

ANUNCIO

BOLETÍN N° 179 - 8 de septiembre de 2022

1. Comunidad Foral de Navarra

1.7. Otros

RESOLUCIÓN 790E/2022, de 10 de agosto, del director general de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable sobre el proyecto de trazado de la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz en la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia), promovido por el Departamento de Cohesión Territorial (Servicio de Estudios y Proyectos).

Por las características del proyecto, este se encuentra comprendido en el anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. La citada norma prevé en su artículo 7.1. que serán objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria los proyectos comprendidos en el anexo I.

Resumen del procedimiento de evaluación ambiental

El Departamento de Cohesión Territorial, como órgano sustantivo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 36 y 37 de la Ley 21/2013, mediante ORDEN FORAL 35/2021, de 18 de mayo, publicada en el Boletín Oficial de Navarra N.º 127, de 1 de junio de 2021, procede a la aprobación provisional y somete a información pública, a efectos de bienes y derechos afectados y a efectos de evaluación de impacto ambiental, durante un periodo de un mes, el proyecto de trazado de la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz en la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia). Durante este período se han recibido 3 alegaciones, cuyo contenido se resume en el anexo I de esta resolución.

Conforme al artículo 37 de la ley 21/2013, resultan preceptivos, entre otros, el informe del órgano competente en materia de dominio público hidráulico y el informe sobre patrimonio cultural. A tal efecto, el 19 de enero de 2022 se recibe informe favorable condicionado del Servicio de Patrimonio Histórico del Gobierno de Navarra. La Confederación Hidrográfica del Cantábrico y la del Ebro emiten sendos informes favorables condicionados de fecha 30 de mayo de 2022 y de fecha 19 de mayo de 2022 respectivamente. Las condiciones y consideraciones propuestas se incluyen en el condicionado de esta resolución, el resumen de los citados informes se incluye en el anexo II.

Descripción del proyecto (resumen)

El objeto del proyecto es la definición de las obras necesarias para la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz, así como de las actuaciones necesarias entre ambos túneles para desdoblarse la calzada pasando a tener dos carriles por sentido, además de las actuaciones necesarias para conectar la carretera existente a la nueva calzada duplicada en las entradas y salidas a los túneles.

En el año 2014 se redacta el “Estudio de alternativas para la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz en la carretera N-121-a (Pamplona-Behobia)”. Se analizaron 4 alternativas de trazado, todas ellas paralelas a la actual vía, planteando los posibles nuevos túneles a derecha o izquierda de los actuales. Tras el análisis multivariante se concluye que la alternativa más favorable es la alternativa 1. El proyecto que ahora se presenta contiene una serie de modificaciones respecto a la solución adoptada inicialmente (minimización en superficie de ocupación de proyecto y de movimientos de tierras para su ejecución y desarrollo) que representa mejoras medioambientales, en especial en el tramo entre túneles. En el análisis de las alternativas del nuevo trazado dividido en dos tramos, se seleccionan la alternativa 2 para el tramo 1 y la alternativa 1 para el tramo 2.

El proyecto definitivo tiene su inicio en la intersección existente con la carretera NA-1210 que sube al puerto de Belate, en el Pk 27+040 de la N-121A (enlace de Ventas de Ultzama), en una nueva calzada situada a la izquierda (oeste) de la actual carretera y finaliza en el P.K. 34+647, totalizando una longitud de 7.647 m. Se distinguen 5 tramos: tramo a cielo abierto previo al túnel de Belate, túnel de Belate de 2.885 m de longitud, divergente al actual; tramo a cielo abierto entre túneles que incluye un nuevo viaducto (Pk 32+635 al Pk 32+845) para salvar el gran desnivel existente; túnel de Almandoz con una longitud aproximada de 1.355 m, desde el pk 32+885 al pk 34+240, planteado en paralelo al actual, a una distancia entre ejes de aproximadamente 30 m; y tramo a cielo abierto tras el túnel de Almandoz.

Una descripción más amplia del proyecto se incluye en el anexo III de esta resolución. El estudio de impacto ambiental se resume en el anexo IV de esta resolución.

Análisis técnico de la documentación y evaluación de impacto ambiental

Desde el punto de vista ambiental el ámbito de influencia del proyecto coincide prácticamente con el trazado de la actual carretera en la zona atlántica de Navarra, en el ámbito de la Serie de vegetación cántabro-euskalduna y pirenaica occidental de los hayedos acidófilos (*Saxifraga hirsuta*-*Fago sylvatica*. S) y se incluye por completo en la Zona de Especial conservación de la Red Natura 2000 ES2200018: Belate.

La ejecución de la infraestructura viaria que se tramita lleva asociada una serie de afecciones ambientales temporales y permanentes sobre el entorno en el que se implanta que se pasan a describir y evaluar a continuación con el objeto de comprobar, tras la aplicación de las medidas de prevención, corrección y compensación de impactos, su compatibilidad ambiental.

El proyecto tiene su punto de inicio en el Valle de la Ultzama, en el término municipal del mismo nombre, sobrepasado el núcleo de población de Ventas de Arraitz para posteriormente cruzar la divisoria cántabro-mediterránea e internarse en el municipio de Baztan. El inicio del proyecto se ubica en una zona de solape entre el “Paisaje protegido: Robledales de Ultzama y Basaburura” de la Red de Espacios Naturales de Navarra y la ZEC ES2200018: Belate de la Red Natura

2000. A poco más de 600 m, el trazado se adentra en túnel (pk 28+010, boca sur túnel de Belate) por la margen izquierda del actual túnel, para lo cual previamente, el proyecto amplía la calzada en esta margen afectando a los desmontes existentes varias veces intervenidos para su estabilización y a una franja estrecha (entre cabeceras de desmonte y calle abierta de línea aérea de alta tensión) de hayedo acidófilo (*Saxifrago hirsutae-Fago sylvaticae* S.) que se corresponde con el hábitat prioritario 9120*; *Saxifrago hirsutae-Fagetum* (10 pies de haya).

La nueva calzada, en su salida en la embocadura norte del túnel (pk 30+895), y ya en la vertiente cantábrica, aumenta la afección del actual túnel en su margen izquierda con la roturación de la masa forestal de la ladera del paraje Loiketa. Desde aquí, y con el objeto de duplicar las calzadas, la ocupación avanza hacia la margen derecha ampliando los actuales desmontes y creando un nuevo terraplén en el relleno del pequeño barranco que desagua a Ospitaleko erreka. En todas las superficies señaladas se desarrolla la misma formación de hayedo acidófilo que la representada en la vertiente mediterránea, pero en este caso, en un estado de conservación mejor. Además, se afectan plantaciones y vegetación correspondiente a las hidrosiembras que se realizaron en su día en la revegetación del proyecto original de los túneles. También se ocupan superficies del entorno del centro de control del túnel de Belate (ajardinadas) y del vertedero V10 con plantación forestal de mezcla de frondosas correspondiente también al proyecto original de estos túneles que oblige a desplazar y canalizar la cabecera de Goldaburu erreka hacia el oeste y que con el nuevo proyecto se debe de nuevo recalzar. La vegetación que acompaña a esta regata se compone o bien por las plantaciones anteriormente señaladas o por especies propias de ribera entremezcladas con las propias forestales de la comunidad vegetal dominante, el hayedo acidófilo.

La desaparición del hayedo en la zona afectada por el efecto borde de la carretera actual ha conllevado la instalación de una serie de comunidades de matorral y pastizal que, en muchas ocasiones, suponen también una modificación de las condiciones edáficas y con ello de las especies que pueden colonizar la zona. Así, en estas etapas de sustitución pueden encontrarse matorrales pertenecientes al hábitat 4030; *Pteridio aquilini-Ericetum vagantis*, mayormente representado en el nuevo emboquille norte del túnel de Almandoz y en general, en la orla forestal próxima a los bordes de la carretera (superficie de afección 3.993,14 m²).

El final del tramo entre túneles, del pk 32+635 al pk 32+845 margen izquierda, acoge un viaducto de 6 vanos, bajo el cual, y con un trazado trenzado, se resuelve el nuevo acceso al Barrio de Mendiola desde la N-121 A. En este caso, se espera en esta zona de obras una afección importante por la ocupación del terreno teniendo en cuenta la apertura de vías, los accesos auxiliares, y los nuevos taludes de desmonte y terraplén que se generan. Los desbroces del terreno y posteriores movimientos de tierra darán lugar a la eliminación prácticamente completa de la vegetación presente, compuesta por plantaciones de frondosas y alguna conífera (*Fagus sylvatica*, *Fraxinus excelsior*, *Acer campestre*, *Betula celtibérica*, *Salix* sp, etc.) bien desarrolladas y con una cubierta densa, resultado de la revegetación del proyecto original de esta carretera. Esta misma formación se da sobre el vertedero que se amplía V10.

En el pk 32+885 el trazado de la carretera se vuelve a adentrar en túnel (boca norte del túnel de Almandoz) para alcanzar su salida a la altura del pk 34+240, a distancia de la actual embocadura. En este caso, en su salida, las obras afectan a una ladera con vegetación correspondiente a las etapas de sucesión de la Serie orcantabro-atlántica de los hayedos

mesofíticos neutrófilos (*Carici sylvaticae*-*Fago sylvaticae* S.) en una zona abierta dominada por arbustos como *Cytisus scoparius*, *Prunus spinosa*, helechos (*Pteridium aquilinum*) y algún ejemplar aislado de sauce y abedul. En este tramo final, y previa a la conexión con la actual carretera, se prolonga una obra de fábrica para dar paso a un camino y a la regata Irualkantarillea sin afecciones relevantes.

En cuanto a la afección por la explotación de los 8 vertederos de obra finalmente seleccionados (V2, V5, V6, V7, V8, V10, V12 y V13) señalar que la mayoría ocupan prados de siega correspondientes a la formación Lino biennis-Cynosuretum cristati, a excepción del V10, como ya se ha comentado anteriormente, con una plantación de mezcla de frondosas. Algunos vertederos se encuentran limitados por regatas (*Goldaburu erreka*, *Lantzeko erreka*, *Iturriotz erreka*) algunas de ellas canalizadas y revegetadas sus orillas también con plantaciones de frondosas. Así, y para minimizar o evitar impactos sobre la vegetación de ribera será preciso mantener una franja de protección con estas corrientes para proteger sus bosques de ribera, en general, con buen estado de conservación ecológica o ya muy naturalizados.

Respecto al impacto sobre la fauna, tal como identifica el estudio de impacto ambiental, se considera como relevante, por su probabilidad e intensidad, el impacto ambiental que se pueda generar por el vertido de aguas cargadas de sólidos en suspensión sobre las regatas afectadas por el proyecto: *Lantzeko erreka*, *Goldaburu erreka* e *Iturriotz erreka*. Para la prevención de este impacto se precisa un control exhaustivo sobre la calidad de las aguas procedentes del interior de los túneles, en el caso que se intercepten acuíferos subterráneos. También se habrá de estar vigilante al estado de las aguas de escorrentía superficial en las embocaduras de túneles, en la zona de obras del viaducto (zapatas y estribos) y en el acceso al Barrio de Mendiola, así como las procedentes de las superficies ocupadas por vertederos, en especial en los siguientes: V12, V10, V5, V8 y V13. Para minimizar el impacto se habrán de adoptar las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental (construcción de balsas de decantación), además de las recogidas en esta resolución (instalación de filtros prensa si resultase necesario).

Se recuerda que, para garantizar la recuperación de la población de salmónidos, además de las medidas de conectividad del ecosistema fluvial abordadas desde el Plan de Gestión del salmón atlántico en Navarra y desde otros programas como el LIFE Irekibai, resulta imprescindible que no se produzcan pérdidas en las zonas de freza o en los alevines por colmatación de frezaderos. Por otra parte, la piscifactoría de Oronoz-Mugaire, propiedad del Gobierno de Navarra, se halla en la regata Marin y es un lugar muy importante para el refuerzo de las poblaciones de salmónidos de Navarra. En consecuencia, es preciso evitar la turbidez de las aguas de *Goldaburu erreka*, tributaria de *Zeberia* y esta de Marin desde la época de desove o freza en noviembre, hasta el final del mes de marzo. La presencia de mayor turbidez durante varios días consecutivos hará que los huevos de los salmónidos se queden sin oxígeno y mueran prácticamente todos los embriones.

Otras especies presentes en la zona de proyecto ligadas al medio fluvial (ambas vertientes) y catalogadas en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial del Catálogo Español de Especies Amenazadas, algunas de ellas como en Peligro de Extinción, que podrían sufrir las consecuencias del mal estado de las aguas de los cursos fluviales del ámbito del proyecto son: cangrejo autóctono (*Austropotamobius pallipes*), desmán (*Galemys pyrenaicus*), visón europeo (*Mustela lutreola*) y nutria paleártica (*Lutra lutra*).

Con menor probabilidad de afección se debe señalar el posible impacto sobre fauna ligada al medio forestal. El proyecto, tal como se ha señalado en párrafos anteriores, elimina vegetación antropizada (plantaciones más o menos jóvenes) y de borde forestal en su mayoría bosques no maduros, sin árboles viejos), se considera poco probable que las masas forestales afectadas alberguen especies de interés tales como: picamaderos negro (*Dryocopus martius*), pico dorsiblanco (*Dendrocopos leucotos lilfordi*) en Peligro de Extinción, barbastela (*Barbastella barbatellus*), el nóctulo pequeño (*Nyctalus leisleri*) y el murciélago enano (*Pipistrellus pipistrellus*). No obstante, en esta resolución se proponen medidas adicionales de prevención de impactos para minimizar afecciones sobre estas especies.

En el documento complementario de estudio de fauna (Anexo al estudio de impacto ambiental) se apunta además la presencia de murciélago de herradura grande (*Rhinolophus ferrumequinum*) y de herradura pequeño (*Rhinolophus hipposiderus*), especies con requerimientos trogloditas y con presencia en cavidades de la zona donde instalan sus refugios, y de otras especies de quirópteros forestales.

El estudio de impacto ambiental identifica el espacio como un posible paso migratorio de aves y de insectos tales como *Vanessa atalanta* o *Vanessa cardui*. Otro invertebrado de interés con probable presencia en la zona es el caracol de Quimper (*Elona quimperiana*), en cualquier caso, se considera el impacto sobre la migración de especies de fauna puntual, temporal, y de baja probabilidad e intensidad.

Aunque en todo el perímetro de la nueva carretera se va a instalar vallado, no se espera un impacto por el efecto barrera de la vía entre ambos márgenes. La presencia de los túneles existentes y los que se proyectan, a una distancia máxima de 1,5 Km da lugar a una densidad de pasos de fauna para grandes mamíferos (grupo más exigente en cuanto a requerimientos de conectividad) suficiente en una zona que se puede considerar ya humanizada por la presencia de la actual carretera.

En cuanto a la afección a los Montes de Utilidad Pública, y en base al contenido del informe emitido por el Servicio Forestal y Cinegético de la Dirección General de Medio Ambiente, de fecha 2 de agosto de 2022, se informa que las nuevas infraestructuras afectarían a varios montes de utilidad pública (MUPs) declarados de Utilidad Pública en el año 1912 por reunir características destacadas en cuanto al interés general por sus condiciones ecológicas y/o sociales, que pertenecen a distintas entidades locales (quienes constan como titulares de los mismos. El proyecto afecta a los siguientes montes de utilidad pública:

- MUP número 614 "Goitico-Yana" (511 hectáreas) - perteneciente al Concejo de Arraitz-Orkin (TM de Ultzama).
- MUP número 631 "Mortua" (3.460 hectáreas) - perteneciente al Ayuntamiento de Ultzama.
- MUP número 530 "Galzarriz y Otaño" (1061 hectáreas) - perteneciente al Ayuntamiento de Lantz.
- MUP número 423 "Sastra y Carramiztegui" (6150 hectáreas) - perteneciente al Ayuntamiento de Baztan.

De forma resumida, las afecciones sobre montes catalogados se reflejan en el presente cuadro:

[Ver tabla completa](#)

EELL TITULAR	NOMBRE MUP	POL. / PARC.	SUP. TOTAL AFECTADA (ha)*	SUP. ARBOLADA AFECTADA (ha)*	SUP. CORTA ARBOLADO (ha)*	AFECCIÓN A RED NATURA 2000 (ZEC)
Concejo de Arraitz-Orkin (TM de Ultzama)	Goitico-Yana (número 614)	9/162; 9/185; 9/76	4,422	0,00	0,00	No
Ayuntamiento de Ultzama	Mortua (número 631)	22/8; 22/24	1,343	0,24	0,24i	Si
Ayuntamiento de Lantz	Galzarriz y Otaño (número 530)	5/53	1,534	0,00	0,00	No
Ayuntamiento de Baztan	Sastra y Carramiztegui (número 423)	Varias	6,636	1,85	1,85	Si

* Las superficies reflejadas se refieren exclusivamente a la superficie de ocupación de la obra (según la cartografía presentada en el proyecto), sin tener en cuenta la superficie que abarcaría el área de expropiación (lo que supondría una superficie superior). Indicar que, en algunos casos, en la superficie de ocupación de la obra se incluye parte de la superficie ocupada por la infraestructura existente (aunque no parece ajustarse exactamente a lo representado en las ortofotografías).

Por otro lado, el informe señala que la ejecución de este tipo de actuación, con afección definitiva sobre el terreno (en la creación de nueva calzada y la reposición de caminos afectados) conlleva la expropiación de una superficie que incluye el área de ocupación de las infraestructuras ejecutadas en las obras junto con la zona de dominio público adyacente (3 metros desde el exterior de la explanación) y la zona de servidumbre (5 metros desde el exterior

de la zona de dominio público adyacente). En el caso de reposición de caminos se ha considerado la expropiación de una franja de un metro a partir de la línea exterior de la superficie de ocupación de dicha infraestructura.

En base al artículo 34 de la Ley Foral 5/2007 de carreteras de Navarra, la titularidad del terreno expropiado pasa a formar parte del patrimonio del Gobierno de Navarra (Carreteras) en detrimento de las entidades locales (en caso de terrenos comunales) o de los antiguos propietarios particulares. Además, conviene indicar que los Montes de Utilidad Pública, según se recoge en la Ley Foral 13/1990, son terrenos de titularidad pública que han sido declarados (o podrán ser declarados) “por reunir características destacadas en cuanto al interés general, bien por sus condiciones ecológicas o sociales o bien porque presenten riesgos de degradación”. Así pues, la ejecución de las obras además de generar una transformación notable de las características o condiciones que presenta el terreno afectado, dan lugar a un cambio en la titularidad de los terrenos expropiados.

Dado que se trata de una infraestructura que modifica irreversiblemente las condiciones del terreno y cuya permanencia se entiende definitiva, el informe señala que se ha de prestar especialmente atención al artículo 9.5 de la Ley Foral 13/1990, que recoge: “Cuando la Administración de la Comunidad Foral tramite un plan o proyecto cuya utilidad pública o interés general se pretenda declarar y pueda afectar de algún modo a un monte o terreno forestal incluido en el Catálogo de montes de utilidad pública de Navarra, corresponde al Gobierno de Navarra realizar la previa declaración de compatibilidad entre ambas o la prevalencia de una de ellas sobre la otra, previo informe de la Administración Forestal.”

El informe de la Administración forestal concluye favorablemente la ocupación temporal de las superficies de vertedero que puedan afectar a MUP. Considera que la afección sobre monte catalogado es de superficie muy reducida y poco significativa en comparación con la superficie total de los montes afectados, teniendo en cuenta, además que las obras proyectadas suponen la ampliación requerida de una infraestructura existente por cuestiones de seguridad. El citado informe también señala que la alternativa elegida minimiza la afección sobre el terreno (incluidos los MUP) y superficie forestal arbolada, teniendo en cuenta ejecutar la obra sobre el terreno con mejores condiciones de estabilidad y minimizando la superficie de ocupación y los movimientos de tierras (especialmente en el tramo entre túneles).

En cuanto a la afección por ruido se dará un aumento de la misma en relación a la situación actual, en la fase de obras del proyecto. Se trata de un impacto temporal durante el tiempo que duren las obras y principalmente sobre las poblaciones de Arraitz-Orkin y sus Ventas por la explotación de los vertederos V2 y V12, y sobre la de Almandoz por la ejecución del vertedero V13. En la explotación de la carretera el impacto será puntual y sobre una única vivienda, el caserío Gamioa, ubicado en la margen derecha de la traza, pk. 34+400. El estudio de impacto considera el impacto como compatible, ya que al menos, en fase de explotación no genera modificación alguna de los niveles actuales de ruido. En cualquier caso, se prevé como medida mitigadora de impacto la instalación de pantalla acústica para la protección de esta vivienda, compuesta por paneles modulares metálicos. Además, se ha proyectado la instalación de pavimento fonoabsorbente (a colocar desde la boca Norte del túnel de Almandoz hasta el enlace de esta misma localidad).

Otras afecciones vendrán dadas por la alteración del relieve y consecuentemente del paisaje. La creación de nuevos desmontes y la ampliación de los existentes dejarán una huella sobre el terreno que quedará inicialmente desprovisto de vegetación y con fuerte incidencia visual por el contraste formal, cromático y textural. La aplicación de medidas correctoras (restauración topográfica y vegetal) no dará lugar a la mitigación de sus efectos hasta que la revegetación prospere (los terraplenes se consideran de más fácil y rápida integración paisajística). Otros impactos similares, pero de menor intensidad vendrán dados por la explotación y establecimiento de los vertederos de tierras excedentes de la obra, todos ellos de gran accesibilidad visual e importantes dimensiones. El volumen excedente con destino a los 8 vertederos de obra propuestos es de 935.096,03 m³, las medidas de mitigación o de corrección del impacto habrán de tener como objetivo de forma prioritaria la correcta integración topográfica y garantía de estabilidad, para posteriormente devolver el uso original de praderas de siega a las parcelas afectadas. En cualquier caso, las parcelas seleccionadas se consideran viables, señalando por su posible inviabilidad, que el vertedero V2, en las proximidades de Arraitz-Orkin, ya ha sido seleccionado en los proyectos de las obras de transformación de la N-121 A en carretera 2+1, en sus tramos 2 y 3.

También se habrá de considerar la afección a la población local por molestias debido a la interferencia con el tráfico durante las obras, riesgo de accidentes por el trasiego de camiones de obra, y la emisión de polvo y ruido, en especial sobre Ventas de Arraitz y Almandoz. Todo ello hace preciso adoptar medidas correctoras para su minimización. Ya durante la explotación de la nueva carretera, el desdoblamiento de túneles, la mejora del acceso al barrio de Mendiola y mejora del enlace con el pueblo de Almandoz mejorará las condiciones de la conducción y disminución del riesgo de accidentes tanto para los usuarios ocasionales de la carretera como para los habitantes de las poblaciones próximas a la vía (usuarios habituales) dando lugar a un impacto social claramente positivo.

Evaluación de las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000

Como ya se ha indicado anteriormente el proyecto afecta al espacio de la Red Natura 2000 ES2200018 Belate entre los ppkk. 27+683-34+689, prácticamente la totalidad del trazado del proyecto se encuentra inmerso en el citado espacio. De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6.3 de la Directiva Hábitat, se ha realizado una adecuada evaluación de las repercusiones en el lugar teniendo en cuenta los objetivos de conservación del mismo. En concreto se ha evaluado de forma específica si el proyecto puede alterar o dañar a los hábitats o a las especies clave del lugar de la Red Natura 2000.

Por otra parte, se ha de tener en cuenta durante la ejecución de las obras la posible afección de forma indirecta a la ZEC ES2200014 Río Bidasoa, por la posible pérdida de calidad de las aguas y afección a la fauna ligada a Zeberia erreka y río Bidasoa, cursos fluviales pertenecientes a la citada ZEC.

El trazado en túnel salvaguarda la afección sobre las superficies de mayor interés o sobre especies clave de la ZEC. El proyecto afecta a una superficie total de hábitats de 6.772,51 m², la mayor parte correspondiente al HIC prioritario 9120*, que al menos, en la embocadura sur del túnel de Belate, no presenta un buen estado de conservación al presentarse en una banda estrecha entre la N-121 A y una calle de servidumbre correspondiente a una línea eléctrica

aérea. Esta superficie equivale a un 0,0026 % de la superficie ocupada por dicho hábitat en la ZEC.

El proyecto no afecta a zonas de turbera o áreas hidroturbosas de acumulación de agua que pudiesen albergar especies de interés. El proyecto no dará lugar a afecciones a masas forestales maduras y con madera muerta por lo que no se espera la presencia de especies de fauna forestal de interés: murciélago de bosque, pico dorsiblanco y pito negro, tampoco se considera probable el uso de su superficie como zona de campeo y expansión de otras especies de fauna de interés.

A la vista del análisis ambiental realizado, así como de las conclusiones del anejo número 5 incluido en el estudio de impacto ambiental del proyecto que analiza las repercusiones del proyecto en la Red Natura 2000, se puede considerar que el mismo no afectará de forma apreciable y directa a la integridad de estos espacios, siempre y cuando se adopten las medidas de prevención y de corrección de impactos recogidas en el proyecto a través de su propio diseño, en el estudio de impacto ambiental y en esta resolución.

La Sección de Impacto Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente, tras el análisis técnico de impacto ambiental del proyecto determina que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental se ha llevado a cabo adecuadamente y se muestra conforme con la alternativa seleccionada; considera que el mayor impacto en fase de ejecución de las obras es el que se pueda generar sobre los cursos fluviales afectados por el proyecto: Goldaburu erreka y sobre los que tributa (Zeberia, Marin y Bidaosa), Lantzeko erreka y Belateko ibaia, así como sobre la fauna asociada a los mismos y a sus riberas. También de relevancia será el impacto sobre la población por molestias y riesgo de accidentes durante la ejecución de las obras, y en menor medida, tras la aplicación de las correspondientes medidas de prevención y de corrección de impactos, sobre la vegetación, el resto de fauna presente en la zona afectada por el proyecto (fauna de carácter forestal) y el paisaje. En fase de explotación no se esperan apenas diferencias en las afecciones ambientales entre la situación actual y la futura, aunque sí se producirá un impacto paisajístico relevante por la pérdida de calidad visual en el entorno del proyecto, impacto que, con el paso del tiempo, y según las medidas de restauración (revegetación) vayan prosperando quedará minimizado. Finalizadas las obras se espera un impacto positivo muy relevante sobre el componente social del medio por la mejora en la seguridad vial de la carretera N-121 A.

Así, y a la vista de todo lo anterior, el Servicio de Biodiversidad, a través de la Sección de Impacto Ambiental concluye que el proyecto de trazado de la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz en la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia) es ambientalmente viable; por lo que se propone formular declaración de impacto ambiental determinando, a los solos efectos ambientales, la posibilidad de realizar el proyecto, debiendo cumplir las condiciones que se recogen en esta resolución.

De conformidad con lo expuesto, y en ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 32 de la Ley Foral 11/2019, de 11 de marzo, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Sector Público Institucional Foral y el Decreto Foral de la presidenta de la Comunidad Foral de Navarra 22/2019 de 6 de agosto, por el que se establece la estructura departamental de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y Decreto Foral

258/2019, de 23 de octubre, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente

RESUELVO:

1.º Se formula declaración de impacto ambiental favorable sobre el proyecto de trazado de la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz en la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia), promovido por el Departamento de Cohesión Territorial (Servicio de Estudios y Proyectos).

2.º Establecer que la actividad se desarrolle de acuerdo a las condiciones contempladas en la documentación técnica aportada al expediente descrito en el encabezamiento, además de las que a continuación se señalan:

1. Medidas de protección de la vegetación.

–El proyecto constructivo, entre sus medidas preventivas, habrá de considerar las propuestas en el actual estudio de afecciones ambientales (Anejo número 5) y las que a continuación se proponen:

–Se planificarán las talas y desbroces de vegetación durante el periodo de reposo vegetativo.

–En los tramos en los que el proyecto afecte a vegetación natural y para evitar la afección a ejemplares de árboles o arbustos que no deban ser inevitablemente apeados, jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, en especial en áreas identificadas como HICs (9120*: Hayedos acidófilos en las embocaduras sur y norte del túnel de Belate y cabeceras de desmonte, tramo entre túneles, margen derecha, margen izquierda; 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga, zonas de borde de la actual carretera, embocaduras de túneles, camino de Almandoz y Vertedero V10). Se incluye la superficie destinada a vertederos de tierra, en algunos casos bordeados por setos de alto interés ecológico, como los robles del límite e interior del vertedero V2 (parcelas 41, 42 y 69 del polígono 9 Ultzama) o por franjas de vegetación riparia (vertederos próximos a Lantzeko erreka, aunque en este el proyecto ya prevé una franja suficientemente ancha de protección a la regata). Si resultase preciso se instalarán sistemas de retención de derrames de tierras o de cualquier otro residuo o sustancia contaminante.

–Previamente a la entrada de la maquinaria de excavación se realizará el desbroce manual de la vegetación de los bordes de la calle de trabajo a lo largo del trazado. Los cortes sobre ramas serán limpios, no debiendo darse roturas, desgarros de ramas, ni roces sobre las cortezas de árboles o arbustos. Los ejemplares arbóreos de mayor porte o que resulten singulares serán marcados por un técnico especialista en la materia y se les dotará de protección individual.

–Se cumplirá la propuesta de revegetación del estudio de impacto ambiental a través de un proyecto de restauración ambiental que habrá de acompañar al proyecto constructivo y que junto a este se remitirá a este Servicio de Biodiversidad para su conformidad de acuerdo a lo recogido en esta declaración de impacto ambiental. En cualquier caso, además de las directrices recogidas en el estudio de afecciones ambientales, en el capítulo de medidas de protección y de corrección ambiental, se incluirán las siguientes:

- Se completarán las plantaciones propuestas para terraplenes de más de 2,5 m de altura con plantaciones junto a los vallados perimetrales proyectados (allá donde resulte técnicamente posible) y en aquellos tramos en los que se pretenda conducir a la fauna a las cabeceras de los túneles y pasos inferiores seguros. Las especies podrían ser robles pedunculados (*Quercus robur*) arces campestres y de Montpellier (*Acer campestre* y *Acer monspessulanum*), y abedules (*Betula celtiberica*). Los árboles han de ir protegidos contra el ramoneo del ganado y de los ungulados. Además, se podrán completar las plantaciones arbóreas con arbustos de las siguientes especies: *Ulex europaeus*, *Cytisus scoparius*, *Lonicera xylosteum* y *Lonicera etrusca*. En cualquier caso, en las plantaciones se evitará el uso plantas de alta capacidad fructificante.
- La mezcla de semillas de especies herbáceas y arbustivas para hidrosiembra se ajustará a la propuesta en el estudio de afecciones ambientales.

–Resulta conveniente que se incluyan en el proyecto constructivo el empleo de técnicas de bioingeniería y de materiales del lugar en sustitución del hormigón: muros verdes, geomallas, gunitado ecológico y cualquier otra técnica que posibilite la adecuada integración de las obras del medio natural.

–Se procederá a recuperar las zonas residuales asfaltadas mediante el levantado de firmes y cubrición con tierra vegetal, además de revegetación con siembras, hidrosiembras y plantaciones si procede.

–Se restaurarán los vertederos de tierra tratando de conseguir una topografía suave, sin aristas, con un buen acuerdo fisiográfica con las superficies limítrofes, devolviéndoles su uso previo de pradera, y respetando el drenaje natural del terreno.

2. Medidas de carácter forestal por la afección a MUP.

–De acuerdo al artículo 9.5 de la Ley Foral 13/1990, se deberá proceder ante la Administración Forestal para la emisión del informe correspondiente, al trámite para la declaración de la compatibilidad o prevalencia del nuevo uso sobre los montes o terrenos forestales incluidos en el Catálogo de montes de utilidad pública de Navarra.

–La consecuencia final del proceso sería la exclusión de estos terrenos expropiados (para la ejecución de la obra) del Catálogo de Montes de Utilidad Pública tal como se indica en el artículo 9 (puntos 2 y 3) de la Ley Foral 13/1990 de Protección y Desarrollo del Patrimonio Forestal de Navarra. Para ello y una vez expropiados los terrenos se deberá realizar un levantamiento topográfico del área efectivamente expropiada y trasladar dicha información a la Administración Forestal para proceder a actualizar el Catálogo de Montes de Utilidad Pública de Navarra.

–De acuerdo al artículo 23 de la Ley Foral 13/1990, de Protección y Desarrollo del Patrimonio Forestal de Navarra, el promotor deberá presentar un proyecto de reforestación o de restauración forestal de superficie no inferior a la ocupada, el cual deberá contar con el visto bueno de la Administración Forestal y la entidad local titular afectada. Para la definición de dicho proyecto se contactará con la Sección de Gestión Forestal del Gobierno de Navarra; comarca.atlantica@navarra.es

–Una vez concluidas las obras necesarias para la realización de la infraestructura, se procederá a la restauración de las zonas afectadas, debiendo ser, en este sentido, restauradas las zonas afectadas tales como viales o pistas forestales, así como otras infraestructuras afectadas por la ejecución de la actuación.

3. Medidas para la protección de la fauna.

–Resulta imprescindible evitar la turbidez de las aguas de Goldaburu erreka, Iturrioxko erreka y Lantzeko erreka, en especial desde la época de desove o freza, noviembre, hasta el final del mes de marzo. El proyecto constructivo incluirá balsas sucesivas de decantación correctamente dimensionadas en las embocaduras norte y sur de los dos túneles y/o sistemas de filtros-prensa. Además, se recomienda la utilización de parapetos y/o entramados de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones del curso de agua afectado.

–Ante la posibilidad de afección por las obras en terreno forestal a pico dorsiblanco (*Dendrocopos leucotos ilfordi*), se deberá tener en cuenta los periodos de cría de especies catalogadas como por lo que se tratará de evitar la afección de las zonas de hayedo durante el período comprendido entre el 1 de marzo y el 1 de junio, ambos inclusive.

–Además, para la protección de las especies ligadas al medio hídrico, los residuos de las obras quedarán perfectamente contenidos en lugares estancos, de manera que no se llegue a afectar a cauce alguno por vertido de residuos de obra.

–Como norma general, para las estructuras existentes que puedan funcionar como pasos de fauna inferiores (ODT superiores a 1800 mm de diámetro) y en las que circule agua se preverá la instalación de pasos secos de 50 cm (uno o dos a cada lado dependiendo de la anchura de la estructura) y de firme rugoso que se conectarán con las riberas mediante rampas aguas arriba y aguas debajo de pendiente suave (menor de 30°). Se recomienda su fabricación con encachado de piedra y si fuese necesario se construirán pasos escalonados, esto es, dos pasos secos juntos en paralelo, pero a distinto nivel.

–Si se han de sustituir ODT se recomienda el sobredimensionamiento y la utilización de marcos cuadrados de hormigón en lugar de tubos cilíndricos.

–El proyecto de revegetación que acompañe al proyecto constructivo reforzará las plantaciones en el entorno de las embocaduras de túneles y de las obras de fábrica anteriormente descritas, así como en el marco de 5 x 5,50 m del pk 34+340. Todo ello, para conducir y favorecer el paso de fauna a través de los túneles y por las citadas ODT.

–Las características del vallado perimetral serán: vallado de malla cinética de 2,20 m de altura (altura recomendada por presencia de ciervo rojo), incluidos los extremos de caída hacia los pasos inferiores o drenajes existentes, que deberá quedar perfectamente ajustado a sus estribos, reforzado en su base con otro de 60 cm de luz de 2 x 2 cm, enterrado al menos 20 cm, todo ello de acuerdo a las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente 2007). En zonas de desmonte de la margen derecha, tramo entre túneles, este cierre se podrá evitar o reducir sus dimensiones.

- El cerramiento perimetral se acompañará de los correspondientes pasos canadienses que habrán de estar bien mantenidos (mantenimiento de la vegetación que pueda germinar en el fondo del paso canadiense). También será necesario dotar a la caja debajo de la parrilla de una rampa apta para el escape de los anfibios y otros pequeños animales que puedan caer en el paso canadiense.
- Se proyectarán estructuras de escape en cada dirección cada 500 m siempre que las márgenes de carretera no coincidan con desmontes infranqueables para la fauna. Se habrá de tener en cuenta que, para alcanzar la altura del extremo del vallado, la pendiente de las rampas para que resulten accesibles y atractivas para la fauna, no deberá ser superior a 45°.
- En las arquetas existentes se preverá la instalación de rejillas densas que eviten la caída de microfauna a su interior y se construirán rampas de salida siempre y cuando estas no superen la pendiente de 45° Las nuevas arquetas se proyectarán con estas características.
- Las cunetas y bordillos de nueva construcción serán tendidos, en rampa con pendiente no superior a 45°.
- Para evitar que los murciélagos se acerquen a la N-121 A a comer insectos, si se han de colocar farolas, en lugar de lámparas de mercurio, será conveniente instalar lámparas de sodio que eviten la atracción de este grupo faunístico. Nunca utilizar luces naranjas ni rojas, que se ha visto que son muy atractivas para los murciélagos. En la medida de lo posible, se evitará la dispersión de la luz de las farolas hacia el exterior de la vía.
- Igualmente, y para los murciélagos, si en la apertura de los túneles se detectaran cavidades con posible conexión al exterior se realizará una inspección previa de la oquedad por técnico/a competente en la materia que descarte la presencia de ejemplares de este grupo faunístico. En general, no se deberán obstruir, ni arrojar sedimentos a las oquedades existentes en el sustrato. De la misma manera, queda prohibida cualquier acción que altere el estado del interior de una de estas cavidades (vertido de fluidos, aporte de aguas, bloqueo o reducción de flujos de aguas, introducción de gases, etc.).
- Previamente al apeo de arbolado viejo se realizará una supervisión de cada ejemplar, así como de construcciones humanas, especialmente si son viejas, están en ruinas o tienen poco uso. En caso de que existiera la presencia de quirópteros se dará aviso inmediato a este Servicio de Biodiversidad para la adopción de las medidas oportunas.
- Tras la realización de desbroces y talas y en las labores de restauración en zona forestal se dejará madera muerta sobre el terreno para favorecer la presencia de coleópteros xilófagos o del caracol de Quimper (*Elona quimperiana*).
- Dado que la zona de proyecto se corresponde con una ruta de migración de especies de fauna, si en el desarrollo de las obras fuera preciso la reposición de líneas eléctricas estas se harán atendiendo en su ejecución al cumplimiento de las condiciones de RD 1432/2008: Áreas de protección de avifauna por medidas correctoras en líneas eléctricas

4. Protección del sistema hidrológico.

- De acuerdo a lo dispuesto en el informe emitido por la Confederación Hidrográfica del

Cantábrico, previamente a la redacción del proyecto constructivo, se presentará un estudio hidrogeológico que permita prever el efecto ocasionado por la excavación de los túneles sobre las masas de agua subterráneas.

–Se deberá contar con la autorización expresa del Organismo de Cuenca correspondiente para cualquier actuación que se incluya en la zona de policía de cauces, como por ejemplo para el caso de la explotación de los vertederos.

–Tal como se ha señalado en el apartado de prevención de impactos sobre la fauna ligada a los cursos fluviales se adoptarán medidas de control y retención de sedimentos tales como balsas de decantación y/o plantas de tratamiento de lodos (filtros prensa).

–El proyecto constructivo habrá de contemplar el diseño del primer tramo de Goldaburu erreka a recalzar a cielo abierto, con trazado sinuoso, tratando de naturalizar al máximo sus orillas que se presentarán tendidas y en tierras. Se evitará la ejecución de muros de escollera recibida en hormigón en sus orillas salvo en los tramos que resulte estrictamente necesario. Tal como se ha señalado anteriormente, estas obras y la conexión con el curso natural se realizará entre los meses de abril-octubre con objeto de evitar daños a las poblaciones de salmónidos por el aumento de sólidos en suspensión.

–Se demolerá y retirará cualquier construcción temporal que afecte a cursos fluviales y que se haya establecido para la ejecución de las obras.

–Se realizará una canalización de las aguas limpias de regatas y escorrentía natural del terreno para que las mismas no invadan la zona de obras y no den lugar al aumento de caudal de los sistemas que se implementen de retención de sólidos en suspensión dentro de la misma. Estas medidas se hacen extensivas para el caso de los vertederos.

5. Integración ambiental de la obra.

–Se incluirá un proyecto de revegetación que habrá de tener en consideración:

- Programación adecuada de los trabajos propiamente constructivos con los de restauración con el fin de que estos últimos se realicen de forma progresiva e inmediata a los acabados de la obra civil.
- Se completarán las plantaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental para terraplenes de más de 2,5 m de altura, para el vertedero V10 y en aquellos tramos en los que se pretenda conducir a la fauna a pasos más seguros con las siguientes especies y las características propuestas: roble pedunculado (*Quercus robur*) y arce de Montpellier (*Acer monspessulanum*). Los árboles han de ir protegidos contra el ramoneo del ganado y de los ungulados. Además, se podrán completar las plantaciones arbóreas con arbustos de las siguientes especies: *Ulex europaeus*, *Cytisus scoparius*, *Lonicera xylosteum* y *Lonicera etrusca*. En cualquier caso, en las plantaciones se evitará el uso plantas de alta capacidad fructificante.
- Las plantaciones en el borde de las regatas afectadas, tal como señala el estudio de impacto ambiental, será lineal en 2 hileras alternantes en marco de 1 pie/5 m.l. De altura mínima 90-110 cm, con especies propias de riberas: aliso (*Betula celtiberica*), fresno de hoja ancha (*Fraxinus excelsior*), sauce atrocinereo (*Salix atrocinerea*), tilo de hoja grande

(*Tilia platiphyllos*) y olmo de montaña (*Ulmus glabra*).

- La mezcla de semillas de especies herbáceas y arbustivas para hidrosiembra se ajustará a la propuesta en el estudio de afecciones ambientales.
- Resulta conveniente el empleo de técnicas de bioingeniería y de materiales del lugar en sustitución del hormigón: muros verdes, geomallas, gunitado ecológico y cualquier otra técnica que posibilite la adecuada integración de las obras del medio natural. En especial en las márgenes de la regata Goldaburu., que como se ha comentado anteriormente debe quedar a cielo abierto, y repuesta en tierras, con taludes tendidos revegetables.
- Se considerará recuperar las zonas residuales asfaltadas mediante el levantado de firmes, descompactado del terreno y cubrición con tierra vegetal, además de revegetación con siembras, hidrosiembras y plantaciones si procede.

–Los vertederos que se habrán de explotar en tongadas de abajo a arriba, dejando bermas de 2-3 m entre tongadas, se restaurarán tratando de conseguir una topografía suave, sin aristas por lo que el extremo de cada tongada se redondeará, con un buen acuerdo fisiográfica con las superficies limítrofes, devolviéndoles su uso previo de pradera, y respetando el drenaje natural del terreno.

–Las siembras y plantaciones deberán mantenerse durante un período de garantía de al menos 2 años.

6. Ruido.

–El proyecto constructivo cumplirá con las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental en cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica, de acuerdo a lo dispuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido:

- Instalación de pantalla acústica para la protección de vivienda (caserío Gamioa) compuesta por paneles modulares metálicos.
- Instalación de pavimento fonoabsorbente a colocar desde la boca Norte del túnel de Almandoz hasta el enlace de esta misma localidad.

7. Residuos.

–El proyecto constructivo habrá de tener en cuenta que las tierras excedentes del proyecto se depositarán en los vertederos de obra seleccionados, pero previamente se deberá resolver la posible incompatibilidad del vertedero V2 que comparte espacio con los proyectos tramos II y III de la transformación de la N-121 A en vía 2+1. El resto de vertederos se consideran adecuados debiendo cumplirse las topografías proyectados. En el caso de modificaciones por imprevistos durante la ejecución del proyecto, estas serán comunicadas al Servicio de Biodiversidad aportando planos con las nuevas soluciones topográficas que resulten.

–Se realizará un mantenimiento continuado de los sistemas de retención de sólidos de las aguas de escorrentía procedentes de las obras. Los lodos procedentes de los sistemas de retención de sólidos en suspensión serán correctamente gestionados. Se habrá de tener en cuenta que este tipo de residuo por su humedad y plasticidad puede dar lugar a la inestabilidad de algunos de los vertederos proyectados por lo que se habrá de analizar su destino en cada

caso.

–El resto de residuos se gestionarán convenientemente en función de su naturaleza y una vez finalizadas las obras, el entorno quedará limpio de cualquier residuo o resto de obra.

8. Patrimonio histórico cultural.

–De acuerdo a informe emitido con fecha 19 de enero de 2022 por el Servicio de Patrimonio Histórico de Gobierno de Navarra se habrán de cumplir las siguientes medidas para la protección del Patrimonio Arqueológico:

- Dada la proximidad del yacimiento Mortua a las obras, este deberá mantenerse señalizado y balizado durante todo el proceso de obra a fin de evitar cualquier daño.
- En los terrenos ocupados por los vertederos V2 y V12 deberán realizarse sondeos arqueológicos previos. Estos consistirán en series de trincheras, cada 20 m, abiertas mediante maquinaria provista con cazo de limpia, bajo control arqueológico, a fin de detectar si existe o no restos arqueológicos en el subsuelo. La realización de esta intervención tendrá carácter de urgencia y se atenderá a lo dispuesto por el Decreto Foral 218/1986, de 3 de octubre, por el que se regula la concesión de licencias para la realización de excavaciones y prospecciones arqueológicas en la Comunidad Foral de Navarra. A la vista de los resultados de los sondeos se determinarán por parte de la Dirección General de Cultura-Institución Príncipe de Viana las medidas necesarias para la protección del Patrimonio Arqueológico.

9. Seguimiento ambiental.

–Se deberá realizar durante las obras, y tras su finalización (período de un año) el seguimiento sobre la calidad de las aguas de los cursos de agua afectados por el proyecto con el objeto de comprobar su afección sobre la fauna ligada al medio hídrico. Si se comprobara la insuficiencia de las medidas que se adopten para el tratamiento de los sólidos en suspensión de las aguas procedentes de la zona de obras se procederá a la implementación de otras medidas complementarias, medidas que habrán de contar con el visto bueno del servicio de Biodiversidad de la Dirección General de Medio Ambiente.

–En caso de accidente por vertidos de sustancias nocivas para la vida en el medio fluvial o de problemas graves de turbidez de las aguas se habrá de contar con un Plan de emergencia y aviso inmediato a la piscifactoría de Oronoz-Mugaire.

–Durante las obras se vigilará la correcta gestión de los residuos que se generen en obra y del correcto funcionamiento de la maquinaria con el objeto de que no se produzcan vertidos desde la misma.

–Se comprobará el correcto balizado de las superficies afectadas por el proyecto y protección del arbolado.

–Se habrá de controlar que las labores de revegetación obedecen a las condiciones impuestas en el estudio de impacto ambiental y se controlará la evolución de la revegetación; periódicamente (al menos una vez al mes) se comprobará el estado del vallado y su correcto empalme con estructuras.

–Durante y tras la finalización de las obras (período de un año), se comprobará el correcto funcionamiento de drenajes, rejillas y arquetas para descartar la presencia de fauna silvestre atrapada.

–Además, y tras conocer los resultados del Plan de Vigilancia Ambiental y si se detectaran impactos no previstos, en especial, en lo referente a la permeabilidad de la carretera y al riesgo de atropello para la fauna, se deberán implementar nuevas medidas correctoras que minimicen el riesgo de estos impactos.

–En el caso de ser necesario el aviso del promotor al Guarderío Forestal de alguna circunstancia (inicio obras, etc.), este se deberá realizar mediante un mail a las Demarcaciones Pamplona - Iruña y Bidasoa.

3.º En base al artículo 29 de la Ley Foral 13/1990, informar favorablemente la ocupación temporal de las zonas de vertedero. Dicha ocupación temporal supondrá el abono al titular conforme catálogo de un canon actualizable o indemnización acorde con los perjuicios de toda clase que se ocasione al monte en el caso de la afección a los vertederos localizados sobre montes de utilidad pública.

4.ª Autorizar la tala del arbolado comunal afectado por la construcción, previa marcación por parte del personal de campo de la Sección de Guarderío de Medio Ambiente / Basozainak. Los residuos o productos resultantes de la corta deberán ser extraídos de la zona de actuación y ser llevados a lugar adecuado o, en su caso, previo acuerdo con el titular afectado, se podrán destinar a otros usos (por ejemplo, facilitar leñas de hogar).

5.º Publicar esta resolución en el Boletín Oficial de Navarra, en cumplimiento de lo dispuesto Art 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

6.º Notificar esta resolución al promotor, Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras, al Servicio Forestal y Cinegético, y al Guarderío de Medioambiente (demarcaciones de Ultzama-Arakil y Bidasoa), a los efectos oportunos.

Pamplona, 10 de agosto de 2022.–El director general de Medio Ambiente, Pablo Muñoz Trigo.

ANEXO I

Resultado del trámite de información pública

Finalizado el plazo de información pública, se han recibido las siguientes alegaciones, cuyo contenido y respuesta se expone a continuación:

1.–Alegación 2021/692209, presentada por don Juan María Iraola Mendiburu.

1. Expone que es propietario de la parcela 76 A del polígono 9 de Ultzama y de la parcela 53 del polígono 5 de Lantz destinadas a vertedero en el proyecto y que las mismas ya fueron usadas como vertedero en las obras de ejecución de los actuales túneles. Considera que en su día no se ejecutó correctamente el relleno y solicita que se aproveche la nueva obra para subsanar las

deficiencias que presentan.

Contestación:

1. Se estima lo alegado, el proyecto constructivo procederá a corregir las actuales deficiencias y procurará la restauración de la zona, facilitando la evacuación del agua y mejorando la actual topografía.

2.–Alegación 2021/706987, presentada por Pello Sarratea Sanzberro en representación del pueblo de Almandoz.

Expone que el proyecto contempla el acceso al barrio de Mendiola desde el enlace de Almandoz por el puerto de Belate pasando por la Venta de San Blas, manifestando que supone un aumento de tiempo y distancia para los vecinos del barrio y los servicios de emergencia, así como una disminución de la seguridad. También señala la afección al acceso al caserío Gamioa y al Camino de Santiago Baztanés.

Contestación:

Se estima parcialmente lo solicitado. Los accesos al barrio de Mendiola no cumplen con la norma 3.1-IC de trazado para este tipo de vía. Además, la norma indica que en carreteras multicarril las maniobras de giro a la izquierda no se realizarán a nivel, salvo que se efectúen mediante glorietas. Por todo ello, en el proyecto se proponía mantener los accesos al barrio de Mendiola a través del puerto de Belate.

Tras la fase de alegaciones, se analizan hasta 3 alternativas, resultando la de mejor viabilidad técnica, ambiental, social y económica la alternativa número 3 consistente en un tramo de trenzado mediante un tercer carril en el nuevo viaducto proyectado junto al emboquille Sur del nuevo túnel de Almandoz. La afección ambiental es mínima con un movimiento de tierras de 13.000 m³.

En cuanto a la solicitud de que se mantenga todos los servicios, enlaces o caminos actuales en la boca norte del túnel de Almandoz que dan acceso al caserío Gamioa y parcelas, y que es parte del Camino de Santiago, el proyecto sometido a información pública ya contempla dicha reposición con un paso inferior similar al existente en la actual calzada.

3.–Alegación 2021/717349, presentada por doña María Josefa Obregozo Vergara. 1.

Expone su disconformidad con la utilización como vertedero en la parcela 123A del Polígono 2 de Baztan y propone como alternativa la parcela 453G. En el caso que sea necesario usar la parcela 123 A, solicita se tenga en cuenta el abrevadero existente y que se vuelvan a reponer los cerramientos si fueran a resultar afectados.

Contestación:

Se estima parcialmente lo solicitado. Se utilizará la parcela 123 A, reponiendo los cerramientos y respetando el abrevadero. Antes de realizar ningún vertido, se retirará y acopiará la tierra vegetal, para cubrir posteriormente la parcela una vez finalizado su uso. También se sembrará para mantener su uso como pradera. No se admite como vertedero la parcela contigua, 453 G del polígono 2 de Baztan, puesto que está cubierta de vegetación arbórea y arbustiva.

ANEXO II

Consulta a las administraciones públicas afectadas

Sección de Registro, Bienes Muebles y Arqueología.

Con fecha 19 de enero de 2022, esta sección informa favorablemente el proyecto señalando que no se producen afecciones sobre el conjunto de monumentos megalíticos presentes en el Puerto de Belate, tampoco sobre el horno de cal de Mortua y respecto a los vertederos V2 y V12, próximos a la cueva de Abautz, singular yacimiento arqueológico con ocupación desde el Paleolítico Medio hasta Época Romana, se establece un condicionado que se incluye en el correspondiente de este informe.

Confederación Hidrográfica del Ebro.

Este organismo, con fecha 19 de mayo de 2022, tras la descripción de ámbito hidrográfico de la actuación (hidrología superficial e hidrogeología) y supervisión de la afección al Dominio Público Hidráulico, concluye que desde el punto de vista medioambiental el proyecto se estima compatible en cuanto al sistema hídrico se refiere siempre y cuando se lleven a cabo las medidas preventivas y correctoras tendentes a minimizar impactos sobre el medio hídrico, así como su vegetación y fauna asociada, garantizando además que no se modifique la dinámica hidrológica y asegurando la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Estas medidas serán de aplicación tanto en fase de obras como de explotación de la vía.

Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

Con fecha 24 de mayo de 2022, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico emite informe sobre el proyecto en tramitación. Inicialmente señalan consideraciones relativas a sus competencias respecto a las corrientes de aguas superficiales y a las masas de agua subterráneas que se podrán ver afectadas por el proyecto.

En cuanto al estudio de impacto ambiental establecen medidas adicionales tales como la no concentración de drenajes en únicas estructuras, respeto del régimen de corrientes, prohibición expresa de establecer vertederos en zona de policía de cauces salvo que cuenten con la autorización expresa del organismo de Cuenca, demolición de estructuras temporales que afecten a cauces, etc. También establecen medidas adicionales de control de la calidad de las aguas y la obligación de presentar un estudio hidrogeológico que permita prever el efecto ocasionado por la excavación de los túneles sobre las masas de agua subterráneas.

El informe incluye otras consideraciones respecto a afecciones a concesiones existentes en la zona o la consideración de posibles vertidos que en cualquier caso requerirán de autorización administrativa del organismo de Cuenca.

ANEXO III

Descripción del proyecto

El proyecto de trazado consiste en la definición de las obras necesarias para la duplicación de

los túneles de Belate y Almandoz, así como las actuaciones necesarias entre ambos túneles para desdoblarse la calzada pasando a tener dos carriles por sentido y las actuaciones necesarias en ambos extremos para conectar la carretera existente a la nueva calzada duplicada en las entradas y salidas a los túneles.

El proyecto de trazado, tras el análisis de un conjunto de cuatro alternativas analizadas para cada tramo, se desarrolla sobre la alternativa 2 del tramo 1 y la alternativa 1 del tramo 2.

La alternativa seleccionada tiene su inicio en la intersección existente con la carretera NA-1210 que sube al puerto de Belate, en el Pk 27+040 de la N-121A (enlace de Ventas de Ultzama), en una nueva calzada situada a la izquierda (oeste) de la actual carretera y finaliza en el P.K. 34+647, totalizando una longitud de 7.647 m.

En base a los datos de IMD (año 2005-2019) se estima un tráfico para 2040 de 8.313 vehículo/día con un porcentaje de pesados del 30,94%.

La sección tipo es de cuatro carriles de 3,5 m cada uno, con arcenes a los lados de 1,50 m y 1,0 m y sendas bermas de 0,75 m. En el tramo entre túneles, además del arcén interior de 1 m, se plantea una mediana de 0,6 m. Los taludes se proyectan con pendiente 2H/1V en terraplén y 1H/1V-1H/2V en desmonte. La sección en el interior de los túneles es de dos carriles de 3,5 m, arcenes laterales de 3,0 m y 1,0 m y aceras de 0,75 m.

En cuanto a los movimientos de tierra se trata de un proyecto con una descompensación de tierra muy importante, los nuevos túneles de Belate y de Almandoz, y en el cómputo global de la obra, se presentan unos volúmenes resultantes de 63.359,00 m³ de terraplén y 998.455,03 m³ de desmonte contando el esponjamiento. El volumen de tierras con destino a vertedero será 935.096,03 m³.

Para albergar las tierras excedentes se proponen inicialmente 9 vertederos y se eliminan cuatro (V1, V3, V4 y V9). Teniendo en cuenta que se han establecido unas necesidades superiores al volumen del resto de vertederos seleccionados se analizan cuatro emplazamientos adicionales (del V10 al V13) descartándose el V11.

La asignación de los 8 vertederos por tramos es la siguiente:

–Tramo I (sur del túnel de Belate): Los excedentes de este tramo se pueden gestionar en los vertederos V2 (parcelas 40/9, 41/9, 42/9 y 69/9 de Ultzama) y V12 (53/5 de Lantz y 76/9 de Ultzama).

–Tramo II (entre túneles): Para el volumen de este tramo se emplearán los vertederos V2, V10 (parcelas 171/1 y 33/1 de Baztan), V5 (parcela 28/1 de Baztan) y V6 (parcela 132/2 de Baztan) que tienen una capacidad total superior.

–Tramo III (norte del túnel de Almandoz): En esta zona los excedentes se pueden llevar a V6, V7 (parcela 154/1 de Baztan), V8 (parcela 263/2) y V13 (parcelas 317/2 a 320/2 de Baztan) quedando una capacidad extra para 17.835,32 m³ adicionales en el vertedero V13.

La zona de instalaciones auxiliares para casetas de obra, acopio de materiales, etc. se prevé sobre una superficie de 3.800 m² situada junto a la boca Norte del túnel de Belate en torno a la

calzada izquierda de nueva construcción, junto a la explanada existente del centro de control.

Descripción del trazado

Se proyecta el desdoblamiento de los túneles de Belate, en la N-121 A. Actualmente la vía presenta doble sentido de circulación con vía lenta en uno y otro sentido, excepto en el interior de único túnel. El proyecto distingue 5 tramos: tramo a cielo abierto previo al túnel de Belate, túnel de Belate, tramo a cielo abierto entre túneles, túnel de Almandoz y tramo a cielo abierto tras el túnel de Almandoz.

En el primer tramo a cielo abierto, salvo en el tramo inicial, la ampliación de la calzada se proyecta en el lado izquierdo (Pk 27+700). A partir de este punto se da inicio al emboquille Sur del túnel de Belate en el Pk 28+010.

El nuevo túnel de Belate tendrá una longitud de 2.885 m aproximadamente, y se posiciona de forma divergente al actual, con separaciones entre 29 y 150 m. En este túnel se han previsto cinco galerías de conexión cada 500 m. La central permite el paso de vehículos pesados y las otras 4 serán peatonales con acceso a vehículos ligeros.

El emboquille Norte será en el PK 30+895, junto al Centro de Control existente y desde esa explanada (antiguo vertedero de tierras del actual túnel) convergerá con la calzada actual, sobre uno de los mayores terraplenes de la obra (desde el Pk 31+090 hasta el Pk 31+310). Solapadas ambas calzadas, la ampliación entre túneles, se ejecutará hacia el lado del desmonte, en su margen derecha. En los siguientes metros, y sobre terraplén, se amplía la obra de fábrica que se encuentra ahí ubicada (Pk 32+440).

Previo al nuevo túnel de Almandoz se ha propuesto la ejecución de un nuevo viaducto de 6 vanos de 35 m (Pk 32+635 al Pk 32+845) para salvar el gran desnivel existente y evitar la afección a la regata Goldaburu. Tras el viaducto se encuentra el nuevo túnel de Almandoz (Pk 32+885-34+240) con una longitud aproximada de 1.355 m, planteado en paralelo al actual a una distancia entre ejes de aproximadamente 30 m. Se prevén dos galerías de conexión peatonales separadas como máximo 500 m entre ellas y entre boca y galería. Para evitar un gran desmonte en la boca norte del nuevo túnel se ha propuesto aumentar la longitud del túnel en 160 m sobre la embocadura norte del túnel existente.

Para dar continuidad a una vía de servicio en la embocadura norte del túnel de Almandoz, en el lado izquierdo, se ejecuta un marco 5 x 5,50 m, a partir del cual, con una plataforma de 4 carriles se alcanza el enlace de Almandoz.

Se han repuesto los caminos afectados entre los que se encuentra un tramo del Camino de Santiago del Baztán y se han estudiado y previsto las correspondientes afecciones a servicios entre los que se encuentra el acondicionamiento mediante pavimentado con hormigón de un tramo del canal de la Central Hidroeléctrica que se abastece del agua de la propia regata de Goldaburu.

Finalizado el plazo de información pública y tras la estimación de la Alegación número 2 que plantea la modificación del enlace con el barrio de Mendiola se modifica el proyecto asumiendo la Alternativa 3 de las tres soluciones propuestas, consistente en un tercer carril en el nuevo viaducto proyectado junto al emboquille Sur del nuevo túnel de Almandoz. Por lo tanto, el

acceso desde el barrio Mendiola a la N-121A en dirección Pamplona se hace junto al emboquille sur del nuevo túnel de Almandoz por el tercer carril del viaducto (tramo de trenzado) a modo de carril de aceleración. Y el movimiento de salida de la N-121A viniendo de Irún hacia el barrio de Mendiola se hace por el tercer carril del viaducto en este caso como carril de deceleración (tramo de trenzado) y continua hasta dar con la senda existente mediante terraplén bajo el ultimo vano del viaducto.

ANEXO IV

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental realiza una descripción general del proyecto y sus acciones identificando el ámbito de actuación, el tráfico que soporta la carretera, describe el trayecto y sus características, las superficies de ocupación, incluidas las auxiliares, aporta datos de movimientos de tierra y los préstamos y vertederos necesarios para cubrir las necesidades del mismo. Finalmente, incluye un apartado de restauración e integración ambiental del proyecto.

El estudio incorpora un apartado de compatibilidad del proyecto con los planes y programas que afectan al ámbito del mismo (POT3, Protección de Bienes de Interés. Patrimonio cultural y arqueológico, Protección de Espacios Naturales y de los Montes Patrimonio forestal de Navarra y Protección de Especies), concluyendo que el proyecto, en general, cumple con las premisas establecidas en los mismos.

En cuanto al estudio de alternativas se señala que el proyecto no ha requerido de un estudio de alternativas de trazado como tal, ya que este análisis ya se abordó en el “Estudio de Alternativas de trazado” de diciembre de 2014. Las principales alternativas que ahora se proponen se basan en diferentes propuestas que tratan de minimizar superficie de ocupación de proyecto y de movimientos de tierras para su ejecución y desarrollo

El inventario del medio físico describe los elementos del medio abiótico y factores geofísicos, así como del medio biótico, perceptual, socioeconómico y cultural.

En anejo I se presenta un estudio específico de vegetación que identifica la afección del proyecto a ejemplares aislados de haya, a una masa forestal compuesta por castaño y alerce en estado fustal, a brezales-argomales-helechales atlánticos, pero en escasa superficie y a praderas. Como dato singular, el inventario de flora descarta cualquier afección a especies clave de flora de la ZEC ES2200018, Belate en el que se encuentra inmerso el proyecto, en concreto a especies relacionadas con turberas.

En el anejo II se incluye un estudio específico de fauna que parte de la información existente y las bases de datos del Inventario Español de Especies Terrestres dependiente del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Como resultado identifica especies catalogadas en la zona ámbito del proyecto tanto del medio fluvial, como forestal y cavernícola, tanto vertebrada como invertebrada.

A partir de esta información el estudio de impacto ambiental identifica los potenciales impactos

concluyendo que los principales vendrán derivados de la modificación geomorfológica del terreno y modificación de usos, lo que conllevará cambios en la conformación geológica, topografía, comportamiento aguas y paisaje principalmente. Sobre los impactos a la fauna y a la flora el estudio señala que, debido a que el diseño de proyecto propone una ocupación en buena parte de su recorrido en túnel y en aquellos tramos a cielo abierto de forma inmediata a la actual traza, con mínima ocupación de nuevas superficies a excepción de los vertederos que afectará a pradera de siega o diente, el impacto sobre estos componentes del medio se puede considerar como Moderado. Tampoco se considera que el proyecto dará lugar a una modificación de las condiciones actuales de conectividad del territorio.

Dado que la superficie de proyecto se encuentra en el interior de un espacio natural de la Red Natura 2000, el estudio de impacto ambiental en su anejo 5 incorpora un capítulo específico de evaluación de las repercusiones del proyecto en Red Natura 2000 que analiza la afección a los hábitats de interés comunitario y a los elementos claves por los que es espacio ha sido designado ZEC y concluye que la ejecución del proyecto genera sobre el espacio ZEC ES2200018 un impacto compatible sobre una extensión puntual del mismo. Los efectos adversos generados sobre el mismo no se estiman sean notorios sobre espacios adyacentes ni elementos de interés para la ZEC.

Tras la aplicación de las medidas preventivas y correctoras que se proponen para la minimización o eliminación de los efectos negativos del proyecto que repercuten sobre el medio en el que se desarrolla y considerando la situación inicial y final sobre el medio, la valoración global es de un proyecto sostenible de: IMPACTO MODERADO.

Sobre las medidas de prevención y corrección de impactos el estudio considera que las principales se corresponden con las propias del diseño de la actuación, siendo por tanto medidas fundamentalmente de carácter preventivo.

Establece como medidas principales aquellas dirigidas a la protección contra la contaminación de suelo y aguas, la modificación de los procesos erosivos y de estabilidad del terreno, la calidad atmosférica, la protección de hábitats y de especies de interés potenciales del lugar, la gestión de residuos, las condiciones y avances topográficos, la composición edafológica de su suelo en capa última y las labores de revegetación (plantaciones e hidrosiembras diferenciando superficies de tratamiento entre terraplenes inferiores y superiores a 2,5 m, desmontes en tierra o roca, superficies ajardinadas y urbanas a desmantelar).

La ejecución de las obras se llevará a cabo de acuerdo con las buenas prácticas y mejores técnicas disponibles tratando de minimizar los efectos adversos generados principalmente sobre calidad atmosférica y socioeconómica debido a trabajo y manipulación de materiales con maquinaria pesada y tráfico.

Se presenta un Programa de vigilancia ambiental genérico, pero que puede resultar suficiente.

Código del anuncio: F2211174