

Proyecto de trazado de la Variante Sur de Tafalla.
Fase 2. Conexión con la carretera NA-132 Este.

ANEJO Nº 3 – DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL



DEPARTAMENTO DE COHESIÓN
TERRITORIAL
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS E
INFRAESTRUCTURAS
SERVICIO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS - SECCIÓN
DE PROYECTOS

V.S. Servicios y Urbanismo S.L
C/ Julián Gayarre nº8 bajo 31005
Pamplona
Tlf: 948 224 776 - 948 220 132
E-mail: vs.pamplona@vsingenieria.com
Octubre 2021

Índice

1. Disposiciones ambientales DIA2

ANEXOS

ANEXO 1.- DISPOSICIONES AMBIENTALES DIA

ANEXO 2.- INFORME SECCIÓN DE GESTIÓN AMBIENTAL DE INFRAESTRUCTURAS

ANEXO 3.- INFORME SERVICIO DE CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

1. Disposiciones ambientales DIA

La solución planteada utiliza la propia Autopista AP-15 como variante, pudiéndose así obviar la construcción de un trazado paralelo, evitando una mayor ocupación de terrenos y disminuyendo de manera importante el coste de la inversión. Debido a estas menores afecciones se consideran validadas las disposiciones de la declaración de impacto realizada para el conjunto de la Variante Sur (resolución 293/2011, de 21 de febrero, del Director General de Medio Ambiente y Agua, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del *“Estudio Informativo del Proyecto de la Variante Sur de Tafalla”*).

Se incluye como Anexo nº 2 del presente Anejo la parte del informe emitido por la sección de Gestión Ambiental de Infraestructuras en el que se indica que se considera en vigor la DIA.

En el Anexo nº 3 se recoge el informe del Servicio de Conservación de la Biodiversidad, con fecha 23 de abril de 2012, en el que se informa sobre la vía pecuaria “Travesía 9”.

ANEXO N° 1 – DISPOSICIONES AMBIENTALES DIA

un sector de suelo urbanizable no sectorizado en el paraje Matafuegos. Las variantes propuestas para la N-121-C se reflejan en el planeamiento como una reserva de suelo para infraestructuras, considerando la opción recogida tanto en el plan general de Tulebras como la propuesta por Monteagudo.

En relación a los valores ambientales, los objetivos son la protección e identificación específica de los hábitat de interés comunitario, el río Queiles y resto de cursos fluviales y la categorización de los terrenos rústicos atendiendo a su valor agrícola, forestal o ganadero y sus valores paisajísticos, arqueológicos, culturales o ambientales.

Las propuestas del Plan afectan a todo el ámbito municipal de 10,89 km². A partir del análisis territorial realizado en la EMOT, el Estudio de Incidencia Ambiental describe y valora los elementos ambientales más destacables del municipio y su tratamiento como suelo no urbanizable:

–El río Queiles y el conjunto de cauces y acequias del territorio se consideran como entornos fluviales, cuyo ámbito incluye una banda de protección y la vegetación de ribera existente. En esta misma categoría se incluyen las parcelas 1619 y 239, las cuales se corresponden con dos balsas, que si bien son de origen antrópico, el alto grado de naturalización alcanzado, con presencia de carrizales y una orla envolvente de vegetación arbustiva y arbórea, aporta condiciones adecuadas para la presencia de fauna de interés.

–Como suelo de protección de valor para su explotación natural, se consideran los suelos en los que actualmente se desarrollan las actividades agrarias, que constituyen las superficies potencialmente regables por el Canal de Navarra. Corresponden a relieves más llanos, entre los que se intercalan pequeños cerros y escarpes con afloramientos de yesos.

–Por su valor ambiental se incluyen los enclaves forestales reforestados en su mayor parte con pino carrasco y los hábitats de interés comunitario y prioritario como son los matorrales mediterráneos (4090), enebrales (5210) y pastizales mediterráneos (6220). La escombrera municipal (parcela 340 y 798) se ha incluido como un espacio de valor ambiental con el objetivo de potenciar su recuperación.

Desde el punto de vista paisajístico, las unidades de paisaje que caracterizan el municipio son las terrazas aluviales del río Queiles, unidad de gran extensión y topografía llana correspondiente a un paisaje agrícola, y las colinas y escarpes con vegetación espontánea, desperdigadas en la llanura del regadío, en zonas de mayor pendiente y de naturaleza yesosa.

El Estudio de Incidencia Ambiental valora las afecciones de los desarrollos urbanos propuestos por el Plan, que se corresponden con terrenos agrícolas y hortícolas, localizados en el entorno del núcleo urbano. A excepción del sector SR-4.2 y el sector de suelo urbanizable no sectorizado, el resto ya figuraba como suelo urbano en el planeamiento vigente, suponiendo la propuesta urbanística un incremento de 4,9 hectáreas del suelo urbanizable.

En el análisis del sector SR-4.1, se aporta un estudio básico de la hidrografía que analiza el potencial inundable del ámbito por la confluencia de varias acequias. En dicho estudio se identifican las medidas preventivas relacionadas con la elevación de la cota del terreno, el tratamiento de las acequias como cauces abiertos con una capacidad de desagüe adecuada y la ordenación de las zonas verdes en el entorno de las mismas. Medidas que deberán ser incorporadas en el instrumento urbanístico que desarrolle este Sector.

La transformación del paisaje tradicional de huertas en paisaje urbano y las afecciones a la cubierta vegetal, se valoran como una afección media-alta en los sectores SR-5.2 y de suelo urbanizable no sectorizado principalmente. Se proponen como medidas el diseño la reserva de un sistema de espacios libres en la zona de contacto de ambos sectores, de tal forma que integren los cauces existentes y como medida compensatoria la plantación de especies arbustivas y arbóreas.

Además de las medidas citadas, el estudio identifica las medidas correctoras para aplicar en la fase de ejecución del plan general municipal, relativas a los movimientos de tierra y tránsito de vehículos, a la construcción de edificios y viales, a la ocupación del suelo en terrenos próximos a cauces fluviales y a la protección y conservación de los valores del territorio.

El Plan incorpora la zonificación acústica del municipio, identificando cinco zonas acústicas: residencial, industrial, recreativo, sistemas generales de transporte y espacios naturales de protección especial. Finalmente incluye el Plan de vigilancia ambiental dirigido al cumplimiento de las medidas correctoras y compensatorias establecidas en el Estudio, así como las condiciones que pudieran derivarse de la Declaración de Incidencia Ambiental.

El Servicio de Calidad Ambiental informa sobre la realización del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, sobre la forma en que se han incorporado los condicionantes ambientales al Plan Municipal de Monteagudo y emite informe favorable condicionado.

En consecuencia, a la vista de los informes obrantes en el expediente, considerando que el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica está completo y en virtud de las atribuciones delegadas por la Orden

Foral 426/2007, de 10 de octubre, de la Consejera de Desarrollo Rural y Medio Ambiente,

RESUELVO:

1.º Se formula Declaración de Incidencia Ambiental favorable sobre el Plan Urbanístico Municipal de Monteagudo, promovido por el Ayuntamiento de Monteagudo, con las siguientes consideraciones:

–Los documentos de planeamiento y de desarrollo urbanístico incorporarán las medidas preventivas y correctoras descritas en el Estudio de Incidencia Ambiental.

–El Plan Parcial del Sector SR-4.1 incluirá un análisis detallado del drenaje superficial del ámbito así como la aplicación de medidas preventivas, si fuera necesario, con el objetivo de evitar que los desarrollos urbanos supongan un incremento de las aguas pluviales en el punto de desagüe actual.

–La ordenación del suelo urbanizable no sectorizado integrará el cauce que actúa de límite este del sector, conservando la vegetación de ribera y el cauce y definiendo usos compatibles con el posible riesgo de inundación.

2.º Publicar esta Resolución en el Boletín Oficial de Navarra.

3.º Notificar esta Resolución al Servicio de Calidad Ambiental, al Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo y al Ayuntamiento de Monteagudo, a los efectos oportunos.

Pamplona, 18 de febrero de 2011.–El Director General de Medio Ambiente y Agua, Andrés Eciolaza Carballo.

F1103559

RESOLUCIÓN 293/2011, de 21 de febrero, del Director General de Medio Ambiente y Agua, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del "Estudio Informativo del Proyecto de la Variante Sur de Tafalla" promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

Por las características del proyecto, éste se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo C del anexo 3B del Decreto Foral 93/2006, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de Intervención para la Protección Ambiental, por lo que se somete al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones con fecha 24 de marzo de 2010, presenta el "Estudio Informativo del Proyecto de la Variante de Tafalla", junto con el Estudio de Impacto Ambiental a efectos de iniciar su tramitación como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal y Evaluación de Impacto Ambiental.

El 23 de junio de 2010 y una vez subsanadas las deficiencias detectadas, se informa la suficiencia del Estudio de Impacto Ambiental, de acuerdo al artículo 50 del Decreto Foral 93/2006, de 28 de diciembre.

Mediante Acuerdo del Gobierno de Navarra, de 28 de julio de 2010, se declara el "Estudio Informativo del Proyecto de la Variante Sur de Tafalla", Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal y se somete a información pública conjuntamente con el Estudio de Impacto Ambiental, a los efectos previstos en la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, así como a los efectos del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, durante el plazo de un mes. Dicho Acuerdo se publicó en el Boletín Oficial de Navarra número 101, de 20 de agosto de 2010.

Durante el período de información pública se reciben seis alegaciones, ninguna de ellas con contenido ambiental. Todas ellas hacen referencia a cuestiones de afección a la propiedad privada por ocupación concreta de parcelas.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, conforme al artículo 51 del Decreto Foral 93/2006, de 28 de diciembre, remite con fecha 8 de febrero de 2011, el informe denominado "Informe del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones sobre la información pública del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal del Proyecto Variante Sur de Tafalla", a los efectos de formulación de la Declaración de Impacto Ambiental y la aprobación como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la alternativa definitivamente propuesta: Tramo A - Tramo 1: Alternativa 1 (modificando la solución de tercer carril por ejecución de vía colectora). Además se complementará la actuación con la ejecución de una glorieta en la intersección de las carreteras N-121, NA-115 y NA-8602.

Examinada la documentación resultante del trámite, el Servicio de Calidad Ambiental informa que el proyecto puede llevarse a cabo sin generar impactos ambientales significativos y establece las medidas correctoras que deben aplicarse en el Proyecto de Construcción y en la ejecución de las obras.

En consecuencia, a la vista de los informes obrantes en el expediente, considerando que el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental está completo y que han sido analizadas las alegaciones, de conformidad con el artículo 1.d de la Orden Foral 426/2007, de 10 de octubre, de la Consejera de Desarrollo Rural y Medio Ambiente, por la que se delega el ejercicio de Competencias en materia medioambiental,

RESUELVO:

1.º Formular Declaración de Impacto Ambiental sobre el "Estudio Informativo del Proyecto de la Variante Sur de Tafalla" promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, considerando que el proyecto es ambientalmente viable siempre que se cumplan además de todas las medidas correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el Proyecto, las siguientes condiciones:

1. Localización de vertederos e instalaciones auxiliares.

El Estudio Informativo de la Variante Sur de Tafalla contempla dos zonas de préstamo y una de vertedero, todas próximas al Tramo 1 del proyecto.

El Vertedero 1 se establece en la Gravera del Raso del Plano en Tafalla cuya restauración ha sido recientemente autorizada por Resolución 17/2011, de 24 de enero, del Director del Servicio de Calidad Ambiental y está promovida por el Ayuntamiento de Tafalla. El vertido de tierras y restauración posterior de la zona afectada debe resultar compatible con el proyecto de clausura autorizado, y deberá contar además, con la autorización del Ayuntamiento de Tafalla, responsable de su restauración.

Si fuera necesario analizar otras posibles ubicaciones de vertedero, se recomienda valorar la parcela 259 del polígono 32 afectada por una extracción de gravas, que se encuentra en fase de restauración.

Para las obras del nuevo enlace de la AP-15, dada la distancia a los puntos de vertido de tierra propuestos en el Estudio y debido a que el acceso hasta los mismos se realizaría a través del núcleo de población de Tafalla, se recomienda la utilización de zonas de vertedero y préstamo próximos al enlace, al este de Tafalla. Existe un vertedero de tierras de grandes dimensiones y fuerte impacto paisajístico en las parcelas 56, 57 y 58 del polígono 3 de Tafalla que podría resultar adecuado.

En cualquier caso, si en la redacción del proyecto se comprueba la necesidad de nuevos vertederos de tierras o de zonas de préstamo será preciso tramitar su autorización ambiental, de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto Foral 93/2006, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla la Ley Foral 4/2005 por tratarse de una actuación recogida en el anejo 2C, apartado O de la citada norma.

El Proyecto constructivo integrará planos tanto de planta como de perfiles transversales y longitudinales del estado original y final de estos espacios. El proyecto de restauración y revegetación incluirá estos espacios auxiliares.

El proyecto integrará un capítulo sobre la gestión de los residuos producidos en las obras que habrá de describir la naturaleza de los mismos, su volumen, destino, y presupuesto derivado de su gestión.

2. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración, paisajística.

Previamente al inicio de las obras se presentará ante el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente un Proyecto de revegetación de las superficies afectadas por las obras que incluya Memoria, Pliego de Condiciones. Mediciones y Presupuesto.

Se procurará que los taludes de desmonte y terraplén sean lo más tendidos posible, tal como señala el estudio de impacto ambiental, con una relación máxima 3H/2V.

El decapado previo de la tierra vegetal habrá de contemplar la retirada de la tierra al menos en un espesor de 30 cm, que en las zonas donde se prevea mayor profundidad del perfil de suelo, alcanzará los 50 cm. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 m para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. Con este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

Deberá incluirse en el Proyecto una partida presupuestaria que garantice la realización de los trabajos de mantenimiento de la cobertura vegetal leñosa, durante su periodo inicial de establecimiento (2-3 años tras la plantación) para asegurar su arraigo e implantación definitiva. Deberán contemplarse riegos en temporada de déficit hídrico, reposición de plantas muertas, restitución de tutores y protectores de base, abonados, podas, etc.

Se practicarán hidrosiembras en todos los taludes de nueva creación, independientemente de su pendiente. Sobre los taludes de terraplén se realizará una hidrosiembra en una sola pasada y en desmontes en doble pasada. Se utilizará una mezcla de semillas con especies herbáceas y leñosas propias de la zona. La época para realizar esta operación se establece entre los meses de noviembre y febrero, ambos inclusive.

3. Ruido.

El Proyecto constructivo deberá incorporar, previo análisis del impacto sonoro de la alternativa seleccionada, las medidas necesarias para que se cumplan los objetivos de calidad acústica establecidos en el Anexo 3

del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, teniendo en cuenta que el tramo 1 pasa a menos de 300 m de una zona urbanizada destinada a suelo residencial y a menos de 100 m de una zona con uso terciario, comercial.

Si del análisis se concluye la necesidad de aplicar medidas correctoras, éstas se habrán de incorporar al proyecto constructivo, previo informe favorable de este Departamento.

4. Protección de la vegetación y de la fauna.

Con el objeto de minimizar el impacto sobre las escasas formaciones de vegetación presentes en la zona de actuación se balizará convenientemente la zona de ocupación de la traza y de las superficies correspondientes a actuaciones auxiliares en las inmediaciones del Alto de la Cruz y junto al paraje de Gallos cantan.

En cuanto a la protección de la fauna, se adecuarán cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Además, y tal como señala el estudio de impacto ambiental se adecuarán los drenajes transversales como pasos de fauna y se les dotará de aceras laterales para permitir el paso en seco de la fauna.

5. Afección a vías pecuarias.

La alternativa definitivamente elegida afecta a la Traviesa 9, por lo que se deberán cumplir los condicionantes recogidos en el informe de la Sección de Planificación y Ayudas del Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente, de fecha de 5 de octubre de 2009, en relación al cruce con paso a doble nivel, además de los condicionantes impuestos para la fase de obras y para la restauración, revegetación. El proyecto de reposición de la vía pecuaria deberá contar con el visto bueno de la Sección de Planificación y Ayudas.

6. Protección del Patrimonio Histórico y Cultural.

De acuerdo con el informe arqueológico incluido en el estudio de impacto ambiental y al emitido por la Sección de Arqueología del Servicio de Patrimonio Histórico de fecha 27 de mayo de 2010 la alternativa seleccionada afecta a dos lugares de interés arqueológico: Camino de Falces, yacimiento de la época romana de los siglos I-II d.C. y Hoyas, aljibe-pozo de época indeterminada.

Para evitar la afección directa sobre estos emplazamientos se propone la adopción de medidas de prospección arqueológica y sondeos previos.

Respecto al aljibe de Hoyas, al tratarse de una estructura puntual se preverá su exclusión de la zona afectada.

7. Cumplimiento de las determinaciones recogidas en esta declaración de impacto ambiental.

Redactado el Proyecto de Construcción de la Variante Sur de Tafalla el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones deberá remitir a este Servicio documento justificativo del cumplimiento de las determinaciones establecidas en esta Declaración de Impacto Ambiental, en especial de las medidas relativas a la protección contra el ruido, los préstamos y vertedero y para comprobación de la solución constructiva adoptada definitivamente para la reposición de la Traviesa 9.

2.º Publicar esta Resolución en el Boletín Oficial de Navarra para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 53 del Reglamento para la ejecución de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de Intervención para la Protección Ambiental.

3.º Notificar esta Resolución al Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo, al Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones y al Ayuntamiento de Tafalla, a los efectos oportunos.

Pamplona, 21 de febrero de 2011.–El Director General de Medio Ambiente y Agua, Andrés Eciolaza Carballo.

ANEXO 1

Descripción del proyecto

La nueva carretera que constituirá la variante sur de Tafalla se diseña con parámetros geométricos de trazado correspondientes a una carretera convencional C-80. Se han diseñado un total de cuatro alternativas en el tramo principal que comparten dos puntos de inicio diferentes (Tramo A y Tramo B).

Tanto el Tramo A como el Tramo B tienen en común el punto final, punto que a su vez es el inicio de cada uno de los "tramos 1" de cada alternativa. Tienen su punto de partida en la NA-132, a la altura de los P.K 31 y 32, respectivamente. Ambas se diferencian en que el Tramo B interfiere directamente con la futura línea de alta velocidad en el P.K. 0+600 y tiene un cruce con la carretera NA-6140 (el Tramo A, parte directamente de esta carretera). Ambas alternativas discurren hacia el sur hasta el cruce con un pequeño barranco. Paralelo a éste continúan por su margen izquierda, cruzando la vía pecuaria, Traviesa-9. A continuación penetran en la zona de Gallos Cantan donde finalizan para dar inicio a cada una de las cuatro alternativas planteadas para el Tramo 1.

El Tramo 1 - Alternativa 1 tiene su inicio en el final de los tramos A y B. Este encuentro se localiza en un tramo en curva de radio 900 metros a derechas según sentido de avance del eje de trazado y que lleva a la traza a tomar una dirección sur.

Prácticamente en el inicio de este tramo cruza con un camino de relativa importancia que lo salvará mediante un paso superior. Pasado el cruce la nueva carretera discurre con dirección sur mediante una recta, donde cruzará un barranco, dejando en su margen izquierda una serie de invernaderos existentes. Tras girar a la izquierda se adentra en el paraje de Las Hoyas, toma dirección este para conectar seguidamente con la carretera N-121. Dicha conexión se diseña como una intersección a nivel en forma de glorieta, y recogerá los tráfico que circulan por la N-121, la nueva carretera y el ramal de entrada en la AP-15 dirección sur. Previamente a la conexión con la N-121 se proyecta un paso superior para reponer la comunicación entre caminos de una y otra margen de la carretera.

A partir de la nueva glorieta, el itinerario de la variante continúa por carreteras existentes, inicialmente lo hace por un pequeño tramo de la N-121 hasta llegar a la glorieta que da acceso a la AP-15. A través del enlace actual entre N-121 y AP-15, el itinerario contemplado para este Tramo 1 - Alternativa 1 continúa por la AP-15 dirección Pamplona hasta llegar a la zona donde se cruzan la AP-15 y la NA-132 actual. En dicha zona se prevé el Nuevo Enlace Norte, entre las actuales AP-15 y NA-132, que permitiría volver a tomar la NA-132 actual. La tipología de este enlace sería la de un diamante con "pesas" modificado para adaptarse al entorno y minimizar la afección sobre las edificaciones existentes. Con la ejecución de este enlace se afecta por superposición a la vía pecuaria Traviesa-9, que se repone convenientemente sobre la nueva carretera y mediante un nuevo camino.

Para el cumplimiento de normas de seguridad entre el enlace nuevo proyectado y el enlace sur se proyectan sendos carriles de trenzado. Esta ampliación del ancho de la calzada conlleva además de la ampliación de dos pares de estructuras la afección a los caminos paralelos actuales a la autopista, previéndose su retranqueo hacia el exterior.

El Tramo 1 - Alternativa 2, tiene el mismo trazado que el Tramo 1 - Alternativa 1 hasta el enlace de la actual N-121 y de la AP-15, que se realiza mediante glorieta en la que entroncarán los ramales de entrada y salida a la autopista. A partir de aquí toma dirección noreste, salva la línea Castejón - Alsasua con paso elevado, para cruzar la loma del terreno del paraje de Caracierzo de Santa Marina, donde se produce el mayor desmonte de las alternativas seleccionadas (16 m). A continuación, y en línea recta se dirige hacia el paraje Valmayor donde se desarrollará el futuro polígono industrial, dando servicio al mismo. En el P.K. 5+470, entronca finalmente con la carretera NA-132.

El Tramo 1 - Alternativa 3 coincide prácticamente en planta y alzado con los "Tramos 1" de las alternativas 1 y 2 hasta el P.K. 0+800. En este caso la conexión con la N-121 y la AP-15 se realiza más al sur. En este punto se proyectan dos glorietas y un paso superior. A partir de este punto y entre la empresa V. Luzuriaga y la autopista discurre la carretera hasta cruzar el río Cidacos, a la altura del P.K. 2+400 mediante estructura de vigas prefabricadas para minimizar la afección a la vegetación. En dirección este cruza la línea de ferrocarril Castejón - Alsasua y con igual dirección cruza el cerro de Caracierzo de Santa Marina por su extremo sureste y punto más bajo. La nueva carretera bordea la zona de Valmayor y el futuro polígono industrial de Nasuinsa sin afectarlo para alcanzar la carretera NA-132, en el P.K. 6+000.

El Tramo 1 - Alternativa 4. Coincide prácticamente en traza y alzado con los "Tramos 1" de las alternativas 1, 2 y 3 hasta el P.K. 0+500. A partir de este punto continúa hacia el sur paralela al Camino del Curtido sin afectarlo para minimizar la afección sobre la nueva concentración parcelaria. En el P.K. 1+700 pasa junto a la Subestación Eléctrica Transformadora. A continuación de este punto, la traza gira a la izquierda y contacta con la AP-15 mediante enlace de diamante con "pesas". Para mejorar la conexión entre las carreteras del entorno (NA-115, NA-8602, carretera del polígono de La Nava, AP-15 y NA-132) se diseña una glorieta sobre la N-121. A través de este nuevo enlace, el itinerario correspondiente al Tramo 1 - Alternativa 4 continúa por la AP-15 hasta el cruce actual de la NA-132 con la autopista, donde se proyectará el Nuevo Enlace Norte, para permitir la continuidad al itinerario de la NA-132 y que resulta similar al diseñado en el Tramo 1 - Alternativa 1.

La alternativa seleccionada ha sido el Tramo A, Tramo 1 - Alternativa 1, modificando el tercer carril por ejecución de vía colectora y completando la actuación con la ejecución de una glorieta similar a la de la Alternativa 4 en la intersección de las carreteras N-121, NA-115 y NA-8602.

Los taludes a emplear, en todos los casos, serán 3H:2V para los terraplenes y 3H/2V para los desmontes.

En el cuadro que se adjunta se incluye un resumen del movimiento de tierras estimado para la alternativa seleccionada:

TRAMO	TERRAPLÉN	DESMONTE	EXPLANADA
TRAMO A	6.293 m ³	59.959 m ³	8.975 m ³
TRAMO 1 - ALTERNATIVA 1	7.873 m ³	71.216 m ³	11.164 m ³

Los volúmenes de préstamo y vertedero son los siguientes:

TRAMO	VERTEDERO	PRÉSTAMO
TRAMO A	59.959 m ³	15.268 m ³
TRAMO 1 - ALTERNATIVA 1	71.216 m ³	19.037 m ³

ANEXO 2

Estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental analiza las alternativas posibles y se dan las pautas para la integración de la obra en su entorno.

El estudio del medio físico describe el medio abiótico (atmósfera, confort sonoro, geología y suelos) y el biótico (vegetación, fauna, hábitats, espacios protegidos). Además, analiza el paisaje, la presencia de vías pecuarias, el patrimonio histórico, el potencial cinegético de la zona, el tráfico y los usos del suelo.

Se identifican correctamente las actividades generadoras de impacto dentro de la fase constructiva y de la fase de explotación: despeje y desbroce del terreno, movimiento de tierras, construcción de drenajes, movimiento de maquinaria, construcción de viaductos, asfaltado y hormigonado de viales, creación de pistas de acceso, excavaciones con voladuras e instalación de préstamos y vertederos. El efecto de estas actividades se analiza sobre cada uno de los elementos del medio susceptibles de sufrir impactos.

Evaluable el impacto ambiental de las diferentes alternativas se concluye que la sensibilidad ambiental en el ámbito de la actuación es muy reducida. Por otra parte, se comprueba que las afecciones ambientales más relevantes se detectan sobre las alternativas que han sido desechadas, como pueda ser la afección sobre el río Cidacos provocado por la alternativa 3, la afección a un pinar de pino carrasco en la alternativa 2 ó la afección al dormitorio de cernicalo primilla generado por la alternativa 4. De la alternativa seleccionada, tan sólo cabe señalar, la posible afección al medio atmosférico y sonoro que se pueda generar por la construcción y puesta en explotación del nuevo enlace de la AP-15.

El estudio incluye un capítulo de medidas preventivas y correctoras. La mayoría de ellas de carácter genérico, tales como las relativas a la protección de la calidad del aire, protección frente al ruido, de la hidrología o de los suelos (regar las pistas, limitar la velocidad de la maquinaria, limitar el horario y la velocidad de la maquinaria, desvíos en tierras para evitar la contaminación de las aguas mientras se construyen los drenajes, o balizado de la zona de afección para minimizar el impacto sobre el suelo).

Para la integración paisajística de la obra se diseñan taludes con pendiente máxima 3H/2V, se propone una correcta gestión de la tierra vegetal y previamente a su extendido sobre los taludes, una correcta preparación de los mismos (reperfilado, redondeo de aristas, incluso escarificado). En la revegetación se prevé la aplicación de hidrosiembras y posteriormente, en una campaña posterior, plantaciones tanto en taludes de desmonte como de terraplén de las siguientes especies: Quercus faginea, Quercus rotundifolia, rubus ulmifolius, Quercus coccifera y Juniperus oxycedrus.

Para la fauna se establecen medidas correctoras de carácter general en cuanto a la época en que se han de ejecutar las obras y se propone la adaptación de obras de drenaje como pasos de fauna. No se estima necesario la construcción de pasos específicos de fauna.

Por último, pero siempre de acuerdo a las indicaciones que proponga el Servicio de Patrimonio Histórico, se establecen una serie de medidas para la protección del patrimonio Histórico.

El Programa de Vigilancia Ambiental realizará un seguimiento de las medidas protectoras y correctoras y se dividirá en Vigilancia Ambiental durante la fase de obras (maquinaria, residuos, acopios de tierra vegetal, jalonamientos, revegetación ...) y Vigilancia Ambiental una vez la carretera esté en funcionamiento que supervisará el cuidado de la revegetación.

Un análisis multicriterio permite la comparación de las diferentes alternativas planteadas, por medio de una valoración parcial de las afecciones que las distintas trazas efectúan sobre el entorno. Se analizan las alternativas considerando los factores ambiental, territorial, económico y funcional. Finalmente se concluye que si se considera que los factores predominantes son el ambiental y el económico, la alternativa mejor valorada es la seleccionada: Tramo A y Tramo 1 - Alternativa 1.

F1103566

DEPARTAMENTO DE INNOVACIÓN, EMPRESA Y EMPLEO. Información pública de la solicitud del proyecto de instalaciones de gas natural: "Acometida a Anaiz Ezcaba, S.L." en el término municipal de Villava (Navarra).

A los efectos previstos en el artículo 73.4 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, modificada por la Ley 12/2007, de 2 de julio, artículo 17 de la Ley de Expropiación Forzosa y artículo 56 de su

ANEXO Nº 2 – INFORME SECCIÓN DE GESTIÓN AMBIENTAL DE INFRAESTRUCTURAS

La Sección de Gestión Ambiental de Infraestructuras ha revisado el "Proyecto de Trazado del enlace Variante Sur de Tafalla, conexión con la carretera NA-132 Este".

En 2011 el Departamento de Medio Ambiente formuló la correspondiente "Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo del Proyecto de la Variante Sur de Tafalla".

El Estudio Informativo constaba de dos fases: La Fase I ya se encuentra en servicio mientras que el Proyecto que nos ocupa se desarrolla como Fase II. Por tanto, se considera que la Declaración de Impacto Ambiental sigue en vigor.

El Proyecto constructivo debe incluir un Anejo Ambiental en el que se desarrollarán los siguientes aspectos en cumplimiento de las condiciones incluidas en la Declaración de Impacto Ambiental.

1. Estudio detallado del movimiento de tierras que incluya las zonas de préstamos y vertederos.

Incluirá planos de ubicación en planta y perfiles transversales y longitudinales tanto de préstamos como de vertederos, de su situación actual y la final tras la realización las obras.

Además, deberá incluirse la restauración de éstas zonas. Si se trata de parcelas expropiadas temporalmente, al finalizar las obras se devolverán a su propietario en las mismas condiciones anteriores a la obra. Para ello, se ejecutarán las unidades de extensión de tierra vegetal, acondicionamiento del terreno y en caso, de ser necesario su correspondiente siembra.

En caso de ser zonas de expropiación definitiva se incluirán, además, plantaciones.

2. Estudio de Gestión de Residuos: el proyecto incluirá un Estudio de Gestión de Residuos cuyo contenido mínimo se detalla en el artículo 4 del Decreto Foral 23/2011.

3. Integración ambiental y revegetación que incluya las siguientes condiciones:

- Los taludes de desmonte y terraplén serán lo más tendidos posible y se redondearán.
- Al comienzo de la obra se realizará la retirada de la tierra vegetal que será acopiada en lugares fuera del tránsito de vehículos, balizada con cinta para evitar su mezcla con otros materiales y mantenida en perfectas condiciones, ya

que posteriormente será reutilizada para la recuperación de superficies de obra.

- Se realizará una hidrosiembra de todos los taludes.
- Se realizarán las plantaciones indicadas en el Anexo I.

ANEXO N° 3 – INFORME SERVICIO DE CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

INFORME

Asunto: "Reposición de Vía Pecuaria – Variante Sur de Tafalla. Fase2"

Expedientes: **VP042/12**

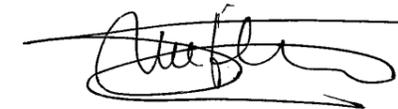
En marzo de 2012, la Sección de Proyectos de la Dirección General de Obras Públicas solicita a la Sección de Planificación y Ayudas informe sobre la "Reposición de Vía Pecuaria – Variante Sur de Tafalla. Fase2", en relación a las vías pecuarias.

Tras el análisis de la solicitud y la revisión de la información obrante en los fondos documentales del Gobierno de Navarra, desde la Sección de Planificación y Ayudas se informa lo siguiente:

- En relación al "Proyecto de Construcción de la Variante Sur de Tafalla. Fase 2", cabe destacar la existencia de la vía pecuaria Travesía nº9.
- Esta vía pecuaria cuenta con un acta de deslinde y amojonamiento de 1:929. Con posterioridad a la misma, se ejecutó el proyecto de la Autopista A-15, cuyo trazado intersecta con el de la vía pecuaria, de forma que el único punto de cruce que permita garantizar su continuidad es el paso superior existente al sur del trazado original de la vía pecuaria.
- Además, el proceso de concentración parcelaria realizado en la zona, dejó sin continuidad catastral a la vía pecuaria, quedando dos parcelas catastrales a ambos márgenes de la autopista, desconectadas. Estas parcelas son: 227/3/21 y 227/27/101.
- Por tanto, el tramo del camino de servicio ubicado entre las parcelas 227/3/2 y 227/3/49, deberá dar continuidad (que no anchura original) al trazado de la vía pecuaria.
- Si de las expropiaciones del proyecto se deriva una nueva parcela catastral en este tramo, ésta deberá contar con titularidad compartida entre el Departamento de Fomento y Vivienda y CFN-Cañadas.
- En cuanto a la zona de préstamo, se deberá garantizar durante el periodo de obras el tránsito ganadero, bien por el propio trazado de la vía pecuaria, o bien por un trazado alternativo para dicho periodo (en caso de que las condiciones de trabajo puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía pecuaria).

Pamplona, 17 de abril de 2012

LA JEFA DE LA SECCIÓN DE
PLANIFICACIÓN Y AYUDAS



Salomé Hernando Chicote

23 ABR. 2012

SALIDA N.º VP042/12

Att. Sección de Proyectos – Fco. Javier Armendáriz
Sección de Protección Ambiental – Fco. Javier Forcada