

## **ALEGACIONES PRESENTADAS AL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA DEL “ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DEL CORREDOR FERROVIARIO CATÁBRICO-MEDITERRÁNEO. TRAMO PAMPLONA-CONEXIÓN Y VASCA”, POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL GOBIERNO DE NAVARRA**

---

Se presenta escrito de alegaciones al Estudio informativo del Corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona-Conexión Y Vasca, fase 1:5.000 dentro del proceso de información pública y audiencia a las administraciones, que realiza el órgano sustantivo (Ministerio de Fomento), de acuerdo a lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario (art. 5). La información pública lo es también a los efectos medioambientales de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, ya que para la aprobación del Estudio informativo se requiere formulación de Declaración de Impacto Ambiental del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

El Estudio de Impacto Ambiental aportado se ha realizado a escala 1:5.000 sobre dos alternativas H y V que han sido seleccionadas tras una fase previa (Fase A) a escala 1:25.000 en la que se han analizado 4 alternativas (E, F, H y V) además de la alternativa de duplicación y “variantes”. Esta fase se da por finalizada, recogándose en la documentación únicamente sus conclusiones. Según se indica se ha sometido las diferentes alternativas a un análisis multicriterio y a un sistema de puntuaciones de diferentes indicadores que desestima cualquier otra opción diferente a las alternativas H y V. Este análisis no se aporta en la documentación, que se centra exclusivamente en la Fase B.

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.

En la Fase B (escala 1:5.000) se desarrollan las alternativas H y V cuyos trazados a grandes rasgos son:

- Alternativa V. La salida de la Cuenca de Pamplona se realiza a través de un túnel que atraviesa el monte Bizkai desde Ochovi (Iza) hacia Erroz (Arakil), cruza el río Arakil mediante un viaducto entre Izurdiaga y Erroz y sale hacia la Barranca por Urrizola hasta las cercanías de Irurzun (entre Etxarren y Ekai). A partir de este punto discurre por el sur del valle del Arakil menos en el tramo entre Bakaiku y Urdiain que pasa al norte. En Alsasua vuelve al sur y continúa hacia Vitoria por el sur del valle hasta Ziordia.
- Alternativa H: Coincide con la alternativa V hasta las cercanías de Irurzun (entre Etxarren y Ekai). A partir de ese punto recorre el valle por el norte, con un mayor

número de cruces (viaductos) sobre el río Arakil. En las cercanías de Lakuntza se inicia un túnel de 21 km que finaliza ya en territorio de Gipuzkoa.

En territorio navarro se proyecta un PAET (Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes) para cada alternativa. Son instalaciones de una longitud cercana a los dos kilómetros de longitud ubicadas en alineación recta y rasante constante, preferentemente horizontal en las que se sitúan varias vías de apartado en función de las necesidades estimadas, habitualmente acompañadas de andenes. Para la alternativa H se ubica en torno al pk 24+500 (término de Lakuntza) y para la alternativa V en torno al pk 27+300 (término de Arbizu).

Los puestos de banalización (PIB) permiten la circulación en vía única a lo largo de un cierto tramo con las suficientes condiciones de seguridad, posibilitando el cambio de una vía a la otra. Exigen condicionantes similares pero menos restrictivos que los PAET (tramos de rampa constante y longitud recta de unos 1.000 m). En territorio navarro se proyecta un único PIB, en el tramo común a ambas alternativas, en torno al pk 3+843 (término municipal de Iza)

El proyecto incluye la localización de una subestación eléctrica para cada alternativa. Ambas en territorio navarro y junto a líneas eléctricas con capacidad para suministrar la energía necesaria. La de la alternativa H se ubica en el término municipal de Arruazu y la de la Alternativa V en Etxarri-Aranatz.

En cuanto a los vertederos de sobrantes se presenta un estudio preliminar con 9 emplazamientos en territorio navarro, 3 de los cuales en el tramo común y 6 en la alternativa V, aunque 5 de ellos son también utilizables para la alternativa H por proximidad. Todos ellos se ubican en vaguadas y fuera de Red Natura 2000.

## **ALEGACIÓN 1. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS**

El refuerzo de comunicaciones e infraestructuras de la región en orden a mejorar su conectividad con ámbitos urbanos y económicos externos, constituye una directriz de la ETN y ha constituido un principio orientador de los POT, atendiendo a lo cual la conexión ferroviaria de altas prestaciones que nos ocupa está integrada en el MDT (modelo de desarrollo territorial) de los Planes de Ordenación Territorial de la Navarra Atlántica (POT2) y del Área Central (POT3).

La documentación recibida no permite valorar adecuadamente la selección de alternativas ya que respecto a la Fase A (Escala 1:25.000) se incluye únicamente sus conclusiones sin aportar los análisis detallados que llevan a descartar las distintas alternativas en el paso a la Fase B (1:5.000) y las posibles variantes y desdobles.

En la Memoria del Estudio Informativo se realiza un análisis multicriterio en el que intervienen componentes ambientales junto a otros como presupuesto, trazado, tiempos de

recorrido, funcionalidad, etc. que determina que la alternativa que resulta mejor valorada es la alternativa V, por lo que se propone para su aprobación, y profundización de análisis para fases posteriores. Sin embargo en el estudio de impacto ambiental se realiza un análisis comparativo multicriterio de las dos alternativas basado en los impactos ambientales más relevantes y se concluye que la Alternativa H es la que tiene un menor Impacto relativo global.

Efectivamente la alternativa H es la de menor impacto por ocupación directa de vegetación y RN2000. El impacto paisajístico se ha ponderado basándose en factores como la afección a paisajes catalogados, el volumen de sobrantes y las dimensiones de los taludes generados, ofreciendo el mismo resultado favorable para la alternativa H.

No obstante teniendo en cuenta la fragmentación territorial que supondría el trazado de la alternativa H dejando a diversas localidades entre la autovía y el corredor ferroviario, resulta necesario valorar la viabilidad de una alternativa combinada entre las dos analizadas que en un primer recorrido tras el tramo de alternativa única, siguiera la alternativa V de forma casi paralela a la autovía. Esto reforzaría el efecto barrera pero situaría ambas infraestructuras en un mismo corredor respecto a los pueblos y evitaría situarlos entre dos infraestructuras.

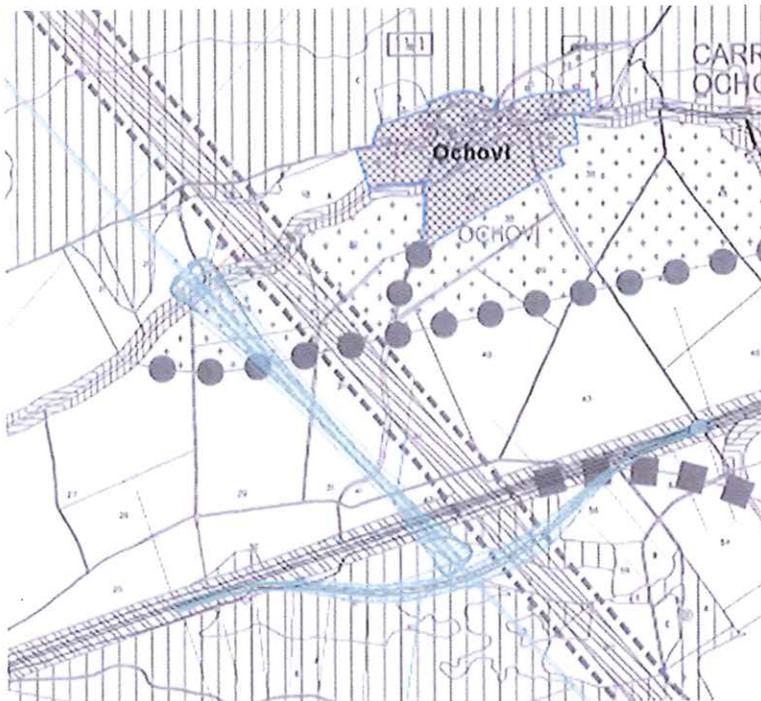
Atendiendo a las afecciones que se identifican en el presente escrito de alegaciones cabría proponer el estudio de una tercera alternativa que mantuviera, con las consideraciones indicadas en este informe, el trazado de la alternativa V hasta el entorno de Uharte-Arakil, y cruzara el cauce del río Arakil en las inmediaciones de Arruazu, para desde aquí conectar con la alternativa H. Esta tercera alternativa utilizaría el trazado de la alternativa V con menores afecciones urbanísticas al discurrir en paralelo y próxima a la autovía de la barranca en los municipios de Arakil, Irañeta y Uharte, y evitaría las afecciones territoriales del resto de municipios a partir de Lakuntza. En este caso además esta alternativa combinada reduciría las afecciones medioambientales y paisajísticas por la menor fragmentación y ocupación directa de superficie de valor ambiental al realizar un tramo en túnel como se había previsto en la alternativa H.

## **ALEGACIÓN 2. ADECUACIÓN AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO**

### **Iza**

El trazado, común a las alternativas H y V, mantiene en líneas generales el trazado del estudio informativo de 1998 recogido en el POT, que se encuentra así mismo recogido en el Plan Municipal de Iza. Presenta una desviación a partir de la boca de túnel prevista entre las localidades de Aldaz y Áriz, desplazándose el eje de la actuación unos 150 m hacia al suroeste en la boca del túnel situado próximo a Ochovi. Este desplazamiento

produce un alejamiento del núcleo de Ochovi y una menor afección al suelo de salvaguarda del modelo de desarrollo previsto en el entorno de esta localidad.



Comparativa previsión estudio 1998 y actual en el entorno de Ochovi

El trazado discurre próximo a las localidades de Zuasti (el sector 2 de suelo urbanizable parcialmente desarrollado se ubica a 300 m de la traza), Ordériz (170 m), Aldaba (220 m) y Ochovi (130 m), y en cada caso requerirá de la adopción de las medidas paliativas necesarias frente al ruido.

### Arakil

El trazado de ambas alternativas difiere del previsto en el estudio informativo de 1998. El tramo común de ambas alternativas discurre próximo a las localidades de Errotz (135 m), Izurdiaga (150 m) y Urritzola (la iglesia parroquial quedará a escasos 40 m de la traza). La alternativa H discurre próxima a los núcleos urbanos de Etxarren (100 m), Iriberry (130 m) y Ihabar (275 m), mientras que la alternativa V lo hace próxima a las localidades de Ekai (delimitación de suelo urbano a 270 m), Zuhatsu (110 m) y Satrústegui (45 m) y en cada caso requerirá de la adopción de las medidas necesarias frente al ruido.

Se está tramitando la aprobación del Plan General Municipal. El documento en tramitación no recoge previsión del trazado de esta infraestructura. En la localidad de Urritzola se plantea una ampliación de suelo urbano residencial para unas 6 viviendas, que quedarían a unos 40 m del tramo común de ambas alternativas. En Etxarren existe también

una previsión de ampliación de suelo urbano residencial para más de 10 viviendas, que quedarían a unos 100 m de la traza de la alternativa H.

Por su parte, en Zuhatzu existe previsión de ampliación de suelo urbano residencial para 13 viviendas, que quedaría a unos 30 m de la traza de la alternativa H. En Satrústegui consta una modificación de las vigentes NNSS que amplía la previsión de suelo residencial una de cuyas parcelas queda afectada por la infraestructura. Se propone modificar el trazado de la alternativa V para evitar dicha afección y no impedir el crecimiento del núcleo previsto.



Planeamiento vigente en Satrústegui

En ambos casos el estudio prevé infraestructuras elevadas lo que agrava la afección paisajística y de ruido, además de generar un importante efecto barrera. Finalmente cabe indicar que la alternativa H discurre por terrenos inundables, cruzando el cauce del río Arakil en varias ocasiones, por lo que los taludes e infraestructuras previstos deberán evitar incrementar el riesgo de inundabilidad del ámbito, en especial sobre los núcleos urbanos y las actividades implantadas en suelo no urbanizable.

### Irañeta

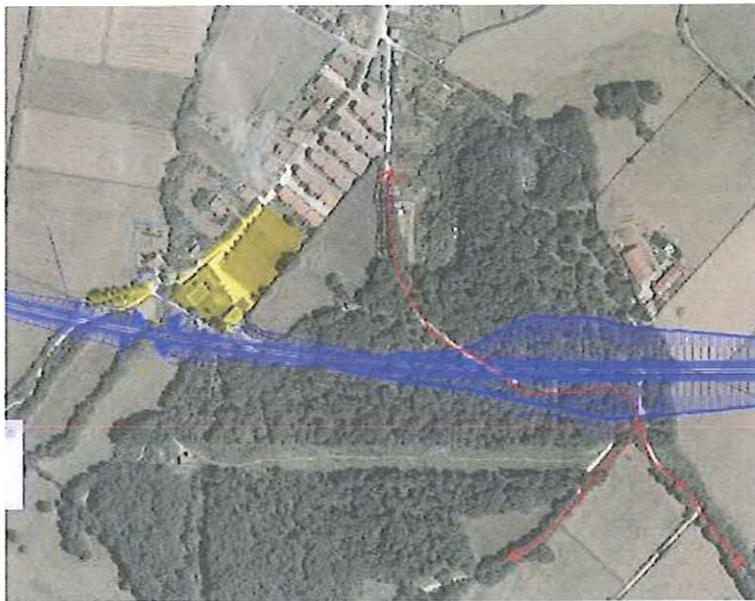
El trazado de la alternativa H discurre a 200 m al norte de la localidad, en terrenos sin previsiones de desarrollo urbanístico, dado que afecta a terrenos con riesgo potencial de inundabilidad. Los taludes e infraestructuras previstos deberán evitar incrementar el

riesgo de inundabilidad del ámbito, en especial sobre el núcleo urbano y las actividades implantadas en suelo no urbanizable.

### Uharte Arakil

El trazado de la alternativa H discurre a 200 m al norte de la localidad, en terrenos sin previsiones de desarrollo urbanístico, aunque con incidencia desde el punto de vista paisajístico y territorial. Discurre en parte por terrenos inundables, cruzando el río Arakil en dos puntos, por lo que los taludes e infraestructuras previstos deberán evitar incrementar el riesgo de inundabilidad del ámbito, en especial sobre los núcleos urbanos y las actividades implantadas en suelo no urbanizable.

Por el sur, la alternativa V discurre afectando a parte del suelo urbano de la localidad, en particular una dotación deportiva (piscinas públicas), quedando las viviendas más próximas a unos 30 m de la traza. También se ve afectada una actividad enclavada en suelo no Urbanizable, contigua a suelo urbano, destinada a área de estacionamiento de autocaravanas. Todo ello aconseja desplazar el trazado hacia el sur para evitar dichas afecciones directas.



Afecciones alternativa V al sur de Uharte Arakil

### Arruazu

Ambas alternativas atraviesan terrenos sin previsión de desarrollo urbanístico. La alternativa V discurre a unos 230 m al sur de la localidad, parcialmente soterrada. El desplazamiento al sur del trazado, motivado en las afecciones indicadas en Uharte, mejoraría a su vez la afección de la infraestructura en este municipio.

### Lakunza

La alternativa H discurre al norte del núcleo urbano (a 350 m del suelo urbano residencial) donde las Normas Subsidiarias de Planeamiento delimitaron un polígono ganadero en suelo no urbanizable, que no obstante las vigentes disposiciones en materia ambiental y sanitaria animal imposibilitan su desarrollo. Existe a su vez un área de suelo urbano industrial a 90 m de la boca del túnel en el que termina el trazado a cielo abierto de la alternativa H a su paso por Navarra.

Por el sur, la alternativa V discurre por terreno sin previsiones de desarrollo urbanístico, a una distancia de 660 m del núcleo urbano, aunque debería estudiarse el impacto paisajístico al discurrir por la falda del monte San Donato/Beriáin.

En la actualidad se encuentra en tramitación un nuevo Plan Municipal, que cuenta con Aprobación Provisional de fecha 23-11-2015. En este documento en tramitación, se recoge un trazado del corredor ferroviario que no coincide con ninguna de las alternativas V y H de este estudio informativo, dibujado a una distancia de unos 240 m al norte de trazado propuesto para la alternativa H.

### Arbizu

La alternativa V discurre al sur de la localidad, en paralelo a la autovía de la Sakana, por suelo no urbanizable sin previsiones de desarrollo urbanístico, pero que cuenta con algunas actividades constructivas implantadas (naves ganaderas, etc).

En particular afecta parcialmente al ámbito de la planta de tratamiento de residuos de la Mancomunidad de Sakana, en terreno sobre el que se está tramitando la modificación de Autorización Ambiental Integrada para la implantación de una planta de compostaje vinculada a dicha planta de tratamiento.

### Etxarri Aranatz

La alternativa V discurre al sur de la localidad, en paralelo a la autovía de la Sakana, por suelo no urbanizable sin previsiones de desarrollo urbanístico, pero que cuenta con algunas actividades constructivas implantadas (naves ganaderas, etc).

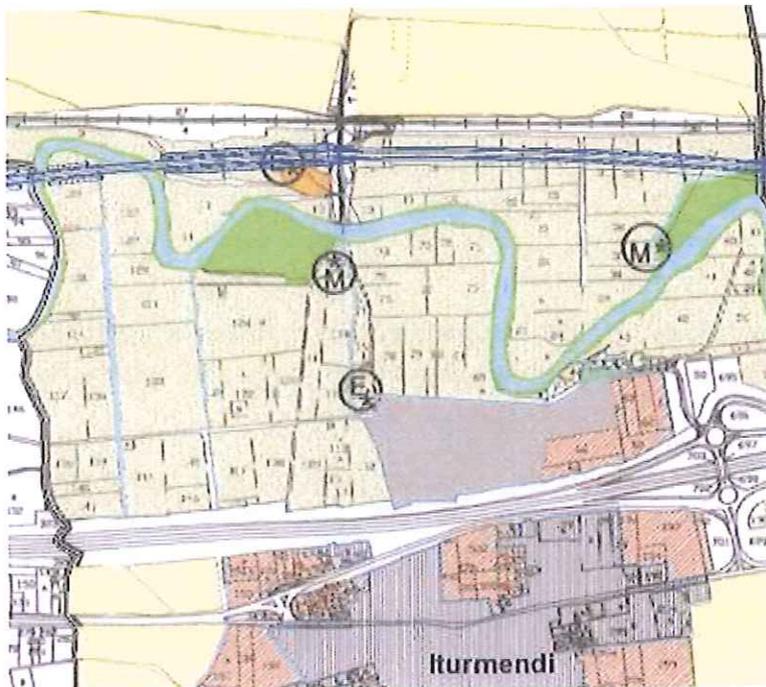
### Bakaiku

En término de Bakaiku el trazado de la alternativa V cruza la autovía de la Sakana y discurre por el norte del núcleo urbano, sin embargo atravesando un enclave de suelo residencial e industrial que se desarrolla en el eje de la conexión entre el núcleo urbano y el suelo industrial. El trazado afecta a edificaciones residenciales existentes y parcelas edificables. Se trata además de terrenos inundables, por lo que los taludes e infraestructuras previstos deberán evitar incrementar el riesgo de inundabilidad del ámbito.

### Iturmendi

La alternativa V discurre al norte de la localidad, en paralelo al actual trazado del FFCC, por suelo no urbanizable sin previsiones de desarrollo urbanístico. Sin embargo el trazado afectaría a un elemento del patrimonio cultural de Iturmendi, la ermita de Santa María de Aitzaga, único resto del desaparecido poblado medieval de Aitzaga, en un ámbito señalado en el Plan Municipal como Entorno de Bien de Interés Cultural.

Se recomienda evitar dicha afección considerando la posibilidad de trasladar el trazado de la infraestructura.



### Urdiáin

La alternativa V discurre al norte de la localidad, en paralelo al actual trazado del FFCC, por suelo no urbanizable sin previsiones de desarrollo urbanístico. El trazado propuesto afecta algunas edificaciones en suelo no urbanizable con uso residencial (parcela 111, polígono 2) y queda condicionado por actividades industriales y de infraestructuras como la estación depuradora de aguas residuales. A su vez discurre por terrenos inundables, por lo que los taludes e infraestructuras previstos deberán evitar incrementar el riesgo de inundabilidad del ámbito.

### Altsasu-Alsasua

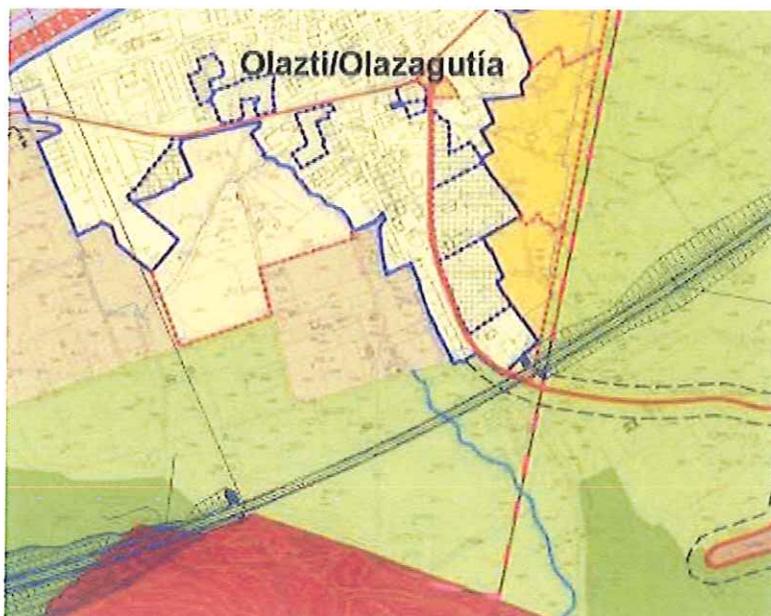
En término de Alsasua el trazado de la alternativa H vuelve a cruzar la autovía de la Sakana para discurrir por el sur, por terrenos con menores afecciones urbanísticas que si discurriera por el norte.

### Olazagutía

La alternativa V discurre al sur del núcleo urbano, afectando a suelos clasificados urbanos y urbanizables por el Plan Municipal. La infraestructura se plantea a escasos 20 m de viviendas, por lo que se recomienda desplazarla al sur para evitar dichas afecciones.

Por otro lado, el trazado deja el núcleo de Olazagutía flanqueado entre infraestructuras viarias: la autovía de Sakana al norte, y esta infraestructura propuesta, al sur, en el ámbito que constituye la conexión visual y rodada de la localidad con la sierra de Urbasa.

Se recomienda, por tanto, la adopción de medidas de integración paisajística, y/o la utilización de infraestructuras de soterramiento que procuren mantener sin interrupciones esta comunicación, la única que en la actualidad dispone Olazagutía de conexión con su territorio libre de afecciones de infraestructuras.



### Ziordia

El trazado de la alternativa V discurre al sur del núcleo y del trazado de la autovía de la Sakana, por suelo no urbanizable sin previsiones de desarrollo urbanístico. No obstante, ha de señalarse que en este municipio, lindante con la CAV, el pasillo orográfico que constituyen los valles de Barranca y Burunda alcanza su punto más estrecho (3000 m entre los bordes superiores de los cortados de las sierras de Alzania y Urbasa, y unos 1000 m de anchura en el fondo del valle), por lo que deberá cuidarse especialmente la afección paisajística del trazado.

### **ALEGACIÓN 3. IMPACTO SOCIAL.**

#### **3.1. Fragmentación territorial. El efecto barrera para las poblaciones por la infraestructura**

El valle de Barranca/Burunda es un corredor tradicional de comunicaciones, que discurre entre los macizos montañosos de Aralar al norte y las sierras de Andía y Urbasa al sur. Ambos macizos contienen, además, elementos significativos del patrimonio natural, paisajístico, histórico y cultural de referencia a escala territorial.

Este corredor de comunicaciones, si bien origina y explica históricamente el desarrollo de las poblaciones del valle, ha ido incorporando infraestructuras viarias, ferroviarias, energéticas, etc. que en ocasiones han supuesto importantes afecciones al medio natural y urbano, condicionando el desarrollo urbanístico de las localidades y las comunicaciones y relaciones entre ellas, y estableciendo barreras a la estrecha vinculación existente entre los núcleos urbanos y su territorio. En especial, por la fuerte componente longitudinal de este corredor, las infraestructuras viarias suponen barreras en la conexión transversal entre las poblaciones ubicadas en el fondo del valle y los bosques y pastos de Aralar y Urbasa que si bien no se trata ya de un vínculo funcional, sigue teniendo importancia para los habitantes del valle desde el punto de vista paisajístico, deportivo, afectivo, cultural y turístico.

#### **Propuesta**

La nueva infraestructura ferroviaria proyectada supone una nueva afección, y no menor, y viene a trazar una nueva barrera longitudinal a las preexistentes infraestructuras viarias, ferroviarias y energéticas. En este sentido, cabe realizar algunas consideraciones que debieran guiar con carácter general los criterios para su trazado:

- Por una parte, es preferible que la infraestructura discorra en paralelo y próxima a la carretera, autovía o ferrocarril existentes.
- Por otra parte, debe evitarse que la nueva infraestructura deje encerrados entre dos barreras a los núcleos urbanos. En este sentido cabe advertir que el trazado de la alternativa H en el municipio de Arakil añade una nueva barrera al norte de los núcleos urbanos de Hiriberri, Ihabar e Irañeta, así como en los municipios de Uharte Arakil, Arruazu, y en menor medida, Lakuntza.
- Lo mismo sucede con la alternativa V en Olazagutía.
- La propuesta de trazado combinado descrita en la Alegación 1, mejora sensiblemente esta situación.

### 3.2. Ruido

Mediante Real Decreto 1038/2012 de 6 de julio, se modifica el Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. La modificación conlleva aplicar la Tabla A del Anexo II (RD 1367/2007 de 19 de octubre) a los Sectores f) "Sectores del Territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos". Esto supone tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Adoptar las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de tecnologías de menor incidencia acústicas de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a) del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
- En el límite perimetral de estos sectores del territorio no superar los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

La documentación aportada realiza un análisis deficiente del impacto derivado del ruido en la población. Los mapas acústicos no cuentan con elementos suficientes, ya sean geográficos, leyenda etc que permitan ubicar y concretar los ámbitos a los que hacen referencia. Por otra parte, esta información aparece fragmentada en lo que denomina "Subtramos" por lo que no se aporta información de las afecciones acústicas de todo el territorio afectado, independientemente de si se trata de núcleos urbanos o ámbitos rurales.

#### Propuesta

En cuanto a los Receptores, se deberían subsanar los siguientes aspectos:

- El estudio acústico no recoge la ubicación de los receptores en la cartografía correspondiente, quedando estos incluidos en una tabla, cuya única referencia para su localización son los puntos kilométricos.
- Se detectan errores en la descripción y numeración de los receptores en el caso de la Alternativa V
- En su mayor parte, los receptores identificados se corresponden con construcciones existentes (agropecuarias e industriales) sin haber realizado una análisis de la planificación urbana vigente en los municipios.

En cuanto a los Mapas de Ruido y Medidas correctoras cabe hacer las siguientes consideraciones:

- El resultado de las simulaciones (equivalente al Mapa de Ruido) únicamente refleja la situación actual, por lo que se desconoce la efectividad de las medidas correctoras propuestas.

El análisis de la afección acústica y vibratoria de la infraestructura debería incorporar los siguientes aspectos:

- Analizar para cada uno de los municipios afectados, el planeamiento vigente (Plan General Municipal y/o Normas Subsidiarias) así como las previsiones que actualmente se encuentran en tramitación, como es el caso de los municipios de Arakil, Uharte-Arakil y Lakutza.
- A partir de aquí, completar el inventario de receptores, de tal forma que se garantice que el análisis y la valoración de las afecciones acústicas se lleve a cabo en todos los entornos urbanos así como en las áreas planificadas. La localización de los receptores quedará expresamente recogida en la cartografía correspondiente.
- En el caso de la alternativa V es preciso revisar y corregir los errores en la identificación de los receptores.
- Los mapas de ruido calculados a partir de la modelización y para los distintos periodos de evaluación, se representarán para la situación inicial y para la situación tras la aplicación de las medidas correctoras.
- Estos mapas reflejarán la planificación municipal y contarán con información suficiente (elementos cartográficos y usos del territorio) para ubicar y evaluar la incidencia acústica de la infraestructura en todo el territorio.

Se identificarán aquellos ámbitos en los que se incumplen los objetivos de calidad acústica, indicando la población expuesta y la magnitud de la afección, concretando las medidas que garanticen el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

<sup>1</sup> La información relativa a los Planes General Municipales aprobados está disponible en <http://siun.navarra.es/Resultados.aspx>

#### **ALEGACIÓN 4. PAISAJE**

El tramo afectado por el proyecto atraviesa dos ámbitos paisajísticos claramente diferenciados. El Atlas de Paisajes españoles identifica la unidad Cuenca de Pamplona recorrida por el primer tramo del proyecto, donde además confluyen las dos alternativas analizadas (H y V), y la unidad Valle del Arakil, donde entra la infraestructura una vez el proyecto gira al oeste y se adentra en los valles de La Barranca/Burunda, donde desde su inicio se separan ambas alternativas.

De especial carácter por tratarse de un paisaje claramente identitario de la Navarra atlántica se presenta esta última unidad del valle del Arakil, unidad circundada por 4 paisajes singulares identificados como tales en el Plan de Ordenación Territorial (POT2) de la Navarra atlántica y cuya concreta delimitación se recoge en los estudios realizados en diciembre de 2017 en el Servicio de Territorio y Paisaje. Se trata de los paisajes singulares de “Dos Hermanas” y “Txurregi y Gazteu”, que cierran el valle por el sureste y este y “Sierra

de Aralar” y “San Donato - Beriain”, que delimitan la unidad por el norte y sur respectivamente.

Desde el paso de la Cuenca de Pamplona al Valle del Arakil, a través del estrecho flanqueado por las hermosas cumbres de Txurregi y Gaztelu, se presenta el paisaje típico de la Navarra atlántica: bosques de robles en el fondo del Valle, en mosaicos con prados, pastizales, matorrales y repoblaciones de coníferas. Los pastizales 'a diente' son aprovechados por ovejas y caballos.

Los farallones calizos que se alzan sobre la depresión del Arakil, en transición sobre el pie de monte arbolado, encuentran en la cumbre de San Donato - Beriain, en la sierra de Satrustegui, su exponente más relevante e hito paisajístico identitario de esta zona noroccidental de Navarra. Justo en frente y no con menos mérito visual se alza la cumbre de la Sierra de Aralar coronada con el Santuario de San Miguel de Aralar, que aporta un valor añadido histórico-cultural y tradicional de Navarra, y también de Guipuzcoa.

Así, y a la vista de la excepcionalidad del paisaje del corredor de la Barranca-Burunda resulta indudable la necesidad de desarrollo de un estudio de paisaje detallado que determine en qué modo la importante infraestructura que se está evaluando pueda interferir y modificar los marcos escénicos de su paisaje general y de los paisajes singulares en particular, desde los puntos de mayor concentración de observadores (poblaciones, carreteras, rutas senderistas y de romerías, etc.).

## **Propuesta**

A la vista del estudio de paisaje que se presenta se considera que éste se deberá completar en los siguientes aspectos, teniendo en cuenta además la entidad del proyecto. Este estudio debe desarrollarse para cada alternativa y sus conclusiones deben servir para la valoración comparada final.

La escala de trabajo debe ser doble, una parte del estudio se realizará a escala de trabajo regional 1:50.000-1:25.000 y otra parte, necesariamente, se realizará a escala local 1:15.000-1:5.000. El ámbito de análisis se establecerá mediante los análisis previos de Cuencas Visuales sobre MDT25' y de Unidades Visuales.

El estudio de incidencia en el paisaje debe contener:

- Delimitación y definición de unidades de paisaje, su caracterización y definición de los elementos y componentes esenciales (superficies, alturas, volúmenes,...).
- Cálculo y expresión de la cuenca visual.
- Identificación de los elementos del paisaje singulares y valiosos tanto a nivel municipal, como a nivel supramunicipal.
- Descripción de las acciones del proyecto susceptibles de incidir en los paisajes.
- Indicaciones de las posibilidades de reversibilidad de la actuación y, en su caso, el plazo.

- Recreaciones, en los casos que se considere necesario, mediante simulaciones paisajísticas desde los lugares que más se perciba el paisaje objeto de estudio.
- Definición, con la mayor precisión posible, y valoración económica de las medidas correctoras. Se incluirá un estudio de Integración Paisajística que debería integrarse en el proyecto de medidas correctoras.

## **ALEGACIÓN 5. MEDIO NATURAL. VEGETACIÓN Y FAUNA. RED NATURA 2000**

### **5.1. Afecciones a Flora y Fauna**

En lo referente a las afecciones sobre el medio natural y comenzando el análisis sobre el tramo de trazado común de las alternativas H y V hay que señalar, en primer lugar, que la cuenca de Pamplona sufre un proceso continuado de fragmentación del paisaje que se traduce en una pérdida de especies más que notable o la rarefacción de las que aún se mantienen mostrando muchas de ellas patrones demográficos negativos.

A la escasez de espacios de vegetación natural y seminatural se le une un desarrollo agrícola intensivo cruzado por vías de comunicación de diferente índole que incrementa el efecto “isla” de los fragmentos que aún subsisten. La probabilidad de extinción de especies en estas islas, como queda reflejado en la teoría ecológica de la biogeografía de islas ( MacArthur, R.H.& Wilson, E.O., 1967 ) se incrementa con el aislamiento y la disminución del tamaño de las mismas.

El efecto sinérgico del trazado de la infraestructura que ahora se analiza unido al producido por el tramo ya aprobado que conectará la ciudad de Pamplona con el citado punto de inicio del tramo objeto de estudio así como las numerosas vías de comunicación ya existentes, lo fragmentado del paisaje y el escaso número de ejemplares de las diferentes especies amenazadas que subsisten en estas “islas” hacen que los efectos de esta nueva vía de comunicación sean aún más acusados.

De esta forma y por acumulación de infraestructuras se viene a completar el “cerco” para algunas especies con escasa capacidad de dispersión. Resulta difícil separar uno de otro independientemente de que se desglosen en unidades de análisis diferentes. En concreto resulta imposible determinar el posible impacto de la nueva infraestructura propuesta sin tener en cuenta el trazado de aproximación a la terminal del tren y su paso por el área de Loza/lza/Berrioplano (principal bastión para algunas especies escasas o amenazadas tanto de flora; *Scutellaria galericulata*, *Gratiola officinalis*, *Ranunculus ophioglossifolius*, *Orchis laxiflora*, *Baldellia ranunculooides* como de fauna; *Rana dalmatina*, *Arvicola terrestris*, *Lutra lutra*, *Mustela vison* etc) Estas especies al estar asociadas a niveles freáticos altos, tener niveles poblacionales generalmente bajos y ocupar hábitats puntuales, se verán especialmente dañadas independientemente de que esos retazos de hábitat natural en el que subsisten permanezcan sin ser afectados.

En el valle del Arakil, tanto en la fase de explotación como, sobre todo, en la de construcción, pueden darse afecciones a la reproducción de aves rapaces incluidas en el anexo I de la Directiva Aves, que requieren de “medidas de conservación especiales en

cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución” (Artículo 4, Directiva 2009/147/CE).

Estas aves nidifican tanto en el arbolado aislado/ bosquetes de todo el trazado, como en los roquedos existentes en las laderas de las ZECs de Sierra Aralar y Urbasa-Andia. Deberían tenerse en cuenta y preverse las medidas correctoras (épocas de trabajo, monitorización áreas de reproducción, estima de poblaciones antes-después de la ejecución de los trabajos, etc..).

En cuanto al milano real, alimoche y otras carroñeras hay que señalar que el vertedero de la Mancomunidad de Sakana situado en Arbizu es un punto de atracción para las aves carroñeras que concentra unos números espectaculares de rapaces y córvidos. A lo largo del año, pueden observarse grandes cantidades de milanos reales y negros, buitres leonados, alimoches, cuervos, urracas, cornejas, principalmente. Los pinares de pino laricio cercanos, las hileras de chopo cercanas al cruce de Unanua, los bosques boj de la Barga de Lizarraga, existentes en las inmediaciones del vertedero son dormitorios muy importantes, destacando un dormitorio de cerca de 100 milanos reales en invierno, o de cerca de 20 alimoches al final de la estación reproductora (agosto).

Cabe citar el caso del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), que si bien no se detecta en la actualidad como nidificante en la zona, si se suelen divisar ejemplares de zonas cercanas. Se trata de una especie con Plan de Recuperación específico, aprobado mediante Decreto Foral 95/1995.

No se ha tenido en cuenta la presencia frecuente de pequeños humedales en el tramo navarro (no solo en el corredor de Sakana, sino también en la Cuenca de Pamplona), que albergan metapoblaciones del anfibio catalogado *Rana dalmatina* objeto de un programa de conservación y mejora de hábitats. Este último aspecto se repite en el caso de los criterios expuestos para la localización de áreas de depósito de sobrantes. Cuando se refiere a valores naturalísticos de tipo acuático, se citan únicamente “las vaguadas de cursos de agua con interés piscícola”. Debe realizarse un trabajo intenso y de detalle de localización de pequeñas masas de agua, zonas encharcadizas, etc.. para evitarlas por su importancia para elementos faunísticos no piscícolas.

En cuanto al tema de la mortalidad de aves, existen recientes estudios que cuantifican el impacto de trenes TAV sobre avifauna, no siendo este desdeñable. Se recomienda la toma en consideración de dicho estudio, sobre todo en lo aplicable de monitorización de mortalidad y en el diseño de paisaje adyacente a la vía que evite la mortalidad de aves y también de quirópteros.

En la zona de estudio se han localizado colonias de cría de quirópteros forestales, singularmente de *Myotis bechsteinii*, catalogado como VULNERABLE a nivel estatal. Esta especie amenazada ocupa pequeños robledales en el corredor de Sakana (Altsau, Lakuntza) y dado su vuelo bajo y relativamente lento es susceptible de ser afectada por el paso del ferrocarril. Se propone un estudio profundo de localización de colonias de

reproducción de la especie y otros quirópteros forestales en las inmediaciones del trazado. La presencia de *Osmoderma eremita* en el corredor está documentada y se relaciona con grandes y viejos árboles, a veces aislados.

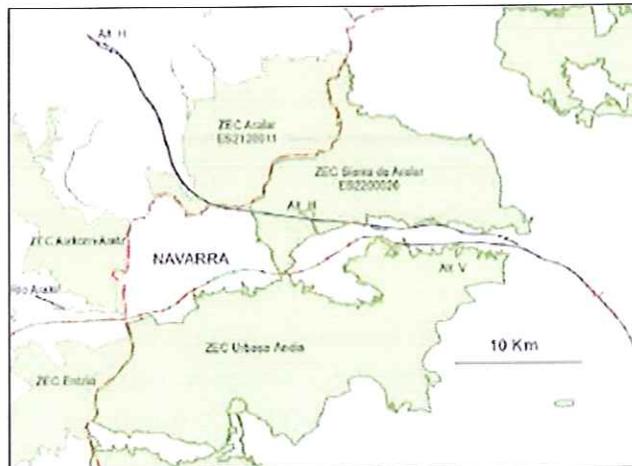
Es importante establecer los mecanismos necesarios para reducir la colisión del tren con las diferentes especies que habitan en el área. El seguimiento de la mortalidad de fauna en el área por la que se proyecta el TAV ha permitido conocer el alto riesgo de colisión con la fauna que se da en la zona en las infraestructuras ya existentes en la actualidad. Se han recopilado numerosos datos de atropello de fauna, tanto en la autovía A-10, como en la carretera nacional N-240 (Pamplona-Iruñea-Vitoria-Gasteiz). Se han recopilado datos de atropellos de especies como el buitre común, milano real, gato montés, lechuza común, corzo, jabalí, zorro, etc.

El visón europeo está presente en toda la zona desde Alsasua hasta Irurtzun ocupando principalmente las zonas cercanas al río Arakil y es una de las especies que se va a ver afectada por esta infraestructura. Está catalogada como "Vulnerable" en el catálogo navarro D.F. 563/1995.-

El área posiblemente afectada por la infraestructura acoge el hábitat potencial y la zona de distribución conocida de dos especies de anfibios que forman parte del Catálogo de Especies Amenazadas de Navarra. Se trata del tritón alpino (*Ichthyosaura alpestris*), recogido en la categoría de 'Rara', y la rana ágil (*Rana dalmatina*), en la de 'Sensible a la alteración de su hábitat'. Las dos tienen áreas de distribución muy reducidas en Navarra, y ambas están presentes en la zona afectada, entrando algunas de sus poblaciones en el ámbito forestal de estudio. Ambas coinciden también en presentar poblaciones fragmentadas y distantes entre sí, lo que las hace muy vulnerables a las alteraciones medioambientales y, por tanto, susceptibles de que se les apliquen medidas de recuperación o mejora. Además se encuentran presentes otras especies (también recogidas en su mayoría en el Decreto Foral 563/1995 con algún grado de protección) como la salamandra común (*Salamandra salamandra*), tritón palmeado (*Lissotriton helveticus*), tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*), ranita de san Antón (*Hyla molleri*), rana bermeja (*Rana temporaria*), etc.

## 5.2. Red Natura

En cuanto a la afección a la Red Natura 2000, en el Valle del río Arakil el proyecto previsiblemente afectará de forma importante a la conectividad entre dos grandes Zonas de Especial Conservación, ZEC ES2200020 "Sierra de Aralar" y ZEC ES2200021 "Urbasa y Andía". Hay que señalar que esta conectividad se encuentra actualmente muy impedida por las infraestructuras presentes en el valle del Arakil y que un proyecto de estas características previsiblemente empeorará la situación, debiendo necesariamente estudiarse los impactos acumulativos y sinérgicos con el resto de infraestructuras existentes.



Hay que señalar que los planes de gestión de las ZEC, aprobados por Decreto Foral 228/2007 y Decreto Foral 117/2014, tienen entre sus objetivos operativos y finales mejorar la conectividad para diferentes especies y mejorar la permeabilización de las infraestructuras. Este aspecto es especialmente importante para especies como el visón europeo, la nutria, el cangrejo de río y diversas especies de anfibios.

La afección por ocupación directa de la Red Natura 2.000 se cuantifica en torno a las 9 Has para la alternativa V frente a unas 14 Has para la alternativa H. Ninguna de las dos alternativas afecta a hábitats de interés o prioritarios pero en el caso de la alternativa H el tipo de arbolado afectado es predominantemente repoblación de roble americano *Quercus rubra* (especialmente en la boca del túnel de Lakuntza) mientras que en la alternativa V se afecta a superficies de bosque autóctono de *Quercus pubescens* (desmontes en Uharte-Arakil y Arruazu) con mayor potencialidad como zonas de refugio y cría para especies de fauna que constituyen elementos clave de la ZEC (pícidos, quirópteros y posiblemente rapaces forestales). El EsIA no presenta ningún estudio específico para estos grupos faunísticos más allá del listado de posibles especies afectadas. Tampoco se analiza la posible capacidad de acogida para estas especies en las zonas de ocupación directa.

El impacto sobre Red Natura 2000 es algo mayor para la alternativa H en lo referente a ocupación directa (boca sur del túnel en Lakuntza), pero en cambio esta alternativa afecta menos a la conectividad al disponer de más viaductos y longitud de túnel.

La afección directa a las regatas de mayor entidad y al río Arakil con vegetación asociada que en algunos casos podrían adscribirse al hábitat 91E0\* (bosques de *Fraxinus excelsior* y *Alnus glutinosa*) queda mitigada por el hecho de que esta infraestructura desarrolla viaductos que reducen dicha ocupación a la construcción de los pilares y sus accesos. En el caso de las regatas de menor entidad se eliminará un hábitat que aunque se

encuentre en muchos casos fuera de la Red Natura 2000 afectará a elementos clave como son la nutria, el visón europeo y el cangrejo de río autóctono.

La alternativa V causa un mayor impacto sobre la vegetación al afectar de forma directa (eliminación) a manchas de vegetación autóctona de interés (carrascales y robledales de *Quercus robur* y *Quercus pubescens*). Se vuelve a incidir en que se deben realizar estudios específicos de la fauna protegida que puede estar asociada a estas formaciones.

Por otro lado, cabe citarse que la ganadería es una actividad tradicional clave para el mantenimiento de los hábitats de las ZEC Aralar y Urbasa-Andía. Actualmente, la ganadería se encuentra en una situación desfavorable, lo que puede hacer que en el futuro desaparezca y afecte de una manera muy negativa a los valores de la ZEC. La ganadería extensiva, que supone parte del tipo de ganadería existente en la zona, desde otoño a primavera está estabulado o en los pastos/prados de fondo de valle, y desde mediados de primavera a otoño pasta en pastos montanos. La construcción de la presente infraestructura afecta negativamente a la ganadería, sobre todo en cuanto a división y atomización de fincas, pero también afecta a las zonas de alimento invernal del ganado. Cabe citarse que “Pastizales y matorrales” están considerados como elementos clave en las dos ZEC, siendo fundamental el ganado para el mantenimiento de este tipo de hábitats. Por todo ello, la posible instalación del tren debe transcurrir sin afectar negativamente a la actividad ganadera de la zona, o minimizando posibles afecciones, permitiendo llevar a cabo dicha actividad, tan importante para el entramado social de la zona, tanto desde un punto de vista paisajístico como de conservación de hábitats.

El EsIA indica que a esta escala de trabajo (1:5.000) “no se pueden detectar con precisión afecciones a emplazamientos puntuales de hábitats de estas especies”. Sin embargo como se indica en la Sentencia de la Audiencia Nacional 11/12/2006, rec 394/2003, hay que señalar que “La Directiva Hábitats exige a los Estados un pronunciamiento expreso y no simples medidas correctoras sobre la viabilidad de un trazado. Ello requiere un estudio ambiental específico respecto a las especies que deben ser protegidas. Este estudio supone un inventario de las mismas con descripción de su localización y lugares de comedero, campeo y cría. Todo ello no debe quedar para el futuro, sino que debe ser valorado y analizado antes de aprobar y seleccionar en el Estudio Informativo la opción más recomendable...”

## **Propuesta**

### Estudios específicos

Resulta necesario realizar una mejor evaluación del proyecto en relación a la Red Natura 2000, otros espacios naturales de interés y especies de fauna y flora catalogada en concreto respecto a las siguientes especies:

- Pícididos ligados a robledales con especial incidencia en el Pico mediano.

- Rapaces forestales (*Milvus milvus*, *Aquila pennata*, *Circaetus gallicus*, *Milvus migrans*, etc..)
- Anfibios tanto en la Cuenca de Pamplona como en el Corredor del Arakil. Además deberían cartografiarse todos los pequeños humedales y estimar las posibles afecciones de las obras, trazado, movimientos de tierras, vertederos, etc.
- Quirópteros forestales. Además para este grupo faunístico y con el fin de proporcionar refugios alejados en el caso de detectarse riesgos, se diseñarán medidas preventivas (por ejemplo mallas en puntos concretos y también plantaciones disuasorias) y también se monitorizarán el posible efecto del TAV sobre las poblaciones de esta especie.
- Nutria y visón europeo
- Cangrejo de río autóctono
- Flora Amenazada de Navarra. Este análisis es especialmente importante en zonas de afección directa en las que se elimina completamente la vegetación. Este aspecto fue solicitado específicamente en el informe de alcance.
- Presencia de arbolado viejo en relación con quirópteros, pícidos o invertebrados de interés para la translocación de ejemplares en caso positivo.

#### Medidas de permeabilización para la fauna

En relación a los fenómenos de fragmentación se solicita que se tenga en cuenta el efecto sinérgico y acumulativo del trazado con todas las infraestructuras ya existentes sobre las poblaciones de las especies anteriormente citadas entre otras, teniendo en cuenta además que la comunicación con la zona norte, ya muy mermada por las infraestructuras existentes (tren convencional, carretera nacional y autopista) se verá tremendamente dificultada por la nueva infraestructura.

En cuanto a los pasos de fauna proyectados hay que señalar que el proyecto sólo prevé la ejecución de dos pasos de fauna específicos uno de ellos para anfibios en las proximidades de Aldaba (no afecta a conectividad de zonas ZEC) y otro para corzo y jabalí que se ejecutaría como un falso túnel en el desmonte del pk 32+000 de la alternativa V (Etxarri-Aranatz) y que debe continuar sobre la autovía A-10. Estos pasos no están definidos con detalle en la documentación presentada. El resto de pasos de fauna en realidad se deben a la doble funcionalidad de los túneles, viaductos y obras de drenaje transversal del Proyecto.

Como medida general se considera necesario plantear un mayor número de pasos específicos y definir adecuadamente con el debido detalle los que plantean, siguiendo las

Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna establecidas por el MAGRAMA. El número de pasos y su ubicación debe ser una conclusión de los estudios de fauna señalados.

En referencia a los pasos para anfibios hay que señalar que la conectividad entre poblaciones no es un problema exclusivo de la cuenca de Pamplona. Del estudio de anfibios que se realice se deberán establecer áreas conectoras prioritarias también en el valle del Arakil y como consecuencia pasos específicos de anfibios. En cuanto a los pasos para jabalí, corzo y grandes vertebrados se realiza una propuesta de mejora en el apartado de Alegaciones 6. Medidas correctoras.

### ALEGACIÓN 6. AFECCIÓN A MONTE DE UTILIDAD PÚBLICA

Los montes declarados de Utilidad Pública reúnen características destacadas en cuanto al interés general, bien por sus condiciones ecológicas o sociales o bien porque presenten riesgos de degradación. El EIA no ha entrado a valorar las afecciones a los montes de Utilidad Pública.

La relación de montes que desde la Sección de la Comarca Atlántica se entiende pueden verse afectados son los siguientes, de acuerdo con la información recibida son:

#### *Alternativa V:*

Nº de monte CUP	Nombre	Municipio de localización del monte	Titular	Has monte comunal catalogado (1912)
336	LA BARGA	Alsasu/Alsasua	AYUNTAMIENTO DE ALTSASU/ALSASUA	135
376	MONTE COMUNAL	Arakil	CONCEJO DE EKAI	278
379	MONTE GRANDE Y CHAPARRAL	Arakil	CONCEJO DE ERROTZ	264
384	MONTE DE ARRIBA, ILUMBETA Y ARTADIA	Arakil	CONCEJO DE IZURDIAGA	210
386	MONTE COMUNAL	Arakil	CONCEJO DE URRITZOLA DE ARAKIL	224
390	ILLERAZU	Arakil	CONCEJO DE IHABAR	347
392	AZNAR	Arbizu	AYUNTAMIENTO DE ARBIZU	78
398	ARNAZ	Arzuazu	AYUNTAMIENTO DE ARRUAZU	78
447	LA BARGA	Etxarri-Aranatz	AYUNTAMIENTO DE ETXARRI-ARANATZ	288
488	BARGA O DE ARRIBA	Uharte-Arakil	AYUNTAMIENTO DE UHARTE-ARAKIL	1.120
528	ARNAZ	Lakuntza	AYUNTAMIENTO DE LAKUNTZA	78
587	LA BARGA	Olazti/Olazagutia	AYUNTAMIENTO DE OLAZTI-OLAZAGUTIA	339

#### *Alternativa H*

Nº de monte CUP	Nombre	Municipio de localización del monte	Titular	Has monte comunal catalogado (1912)
379	MONTE GRANDE Y CHAPARRAL	Arakil	CONCEJO DE ERROTZ	264
384	MONTE DE ARRIBA, ILUMBETA Y ARTADIA	Arakil	CONCEJO DE IZURDIAGA	210
386	MONTE COMUNAL	Arakil	CONCEJO DE URRITZOLA DE ARAKIL	224
397	BASABEA Y SIERRA	Arzuazu	AYUNTAMIENTO DE ARRUAZU	274
489	SAN MIGUEL	Uharte-Arakil	AYUNTAMIENTO DE UHARTE-ARAKIL	1.933
527	BASABEA Y SIERRA	Lakuntza	AYUNTAMIENTO DE LAKUNTZA	507

Al respecto, de acuerdo con el Artº 9.5 de la Ley Foral 13/1990, de Protección y Desarrollo del Patrimonio Forestal de Navarra, el Gobierno de Navarra en la tramitación del expediente, deberá declarar la prevalencia de la Utilidad del Tren de Alta Velocidad sobre la de los montes de Utilidad Pública afectados.

### **Propuesta**

Según el Artº 23 de la Ley Foral 13/1990, los proyectos de construcción de infraestructuras de interés general en los que se produzca disminución de la superficie forestal, se incluirá proyecto de reforestación o de restauración forestal en la zona afectada de una superficie no inferior a la ocupada. El Estudio no valora la superficie de monte afectada, no aporta información digital que permita una estima de la superficie Ocupada, ni tampoco las medidas de restauración al efecto. En este sentido, como indica la Sección de Gestión de la Comarca Atlántica, las medidas de compensación que se deben tomar por las afecciones del TAV a los montes debe ser:

- la recuperación de dehesas del Valle de la Sakana.
- la reforestación de terrenos con roble del país (*Quercus robur*) en una superficie similar a la destruida.

### **ALEGACIÓN 7. VERTEDEROS**

Se presenta un estudio preliminar con 9 emplazamientos en Navarra, dentro del tramo común (3) y alternativa V (6), varios de la alternativa V también se pueden usar para H por proximidad. Todos en vaguadas y todos fuera de ZEC aunque algunos muy próximos.

### **Propuesta**

Los estudios específicos de fauna, flora, paisaje señalados en la alegación anterior deben incluir las zonas de depósitos de excedentes de obra. A priori se considera que se debería descartar (o reducir) el depósito 1 (Ochovi) por afectar a una balsa con valor para los anfibios. El depósito D5 y el conjunto de los D6-7-8 presentan una alta exposición visual y tamaño, por lo que se deberán buscar otros espacios alternativos de menor impacto paisajístico.

Se propondrán vertederos con volumen suficiente para los materiales de excavación procedentes del túnel de conexión con Guipúzcoa en la Alternativa H, en las proximidades de su embocadura en Navarra.

Prioritariamente se debería aprovechar el relleno de huecos extractivos existentes ya que las tierras y piedras limpias de excavación son materiales aptos para la restauración de canteras. Se aporta un listado de canteras cercanas al trazado: Lete (Iza), Oskia (Iza-Arakil), Aldoyar (Olazti), Aranbeltz (Ziordia), Egibil (Olazti) y Utzubar (Etxarri Arantz). En general no se utilizarán como vertedero zonas con vegetación natural o seminatural.

## ALEGACIÓN 8. MEDIDAS CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

Como medida correctora, y con el objeto de mejorar la conectividad para la fauna, se proponen los siguientes pasos de jabalí, corzo y grandes vertebrados, completando el único paso recogido en proyecto. Estos pasos podrán diseñarse como falsos túneles o ecoductos en los pk señalados:

- Pk 23+700 de alternativa V (Arruazu) en zona conectora POT 2. Tendría conectividad a través del río Arakil hacia Aralar.
- Pk 21+500 de la alternativa V. Falso túnel (o ecoducto) en desmote en Uharte-Arakil. Sería necesaria la mejora de hábitats en algunos prados fuera del trazado para dar continuidad hacia el río Arakil.
- Pk 21+200 de la alternativa H (Zamartze) se considera necesario el falso túnel que se sugiere en el EslA. (además de su valor como paso de fauna serviría para corregir el impacto paisajístico y serviría como medida protectora de las colisiones con avifauna del roquedo).

Parece adecuado el establecimiento de medidas de mantenimiento de un vallado perimetral de diseño adecuado para evitar la entrada de fauna, a considerar en especial los grandes vertebrados. También se proyectarán vías de escape que resulten funcionales. Otras medidas serían la incorporación al proyecto de Medidas de protección de la avifauna (pantallas en zonas cercanas a cantiles, vertederos, dormideros, medidas de protección frente a colisión y electrocución en líneas eléctricas, subestaciones, catenaria ...).

En cuanto a medidas compensatorias (mejora de hábitats) se proponen las siguientes, fuera del trazado, que lleven a una mejora de la conectividad entre espacios:

- Incremento del valor de los retazos de vegetación natural que aún subsisten en la trama agrícola mediante medidas sobre el hábitat; como por ejemplo el manejo de la vegetación y niveles freáticos, incremento de la diversidad estructural, enriquecimiento en especies mediante traslocaciones puntuales, creación de refugios para algunas especies... para que aumente la potencialidad de albergar taxones amenazados o con tendencias poblacionales regresivas.
- Aumento tanto del número de fragmentos para que la comunicación entre los mismos sea más fácil como del área de cada fragmento, entendiendo como fragmento todo aquella área de la matriz agrícola tanto areal como lineal que mantenga vegetación distinta de la propiamente agrícola.
- Incremento de la función "conectora" de regatas y acequias mediante plantaciones y aumento de la anchura.

## ALEGACIÓN 9. AFECCIONES A PUNTOS SINGULARES DEL TERRITORIO

Resulta necesario atender adecuadamente el paso de la infraestructura por determinados puntos del territorio que revisten una indudable singularidad.

En término municipal de Uharte Arakil, los trazados de ambas alternativas afectan de manera negativa la relación entre esta localidad de la Barranca y sus dos referentes paisajísticos más importantes, la sierra de Aralar por el norte y el monte Beriain/San Donato por el sur. Ambas afecciones requieren de un estudio específico para considerar las actuaciones que minimicen dichas afecciones e integren paisajísticamente la infraestructura, mediante las actuaciones estructurales que supongan un menor impacto.

El trazado de la alternativa H discurre a 70 m al norte del enclave del antiguo monasterio de Zamartze, con declaración BIC, en un ámbito muy comprometido paisajísticamente al discurrir en el estrecho pasillo que queda entre este enclave y el roquedo de la sierra de Aralar, que como ya se ha señalado se ha identificado en el POT 2 como Paisaje Singular, con delimitación realizada en diciembre de 2017. Este trazado afectaría de manera negativa a la estrecha vinculación existente entre la localidad de Uharte Arakil, el monasterio de Zamartze y la sierra de Aralar, interrumpiendo una conexión visual y de comunicaciones pedestres y rodadas.

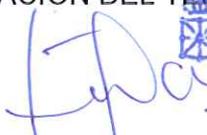
Por el sur la alternativa V discurre en proximidad del núcleo urbano atravesando en trinchera (anchura de 130 m) masas forestales del piedemonte de la sierra de San Donato, identificado también en el POT 3 como Paisaje Singular y con delimitación realizada en diciembre de 2017, en el ámbito por el que discurren los senderos de acceso desde esta localidad a la emblemática ermita de San Donato, afectando de manera negativa dicha conexión y vinculación paisajística. Debería estudiarse la posibilidad de alejarse del núcleo urbano (evitando las afecciones descritas en el apartado de planeamiento municipal) y atravesar dicha masa boscosa de manera soterrada.

El tramo que discurre entre las localidades de Errotz e Irañeta (Alternativas H y V) la situación topográfica del trazado y su proximidad a los pequeños núcleos de población presentes hace previsible un fuerte impacto tanto visual como acústico. Se afecta además a la ladera de los montes "Txurregi y Gaztelu" también identificados como paisaje singular en el Plan de Ordenación Territorial (POT2) de la Navarra atlántica.

Otro núcleo de población en el que son previsibles altos impactos derivados de la proximidad y la situación topográfica del trazado es Olazti/Olazagutia (Alternativa V) que además quedaría completamente encajonado entre el trazado y la A1.

Pamplona, 15 de marzo de 2018.

LA DIRECTORA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE  
Y ORDENACION DEL TERRITORIO

  
  
Eva García Balaguer  
Nafarroako Gobernua  
Gobierno de Navarra  
Landa Garapena, Ingurumena  
eta Toki Administrazioa  
Desarrollo Rural, Medio Ambiente  
y Administración Local  
Landa Garapeneko eta Lurraldearen Antolamenduko  
Zuzendaritza Nagusia  
Dirección General de Medio Ambiente y  
Ordenación del Territorio

