

**ANEJO 20. MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA RED
FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA.**

ÍNDICE

1.- OBJETO Y ANTECEDENTES. ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA.....	1
1.1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETO.....	1
1.2.- ANTECEDENTES. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL.....	1
2.- DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA.....	2
3.- AFECCIONES Y PROPUESTA DE MODIFICACIÓN COMO CONSECUENCIA DEL ESTUDIO ACTUAL	3

APÉNDICES

APÉNDICE 1.- DOCUMENTO DE SÍNTESIS DEL “ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL.”

1.- OBJETO Y ANTECEDENTES. ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA

1.1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETO

El presente “ESTUDIO INFORMATIVO DE LA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA” tiene como objeto el análisis de alternativas de trazado tanto para la nueva línea Castejón-Alsasua a su paso por la comarca de Pamplona, en ancho estándar europeo y apta para tráfico mixto de viajeros y mercancías, que conecte el tramo Castejón-comarca de Pamplona con las obras de la nueva red ferroviaria en el País Vasco, como para la remodelación de la línea existente en ancho ibérico en la comarca de Pamplona. El nuevo trazado ferroviario deberá eliminar los inconvenientes que el bucle de la línea actual de ferrocarril supone a su paso por el área de Pamplona, que dificultan el crecimiento urbano e industrial de la zona. Igualmente deberá resolver el acceso de la población a la nueva infraestructura, así como contemplar las conexiones con el polígono industrial de Landaben y la terminal logística de Noáin, mediante la creación de las estaciones de viajeros y/o mercancías necesarias.

El objeto del presente anejo, correspondiente a la FASE B del Estudio Informativo, consiste en exponer el alcance planteado para la modificación del principal antecedente técnico existente, a consecuencia de la coincidencia de las actuaciones planteadas en ambos estudios.

1.2.- ANTECEDENTES. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL

El antecedente fundamental del presente Estudio es el “*ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL*”, cuya aprobación definitiva, junto con la del expediente de información pública y oficial, se resolvió mediante Resolución de fecha 7 de julio de 2004 de la

Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del entonces Ministerio de Fomento (BOE nº 191 de fecha 9 de agosto de 2004).

La Declaración de Impacto Ambiental correspondiente a Estudio Informativo del año 2004 fue formulada mediante Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático de Medio Ambiente, con fecha 1 de junio de 2004 (BOE del 30 junio de 2004).

En APÉNDICE 1 del presente anejo se incluye el DOCUMENTO DEFINITIVO o de síntesis correspondiente a la descripción de la solución aprobada en el Estudio Informativo del año 2004, en el que se recoge una descripción de dicha solución, planos de trazado de la alternativa elegida además de la DIA y la resolución de aprobación definitiva de dicho estudio.

2.- DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA

La solución finalmente aprobada en el "ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL", fue la denominada como Solución 4A, con las modificaciones derivadas de la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente.

Dicha Solución 4A planteaba la ejecución de un nuevo trazado para la línea de Alta Velocidad, en variante respecto al de la línea actual y de alrededor de 22,5 Km de longitud total medios desde su punto inicial, situado en las inmediaciones de la estación de Biurrum-Campanas (PK 160/266) hasta el punto final situado al norte de la ciudad de Pamplona, a la altura de la estación de Zuasti (PK 19/610).

Durante los primeros nueve kilómetros del recorrido el trazado discurre al oeste de la línea actual, bordeando las poblaciones de Beriáin y Salinas de Pamplona mediante alineaciones en planta de radios 2.500 y 3.000 metros y pendientes longitudinales máximas de hasta el 22,37‰, hasta alcanzar de nuevo el corredor de la línea actual a la altura de la estación de mercancías de Noáin, punto a partir del cual se plantea una plataforma compartida para tres vías que discurre mediante un túnel artificial de 750 metros de longitud a su paso por la localidad de Esquíroz, para luego cruzar sobre el cauce del río Elorz y bajo la estructura de tipo pérgola en el cruce con la autovía A-15 y continuar después hasta la nueva estación de Pamplona, situada entre dicha autopista y el límite suroeste de la ciudad, junto a la Avenida Aróstegui, a la altura del PK 13+000 de su trazado.

Tras la nueva estación de Pamplona el trazado continúa hacia el norte disponiéndose dos plataformas independientes que discurren paralelas entre sí, una para la doble vía de alta velocidad y la otra para vía única de la variante de la línea actual, que elimina el bucle de Pamplona. Dichas plataformas cruzan mediante viaductos de longitudes considerables los cauces de los ríos Elorz y Arga, así como la autovía A-15 y la carretera de acceso NA-30 de acceso a Pamplona desde dicha autovía, alcanzando

las estribaciones del monte de Mendía, junto a la estación de tratamiento de aguas residuales de Arazuri en donde en la línea de alta velocidad se dispone de un tramo en túnel de 300 metros de longitud, mientras que la de la línea convencional realiza un trazado más sinuoso y en superficie tratando de contornear las fuertes laderas de la zona. Superado el tramo de la depuradora las plataformas vuelven a juntarse, para continuar así hasta el final del tramo discurriendo por una zona orográficamente más llana en la que de nuevo se vuelven a cruzar en viaducto los cauces del río Arga (250 metros) y Juslapeña (350 metros) y la carretera NA-700. En esta segunda parte del recorrido se disponen radios mínimos en planta de 3.500 metros y pendientes longitudinales máximas del 12,50‰.

En la zona final del tramo la plataforma de vía única de la línea de ancho ibérico se bifurca para buscar el corredor de la línea existente a la altura de la estación de Zuasti, mientras que la de ancho internacional continúa hasta el punto de finalización del estudio.

Las actuaciones se completan con la ejecución de un ramal de acceso al polígono de Landaben desde la playa de vías de la Nueva Estación de Pamplona, así como de las vías, andenes y edificio de dicha estación.

Respecto a la Nueva Estación de Pamplona, en el Estudio Informativo aprobado en el año 2004 se incluye la descripción de dos posibles soluciones, las denominadas como Solución C y Solución D. Ambas se conciben como estación intermodal de ferrocarril y autobuses. La primera con un esquema de ordenación asimétrico con un edificio principal de tres niveles (vestíbulo principal a la cota +425, zona de preembarque a la cota +421 y nivel de andenes a la cota +414) y corredor de servicio bajo vías (a la cota +408), además de otro edificio anexo de servicios con cuatro alturas. La superficie total construida es de unos 24.000 m², más otros 34.000 m² en zonas urbanizadas exteriores, viales y aparcamiento. Y la segunda con un esquema simétrico también en tres niveles (vestíbulo principal a la cota +412, zona de preembarque bajo andenes a la cota +408 y nivel de andenes a la cota +414), con superficies totales construidas es de unos 26.000 m², más otros 44.000 m² en zonas urbanizadas exteriores, viales y aparcamiento.

3.- AFECCIONES Y PROPUESTA DE MODIFICACIÓN COMO CONSECUENCIA DEL ESTUDIO ACTUAL

Con fecha 7 de julio de 2004 (BOE nº 191 de fecha 9 de agosto de 2004), la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del entonces Ministerio de Fomento aprobó el expediente de información pública y oficial y definitivamente el “*ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL.*”

La solución aprobada mediante dicha resolución fue la denominada como Solución 4A, con las modificaciones derivadas de la Declaración de Impacto Ambiental formulada por la correspondiente Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático de Medio Ambiente, con fecha 1 de junio de 2004 (BOE del 30 junio de 2004). En resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación no se menciona de manera específica la solución arquitectónica finalmente adoptada para el edificio de la nueva estación de Pamplona, si bien en el documento de síntesis emitido en noviembre de 2004 por el Ministerio de Fomento se incluyen los planos de dos alternativas denominadas como Solución C y Solución D.

En el presente Estudio Informativo se han estudiado y analizado nuevas alternativas de trazado e implantación para la Nueva Estación ferroviaria de Pamplona, atendiendo a la actualización del conjunto de condicionantes técnicos, urbanísticos y ambientales surgidos en los último años, de manera que modifica la solución aprobada en el Estudio del año 2004.

Por tanto, en el presente Estudio Informativo se propone la modificación del anterior “ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL.”, para dejarlo sin efecto en todo su alcance.

APÉNDICE 1.- DOCUMENTO DE SÍNTESIS DEL “ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL.”



**MINISTERIO
DE FOMENTO**

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE FERROCARRILES



**Gobierno
de Navarra**

Departamento de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones



**ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA
ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL**

DOCUMENTO DEFINITIVO

TYPSA
INGENIEROS
CONSULTORES
Y ARQUITECTOS

noviembre de 2004

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	2
2. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN SELECCIONADA	2
3. VÍA DE RENFE. CONEXIÓN CON USUARIOS	4
4. FASES DE EJECUCIÓN	5
5. NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA	6
5.1. Solución arquitectónica	6
5.2. Solución ferroviaria	6
6. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS	7
6.1. Parámetros funcionales	7
6.2. Parámetros Geométricos	7
7. PLANOS	7
7.1. Trazado ferroviario	7
7.2. Arquitectura de la estación	7
ANEJO 1. D.I.A.	8
ANEJO 2. Aprobación definitiva	9

1. ANTECEDENTES

El Ministerio de Fomento realizó en 1997 un estudio previo de alternativas del denominado en ese momento Corredor Navarro de Alta Velocidad. En este estudio se dividía todo el trazado en tres grandes tramos, de los cuales el tramo II discurría enteramente por la Comarca de Pamplona, zona donde, en un principio, se pretendía proyectar una estación intermodal de viajeros, que agrupara los servicios ferroviarios de Pamplona y los servicios de transporte urbano de acceso a la estación, conjuntamente con los servicios regionales de transporte por carretera con autobuses, de dicha ciudad.

Asimismo se aprovechaba el nuevo trazado ferroviario de dicho tramo II para eliminar el bucle que la línea actual de ferrocarril Castejón-Alsasua describe a su paso por el área de Pamplona, que dificulta el crecimiento urbano e industrial de la zona, estando además el trazado ferroviario totalmente rodeado por la trama urbana.

Con fecha 2 de julio de 1999 se firmó un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Foral de Navarra para la redacción del presente Estudio Informativo.

En Octubre de 1999, se convocó el Concurso de Asistencia Técnica para la redacción del "Estudio Informativo del Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: Eliminación del Bucle Ferroviario y Nueva Estación Intermodal". El concurso fue adjudicado a TYPESA, firmándose el correspondiente Contrato el 30 de Diciembre de 1999.

Los estudios antecedentes más inmediatos en el tiempo al presente, son el ya citado Estudio de Alternativas de Trazado del Corredor Navarro de Alta Velocidad y el Estudio de la Estación Intermodal, llevado a cabo por el Gobierno de Navarra en Abril de 1998.

El objeto del presente trabajo es, por tanto, la realización del Estudio Informativo del tramo II del Corredor Navarro, en la fase de anteproyecto a escala 1:2.000. Dicho estudio contempla, tanto el trazado de la nueva línea de alta velocidad, como la remodelación de la línea convencional actual, con la consiguiente eliminación del bucle ferroviario. Se incluye asimismo el estudio completo de la Nueva Estación Ferroviaria de Pamplona, así como el acceso por ferrocarril al resto de estaciones y polígonos industriales que actualmente existen o se tiene previsto implantar, en las inmediaciones de la línea convencional en dicho tramo.

Hay que hacer notar el cambio del concepto modal de la nueva estación, ya que con fecha del 14 del pasado septiembre, el Ayuntamiento de Pamplona resolvió sobre el carácter de la nueva estación, descartando la intermodalidad prevista en un principio. Esta decisión fue comunicada por el Gobierno de Navarra al Ministerio de Fomento, por medio de un escrito de fecha 13 de octubre de 2000.

2. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN SELECCIONADA

La solución seleccionada como la más adecuada a los intereses generales es la denominada 4A.

Esta solución tiene su origen en el Término Municipal de Tiebas-Muruarte de Reta, a la altura de la estación de Biurrun-Campanas.....



..... en el PK 160/266 de la actual línea Castejón-Alsásua, dejando la vía de Renfe existente a la derecha de su trazado, según el sentido creciente del kilometraje, despegándose de su trazado hasta el PK 8/850, donde ambas vías se sitúan de nuevo en la misma plataforma.

El trazado de las vías LAV se inicia con una corta recta con la que se entra en una curva a la izquierda de 2.500 m de radio y largo desarrollo, alcanzando el PK 3/468, ya en el término municipal de Beriain. Continúa una contracurva de 3.000 m de radio con la que se bordea por su lado Oeste la población de Beriain.

En esta zona el trazado se ha desplazado hacia el Oeste alejándose del cementerio de Beriain y de esta población, de acuerdo con lo prescrito por la DIA, discurriendo por sus proximidades por medio de dos túneles artificiales de 150 y 500 m de longitud.

El desarrollo de esta curva llega hasta el P.K.5/928, a lo largo del cual desciende el trazado con una larga pendiente de 22,37 milésimas cruzándose con la carretera NA-6007 por medio de un paso superior de ésta en el P.K. 5/050 aproximadamente.

Su trazado bordea la zona de las antiguas explotaciones de potasas, evitando también el paso por la zona de las balsas de decantación de la explotación actual de Saldosa.



Prácticamente al final de esta curva el trazado entra en el término municipal de la Cendea de Galar, iniciándose otra curva, ésta a la izquierda y también de 3.000 m de radio, con la que se cruza sobre el río Elorz con un puente de tres vanos de 24-40-24 m de luz respectivamente, tal como ha sido prescrito por la DIA, y sobre la carretera NA-6002 finalizando poco antes de llegar a la estación de mercancías de Noain, en el PK 7/674

Sigue el trazado con una alineación recta prácticamente orientada en dirección Sur-Norte con la que se alcanza el PK 9/406, dejando a su derecha la citada estación, las pistas del aeropuerto y, en su margen izquierda, el núcleo urbano de Esquiroz, afectando al mango de maniobra existente en la cabecera norte de la estación de mercancías.

En esta zona el trazado se ha desplazado hacia Este alejándolo de Esquiroz y del meandro del río Elorz, proyectándose un túnel artificial de 750 m de longitud aminorando la afección a esta población, al aeropuerto y al mencionado meandro, a la vez que se facilita la reposición de la carretera sobre dicho túnel. Esto se ha llevado a cabo siguiendo también las prescripciones de la DIA



Continúa el trazado girando a la izquierda por medio de una curva de 2.475 m de radio, al final de la cual se cruza sobre el río Elorz y bajo la autopista A-15....



..... entrando en el término de Zizur Menor con otra curva en el mismo sentido que la anterior y de 2.330 m de radio, la más restrictiva del trazado con la que se alcanza el inicio de la larga alineación recta con la que se penetra en el término municipal de Pamplona y el de Zizur Mayor, siendo en este tramo donde está situada la nueva estación ferroviaria de Pamplona en la zona que se muestra en la siguiente foto



L
L

La nueva estación se sitúa entre la ronda oeste (Autopista A-15) y el límite suroeste de la ciudad, apoyada sobre la carretera nacional N-111 de Pamplona a Logroño, lo que significa disponer de una vía de acceso al centro de la ciudad muy directa (Avda. de Pío XII).

Al final de esta recta, PK 15/698, el trazado continúa con una curva a la derecha de 3.500 m de radio después de atravesar el término municipal de Barañain y Zizur Mayor, entrando en el término de la Cendea de Olza.

Cruza sobre el río Elorz a la salida de la nueva estación y a continuación cruza bajo el viaducto de acceso desde la autopista A-15 a Landaben,



.....discurriendo sobre un largo viaducto de 1.200 m de longitud paralelo al cauce del río Arga.

Se inicia a continuación una curva a la derecha de 3.500 m de radio, dentro de cuyo desarrollo se proyecta un túnel perforado de unos 300 m de longitud para la vía doble de alta velocidad.

Con esta curva continua el trazado cruzando sobre el río Arga y sobre el río Juslapeña, todavía en el término de la Cendea de Olza, hasta alcanzar el PK 19/610, donde se inicia una contracurva de 7.000 m de radio, entrando en el término municipal de Iza, por el que discurre hasta el final del Estudio en el PK 22/460.

El tramo desde la salida de la nueva estación hasta el final del trazado también se ha adaptado a las prescripciones de la DIA en relación con la situación de estribos de viaductos y pasos de cruce adicionales

3. VÍA DE RENFE. CONEXIÓN CON USUARIOS

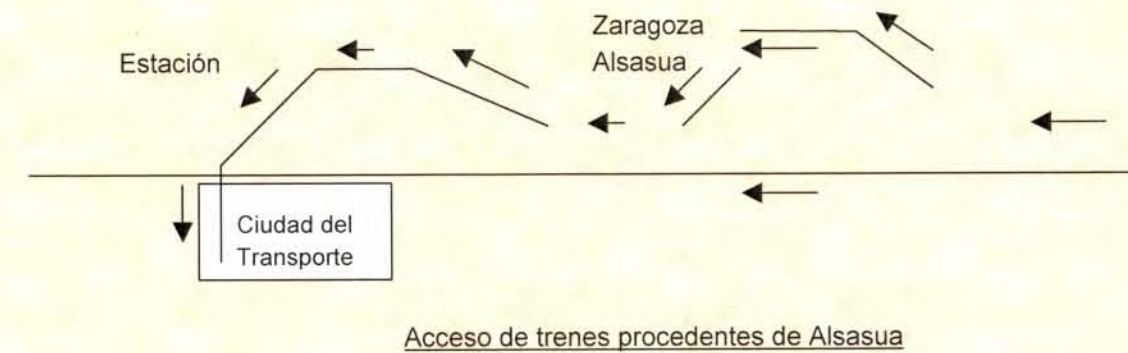
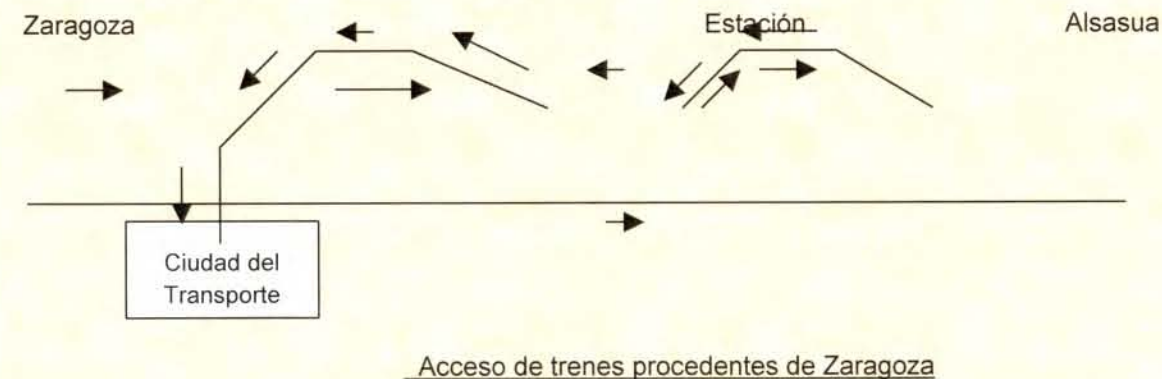
En la actualidad la explotación ferroviaria en el tramo objeto del presente estudio, se realiza por vía única. Su trazado discurre entre el P.K. 160/315 y el P.K. 191/100 del kilometraje actual de la línea.

Desde ella se da servicio a los siguientes usuarios :

- Estación de Noain (viajeros y mercancías)
- Potasas de Navarra (Saldosa). Desde la estación de viajeros de Noain
- Opossa. Desde la estación de viajeros de Noain
- Adivasa (Fca de harinas). Desde la estación de viajeros de Noain
- Factoría de Volkswagen en Landaben
- Estación de viajeros de Pamplona

En cuanto al nuevo trazado de la vía Renfe, cuyo origen es el mismo que el de las vías LAV, se mantiene por la línea existente, hasta llegar a la cabecera norte de la estación de Noain. En este tramo se prevé ejecutar el cruce a distinto nivel con la Autopista A-15 para dar acceso a la Ciudad del Transporte, tal como se explica a continuación

Este nuevo acceso se ha previsto que se realice a partir de la estación de mercancías de Noain, de modo que los trenes procedentes de Zaragoza puedan realizar la maniobra de retroceso en esta estación para encaminarse hacia el ramal de acceso a la Ciudad del Transporte. Los trenes procedentes de Alsasua tienen la posibilidad de acceder a través de dicha estación o directamente, tal como se esquematiza en los gráficos siguientes:



La salida desde la Ciudad del Transporte hacia Zaragoza o hacia Alsasua se realiza siguiendo los respectivos encaminamientos inversos a los de las entradas.

La entrada en servicio de este acceso se ha previsto que se produzca en la Fase 2 de las obras (que se describen más adelante) ya que su ejecución en la Fase 1 requiere un desvío provisional complicado de manteniendo el servicio ferroviario actual.

El trazado se inicia con una alineación recta que discurre al Oeste de la autopista A-15, aproximándose a ella a la altura del pico de Oriz, girando a la izquierda para bordear dicho pico, con una curva a la derecha, por su lado Oeste, continuando con otra curva a la izquierda a lo largo de la cual pasa bajo el acueducto de Subiza



A continuación el trazado describe una alineación recta donde está situada la estación de Noain (viajeros y mercancías), dejando a su derecha el aeropuerto de Pamplona (Noain). Desde la estación de viajeros de Noain se da acceso a Potasas de Navarra, Opossa y Adivasa (Fca de harinas).

A partir de la estación de Noain mercancías se desvía de su traza actual con una curva de 500 m de radio, seguida de una corta alineación recta donde conecta la vía de acceso a la estación, y con la que se incorpora a la plataforma común con una curva a la derecha de 800 m de radio.

A partir de este punto la vía general de Renfe discurre prácticamente paralela a la de la LAV en plataforma común, entrando en la nueva estación situada en el lado Norte de las vías LAV. Desde la estación atraviesa el río Elorz por medio de un viaducto continuando sobre la plataforma común con la LAV. También En la cabecera norte de la estación, se ha previsto una vía específica de Renfe para acceso a la factoría de la Volkswagen en el polígono de Landaben. Esta vía cruza el río Elorz con otro viaducto independiente y se comienza a deprimir en su rasante para poder enlazar con la vía existente en el punto de cruce ésta sobre el río Arga, antes de la entrada a dicha factoría, de acuerdo con lo prescrito por la DIA

Sigue el trazado de la vía general de Renfe sobre la plataforma común y a la altura del PK 17/376 se separa de la plataforma LAV para bordear el cerro donde está previsto el túnel para la vía doble LAV, incorporándose de nuevo a la plataforma común en el PK 18/250. Continúa su trazado por la plataforma común, atravesando los ríos Arga y Juslapeña y en el PK 22/000, en el término municipal de IZA, se separa de la plataforma LAV para conectar con la vía de Renfe existente a la altura de Zuasti.



4. FASES DE EJECUCIÓN

Se han considerado las tres fases de construcción siguientes:

Fase 1.- Construcción de la nueva estación y supresión del bucle ferroviario. Esto supone la construcción de la plataforma completa (Renfe más la línea de alta velocidad, así como los viaductos y túneles para la vía única de Renfe), desde antes de la estación intermodal hasta el final del nuevo tramo, donde se conecta con la vía de Renfe existente. Así se mantiene el servicio del ferrocarril convencional por las vías existentes hasta la entrada de la estación intermodal y continúa por la nueva vía de Renfe hasta el final del trazado

En esta fase se proporciona el servicio ferroviario a los usuarios de Renfe excepto a la Ciudad del Transporte, ya que el hacerlo en esta fase implica una seria afección al servicio ferroviario durante la ejecución de las obras.

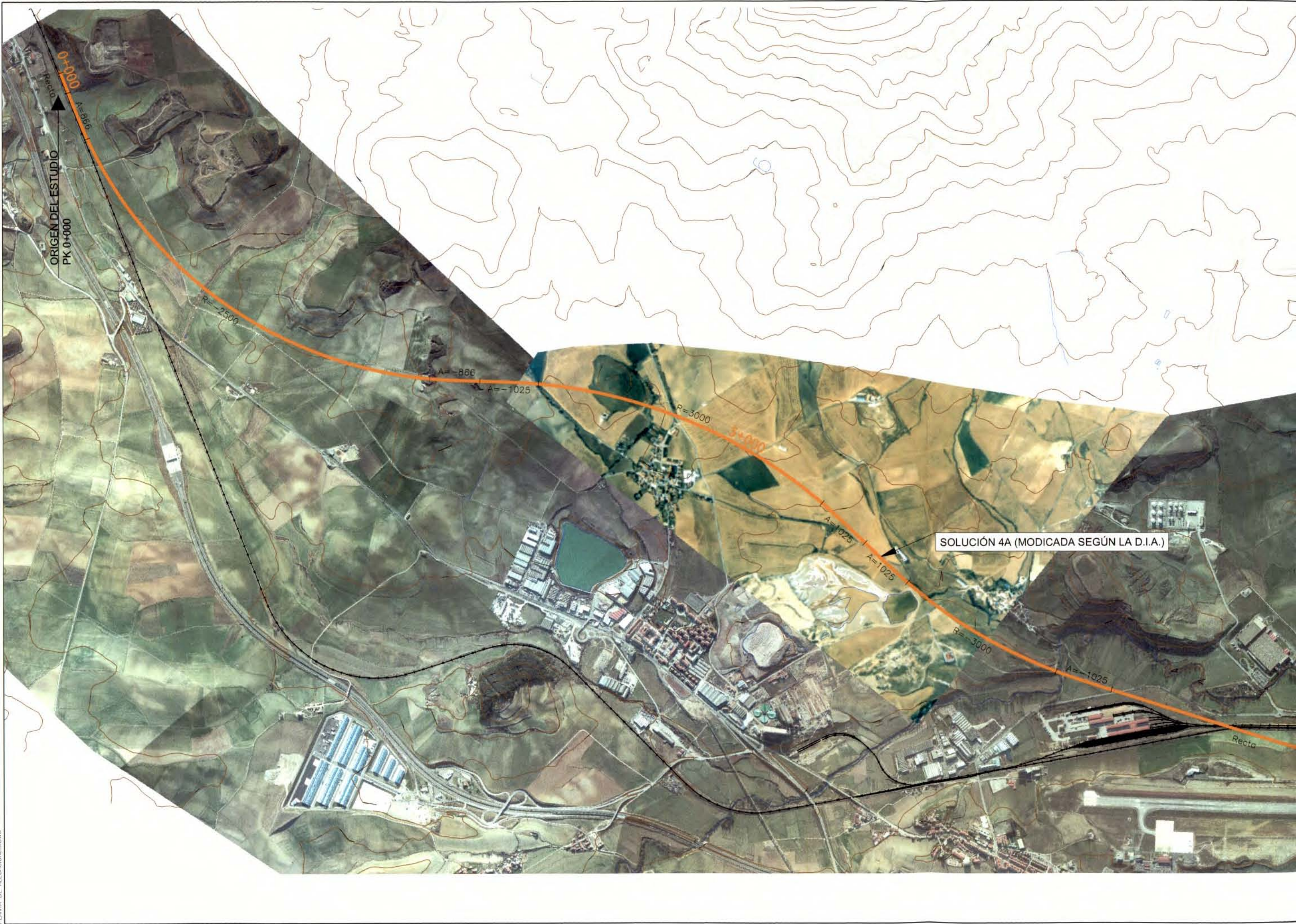
Fase 2.- Construcción de la línea de alta velocidad (plataforma y viaductos) desde el origen del tramo hasta la nueva estación

De este modo el servicio de alta velocidad llega hasta Pamplona y puede continuar hacia Alsasua por la nueva vía de Renfe, ya suprimido el bucle ferroviario.

En este fase entra en servicio el acceso a la Ciudad del Transporte.

Fase 3.- Montaje de la vía de alta velocidad sobre la plataforma construida en la Fase 1 entre la nueva estación y el final del tramo, y construcción de viaductos y túneles para vía doble de esta línea en la misma zona, lo que permite la puesta en servicio de la línea de alta velocidad hacia Alsasua.

En el plano siguiente se indican el ámbito y contenido de cada fase



SOLUCIÓN 4A (MODICADA SEGÚN LA D.I.A.)



NUEVA ESTACION INTERMODAL



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

TÍTULO: ESTUDIO INFORMATIVO DEL BUCLE FERROVIARIO EN LA COMARCA DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVO ESTUDIO DE SOLUCIÓN



5. NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA

5.1. Solución arquitectónica

Se plantearon dos anteproyectos de soluciones arquitectónicas denominadas Solución C y Solución D, seleccionadas entre varias opciones previamente estudiadas. A continuación se incluye una breve síntesis de ambos conceptos arquitectónicos. En el apartado 7 de este documento se incluye un par de planos más representativos de cada una de las soluciones mencionadas

5.1.1. Solución C

En el anteproyecto de la Solución C de estación ferroviaria se desarrolla un esquema de ordenación asimétrico en función de las condiciones del entorno urbano que plantea un acceso o vestíbulo principal en el nivel superior sobre andenes (+425), en el que se realizan las principales actividades relacionadas con el viajero, alberga las taquillas, locales comerciales etc. , disfrutando del paisaje urbano y rural circundante, y desde el cual se accede a la zona de preembarque, vestíbulo situado sobre los andenes (+421).

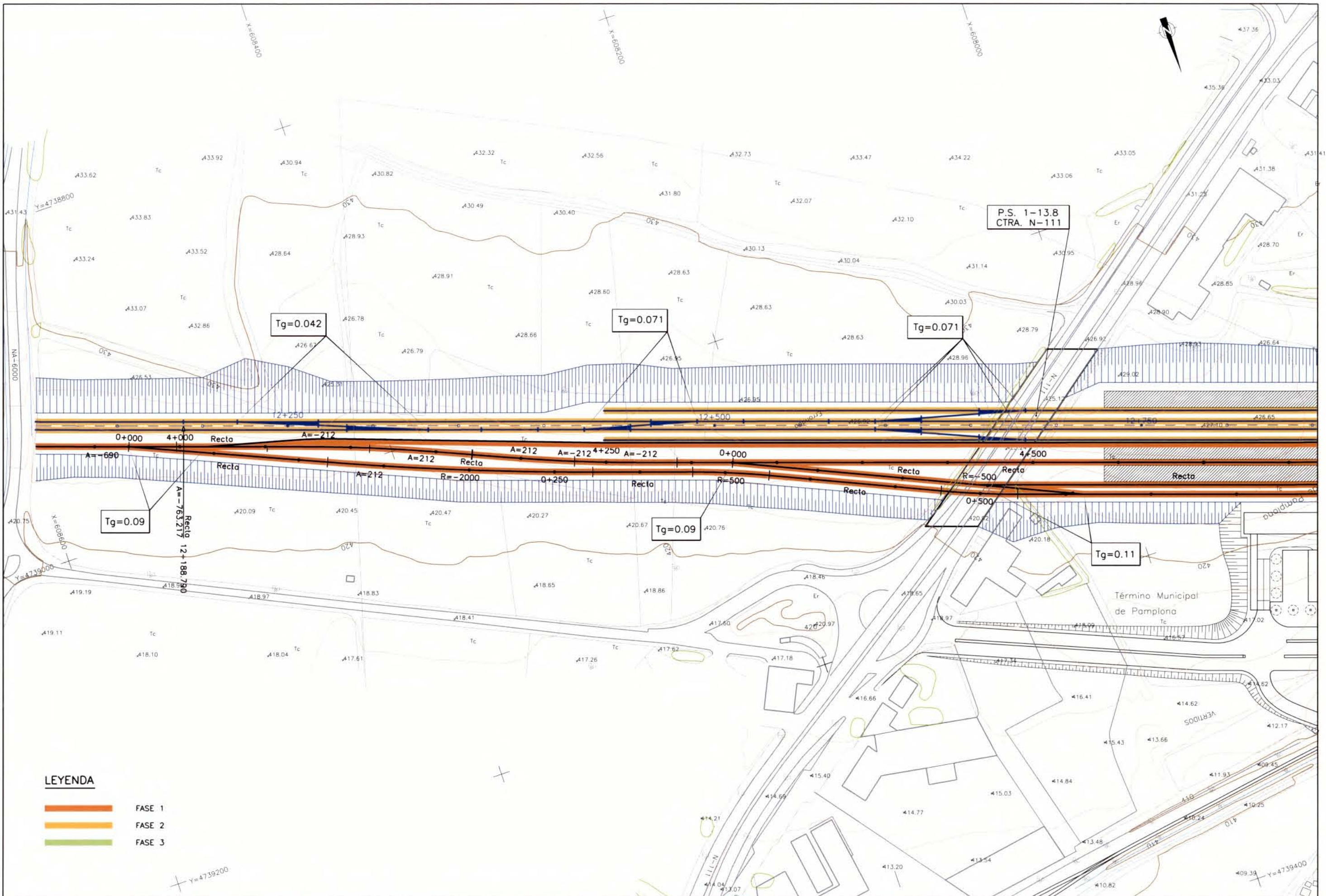
Desde este área se accede directamente a los andenes (+414), con lo que se optimizan los recorridos horizontales y verticales de los viajeros, ya que es posible también una salida directa al aparcamiento, además de la conexión con el edificio de servicios. Estas áreas se complementan con un edificio de oficinas que alberga los usos representativos y de administración de la estación

5.1.2. Solución D

Su anteproyecto se basa en un esquema de ordenación simétrico con un eje en el cual el flujo de pasajeros está dispuesto transversalmente a los andenes y que se desarrolla principalmente en tres niveles: Vestíbulo principal (+412), desde el cual se accede a la zona de preembarque, vestíbulo situado bajo los andenes (+408), desde el cual se accede directamente a los andenes (+414). Estas áreas se complementan con un edificio que alberga los usos complementarios y de administración de la estación. Bajo el conjunto de los edificios mencionados se ubican dos niveles de aparcamiento.

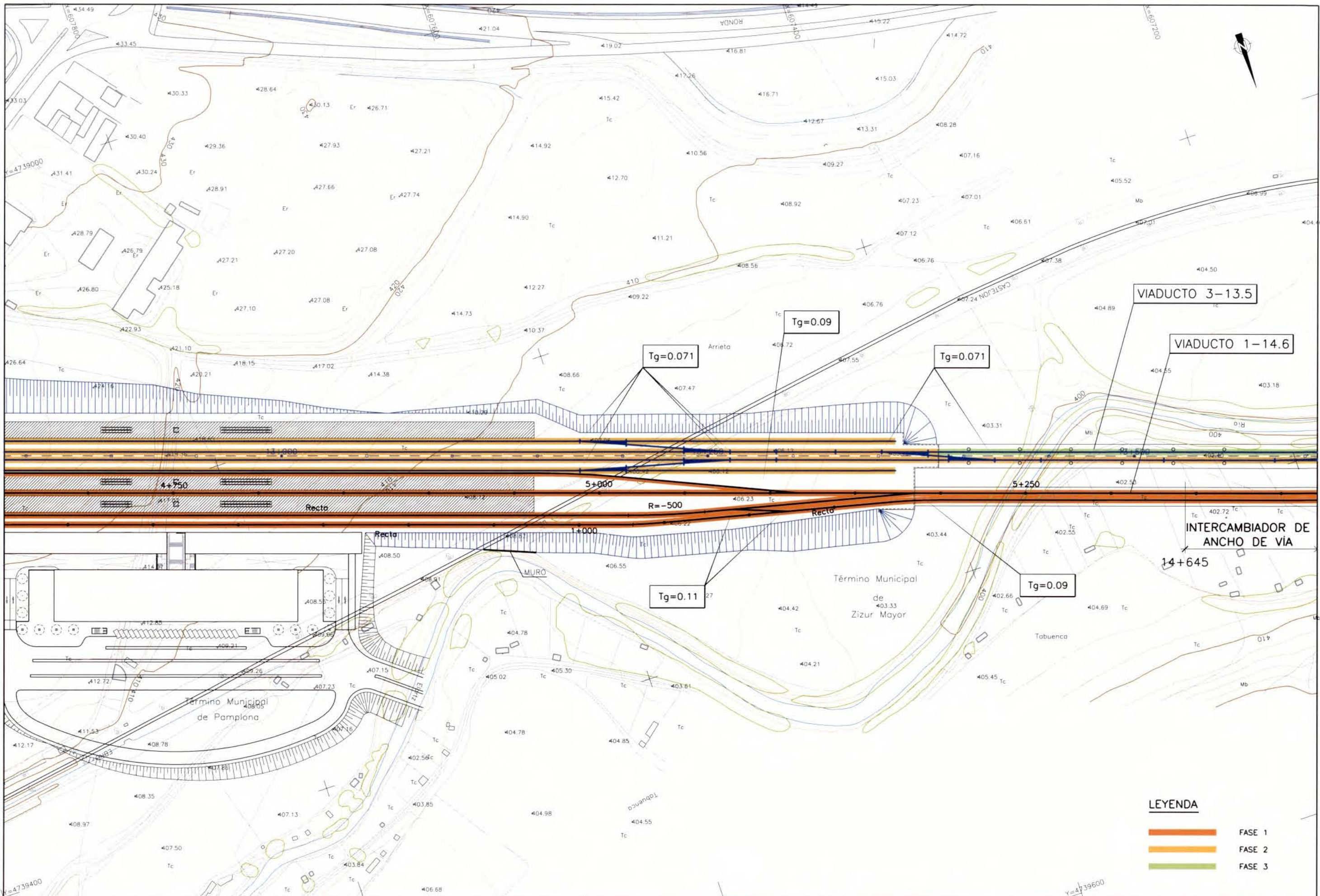
5.2. Solución ferroviaria

La finalmente adoptada es la que se indica en el siguiente plano (3 hojas). En él se puede observar la incorporación a la solución planteada en el Estudio de la vía de ancho Renfe de acceso directo a la factoría Volkswagen, de acuerdo con las alegaciones presentadas



LEYENDA

- FASE 1
- FASE 2
- FASE 3



VIADUCTO 3-13.5

VIADUCTO 1-14.6

INTERCAMBIADOR DE ANCHO DE VÍA

Tg=0.071

Tg=0.09

Tg=0.071

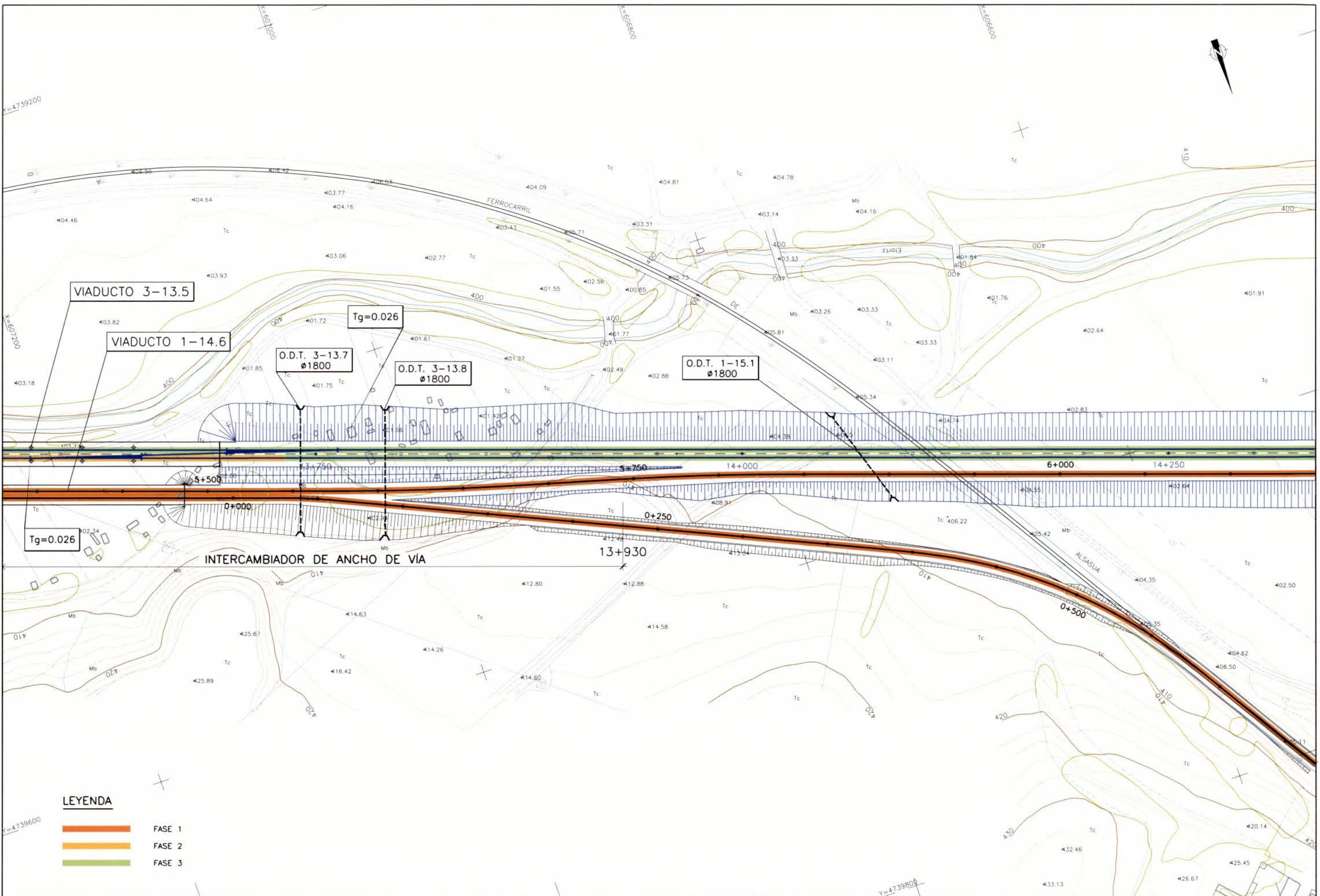
Tg=0.11

Tg=0.09

R=-500

LEYENDA

- FASE 1
- FASE 2
- FASE 3



VIADUCTO 3-13.5

VIADUCTO 1-14.6

O.D.T. 3-13.7
Ø1800

O.D.T. 3-13.8
Ø1800

O.D.T. 1-15.1
Ø1800

Tg=0.026

Tg=0.026

INTERCAMBIADOR DE ANCHO DE VÍA

13+930

6+000

14+250

0+500

LEYENDA

- FASE 1
- FASE 2
- FASE 3

6. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS

6.1. Parámetros funcionales

El trazado de la línea de alta velocidad se estudia para la explotación en vía doble con velocidad de circulación de hasta 350 km/h, aunque en el tramo objeto del presente Estudio la velocidad está muy limitada por los condicionantes de trazado impuestos por la característica periurbana de la zona en estudio.

En cuanto a la vía única de Renfe actualmente en servicio, dependiendo de las soluciones estudiadas, o bien se mantiene en su trazado actual en determinados tramos o bien se dispone en paralelo a la traza de la línea de alta velocidad, compartiendo plataforma con ésta.

En cualquier caso, desde la vía de ancho convencional se mantiene el servicio a los distintos usuarios de Renfe que actualmente utilizan el servicio ferroviario.

Estos usuarios son:

- Factoría Volkswagen en el polígono de Landaben.
- Estación de Noain: Potasas de Navarra, Oposa y Adivasa.
- Además se proyectan accesos nuevos, como es el caso de la Ciudad del Transporte de Pamplona

6.2. Parámetros Geométricos

Los valores más característicos se indican a continuación:

- Radio mínimo normal en alineación circular en planta: 7.000 m.
- Radio mínimo excepcional en alineación circular en planta : 2.100 m (zona urbana).
- Rampa máxima normal: 18 milésimas.
- Rampa máxima puntual: 25 milésimas.
- Radio mínimo normal de los acuerdos verticales: 25.000 m.
- Radio mínimo excepcional de los acuerdos verticales: 18.000 m (zona urbana).
- Distancia entre ejes de vías generales: 4,70 m.
- Peralte normal: 140 mm.
- Peralte máximo en curvas específicas: 160 mm.
- Curva de transición en planta: clotoide.
- Longitud mínima de la curva de transición: 300 m.

7. PLANOS

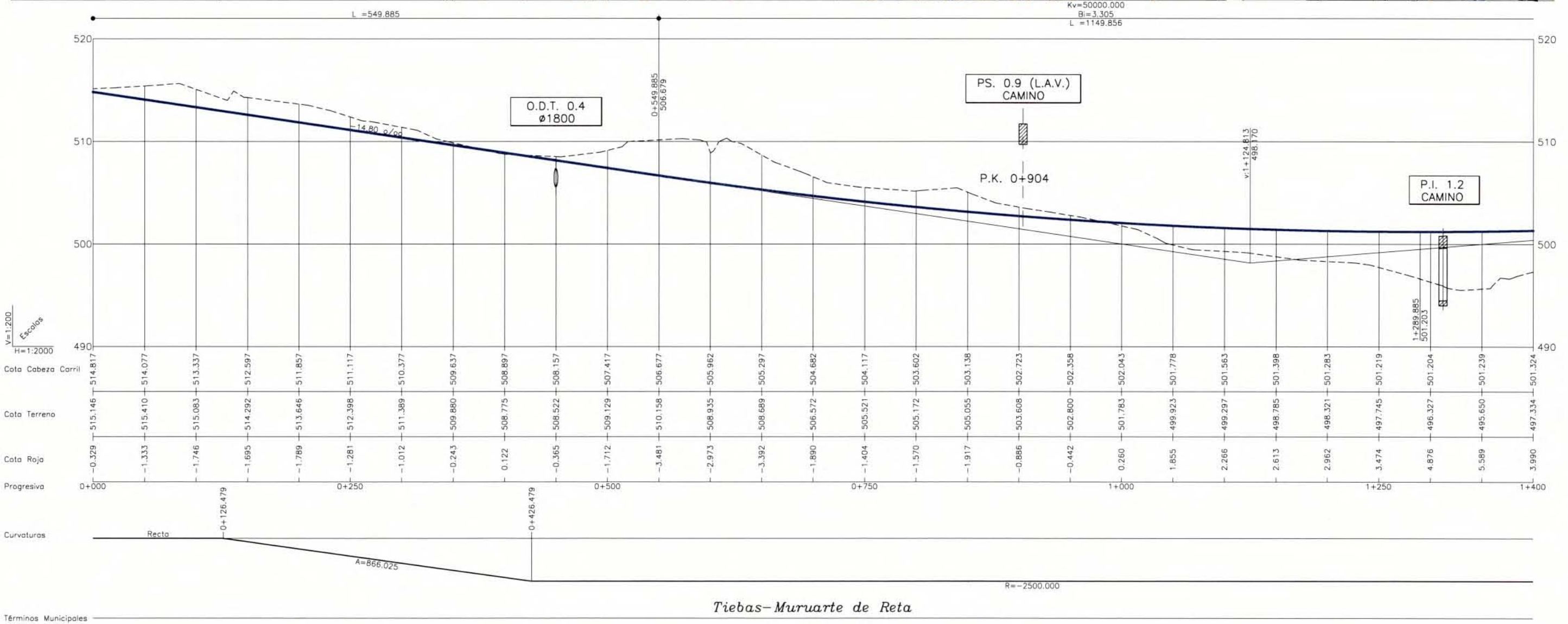
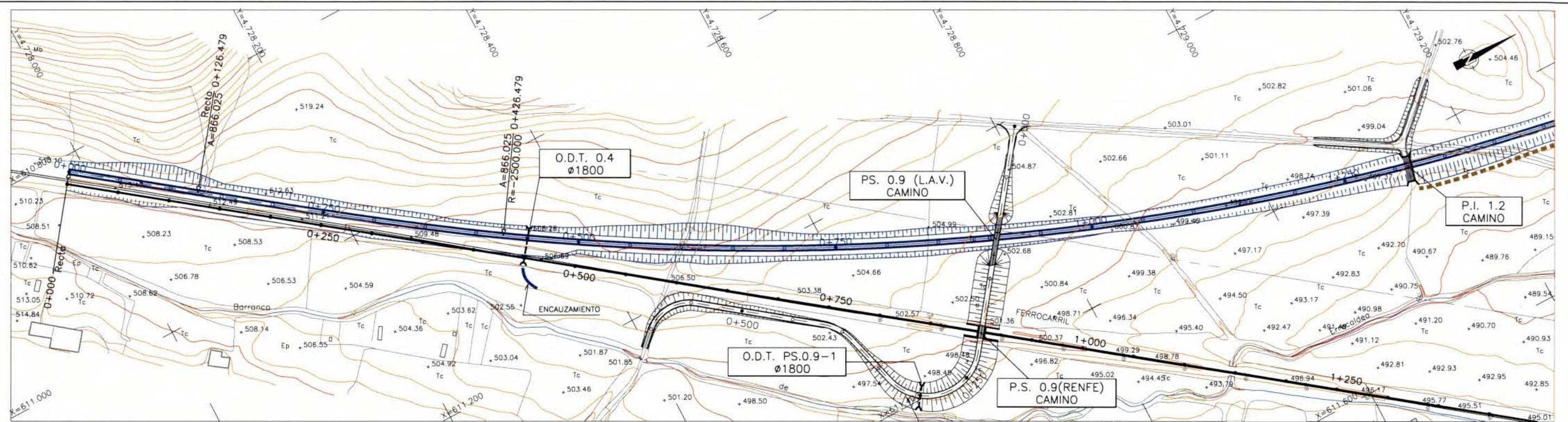
A continuación se incluyen los siguientes planos.

7.1. Trazado ferroviario

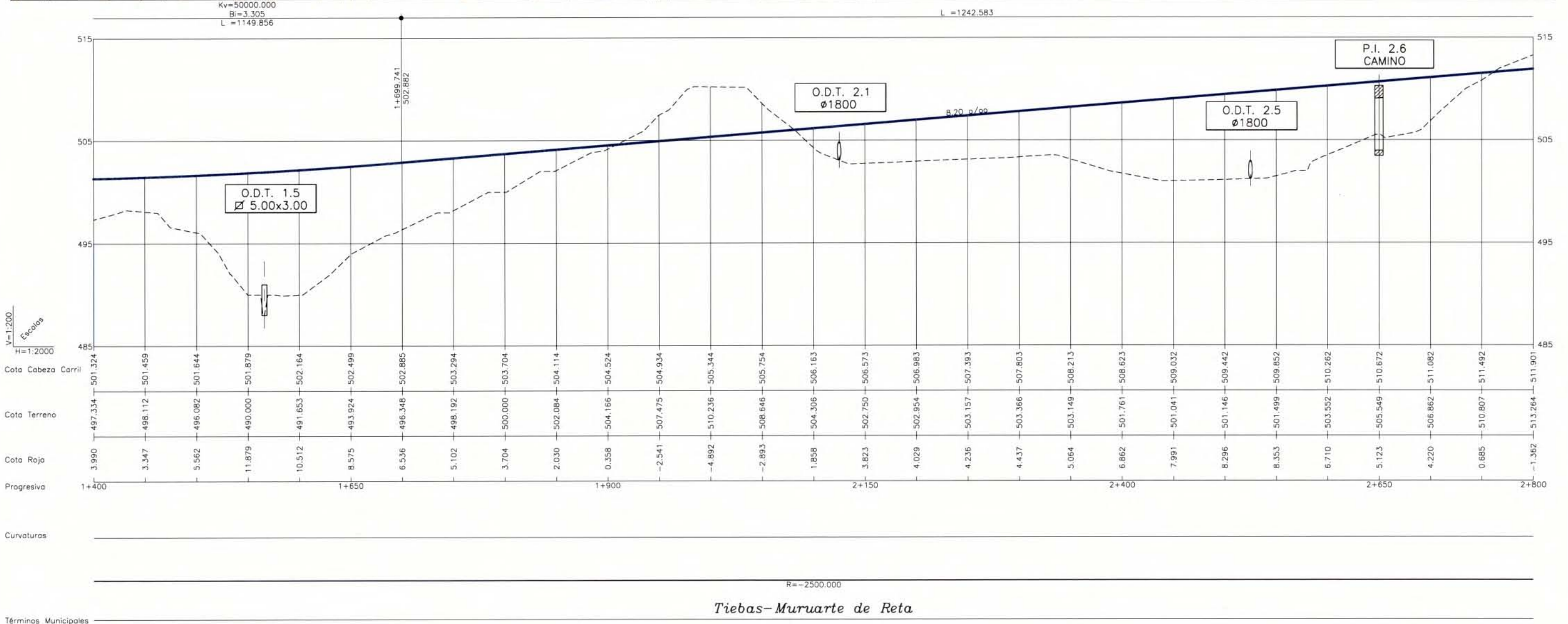
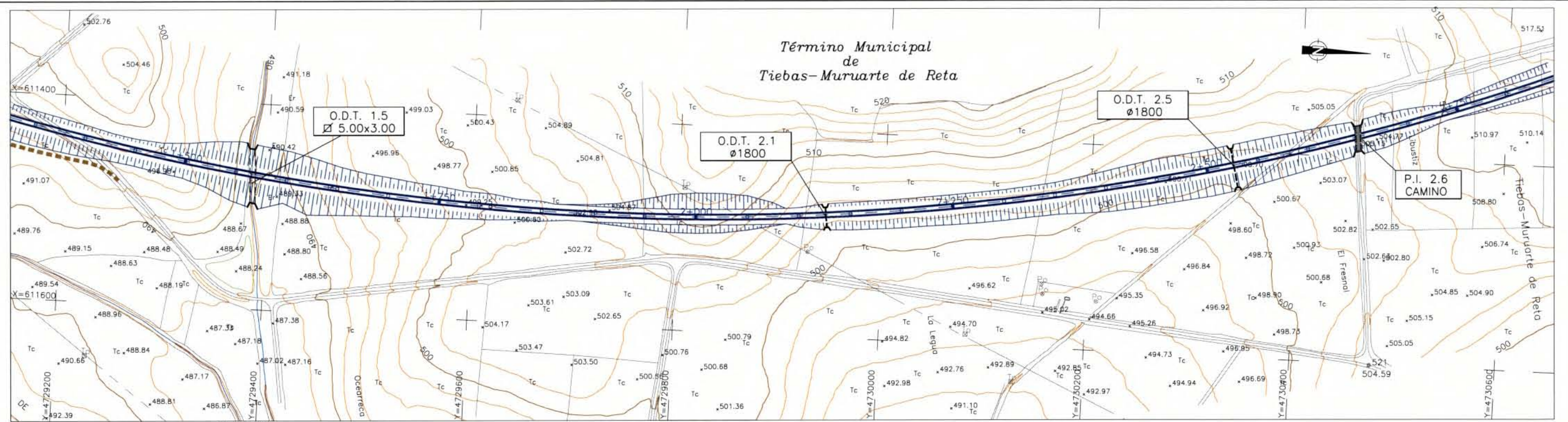
Planta general, planta a escala 1::2.000 y perfil longitudinal de la solución definitiva 4A

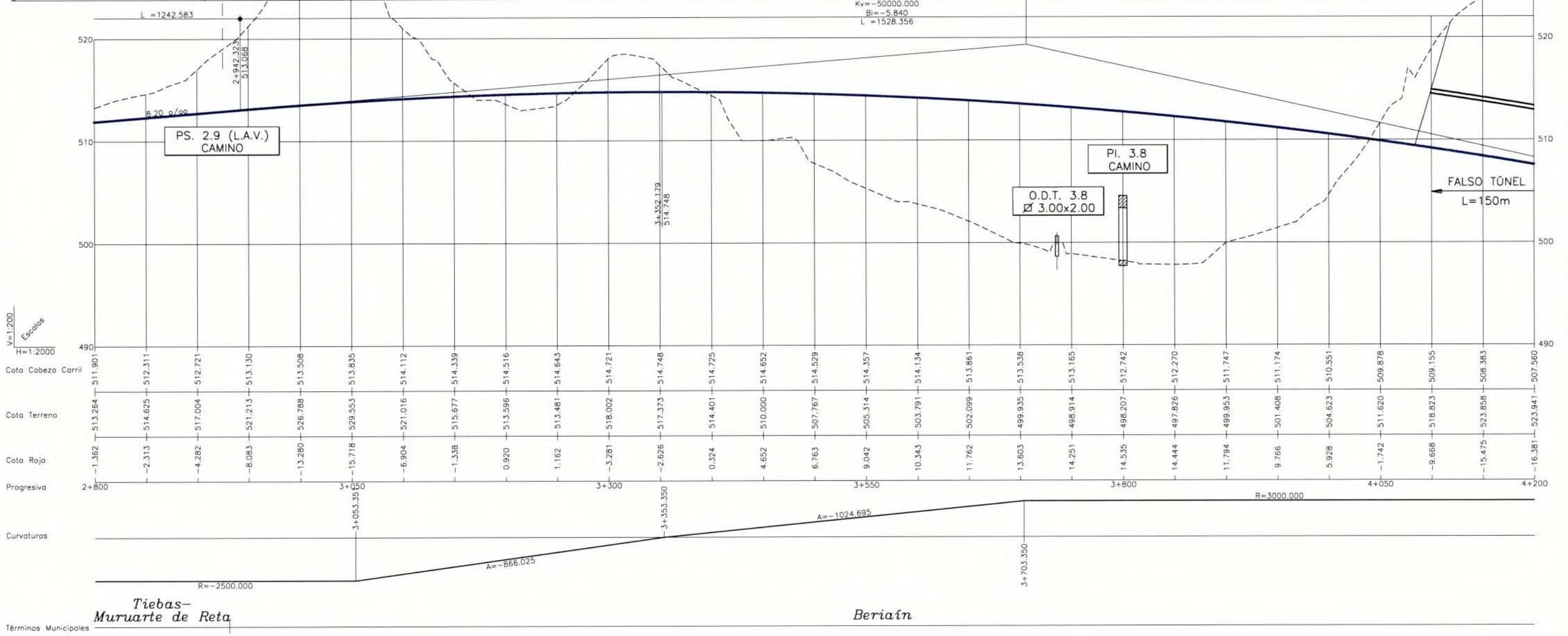
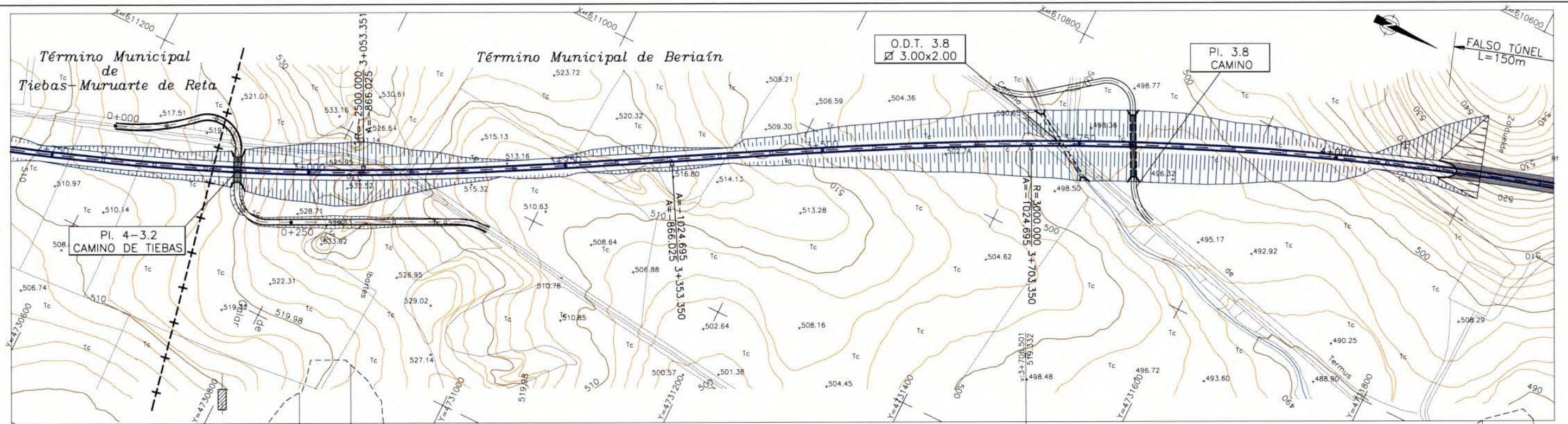
7.2. Arquitectura de la estación

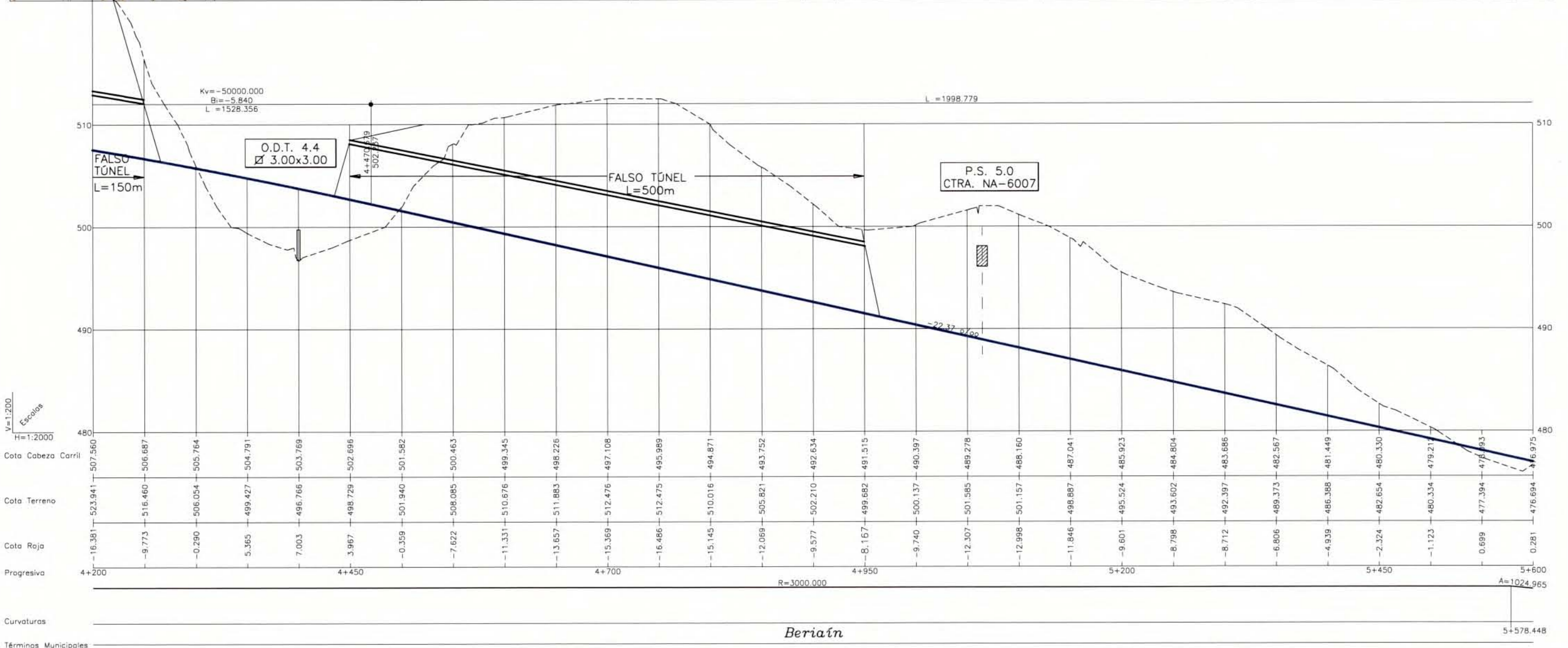
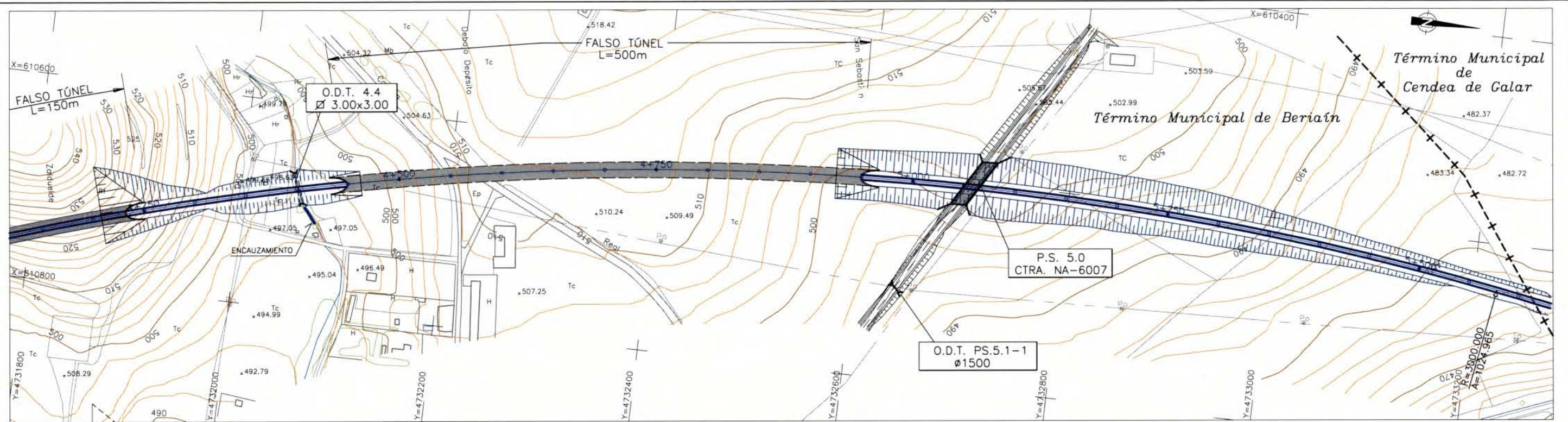
Planos de la solución D



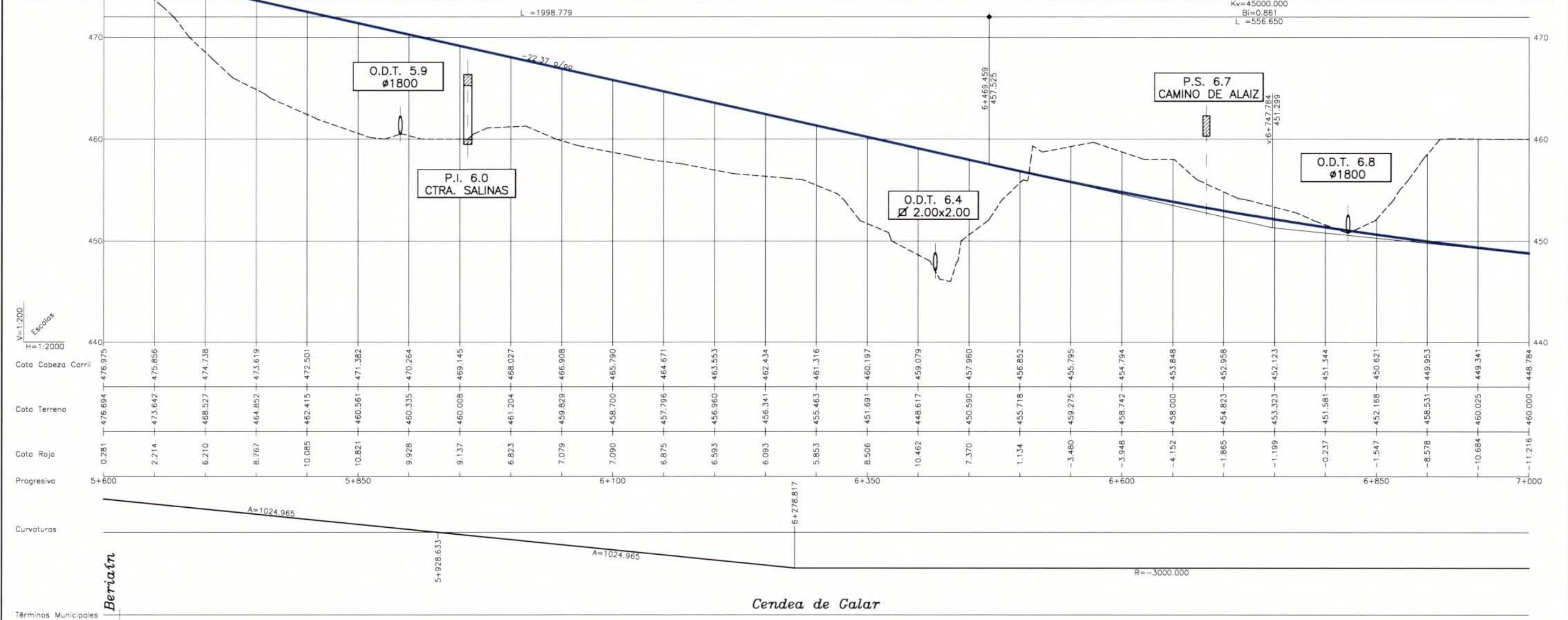
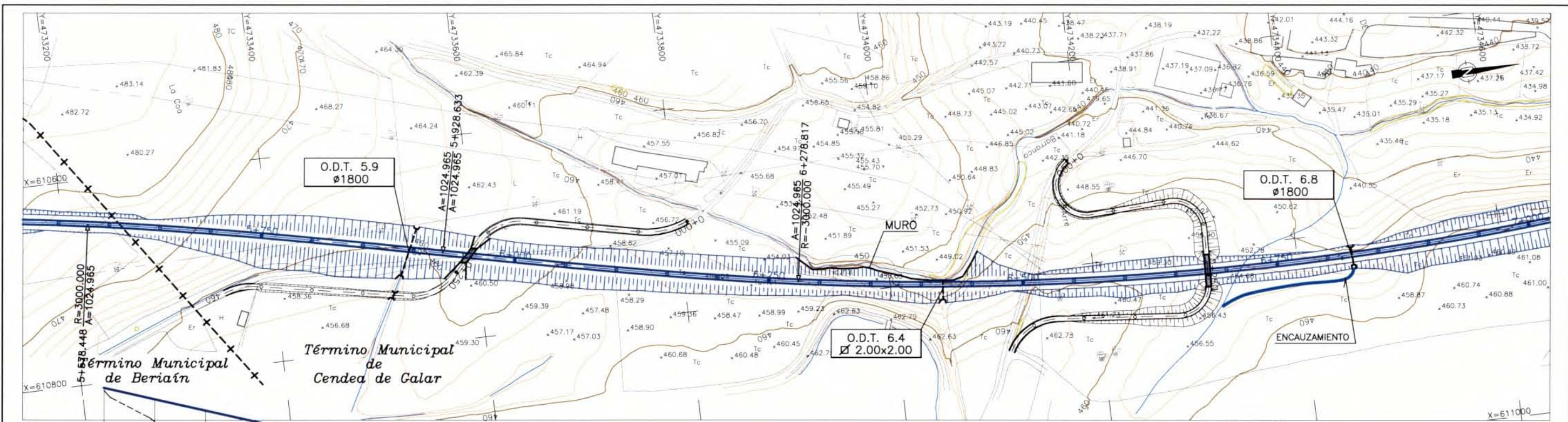
Tiebas-Muruarte de Reta

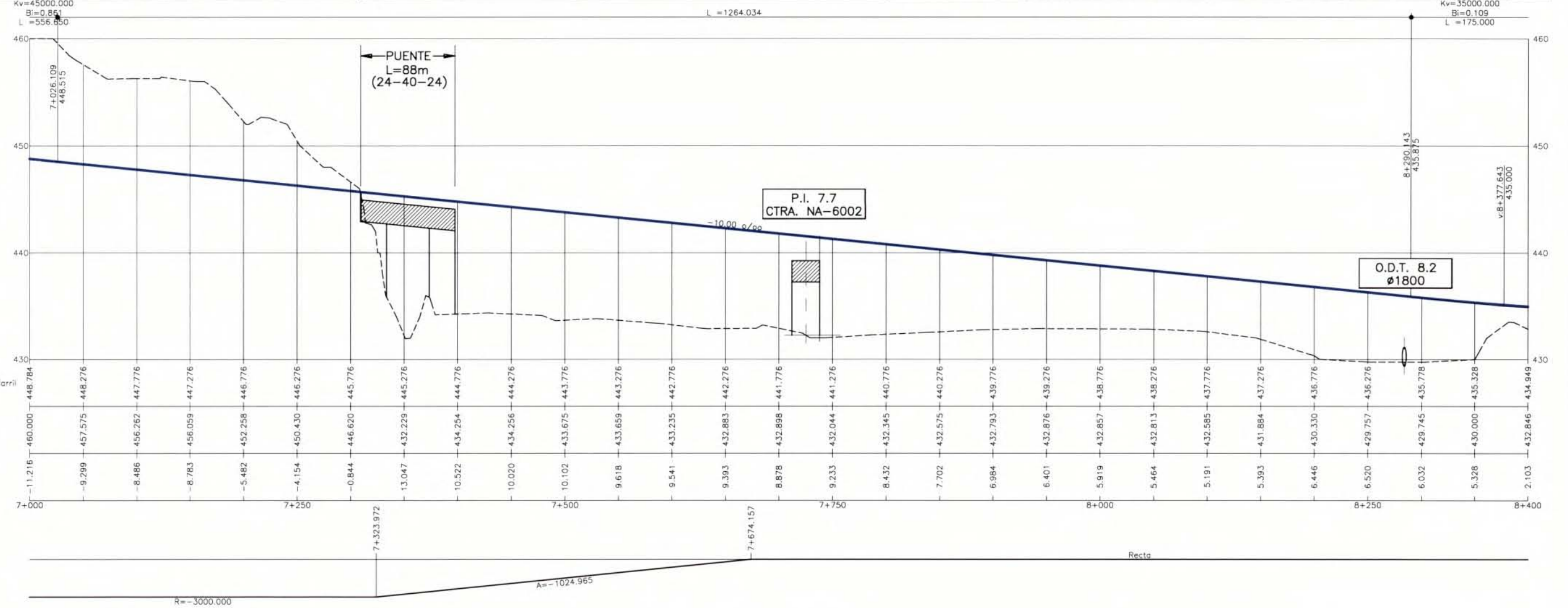
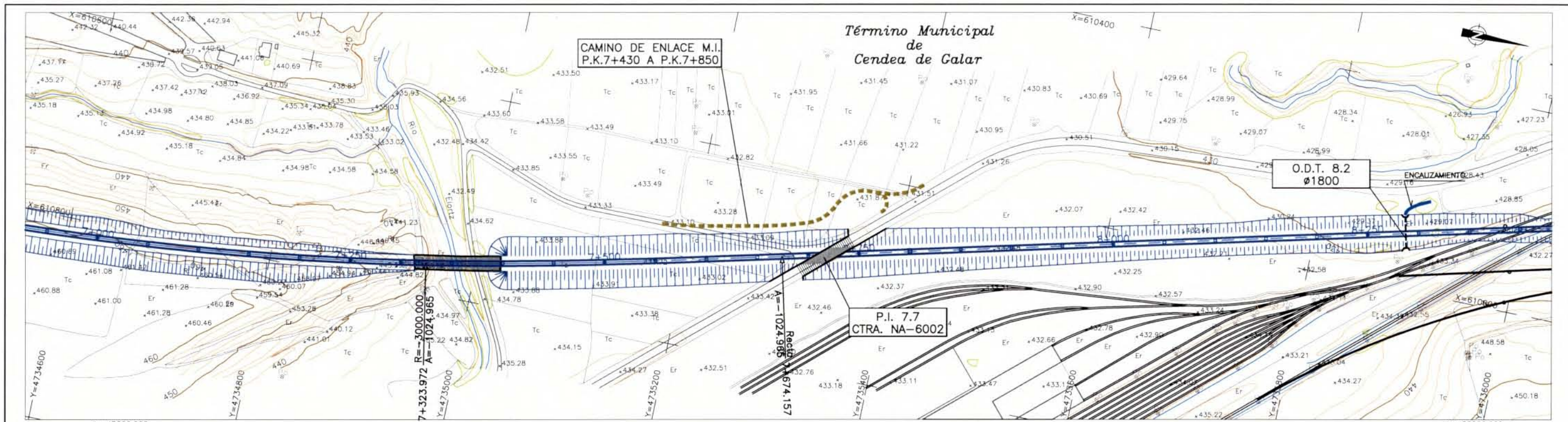




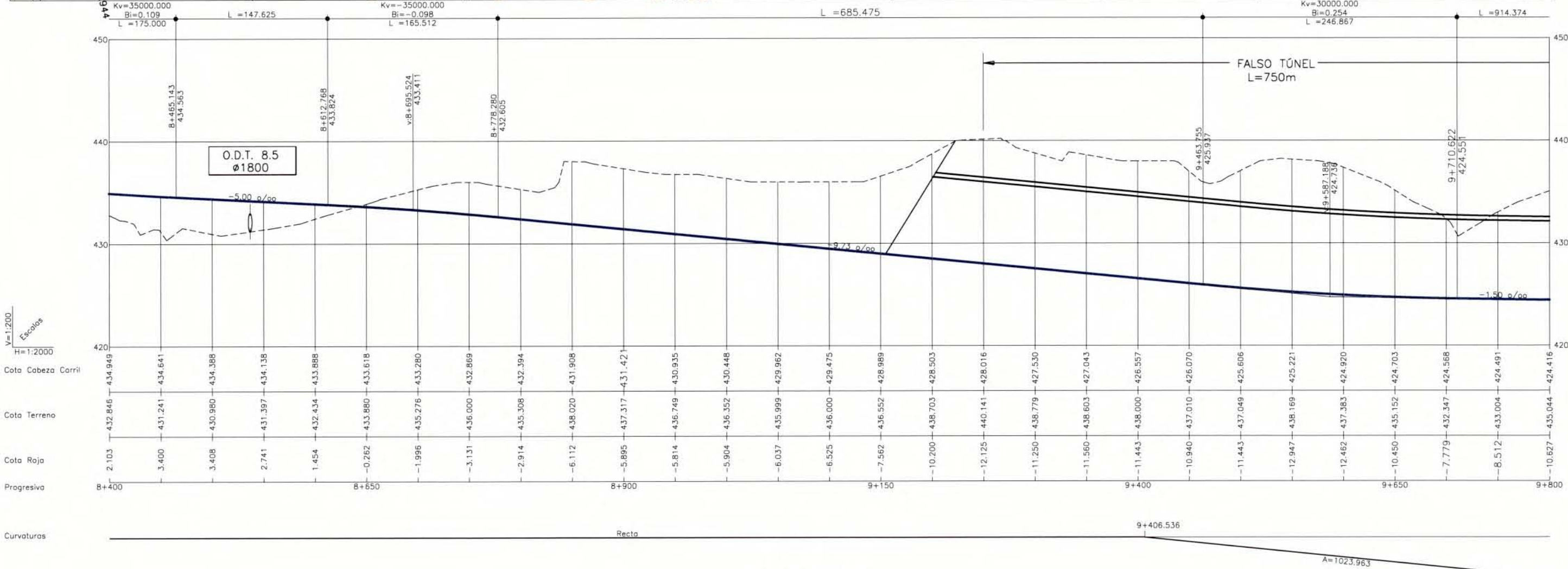
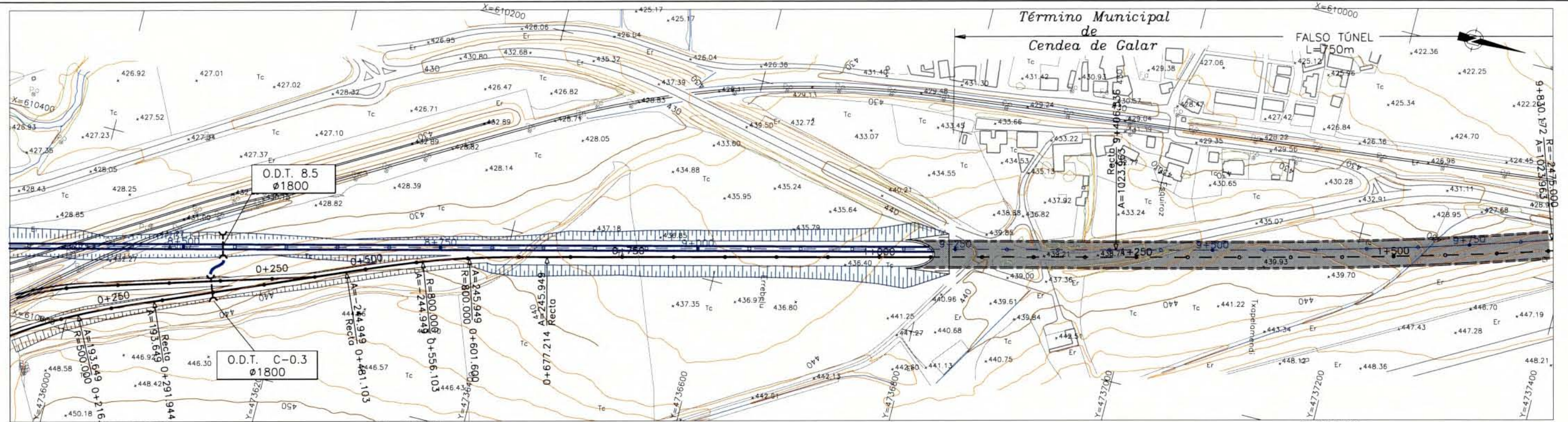


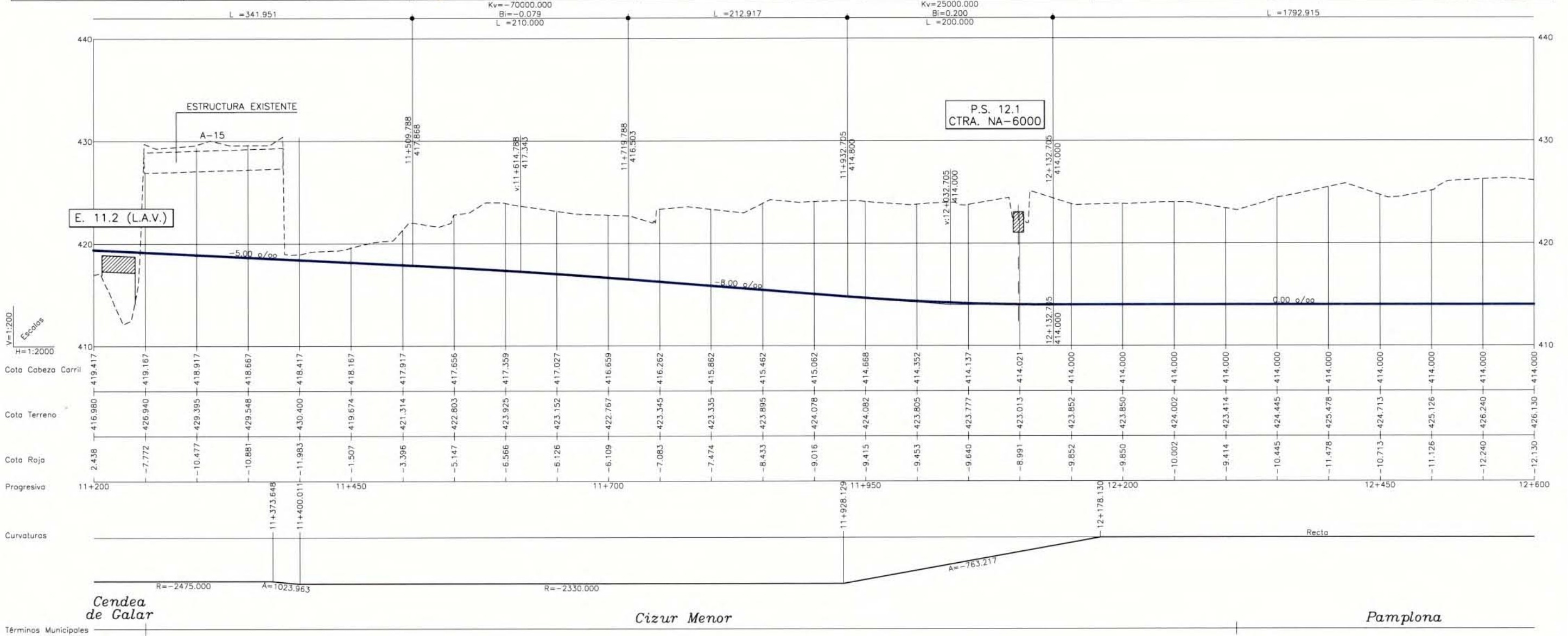
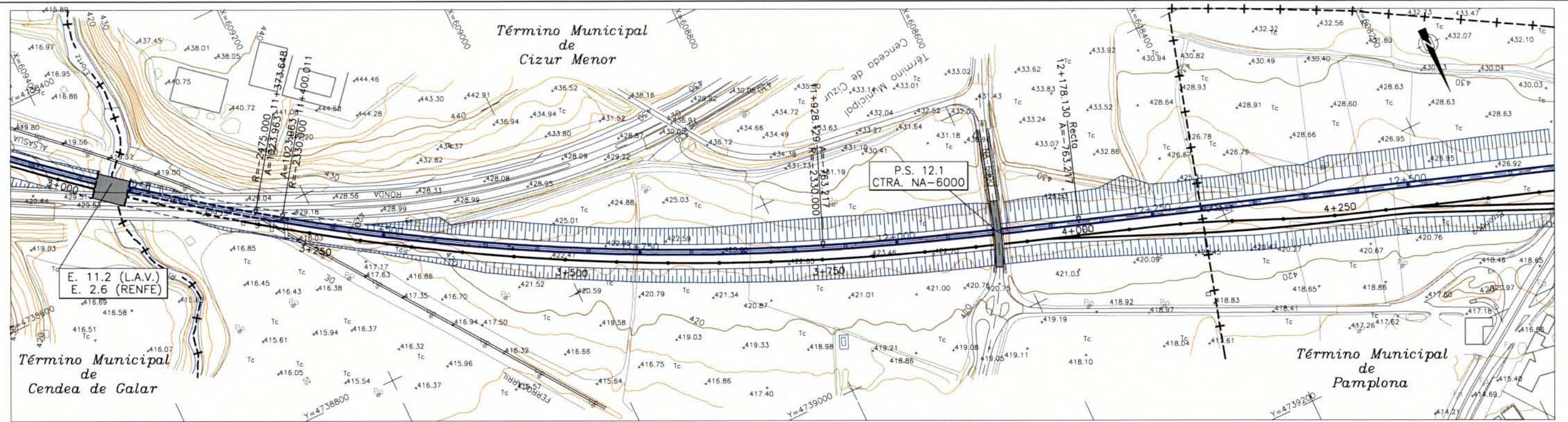
DIA_4-004.DWG

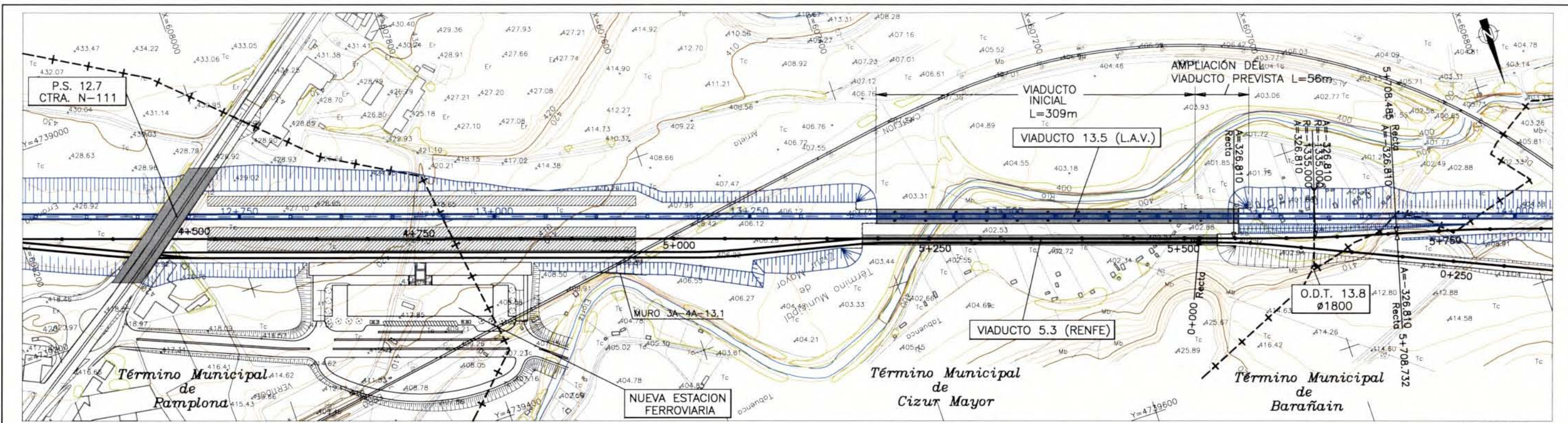




Cendea de Galar

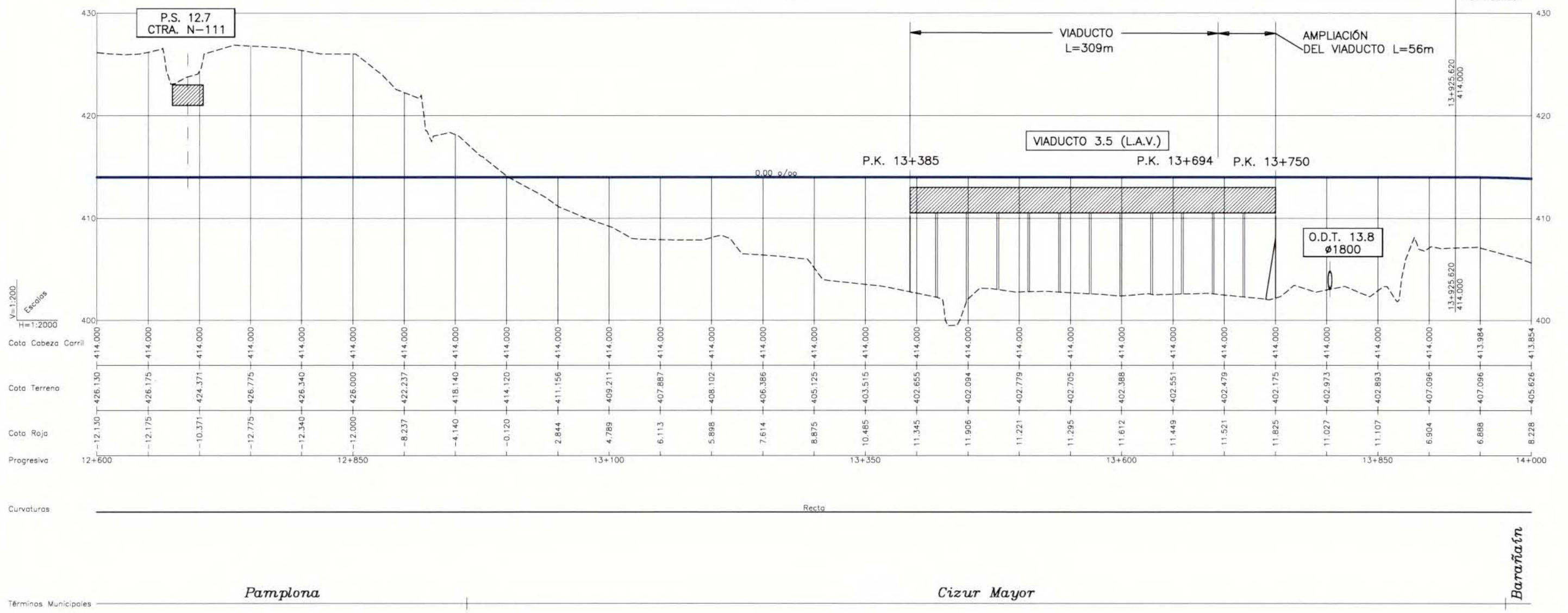




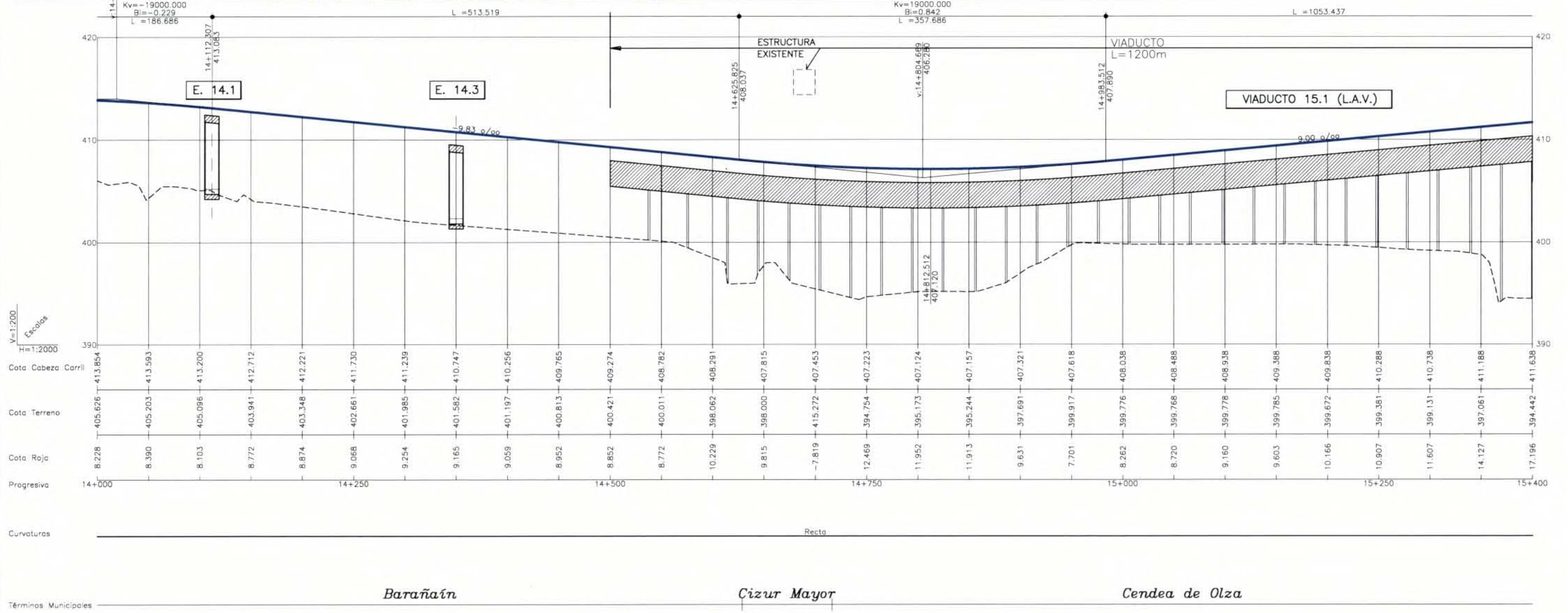
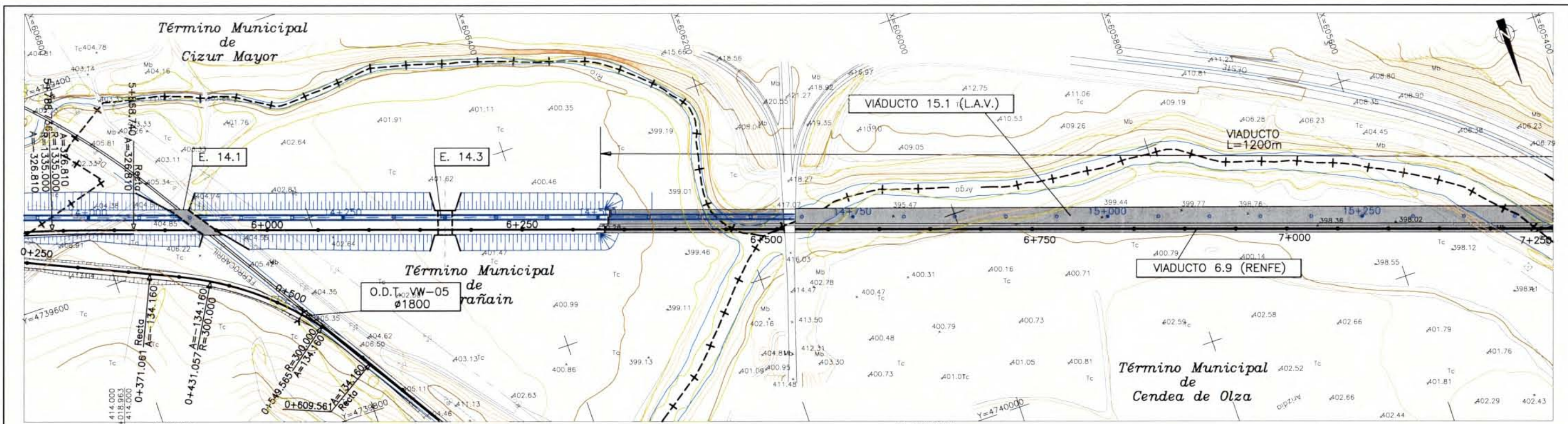


L = 1792.915

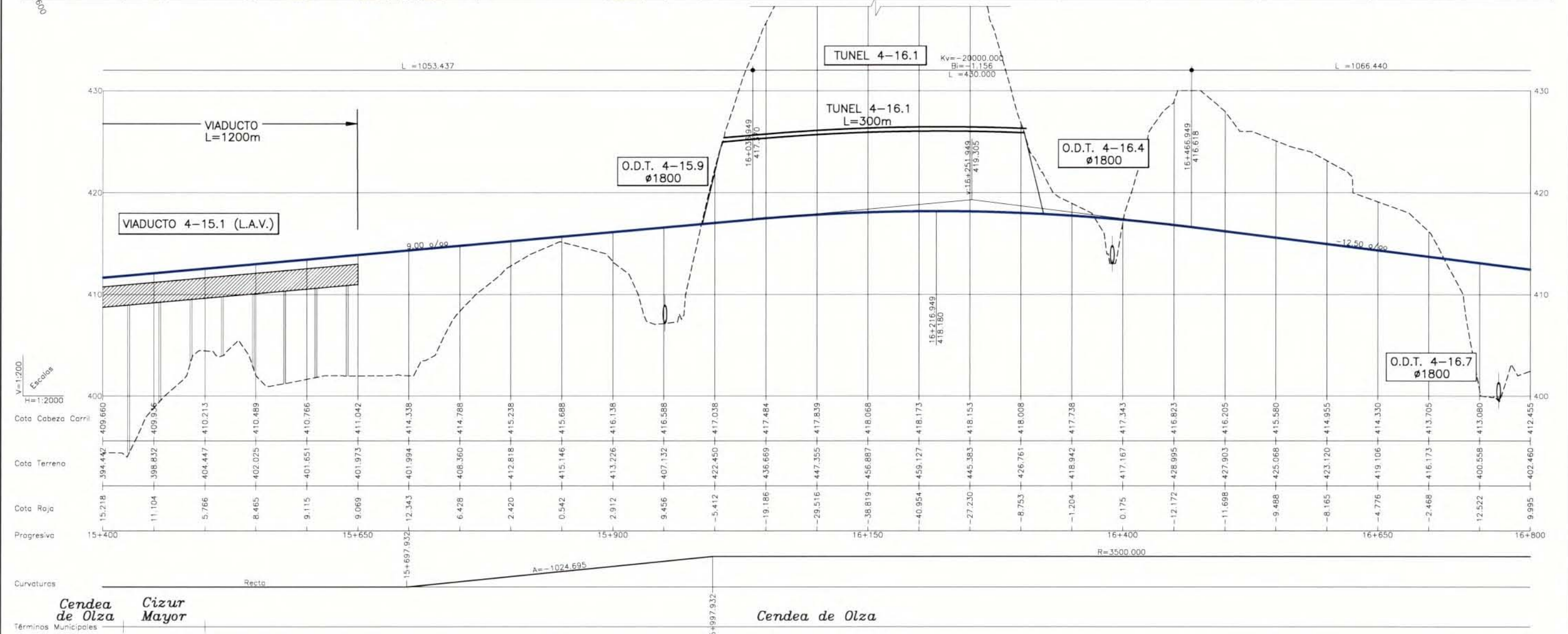
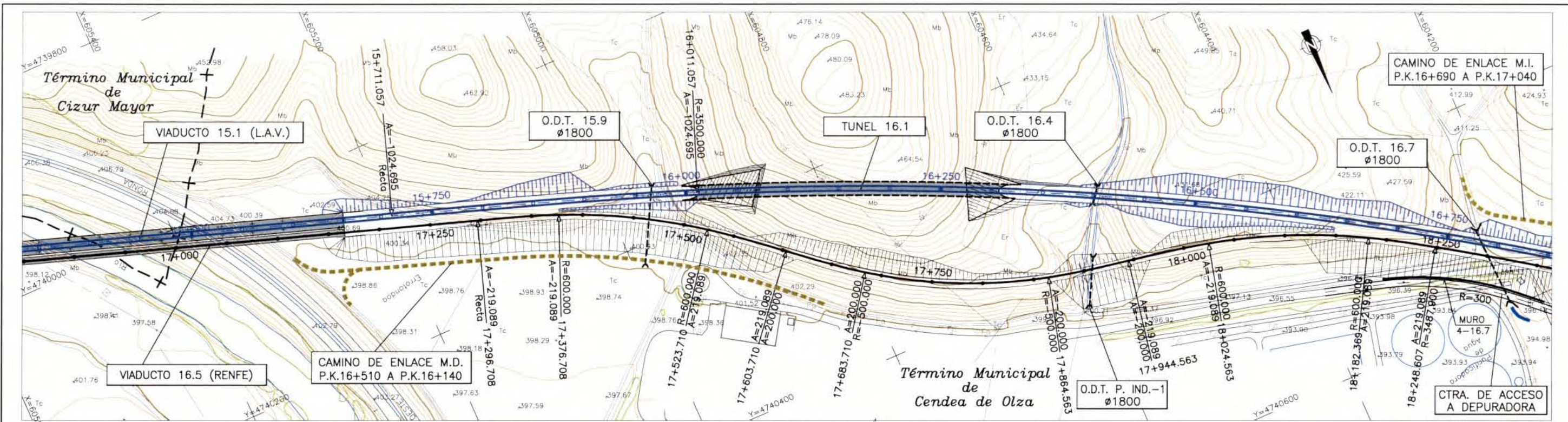
Kv = -19000.000
Bi = -0.229
L = 186.686

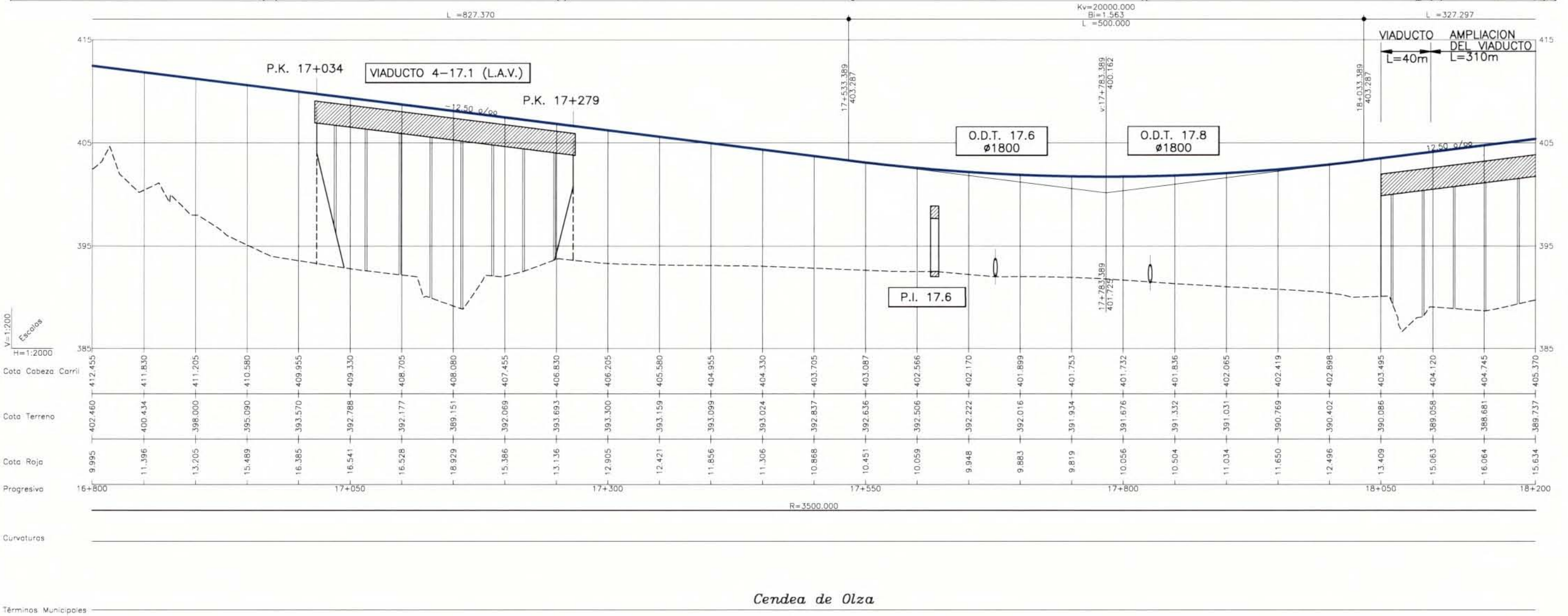
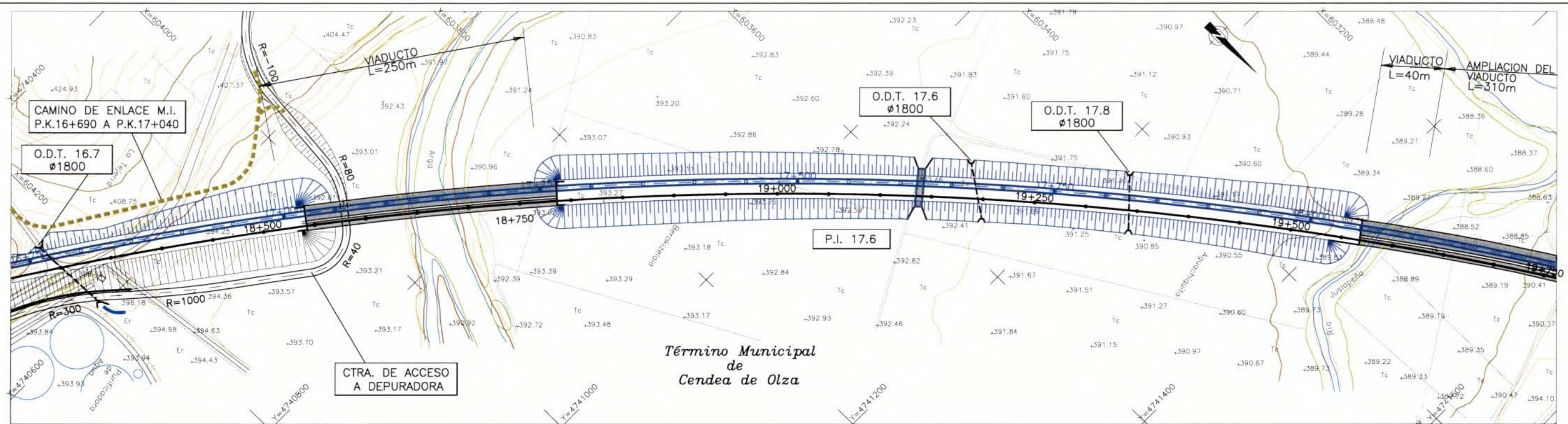


DIA_4-010.DWG

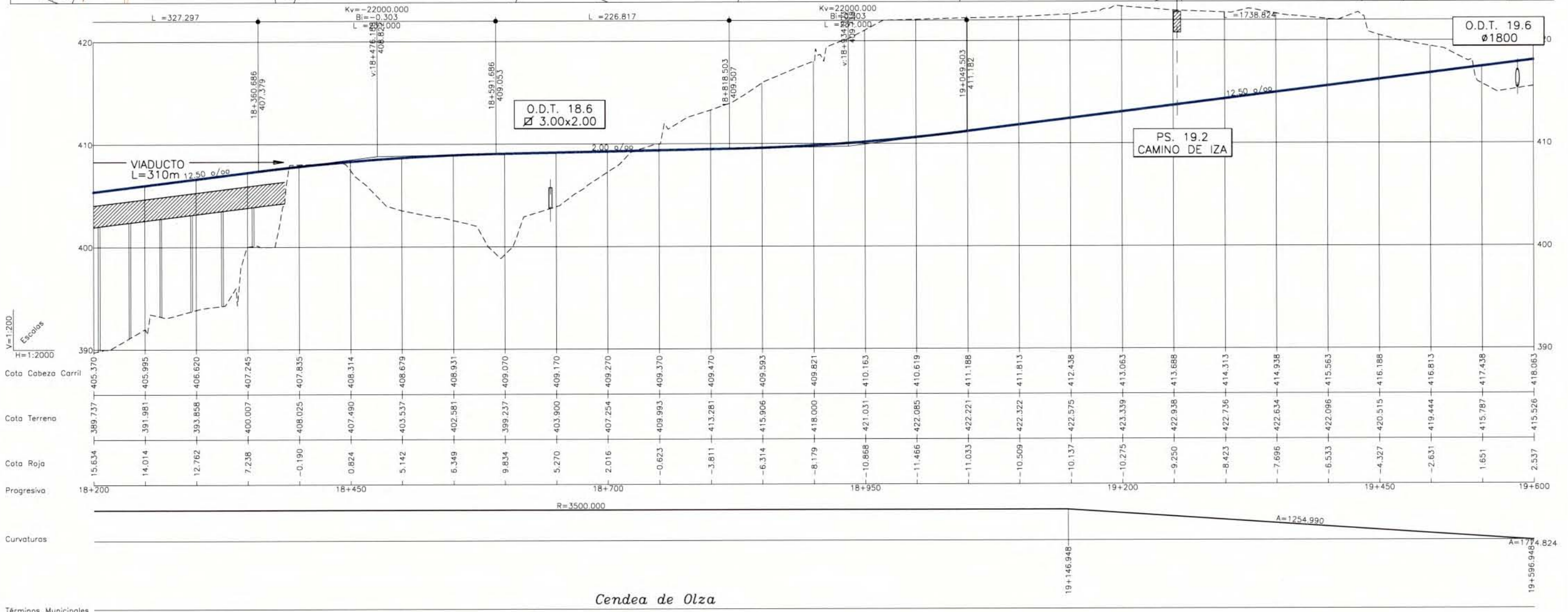
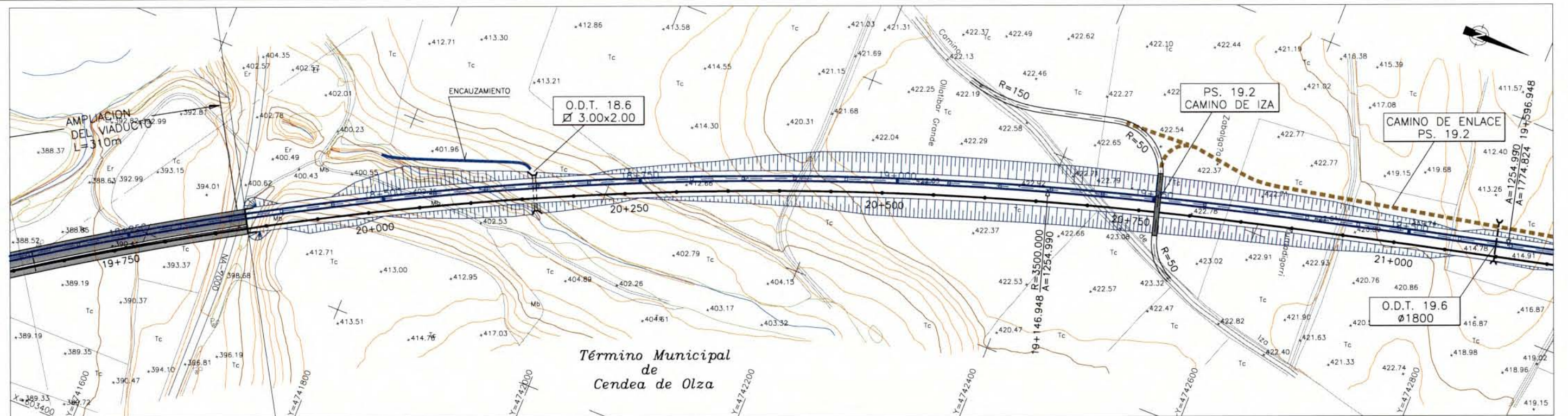


DIA_4-011.DWG





Cendea de Olza



Cendea de Olza

DIA_4-014.DWG



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES

TÍTULO:
ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL
ESTUDIO DE SOLUCIONES A ESCALA 1:2.000

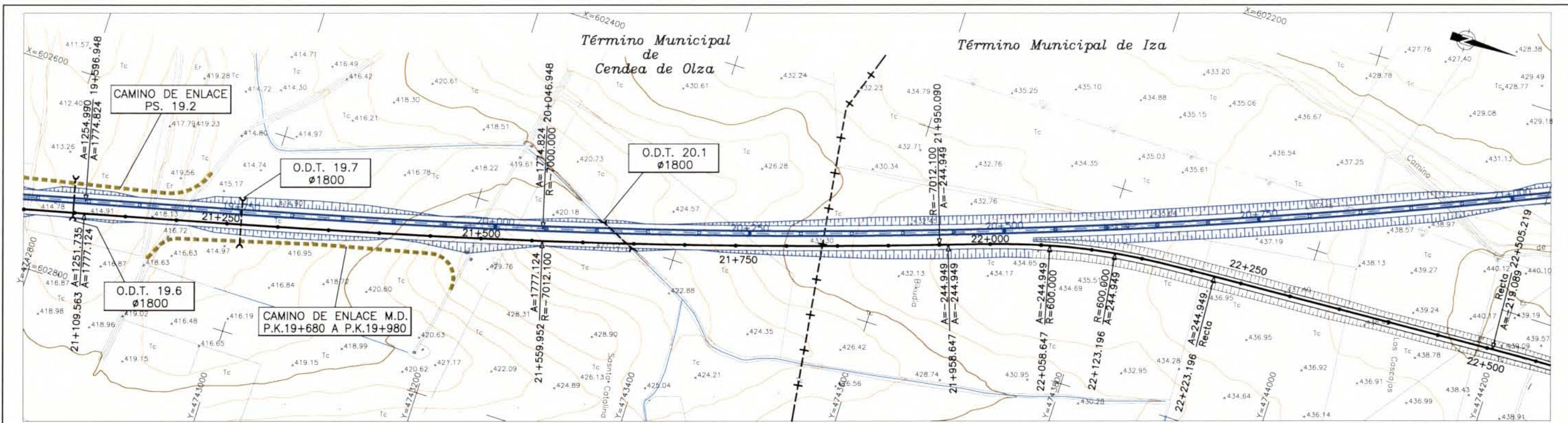
AUTOR DEL ESTUDIO:
ÁNGEL FERNÁNDEZ-ALLER RUIZ
INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

ESCALA ORIGINAL DIN A-1
H=1:2.000
V=1:200
NÚMÉRICA
GRÁFICA

FECHA:
JUNIO 2003

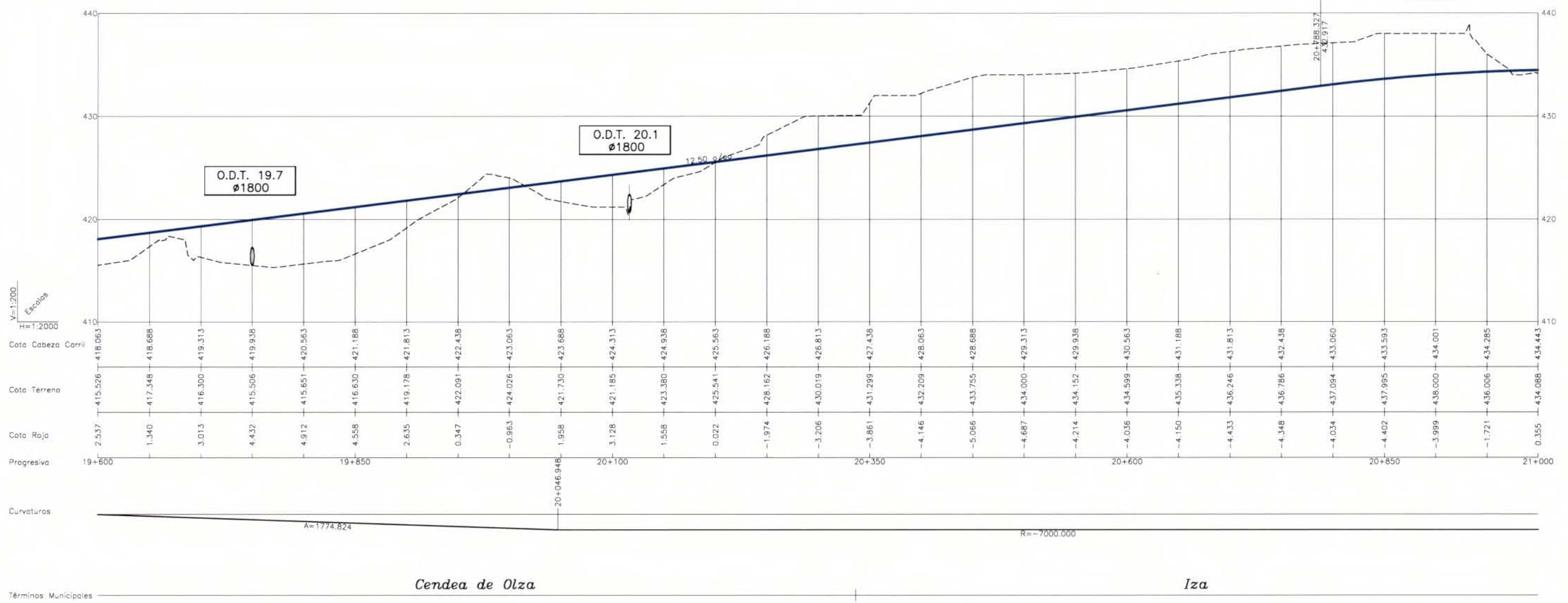
Nº DE PLANO:
Nº DE HOJA:
HOJA 14 DE 16

TÍTULO DEL PLANO:
SOLUCIÓN 4A (MODIFICADA SEGÚN D.I.A.)
PLANTA Y PERFIL LONGITUDINAL

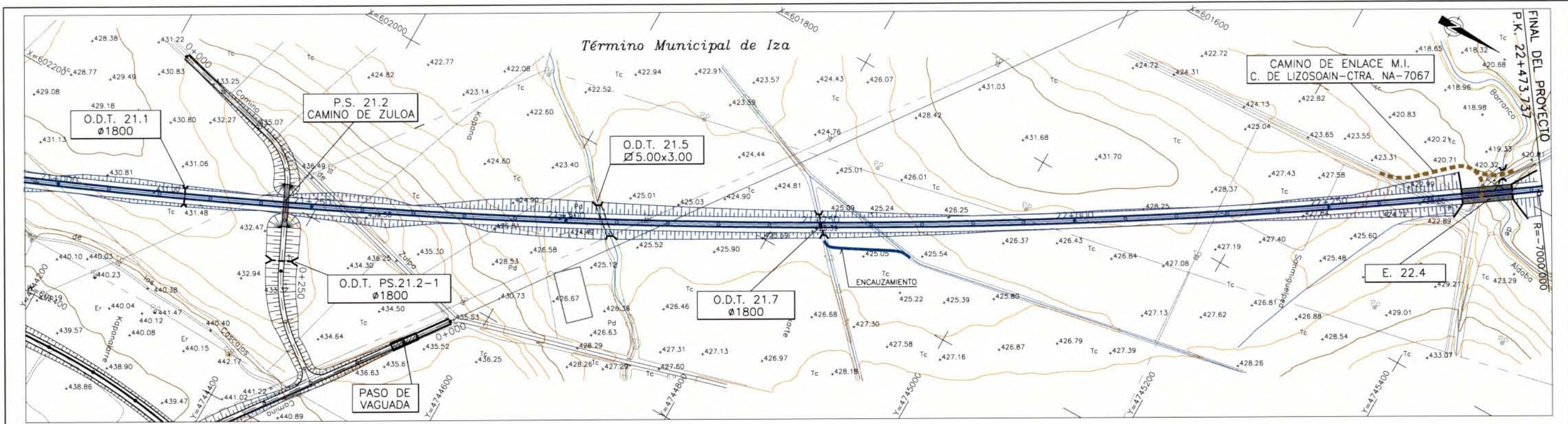


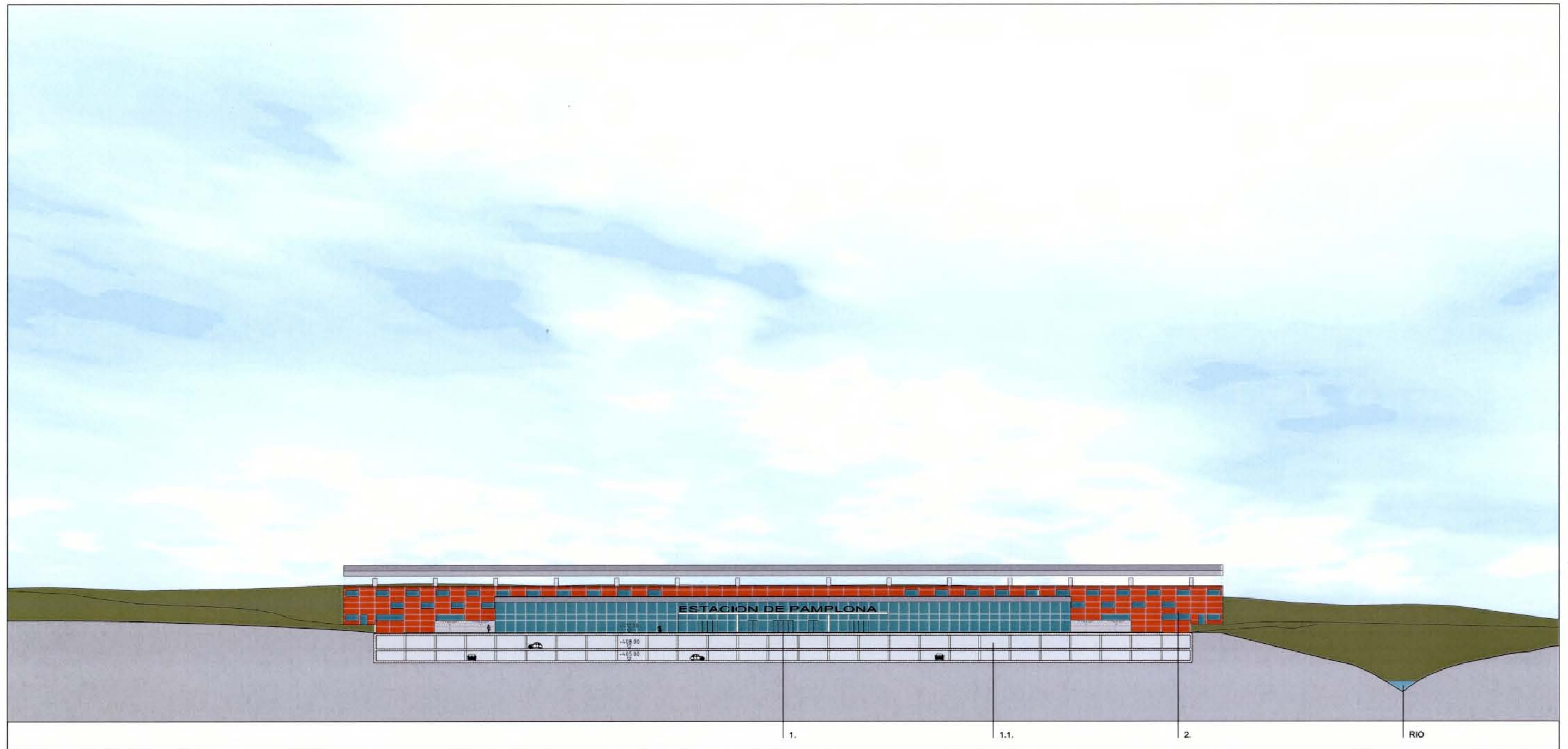
L = 1738.824

Kv = -20000.000
B1 = -1.156
L = 430.000



DIA_4-015.DWG





LEYENDA:

1. EDIFICIO DE VIAJEROS

- 1.1. APARCAMIENTO
- 1.2. NUCLEO DE COMUNICACIONES
- 1.3. ASEOS
- 1.4. VESTIBULO PRINCIPAL
- 1.5. TAQUILLAS OPERADORES (CERCANIAS, RENFE, AVE)
- 1.6. RESTAURANTE/CAFETERIA
- 1.7. COCINA/ALMACEN
- 1.8. TERRAZA
- 1.9. ZONA COMERCIAL

2. AREA DE SERVICIOS E INSTALACIONES

- 2.1. FONTANERIA
- 2.2. CUARTO ELECTRICO
- 2.3. CUARTO DE TRANSFORMACION
- 2.4. CUARTO DE BASURAS
- 2.5. ALMACEN DE MAQUINARIA Y REPUESTOS
- 2.6. ALMACEN DE ESTACION
- 2.7. MATERIALES DE CONSTRUCCION
- 2.8. TALLER
- 2.9. ZONA CARGA Y DESCARGA
- 2.10. NUCLEO DE COMUNICACIONES

- 2.11. CONSIGNA AUTOMATICA
- 2.12. CONSIGNA MANUAL
- 2.13. SERVICIO MEDICO
- 2.14. PROTECCION CIVIL
- 2.15. COMISARIA
- 2.16. GUARDIA CIVIL
- 2.17. DISPONIBLE
- 2.18. ASEOS
- 2.19. OFICINA OPERADORES
- 2.20. DIRECCION ADMINISTRATIVA

- 2.21. PUESTO DE CONTROL DE LA ESTACION
- 2.22. DESPACHOS AUXILIARES GESTION ESTACION
- 2.23. SALA DE REUNIONES

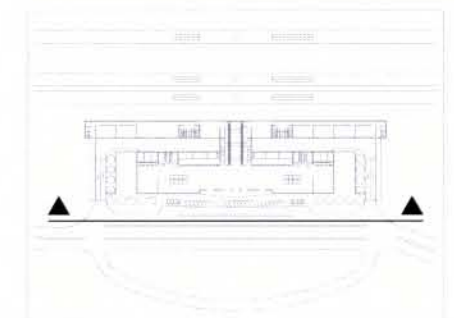
3. ZONA DE PREEMBARQUE BAJO ANDENES

- 3.1. ZONA DE ESPERA. ZONA VIP.
- 3.2. CAFETERIA
- 3.3. ALMACEN Y COCINA
- 3.4. ASEOS
- 3.5. LOCALES COMERCIALES

- 3.6. CONTROL DE ACCESOS ANDENES
- 3.7. ASCENSORES
- 3.8. ZONA DE ESPERA
- 3.9. CUARTO PERSONAL DE ESTACION

4. ZONA DE SERVICIOS

- 4.1. PASO DE VEHICULOS PARA SERVICIO DE:
EMERGENCIA
AUTOEXPRESO
MANTENIMIENTO



FASE 1

FASE 2

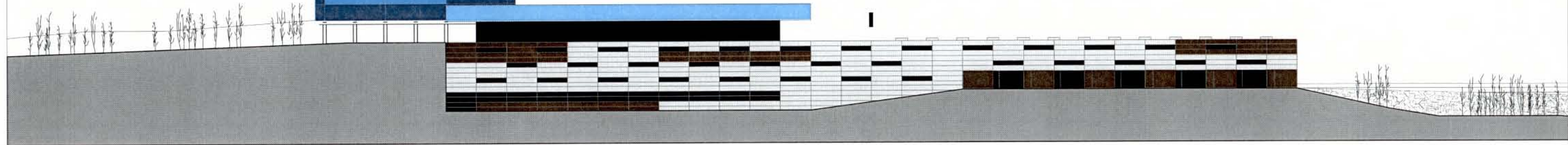
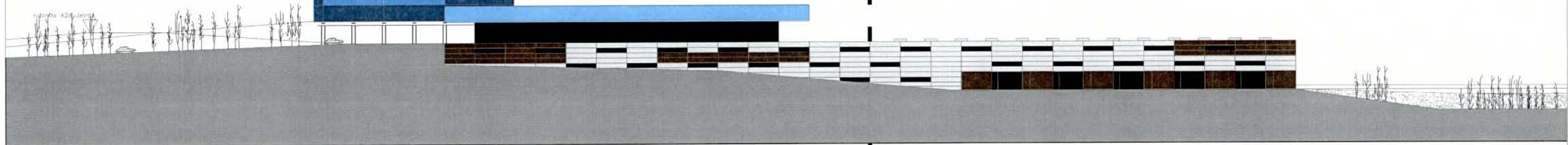
FASE 1

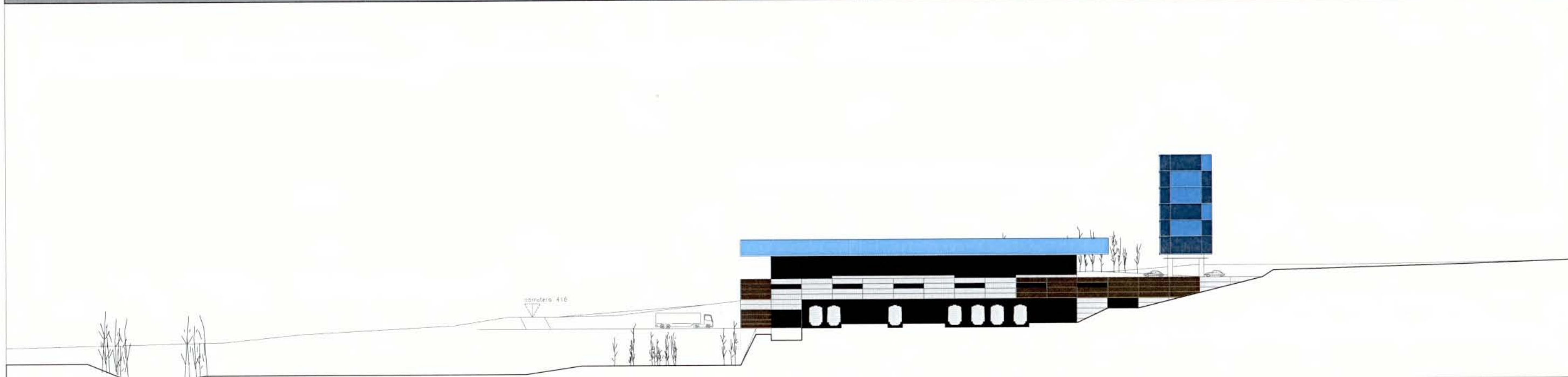
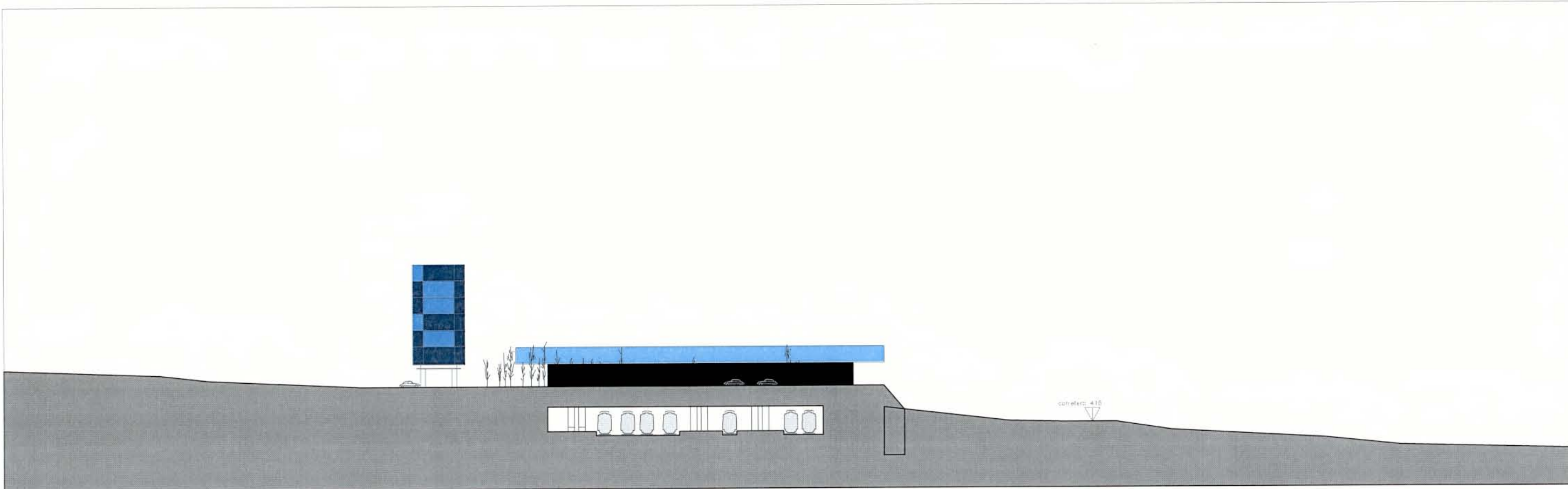
FASE 2

FASE 1

FASE 2

perfilto 428 y línea





ANEJO 1. D.I.A.

prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Modernización de la zona regable del canal de la margen derecha del Najerilla en los términos municipales de Uruñuela y Somalo (La Rioja)» se encuentra comprendido en el apartado c, del grupo 1, del anexo II: «proyectos de consolidación y mejora de regadíos de más de 100 hectáreas», de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 14 de mayo de 2003 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación enviada por SEIASA del Nordeste S.A., Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias, relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto «Modernización de la zona regable del canal de la margen derecha del Najerilla en los términos municipales de Uruñuela y Somalo (La Rioja)» consiste fundamentalmente en mejorar el riego de 1.160 ha, mediante la sustitución del actual sistema de riego por acequias por otro más eficiente de tuberías, debiendo contar para ello con una red enterrada así como una estación de bombeo y una balsa. Las obras en esencia consisten en:

1. Captación de 0,9 m³/s desde el canal de la margen derecha del Najerilla.
2. Construcción de una balsa de 64.000 m³.
3. Estación de bombeo, al lado de la captación, para elevar el agua a la balsa y mantener la presión en la red.
4. Redes de distribución, a presión natural y forzada, para dar servicio a 109 tomas.
5. Suministro de energía eléctrica mediante acometida en alta tensión (66 kv), aérea, de 1,6 km de longitud, hasta el centro de transformación ubicado junto al bombeo.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja, en informe de fecha 4 de junio de 2003, considera que el proyecto no debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental siempre y cuando se excluya de la zona de actuación los bosques de ribera de los ríos Najerilla y Yalde, así como de sus zonas de ribera con potencial recuperación para este tipo de formaciones por su carácter inundable. En caso de que el proyecto no sea sometido a dicho procedimiento propone las siguientes medidas correctoras:

1. Establecimiento de sistemas de permeabilidad en la zona perimetral de la balsa.
2. Medidas anticolidión en el nuevo tendido eléctrico.
3. Depósito de los posibles sobrantes de materiales en vertederos autorizados.
4. Revegetación de los taludes de la balsa.
5. En caso de afectar a alguna vía pecuaria, deberá tramitarse el correspondiente expediente de ocupación ante la Dirección General del Medio Natural.

La Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Nordeste, promotora del proyecto, ha remitido, con fecha 26 de abril, información complementaria en la cual señala lo siguiente:

1. Los bosques de ribera de los ríos Najerilla y Yalde, así como de sus zonas de ribera con potencial recuperación para este tipo de formaciones por su carácter inundable, están excluidas de la zona de actuación del proyecto de referencia, por encontrarse fuera del perímetro de la zona regable.
2. Se llevarán a cabo en el proyecto todas las medidas preventivas y correctoras propuestas en el informe de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja.
3. Se seguirá la Orden 32/2001, de 27 de diciembre, por la que se regulan los documentos de control y seguimiento para la recogida y gestión de residuos no peligrosos y la Orden 1/2001, de 21 de enero, por la que se regulan los documentos de control y seguimiento a emplear para la recogida de pequeñas cantidades de residuos peligrosos.
4. En el proyecto eléctrico de alta tensión a realizar por la Compañía Eléctrica, se tendrán en cuenta las medidas preventivas contempladas en el Decreto 32/1998, de 30 de abril, por el que se establecen las normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas al objeto de proteger a la avifauna.

Considerando las respuestas recibidas y lo anteriormente expuesto, los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 24 de mayo de 2004, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el Proyecto «Modernización de la zona regable del canal de la margen derecha del Najerilla en los términos municipales de Uruñuela y Somalo (La Rioja)».

Madrid, 24 de mayo de 2004.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpuri.

12277 *RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del «Proyecto de la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona: eliminación del bucle ferroviario y nueva estación intermodal», de la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El proyecto contemplado en el estudio informativo del «Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: Eliminación del Bucle Ferroviario y Nueva Estación Intermodal», se encuentra comprendido en el apartado b) del Grupo 6 (Proyectos de infraestructuras) del Anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió el 21 de julio de 2000 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo del «Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: Eliminación del Bucle Ferroviario y Nueva Estación Intermodal» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 de noviembre de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el B.O.E. de 18 de octubre de 2001 y en el Boletín Oficial de Navarra de 5 de noviembre de 2001.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de mayo de 2002, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña en el anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 1 de junio de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo del «Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: Eliminación del Bucle Ferroviario y Nueva Estación Intermodal».

Declaración de impacto ambiental

La presente declaración incluye el tramo comprendido en el estudio informativo desde el origen del mismo hasta la separación de la línea de RENFE para enlazar con la línea actual, quedando excluido el tramo de la plataforma independiente de la LAV contemplado en el estudio informativo desde el pp.kk. 20 + 500 de la solución 4A hasta el final del estudio informativo, dado que se desconoce la continuidad del proyecto fuera del tramo objeto de declaración.

Las líneas de acometida y las subestaciones eléctricas quedan excluidas de la presente declaración debido a que no se incluye el análisis ambiental de dichas infraestructuras. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenderse a lo dispuesto en la Ley 54/1997 del sector eléctrico y a la legislación que sea de aplicación en la Comunidad Foral de Navarra, incluidos el Decreto Foral 129/1991 de normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas con objeto de proteger a la avifauna y el Decreto Foral 229/1993 por el que se regulan los estudios de afecciones ambientales. La nueva estación ferroviaria de Pamplona únicamente es contemplada en el estudio de impacto ambiental desde el punto de vista de ocupación aproximada en planta, por lo que su proyecto con mayor detalle deberá ser evaluado de acuerdo con la normativa de comunidad Foral de Navarra y estatal que sea de aplicación.

Examinada la documentación contenida en el expediente y completado el análisis ambiental con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 4A propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que el desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir lo establecido en el párrafo siguiente y las condiciones expuestas a continuación.

Para que el proyecto sea ambientalmente admisible se deberán levantar y restaurar los tramos de vía actual que quedarán fuera de uso por duplicidad con la nueva vía y que son los comprendidos entre la salida de la estación de Noáin y el acceso al polígono industrial Landaben (estación de Noáin-paso por Esquiroz, extremo norte de la pista del aeropuerto de Noáin-Barranco de Chuvico, Barranco de Chuvico-Ikastola San Fermín, cruce río Elorz-Colegio Santa Clara-nueva estación ferroviaria de Pamplona, tramo entre los dos cruces con la nueva plataforma LAV-RENFE después de la nueva estación ferroviaria), así como la totalidad del bucle ferroviario una vez superado el acceso al polígono industrial hasta Zuasti). Estas actuaciones deberán estar incluidas en el proyecto de construcción (memoria, planos y presupuesto) y ejecutarse nada más estar disponible la nueva vía de RENFE.

Los puntos kilométricos a los que se refieren las condiciones de la presente declaración son los de plataforma de la LAV de la solución 4A del estudio informativo a escala 1:2000, salvo indicación expresa en el caso de referirse a la nueva línea de RENFE.

1. Adecuación ambiental del proyecto

La solución 4A deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de minimizar la contaminación acústica y la intrusión visual al cementerio de Beriáin y a la zona oeste de dicho núcleo urbano, entre los pp.kk. 2 + 500 y 4 + 750 se alejará el trazado hacia el oeste, de manera que el desmonte de la zona de Alto del Monte se proyecte en túnel o falso túnel (aprox. entre los p.k. 4 + 150 y p.k. 4 + 300), lo que además favorecerá la integración ambiental de la zona repoblada de pinos. Esta modificación permitirá también incrementar el falso túnel previsto entre los pp.kk. 4 + 540 y 4 + 720 hasta aproximadamente el p.k. 5 + 000 para reducir la afección antes citada a la zona residencial oeste de Beriáin. Con este desplazamiento del trazado se conseguirá también disminuir la altura del desmonte en los cerros a la altura del p.k. 3 + 100.

1.2 Se minimizará la afección al barranco de Iturbi (6 + 250-6 + 500). Caso de ser indispensable el desvío del barranco, éste se realizará afectando a la menor longitud del mismo posible, evitando la canalización rígida, lineal y escalonada y utilizando técnicas que permitan la revegetación de las orillas tal como se indica en la condición 3.1.

1.3 Con objeto de evitar afecciones acústicas y paisajísticas en la zona de Salinas de Pamplona, el trazado se desviará aproximadamente unos 50 m hacia el este a partir del cruce del barranco de Iturbi (p.k. 6 + 500) hasta pasado el cruce con el río Elorz, de forma que el trazado discurra en desmonte frente a Salinas de Pamplona, con lo que el cruce del Elorz se proyectará más hacia el este, sin llegar a afectar a la zona donde está mejor conservado el bosque en galería en el meandro aguas arriba del cruce con el proyecto. Con objeto de minimizar la intrusión visual, se revegetará con especies arbóreas todo el tramo comprendido entre el ferrocarril y el barranco de Iturbi frente a Salinas de Pamplona.

1.4 El puente sobre el río Elorz se proyectará con un vano central de luz mínima de 40 m y teniendo en cuenta lo establecido en las condiciones 2.3 y 3.2.

1.5 Con objeto de disminuir la afección al núcleo urbano de Esquiroz y al cauce del río Elorz, desde el cruce con la carretera NA-6001, que debe reponerse, hasta sobrepasar el extremo norte del aeropuerto de Noáin, se desplazará el trazado de las líneas de alta velocidad y de RENFE así como de la citada carretera repuesta lo más posible hacia el este, alejándolas de Esquiroz y del cauce del río Elorz en la zona del p.k. 10 + 050. El trazado frente al núcleo urbano de Esquiroz (pp.kk. 9 + 250-9 + 700) se proyectará en túnel excavado a cielo abierto. Las plataformas del ferrocarril y de la carretera repuesta se aproximarán lo más posible sustituyéndose los taludes en desmonte previstos por muros donde sea necesario. La integración paisajística de éstos deberá ser óptima.

1.6 En esta zona deberá garantizarse la reposición de la Cañada Real de las Provincias con las exigencias especificadas en la condición 7 y sin que ello suponga incrementar la afección a Esquiroz.

1.7 En el entorno del p.k.10 + 050 se evitará la afección al río Elorz incluso en la fase de construcción. Por ello, los desvíos provisionales que pudieran ser necesarios para el mantenimiento operativo de la línea actual de RENFE y de la carretera NA-6001, no deberán afectar al río Elorz.

1.8 Con objeto de disminuir en lo posible la afección a los ríos Arga y Elorz en la zona de confluencia (p.k. 14 + 700) y al río Elorz en el cruce del viaducto (pp.kk. 13 + 400-13 + 700), el trazado se desplazará hacia el norte en la medida de lo posible para permitir el paso bajo el viaducto de acceso al polígono industrial y la no invasión del cauce del río Elorz en el p.k. 13 + 100, utilizando en su caso las técnicas indicadas en la condición 3.1. La longitud del viaducto de los pp.kk. 13 + 400-13 + 700 se incrementará 50 m por su extremo oeste con objeto de evitar la afección al cauce y a su vegetación asociada, e incrementar la permeabilidad. El diseño definitivo de la estación ferroviaria se realizará de forma que se evite la afección al río Elorz en la zona próxima a la misma (pp.kk. 13 + 000-13 + 300).

1.9 Con objeto de minimizar la afección a la zona entre-ríos y disminuir el efecto barrera en el Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, que dejaría aislada la zona recreativa y el puente viejo restaurado previsto en el mencionado proyecto, el terraplén previsto entre los pp.kk. 14 + 050 y 14 + 575 de la plataforma de la LAV se reducirá al menos 75 metros incrementando los viaductos de la LAV (4A-15.1) y de RENFE (4A-6.9) al menos en esta longitud por sus extremos este; además, el terraplén restante se permeabilizará para la fauna y para los usos recreativos mediante la instalación de al menos dos marcos con diseño y dimensiones acordes con los resultados de los estudios e indicaciones de fauna requeridos en la condición 4.1 y 4.3.

1.10 El viaducto sobre la confluencia de los ríos Arga y Elorz se proyectará en su trazado en planta (según lo establecido en la condición 1.8) y alzado, así como en sus diversos elementos (pilas, estribos, tablero) y sistema constructivo, de forma que la afección al cauce de los ríos y a su vegetación asociada sea la menor posible, tanto en ocupación como la producida durante la fase de ejecución, de forma acorde con lo indicado en la condición 3.2. Se prestará especial atención a la restauración de esta zona (cauce, vegetación de ribera y entorno) tras las obras, que se realizará de acuerdo con lo establecido en la condición 10.

1.11 Con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera asociada al río Arga en su margen izquierda, el estribo este (p.k. 17 + 050) del viaducto de la plataforma conjunta LAV-RENFE sobre el citado río se desplazará hacia el este la distancia necesaria para no afectar a la citada vegetación con la reposición de la carretera de acceso a la depuradora.

1.12 Con objeto de incrementar la permeabilidad del terraplén previsto entre los pp.kk. 17 + 250 y 18 + 075 se sustituirán los dos tubos de 1,80 m de diámetro proyectados por un paso inferior cuyas dimensiones

mínimas y adecuación deben permitir también el paso de fauna y fijarse de acuerdo con lo establecido en la condición 4.1.

1.13 Con objeto de evitar la afección a la vegetación asociada al cauce del río Juslapeña, la longitud del viaducto se incrementará por su extremo noroeste hasta el p.k. 18 + 200, garantizando en cualquier caso la no afección citada por la explicación correspondiente.

1.14 Se minimizará la afección al cauce atravesado en el p.k. 18 + 600. Caso de ser indispensable su desvío, este se realizará evitando canalizaciones rígidas y utilizando técnicas que permitan la revegetación de sus orillas de acuerdo con lo establecido en la condición 3.1.

2. *Protección y conservación de los suelos y la vegetación*

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo, la afección a la vegetación y a los cultivos. Los desvíos provisionales, las zonas de instalaciones auxiliares y los caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. Se empleará un vallado consistente en la colocación de redondos de acero entre los que se dispondrá una malla de balizamiento de plástico de color que delimite los perímetros antes citados. Se prestará especial atención al vallado de la obra en zonas adyacentes o próximas a cauces, bosque en galería, repoblaciones de coníferas, aulagar, y a menos de 150 metros de yacimientos arqueológicos y etnológicos. En particular en los pp.kk.: 2 + 200-2 + 500, 3 + 000-3 + 250 incluyendo reposición del camino de Tiebas, 4 + 100-4 + 350, 6 + 150-6 + 550, 6 + 850-7 + 400, 0 + 300-0 + 450 de la reposición de la carretera NA-6002, 9 + 950-10 + 150, desde el 1 + 250 al final de la reposición de la carretera NA-6002, 11 + 150 -11 + 400, zona de la estación de Pamplona (12 + 750) hasta sobrepasar el río Juslapeña (18 + 250) y 18 + 450-18 + 700, así como 18 + 400 de la nueva línea de RENFE hasta el enlace con la línea actual.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos atravesados por la traza en los pp.kk. 7 + 375 (Elorz), 11 + 250 (Elorz), 13 + 300 a 13 + 700 (Elorz), 14 + 100 a 15 + 600 (Arga), 17 + 000 a 18 + 150 (Arga y Juslapeña) las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. No se abrirán nuevos caminos en la zona de confluencia del Arga y Elorz (pp.kk. 14 + 100 a 15 + 600) y en las zonas calificadas por las NUC como de reserva paisajística o como paisaje a recuperar.

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, las siguientes medidas:

3.1 Sin perjuicio de lo establecido en las condiciones 1 y con objeto de minimizar la afección a los cauces, se estudiarán y se incluirán en el proyecto de construcción aquellas medidas correctoras que contribuyan a recuperar y mejorar el valor ambiental del entorno inmediato de los tramos donde se proyecta la reposición o modificación de cauces, evitándose las canalizaciones rígidas, buscando formas irregulares y utilizando en las orillas entramados vegetales para su refuerzo. Si fuera necesario utilizar escolleras se diseñarán de forma que permitan su total revegetación y los muros deberán ser muros verdes. Estas medidas serán de especial aplicación en el caso del barranco de Iturbi (p.k. 6 + 250), meandro del río Elorz en las proximidades de Esquiroz (p.k. 10 + 050), en el cruce del río Elorz con la autopista (p.k. 11 + 250) dado que (de acuerdo con la memoria del estudio informativo a escala 1:2000) se prevén actuaciones en el cauce, sendos meandros del Elorz en las proximidades de la estación de Pamplona (pp.kk. 13 + 150 y 13 + 500) y barranco próximo a la carretera

NA-7000 en el término municipal de Cendea de Olza (p.k. 18 + 600). Con carácter general, no se permitirá la concentración de varios cauces en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, con un informe favorable sobre su correcta ubicación y dimensionado por parte de la Confederación Hidrográfica del Ebro y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. No se colocarán pilas en el interior del cauce del río Elorz (pp.kk. 7 + 375 y 13 + 450), del río Arga (p.k. 17 + 100), ni del río Juslapeña (p.k. 18 + 100). En el cruce sobre el Elorz del p.k.11 + 250, en la confluencia del Arga y el Elorz (p.k. 14 + 700) y en el cruce del río Arga (15 + 450), sin perjuicio de cumplir lo establecido en la condición 1, el diseño de los puentes (juces de los vanos, disposición de las pilas y los estribos y sistema constructivo) se realizará de acuerdo con este objetivo. El número de pilas del viaducto que atraviesa la zona entre-ríos (pp.kk. 14 + 100 a 15 + 600) será el mínimo que sea técnicamente viable y su ubicación minimizará la afección al cauce y a la vegetación de ribera considerando el ajuste de trazado exigido en la condición 1 y los requerimientos de la fauna existente en la zona. En toda esta zona el trazado y el diseño de las estructuras deberán coordinarse con las actuaciones previstas y realizadas en el Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, para respetar los objetivos y zonificación del mismo.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal citadas en la memoria del estudio informativo (entorno de la estación de Pamplona y acceso a polígono industrial Landaben, Ikastola San Fermín y meandro en las proximidades de Esquiroz) deberá obtenerse la conformidad de la Confederación Hidrográfica del Ebro con el diseño de las infraestructuras de paso y con la ubicación y diseño de los drenajes transversales que deberán evitar el efecto presa de la nueva plataforma.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a cantidad como a calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación del túnel y de los estribos y pilas de los viaductos, se derivarán y se someterán a sistemas de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

3.6 En ningún caso los aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán cumpliendo la normativa aplicable.

3.7 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los ríos Elorz, Arga y Juslapeña, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función. Estos dispositivos se establecerán al menos en el entorno de los cruces o trazados en paralelo con el río Elorz (pp.kk. 7 + 400, 0 + 050 a 0 + 450 de la reposición de la NA-6002, 19 + 950 a 10 + 200, 11 + 250 y 13 + 000 a 15 + 500) y con el río Arga en el último tramo citado, así como en los entornos de los cruces los ríos Arga (pp.kk. 17 + 000 a 17 + 250) y Juslapeña (18 + 000 a 18 + 300).

3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro y deberán ser demolidos y el entorno restaurado tras la finalización de las obras.

4. *Protección de la fauna*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los dre-

najes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas ni se utilizarán tubos de diámetro inferior a 2,50 m siempre que la altura de la rasante lo permita. En el diseño de los drenajes transversales se considerará la longitud de los mismos valorando desde el punto de vista faunístico en coordinación con el órgano competente del Gobierno de Navarra la conveniencia de sustituir algunos de los tubos por marcos amplios siempre que la longitud del drenaje supere los 60-70 m.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. En las zonas con encharcamiento temporal se analizará la conveniencia de reforzar la valla con otra de altura mínima de 50 cm y malla con luz inferior a 2 cm de diámetro o, mejor, una superficie lisa de forma que se impida el paso de reptiles y anfibios. Este refuerzo de la malla será obligatorio en las zonas que determine el estudio de galápagos europeo (*Emys orbicularis*) exigido en la condición 4.3. Se prestará especial atención al cerramiento en los estribos de los viaductos que cruzan el Elorz, el Arga y el Juslapeña para impedir el acceso de mustélidos a la plataforma.

4.3 En coordinación con la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra, se realizará un inventario de las poblaciones de galápagos europeo en el entorno de los viaductos de la zona de entre-ríos del Elorz y el Arga, que irá incluido en el proyecto de construcción y cuyas conclusiones propongan actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección de dicha especie. Se realizará también un estudio en el Arga y el Elorz sobre la presencia de visón europeo (*Mustela lutreola*). Ambos estudios deberán incorporar un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con el citado organismo, en el que se consideren las medidas a adoptar (preventivas, correctoras y compensatorias), incluyendo también un seguimiento durante las obras en la zona por un experto en fauna y previendo, en el caso del galápagos europeo si fuera necesario, el rescate de individuos de dicha especie. Sin menoscabo de las conclusiones de los estudios exigidos, no se realizarán trabajos nocturnos en la zona y se prestará especial atención a la revegetación del área afectada bajo el viaducto y su entorno.

4.4 Los tendidos eléctricos no se evalúan en la presente declaración dado que no se encuentran incluidos en el estudio de impacto ambiental. No obstante, con objeto de evitar muertes de aves por electrocución o colisión, en los tendidos eléctricos que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, en la modificación o ampliación de los tendidos existentes, así como en los tendidos propios de la línea, se atenderá a lo dispuesto en el D.F. 129/91 en cuanto a diseño y trazado.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, así como de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna en los tendidos y en la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. *Protección atmosférica*

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades próximas al trazado (Tiebas, Beriáin, Salinas de Pamplona, Noáin, Esquiroz, Cizur Mayor, Cizur Menor, Barañáin, Arazuri, Ororbia, Zuasti y Aldaba) y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. *Protección contra el ruido y las vibraciones en áreas habitadas*

6.1 El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, desarrollado de acuerdo con la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002,

sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las zonas sensibles indicadas a continuación: cementerio y zona residencial del núcleo urbano de Beriáin (pp.kk. 4 + 150-5 + 100), Salinas de Pamplona (pp.kk. 6 + 500-7 + 250), Esquiroz (pp.k. 9 + 100-9 + 700 y 10 + 300), Ikastola San Fermín (pp.kk. 11 + 250-11 + 500), Colegio Mayor Santa Clara (pp.kk. 11 + 800-12 + 200), Pamplona (pp.kk. 12 + 500-13 + 100), Barañáin (pp.kk. 13 + 500-14 + 000) y las edificaciones dispersas situadas a menos de 200 m de la nueva infraestructura.

6.2 El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

6.3 Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Uso	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Residencial	65 dB(A)	55 dB(A)
Industriales, comercial o empresarial	75 dB(A)	75 dB(A)
Sanitario, hospitalario	55 dB(A)	45 dB(A)
Educativo, religioso, deportivo, zonas verdes.	55 dB(A)	55 dB(A)

Dada la recomendación recogida en el Decreto Foral 135/1989, se recomienda que los niveles en edificios docentes o residenciales no sean superiores a 55 dB(A) durante el día o 45 dB(A) durante la noche.

6.4 En ninguna de las zonas se superará la Lmax de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

6.5 Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

6.6 Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a las Comisiones Provinciales de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

6.7 Dado que el estudio de impacto ambiental no incluye mediciones de los actuales niveles de ruido, el estudio acústico exigido en la condición 6.1 incluirá la determinación de los niveles pre-operacionales de ruido. En aquellas zonas donde el ruido de fondo inicial supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB (A) los niveles de ruido del estado acústico pre-operacional.

6.8 No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

6.9 Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones de las zonas citadas en la condición 6.1

6.10 Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial	8	8
Sanitario	1	1

6.11 En caso de ser necesaria la adopción de medidas de protección contra el ruido y las vibraciones, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución

prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

6.12 En el estudio acústico y de vibraciones se tendrá en cuenta a la hora de realizar las previsiones de ruido y vibraciones la influencia conjunta de las restantes infraestructuras presentes en la zona, como es el caso de la autopista A-15 en Inmarcoain, Barañáin, la vía de RENFE y los ramales ferroviarios en Noáin, la carretera NA-6001 y el aeropuerto en Esquiroz, etc.

6.13 Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

6.14 De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Dirección General de Cultura del Gobierno de Navarra, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con los citados organismos, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al Yacimiento n.º 1, El Arre (entorno de la reposición de la carretera NA-6001, a la altura de los pp.kk. 9 + 900-10 + 200 de la solución 4A).

7.2 Se procederá a la reposición del Camino de Santiago donde es afectado (p.k. 13 + 000) cumpliendo en cualquier caso el Decreto Foral 290/1988, de 14 de diciembre.

7.3 El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías pecuarias afectadas: Traviesas, Cañada Real de las Provincias y Pasada (pp.kk.: 7 + 400, 9 + 250-10 + 000, y 19 + 700). Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones de los organismos competentes en la Comunidad Foral de Navarra, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel. Se prestará especial atención a la reposición de la Cañada Real de las Provincias a su paso por Esquiroz, dada la coexistencia de numerosos factores condicionantes en la zona.

7.4 En las reposiciones de vías pecuarias o caminos con tránsito ganadero que se realicen en paso superior sobre la plataforma de la nueva infraestructura o de las reposiciones de carretera que conlleve la ejecución del proyecto, se considerará la conveniencia de colocar pantallas opacas de al menos 2 m de altura a ambos lados del paso. A tal efecto se valorará el uso actual del camino y las características de su entorno. Si las reposiciones fuesen mediante pasos inferiores deberán tener unas dimensiones tales que permitan una luminosidad suficiente en su interior, posibilitando el paso del ganado.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Respecto a la permeabilidad transversal se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

8.1 Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

8.2 La reposición de las infraestructuras de riego y los caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleve.

8.3 La reposición de las rutas ciclistas y peatonales afectadas se realizará de acuerdo con lo previsto en el estudio informativo tras el informe favorable de los organismos responsables de su uso de forma que se garantice su total restitución y continuidad y se minimice la afección temporal.

8.4 Las reposiciones de caminos en el ámbito de actuación del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona se realizarán en coordinación con este proyecto y de forma que se facilite la comunicación con los espacios liberados de las servidumbres ferroviarias y los núcleos urbanos de Pamplona y Barañáin.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de áreas con vegetación de bosque de galería, dominadas por especies del género Quercus, o con poblaciones de Orchis papilionacea o de cualquier otro taxón que figure en el Catálogo de Flora Amenazada de la Comunidad Foral; yacimientos arqueológicos y Bienes de Interés Cultural; zona de policía y servidumbre del Dominio Público Hidráulico (100 m a cada lado del cauce); suelos a proteger según las Normas Urbanísticas de la Comarca de Pamplona (en particular, áreas de reserva paisajística, áreas de paisaje a recuperar) y ámbito del proyecto de Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona; suelos no urbanizables especialmente protegidos por sus características ecológico-paisajísticas; proximidad a núcleos urbanos; suelo forestal; suelos de alta productividad; vías pecuarias; montes públicos; así como zonas de acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga y zonas de elevado valor ecológico o paisajístico.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados o zonas de extracción autorizadas por la Comunidad Foral.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos, barrancos, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de caminos de obra, áreas de préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a la restauración de las siguientes zonas afectadas por las obras desarrollando medidas correctoras que contribuyan a recuperar y mejorar el valor ambiental del entorno inmediato:

Tramo desde el p.k. 4 + 100 al p.k. 4 + 750, que incluye la zona de vegetación natural del Alto del Monte y el entorno próximo a Beriáin. Restauración de los túneles (tanto el exigido en la condición 1 como el previsto en el estudio informativo).

Tramo desde el p.k. 6 + 500 al p.k. 7 + 500, que abarca desde el barranco de Iturbi e incluye el entorno poblacional de Salinas de Pamplona, la zona de coníferas y el cruce con el río Elorz y la vía pecuaria de las Traviesas.

Entorno de Esquiroz (pp.kk. 9 + 000-9 + 750) incluyendo taludes de reposición de la carretera NA-6001 y falso túnel exigido en la condición 1. Meandro del río Elorz y su entorno (p.k. 10 + 000).

Zonas afectadas por la construcción de la estructura sobre el río Elorz junto a la ikastola San Fermín (pp.kk. 11 + 200 y 11 + 300) y todas las zonas del río que en su caso pudieran verse afectadas por la adecuación hidráulica del río.

Tramo desde la Nueva Estación Ferroviaria hasta el cruce con la NA-700 Pamplona-Estella (pp.kk. 11 + 200-11 + 300) en el que existen taludes de terraplén y desmonte de más de 10 m, se proyecta un viaducto sobre el río Elorz, otros para salvar por dos veces el río Arga, un túnel con sus correspondientes embocaduras y otro viaducto sobre los ríos Arga y Juslapeña. Se prestará especial atención a la restauración bajo los viaductos, realizándose ésta en coordinación con el órgano con competencias de flora y fauna del Gobierno de Navarra con objeto de preservar el hábitat del visón europeo.

Cauces donde se proyectan encauzamientos, en especial el del barranco de Iturbi y el del p.k. 18 + 600.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, siempre como tratamiento previo a la ejecución de siembras, hidrosiembras y/o plantaciones. En ningún caso se propondrá la restauración de áreas afectadas por las obras mediante un tratamiento consistente única y exclusivamente en la extensión de una capa de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente de 3H:2V, incluidos los inferiores a 2 m de altura para los que el estudio informativo propone taludes 1H:1V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. Seguimiento y vigilancia

Cada proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello, dicho programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.
Actuaciones derivadas del control.
Lugar de la inspección.
Periodicidad de la inspección.
Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
Parámetros sometidos a control.
Umbral crítico para esos parámetros.
Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
Documentación generada por cada control.

El Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura

y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a la adecuación ambiental del proyecto (condición 1).

Programa de vigilancia ambiental para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras, exigidas en las condiciones de la presente declaración, así como las nuevas medidas que se hubiesen aplicado, en su caso, durante la construcción.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración, así como las nuevas medidas que se hubiesen aplicado, en su caso, durante la construcción.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la permeabilidad de la línea de alta velocidad para la fauna a que se refiere la condición 4, así como sobre la mortalidad por atropello, colisión contra las pantallas o electrocución en las líneas eléctricas, la catenaria y las subestaciones a lo largo de todo el trazado.

Niveles sonoros y de vibración generados por el ferrocarril y eficacia de las medidas correctoras aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a las que se refiere la condición 10.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación de los proyectos de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a la cual se refiere la condición 1 incluyendo planos de los viaductos.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 3.

Protección de la fauna referida en la condición 4, incluyendo los estudios y medidas protectoras requeridos en esta condición para galápagos europeo y visón europeo.

Autorización, trazado y medidas protectoras y correctoras de los tendidos eléctricos, a los que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y estudio de vibraciones y, en su caso, proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, referida en la condición 7.

Reposición de las vías pecuarias a que se refiere la condición 7.
Mantenimiento de la permeabilidad y reposición de las infraestructuras a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación en su caso del órgano ambiental competente.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 10 con la coordinación con los organismos exigida en la misma.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 4A su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
Informe del órgano ambiental de la Comunidades Foral de Navarra.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 1 de junio de 2004.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuesta recibida
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente (Madrid)	—
Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza)	X
Delegación del Gobierno en Navarra	—
Dirección General de Agricultura y Ganadería. Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Diputación Foral de Navarra	—
Dirección General de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda. Diputación Foral de Navarra	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda. Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda. Diputación Foral de Navarra	X
Dirección General de Cultura «Institución Príncipe de Viana». Departamento de Educación y Cultura. Diputación Foral de Navarra	X
Dirección General de Obras Públicas. Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Diputación Foral de Navarra	X
Ayuntamiento de Arazuri (Navarra)	X
Ayuntamiento de Barañáin (Navarra)	X
Ayuntamiento de Esquiroz (Navarra)	—
Ayuntamiento de Imarcoain (Navarra)	X
Ayuntamiento de Iza (Navarra)	X

Relación de consultados	Respuesta recibida
Ayuntamiento de Noáin (Navarra)	X
Ayuntamiento de Oriz (Navarra)	—
Ayuntamiento de Pamplona (Navarra)	—
Ayuntamiento de Tiebas (Navarra)	X
Ayuntamiento de Cizur Mayor (Navarra)	—
Ayuntamiento de Cizur Menor (Navarra)	X
Departamento de Zoología y Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Navarra	X
Departamento de Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Navarra	X
Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Demarcación de Navarra	X
Colegio Oficial de Biólogos de Aragón, La Rioja y Navarra	X
Sociedad Española de Ornitología. SEO. (Madrid)	—
Sociedad para la Conservación de los Vertebrados. SCV. (Madrid)	—
Sociedad de Ciencias Naturales Gorosti. (Navarra)	—
ANAT-LANE (Navarra)	—
Gurelur Fondo Navarro para la Protección del Medio Ambiente.	—
Asociación de Amigos del Camino de Santiago (Navarra)	—

Se ha recibido también un escrito de un grupo de agricultores y ganaderos de Tiebas a través del Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra.

En síntesis, el contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Ebro hace hincapié en que se realice una adecuada gestión de los residuos derivados de las obras y del suelo vegetal derivado de las excavaciones; la exclusión de las obras de las zonas de cauce, riberas, servidumbre y policía; la limitación de la superficie de terreno afectada; la restauración paisajística y arquitectónica tradicional; la reposición de servidumbres; y la instrucción del personal contratado sobre la problemática ambiental de la obra.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Navarra apunta la solución 2 como la más viable ambientalmente. Propone la realización de un estudio de ruido y la consideración de los aspectos regulados en el Inventario de Zonas Húmedas (D.F. 4/97), así como los posibles impactos sobre *Orchis papilionacea*, el galápagos europeo (*Emys orbicularis*) y el robledal de roble albar (*Quercus robur*) de Aldaba-Zuasti.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Diputación Foral de Navarra destaca la inconveniencia de las soluciones 3 y 4 como consecuencia del impacto en la permeabilidad territorial por adición de una nueva barrera.

La Dirección General de Cultura de la Diputación Foral de Navarra indica como medidas correctoras del impacto sobre el yacimiento arqueológico de Bikudia, la excavación de la zona afectada y el seguimiento arqueológico general de la obra. Considera adecuada la solución propuesta para la afección al Camino de Santiago y se reserva el pronunciamiento sobre la afección al acueducto de Noáin hasta que se resuelvan los detalles del paso de las vías bajo sus arcos.

El Ayuntamiento de Arazuri aduce defectos de procedimiento en la realización del estudio de impacto ambiental basados en la segmentación artificial del proyecto (al entender que forma parte del proyecto global de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa), la carencia de información relativa al nivel máximo de afectación física de los terrenos, y la exclusión apriorística y escasamente justificada de las soluciones 5 y 6, que imposibilitan una adecuada evaluación del impacto. Destaca la difícil compatibilidad de la solución 1-3 por su afección al Castillo de Arazuri, y plantea la necesidad de un estudio de ruido, y de evaluar los efectos sinérgicos y acumulativos, así como las posibles afecciones al futuro Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona. Finalmente considera insuficiente y erróneo el inventario ambiental relativo a la fauna, la flora y la vegetación.

El Ayuntamiento de Barañáin entiende como preceptivo para las soluciones 1 y 2 un estudio acústico acorde con la normativa vigente (D.F. 135/S9) y la previsión de elementos amortiguadores del ruido pertinentes. También sugiere que se defina la ocupación de suelo, así como las franjas de servidumbre y afección, dado que podría afectarse suelo urbanizable. Se solicita la consideración de las zonas desahucadas de uso ferroviario y el estudio de su posible conexión con el proyectado Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona.

El Ayuntamiento de Imarcoain recomienda la solución 5 y rechaza las soluciones 1 y 2 por afectar al Camino de Santiago, al acueducto de Noáin, y a suelos de alta productividad agrícola.

El Ayuntamiento de Iza indica que, de las dos soluciones que atraviesan el término municipal (1-3 y 2-4), es mejor la 2-4 por discurrir más alejada de los núcleos urbanos de Zuasti e Iza. Respecto al tramo final propone prolongar la plataforma común de alta velocidad y la línea convencional de RENFE unos 2.800 m más según la solución que se estudie para el siguiente tramo del corredor navarro y conectar con la vía existente de RENFE a la altura de Ochovi, suprimiendo así 6.000 m de vía existente que permite liberar terrenos y no encerrar entre infraestructuras a los núcleos afectados.

El Ayuntamiento de Noáin solicita que no pase el trazado por su término municipal dada la gran concentración de infraestructuras que tiene en la actualidad y que pase por el de Galar. Asimismo, el ayuntamiento remite y hace suyo un escrito de vecinos de Oriz en el que se destaca el impacto sobre las explotaciones agrícolas y se recalca la elevada ocupación del término municipal por infraestructuras.

El Colegio Oficial de Biólogos de Aragón, La Rioja y Navarra sugiere la inclusión de estudios detallados de vegetación y fauna con inventarios específicos y de la contaminación acústica, así como la realización de un estudio de las medidas preventivas de afección a los cauces fluviales. Indica la necesidad de considerar los procesos ecológicos clave.

La Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra recomienda las opciones que reutilizan mayor número de tramos del trazado antiguo para minimizar la ocupación del territorio y la realización de un proyecto de integración paisajística simultáneo al proyecto de trazado. Destaca la necesidad de un estudio en profundidad respecto a la afección al acueducto de Noáin.

El Departamento de Zoología y Ecología de la Universidad de Navarra plantea estudiar detalladamente la fragmentación paisajística y el efecto barrera; mantener la vegetación de ribera y evitar la canalización de los cursos de agua.

Un grupo de agricultores y ganaderos de Tiebas indican la incidencia negativa del proyecto sobre suelos de alta productividad agrícola y, en ese sentido, sugieren que se estudie la posibilidad de un cambio en el trazado a su paso por Tiebas.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo del proyecto de «Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: Eliminación del Bucle Ferroviario y Nueva Estación Intermodal» tiene dos objetivos principales. El primero es el análisis de alternativas de trazado del tramo II del Corredor Navarro, que dentro del programa de red de alta velocidad conecta la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa con la denominada «Y» vasca y con la red ferroviaria europea. Esto se concreta en la supresión del bucle ferroviario que actualmente penetra en la ciudad de Pamplona y en mantener y proporcionar el acceso a los distintos usuarios de RENFE. El segundo de los objetivos es la proyección de la nueva estación intermodal de viajeros de Pamplona.

Los términos municipales afectados por el proyecto son Tiebas, Oriz, Imarcoain, Noáin, Beriáin, Esquiroz, Salinas de Pamplona, Cizur Menor, Cizur Mayor, Barañáin, Barbatain, Asiain, Lizasoain, Zuasti, Ororbía, Ordeiz, Arazuri, Iza, Aldaba y Pamplona.

Las principales características técnicas de la línea de alta velocidad son: vía doble en ancho UIC, velocidad máxima 350 Km/h, radio 7000 m (excepcionalmente 2.300 m en zona periurbana de Pamplona), rampa máxima de 19 milésimas y anchura plataforma 14,45 m. Las de la vía de ancho ibérico (RENFE) son: vía única con velocidad máxima de 160 Km/h, radio mínimo en planta 500 m, rampa máxima 15 milésimas y 7,5 m de anchura de plataforma. Cuando la plataforma es compartida por la LAV y la línea de RENFE la anchura es de 24,25 m.

En la fase A del estudio informativo la memoria-resumen considera 4 corredores que coinciden básicamente con las soluciones 1 a 4 planteadas en la fase B.

En la fase B el estudio se desarrolla a escala 1: 5000 y considera 6 soluciones cuyos trazados se describen a continuación:

Solución 1: Parte de la estación de Biurrun-Campanas y discurre en paralelo a la izquierda de las actuales vías ferroviarias, compartiendo plataforma. Hacia el p.k. 3 + 000, el trazado se separa de ellas describiendo una curva de radio 3.110 m, para volver a compartir plataforma en el p.k. 7 + 000. En el entorno del 7 + 500 se proyecta el cambio de emplazamiento del apeadero de Noáin a la izquierda del trazado de la línea. A continuación gira a la derecha en una curva de radio 3.500 m, dejando

el aeropuerto de Noáin al este, y continúa en una recta que bordea Esquiroz. Cruza después bajo la autopista A-15 aprovechando el cruce sobre el río Elorz, hasta llegar a la estación intermodal de Pamplona en el p.k. 14 + 000. Desde aquí, cruza el río Arga y la Ronda Oeste en una curva a la derecha de 3.500 m de radio, discurre al Nordeste de la planta depuradora de aguas, cruzando de nuevo el río Arga hacia el p.k. 18. El trazado finaliza con dos curvas de 7.000 m de radio separadas por una alineación recta.

Solución 2: El trazado se corresponde básicamente con el de la solución 1, diferenciándose en que, en su tramo final, bordea por el suroeste la planta depuradora de aguas estableciendo un pequeño túnel de 180 metros de longitud en el escarpe del terreno.

Solución 3: Comenzando en el mismo punto que las soluciones anteriores, el trazado discurre hasta el p.k. 9 + 500 sobre una plataforma exclusiva, bordeando una zona de explotaciones de potasa, hasta conectar con la plataforma actual una vez pasada la estación de mercancías de Noáin. A partir de aquí, el trazado coincide con el de la solución 1.

Solución 4: Combinación de la solución 3 desde el p.k. 0 + 000 hasta el p.k. 9 + 500 y la solución 2 desde este punto hasta el final.

Solución 5: Comienza en el mismo punto que las anteriores describiendo una curva de 2.500 m de radio bordeando las elevaciones situadas al oeste del trazado. Discurre después al oeste de Beriáin en recta y evita el paso a través de las instalaciones de C.L.H. (p.k. 7 + 500) con una curva de 3.500 m de radio. Continúa en una alineación recta con la que cruza la carretera N-111 y en donde está previsto ubicar la nueva estación intermodal, dejando Cizur Mayor al norte. Gira después a la derecha con radio de 3.000 m, cruzando el río Arga en las proximidades de Ororbía, y finaliza con una suave curva de 10.000 m de radio en las proximidades de Zuasti. El trazado requiere un túnel de 900 m de longitud unos 2 km antes de Ororbía.

Solución 6: El trazado coincide con el de la solución 5 hasta el p.k. 10 + 000, a partir de cual se aproxima a Cizur Mayor más que la solución 5. Se continúa con una recta donde está previsto ubicar la nueva estación intermodal, una curva de radio 5.000 m y una nueva recta que enlaza con una suave curva a la izquierda hasta alcanzar el final del trazado. Plantea la ejecución de un túnel de 1.700 m justo antes del cruce con el río Arga y una vez superada la estación intermodal.

En fase C, a escala 1:2.000, se añadieron dos alternativas a las soluciones 3 y 4 denominadas 3A y 4A, que se corresponden con la situación de vía convencional de RENFE a la derecha de la línea de alta velocidad a la altura de Esquiroz, en lugar de a la izquierda como se proyectaba inicialmente, con objeto de facilitar el acceso a la factoría Volkswagen y suprimir el cruce sobre la vía normal de la estación de Noáin y el salto de carnero a la salida de la nueva estación de Pamplona. En esta fase se sustituye la estación intermodal por una de uso exclusivamente ferroviario.

En el anejo 2 del estudio informativo en fase C existe una propuesta de zonas de préstamos y vertederos con cartografía a escala 1:20.000.

En el análisis multicriterio realizado a escala 1:5.000 se contemplaron criterios geológicos-geotécnicos, medioambientales, urbanístico-funcionales y económicos, y no se ha tenido en cuenta la estación intermodal a la hora de comparar estos dos últimos criterios por considerar que su incidencia es equivalente para todas las soluciones. De este análisis multicriterio, se establece una ordenación de alternativas de mayor adecuación a menor adecuación, resultando el siguiente orden: soluciones 4, 2, 3, 1, 5 y 6. Estas dos últimas, las más penalizadas por el análisis multicriterio, fueron descartadas para la fase 1:2000.

Del análisis multicriterio a escala 1:2000 se concluye que la solución más adecuada es la 4A seguida de las soluciones 4 y 3A siendo las soluciones 1 y 2 las más penalizadas.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre. El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: geología, hidrología, hidrogeología, espacios naturales protegidos y áreas de interés natural, vegetación y cultivos, fauna, montes y vías pecuarias, patrimonio histórico-artístico, paisaje, planeamiento urbanístico y socioeconomía.

De la información del inventario de la situación preoperacional, el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes: varias especies amenazadas (visión europeo, galápagos europeo y la orquídea *Orchis papilionacea*), el robledal de Aldaba

y los pastizales xerófilos seriales, las riberas y cauces del río Arga y sus afluentes (ríos Elorz y Juslapeña), el Camino de Santiago, el acueducto de Subiza o de Noáin (declarado Bien de Interés Cultural) y el yacimiento arqueológico Bikudia, aunque este último tiene un grado de destrucción del 80 %.

El estudio destaca como impactos más destacables en fase de construcción, las afecciones a los yacimientos arqueológicos de El Arre (soluciones 1, 2, 3 y 4), de Bikudia (soluciones 1 y 3) y de Euntzeaundi (todas las soluciones), y al acueducto de Subiza (soluciones 1 y 2). En fase de explotación destaca la ocupación de la Cañada Real de las Provincias (soluciones 1, 2, 3 y 4), la Pasada n.º 22 (todas las soluciones), y la Traviesa n.º 8 (soluciones 3, 4, 5 y 6); el riesgo de inundación en la confluencia de los ríos Arga y Elorz, en el entorno de la futura estación de Pamplona y la Ikastola de San Fermín y en los alrededores del acueducto de Noáin o Subiza; el aislamiento del suelo urbano consolidado respecto de los barrios periféricos de Pamplona (todas las alternativas); la visualización de los viaductos y taludes; y la alteración del confort acústico.

Como principales medidas preventivas y correctoras en fase de construcción contempla: a) el seguimiento arqueológico y el sondeo manual y mecanizado de los yacimientos arqueológicos afectados; b) el paso de la infraestructura por el arco escarzano del acueducto de Noáin, desplazando el paso de la actual línea férrea por uno de los arcos de medio punto contiguos, a efectos de evitar la afección al acueducto; c) la reposición del drenaje natural hacia el sistema hidrogeológico atravesado; d) la colocación de balsas de decantación; e) el estudio específico de localización de las especies biológicas catalogadas; f) la correcta gestión de los residuos generados y los excedentes de tierra en vertederos autorizados; g) la delimitación del perímetro de obra; h) el diseño de pasos para fauna tipo marco o viaducto; i) la reposición de accesos y vías pecuarias; j) la instalación de pantallas acústicas en los puntos donde se prevé que se superen los 65 dB y 55 dB en período nocturno y diurno, respectivamente; k) el aislamiento de las instalaciones eléctricas con objeto de proteger la avifauna, y l) la revegetación de los taludes y estructuras para su integración paisajística.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental diferenciando tareas de vigilancia en fase de construcción y de explotación.

El estudio de impacto ambiental a escala 1:5.000 no destaca ninguna alternativa como más favorable. Concluye que no existen diferencias significativas entre las soluciones proyectadas, ya que ninguna de ellas provoca impactos destacables sobre el medio, considerando todas las soluciones igualmente aptas desde el punto de vista medioambiental.

El estudio de impacto ambiental a escala 1:2.000 también concluye, de manera general, que no hay diferencias desde el punto de vista medioambiental, ya que ninguna provoca impactos ambientales significativos en el medio. No obstante, al final del estudio, se valora el impacto ambiental cuantitativamente y de forma algo errónea, representando un orden de preferencia ambiental que, en base a pequeñas diferencias cuantitativas, ordena las soluciones estudiadas de la siguiente manera: 3, 4, 3A, 4A, 2 y 1.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 19 alegaciones, cuyos aspectos medioambientales más significativos se resumen a continuación:

RENFE adjunta una serie de medidas correctoras generales a tener en cuenta en el proyecto, relativas a hidrología e hidrogeología, vegetación y flora, fauna, paisaje, ruido, planeamiento urbanístico y puntos de interés cultural.

La Confederación Hidrográfica del Ebro considera que el proyecto debe incluir la construcción de las estructuras necesarias para el paso del sifón de Tiebas bajo las vías del ferrocarril, contemplado en el proyecto del Tramo 4 del Canal de Navarra.

El Ayuntamiento de Arazuri y el Ayuntamiento de la Cendea de Olza manifiestan su conformidad con la selección de las soluciones más alejadas del núcleo de Arazuri y Ororbia, concretamente la solución seleccionada 4A.

El Ayuntamiento de Barañáin plantea incluir un estudio de ruido según la normativa vigente en el D.F. 135/1989, y prever elementos de atenuación acústica consistentes en barreras densas de arbolado y movimientos de tierra adecuados. También propone incluir un proyecto de tratamiento paisajístico de las parcelas del municipio afectadas para su integración dentro del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, y modificar el trazado para evitar interferencias con dicho parque.

El Ayuntamiento de la Cendea de Galar, considera favorables las soluciones 1 y 2 por su menor impacto paisajístico.

El Ayuntamiento de Iza muestra sus preferencias por las soluciones 2 y 4 por alejarse más de los núcleos urbanos de Iza y Zuasti. Por otro lado, estima insatisfactorio el último tramo de todas las soluciones, ya que al discurrir por una plataforma independiente de la actual supone un incremento en la ocupación de terrenos y deja encerrados a los núcleos de Aldaba y Aldaz, aumentando el impacto ambiental. Para evitar esto, se propone la prolongación de la plataforma común de alta velocidad y convencional RENFE 3.300 m más, conectando con la vía existente de RENFE a la altura de Ochovi, dependiendo de la solución que se adoptase para el tramo siguiente.

El Ayuntamiento de Cizur Mayor, alega que el estudio no contempla las interacciones del proyecto con el Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, la protección del puente romano del municipio, y el tratamiento urbanístico a implementar para el suelo desafectado del actual uso ferroviario.

NILSA, sociedad pública gestora del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, alega que la solución seleccionada deberá contemplar el proyecto actualmente en ejecución de dicho parque, a fin de coordinar ambas actuaciones.

Tres ciudadanos en representación de la Asamblea Contra el Tren de Alta Velocidad de Iruñerria, y dos por cuenta propia, solicitan la paralización inmediata del estudio informativo alegando graves impactos ecológicos relativos a ruidos, movimiento de tierras, elevado consumo energético e impacto electromagnético de la catenaria.

BANCO DE ESPAÑA

12278 RESOLUCIÓN de 29 de junio de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 29 de junio de 2004, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.

CAMBIOS

1 euro =	1,2169	dólares USA.
1 euro =	131,83	yenes japoneses.
1 euro =	7,4325	coronas danesas.
1 euro =	0,66820	libras esterlinas.
1 euro =	9,1275	coronas suecas.
1 euro =	1,5280	francos suizos.
1 euro =	88,07	coronas islandesas.
1 euro =	8,3285	coronas noruegas.
1 euro =	1,9559	levs búlgaros.
1 euro =	0,58150	libras chipriotas.
1 euro =	31,960	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	252,85	forints húngaros.
1 euro =	3,4527	litas lituanos.
1 euro =	0,6564	lats letones.
1 euro =	0,4260	liras maltesas.
1 euro =	4,5426	zlotys polacos.
1 euro =	40,725	leus rumanos.
1 euro =	239,8500	tolares eslovenos.
1 euro =	39,965	coronas eslovacas.
1 euro =	1.816.800	liras turcas.
1 euro =	1,7497	dólares australianos.
1 euro =	1,6358	dólares canadienses.
1 euro =	9,4920	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	1,9137	dólares neozelandeses.
1 euro =	2,0839	dólares de Singapur.
1 euro =	1.401,69	wons surcoreanos.
1 euro =	7,5810	rands sudafricanos.

Madrid, 29 de junio de 2004.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.

ANEJO 2.Aprobación definitiva

RESOLUCIÓN DE 7 DE JULIO DE 2004 DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN POR LA QUE SE APRUEBA EL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y OFICIAL Y DEFINITIVAMENTE EL ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL

1. ANTECEDENTES

Con fecha 4 de septiembre de 2001, la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó técnicamente el estudio informativo de referencia.

Mediante la correspondiente nota-anuncio publicada en el BOE de fecha 18 de octubre de 2001, se sometió a información pública y oficial, de acuerdo con lo establecido en la LOTT y en el RDL 1302/86 de Evaluación de Impacto Ambiental.

Con fecha 16 de mayo de 2002, se remitió el expediente a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, solicitando la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

La Declaración de Impacto Ambiental se ha formulado por el Órgano Ambiental el 1 de junio de 2004, y se ha publicado en el BOE de fecha 30 de junio de 2004.

Los trabajos se han dividido en dos fases diferenciadas: una primera fase de análisis de corredores a escala 1:5000 y una segunda fase de selección de alternativas y elaboración del anteproyecto de la alternativa denominada 4A, propuesta como la más adecuada al objetivo del Estudio, y anteproyecto de la nueva Estación Ferroviaria.

Se han recibido como resultado del proceso un total de 21 escritos de alegaciones.

Todos estos escritos han sido analizados y contestados en el correspondiente expediente de Información Pública y Oficial.

Asimismo, en la Declaración de Impacto Ambiental se han recogido las condiciones ambientales que han de cumplirse según el Órgano Ambiental.

2. INFORME DEL SERVICIO JURÍDICO

El Abogado del Estado-Jefe, mediante escrito de 6 de junio de 2002, ha informado que el expediente de información pública y oficial del ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA:

ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL ha sido tramitado en la forma legalmente prevista.

3. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La Declaración de Impacto Ambiental, que se incluye como anexo a esta aprobación, se ha formulado por el Órgano Ambiental el 1 de julio de 2004, y se ha publicado en el BOE de fecha 30 de junio de 2004.

4. INFORME DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANES Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias elevó, con fecha 6 de julio de 2004, la Propuesta de Aprobación del Expediente de Información Pública y Oficial y Aprobación Definitiva del ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL.

5. RESOLUCIÓN

A la vista de todo lo expuesto, esta Secretaría de Estado resuelve lo siguiente:

Primero: Hacer constar que el expediente reseñado cumple con lo preceptuado en el título VII, capítulo 2º, sección 1ª, del vigente Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (R. D. 1211/90 de 28 de septiembre).

Segundo: Aprobar el expediente de información pública y oficial y definitivamente el ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL, seleccionando como alternativa a desarrollar en el futuro proyecto constructivo la solución propuesta en el estudio informativo, denominada Solución 4A, con las modificaciones que en su caso se deriven de la Declaración de Impacto Ambiental.

Tercero: En el proyecto constructivo que desarrolle la solución aprobada se tendrán en cuenta las prescripciones, establecidas en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

Cuarto: La Resolución que se propone pone fin a la vía administrativa. En consecuencia, y sin perjuicio de que pueda utilizarse cualquier otro recurso, tal como



señala el artículo 46 de la Ley 29/1998 de 13 de julio reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, contra la mencionada aprobación podrá interponerse recurso Contencioso-Administrativo, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de publicación o notificación de la Resolución, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, a 7 de julio de 2004
EL SECRETARIO DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN

Fdo.: Víctor Morlán Gracia

ORIGINAL: Subdirección General Adjunta de Planes y Proyectos
COPIAS A: Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias,
Jefatura de Programas, Presupuestos y Control de Gestión