

V. Anuncios

B. Otros anuncios oficiales

MINISTERIO DE FOMENTO

29254 *Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras por la que se aprueban los Expedientes de Información Pública y Audiencia y se aprueban definitivamente los Estudios Informativos "Estudio Informativo Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón-Logroño" y "Estudio Informativo Complementario Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón-Logroño. Variante de Rincón de Soto".*

1. Objeto de los estudios informativos.

El objeto del Estudio Informativo "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón-Logroño" es definir, con el grado de desarrollo correspondiente, las actuaciones necesarias para establecer un enlace ferroviario entre las localidades de Castejón (Navarra) y Logroño (La Rioja), con las características de línea de alta velocidad de acuerdo con el Real Decreto 1191/2000 de 23 de junio sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad.

El origen de este Estudio se sitúa a la salida de la estación de Castejón, en el p.k. 1+163 de la actual línea férrea Castejón – Bilbao, y finaliza en las proximidades de Logroño, inmediatamente antes del puente sobre el río Iregua, situado en el p.k. 74+231 de la misma línea.

El tramo Castejón–Logroño forma parte del denominado Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad. Conforme a lo establecido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005, este Corredor es una línea de alta velocidad apta para tráfico mixto de viajeros y mercancías que va a enlazar la costa mediterránea con la fachada atlántica, facilitando así la conexión entre estas dos importantes áreas geográficas sin necesidad de pasar por el centro de la Península.

A raíz de las alegaciones presentadas a este Estudio Informativo se redacta el Estudio Informativo Complementario de la Variante de Rincón de Soto cuyo objeto es definir, con el grado de desarrollo correspondiente (escala 1/5.000), las actuaciones necesarias para establecer una variante ferroviaria por el exterior de la localidad de Rincón de Soto. El origen y final de las alternativas planteadas se ha tomado en los puntos kilométricos 7+807 y 18+742 respectivamente del citado Estudio Informativo, al objeto de contemplar las modificaciones necesarias en el trazado ya estudiado de la línea de alta velocidad.

2. Antecedentes.

El 16 de octubre de 2002 la entonces Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento aprobó técnicamente el Estudio Informativo del Proyecto "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón-Logroño" sometándolo al trámite de información pública y oficial mediante publicación de la correspondiente Nota-Anuncio en el BOE de 25 de diciembre del mismo año y en los Boletines Oficiales de Navarra y La Rioja de 22 de enero de 2003 y 2 de enero de 2003 respectivamente.

En este Estudio Informativo se analizaron tres alternativas de trazado entre la salida de la estación de Castejón y la entrada de Logroño. De la comparación de estas alternativas se seleccionó como más adecuada la denominada "Alternativa

B". En la primera parte, hasta la estación de Calahorra, el trazado de la solución seleccionada y propuesta por el Ministerio de Fomento discurre aprovechando al máximo el corredor ferroviario actualmente existente, rectificando aquellas partes con limitaciones importantes de velocidad. En la localidad de Rincón de Soto, situada en este primer tramo del trazado, la solución propuesta discurriría por el casco urbano de la población aprovechando el corredor de la línea actual, proyectándose la supresión de los dos pasos a nivel actualmente existentes así como la remodelación de la actual estación y playa de vías anexa. A partir de Calahorra, el trazado de la nueva línea de alta velocidad se separa del existente desplazándose al sur aprovechando el corredor de la autopista A-68, bordeando por el sur el polígono industrial del Sequero, y volviendo a situarse paralelo al trazado actual antes de la estación de Recajo siguiendo en esta posición hasta el cruce del río Iregua a la entrada de Logroño.

Durante el proceso de información pública y oficial se presentaron más de 2.000 alegaciones de los vecinos de la localidad de Rincón de Soto solicitando un nuevo trazado exterior por el sur, dados los problemas ambientales y de seguridad existentes generados por el paso de las circulaciones de Alta Velocidad por en medio del casco urbano.

Con fecha 30 de enero de 2006, el entonces Ministerio de Medio Ambiente formuló Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo del Proyecto "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón-Logroño" declarando ambientalmente viable una variante por el sur de Rincón de Soto.

Si bien en la fase de alegaciones del Estudio Informativo se proponía la variante sur, con posterioridad a esta fase la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de La Rioja y el Ayuntamiento de Rincón de Soto propusieron como más idónea una variante que discurriría al norte de la localidad.

El 9 de octubre de 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental resolvió, a raíz de las respuestas recibidas en la fase de consultas, someter a procedimiento de evaluación ambiental la variante de Rincón de Soto la cual se desarrolla en el Estudio Informativo Complementario del Proyecto "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón - Logroño. Variante de Rincón de Soto" que fue aprobado provisionalmente por la entonces Dirección General de Ferrocarriles el 16 de octubre de 2007 y sometido a información pública y oficial mediante la publicación de la correspondiente Nota-Anuncio en el BOE de fecha 23 de octubre de 2007, y en el Boletín Oficial de La Rioja de 30 de octubre de 2007.

Este Estudio Informativo Complementario analiza y compara alternativas de trazado al norte y sur de la localidad de Rincón de Soto a partir de la solución propuesta en el Estudio Informativo "Corredor Noreste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón-Logroño".

Con fecha 30 de diciembre de 2008, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino formuló Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo del Proyecto "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón-Logroño. Variante de Rincón de Soto"

La Abogacía del Estado, mediante escritos de fechas 2 de julio de 2003 y 9 de junio de 2008 respectivamente, informó que los expedientes habían sido tramitados ajustados a Derecho.

Finalmente, la Subdirección General de Planificación y Proyectos elevó con fecha 29 de julio de 2009, la Propuesta de Aprobación de los expedientes de información pública y audiencia así como la Propuesta de Aprobación definitiva de los Estudios Informativos de referencia

3. Contenido de los estudios informativos.

El Estudio Informativo del tramo Castejón-Logroño se desarrolló en dos fases claramente diferenciadas:

El alcance de la primera fase a escalas 1/50.000 y 1/25.000, comprendió la definición de los posibles corredores que por sus características geológico-geotécnicas, de planificación urbanística y medioambientales fueran compatibles con el desarrollo de la infraestructura prevista.

Sobre cartografía a escala 1:50.000 se realizó un encaje previo del trazado que cumpliera las distintas condiciones impuestas al mismo, tanto geométricas, como territoriales y medioambientales. Cada uno de los corredores así definidos se incluyeron en la Memoria-Resumen de Impacto Ambiental y sirvieron de base para el estudio del trazado a escala 1:25.000.

Además del corredor definido por la vía actual, se estudiaron otros tres corredores que abarcan todas las soluciones posibles para la comunicación ferroviaria entre Castejón y Logroño. Estos corredores se denominaron: Corredor Norte, Corredor Centro y Corredor Sur.

En cada uno de los corredores delimitados a escala 1:50.000 se definió un trazado sobre cartografía a escala 1:25.000. Se optimizaron geométricamente cada uno de estos trazados de acuerdo con el mayor grado de definición que proporcionaba la nueva escala de trabajo, los condicionantes geológicos, urbanísticos y medioambientales y se tuvieron en cuenta las respuestas recibidas a la Memoria-Resumen.

De la combinación de cada uno de estos trazados con las distintas posibilidades de explotación, vía única o vía doble y en ancho ibérico o en ancho UIC, se obtuvieron 17 alternativas funcionales que se compararon en esta primera fase, desde los puntos de vista de trazado, tiempos de viaje, geología y geotecnia, movimiento de tierras, túneles, estructuras, medioambiente y valoración económica.

A partir de las conclusiones de la primera fase del Estudio Informativo se definieron tres alternativas, denominadas A, B y C, que se estudiaron y evaluaron en la segunda fase a escala 1/5.000. El superior grado de definición de la escala 1:5.000 requirió realizar ajustes, en la mayor parte de los casos locales, en cada uno de los trazados definidos en la primera fase a escala 1:25.000 para obtener unos trazados que, coordinados en planta y alzado, cumpliesen los condicionantes territoriales y medioambientales exigidos.

De la comparación de estas alternativas se seleccionó como más adecuada la denominada alternativa B. En la primera parte, hasta la estación de Calahorra, el trazado discurre aprovechando al máximo el corredor ferroviario existente, rectificando algunos tramos que actualmente presentan limitaciones importantes de velocidad. A partir de dicha estación, el trazado de la nueva línea de alta velocidad se separa del existente desplazándose al Sur aprovechando el corredor de la autopista A-68, bordea por el Sur el polígono industrial del Sequero, y vuelve a situarse paralelo al trazado actual antes de la estación de Recajo siguiendo en esta posición hasta el cruce con el río Iregua a la entrada a Logroño, punto final de las

soluciones estudiadas.

En concreto, el paso por el término municipal de Rincón de Soto estaba previsto adosando la nueva línea al trazado de la actual línea de ancho ibérico que atraviesa el casco urbano de dicha localidad. Tras analizar las alegaciones presentadas por los vecinos de Rincón de Soto, se concluyó que, si bien la adopción de una sección estricta evitaría la afección a las viviendas aledañas al corredor de la solución propuesta, dicha solución supondría un importante efecto barrera, superior al que soportan actualmente los vecinos de Rincón de Soto por el tránsito de trenes de mercancías y regionales, así como una reducción de la permeabilidad transversal de la línea. Esto unido a la dificultad técnica del encaje de la supresión de los dos pasos a nivel existentes en el propio casco urbano, llevó a analizar la viabilidad de un ajuste del trazado de la línea de alta velocidad a su paso por Rincón de Soto con objeto de minimizar el impacto sobre dicho municipio.

El trazado de la solución desarrollada en el Estudio Informativo Complementario se inicia en el PK 7+807 de la solución propuesta en el Estudio Informativo del Proyecto "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón-Logroño" que fue sometida en su día a información pública. La longitud de la variante es de unos 7 km, dependiendo de las soluciones, y se ha diseñado para tráfico mixto de viajeros y mercancías.

En el Estudio Informativo Complementario se han estudiado tres alternativas, dos de las cuales discurren por el sur del casco urbano ("Alternativa Sur 1" y "Alternativa Sur 2") y una tercera al norte del mismo ("Alternativa Norte"). Del análisis comparativo de las opciones estudiadas se ha considerado como más favorable la denominada "Alternativa Norte" por su menor incidencia ambiental y su mejor valoración desde el punto de vista de trazado, tiempo de recorrido, facilidad constructiva y coste.

La solución propuesta discurre por el norte del casco urbano de Rincón de Soto entre dicha localidad y el río Ebro, cruza a distinto nivel las carreteras LR-115 y LR-495 y vuelve a conectar con la línea actual.

4. Resolución.

Vista la propuesta de la Subdirección General de Planificación y Proyectos sobre los expedientes de los Estudios Informativos de referencia, esta Secretaría de Estado

Resuelve:

Hacer constar que los expedientes reseñados cumplen con lo preceptuado en los artículos 9 y 10 del Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre)

Aprobar los expedientes de Información Pública y Audiencia a las Administraciones y aprobar definitivamente los Estudios Informativos "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón-Logroño" y "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón-Logroño. Variante de Rincón de Soto" seleccionando como alternativa a desarrollar en los futuros proyectos constructivos la solución propuesta en el Estudio Informativo inicial del tramo Castejón-Logroño excepto entre los PPKK. 7+807 y 18+742 del mismo, entre los cuales se adoptará el trazado de la Variante Norte de Rincón de Soto definido en el Estudio Informativo Complementario. Además se estudiarán las siguientes modificaciones puntuales de trazado en la redacción de los mismos:

Se estudiará la viabilidad de aproximar lo máximo posible el trazado al de la autopista a su paso por el Término Municipal de Alcanadre.

Se realizarán los ajustes de trazado precisos para que las afecciones medioambientales y a particulares a partir del P.K. 60+000 del Estudio Informativo del tramo Castejón-Logroño hasta conectar con el corredor ferroviario existente se limiten lo máximo posible.

Se ajustará el trazado y la sección tipo en el entorno del P.K. 62+500 del trazado propuesto en el Estudio Informativo del tramo Castejón-Logroño, de tal forma que se minimice, e incluso se elimine si resultase factible, las ocupaciones sobre la propiedad del Estado, afecta a Defensa, "Héroes del Revellín".

Se analizará la posibilidad de ajustar el trazado de la Variante de Rincón de Soto al objeto de minimizar la afección a la zona inundable y a la reserva del Coto de Caza LO-10185 desplazando el mismo hacia el sur del orden de 75m

3. Durante la redacción de los proyectos constructivos se mantendrán los contactos necesarios con la Demarcación de Carreteras, el Gobierno de La Rioja y el Gobierno de Navarra para coordinar los proyectos de, al menos, las siguientes infraestructuras:

a. "Semienlace entre la carretera N-123 y la autopista A-68 en el término municipal de Lodosa" (Gobierno de Navarra)

b. Estudio Informativo de la "Autovía A68. Límite provincial de Navarra con La Rioja-Miranda de Ebro (Burgos)"

c. "Aumento de la capacidad de la carretera N-232, Vinaroz Santander; Tramo: Agoncillo-Logroño" (Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja).

d. "Variante Este de Calahorra (Carreteras LR-581 y LR-852)" (Gobierno de La Rioja)

4. En los proyectos constructivos se estudiará la posible remodelación de la estación de Calahorra, así como la ubicación de la nueva estación de alta velocidad en dicha localidad. La solución finalmente adoptada para la estación y, por tanto, la disposición del haz de vías de acceso a la misma, estará estrechamente ligada a la solución técnica óptima para la supresión del paso a nivel en el Polígono de la Azucarera en Calahorra

Para dicho estudio se mantendrán los contactos oportunos con ADIF, así como con el Ayuntamiento de Calahorra, de tal forma que el diseño conjunto de la estación sea compatible con el desarrollo urbanístico. También se valorará en los proyectos constructivos la posibilidad de unificar el PAET y la estación de alta velocidad de Calahorra.

5. La reposición de viales y servidumbres de los Estudios Informativos se considerará de nuevo en los proyectos constructivos para analizar posibles modificaciones así como la ejecución de nuevos pasos o caminos. Durante la redacción de dichos proyectos se mantendrán contactos con los Ayuntamientos, Asociaciones y otros interesados, para concretar con exactitud los caminos y pasos que haya que reponer o construir, así como prever la reposición de redes de riegos, acequias y demás servicios afectados. No obstante, a la vista de las alegaciones presentadas se proponen las siguientes modificaciones:

a. Se propone el desplazamiento del paso sobre el ferrocarril en el P.K. 1+130 al P.K. 1+600 del Estudio Informativo del tramo Castejón-Logroño de tal forma que

se facilite el acceso a la Escuela de Conservería Vegetal.

b. Los proyectos constructivos analizarán la conveniencia y la viabilidad de disponer un paso bajo que de continuidad a la Avda de la Vía bajo el corredor ferroviario junto a la estación de Alfaro.

c. Se analizará la posibilidad de situar un nuevo paso superior en las inmediaciones del PK 2+500 de la Variante de Rincón de Soto que salve el paso conjunto de la nueva infraestructura ferroviaria y de la N-232

d. Se estudiará el trazado de un nuevo camino al sur de la N-232 que conecte los pasos superiores situados en los PK 0+400 y 2+500 de la Variante de Rincón de Soto. Asimismo se estudiará la correspondiente modificación que, sobre la reposición del Camino de Santiago, suponen estas modificaciones

6. En las zonas en las que se prevea puedan existir yacimientos arqueológicos se realizará, antes de iniciarse las obras, una campaña de reconocimientos, a fin de preservar el patrimonio artístico y cultural.

7. Los proyectos constructivos incluirán un estudio específico de los ruidos y vibraciones introducidos por la línea, en especial en todas aquellas zonas de posible afección a zonas urbanas, como corresponde al paso por los cascos urbanos de Alfaro, Rincón de Soto, Calahorra, Agoncillo y el barrio de Varea.

8. En lo relativo a la reposición de vías pecuarias se estará a lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, BOE 24/3/95, garantizando la continuidad de las existentes.

De acuerdo con el artículo 8 del Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre) establecer que la ejecución y aprobación de los correspondientes proyectos constructivos corresponderán al Ministerio de Fomento.

La presente Resolución 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.

De acuerdo con el artículo 10.10 del Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre) y dado el elevado número de alegaciones de idéntico contenido presentadas por gran parte de los alegantes (vecinos de Rincón de Soto y de Alcanadre), la publicación de la Resolución en el Boletín Oficial del Estado (BOE) se considera trámite suficiente a efectos de notificación a dichos alegantes.

Madrid, 12 de agosto de 2009.- El Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, Fdo. Víctor Morlán Gracia.

ID: A090062835-1