

RESOLUCION 624E/2024, de 5 de julio, de la Directora General de Medio Ambiente.

OBJETO: Resolución informe ambiental (EIAs)	
REFERENCIA: Código Expediente: 0001-0049-2023-000043	
UNIDAD GESTORA: Dirección General de Medio Ambiente Servicio de Biodiversidad y Gestión Piscícola Sección de Evaluación Ambiental C/ González Tablas, 9 - 31005 Pamplona Teléfono: 848 42 14 86 Correo electrónico: evaluacion.ambiental@navarra.es	
Actividad:	Proyecto básico de la línea ferroviaria entre los polígonos industriales de Landaben y Arazuri – Orcoyen
Anexo Ley 21/2013:	II
Promotor:	Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras (Dpto. Cohesión Territorial)
Municipio:	Varios municipios
Fecha Solicitud:	28/11/2023

Por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto básico de la línea ferroviaria entre los polígonos industriales de Landaben y Arazuri – Orcoyen, promovido por la Dirección General de Obras Públicas (Departamento de Cohesión Territorial).

Con fecha 28 de noviembre de 2023, la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras del Gobierno de Navarra ha remitido al Servicio de Biodiversidad y Gestión Piscícola, la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada del expediente arriba citado. Dicho expediente se incluye en el Anejo II, Grupo 7, apartado c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que, de acuerdo con lo dispuesto en la misma, debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada.

El objeto del proyecto es la definición de una variante de la Línea 710 Altsasu-Castejón de Ebro perteneciente a la Red Convencional de Adif, Red Ferroviaria de Interés General (RFIG, en el tramo comprendido entre el Km 176/181, en las proximidades de la estación de Pamplona/Iruña. El nuevo tramo en variante de unos 3,5 km de longitud, supondrá la circunvalación del polígono industrial de Landaben.

En el Anejo I se resumen los datos esenciales del proyecto, y en el Anejo II se incluyen los aspectos más destacados del documento ambiental.

Antecedentes



CSV: **08CD66C03762A460**

Puede verificar su autenticidad introduciendo el CSV en / Benetakoa dela egiaztatu dezakezu CSVa hemen sartuta:

<https://administracionelectronica.navarra.es/validarCSV/default.aspx>

Emitido por Gobierno de Navarra / Nafarroako Gobernua (DIR3: A15007522)

Fecha de emisión / Noiz emana: 2024-07-05 10:56:33

El proyecto tiene como antecedente la solución 2A-2B del “Estudio de Alternativas de acceso ferroviario en la zona de Landaben”, redactado en Julio de 2012 para el Gobierno de Navarra. No consta tramitación ambiental en este Departamento de este proyecto.

Por otra parte, el reciente “Estudio Informativo limítrofe de la Comarca de Pamplona,” sometido a información pública (BOE nº 77 de 31 de marzo de 2023), y sobre el que esta Administración se pronunció en el trámite de consultas a la Administraciones públicas afectadas y que supone, entre otras actuaciones, la supresión del “Bucle ferroviario de Pamplona”, obliga a la coordinación de ambos proyectos de modo que se asegure la no interferencia mutua previendo infraestructuras compatibles en el tiempo y en el espacio.

Tramitación de la evaluación ambiental simplificada

Conforme al artículo 46 de la Ley 21/2013, el 5 de diciembre de 2023, se procede a realizar consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. Se consulta a los Ayuntamientos afectados tanto por el propio trazado, como por las instalaciones auxiliares y préstamos y zonas de depósito de excedentes de tierra. También se consulta a otras Administraciones públicas y a personas interesadas.

Finalizado el plazo de recepción de respuestas se reciben informes procedentes de los Ayuntamientos de Etxauri, Valle de Iza/Itza, Ayuntamiento de Galar y Cendea de Olza/Oltza Zendea, informes de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona (dos informes), Sección de Gestión Piscícola y Sección de Planeamiento y Proyectos Supramunicipales. Los aspectos ambientales de los citados informes han sido considerados en el análisis técnico del expediente. La relación de todos los consultados y un resumen del contenido de los informes recibidos se presenta en el Anejo III de este informe de impacto ambiental.

Análisis ambiental del Proyecto considerando los criterios del Anexo III de la Ley 21/2013

El proyecto se desarrolla al suroeste de la aglomeración urbana e industrial de Pamplona/Iruña. La variante de línea ferroviaria que se proyecta evita el cruce de la línea de ferrocarril actual, Línea 710 Altsasu-Castejón de Ebro, a través del polígono industrial de Landaben a la altura de la factoría de Volkswagen. Las necesidades manifestadas por este grupo empresarial automovilístico requieren modificar el trazado de la vía convencional a corto plazo y de este modo contar con superficie suficiente para acometer una modernización de la factoría.

El trazado de la nueva línea ferroviaria se ve condicionada, además de por la línea de ferrocarril Castejón-Altsasua y con la que conecta en su punto inicial y final, por los ríos Elortz y Arga, sus llanuras de inundación, además de por los diferentes viales del Polígono de Landaben, en especial por la carretera PA-30.

La variante de ferrocarril que se proyecta recorre inicialmente campos de secano al suroeste de la población de Barañain. El tramo final utiliza, desde un nuevo paso superior sobre la vía, un pasillo entre el límite noroccidental del polígono industrial de Landaben y el sur del Polígono industrial de Arazuri - Orcoyen, alcanzando en su punto final, el municipio de Pamplona/Iruña, tras el cruce de la carretera PA-30, bajo un segundo paso superior.

El documento ambiental que acompaña al proyecto básico realiza un análisis de alternativas que descarta la Alternativa “0” por resultar inadmisibile dada la limitación a la expansión de factoría de Volkswagen Navarra. Se selecciona la Alternativa 2A-2B del “Estudio



de Alternativas de acceso ferroviario en la zona de Landaben”, habiendo considerado en su elección, criterios tales como eficiencia técnica, necesidad de coordinación con el corredor del Estudio Informativo de la Comarca de Pamplona y menor afección al río Arga.

En el trazado de la nueva línea de ferrocarril, a lo largo de sus 3,5 Km, apenas se reconocen valores ambientales a excepción de los presentes en los ríos Arga y Elortz, ríos que en la zona ámbito del proyecto se acompañan de bosques de ribera en un estado óptimo de conservación a pesar de su proximidad a un polígono industrial, a la autovía A-15 y a la carretera PA-30.

El nuevo vial de ferrocarril cruza el río Arga aguas arriba de la desembocadura del río Elortz por su margen derecha, bajo el puente de la carretera PA-30, y aprovechando el mismo trazado de la Línea de Altas Prestaciones del Estudio Informativo de la Red Ferroviaria de la Comarca de Pamplona. Se diseña un viaducto de 450 m de longitud, entre los PPKK: 0+480 – 0+920, pero con afección directa a estos ríos y sus riberas entre los PPKK 0+600 y 0+750, 11 pilas, dos ellas, P4 y P5, a ejecutar en las orillas del río, y en concreto, esta última prácticamente en su cauce, y una altura de gálibo que en la zona de cruce con el Paseo fluvial del Arga y bajo la PA-30 ronda los 3,0 m.

El documento ambiental describe en este tramo del río Arga un bosque de ribera con una anchura de unos 30 m, denso (porcentaje de cobertura arbórea entorno al 40-50%) y composición mixta de especies: sauce (*Salix sp.*) y chopo (*Populus nigra* y *Populus sp.*), con algunos fresnos (*Fraxinus excelsior*), alisos (*Alnus glutinosa*) más abundantes en las riberas del río Elortz, arces (*Acer campestre* y *Acer pseudoplatanus*) y olmos jóvenes (*Ulmus minor*) acompañados de su orla arbustiva. No se han identificado hábitats de interés del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

La afección de la estructura en este tramo, a excepción del recorrido bajo el viaducto existente, donde apenas hay desarrollo de vegetación, resulta evidente, más aún si se tiene en cuenta la escasa altura del viaducto sobre la cota natural del terreno. Se estima una superficie de afección de las riberas entre las pilas P3-P4 y P6-P7 por desbroces, remoción de tierras, tránsito de maquinaria, etc. de unos 2500 - 3000 m². A esta superficie se habrá de añadir la ocupación temporal por las instalaciones auxiliares de obra que se ubican próximas. Por otra parte, la escasa altura de gálibo del nuevo viaducto no permitirá la entrada de luz bajo su tablero y por ello dificultará una correcta revegetación de sus riberas tras la finalización de las obras. Por otro lado, se debe tener en cuenta que el cruce del viaducto sobre el río Arga resulta tangencial para, en pocos metros, alejarse de la ribera adentrándose en un campo de cultivo sin valores ambientales significativos.

En cuanto a las afecciones sobre fauna, los tramos fluviales coincidentes con las obras se encuentran dentro de la región ciprinícola, donde se tiene constancia, tal como señala el documento ambiental, de presencia de especies tales como visón europeo (*Mustela lutreola*) y milano real (*Milvus milvus*) especies catalogadas como en peligro de extinción en el [Catálogo Español de Especies Amenazadas](#). Se conoce también la presencia de otras especies listadas: galápago europeo (*Emys orbicularis*), rana ágil (*Rana dalmatina*, Vulnerable), martín pescador (*Alcedo atthis*), nutria paleártica (*Lutra lutra*), etc. además de castor (*Castor fiber*) especie listada en los Anexos II y IV de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, tal como lo apunta el informe de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.



Las obras en el entorno del río Arga, en lo que respecta a las pilas P4 y P5 afectarán con probabilidad a su cauce, en especial la P5, lo que exigirá de la adopción de métodos de construcción que eviten la entrada de agua durante las obras de cimentación de sus zapatas y minimicen el riesgo de vertidos accidentales de hormigón a las aguas con efectos muy negativos sobre la fauna presente en las aguas del río. El proyecto constructivo habrá de definir el diseño final y el método constructivo, incluidas obras auxiliares, para la ejecución de esta infraestructura, teniendo en cuenta la minimización de ocupación de superficies y de afecciones al cauce y a las aguas del río Arga.

Tal como ya se ha apuntado, el nuevo viaducto recorre muy próximo y en paralelo el trazado de la futura Línea de Altas Prestaciones, lo que dará lugar a impactos sinérgicos y acumulativos muy significativos con una pérdida aún mayor de hábitat para las especies de fauna, aumento de la fragmentación de su hábitat (corredor fluvial), y elevación de los niveles de ruido y perturbación.

El documento ambiental para minimizar algunos de los efectos aquí señalados, incluye medidas de protección como la instalación de protectores de madera para troncos y delimitación de la zona de obra con un vallado rígido y visible, establecimiento de calendarios de obra con el objeto de proteger a la fauna, instalación de pantallas anticollisión de aves en el nuevo viaducto, revegetación mediante hidrosiembras en taludes y plantaciones en las riberas bajo el tablero del viaducto en la zona de cruce de los cauces y alrededor de la superficie de ocupación de las zapatas de las pilas y de los estribos.

En cuanto a la afección a las aguas superficiales, dada la amplitud de la extensión del cruce del viaducto sobre el dominio fluvial resulta inevitable la disposición en el mismo de varias pilas, análogamente a lo que ocurrirá y en mayor magnitud por la construcción del viaducto de la Línea de Altas Prestaciones de la Comarca de Pamplona. Las afecciones a la llanura de inundación y zona de flujo preferente habrán de contar con el informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Ebro. De acuerdo a la documentación ambiental aportada, el diseño de las medidas de drenaje, tanto transversal como longitudinal, mitigarán el riesgo de afección directa, tanto a la infraestructura como el perjuicio a terceros. A tal efecto se diseñan los terraplenes que acompañan al nuevo viaducto permeables o drenantes con pedraplén, hasta una cota 0.5 m, por encima de la altura considerada inundable para Q500.

Asimismo, durante la ejecución se proyecta instalar barreras de protección de sedimentos a partir de restos de poda para evitar arrastres de material en los márgenes del cauce o entorno a las zapatas con afección a la calidad del agua de los ríos.

Respecto a la alteración del relieve, desde el tramo en curva que dirige la línea ferroviaria en dirección suroeste – noreste (PK 1+500) hasta prácticamente el final del proyecto, el trazado que no soporta más que un 15,9% de pendiente, se desarrolla ampliando el actual desmonte con berma y en parte gunitado existente en el polígono industrial de Landaben, y en el tramo final, creando una gran trinchera que alcanza 18 m de altura. Como resultado de las obras en este tramo se obtienen unos excedentes de material de excavación de más de 300.000 m³.

El documento ambiental recoge que el nuevo viaducto de la línea ferroviaria en tramitación afecta directamente al Lugar de Interés Geológico (LIG) del inventario del IGME (2022) PS026 “Meandros y terrazas del río Arga en Pamplona” de interés secundario. Para minimizar el impacto de las obras sobre este espacio hubiera sido conveniente alejar de su



límite las pilas del viaducto, en especial las pilas P4 y P5. Al igual que en el caso anterior por imposibilidad técnica no resulta posible adoptar la medida.

En lo referente al patrimonio cultural, la documentación ambiental no localiza ningún yacimiento arqueológico directamente afectado por el trazado de la línea de ferrocarril, tampoco en las superficies destinadas a préstamos y zonas de depósito de excedentes de excavación. Próximos quedarían los yacimientos de Ultzaispea y Río Alrevés. Al respecto, señalar que el Ayuntamiento del Valle de Iza/Itza, sí localiza un yacimiento arqueológico en las parcelas del préstamo P1.

De acuerdo a lo recogido en el documento ambiental, además pueden quedar afectados los lugares de memoria histórica Fosa de las canteras de Ardoi, coincidente con el trazado y Fosa de Beriain adyacente a la zona de posible depósito de material de excavación del P.I. de Salinas. En este último caso, con las correspondientes medidas de prevención por ocupación directa de accesos auxiliares, no serían previsibles impactos sobre el mismo. Por último, se señala que el depósito de material de excavación propuesto en la cantera de Lete se ubica en el entorno del BIC Monasterio de Yarte.

El impacto por ruido durante las obras y, en menor medida, durante su explotación será considerable, tanto en la propia vía como en la zona del préstamo propuesto en las inmediaciones de la urbanización de Zuasti. No obstante, este impacto resulta acotado en el tiempo con efectos directos siendo, en cualquier caso, las zonas más sensibles, las que cuentan con presencia de fauna catalogada (las márgenes de los dos ríos involucrados en la obra) y las que presentan uso recreativo y residencial.

El documento ambiental reconoce un impacto "Severo" por la afección del proyecto al Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona así lo confirma en su informe respuesta correspondiente al trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas. El viaducto sobrevuela, a una altura de entre 3,0 m y 3,22 m el paseo fluvial desde los PPKK 0+760 - 0+780. Las superficies correspondientes a este tramo afectado de camino se amplían si además se tiene en cuenta la ocupación de superficies auxiliares de obra tanto temporales como permanentes en el entorno del mismo. El proyecto, durante la ejecución de las obras, compromete el uso del camino por los usuarios y una vez esté ejecutado las labores para su mantenimiento.

Como impacto positivo del proyecto, se concluye que la propuesta que se plantea mejora las condiciones espaciales de la factoría de Volkswagen Navarra permitiendo la ampliación de sus instalaciones y su modernización (actuaciones enfocadas a la fabricación de modelos de automoción más eficientes y sostenibles) lo que conllevará un mayor desarrollo industrial y socio-económico para todo el entorno.

Análisis ambiental de préstamos y depósitos de excedentes de excavación

En cuanto a movimientos de tierra, en la fase actual de proyecto (proyecto básico) y de forma preliminar, se aportan los siguientes datos estimados de balance de tierras:

- Volumen necesario a ser suministrado a la obra: cantera/yacimiento granular 66.358 m³
y, préstamo: 25.906 m³
- Excedentes de material: 305.868,2 m³



Se proyecta una única zona de préstamo en Zuasti muy próxima a viviendas (Préstamo1) en las parcelas 11, 12, 14 y 15 del polígono 3 (50.000m3), siendo la distancia a la obra de 7-8 km, espacio que servirá además como depósito de material de excavación. El documento ambiental considera el impacto en esta zona como indirecto de magnitud mínima y por lo tanto Nulo. Al respecto el Ayuntamiento de Iza/Itza considera este espacio como limitante al modelo de desarrollo del suelo urbano del municipio y contempla las posibles molestias a la población.

Atendiendo a los informes recibidos en el trámite de consultas se recomienda que, para minimizar estos impactos el proyecto constructivo localice otras zonas de préstamo y depósito de material de excavación con menores afecciones, espacios que se ubiquen prioritariamente en suelos sin cubierta vegetal natural, fuera de zonas inundables y de flujo preferente, y alejadas de núcleos habitados.

Como depósitos de excedentes de excavación se proponen espacios degradados como las escombreras de la antigua explotación minera de Potasas, en concreto la escombrera de Olaz-Subiza y la del polígono industrial de la Meseta de Salinas (Vaso de Salinas), ambas, de acuerdo a las conclusiones del documento ambiental, con poca probabilidad para su uso por tamaño y distancia y a lo que habría de añadir las consideraciones desfavorables del informe que ha remitido el Ayuntamiento de la Cendea de Galar/ Galar Zendeako Udala, que argumenta entre otros motivos que el segundo espacio ya cuenta con un uso asignado. Además, se han seleccionado las canteras sin actividad de Etxauri (no preferente de acuerdo al documento ambiental) y de Lete, y las activas de la Sierra de Alaitz (esta última opción también desestimada). Por último, se considera el vertido de tierras en el propio polígono industrial de Landaben.

La cantera abandonada de Etxauri se encuentra inmersa en un Paisaje protegido singular, reconocido en el POT3 Área central, en su Anexo PN9 - Paisaje. Aunque en este caso el relleno de la cantera podría dar lugar a su integración ambiental y paisajística (impacto positivo). No obstante, la singularidad del espacio demanda un proyecto específico de restauración, que excede los objetivos del proyecto en trámite.

El depósito de material de excavación ubicado en la Cantera de Lete, en vías de restauración, resulta coincidente con el perímetro de protección del Monasterio de Yarte como ya se ha citado anteriormente, por lo que cualquier actuación en el entorno protegido de este BIC, deberá estar bajo la coordinación de la Dirección General de Cultura – Institución Príncipe de Viana. También en este punto se afectará al Lugar de Interés Geológico “Ofitas triásico-jurásicas de dominio vasco-cantábrico. Cantera de Lete”. En este caso, continuar con las labores de restauración del espacio contribuye a la preservación de los valores por los que se ha designado el espacio LIG.

La Sección de Residuos en su informe de respuesta al trámite de consultas a las Administraciones Públicas afectadas señala que respecto a los suelos excavados que no son utilizados con fines de construcción en su estado natural en el lugar u obra donde fueron extraídos, como el caso del proyecto que se tramita, les es de aplicación la Ley 7/2022, de 8 de abril, debiendo el productor inicial o el poseedor, asegurar su tratamiento adecuado por una entidad autorizada y mediante algunos de los procedimientos establecidos en la Ley.

En este proyecto, en el que se realiza una gestión externa de los suelos excavados en actividades de restauración, acondicionamiento o relleno, la Sección de Residuos informa que esta operación deberá llevarse a cabo por una entidad autorizada R0508, R1001 o R1002, bajo las limitaciones y el mecanismo de comunicación que para estas autorizaciones y





comunicaciones se establece. Además, se informa sobre la necesidad de que el emplazamiento de destino disponga de las autorizaciones que procedan, de acuerdo a sus calificaciones, e igualmente deben destacarse las limitaciones que se establecen para llevar a cabo este tipo de gestión en el caso de suelos procedentes de emplazamientos que han soportado actividades potencialmente contaminantes.

A la vista de todo lo anterior, atendiendo al resultado de las consultas y en base a los criterios que al efecto se recogen el Anexo III de la ley 21/2013, el Servicio de Biodiversidad y Gestión Piscícola considera que el proyecto básico de la línea ferroviaria entre los Polígonos Industriales de Landaben y Arazuri Orkoien (Navarra) no tendrá efectos adversos significativos sobre el medio ambiente siempre y cuando se apliquen las directrices que se incluyen en este informe de impacto ambiental, en especial, aquellas dirigidas a la minimización, restauración y compensación de impactos sobre la biodiversidad de los ríos afectados, el parque fluvial y las llanuras de inundación y zonas de flujo preferente.

Considerando que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada se ha desarrollado adecuadamente y, 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 255/2023, de 15 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente

RESUELVO:

1º.- El proyecto básico de la línea ferroviaria entre los polígonos industriales de Landaben y Arazuri – Orcoyen, promovido por la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras (Departamento de Cohesión Territorial) no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente en los términos establecidos en este informe de impacto ambiental.

2º.- No obstante, su autorización deberá asumir el cumplimiento de las siguientes medidas para prevenir lo que, de otro modo, podría derivar en efectos adversos significativos para el medio ambiente:

1. Protección del sistema hidrológico

- Queda expresamente prohibido cualquier tipo de vertido al cauce y a sus riberas, con especial cuidado en el manejo de sustancias contaminantes como el gasoil, aceites, resinas, pinturas, morteros u hormigón. El contacto de estas sustancias frescas con el agua provoca la muerte inmediata de la fauna piscícola.
- El dimensionamiento de las obras de drenaje transversal o longitudinal velará por el correcto funcionamiento de las aguas superficiales y de su correcto desagüe en el sistema hidrológico de los ríos Arga y Elortz.
- Se instalarán tal como señala el estudio de impacto ambiental barreras de retención de sólidos, balsas de decantación u otros dispositivos, sistemas de lavado de cubas de hormigón, impermeabilización de parques de maquinaria, etc., con objeto de evitar el arrastre de sólidos a los cursos de agua afectados.



- Los caminos que vayan a ser utilizados en la obra, si precisaran del vadeo de los cursos de agua afectados habrán de contemplar la instalación de estructuras auxiliares (ataguías, tubos...) que garanticen su funcionamiento hidrológico y eviten la turbidez de sus aguas. Al respecto, se recomiendan los vados con estructuras fijas (marcos o tubos de drenaje) frente a los badenes sobre los cauces.
- Aunque es de suponer que las obras en el cauce del río Arga comprenderán un período superior al anual, se habrá de tratar de hacer coincidir la excavación y cimentación de las pilas próximas al cauce con época de estiaje.

2. Protección de la vegetación y de la fauna

- Previamente al inicio de las obras, en especial si se trata de época reproductora, entre primeros de marzo y finales de agosto, se realizará un muestreo de fauna en los tramos de las riberas que se afectan de los ríos Arga y Elortz. Las especies a muestrear serán al menos rana ágil, galápago europeo, milano real, quirópteros, visón europeo, castor y nutria. En el caso de presencia de alguna de estas especies se dará aviso a esta Administración ambiental para adoptar medidas adicionales a las aquí propuestas para su correcta protección.
- Únicamente se eliminará la vegetación de ribera imprescindible para la ejecución de las obras. Para la corta de arbolado con diámetro mayor de 15 cm, deberá avisarse al Servicio de Basozainak/ Guarderío de Medio Ambiente para que éste proceda a la marcación de aquellos ejemplares que considere oportuno. No se eliminará arbolado que no esté marcado previamente por el citado Servicio.
- La calle de trabajo quedará perfectamente balizada con sistemas visibles y los troncos de los ejemplares arbóreos de buen porte protegidos mediante tablas de madera o sistemas de protección similares.
- En todo momento, se procurará no afectar a ejemplares de aliso (*Alnus glutinosa*). Se priorizará la poda de la vegetación de ribera frente a su eliminación total. Para la corta de vegetación, se usará la motosierra haciendo cortes limpios. Los apeos deberán ser dirigidos, de manera que no caigan al cauce. En ningún caso se utilizará el cazo de la retroexcavadora para esta tarea.
- Los restos vegetales deberán ser troceados y retirados del entorno fluvial. Éstos podrán ser utilizados como leña, y si no, junto con el resto de materiales extraídos deberán ser trasladados por Gestor de Residuos autorizado y en los términos establecidos en la propia normativa.
- Las Zonas de Instalaciones Auxiliares permanentes de obra, en proyecto ZIA 1 y 2, se alejarán de las riberas de los ríos Arga y Elortz situándose fuera de la zona de inundación frecuente (Período de retorno T=50).
- Se evitará la caída de materiales procedentes de la obra al cauce o al bosque de ribera. Para ello, deberán ponerse las medidas pertinentes para evitar esta situación. En el caso de producirse, éstos deberán retirarse lo antes posible.
- En el caso de que la construcción tuviera que hacerse en el límite o dentro del agua, previamente a la entrada de la maquinaria y/o al empleo de hormigón:
 - Se trabajará en seco siempre que se emplee hormigón.





- El promotor afrontará los trabajos de retirada de fauna piscícola, encargándoselos a una empresa especializada mediante la técnica de pesca eléctrica.

Los trabajos serán realizados por el personal de la empresa y serán supervisados por el personal de Guarderío de Medio Ambiente.
- El documento ambiental señala que se estará a lo dispuesto por la Administración ambiental competente en cuanto a calendarios para paradas biológicas. Al respecto, se atenderá a lo siguiente:
 - Los trabajos que afecten al cauce se realizarán entre el 1 de julio y el 31 de marzo para no interferir en el periodo reproductivo de los ciprínidos.
 - En referencia a las posibles afecciones al visón, durante el periodo de cría de la especie comprendido entre el 1 de abril al 31 de agosto, se deben evitar con carácter general las actuaciones que puedan afectar a la especie. Para ello, se debe tener en cuenta la siguiente casuística:
 - Si las actuaciones se desarrollan en zonas puntuales con vegetación, en las que es necesario el desbroce para la ejecución de las actuaciones, es posible realizar el desbroce previo de la zona objeto de actuación antes del 1 de abril. Esto evitará la instalación de madrigueras para la cría al estar desprovistos de vegetación y de esta manera se pueden ejecutar el resto de las actuaciones durante el periodo de cría.
 - En las actuaciones que no sea necesario desbroce previo o no sea posible ejecutar el desbroce antes del 1 de abril y sea necesario acometer las actuaciones, podrán realizarse los trabajos durante el periodo de cría, siempre y cuando exista vigilancia ambiental por parte de personal especializado y se compruebe que no existe ninguna madriguera o encame en la zona de actuación.
- Siempre que sea posible, para los accesos de obra, se utilizará la propia traza de la obra y los caminos existentes.
- Debido a la afección a superficie forestal por la ejecución del proyecto de construcción de la infraestructura en trámite, el proyecto constructivo deberá incluir la reforestación de una superficie no inferior a la afectada en el entorno de características similares.
- Tal como señala el documento ambiental, el proyecto constructivo considerará la instalación de postes de la catenaria abiertos, de celosía y una pantalla anticolidión de aves en el viaducto proyectado.
- Como norma general, para las estructuras que se proyecten e incluyan en el proyecto constructivo, que puedan funcionar como pasos de fauna inferiores (ODT) y en las que circule agua se instalarán pasos secos de 50 cm y de firme rugoso que se conectarán, en las proximidades de las riberas con las mismas mediante rampas aguas arriba y aguas debajo de pendiente suave (menor de 30°). Se recomienda su fabricación con enchachado de piedra cementada parcialmente y si fuese necesario se construirán pasos escalonados, esto es, dos pasos secos juntos en paralelo, pero a distinto nivel. Siempre que la rasante de la traza lo permita se utilizarán drenajes adaptados de diámetro mínimo 2,5 m, evitando el uso de material metálico. Igualmente, para los drenajes longitudinales se instalarán rampas rugosas en cunetas y en arquetas.



- Se construirán sendas estructuras de escape en cada dirección entre los PPKK 1+240 y 1+600. 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°.

3. Integración ambiental del proyecto

- Se recuperará la tierra vegetal que pueda estar afectada por las obras para su posterior uso en las labores de restauración. Los montones de tierra se acopiarán en superficies específicamente destinadas para ello o a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 2 m para evitar su compactación. Para el mantenimiento de sus condiciones de fertilidad se procederá a su siembra, riego y abonado periódico.
- El proyecto constructivo incluirá un proyecto de revegetación firmado por técnico competente, que además de integrar las medidas ya previstas en el documento ambiental (hidrosiembras y plantaciones) habrá de tener en consideración:
 - Programación adecuada de los trabajos propiamente constructivos con los de restauración con el fin de que éstos últimos se realicen de forma progresiva e inmediata a los acabados de la obra civil.
 - En las Plantaciones de árboles y arbustos de los terraplenes o superficies llanas afectadas se utilizarán especies de la serie de vegetación potencial de la zona: Serie pirenaica occidental y navarro-alavesa de los robledales pubescentes (*Rosa arvensis* – *Quercus pubescentis* S): *Quercus pubescens*, *Acer campestre*, *Acer pseudoplatanus*, *Cornus sanguinea*, *Viburnum lantana*, *Lonicera etrusca*, *Rosa sp*, *Ligustrum vulgare*, *Crataegus monogyna* o *Prunus spinosa*, entre otras.
 - La mezcla de semillas de especies herbáceas y arbustivas para hidrosiembra se ajustará a la siguiente composición o similar: mezcla de semillas herbáceas: *Lolium perenne* 15%, *Festuca rubra* 10%, *Poa pratensis* 10%, *Medicago sativa* 25%, *Medicago lupulina* 10%, *Lotus corniculatus* 10%, *Trifolium fragiferum* 5%, *Onobrychis viciifolia* 10%, *Sanguisorba minor* 5%; mezcla de semillas arbóreas y arbustivas para añadir en desmontes 1gr/m²: *Quercus pubescens*, *Clematis vitalba*, *Dorycnium pentaphyllum*, *Genista hispanica*, *Santolina chamaeciparissus* y *Thymus vulgaris*
 - En cuanto a las riberas y con el objeto de recuperar y fomentar el hábitat del visón europeo, se crearán espacios para su refugio y cría (medidas que también resultan adecuadas para nutria y castor), se seguirán las siguientes pautas de revegetación:
 - En primera línea junto al cauce se instalará una franja de vegetación arbustiva autóctona de ribera de, al menos, 3 m de anchura. En esta parte, las especies estarán compuestas por una mezcla de las siguientes especies: *Alnus glutinosa*, *Salix fragilis*, *Salix triandra*, *Salix purpurea* subsp. *lambertiana* y *Salix eleagnos* subsp. *angustifolia*, a la que se podrá añadir también ejemplares de avellano (*Coryllus avellana*).
 - A continuación de esta primera franja, se instalará una segunda banda de vegetación, compuesta por una mezcla de especies arbóreas y arbustivas autóctonas de ribera mezcladas pie a pie: *Populus nigra*,





Populus alba, Fraxinus excelsior, Corylus avellana, Cornus sanguinea, Clematis vitalba, etc.

- Estas bandas se instalarán hasta el camino existente en la margen derecha del río Arga y hasta el límite del campo de los campos de cultivo adyacentes en la margen izquierda del río Arga.
- La elección de todas las especies deberá quedar justificada técnicamente. Deberán estar adaptadas al medio (suelo, clima, etc.) y se preverá que resistan a las condiciones que ofrece la situación actual de cambio climático.
- La planta en estaca tendrá un diámetro aproximado de 2-3 cm y una longitud de 60-80 cm. Por su parte, la planta a raíz desnuda o en alveolo tendrá, como mínimo 2 savias.
- Todo el material forestal de reproducción (estacas y plantas) deberá proceder de viveros autorizados y deberá contar con su certificado de procedencia. La procedencia del material deberá ser la misma que la correspondiente a la zona de actuación.
- Las plantas irán protegidas en sus bases contra la acción del castor o bien instalando malla metálica rígida, o bien, aunque menos eficaz, de geotextil – poliéster de 1, 2 m de altura. También se podrá colocar pastor eléctrico a la altura adecuada en el entorno de las superficies que se revegeten.
- Para evitar aumentar los procesos erosivos, la preparación del terreno previa a la plantación se hará de forma manual, preferentemente en lugares donde se observe mayor degradación del terreno.
- La plantación se dará en los meses de noviembre-diciembre o en febrero-marzo, fuera del periodo de heladas y acompañándose de riegos y cuidados para su implantación, al menos en los 5 años siguientes a la plantación. Se efectuará un seguimiento de su evolución, reponiendo todas las marras que tengan lugar.

4. Préstamos y depósitos de material de excavación

- Dado el impacto por ruido y molestias generales a la población por la proximidad del Préstamo1 a la Urbanización de Zuasti, con viviendas situadas a menos de 100 m de las parcelas seleccionadas, se recomienda analizar otras alternativas de zona de préstamo de menor afección ambiental y social.
- En cuanto a los espacios destinados al depósito de tierras y piedras excedentes de excavación, se considera apropiada la cantera de Lete como espacio apto para la recepción de tierras sobrantes de obras y de este modo contribuir a su recuperación ambiental. Para su restauración se habrá de contar con el informe favorable de la Dirección General de Cultura – Institución Príncipe de Viana.

5. Medidas compensatorias

- Dado los impactos detectados sobre varios componentes del medio (vegetación, fauna, aguas superficiales, etc.) se requiere la aplicación de las siguientes medidas compensatorias:



- Se habrá de considerar el desmantelamiento del vial que se abandona de la actual Línea 710 Altsasu-Castejón de Ebro. En el caso del puente sobre el río Arga del actual bucle ferroviario se presentará una propuesta para su integración recreativa como posible corredor verde para la población
- En el río Arga, aguas abajo de la zona de proyecto se concretarán e incluirán en presupuesto, medidas de mejora y ampliación (incluso en parcelas agrícolas colindantes) del bosque de galería en aquellos tramos en los que su estado ecológico resulte deficiente. Se propone una superficie de compensación de aproximadamente 3 ha. Además, se implementarán medidas que favorezcan la cría y refugio de visón y galápago europeo, además de zonas alternativas para los movimientos relacionados con la dispersión, la exploración y la residencia del castor. Para el diseño de estas zonas se contará con la asesoría de personal especialista en estas especies.
- Se instalarán cajas nido para murciélagos.
- Se implementarán medidas de desarrollo de actuaciones de mejora y dinamización del Parque Fluvial del Arga que deberán ser consensuadas con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

6. Residuos

- Las tierras de excavación con destino a restauración de la cantera de Lete, deberán gestionarse por una entidad autorizada R0508, R1001 o R1002, bajo las limitaciones y el mecanismo de comunicación que para estas autorizaciones y comunicaciones se establece.

El emplazamiento de destino ha de contar con las autorizaciones que procedan, de acuerdo a sus calificaciones..., e igualmente deben destacarse las limitaciones que se establecen para llevar a cabo este tipo de gestión en el caso de suelos procedentes de emplazamientos que han soportado actividades potencialmente contaminantes, de acuerdo al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. Servicio de Economía Circular y Cambio Climático Sección de Residuos Tfno.: 848-421490 residuos@navarra.es.

- En el caso de que la gestión final del suelo sea su entrega a un vertedero de residuos, deberá llevarse a cabo en instalaciones autorizadas D05, y de acuerdo a la caracterización del residuo que proceda.
- Con relación a otros residuos que previsiblemente se generarán en la actuación de construcción prevista: – Además del cumplimiento de lo señalado en la legislación básica relativa a residuos, especialmente la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, deberá estarse a lo establecido en el Decreto Foral 23/2011, de 28 de marzo, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición en el ámbito territorial de la Comunidad Foral de Navarra.

7. Otras medidas

- El proyecto constructivo deberá contar con informe favorable de la Sección de Registro Bienes Muebles y Arqueología (Dirección General de Cultura - Institución Príncipe de Viana), que descarte la afección al Patrimonio Histórico, todo ello de acuerdo a Ley Foral





14/2005, de 22 de noviembre, del Patrimonio Cultural de Navarra y a la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español respecto a futuras prospecciones arqueológicas y respecto a la afección directa del proyecto.

8. Seguimiento ambiental

- Se procederá a cumplir el plan de seguimiento del documento ambiental (Capítulo 10).

Este informe no exime al promotor de obtener otros informes, permisos o autorizaciones necesarias según la legislación vigente, y en especial el de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

3.º De conformidad con lo previsto en el artículo 47.5 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el informe ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el Proyecto.

4º.- Publicar esta Resolución en el Boletín Oficial de Navarra.

5º.- Trasladar la presente Resolución a la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras (Departamento de Cohesión Territorial, a los Ayuntamientos de Etxauri, de Valle de Iza/Itza y de Cendea de Galar / Galar Zendeako Udala, a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y al Guarderío Forestal (demarcación Pamplona/Iruña), a los efectos oportunos.

Pamplona, 5 de julio de 2024.

LA DIRECTORA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

Ana Bretaña de la Torre



ANEJO I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El objeto del proyecto es la definición de una variante de la Línea 710 Altsasu-Castejón de Ebro perteneciente a la Red Convencional de Adif, que forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) que circunvalará por el norte el actual polígono de Landaben.

La solución finalmente seleccionada es la 2A-2B del “Estudio de Alternativas de acceso ferroviario en la zona de Landaben”. El nuevo tramo en variante abarca una longitud de 3,5 Km. aproximadamente, comprendidos entre el KM 176/100 y el 178/300 de la línea actual, la pendiente longitudinal máxima es del 15,9‰ y el radio mínimo de las alineaciones en planta de 494 metros. La velocidad máxima inferior se sitúa entre 80 Km/h y 110 Km/h, mientras que la velocidad máxima superior es de 140 Km/h. Se respetan las características de la línea actual: vía única, electrificada, tráfico mixto de pasajeros y mercancías y ancho de vía 1668 mm. Los taludes de terraplén se diseñan con la relación 2H:1V y los de desmonte en 3H:2V. Se coloca cerramiento interpuesto al menos entre la vía general (variante) y las vías adyacentes del futuro desarrollo del polígono industrial,

El proyecto tiene su origen en el entorno de cruce la vía actual con el trazado del Estudio Informativo de la Comarca de Pamplona (IP marzo 2023). En sus primeros kilómetros se sitúa paralelo a dicho estudio (orientación noroeste), cruzando en viaducto de 450 m de longitud sobre el río Arga y más adelante bajo el puente existente de la carretera PA-30. El viaducto contará, además de sus estribos, con 11 pilas a cimentar sobre roca a unos 4 m de profundidad, salvo las dos pilas que se sitúan en las orillas del río Arga que serán profundas. El gálibo del viaducto sobre el camino del Parque fluvial del Arga es de en torno a 3 m.

Desde el cruce del río Arga, el proyecto se adentra en suelos calificadas como urbanos y con una amplia curva a la altura del PK1+300 toma la orientación suroeste - noreste, describiendo una variante del polígono de Landaben (discurriendo entre el grueso de la zona de naves y la pista de pruebas de la factoría Volkswagen y edificaciones colindantes situadas en un plano superior). En esta zona que se desarrolla mayormente en trinchera será preciso prever muros de contención que permitan albergar la nueva explanación ferroviaria.

Asimismo, se contempla la continuidad del viario existente interceptado que dará lugar a sendas reposiciones y estructuras de cruce a distinto nivel (pasos superiores): PS-1.8 Cª acceso a polígono Landaben y Arazuri-Orkoien y PS-2.7 Acceso puerta 4 Landaben, al norte de la factoría de Volkswagen.

El balance de tierras arroja unos datos preliminares de necesidad de material de préstamo de 25.906 m³ y de material procedente de canteras o yacimientos granulares autorizados de 66.358 m³. El material excedentario no apto con destino a depósito de material de excavación es de 305.868,2 m³.

Se proyecta una única zona de préstamo en las inmediaciones de la urbanización de Zuasti en el t.m. de Iza/Itza que servirá como zona de depósito de excedentes de excavación para recuperar su topografía original, además se localizan otros espacios para este uso en las escombreras de la antigua explotación minera de Potasas en el Polígono industrial Meseta de Salinas y en Olaz-Subiza. También se consideran las antiguas canteras de Etxuari y de Lete y las activas en la Sierra de Alaitz.

El Proyecto contempla el desmantelamiento de la vía actual que da servicio al polígono y se desarrolla en el recinto de la factoría de Volkswagen.





Plano de planta de la actuación

ANEJO II. RESUMEN DEL DOCUMENTO AMBIENTAL

El análisis de alternativas contempla la Alternativa “0”, las alternativas 2A-2B del “Estudio de Alternativas de acceso ferroviario en la zona de Landaben”, redactado en Julio de 2012 y las alternativas desplazadas al norte en la zona de cruce con el río Arga 3A y3B (Alternativa al Norte. Cruce de la carretera PA-30 con un Paso Inferior y Alternativa al Norte. Cruce de la carretera PA-30 con un Paso superior).

La Alternativa “0” resulta inadmisibile por la limitación a la expansión de factoría de Volkswagen Navarra. Las Alternativas 3A-3B se descartan por mayor afección a zona inundable, mayor longitud de viaducto y ocupación de terrenos para futuras ampliaciones de la factoría de coches. Finalmente se selecciona la Alternativa 2A-2B a la vista de las siguientes ventajas: se adosa al corredor del Estudio informativo de la Comarca de Pamplona, representando un único corredor en el medio y reduciendo el impacto tanto sobre los valores ambientales de los ríos Arga y Elortz, con cruce lo más perpendicular posible, así como los paisajísticos; igualmente, el diseño del viaducto que se proyecta limita el número de pilas para evitar al máximo la afección a las riberas y el cauce el río Arga; el cruce bajo la carretera PA-30 tendrá lugar bajo el vano adyacente al de cruce del Estudio Informativo de la Comarca de Pamplona y consecuentemente se limita la afección ambiental al situarse las infraestructuras ferroviarias de forma paralela.

El documento ambiental realiza un inventario ambiental completo, aunque no ha se identificado al castor como especie presente en las riberas de los ríos Arga y Elortz.

En cuanto a la evaluación de impactos ambientales el análisis revela impactos por el trazado “Severos” en el dominio público hidráulico y zona inundable, en el paseo fluvial del Arga, en la vegetación y fauna, en yacimientos arqueológicos y zonas de memoria histórica y sobre un Lugar de Interés Geológico. El resto de impactos se consideran “Compatibles” o “Nulos”. En cuanto a la afección territorial, los impactos se consideran mayoritariamente positivos.



La evaluación ambiental de préstamos y depósitos de excedentes de excavación concluye que los impactos detectados resultan compatibles, nulos o incluso positivos. Tan sólo se considera el impacto que se pueda derivar de la restauración de la cantera de Lete por posible afección al BIC "Monasterio de Yarte".

El documento ambiental describe medidas de prevención y de corrección de impactos generalistas, siendo las principales aquellas dirigidas a conservar la vegetación de las riberas, minimizar molestias por ruido a la fauna, evitar la colisión de la infraestructura con las aves, diseñar un método constructivo, en especial del viaducto, que atienda a criterios de preservación de los valores naturales, tanto el propio cauce como la vegetación de ribera y de la calidad de las aguas, a gestionar correctamente los residuos y a proteger el patrimonio histórico.

Se proponen además medidas de integración paisajística consistentes en hidrosiembras de taludes de terraplén y desmante, restauración de depósito de material de excavación. En las riberas del Arga, se incluyen hidrosiembras y plantaciones bajo el viaducto y entorno a los estribos con las siguientes especies: *Populus sp: P. alba, P. nigra, Salix sp: S. fragilis, S. triandra, S. purpúrea y S. eleagnos subsp. Angustifolia, Sambucus nigra, Cornus sanguinea o Rubus ulmifolius*.

Por último, el documento ambiental incorpora un apartado de seguimiento ambiental que resulta completo y suficiente.

ANEJO III. RESULTADO DE LAS CONSULTAS A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFETADAS Y PERSONAS INTERESADAS

Conforme al artículo 46 de la Ley 21/2013, el 5 de diciembre de 2023 se procede a realizar consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas.

Se realizan consultas a los Ayuntamientos de Cendea de Olza (Oltza Zendea), Ayuntamiento de Barañáin (Barañain), Ayuntamiento de Zizur Mayor (Zizur Nagusia), Ayuntamiento de Orkoien, Ayuntamiento de Pamplona (Iruña), Ayuntamiento de Iza (Itza), Ayuntamiento de Cendea de Galar, Ayuntamiento de Etxauri, a la Dirección General de Cultura - Institución Príncipe de Viana, al Servicio de Territorio y Paisaje, a las Secciones de Gestión Piscícola, a la Confederación Hidrográfica del Ebro, a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, a Ekologistak Martxan Iruñea - Ecologistas en Acción, a Gurelur - Fondo navarro para la protección del medio natural, a la Asociación en Defensa de la tierra - Lurra, a la Federación Navarra de Pesca y a la Fundación Sustrai Erakuntza.

Finalizado el plazo de recepción de respuestas se reciben las siguientes:

- El Ayuntamiento de Etxauri emite informe el 28 de noviembre de 2023 y señala la singularidad del espacio donde se ubica la cantera abandonada, seleccionada como posible depósito de material de excavación de obra, dado que se trata de un suelo no urbanizable de protección con valor paisajístico, con excepcional valor identitario, además de ser un lugar de elevado interés ambiental. Según el plan Municipal en vigor el uso mencionado podría estar prohibido. Además, informan que para su utilización se requiere el paso a través de caminos municipales en suelo residencial del núcleo de Etxauri.





- El Ayuntamiento del Valle de Iza/Itza, en informe de fecha 19 de diciembre de 2023, advierte que en su municipio se producen afecciones colaterales, ya que el trazado de la línea queda lejos del término. Se trata de la afección por el Préstamo1, que a su vez servirá como depósito de material de excavación, además se ha propuesto la cantera de Lete. Sobre estos espacios informan de la clasificación urbanística de las parcelas afectadas.

El Préstamo1, se corresponde en su mayor parte con Suelo No Urbanizable de Preservación- Salvaguarda del modelo de desarrollo (zona próxima a Urbanización de Zuasti). Al respecto, informan que la actividad de extracción y posterior vertido compromete los crecimientos urbanísticos futuros que el plan urbanístico considera necesario preservar. Por otro lado, señalan la cercanía del préstamo y depósito de material excedente de obra a viviendas con los consiguientes problemas añadidos que el documento ambiental no ha considerado. Por último y respecto a este espacio, advierten de la presencia de un yacimiento arqueológico en la parcela 11 del polígono 3.

En el caso de la Cantera de Lete, señalan que las parcelas afectadas se clasifican como Suelo no Urbanizable de Protección- Suelo de valor cultural, incluido dentro del suelo afectado por el BIC de Yarte. El espacio de protección del BIC del Monasterio de Yarte se define en el Decreto Foral 89/2002, de 29 de abril, por lo que, para cualquier uso del mismo, señalan se precisa informe favorable de la Institución Príncipe de Viana.

- El Ayuntamiento de la Cendea de Galar / Galar Zendeako Udala en informe fechado el 11 de enero de 2024 expone sus consideraciones en lo que afecta el proyecto a su territorio. Se trata de los depósitos de excedentes de excavación en la escombrera de Olaz-Subiza, situada en la parcela 116 del polígono 6 y Vaso de Salinas, situado en la Meseta de Salinas en la parcela 218 del polígono 4.

De acuerdo al Plan Municipal la parcela de la Escombrera de Olaz-Subiza está clasificada como Suelo No Urbanizable Forestal no Arbolado cuya vocación según el Plan es la repoblación forestal y el Vaso de Salinas es un Suelo No Urbanizable, Genérico que ya cuenta con una licencia de actividad para el vertido de la escoria de POTASAS (actividad minera), por lo que además de no contemplarse el movimiento de tierras como una actuación autorizable en el Plan Municipal, se entiende que no se puede autorizar este nuevo vertido sin haber teniendo en cuenta la actividad de la que forma parte esta parcela. Añaden que ya el Proyecto sobre estos dos espacios considera no necesario su uso, además de estimar que la escombrera de Olaz-Subiza tiene poca capacidad y demasiada distancia. En consecuencia, este Ayuntamiento informa desfavorablemente estos dos depósitos y solicita desestimar su uso.

- La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Servicio de Infraestructuras, en informe de fecha 21 de diciembre de 2023, señala los servicios afectados por la nueva infraestructura. En concreto, apuntan al colector de saneamiento C-2 con afecciones en el PK 0+245, y en el PK 1+745. Este Servicio apunta en lo referente a este colector medidas para su protección (mantener su trazado tanto en planta como en alzado y que no soporte exceso de cargas), medidas todas ellas a considerar y concretar en la propuesta definitiva del proyecto y en los capítulos correspondientes del documento ambiental de evaluación ambiental y de medidas de protección y correctoras (7.2.4 y 9.11). Por último, apuntan que en el caso de nueva elección de préstamos y depósitos



de excedentes se tomará en consideración las canalizaciones de abastecimiento existentes.

- La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Servicio de Medio Ambiente, en informe de fecha 21 de diciembre de 2023, refiere los siguientes aspectos referidos en cada apartado del documento ambiental donde se considera no se han tratado o evaluado correctamente y que apuntan deben ser modificados o corregidos:
 - Afecciones al camino peatonal del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona por el viaducto sobre el río Arga. Se señala la necesidad de que el proyecto contemple un nuevo diseño del viaducto sobre el río Arga que mantenga al menos una distancia de 5 m sobre el trazado del camino bajo el mismo, o en su caso, el establecimiento de un trazado alternativo.
 - Obligatoriedad de considerar en el documento ambiental el PSIS del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, su normativa y la ordenanza reguladora del uso.
 - La consideración en los os apartados relativos a fauna, la inclusión del castor europeo (*Castor fiber*), especie de presencia constatada en la zona ámbito del proyecto.
 - Necesidad de prever todas las actuaciones que resulten necesarias durante el desarrollo de las obras para asegurar el paso de la ciudadanía por el paseo del Parque Fluvial.
- El Ayuntamiento de Cendea de Olza/Oltza Zendea en informe de fecha 2 de enero de 2024 incide en el esfuerzo de los últimos años de impulsar paseos fluviales, iniciativa que ha redundado en la preservación del medio fluvial y de sus ecosistemas asociados, a la vez que ha fomentado la sostenibilidad, comunicando a través de caminos rurales de todas las localidades del término municipal. Por ello, solicita se tengan en cuenta sus consideraciones relativas a la protección del medio fluvial y paseos fluviales protegidos por el POT 3 de la Comarca de Pamplona (Suelos calificados "Patrimonio Natural PN6 Suelo Protegido por Legislación Sectorial", en la Subcategoría: SNU de Protección por legislación Sectorial. Suelo de valor cultural," Vías Verdes") y el PSIS del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona.
- La Sección de Gestión Piscícola en informe remitido el 12 de febrero de 2024, informa sobre las afecciones a los ríos Arga y Elortz y a sus riberas. Informan sobre los efectos del proyecto sobre la fauna piscícola, la presente en las riberas de estos ríos y sobre la propia vegetación tanto en fase de obras como durante la explotación de la nueva vía. No valoran las afecciones hidrológicas del proyecto, señalando al respecto que el proyecto deberá atender a las determinaciones y dictamen de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Para la minimización de impactos proponen un conjunto de medidas que se han incluido en su totalidad en este informe de impacto ambiental.
- La Sección de Planeamiento y Proyectos Supramunicipales del Servicio de Ordenación del Territorio y Paisaje, en informe remitido el 18 de enero de 2024 concluye que el trazado propuesto es compatible con el planeamiento vigente en los términos municipales por los que discurre (Barañain, Cendea de Olza/Oltza Zendea y Pamplona/Iruña). No obstante, advierte que se debe tramitar y aprobar de forma previa un Estudio de Detalle en el Área Industrial Secundaria (definir el espacio necesario para el traslado de la línea ferroviaria Altsasua-Castejón de Ebro previsto). Asimismo, consideran se debe respetar la zona de protección del río delimitada en el PSIS "Zona



Industrial Arazuri – Orcoyen”, una vez atravesado el cauce del río Arga en el límite entre los términos municipales de Barañain y la Cendea de Olza/Oltza Zendea, en todo el recorrido de la infraestructura paralelo al río.

- La Sección de Residuos en informe de fecha 18 de junio de 2024 informa con relación a sus competencias respecto a los suelos excavados, anotando dos posibilidades:
 - Con relación a los suelos excavados, y de acuerdo a lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, apuntan que esta Ley no es de aplicación a los suelos excavados que no superen los criterios y estándares para ser declarados suelos contaminados y otros materiales naturales excavados durante las actividades de construcción, cuando se tenga la certeza de que estos materiales se utilizarán con fines de construcción en su estado natural en el lugar u obra donde fueron extraídos. –
 - En caso de excesos de material de excavación no utilizados en la obra o caso de que éstos estén contaminados, a los suelos excavados sí les será de aplicación la Ley 7/2022, de 8 de abril, debiendo el productor inicial o el poseedor asegurar su tratamiento adecuado por una entidad autorizada y mediante algunos de los procedimientos establecidos en la Ley.
 - En este último caso, y si se trata de labores de restauración, acondicionamiento o relleno, señalan la gestión a llevar a cabo (se incluye en el condicionado de este informe de impacto ambiental).

Con relación a otros residuos que previsiblemente se generarán en la actuación de construcción prevista: – Además del cumplimiento de lo señalado en la legislación básica relativa a residuos, especialmente la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, deberá estarse a lo establecido en el Decreto Foral 23/2011, de 28 de marzo, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición en el ámbito territorial de la Comunidad Foral de Navarra.

