta la conexión con la línea del País Vasco, a la altura de Alegia -Tolosa. El porcentaje que representan los túneles de este corredor es del 54%.

CORREDOR E

Coincide en su tramo inicial con el F hasta el municipio de Irañeta. Este corredor prolonga la dirección este-oeste por el Valle del río Arakil y cruza mediante túnel la Sierra de Aralar con la boca de entrada a la altura de Etxarri-Aranatz, en el término de Ergoiena, próximo al puerto de Lizarrusti. A la salida del túnel, el corredor se adentra ya en Guipúzcoa conectando con la Y vasca a la altura de Ordizia. El porcentaje que representan los túneles de este corredor es del 46%.

CORREDOR H

El corredor H comparte la parte inicial hasta Irañeta con los corredores E y F, y hasta Etxarri-Aranatz con el E, posteriormente este corredor avanza más en dirección oeste, progresando por el Valle del río Arakil por los términos de Bakaiku, Iturmendi, Urdiain y Altsasu/Alsasua antes de orientarse hacia el noroeste. En este caso se abandona la vega del río Arakil, aproximadamente en el mismo punto que el corredor E, pero en este caso el cruce de la divisoria cántabro-mediterránea se hace en la Sierra de Alzania mediante túneles sucesivos cuyo final se sitúa en el término de Olaberria, ya en Guipuzcoa. El porcentaje que representan los túneles de este corredor es del 57%.

CORREDOR V

El corredor V coincide con el H hasta la población de Altsasu/Alsasua, pero en este caso se prolonga por el oeste hacia Vitoria-Gasteiz, aprovechando el Valle del río Arakil en la Comunidad Foral de Navarra. El porcentaje que representan los túneles de este corredor es del 6%.

INFORME

Tras el análisis de la documentación aportada, a la vista de la ubicación de los corredores y teniendo en cuenta los potenciales impactos derivados de la ejecución del proyecto y de éste en fase de explotación se realizan las siguientes aportaciones:

Alternativas

Como se ha mostrado en la descripción del Proyecto se analizan 4 alternativas de corredor (F, E, H y V), toda ellas coincidentes en su trazado en el inicio, desde las proximidades de Aldaba hasta su entrada en el Valle de la Barranca-Burunda/Sakana a la altura de la población de Ihabar. Ya en esta población la alternativa F se dirige hacia el noroeste, y las restantes continúan por el Valle del río Arakil hacia el oeste. En Navarra las alternativas E y H comparten totalmente la banda de corredor, y será en Guipuzcoa donde se separen sus trazados hasta la conexión con el trazado de la Y vasca, si bien es cierto que la descripción de los corredores sí los diferencia al situar la embocadura del túnel del corredor E en las proximidades del inicio del Puerto de Lizarrusti y la del túnel correspondiente al corredor H en la ladera Sur de la Sierra de Alzania, en la margen izquierda de la N-1.

Dentro del conjunto de alternativas, y tal como señala el apartado 1.b) del artículo 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se comprueba que no se ha incluido entre las alternativas en análisis, la alternativa cero, o de no realización del proyecto, que deberá ser considerada.

Además, se informa que por su menor afección ambiental, social y económica se estima oportuna la inclusión como alternativas que pudieran integrarse en la propuesta del corredor V, la opción de mejoras en el trazado actual, entre las cuales pueden estar el tercer carril o tercer hilo, consistente en situar un tercer vial entre las dos existentes para que puedan circular trenes en ancho europeo, o el desdoblamiento de las vías.

Se deberán justificar las principales razones de la solución adoptada.

Afección a espacios de la Red Natura 2000 y a Hábitats de interés o prioritarios

En Navarra el Proyecto afecta a las Zonas de Especial Conservación, designadas en aplicación de la Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992 :

- ZEC:2200020 "Serra de Aralar". Decreto Foral 117/2014, de 29 de diciembre, por el que se designa el lugar de importancia comunitaria denominado "Serra de Aralar" como zona especial de conservación y se aprueba su plan de gestión.
- ZEC 2200021 "Urbasa y Andía. Decreto Foral 228/2007, de 8 de octubre, por el que se designa el lugar de importancia comunitaria denominado "Urbasa y Andía" como zona especial de conservación y se aprueba su plan de gestión.

La magnitud de la afección dependerá del diseño final del trazado de la alternativa que finalmente se seleccione. En general, se puede afirmar que siempre que el trazado de la nueva vía férrea se sitúe más próximo al fondo de valle, alejándose de los pies de ladera, se evitará en gran medida la ocupación de superficies pertenecientes a estos dos espacios protegidos, resultando inevitable la afección en un tramo cercano a la población de Etxarri-Aranatz, donde ambas ZEC se ponen en contacto en el fondo del

Valle del Arakil. Otro tramo de posible ocupación de ZEC, es el correspondiente a la embocadura sur del túnel del corredor H que se sitúa en la ladera sur de la Sierra de Aralar, pudiendo afectar al lugar de la Red Natura ES2200020.

Afección sobre hábitats de interés o prioritarios y otras formaciones vegetales de interés

Dentro de los corredores previstos para la vía de altas prestaciones en la Comunidad Foral de Navarra se incluyen superficies con vegetación de interés, algunas de ellas catalogadas como hábitats de interés y prioritarios de acuerdo a la Directiva 92/43 CEE. A continuación se pasan a describir y localizar las principales unidades que pudieran verse afectadas por los trazados que se propongan:

- Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* (código: 9340). Este tipo de formación perteneciente a la Serie Castellano-Cantábrica y Camerana de los encinares rotundifolios (*Spiraeo obovatae-Quercus rotundifoliae* S.) se localiza a la altura del desfiladero de Oskia, en las proximidades de Atondo. La embocadura sur del túnel que cruzaría la Sierra de Satrustegui para los cuatro corredores seleccionados, que en este primer tramo comparten corredor, puede afectar a este hábitat. En este caso, se trata de unos carrascales de modesta representación en nuestra comunidad ligados a las condiciones edafoxerófilas del territorio que ocupan, las gleras o pedreras de la base de los montes Gaztelu y Txurregui.
- Vegetación casmofítica: subtipos calcícolas (*Potentilletalia caulescentis*, *Asplenietalia glandulosi*, *Homalothecio-Polypodium serrati*, *Arenarion balearicae*) (código 4110). Esta formación se localiza a media ladera y en posiciones más altas de la sierra de Aralar, en las inmediaciones de Ihabar. Aunque, esta formación pudiera no verse afectada por la embocadura sur del túnel que se proyecte, probablemente, a cotas inferiores en las alternativas del corredor F, las afecciones indirectas sobre la misma deberán ser correctamente evaluadas ya que se trata de un hábitat con abundantes endemismos y especies incluidas en el Catálogo de Flora Amenazada de Navarra.
- Hayedos atlánticos acidófilos (*Saxifrago hirsutae-Fagetum*. Cod 9120). Este hábitat se instala en las laderas sur de Aralar, en las hondonadas con suelos más profundos de los valles e interfluvios que drenan las aguas hacia el fondo del Valle del Arakil. También en la misma orientación y en altura esta unidad se ha cartografiado en las laderas de la Sierra de Altzania. Las embocaduras sur de los túneles de los corredores E y H podrían afectar respectivamente a estas dos unidades señaladas.
- Robledales ibéricos de *Quercus faginea*. Código 9240, en los pies de ladera de la Sierra de Urbasa, ya en las inmediaciones de Álava. En este caso, se trata de escasas representaciones de esta formación que se sitúa en el pie de ladera, en forma de pequeños bosquetes. Su escasez y singularidad a nivel local la hacen merecedora de protección.
- Matorrales mediterráneos y oromediterráneos primarios y secundarios con dominio frecuente de genisteas (código: 4090), Pastizales y prados xerofíticos basófilos cántabro-pirenaicos (código: 6212) y Brezales atlánticos y mediterráneos (código: 4030). Estas formaciones se encuentran distribuidas de forma más o menos regular en las zonas de transición entre las formaciones boscosas de ladera con robledal pedunculado o albar y las zonas más

humanizadas de fondo de valle. Su importancia se basa en que la mayoría de estas formaciones se encuentran en un estado de evolución hacia las formas maduras de bosque, una vez se ha abandonado la actividad agrícola o ganadera en las mismas. La posibilidad de que exista una afección sobre las mismas dependerá de que el trazado seleccionado abandone el fondo del corredor para desplazarse al pie de monte de ambas sierras.

- Saucedas y choperas mediterráneas (código 92 A0) y Alisedas riparias (91 E0. Hábitat prioritario). Estos hábitats acompañan en varios tramos al río Arakil y sus tributarios en el fondo del valle. Los trazados que seleccionen recorridos por el valle y pretendan evitar la afección sobre estas formaciones deberán proyectar estructuras superiores cuyos estribos se alejen del borde de los bosques de ribera.
- Otras formaciones vegetales de interés, no catalogadas como hábitats de interés o prioritarios, también se pueden ver afectadas por el trazado de las alternativas que se proponga en los corredores analizados. Por su escasa representación, se habrá de prestar especial atención a los escasos robledales mesofíticos de roble pedunculado que potencialmente debieran haber cubierto el fondo del Valle del Arakil. Dos buenos ejemplos de este tipo de formación son el robledal de Utzubar y el de Arizalko

Afección a Flora de interés

El estudio de impacto ambiental ha de considerar la presencia en la zona de especies del Catálogo de Flora Amenazada de Navarra (Decreto Foral 94/1997, de 7 de abril). Según la información disponible en esta administración, recientemente actualizada, se comprueba que dentro de los corredores seleccionados hay cuadrículas (1 Km x 1 Km) con presencia de estas especies. Evidentemente, y hasta no conocer los diferentes trazados de las alternativas a diseñar para cada uno de los corredores seleccionados, no se puede asegurar su afección, pero al menos, el estudio de impacto ambiental deberá considerar su presencia.

Monumentos Naturales

El Decreto Foral 87/2009, de 1 de diciembre, declara Monumento Natural determinados árboles singulares de Navarra y se establece su régimen de protección. En la selección de la mejor alternativa y para la correcta valoración de impacto ambiental, el estudio de impacto deberá tener en cuenta la presencia dentro de los corredores E y H, con mayor de probabilidad de afección en el primero de éstos, del Monumento Natural MN47- Roble de Etxarri-Aranatz .

Afección a especies de fauna, fragmentación del hábitat y efecto barrera

Afección a la fauna. La existencia de una infraestructura lineal, de las características de vía de altas prestaciones, da lugar inevitablemente a una pérdida importante de la permeabilidad del territorio para la fauna. Si además, tenemos en cuenta que la mayor parte del trazado para tres de las alternativas seleccionadas (E, H y V) recorren longitudinalmente el Valle del Arakil, junto con las siguientes infraestructuras: Autovía N-240A, línea ferroviaria Zaragoza-Altsasua, carretera NA-2410 y un importante número de polígonos industriales asociados a estas infraestructuras, el efecto sinérgico que provocará la actuación, en cuanto a la pérdida de conectividad entre hábitats, resulta evidente. Son dos los principales corredores a analizar:

- Corredor Barranca-Burunda. Este corredor se sitúa en el fondo de un valle longitudinal de dirección Este – Oeste, cuyo eje central recorre el río Arakil. En este caso se han de considerar dos tipos de efecto de fragmentación, lo longitudinal por afección directa al corredor ecológico del Arakil y la trasversal por la barrera que se crea entre las ZEC ES2200020: Sierra de Aralar y ES2200021: Sierra Urbasa-Andía.
- Desfiladero de Oskia. Se trata de un paso estrecho que según descripción de los corredores propuestos podría salvarse con la construcción de un túnel en el extremo oriental de la Sierra de Satrustegi. En cualquier caso, hay que tener en cuenta que se trata del paso natural entre los Valles atlánticos y la Navarra más mediterránea, con conexión importante entre especies que comparten los hábitats situados entre estos dos ámbitos.

Además, se habrá de evaluar correctamente la afección sobre las especies de fauna cuya protección viene regulada por la normativa foral (Decreto Foral 563/1995, de 27 de noviembre de Inclusión en el Catálogo de especies amenazadas de Navarra de determinadas especies y subespecies de vertebrados de la fauna silvestre y Ley Foral 2/1993, de 5 de marzo de Protección y gestión de la fauna silvestre y sus hábitats). Se tendrán en cuenta también el resto de especies que aparecen recogidas en los listados de fauna protegida a nivel estatal (Real Decreto 39/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas) o comunitario.

Por encontrarse en las categorías de máxima protección en el Catálogo de especies amenazadas de Navarra merecen especial atención las siguientes especies: Pico mediano (*Dendrocopos medius*) presentes en los robledales de fondo de valle, Quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) que utiliza la zona de proyecto, al menos, como zona de campeo, Nutria paleártica (*Lutra lutra*) y Visón europeo (*Mustela lutreola*) en el entorno de los cursos fluviales.

El proyecto constructivo deberá proponer la adecuación de pasos inferiores o superiores para garantizar el libre movimiento de las especies de fauna silvestre. Si resultase necesario, se proyectarán pasos específicos de fauna.

En el proyecto constructivo deberá igualmente reponer los cursos de agua naturales, naturalizados, estén canalizados o no, para garantizar el drenaje del territorio. Se deberá atender adecuadamente la reposición de los arroyos que drenan sus aguas hacia el eje central, río Arakil. Esta adecuación deberá favorecer el trasiego de fauna acuática, anfibia y ribereña que en la actualidad sigue estos cursos en sus movimientos de expansión o campeo. Esta directriz se hace extensiva a las propias obras de drenaje del proyecto (cierres adaptados en drenajes, rampas de salida de arquetas...).

Además, el proyecto constructivo deberá definir calendarios de obra, estableciendo restricciones ante períodos sensibles para la fauna.

Dado que una infraestructura de este tipo incluye cierre a lo largo de todo su trazado, se deberán habilitar estructuras de salida o escape de la fauna que haya podido accidentalmente entrar en el espacio ferroviario.



Por último, y teniendo en cuenta las deficiencias en cuanto a permeabilidad a la fauna de las infraestructuras existentes, resulta imprescindible abordar la corrección de este impacto de forma global con el conjunto de las mismas.

Afección al Paisaje

Se realizará una adecuada valoración de la afección al paisaje. Para ello se habrá de tener en cuenta los principales puntos de concentración de observadores y los elementos que el proyecto pueda incorporar a la escena y pudieran suponer distorsión de la misma (grandes taludes de desmontes o terraplén, viaductos, pasos superiores o inferiores).

Tal como recoge el Estudio Informativo del proyecto, en el ámbito de los corredores el POT-2. Navarra Atlántica, se han descrito paisajes singulares y paisajes naturales como Sierra de Txurregi, Sierra de San Donato, Malloak y Sierra de Aralar.

En todos estos casos se habrá de tener en cuenta la cuenca visual global a la que pertenecen los elementos inventariados como de protección paisajística y el efecto que el proyecto pueda generar sobre la calidad visual general de la unidad visual (cuenca visual).

En los casos de mayor afección visual, bien por la excelencia del paisaje (Malloak, San Donato...), como por la envergadura de los nuevos elementos que se incorporen a las unidades visuales se deberán incluir en el estudio de impacto ambiental análisis de simulación fotográfica.

Afección por ruido

Se analizará la afección por el posible aumento del ruido. Hay que tener en cuenta que en el ámbito de la actuación se encuentran numerosos núcleos de población, algunos de ellos afectados por el ruido de infraestructuras ya existentes, otros en cambio, los incluidos en el corredor F, con la nueva línea ferroviaria registrarían un aumento significativo del ruido en su entorno, a valorar tanto en la fase de obras como en la de explotación del proyecto.

En cualquier caso se informa que en cumplimiento de la normativa vigente sobre ruido, la Comunidad Foral de Navarra ha elaborado los Mapas Estratégicos de Ruido y ha establecido la delimitación de las Zonas de servidumbre acústica para algunos de los grandes ejes viarios, entre los que se encuentra la N-1. Así, para los tramos finales de los corredores H y V, dentro del límite geográfico de Navarra, se puede contar con esta información disponible.

Afección a la red hidrológica e hidrogeológica

Aún sin conocer el trazado de las alternativas de cada uno de los diferentes corredores propuestos, resulta innegable la afección de todos ellos, en menor o mayor medida, al río Arakil y sus principales afluentes.

Este río que nace en Álava, en las proximidades de la localidad Araya, entra en Navarra y toma el nombre de río Burunda, para después de la localidad de Etxarri-Aranatz recibir el nombre de río Arakil. Con dirección SW-NE al principio y W-E después recorre la depresión longitudinal de la Barranca-Burunda. Va recibiendo las aguas de sus tributarios arroyo San Adrián, regata Zaldua, río Leciza y Urrunzure, como cursos de mayor entidad que drenan las aguas del norte y del sur, procedentes de las Sierras de Aralar y de Urbasa-Andia. Entre Irurtzun y Echarren cambia a dirección NW-SE hasta desembocar en la margen izquierda del río Arga, poco después de la localidad de Ibero. En este último tramo recibe al río Larraun y al barranco Gulina antes del paso de Oskia. En las proximidades de la localidad de Alloz recibe, por su margen derecha, al río Olo que drena el valle del mismo nombre además del de Goñi.

En la vertiente cantábrica, y en concreto por el corredor F, no se descarta la afección del proyecto al río Araxes.

Además del análisis de potenciales impactos sobre los hábitats de ribera, con su flora y fauna asociada, que ya se han analizado en apartados anteriores, será preciso analizar en detalle los impactos que se puedan derivar del cambio morfológico del terreno y con ello de la red de drenaje de los cursos anteriormente señalados, así como los flujos de la escorrentía superficial. Igualmente, se tendrá en cuenta el riesgo de afección a manantiales y acuíferos.

Por otra parte, se atenderá al modo en el que las diferentes alternativas de trazado de los corredores seleccionados puedan afectar a las zonas de flujo preferente y modifiquen la capacidad de desagüe del área donde se sitúan. No hay que olvidar, que, los corredores E, H y V atraviesan un área muy humanizada y recorrida por múltiples infraestructuras que ya han provocado modificaciones de estas zonas de flujo preferente.

En este sentido se informa que el Gobierno de Navarra en el año 2005 redactó el “Estudio de delimitación de zonas inundables y ordenación hidráulica de los ríos de la cuenca cantábrica en Navarra” de fecha agosto de 2005. En 2012, redactó el Estudio de Evaluación, Gestión y Ordenación Hidráulica del riesgo de inundaciones en el río Arakil. Los resultados cartográficos de este trabajo están a disposición del público, bien para poder descargarse en formato digital, bien para consultarlo en el visor cartográfico en IDENA. Los mapas de peligrosidad resultado de estos estudios han sido facilitados para formar parte del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables.

Patrimonio

Una vez se conozca el trazado de las alternativas que se propongan para los diferentes corredores se deberá solicitar informe al Servicio de Patrimonio Histórico. Se analizarán las posibles afecciones a calzada romana, Camino de Santiago, caminos vecinales tradicionales y senderos GR y rutas ciclables.

Afecciones a Vías Pecuarias

Aunque en el Estudio Informativo del proyecto se señalan varias vías pecuarias que pudieran verse afectadas por éste, ninguno de los corredores propuestos afecta a las mismas, por lo que no se esperan afecciones al respecto.

Definición de préstamos y vertederos

El proyecto precisará zonas de préstamos de áridos y puntos de vertido de materiales sobrantes. Se informa que en el ámbito de los corredores propuestos existen varias canteras comerciales autorizadas que podrán suministrar material para la ejecución del proyecto. Así mismo, son varios los huecos de extracción de árido abandonados en la zona de estudio que pudieran acoger las tierras excedentes de la ejecución de las obras y así conseguir su restauración. Algunos ejemplos son las antiguas zonas de préstamo de la autovía (N-240 A) y canteras de caliza en las inmediaciones de Olazti/Olazagutia y desfiladero de Oskia.

Obras auxiliares

Al igual que en el caso anterior el proyecto deberá definir todas las obras auxiliares ligadas al mismo. Se quiere remarcar la importancia de la necesidad de apertura de nuevos caminos para las campañas de sondeos ligados a las obras de construcción de los túneles. En altura, en las Sierras de Aralar, Urbasa-Andia y Altzania son numerosos los hábitats de interés y prioritarios no definidos en apartados anteriores que evidentemente será preciso evaluar correctamente y proponer las correspondientes medidas de prevención y de corrección de impactos.

Medidas de control, prevención, restauración y compensación de impactos . Plan de vigilancia ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental deberá profundizar en el análisis de los impactos ambientales señalados, y planteará las correspondientes medidas preventivas y de corrección de impactos.

Estas medidas deberán quedar bien descritas, presupuestadas y si fuera necesario plasmadas en planos a escala adecuada.

Se deberá incluir un plan de vigilancia en el que se establezcan las medidas e indicadores ambientales al objeto de controlar las afecciones detectadas, así como la efectividad de las medidas de control, corrección y compensación ambiental que se propongan.

Pamplona, 24 de noviembre de 2015.