

BOLETÍN Nº 114 - 15 de junio de 2012

RESOLUCIÓN 599/2012, de 25 de mayo, del Director General de Medio Ambiente y Agua por la que se formula Declaración de Incidencia Ambiental sobre el Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal para la Adecuación de la Vía Verde del Bidasoa, en el tramo Endarlatza-Donztebe/Santesteban, promovida por el Consorcio Turístico de Bertiz.

Con objeto de iniciar la tramitación de Evaluación Ambiental Estratégica, el promotor presentó con fecha 29 de julio de 2011, el "Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal para la adecuación de la vía verde del Bidasoa en el tramo Endarlatsa-Donztebe", junto con el estudio de incidencia ambiental, para su tramitación de acuerdo con lo establecido en la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de Intervención para la Protección Ambiental.

De acuerdo a esta Ley Foral, los Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal deben someterse a Evaluación Ambiental Estratégica y ser objeto de Declaración de Incidencia Ambiental, de manera previa o simultánea a la aprobación del Plan Sectorial.

El resumen del plan y sus acciones con incidencia en el medio se recogen en el Anexo I de esta declaración de Incidencia Ambiental. El Estudio de Incidencia Ambiental, resumido el Anexo II, analiza las principales afecciones ambientales derivadas del plan y establece las medidas correctoras precisas para garantizar que no se produzcan impactos ambientales significativos.

Mediante Acuerdo de Gobierno, de 14 de diciembre de 2011, publicado en el Boletín Oficial de Navarra número 13 de 19 de enero de 2012, a los efectos previstos en la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, se declara el "Proyecto para la adecuación de la vía verde del Bidasoa en el tramo Endarlatsa-Donztebe", como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal y se somete a información pública en cumplimiento del artículo 33 de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo de Intervención para la Protección Ambiental.

Durante este período de exposición pública se reciben tres escritos de alegaciones presentadas por don José Angel Chantre Moreno, en representación de Arkaitz, S.A., don Eduardo Arroyo Mendia, en representación de Hormigones y morteros Preparados, S.A. y doña Amaia Goia Errandonea, en representación de Artekari, S.L. En dichos escritos se plantean diversos aspectos que no tienen relación con la evaluación ambiental del

proyecto.

El Servicio de Calidad Ambiental informa sobre la realización del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica y emite informe favorable con diversas condiciones.

En su virtud, en uso de las competencias que me han sido atribuidas por el artículo 22 de la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y por el artículo 68 del Decreto Foral 141/2011, de 24 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Desarrollo Rural, Industrial, Empleo y Medio Ambiente,

RESUELVO:

1.º Se formula Declaración de Incidencia Ambiental favorable sobre el Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal para la Adecuación de la Vía Verde del Bidasoa, en el tramo Enderlatza-Donetztebe/Santesteban, promovida por el Consorcio Turístico de Bertiz.

2.º El PSIS se desarrollará cumpliendo las siguientes condiciones:

-Todas las obras de mejora y adecuación de la plataforma y el firme se ceñirán, siempre que sea posible al camino existente sobre el antiguo vial del ferrocarril. Si fuera preciso se balizará con cinta apropiada la calle de trabajo, tratando de minimizar la afección sobre la vegetación presente en los bordes de la traza.

-En el caso de que se considere necesario, al comienzo de la obra, se procederá, previamente a cualquier tipo de excavación, al decapado de al menos los 30 cm superiores de tierra vegetal que será acopiada en condiciones adecuadas para su posterior uso en la reposición del terreno. La tierra se deberá acopiar de manera que no quede compactada ni sea afectada por paso de maquinaria.

-Se aconseja que dentro de los 3,5 m de traza a habilitar, la banda de rodadura no exceda de 2,5 m dejando el resto de la superficie de afección destinada a cunetas y al tratamiento de integración ambiental de los bordes de la vía mediante el reperfilado del terreno, aporte de tierra vegetal y siembra de herbáceas.

-Siempre que sea posible se usarán pavimentos "blandos" en el entrono rural, en el resto y en el caso de tramos con pendiente moderada se podrán utilizar otro tipo de firmes tales como asfalto u hormigón.

-Las obras de reparación de puentes o de estructuras para el cruce de ríos y arroyos evitarán cualquier afección a los mismos. En la medida de lo posible se evitará la tala de la vegetación de ribera, no se permite el cruce de maquinaria por los cauces y se prohíbe cualquier vertido a los mismos.

-Los excedentes de tierra de excavación o de saneo de taludes, así como el material procedente de la retirada de desprendimientos existentes sobre la vía serán gestionados correctamente por gestor autorizado de residuos.

-En los tramos con vegetación natural valiosa, se trabajará en una única calle, debiendo trabajar la maquinaria en serie y no en paralelo. Excepcionalmente, se permitirá el cruce de maquinaria preparando, de forma temporal, sobreanchos en la vía. En estos tramos se utilizará maquinaria de pequeño tamaño. Hay que tener en cuenta que la vegetación arbórea y arbustiva existente en el trazado del paso inferior y su entorno contribuye a

la naturalización del entorno por lo que este aspecto debe considerarse determinante para la ejecución de la obra y la minimización de impactos.

-Previamente a la corta de arbolado se deberá contar con la autorización administrativa de corta otorgada por al Sección de Gestión Forestal.

-El Proyecto constructivo, y en especial en el entorno rural, tendrá en cuenta que el diseño de barandillas, señalización, elementos de contención, mobiliario, etc. facilite la integración paisajística de estos elementos en su entorno inmediato.

-En el caso del muro que se construya para afianzar el paso inferior en el cruce de la N-121A, se introducirá un factor de artificialidad en el entorno fluvial, tal como señala el estudio de incidencia ambiental se deberá minimizar tanto su longitud como anchura y altura, evitando así afecciones a la vegetación de ribera.

-Tal como prevé el PSIS, previamente al cruce a nivel de carreteras o a la entrada de núcleos de población se colocarán elementos reductores de velocidad y señales de advertencia del cruce.

-Los desbroces y podas de la vegetación a realizar en los bordes del camino, se realizarán entre los meses de octubre a marzo.

-El Proyecto contemplará las labores de inspección y de mantenimiento de la vía verde que al menos incluirá desbroces, podas, obras de mejora y refuerzo de firmes, obras de estabilización de taludes y arreglo de afecciones detectadas tras las labores de inspección.

-Dado que las obras se desarrollan en entornos urbanos, se llevarán a cabo las siguientes medidas de protección contra el polvo:

- Se procederá al riego de los camiones mediante camión cuba, en caso de que la emisión de polvo lo haga necesario.
- Se procederá al riego de las pistas y de los accesos y se mantendrá la compactación de los mismos.
- La velocidad de circulación de vehículos por los caminos será siempre inferior a 30 km/h.
- Los acopios pulverulentos serán depositados en zonas resguardadas del aire y cubiertas con tierras. En caso de carecer de materiales para cubrirlos se procederá a la humectación de los mismos.

-Los trabajos se ejecutarán en horario diurno y se colocarán silenciadores en los escapes de vehículos y equipos móviles.

-Se deberán dar las instrucciones oportunas a los operarios para evitar todo tipo de afecciones ambientales.

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

4.º Notificar esta Resolución, al Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo y a los Ayuntamientos de Doneztebe/Santesteban, Sunbilla, Igantzi y Lesaka, y al interesado, a los efectos oportunos.

ANEXO I

Descripción del proyecto

El objeto del proyecto es la recuperación, acondicionamiento y, en su caso, reposición de la plataforma del antiguo trazado ferroviario del "Bidasoa o Tren Txikito", en el trayecto Endarlatsa-Donztebe/Santesteban, para su utilización como "Vía verde". Dicho trayecto tiene una longitud de 27 km y atraviesa los municipios de Donztebe/Santesteban, Sunbilla, Igantzi y Lesaka.

Las características generales de la infraestructura son la de un itinerario que aprovecha, prácticamente en su totalidad, el trazado del antiguo vial de ferrocarril del "Bidasoa" o Tren Txikito", con un trazado lineal de escasa pendiente, adaptado a las posibilidades motrices de las antiguas locomotoras de vapor y por lo tanto con unas condiciones muy idóneas para la práctica del senderismo, el cicloturismo y los paseos ecuestres.

La anchura de la plataforma ferroviaria se ha establecido en un máximo de 3,5 metros, con anchuras inferiores (3 metros) en tramos concretos para adaptación a la pendiente o a las condiciones orográficas de la zona que atraviesa. Para evitar que el agua de escorrentía deteriore el camino, se ha optado por una sección tipo para zonas llanas tipo convexo con pendiente transversal hacia ambos lados ? 2%. Se han localizado 5 tramos conflictivos donde además se proyectarán sendas cunetas que permitan la correcta conducción de las aguas superficiales hasta los puntos de desagüe.

A lo largo de toda la vía verde se han identificado tramos con problemas importantes de baches o hundimientos donde se acumulan las aguas de lluvia. Se realizará el saneo puntual de las mismas mediante la retirada de las capas dañadas, sustituyéndola por un nuevo paquete de firmes. Los pavimentos serán blandos o flexibles, del tipo todo-uno, con acabados en caliza mezclada con ofita, a excepción de aquellas zonas expuestas a la erosión (zonas de mayor pendiente) donde se utilizará hormigón (pks 21+943 y 21+695).

Existen dos tramos en los que se pierde continuidad en el trazado, por lo que en ellos será necesario realizar un nuevo camino. El primero, situado en las proximidades del cruce en Igantzi (NA-4020), se realizará con un pavimento de aglomerado asfáltico. El segundo, corresponde a la zona donde se realizará en paso inferior en el barrio de Alkaiaga de Lesaka. Este tramo de realizará en zahorras compactadas, a excepción de las rampas de acceso al paso inferior, que se ejecutarán de hormigón con el fin de evitar la erosión del firme por la pendiente del trazado.

A lo largo de la vía se han localizado 11 puntos en los que se prevé que el agua de escorrentía pueda afectar al camino. Para asegurar la durabilidad del firme se ha optado por ejecutar obras de drenaje transversal a base badenes o caños de diámetro adecuado en cada caso con pocillos de recogida de aguas dotados de arenero para impedir el aterramiento de los mismos y aletas de hormigón como protección a la salida.

En el tramo a habilitar existen 7 túneles, de los cuales 5 de ellos se encuentran en buenas condiciones de uso. En el tercero y sexto se llevarán a cabo retirada de tierras, labores de saneo del firme mediante apertura de

caja, escarificado, rasanteado, colocación de paquete de firmes, construcción de cunetas e iluminación.

Como obras singulares cabe señalar las siguientes:

1. Cruce a nivel con la carretera de acceso a Igantzi en Berrizaun. Las obras consistirán en la colocación de señalización, tanto en la vía como en la calzada.
2. Cruce a nivel con la carretera de acceso a Lesaka, NA-4000. Se realizará señalización e instalación de bordillos rebajados en las isletas para separar la vía verde de los tramos utilizados por los vehículos.
3. Cruce con la carretera N-121.^a En este cruce con una carretera de intenso tráfico se proyecta un paso inferior bajo la carretera a la altura del pk 65+500, bajo el enlace de acceso a la cantera de Alkaiga. Se trata de un cajón de 57 m de longitud y de sección 3 x 3 m de hormigón armado.
4. Cruce de Lesaka. Tras el cruce de la N-121 A, la vía verde se adentra en la población de Lesaka, y cruza la calle del Antiguo Ferrocarril del Trenbidea, en este punto se instalará señalización, bandas sonoras de aviso de peligro y marcas viales transversales.
5. Señalización de entrada a la vía verde y Hotel Onbordi.

ANEXO II

Resumen del estudio de incidencia ambiental

El proyecto transcurre por la vía verde del Bidasoa, por vial ya existente. La principal actuación se centra en la construcción de un paso inferior entre el pk 21+650 y el pk 21+700 por lo que no se esperan afecciones ambientales relevantes, a excepción de las que se generen en el citado tramo.

En un estudio ambiental preliminar se valoraron diferentes alternativas para el cruce de la carretera N-121-A, en Lesaka (Navarra), junto al límite con Bera. Dado que éste es el único tramo que no transcurre por caminos existentes, la valoración ambiental del Estudio de Incidencia Ambiental se centra en la zona entre la cantera y el puente de acceso a Bera.

El estudio de incidencia ambiental que incluye el inventario del medio físico, realiza una descripción de la vegetación, señalando que la de mayor interés, a lo largo de todo el proyecto, es la presente en la margen del río Bidasoa, entre el trazado previsto y el río. Así, se señala de la presencia de chopos (*Populus nigra*), fresnos (*Fraxinus excelsior*), alisos (*Alnus glutinosa*), numerosos sauces atrocinereos (*Salix atrocinerea*), avellanos (*Corylus avellana*) y otros sauces arbustivos, junto con la presencia de árboles plantados como algunos plátanos (*Platanus hybrida*) y falsas acacias naturalizadas (*Robinia pseudoacacia*). Este tipo de vegetación se incluye en el Rubo ulmifolii- Tametum communis (*Pruno spinosae-Rubion ulmifolii*), hábitat que no está considerado como de interés comunitario en la Directiva de Hábitats 92/43/CEE.

Sobre la fauna, cita las especies más relevantes en relación al proyecto, siendo éstas el desmán de los Pirineos (*Galemys pyrenaicus*) y el visón europeo (*Mustela lutreola*). El visón europeo está catalogado como especie

Vulnerable y el desmán como especie de Interés Especial en el Catálogo de Especies Amenazadas de Navarra.

Desde el punto de vista de las afecciones ambientales se identifican las siguientes acciones como posibles generadoras de impacto ambiental:

-Construcción de un camino paralelo a la N-121-A de 84 m de longitud y 3 m de anchura que afectará a un talud con vegetación natural unos metros antes de la entrada norte de la cantera.

-Construcción de un paso inferior de 57 m de longitud más aletas, con una afección sobre vegetación natural de 70 m².

-Construcción de un camino de 300 m desde la aleta del paso inferior hasta la intersección con la carretera de acceso a Bera. El camino es de 3 m. La principal afección sobre la vegetación se cuantifica en 480 m².

El estudio de incidencia ambiental recoge un capítulo de medidas preventivas y correctoras, centradas en su mayoría, en el correcto replanteo de la obra y la minimización de ocupación de superficies con vegetación natural y en especial, la perteneciente al bosque de ribera del río Bidasoa. Las medidas de restauración se basan en la revegetación inmediata de las superficies que pudieran sufrir procesos erosivos con especies y técnicas adecuadas a las características de las mismas. Las labores de revegetación se deberán realizar en los meses de octubre y noviembre del año en que se ejecute la obra. También se propone la realización de plantaciones compensatorias.

El último capítulo del estudio de incidencia ambiental hace referencia al Plan de Vigilancia Ambiental de la actuación que resulta completo y suficiente.

Código del anuncio: F1208196