

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	ESTUDIO INFORMATIVO TRAMO CASTEJÓN LOGROÑO (2002).....	1
3.	ESTUDIO INFORMATIVO COMPLEMENTARIO TRAMO CASTEJÓN LOGROÑO. VARIANTE DE RINCÓN DE SOTO (2007).....	2
4.	SOLUCIONES ESTUDIADAS EN FASES ANTERIORES	3
4.1.	Fase I.....	3
4.1.1.	Alternativas analizadas.....	3
4.1.2.	Alternativas seleccionadas	1

1. INTRODUCCIÓN

Antecedentes inmediatos del presente Estudio Informativo lo constituyen el “ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO NORDESTE DE ALTA VELOCIDAD. TRAMO: CASTEJÓN - LOGROÑO”, redactado en septiembre de 2002 por la entonces Dirección General de Ferrocarriles, y el “ESTUDIO INFORMATIVO COMPLEMENTARIO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO NORESTE DE ALTA VELOCIDAD. TRAMO: CASTEJÓN - LOGROÑO. VARIANTE DE RINCÓN DE SOTO, redactado en julio de 2007 por la entonces Dirección General de Ferrocarriles.

2. ESTUDIO INFORMATIVO TRAMO CASTEJÓN LOGROÑO (2002)

El “Estudio Informativo del Proyecto Corredor Ferroviario Nordeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño”, fue redactado por la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, del Ministerio de Fomento, y aprobado técnicamente por la Secretaría de Estado de Infraestructuras el 16 de octubre de 2002.

Las actuaciones previstas en ese Estudio Informativo respondían a lo establecido en el Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007, para el denominado Corredor Noreste. Las actuaciones de este Corredor Ferroviario se apoyaban en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, siendo el objetivo del Programa obtener un tiempo de viaje entre Madrid y Logroño de 2 horas y 10 minutos. Para ello, dicho Programa, contemplaba la modernización del trazado ferroviario desde Zaragoza a Logroño reduciendo el tiempo de recorrido a 55 minutos.

El Estudio Informativo se desarrolló en dos fases claramente diferenciadas:

FASE I. ESCALAS 1/50.000 Y 1/25.000

El alcance de la primera fase 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 geoméricamente cada uno de estos trazados de acuerdo con el mayor grado de definición que proporciona la nueva escala de trabajo, los

Fase II - Anejo nº 1. Antecedentes

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.

FASE II. ESCALA 1/5.000

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.

- Alternativa A: Discurre por el corredor de ancho convencional existente entre Castejón y Logroño, excepto entre los p.k. 36+200 al p.k. 44+500, donde pasa en variante por Alcanadre, y entre los pp.kk 48+180 y 55+500, donde se desplaza el trazado para evitar los cortados de Aradón. Es la opción que discurre más al norte de las tres.
- Alternativa B: Coincide hasta el p.k 27+300 con la Alternativa A, discurrendo hasta el 33+600 al norte de la vía actual a una distancia que varía entre los 100 y los 400 metros, dependiendo de la zona. A partir de aquí se aproxima y sigue el corredor de la autopista A-68.
- Alternativa C: Coincide hasta el p.k 27+158 con la Alternativa A, independizándose al sur a partir de este punto, y aproximándose a la autopista A-68 a partir del p.k. 50+000.

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.

El análisis de las alegaciones recibidas tras la aprobación técnica y durante el proceso de información pública del estudio informativo arrojó la conclusión de que debía ser definida y evaluada una posible solución en variante que evitara el paso a través de la población de Rincón de Soto, debido a la alta complejidad técnica asociada a la supresión de dos pasos a nivel existentes en su casco urbano, al incremento del efecto barrera ya presente en esta localidad y al impacto sobre la permeabilidad transversal de la línea de ferrocarril.

Esta circunstancia impulsó la redacción del “**Estudio Informativo Complementario del Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño. Variante Rincón de Soto**” que diseñase y analizase las posibles variantes de trazado técnicamente viables que discurrieran por el exterior de la localidad de Rincón de Soto, con el fin de proceder a la selección de la más adecuada para su posterior desarrollo.

Con fecha 30 de enero de 2006, la Secretaría de Estado para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático emitió la preceptiva declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del Proyecto Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño.

3. ESTUDIO INFORMATIVO COMPLEMENTARIO TRAMO CASTEJÓN LOGROÑO. VARIANTE DE RINCÓN DE SOTO (2007)

En el “**Estudio Informativo Complementario del Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño. Variante Rincón de Soto**” se estudiaron tres alternativas, una de ellas al norte y las otras dos al sur del núcleo urbano de Rincón de Soto siendo finalmente seleccionada la primera de ellas, Alternativa 1 (**Alternativa norte**), debido a su menor impacto global sobre el ámbito de actuación

El 16 de octubre de 2007, la extinta Dirección General de Ferrocarriles aprobó técnicamente el Estudio Informativo complementario, procediéndose a la tramitación de su información pública y oficial. Este estudio recibió la preceptiva formulación de declaración de impacto ambiental el 30 de diciembre de 2008 por parte de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, que proponía

una serie de modificaciones al trazado, que deberían ser estudiadas y, en su caso, desarrolladas durante la redacción de los correspondientes proyectos de construcción. Estas propuestas consistían en la evaluación de:

- La posibilidad de reubicación de unos pasos superiores proyectados en los PPKK 1+250 y 2+950, respectivamente, estudiando la posibilidad de implantación de un nuevo paso superior en el entorno del 2+500, que cruzase a distinto nivel sobre la nueva línea de alta velocidad y sobre la carretera N-232. Así mismo, debía ser estudiado el trazado de un nuevo camino situado en la margen sur de dicha carretera que conectase los pasos situados en los PPKK 0+400 y 2+500, adaptando la reposición del Camino de Santiago a la nueva situación.
- La posibilidad de minimizar la afección sobre la carretera N-232, en coordinación con el “Proyecto de Trazado Autovía A-68. Tramo: Enlace autovía A-68/autopista AP-15 Calahorra” (T2/12-LO-5580). Julio 2019.
- La posibilidad de modificación del trazado con el objetivo de minimizar la afección sobre la reserva del Coto de Caza LO-10.185, por motivos técnicos (resulta ser una zona inundable), económicos y medioambientales.

Con fecha **12 de agosto de 2009**, los estudios “Estudio Informativo del Proyecto Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño” y “Estudio Informativo Complementario del Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño. Variante Rincón de Soto” **fueron aprobados definitivamente**.

En la actualidad, la declaración de impacto ambiental formulada en 2006 sobre el estudio informativo del Proyecto Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño ha caducado, por lo que, según la legislación actual, se requiere la redacción de un nuevo Estudio Informativo para obtener una nueva declaración de impacto ambiental.

En cuanto a la variante de Rincón de Soto, ADIF redactó el “Proyecto básico de plataforma. Línea Castejón-Logroño. Tramo: Variante de Rincón de Soto”. Este proyecto fue aprobado mediante resolución de la Presidenta de ADIF con fecha 25 de junio de 2019, y ya se han comenzado parte de las obras de la variante. Por tanto, la declaración de impacto ambiental formulada sobre el Estudio Informativo Complementario del Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño. Variante Rincón de Soto se encuentra vigente.

4. SOLUCIONES ESTUDIADAS EN FASES ANTERIORES

4.1. Fase I

4.1.1. Alternativas analizadas

En la Fase I inicial del Estudio Informativo, a escala 1:25.000, se tuvieron en cuenta los trazados de las alternativas A, B y C estudiadas en la fase 2 del Estudio Informativo del año 2002, los trazados que definían las variantes Norte y Sur de Rincón de Soto del Estudio Informativo Complementario y los factores funcionales, geográficos, geológicos y sobre todo medioambientales existentes en la zona. Partiendo de esto, se estudiaron alternativas para una plataforma ferroviaria de doble vía, para tráfico mixto, en variante respecto de la línea actual. Por otra parte, también se estudió el acceso a la terminal de mercancías El Sequero – Arrúbal situada en el término municipal de Arrúbal.

Para facilitar el estudio, se dividió el trazado en cuatro tramos (Rincón de Soto, Calahorra, Arrúbal y Logroño) y se plantearon diferentes alternativas por tramos, que, combinadas, definieron 26 alternativas totales (incluyendo como una de ellas la aprobada en el Estudio informativo del 2009).

No obstante, tras la propuesta del Gobierno de La Rioja y la modificación subsiguiente del contrato original, pasó a analizarse de manera prioritaria, igualmente a escala 1:25.000, el acondicionamiento del trazado de la línea ferroviaria actual, para permitir circulaciones a velocidad de 200-220 km/h, en el tramo comprendido entre los municipios de Castejón y Logroño. Se trata de una vía única de ancho ibérico electrificada a 3 kV de corriente continua, con catenaria compensada.

Se consideraron alternativas de adaptación y mejora para tráfico mixto proyectando plataforma para vía única, donde se requería la rectificación de curvas dentro del corredor actual, y plataforma para vía doble, con montaje de vía única, donde la rectificación de curvas se separaba en variante respecto del corredor de la línea actual.

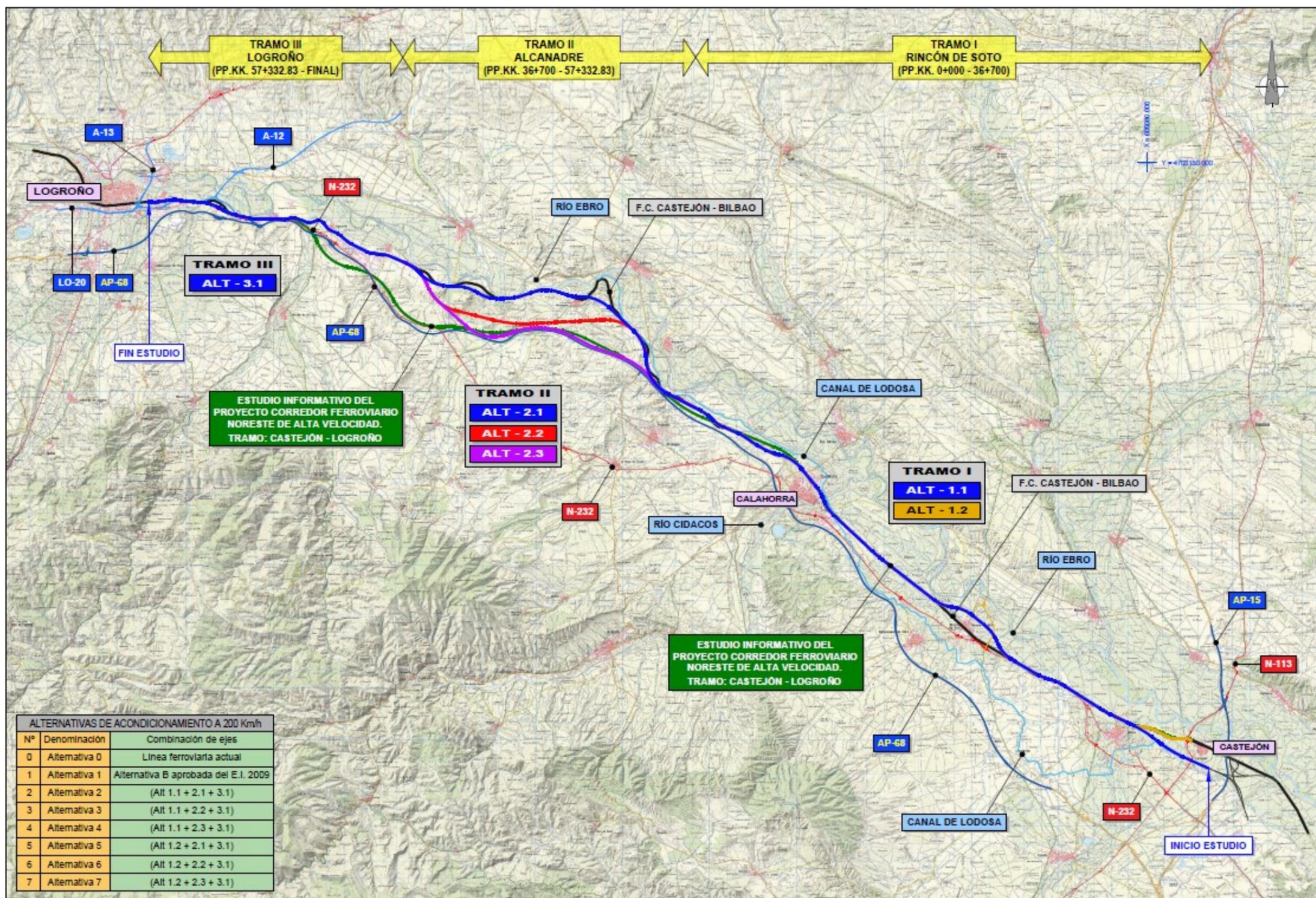
Para facilitar el estudio del acondicionamiento de la vía ferroviaria actual a velocidades $V=200 - 220$ km/h entre Castejón y Logroño, se dividió la zona de actuación en tres tramos. En cada uno de ellos se incluyeron las trazas de diferentes ejes (Alt.) que combinados entres sí definen los trazados de las alternativas estudiadas. Los tramos se denominaron:

Fase II - Anejo nº 1. Antecedentes

- Tramo I Rincón de Soto. **Alt. 1.1 y 1.2 (*)**
- Tramo II Alcanadre. Alternativas **Alt. 2.1, 2.2 y 2.3.**
- Tramo III Logroño. **Alt 3.1**

() Este tramo sólo se diferencia en la salida de Castejón (variante vs vía actual) ya que, durante la redacción de esta nueva parte de los trabajos, la variante de Rincón de Soto pasó a considerarse alternativa única, según los proyectos de ADIF. Además, el tramo de la variante de Rincón de Soto no se incluye en la tramitación del Estudio Informativo actual.*

De la combinación de los diferentes ejes contenidos en los tramos anteriores, incluyendo la situación actual del ferrocarril de ancho ibérico y el eje del Estudio Informativo aprobado en el año 2009 se definieron **8** alternativas funcionales que se representan a continuación:



4.1.2. Alternativas seleccionadas

En cumplimiento del “**Protocolo entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Gobierno de La Rioja y la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) sobre las actuaciones en el tramo ferroviario Castejón-Logroño**” y según las conclusiones alcanzadas, se decidió que no debían incluirse en la Fase II del Estudio Informativo las siguientes alternativas y actuaciones:

- Variante de Rincón de Soto. Dado que ADIF está redactando los correspondientes proyectos básicos y constructivos adaptándolos al Estudio Informativo complementario aprobado el 12 de agosto de 2009, cuya DIA se encuentra vigente, carece de sentido incluir esta actuación. Por tanto, el Estudio Informativo no incluye el tramo de la variante de Rincón de Soto y no se tendrá en cuenta en la tramitación.
- Variante de Castejón. La alternativa planteada en Fase I (Alt. 1.1) que bordea Castejón por el Sur, sólo tenía interés en el marco de un nuevo corredor completo Zaragoza-Castejón-Logroño. Dado que el nuevo enfoque es el acondicionamiento de la línea actual, es más razonable partir de la actual estación de Castejón y eliminar esa pequeña variante, que podrá acometerse, en su caso, en el marco de las actuaciones del tramo Zaragoza-Castejón.
- Las denominadas Alternativa 0 (línea ferroviaria actual) y Alternativa 1 (alternativa seleccionada en el Estudio Informativo aprobado en el año 2009), no se van a analizar a la vista del protocolo suscrito, ya que ninguna de las dos da respuesta al nuevo objetivo planteado.

En consecuencia, en la Fase I se seleccionaron tres alternativas de acondicionamiento de la línea actual entre Castejón y Logroño a velocidades de diseño de 200-220 km/h, con las variantes de trazado en la zona de Alcanadre (Alt. 2.1, 2.2 y 2.3) que pasan a la Fase II de este Estudio Informativo.

Estas alternativas fueron: **Alt 1.2+2.1+3.1**, **Alt 1.2+2.2+3.1** y **Alt 1.2+2.3+3.1** cuyos inicios se establecieron a la salida de la estación de Castejón y que se desarrollarán en la presente fase del estudio (Fase II) con el nivel de detalle suficiente para servir de base al proceso de Audiencia e Información Pública establecido en la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, y la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental.

La aprobación de la alternativa seleccionada en el presente Estudio Informativo supondrá la **pérdida de vigencia del trazado aprobado** por Resolución de 12 de agosto de 2009, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, del “Estudio Informativo “Estudio Informativo Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón-Logroño”. De este modo, a los efectos establecidos en la legislación sectorial ferroviaria, el nuevo trazado sustituirá al anterior, que dejará de tener efectos sobre el territorio.