

**Trenbideen Plangintzarako Zuzendariordetza Orokorrari**  
Plaza de los Sagrados Corazones 7, 28071 Madrid  
**Erreferentzia:** Jendaurreko informazioa Iruñea- Euskal Y-a

\_\_\_\_\_ jaunak/andreak, adinez nagusiak, NAN zenbakia \_\_\_\_\_ eta jakinarazpenetarako \_\_\_\_\_ helbidea dituenak, erakunde horren aurrean agertu eta kaltetuta den partzela baten jabea izanik, zuzenbidean bidezkoen den moduan, honako hau

**ADIERAZTEN DU:**

“Kantauri-Mediterraneo itsasoan arteko trenbide korridorea — Iruñea eta Euskal Y-ren arteko tartea— proiektuagatik Kaltetua dela aitoratzen du.

2018ko urtarrilaren 16ko BOEn argitaratu zen Trenbideen Plangintzarako Zuzendariordetza Orokorrak “Kantauri-Mediterraneo itsasoan arteko trenbide korridorea — Iruñea eta Euskal Y-ren arteko tartea— proiektuari buruzko ikerketa informatiboa”, Trenbideen Plangintzarako Zuzendaritza Orokorrarena. Haren bidez, ikerketa jendaurrean jarri eta informazio publikorako zein alegazioak aurkezteko 30 egun balioduneko epea zabaldu zen. Hori dela eta, alegazio hauek egin nahi ditut:

**ALEGAZIOAK:**

**1.-** Aurreko fasean aurkeztu ziren 4 aukeretatik 2 baino ez dira jendaurrean jarri, eta kasu guztietan, **Abiadura Handiko Trena egitearen aldeko proposamenak dira**. Ez dira aztertu, orain arte jendaurrean jarri diren agirietan behinik behin, **egungo trazadurak ematen dituen aukerak**. Hain zuzen ere, hura hobetzea, bitan banatzea edota eguneratzea (zabalera desberdineko errailak dituzten trenen garraioa).

**2.-** Gauzak horrela, argi dugu proiektatutako azpiegitura jartzeak ez duela inolaz ere hobetuko egungo egoera, trenbide berriak oraingoak lotzen dituen herriak lotuko baititu. Eta kontuan hartzen badugu **azpiegitura berria eraikitzeak ekarriko lukeen kostua** (ziur aski egungo trenbidea mantentzeko aurreikusitako partidatik kenduko litzateke), **argi dago egungo trenbidearen egoera asko okertuko litzatekeela azkenean**.

**3.-** Aurkeztutako 2 aukerek **eragin handia izan dezakete babestutako naturguneetan**. H aukerak (Ezkion amaitzen da) eragin larria izango luke **Aralarko** Parke Naturalean. V aukerak (Gasteizen amaitzen da), eta baita aurrekoak ere, zenbait eremutan eragina izango lukete Aralar mendilerroko Kontserbazio Berezikoko Eremuan, **Urbasa** eta Andia izeneko Batasunaren Intereseko Lekuan, **Aizkorri** eta **Aratz** Parke Naturalean, Arakil Ibaiko KBEEn eta Entziako KBEEn. Eragin horien arrazoa da korridoreak Aralar eta Aizkorri eremu babestuen arteko **lotura-puntu** bakar eta estuak —Aratz iparraldean eta Urbasa, Andia eta Entzia hegoaldean— zeharkatzen dituela, eta horrek beste azpiegitura batzuek puntu horietan eragiten duten **hesi-efektua** handitzen dute.

**4.-** Gauzak horrela, argi dugu proiektu honek eta beste batzuek **Sakana azpiegitura handien korridore hutsa izatera kondenatzen dutela** —eta azpiegitura horiek ez direla errentagarriak izango—. Horrez gain, eragin handia izango dute ingurumenean, beste azpiegitura batzuekin gertatzen den bezala: oraingo autobidea eta hainbat errepede, ohiko trenbidea, goi-tentsikoko lineak. Hori gutxi eta orain, gainera, Abiadura Handiko Trena.

**5.- Beste bat:**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Adierazitako guztia dela eta, honako hau **ESKATZEN DUT:**

Agiri hau onartu eta aurkeztutzat jo ditzazula aurreko alegazioak. Era berean, behar diren tramiteak egin ondoren, EZ dezazula onartu proiektuaren Ikerketa Informatiboa, ez dezazula aitortu interes orokorreko proiektutzat jo eta ingurumenaren gaineko eraginaren adierazpena egin dezazula.

\_\_\_\_\_ (e) n, 2018ko \_\_\_\_\_ aren \_\_\_\_ (e) an

Sinatuta: \_\_\_\_\_

**A la Subdirección General de Planificación Ferroviaria**  
Plaza de los Sagrados Corazones, 7, 28071, Madrid  
**Referencia:** "Información pública. El Pamplona - Y Vasca"

\_\_\_\_\_, mayor de edad, con DNI nº \_\_\_\_\_, y con domicilio a efectos de notificaciones en C. \_\_\_\_\_, localidad de \_\_\_\_\_ CP \_\_\_\_\_, ante esta entidad, comparece **como titular de una de las parcelas afectadas** y como más procedente sea en Derecho,

**DICE:**

Que **se declara afectado** por el proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca".

Que habiéndose publicado en el BOE de 16 de enero de 2018 el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca", y se abre un periodo de 30 días hábiles para información pública y alegaciones; mediante este escrito, en tiempo y forma, realizo las siguientes,

**ALEGACIONES:**

1.- Se presentan a exposición pública 2 alternativas, del total de 4 alternativas que se analizaron en la fase previa, que en todos los casos **han sido siempre de Tren de Alta Velocidad. No se ha analizado**, o al menos no en los documentos puestos a exposición pública hasta ahora, la **posibilidad que ofrece el actual trazado ferroviario**, a través de su mejora, desdoblamiento y actualización para el transporte de trenes con diferentes anchos de eje.

2.- De este modo, constatamos que la instalación de la infraestructura proyectada no mejora en nada la actual situación, dado que supone la construcción de un nuevo tren que enlaza las mismas poblaciones que el actual. Y si tenemos en cuenta el **coste que supondría la construcción** de la nueva infraestructura, que se retraería del mantenimiento del ferrocarril actual, el resultado final del proyecto supone un **empeoramiento sustantivo de la actual situación del tren**.

3.- Las 2 alternativas presentadas **producen importantes afecciones a espacios naturales** protegidos. La alternativa H (final en Ezkio) afecta gravemente al Parque Natural de **Aralar**. La alternativa V (final en Vitoria-Gasteiz), y también la anterior en algunas zonas, afecta a la Zona Especial de Conservación Sierra de Aralar, el Lugar de Importancia Comunitaria **Urbasa y Andía**, el Parque Natural de **Aizkorri y Aratz**, la ZEC **Río Arakil** y la ZEC **Entzia**. Estas afecciones se producen porque el corredor atraviesa los únicos y estrechos **puntos de conexión** entre las zonas protegidas de Aralar y Aizkorri - Aratz al norte, y las de Urbasa, Andía y Entzia al sur, aumentando así el **efecto barrera** que ya producen en esos puntos otras infraestructuras.

4.- De esta manera, constatamos que a través de este y otros proyectos, están condenando a la comarca de **Sakana** a ser un **mero corredor de grandes infraestructuras** poco rentables y de gran impacto ambiental, como son la actual autovía y varias carreteras, la línea de ferrocarril convencional, las diferentes líneas de alta tensión, y ahora el Tren de Alta Velocidad.

**5.- Otro:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Por todo lo expuesto, **SOLICITA:**

Que, habiendo presentado este documento, lo admita, y en su virtud tenga por presentadas las alegaciones anteriores, a fin de que, tras los trámites oportunos, **NO** apruebe el Estudio Informativo del proyecto, ni lo declare de interés general, y emita una Declaración de Impacto Ambiental Negativa.

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018

Firmado: \_\_\_\_\_

**Trenbideen Plangintzarako Zuzendariordetza Orokorrari**  
Plaza de los Sagrados Corazones 7, 28071 Madrid  
**Erreferentzia:** Jendaurreko informazioa Iruñea- Euskal Y-a

\_\_\_\_\_ jaunak/andreak, adinez nagusiak, NAN zenbakia \_\_\_\_\_ eta jakinarazpenetarako \_\_\_\_\_ helbidea dituenak, erakunde horren aurrean agertu eta kaltetuta den partzela baten jabea izanik, zuzenbidean bidezkoen den moduan, honako hau

**ADIERAZTEN DU:**

“Kantauri-Mediterraneo itsasoaren arteko trenbide korridorea — Iruñea eta Euskal Y-ren arteko tartea— proiektuagatik Kaltetua dela aitortzen du.

2018ko urtarrilaren 16ko BOEn argitaratu zen Trenbideen Plangintzarako Zuzendariordetza Orokorrak “Kantauri-Mediterraneo itsasoaren arteko trenbide korridorea — Iruñea eta Euskal Y-ren arteko tartea— proiektuari buruzko ikerketa informatiboa”, Trenbideen Plangintzarako Zuzendaritza Orokorrarena. Haren bidez, ikerketa jendaurrean jarri eta informazio publikorako zein alegazioak aurkezteko 30 egun balioduneko epea zabaldu zen. Hori dela eta, alegazio hauek egin nahi ditut:

**ALEGAZIOAK:**

**1.-** Aurreko fasean aurkeztu ziren 4 aukeretatik 2 baino ez dira jendaurrean jarri, eta kasu guztietan, **Abiadura Handiko Trena egitearen aldeko proposamenak dira.** Ez dira aztertu, orain arte jendaurrean jarri diren agirietan behinik behin, **egungo trazadurak ematen dituen aukerak.** Hain zuzen ere, hura hobetzea, bitan banatzea edota eguneratzea (zabalera desberdineko errailak dituzten trenen garraioa).

**2.-** Gauzak horrela, argi dugu proiektatutako azpiegitura jartzeak ez duela inolaz ere hobetuko egungo egoera, trenbide berriak oraingoak lotzen dituen herriak lotuko baititu. Eta kontuan hartzen badugu **azpiegitura berria eraikitzeak ekarriko lukeen kostua** (ziur aski egungo trenbidea mantentzeko aurreikusitako partidatik kenduko litzateke), **argi dago egungo trenbidearen egoera asko okertuko litzatekeela azkenean.**

**3.-** Aurkeztutako 2 aukerak **eragin handia izan dezakete babestutako naturguneetan.** H aukerak (Ezkion amaitzen da) eragin larria izango luke **Aralarko** Parke Naturalean. V aukerak (Gasteizen amaitzen da), eta baita aurrekoak ere, zenbait eremutan eragina izango lukete Aralar mendilerroko Kontserbazio Bereziko Eremuan, **Urbasa** eta Andia izeneko Batasunaren Intereseko Lekuan, **Aizkorri** eta **Aratz** Parke Naturalean, Arakil Ibaiko KBen eta Entziako KBen. Eragin horien arrazoa da korridoreak Aralar eta Aizkorri eremu babestuen arteko **lotura-puntu** bakar eta estuak —Aratz iparraldean eta Urbasa, Andia eta Entzia hegoaldean— zeharkatzen dituela, eta horrek beste azpiegitura batzuek puntu horietan eragiten duten **hesi-efektua** handitzen dute.

**4.-** Gauzak horrela, argi dugu proiektu honek eta beste batzuek **Sakana azpiegitura handien korridore hutsa izatera kondenatzen dutela** —eta azpiegitura horiek ez direla errentagarriak izango—. Horrez gain, eragin handia izango dute ingurumenean, beste azpiegitura batzuekin gertatzen den bezala: oraingo autobidea eta hainbat errepede, ohiko trenbidea, goi-tentsikoko lineak. Hori gutxi eta orain, gainera, Abiadura Handiko Trena.

**5.- Beste bat:**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Adierazitako guztia dela eta, honako hau **ESKATZEN DUT:**

Agiri hau onartu eta aurkeztutzat jo ditzazula aurreko alegazioak. Era berean, behar diren tramiteak egin ondoren, EZ dezazula onartu proiektuaren Ikerketa Informatiboa, ez dezazula aitortu interes orokorreko proiektutzat jo eta ingurumenaren gaineko eraginaren adierazpena egin dezazula.

\_\_\_\_\_ (e) n, 2018ko \_\_\_\_\_ aren \_\_\_\_ (e) an

Sinatuta: \_\_\_\_\_

**A la Subdirección General de Planificación Ferroviaria**  
Plaza de los Sagrados Corazones, 7, 28071, Madrid  
**Referencia:** "Información pública. El Pamplona - Y Vasca"

\_\_\_\_\_, mayor de edad, con DNI nº \_\_\_\_\_, y con domicilio a efectos de notificaciones en C. \_\_\_\_\_, localidad de \_\_\_\_\_ CP \_\_\_\_\_, ante esta entidad, comparece **como titular de una de las parcelas afectadas** y como más procedente sea en Derecho,

**DICE:**

Que **se declara afectado** por el proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca".

Que habiéndose publicado en el BOE de 16 de enero de 2018 el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca", y se abre un periodo de 30 días hábiles para información pública y alegaciones; mediante este escrito, en tiempo y forma, realizo las siguientes,

**ALEGACIONES:**

1.- Se presentan a exposición pública 2 alternativas, del total de 4 alternativas que se analizaron en la fase previa, que en todos los casos **han sido siempre de Tren de Alta Velocidad. No se ha analizado**, o al menos no en los documentos puestos a exposición pública hasta ahora, la **posibilidad que ofrece el actual trazado ferroviario**, a través de su mejora, desdoblamiento y actualización para el transporte de trenes con diferentes anchos de eje.

2.- De este modo, constatamos que la instalación de la infraestructura proyectada no mejora en nada la actual situación, dado que supone la construcción de un nuevo tren que enlaza las mismas poblaciones que el actual. Y si tenemos en cuenta el **coste que supondría la construcción** de la nueva infraestructura, que se retraería del mantenimiento del ferrocarril actual, el resultado final del proyecto supone un **empeoramiento sustantivo de la actual situación del tren**.

3.- Las 2 alternativas presentadas **producen importantes afecciones a espacios naturales** protegidos. La alternativa H (final en Ezkio) afecta gravemente al Parque Natural de **Aralar**. La alternativa V (final en Vitoria-Gasteiz), y también la anterior en algunas zonas, afecta a la Zona Especial de Conservación Sierra de Aralar, el Lugar de Importancia Comunitaria **Urbasa y Andía**, el Parque Natural de **Aizkorri y Aratz**, la ZEC **Río Arakil** y la ZEC **Entzia**. Estas afecciones se producen porque el corredor atraviesa los únicos y estrechos **puntos de conexión** entre las zonas protegidas de Aralar y Aizkorri - Aratz al norte, y las de Urbasa, Andía y Entzia al sur, aumentando así el **efecto barrera** que ya producen en esos puntos otras infraestructuras.

4.- De esta manera, constatamos que a través de este y otros proyectos, están condenando a la comarca de **Sakana** a ser un **mero corredor de grandes infraestructuras** poco rentables y de gran impacto ambiental, como son la actual autovía y varias carreteras, la línea de ferrocarril convencional, las diferentes líneas de alta tensión, y ahora el Tren de Alta Velocidad.

**5.- Otro:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Por todo lo expuesto, **SOLICITA:**

Que, habiendo presentado este documento, lo admita, y en su virtud tenga por presentadas las alegaciones anteriores, a fin de que, tras los trámites oportunos, NO apruebe el Estudio Informativo del proyecto, ni lo declare de interés general, y emita una Declaración de Impacto Ambiental Negativa.

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018

Firmado: \_\_\_\_\_

**Trenbideen Plangintzarako Zuzendariordetza Orokorrari**  
Plaza de los Sagrados Corazones 7, 28071 Madrid  
**Erreferentzia:** Jendaurreko informazioa Iruñea- Euskal Y-a

\_\_\_\_\_ jaunak/andreak, adinez nagusiak, NAN zenbakia \_\_\_\_\_ eta jakinarazpenetarako \_\_\_\_\_ helbidea dituenak, erakunde horren aurrean agertu eta kaltetuta den partzela baten jabea izanik, zuzenbidean bidezkoen den moduan, honako hau

**ADIERAZTEN DU:**

“Kantauri-Mediterraneo itsasoan arteko trenbide korridorea — Iruñea eta Euskal Y-ren arteko tartea— proiektuagatik Kaltetua dela aitoratzen du.

2018ko urtarrilaren 16ko BOEn argitaratu zen Trenbideen Plangintzarako Zuzendariordetza Orokorrak “Kantauri-Mediterraneo itsasoan arteko trenbide korridorea — Iruñea eta Euskal Y-ren arteko tartea— proiektuari buruzko ikerketa informatiboa”, Trenbideen Plangintzarako Zuzendaritza Orokorrarena. Haren bidez, ikerketa jendaurrean jarri eta informazio publikorako zein alegazioak aurkezteko 30 egun balioduneko epea zabaldu zen. Hori dela eta, alegazio hauek egin nahi ditut:

**ALEGAZIOAK:**

**1.-** Aurreko fasean aurkeztu ziren 4 aukeretatik 2 baino ez dira jendaurrean jarri, eta kasu guztietan, **Abiadura Handiko Trena egitearen aldeko proposamenak dira**. Ez dira aztertu, orain arte jendaurrean jarri diren agirietan behinik behin, **egungo trazadurak ematen dituen aukerak**. Hain zuzen ere, hura hobetzea, bitan banatzea edota eguneratzea (zabalera desberdineko errailak dituzten trenen garraioa).

**2.-** Gauzak horrela, argi dugu proiektatutako azpiegitura jartzeak ez duela inolaz ere hobetuko egungo egoera, trenbide berriak oraingoak lotzen dituen herriak lotuko baititu. Eta kontuan hartzen badugu **azpiegitura berria eraikitzeak ekarriko lukeen kostua** (ziur aski egungo trenbidea mantentzeko aurreikusitako partidatik kenduko litzateke), **argi dago egungo trenbidearen egoera asko okertuko litzatekeela azkenean**.

**3.-** Aurkeztutako 2 aukerek **eragin handia izan dezakete babestutako naturguneetan**. H aukerak (Ezkion amaitzen da) eragin larria izango luke **Aralarko** Parke Naturalean. V aukerak (Gasteizen amaitzen da), eta baita aurrekoak ere, zenbait eremutan eragina izango lukete Aralar mendilerroko Kontserbazio Berezikoko Eremuan, **Urbasa** eta Andia izeneko Batasunaren Intereseko Lekuan, **Aizkorri** eta **Aratz** Parke Naturalean, Arakil Ibaiko KBEn eta Entziako KBEn. Eragin horien arrazoa da korridoreak Aralar eta Aizkorri eremu babestuen arteko **lotura-puntu** bakar eta estuak —Aratz iparraldean eta Urbasa, Andia eta Entzia hegoaldean— zeharkatzen dituela, eta horrek beste azpiegitura batzuek puntu horietan eragiten duten **hesi-efektua** handitzen dute.

**4.-** Gauzak horrela, argi dugu proiektu honek eta beste batzuek **Sakana azpiegitura handien korridore hutsa izatera kondenatzen dutela** —eta azpiegitura horiek ez direla errentagarriak izango—. Horrez gain, eragin handia izango dute ingurumenean, beste azpiegitura batzuekin gertatzen den bezala: oraingo autobidea eta hainbat errepede, ohiko trenbidea, goi-tentsikoko lineak. Hori gutxi eta orain, gainera, Abiadura Handiko Trena.

**5.- Beste bat:**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Adierazitako guztia dela eta, honako hau **ESKATZEN DUT:**

Agiri hau onartu eta aurkeztutzat jo ditzazula aurreko alegazioak. Era berean, behar diren tramiteak egin ondoren, EZ dezazula onartu proiektuaren Ikerketa Informatiboa, ez dezazula aitortu interes orokorreko proiektutzat jo eta ingurumenaren gaineko eraginaren adierazpena egin dezazula.

\_\_\_\_\_ (e) n, 2018ko \_\_\_\_\_ aren \_\_\_\_ (e) an

Sinatuta: \_\_\_\_\_

**A la Subdirección General de Planificación Ferroviaria**  
Plaza de los Sagrados Corazones, 7, 28071, Madrid  
**Referencia:** "Información pública. El Pamplona - Y Vasca"

\_\_\_\_\_, mayor de edad, con DNI nº \_\_\_\_\_, y con domicilio a efectos de notificaciones en C. \_\_\_\_\_, localidad de \_\_\_\_\_ CP \_\_\_\_\_, ante esta entidad, comparece **como titular de una de las parcelas afectadas** y como más procedente sea en Derecho,

**DICE:**

Que **se declara afectado** por el proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca".

Que habiéndose publicado en el BOE de 16 de enero de 2018 el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca", y se abre un periodo de 30 días hábiles para información pública y alegaciones; mediante este escrito, en tiempo y forma, realizo las siguientes,

**ALEGACIONES:**

1.- Se presentan a exposición pública 2 alternativas, del total de 4 alternativas que se analizaron en la fase previa, que en todos los casos **han sido siempre de Tren de Alta Velocidad. No se ha analizado**, o al menos no en los documentos puestos a exposición pública hasta ahora, la **posibilidad que ofrece el actual trazado ferroviario**, a través de su mejora, desdoblamiento y actualización para el transporte de trenes con diferentes anchos de eje.

2.- De este modo, constatamos que la instalación de la infraestructura proyectada no mejora en nada la actual situación, dado que supone la construcción de un nuevo tren que enlaza las mismas poblaciones que el actual. Y si tenemos en cuenta el **coste que supondría la construcción** de la nueva infraestructura, que se retraería del mantenimiento del ferrocarril actual, el resultado final del proyecto supone un **empeoramiento sustantivo de la actual situación del tren**.

3.- Las 2 alternativas presentadas **producen importantes afecciones a espacios naturales** protegidos. La alternativa H (final en Ezkio) afecta gravemente al Parque Natural de **Aralar**. La alternativa V (final en Vitoria-Gasteiz), y también la anterior en algunas zonas, afecta a la Zona Especial de Conservación Sierra de Aralar, el Lugar de Importancia Comunitaria **Urbasa y Andía**, el Parque Natural de **Aizkorri y Aratz**, la ZEC **Río Arakil** y la ZEC **Entzia**. Estas afecciones se producen porque el corredor atraviesa los únicos y estrechos **puntos de conexión** entre las zonas protegidas de Aralar y Aizkorri - Aratz al norte, y las de Urbasa, Andía y Entzia al sur, aumentando así el **efecto barrera** que ya producen en esos puntos otras infraestructuras.

4.- De esta manera, constatamos que a través de este y otros proyectos, están condenando a la comarca de **Sakana** a ser un **mero corredor de grandes infraestructuras** poco rentables y de gran impacto ambiental, como son la actual autovía y varias carreteras, la línea de ferrocarril convencional, las diferentes líneas de alta tensión, y ahora el Tren de Alta Velocidad.

**5.- Otro:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Por todo lo expuesto, **SOLICITA:**

Que, habiendo presentado este documento, lo admita, y en su virtud tenga por presentadas las alegaciones anteriores, a fin de que, tras los trámites oportunos, **NO** apruebe el Estudio Informativo del proyecto, ni lo declare de interés general, y emita una Declaración de Impacto Ambiental Negativa.

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018

Firmado: \_\_\_\_\_