

tados por el sector europeo sobre la tecnología amalgama, así como otros que, en su momento, pudieran acordarse entre la Unión Europea y el sector cloro-álcali y dentro de los términos de la Directiva 96/61 Prevención y Control Integrados de la Contaminación, y a adecuar el texto del presente Acuerdo a las recomendaciones de la Comisión relativas a los Acuerdos sobre Medio Ambiente por los que se aplican Directivas Comunitarias.

El cese de la tecnología de amalgama convendrá que se realice progresivamente, planta por planta, teniendo en cuenta las condiciones socioeconómicas y medioambientales locales.

Séptima.—El cumplimiento de los límites de emisión indicados en los puntos 1.1 1.2 1.3 y 1.4 del Plan de Actuación se van a alcanzar mediante la introducción de los criterios recogidos en Mejores Prácticas Medioambientales (MPAs) y los de las Mejores Técnicas Disponibles (MTD's); de acuerdo, por tanto, con la mencionada Directiva IPPC; por lo que se necesitan no sólo nuevas inversiones sino mejoras en las prácticas de operación y mantenimiento de las instalaciones.

Las inversiones últimamente realizadas, en curso y pendientes para cumplir los compromisos citados se estiman en unos 30 € por tonelada de capacidad de cloro y son por tanto unos 22,7 millones de € para el conjunto de las empresas miembro del ANE. Dichas inversiones correrán a cargo de las empresas del sector.

Tanto las mejoras tecnológicas llevadas a cabo como las inversiones realizadas y a realizar, serán objeto de revisión por la auditoría externa contenida en la cláusula 1.2.1

El Acuerdo suscrito no representará ningún compromiso económico para la Administración del estado ni para las Administraciones Autonómicas firmantes, sin perjuicio de los concursos de ayudas públicas a los que las empresas firmantes deseen acceder.

Octava.—Comisión de seguimiento: Se constituirá una Comisión de Seguimiento de este Acuerdo Voluntario, que se reunirá, una vez al año a solicitud de, al menos, una de las partes.

La Comisión estará formada por los siguientes miembros:

Presidente: el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y, en su ausencia, la persona que designe.

Vocales: un representante de las Consejerías de cada Comunidad Autónoma firmantes del Acuerdo, un representante de cada empresa firmante del Acuerdo y un representante de ANE.

El representante de ANE actuará como Secretario de la Comisión.

Suplentes: por cada una de las partes, podrán nominarse suplentes de los miembros de la Comisión. Podrán participar en calidad de técnicos las personas que la Comisión estime convenientes.

La comisión tendrá las siguientes funciones:

a) Tener conocimiento de los planes y programas realizados para cumplir este Acuerdo.

b) Tener conocimiento de los programas, normas y medidas que estén relacionadas con el presente Acuerdo tanto a nivel nacional como internacional.

c) Analizar los proyectos que se estén desarrollando.

d) Realizar el seguimiento del programa, proponiendo a las PARTES las medidas que se consideren y necesarias para el cumplimiento del Acuerdo.

Novena.—Vigencia del acuerdo: El presente Acuerdo entrará en vigor a partir de la fecha de su formalización y finalizará a los SEIS años, prorrogándose tácitamente de no haber denuncia por ninguna de las partes.

En caso de prórroga, se podrán revisar las cláusulas que contempla el presente acuerdo en base a los resultados obtenidos en su aplicación

Décima.—Causas de extinción: El presente Acuerdo Voluntario se extinguirá, además de lo previsto en la cláusula anterior, por las siguientes causas.

a) Por mutuo acuerdo de todas las partes firmantes.

b) Si a lo largo del periodo de realización se produjesen circunstancias que hicieran imposible o innecesaria la realización de las actuaciones previstas. El reconocimiento de la existencia de tales circunstancias deberá ser previamente acreditado por la Comisión de Seguimiento.

Y, en prueba de conformidad, firman el presente Acuerdo los reunidos en el lugar y fecha señalados en el encabezamiento.—La Ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona Ruiz.—El Consejero de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, José Ortega Valcárcel.—En representación de la Asociación Nacional de Electroquímica (ANE), Mateo Jaume Fontirroig. En nombre y representación de Solvay Química, S.L., Miguel Aparicio Díez.

ANEXO 1

Capacidades instaladas de cloro por la tecnología de amalgama y por Comunidades Autónomas

Andalucía:

Aragonesas (Palos de la Frontera) 101.000

Aragón:

Aragonesas (Sabiñánigo) 25.000

Química del Cinca (Monzón) 31.000

56.000

Cantabria:

Solvay Química (Torrelavega) 63.000

Cataluña:

Aragonesas (Vilaseca) 135.000

Ercros Industrial (Flix) 150.000

Hispanic Ibérica (Martorell) 218.000

503.000

Galicia:

Electroquímica de Noroeste (Pontevedra) 34.000

Total 757.000

4672

RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón-Logroño (Navarra-La Rioja)», promovido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

1. Objeto, justificación y localización del proyecto

El proyecto está incluido dentro del Programa de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007, como línea de alta velocidad según el Real Decreto 1191/2000, de 23 de julio, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad.

El proyecto, promovido por la Dirección General de Ferrocarriles, que además actúa como órgano sustantivo, tiene por objeto modernizar el trazado ferroviario desde Zaragoza hasta Logroño, concretamente entre las localidades de Castejón y Logroño, afectando a las comunidades autónomas de Navarra y La Rioja.

2. Descripción del proyecto y análisis de alternativas

En la primera fase del estudio informativo se plantearon cuatro corredores para el tren de alta velocidad entre las localidades de Castejón y Logroño: Corredor Vía Actual, Corredor Norte, Corredor Centro y Corredor Sur.

En la fase siguiente, se proyectan 3 alternativas, denominadas A, B y C, que discurren en su práctica totalidad por la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Alternativa A: Discurre por el corredor de ancho nacional 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, discurren 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.

La alternativa B es la seleccionada por el promotor en el estudio informativo para su desarrollo posterior, la cual se desarrolla a continuación.

El proyecto persigue la construcción de una vía de ancho internacional UIC que arranca en la estación de Castejón y termina en Logroño. El

trazado tendrá una pendiente máxima del 2,5 %, en la zona de la salida los radios de las alineaciones circulares resultan más restrictivos (R = 450 m en la salida y 2.000 m en el p.k. 0+571), mientras que a partir del p.k. 3+250 el nuevo trazado permite mantener radios mínimos iguales o superiores a 2.400 m, hasta prácticamente el final. La longitud es aproximadamente de 70 km.

A lo largo del recorrido de esta alternativa se transita por los siguientes términos municipales: Castejón, Alfaro, Rincón de Soto, Aldeanueva del Ebro, Calahorra, Pradejón, Lodosa, Alcanadre, Arrubal, Agoncillo y Logroño, pertenecientes a Navarra y La Rioja.

El trazado arranca en la estación de Castejón disponiéndose al norte de las vías existentes. Aproximadamente desde el p.k. 0+571 se identifica el primer tramo en el que se considera preciso establecer una variante de la vía existente con objeto de mejorar su trazado.

En el p.k. 4+350 el tramo discurre por la estación de Alfaro, debiéndose reponer la playa de vías existente en la actualidad al sur de la nueva plataforma de ancho UIC.

Del p.k. 10+827 al p.k. 12+627 se ha ubicado el primer puesto de adelantamiento y estacionamiento (PAET) de la solución propuesta.

Aproximadamente en el p.k. 14+500 el trazado discurre por la estación de Rincón de Soto aprovechando la plataforma existente, habiéndose previsto la reposición de la playa de vías para tráfico de mercancías y trenes regionales al sur de la nueva plataforma para alta velocidad.

En torno del p.k. 26+700 se sitúa la estación actual de Calahorra, habiéndose previsto en el estudio la disposición de una estación para viajeros de largo recorrido al norte de la línea actual, entre los pp.kk. 27+000 y 27+500.

A partir del p.k. 28+500 el nuevo trazado para vías UIC se independiza del corredor actual, no volviéndose a aprovechar dicho corredor hasta el p.k. 62+200. El trazado de la solución propuesta discurre al norte de la vía actual hasta el p.k. 33+600, a una distancia variable entre los 100 y 400 m. Se ha previsto la disposición de un PAET entre el p.k. 29+960 y el p.k. 31+769.

A partir del p.k. 37+250 el nuevo trazado se va separando cada vez más del corredor ferroviario existente y se dispone aproximadamente paralela al corredor correspondiente a la autopista A-68, a una distancia del orden de los 100 m.

En las laderas de Cuestarrón (entre el p.k. 56+680 y el p.k. 57+780) está previsto que emboquille de un túnel de 1.100 m de longitud.

Aproximadamente desde el p.k. 62+200 hasta el final del recorrido el nuevo trazado discurre por el corredor de la vía existente con varias rectificaciones de las alineaciones del trazado actual, situándose la vía de ancho nacional al norte de esta a su paso por la estación de Recajo, en el p.k. 63+500.

El tercer PAET preciso para la solución propuesta se ubicará junto a la estación actual de Recajo, entre el p.k. 62+556 y el p.k. 64+704. La alternativa finaliza en el p.k. 70+142,764.

En el siguiente cuadro se resumen los principales datos correspondientes al trazado propuesto:

Longitud total túnel	N.º viaductos	Longitud total viaductos	N.º pasos superiores	N.º pasos inferiores	N.º pérgolas	Vías pecuarias atravesadas	Yacimientos arqueológicos próximos
1.100 m	15	4.200 m	36 (221 m)	19 (112 m)	2	16	16

3. Descripción del medio

El proyecto está enmarcado en el borde sur de la Depresión del Ebro. La vegetación en esta zona está compuesta por carrascales y coscojares frecuentemente sustituidos por romerales y salviares. Es frecuente el cultivo de la vid y cereales.

Respecto a la fauna, entre las aves, en las zonas de estepa, podemos encontrar un gran número de aláudidos y especies insectívoras. Pero los ejemplares de avifauna más destacados son la ortega y el sisón, especie catalogada «en peligro de extinción» en el Catálogo de Especies Amenazadas de Flora y Fauna de La Rioja (Decreto 59/1998). Mientras que en las zonas forestales predominan las rapaces como el ratonero, el águila calzada, el águila culebrera, el azor y el gavilán como más destacadas.

En lo relativo al medio rupícola, destaca la presencia del águila real, el águila perdicera, catalogada «en peligro de extinción», al igual que la perdiz pardilla. Además también cabe mencionar la presencia del buitre leonado, el alimoche y el halcón peregrino.

En los ecosistemas fluviales viven el galápag europeo y el galápag leproso, catalogados «en peligro de extinción» en La Rioja.

Respecto a los mamíferos aparecen el visón europeo, especie catalogada «en peligro de extinción» en el Catálogo de Especies Amenazadas de Flora y Fauna de la Rioja (Decreto 14/2002), el desmán ibérico, la liebre, el armiño, el gato montes y el zorro, como especies más destacadas.

La ictiofauna está compuesta especialmente en el río Ebro por el barbo del Ebro, la loíña, la carpa, la tenca y el cacho. Igualmente encon-

tramos cobitidos como la locha o lobo de río, la lamprehuela y la colmi-
lleja, catalogada «en peligro de extinción».

La zona de estudio esta fuertemente humanizada, con gran numero de edificaciones e infraestructuras viarias. Entre estas zonas antropizadas resalta paisajísticamente el río Ebro y sus riberas.

El estudio de impacto ambiental (EIA) destaca como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental:

LIC Sotos y Riberas del Ebro (ES2300006). La distancia más próxima al trazado se localiza en el p.k. 2+200, siendo esta de 350 m.

Restos del Paleolítico inferior en el entorno de Calahorra: El Perdiguero, La Mascú y la Torrecilla.

Yacimientos del Eneolítico.

Restos romanos en Calahorra y Alfaro.

Los principales cauces atravesados por el trazado son: el río Alhama, el barranco de Cantares, el río Cidacos, río Leza y el río Iregua.

El estudio de impacto ambiental señala a la Alternativa B, propuesta por el promotor, como la más favorable desde el punto de vista ambiental, al suponer menores impactos sobre el medio.

4. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

La tramitación se inició el 10 de diciembre de 2001, el resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se trasladó a la Dirección General de Ferrocarriles, en dos grupos el 9 y el 15 de abril de 2002. La información pública del proyecto y estudio de impacto ambiental se realizó durante treinta días a partir del 25 de diciembre de 2002, trasladando la Dirección General de Ferrocarriles el expediente y la preceptiva documentación ambiental del proyecto a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 26 de junio de 2003.

El 14 de abril de 2005 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó una información complementaria a la contenida en el estudio, la cual fue remitida parcialmente por la Dirección General de Ferrocarriles el 4 de agosto de 2005. Esta Dirección General completó el envío de la información solicitada el 3 de octubre de 2005 con la remisión de un informe de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de La Rioja, de fecha 26 de agosto de 2005, sobre el estudio de permeabilidad para la fauna y limitaciones del periodo de voladuras.

5. Análisis del proceso de evaluación

5.a Fase de consultas e impactos iniciales de la alternativa propuesta.

El análisis realizado en las consultas previas detecta los siguientes impactos de la alternativa propuesta:

Afección al Águila-Azor perdicera, especie protegida del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y la fauna Silvestre de La Rioja, y protegida por un Plan de Recuperación, recogido en el Decreto 19/1999, de 28 de mayo.

Afección a las especies de flora amenazada como *Microcnemum coralloides* subsp coralloides, considerada en el Decreto Foral 94/1997, de 7 de abril, dentro del Catálogo de Flora amenazada de Navarra, como especies «sensible a la alteración de su hábitat».

Afección a la estabilidad geotécnica de plataformas y taludes.

Afección a Yacimientos Arqueológicos y Bienes Culturales.

Afección a la calidad acústica por incrementos sonoros.

Afección al régimen hídrico por alteración de cauces.

Afección a hábitats y especies de interés comunitario recogidas en la Directiva 92/43/CEE, en particular aquellos que constituyen el LIC «Sotos y Riberas del Ebro» (ES2300006) y el LIC «Yesos de la Ribera Estellesa» (ES2200031).

Afección paisajística de los taludes.

Afección a zonas de regadíos.

5.b Estudio de impacto ambiental.

5.b.I Tratamiento del resultado de las consultas y de los impactos significativos.

En lo referente al estudio de la estabilidad e integración paisajística de los taludes; análisis de préstamos y vertederos; y la contaminación acústica, el promotor afirma en el estudio de impacto ambiental que se ha realizado un estudio de estabilidad de taludes, se han propuesto una serie de medidas de integración paisajística de los taludes y se ha realizado un estudio acústico.

En relación con los yacimientos arqueológicos puntuales. El promotor responde que se ha considerado la protección íntegra de los bienes de interés cultural (B.I.C) y yacimientos arqueológicos existentes, mientras que los conjuntos urbanos no se verán afectados.

Respecto a los espacios naturales las respuesta a las consultas consideran que se deben tener en cuenta: Badina Escudera, Sotos de Muga y Santa Eulalia, Sotos del Ebro en Alfaro, Cortados de Aradón en Alcana-

dre, el Soto de San Martín en Agoncillo y el Soto de los Americanos. Así mismo se señala que se debe considerar la proximidad a los espacios: Reserva Natural Sotos de Gil y Ramal Hondo, los enclaves naturales Soto Alto y de Giraldelli, asociados al LIC del Río Ebro y el Tamarizal de Ausejo, espacio natural protegido. Además ha de considerarse los árboles protegidos: Monumento Natural de Lodosa: Álamos Blancos. Por último se informa que el corredor n.º 4 afectaría a los LIC's «Tramos bajos de Aragón y Arga» y «Yesos de la Ribera Estellesa». A esto el promotor responde que considera que todo está incluido en la primera fase.

Las respuestas a las consultas también informan de la presencia de especies de flora amenazada como el *Microcnemum coralloides* subsp. coralloides, considerada en el catálogo de Flora amenazada de Navarra, como especies «sensible a la alteración de su hábitat», dentro del corredor a su paso por el tramo Carcar-Lodosa. El promotor manifiesta que ninguna alternativa afecta a la flora amenazada.

Tanto el corredor norte como el central atraviesan zonas de regadíos, consideradas de alto valor. El promotor responde que en la segunda fase se ha considerado la afectación a regadíos y aquellas áreas de suelo agrícola de alto rendimiento. Con respecto a la zona de regadíos Bargota I y II, el promotor indica que no existe afectación a los mismos.

La respuesta a las consultas ponen de manifiesto que deben tenerse en cuenta las zonas de protección paisajística F.O. n.º 18 y F.O. n.º 19 (parcelas forestales) del término municipal de Pradejón. El promotor indica que esta afectación se ha considerado en la segunda fase del estudio de impacto ambiental.

5.b.II Análisis de impactos significativos y medidas correctoras.

En relación a la alternativa propuesta, el estudio de impacto ambiental destaca los siguientes impactos y medidas correctoras.

Afectación a la permeabilidad.—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar el efecto barrera, se estudiarán con detalle las características y movilidad de los grupos de fauna presentes en el área de trazado y, en función de la permeabilidad se determinará la necesidad de construcción de pasos específicos de fauna o, en su caso, la adecuación de las estructuras previstas como pasos de fauna. Asimismo, estos pasos de fauna deberán acondicionarse y naturalizarse en sus alrededores mediante revegetación, recubrimiento del suelo con tierras, etc., para facilitar su utilización.

Afectación al Águila-Azor perdicera.—Las voladuras no se realizarán durante los periodos de reproducción y cría de la fauna de interés en áreas próximas al trazado.

Debido a la posibilidad de electrocuciones, antes de la instalación del tendido eléctrico, se diseñarán apoyos aisladores con «aislamiento suspendido». También se pondrán fundas de material aislante en los conductores o bien protecciones especiales al menos hasta 0,90 m. a cada lado del aislador. Estas mismas precauciones deberán tomarse en los apoyos de anclaje y de ángulo así como en instalaciones como fusibles, seccionadores, interruptores o transformadores. Además se instalarán posaderos de madera superiores.

Afectación por el movimiento de tierras.—El resultado del movimiento de tierras (excedente o no) necesario para la construcción de la solución propuesta se recoge en el siguiente cuadro.

Desmorte (m³)	Terraplén (m³)	Capa de forma (m³)	Subbalasto (m³)	Balasto (m³)	T. Vegetal (m³)
7.141.609	4.556.065	663.546	365.065	401.068	486.763

Aproximadamente 130.000 m³ procederán de zonas de préstamos, mientras que 2,8 millones de m³ se llevarán a vertederos.

En el estudio de impacto ambiental se contempla para la localización de vertederos los aspectos siguientes:

- Con objeto de evitar el aporte de material suelto en época de lluvias se evitará su localización en áreas de fuerte escorrentía, líneas de drenaje y ramblas de funcionamiento estacional.
- Desde el punto de vista ecológico se tendrá en cuenta la ausencia de vegetación climática y zonas arboladas. Será deseable la ocupación de aquellas zonas que no posean un elevado valor agrario.
- Se localizarán en aquellas zonas donde tanto las condiciones de visibilidad como de calidad visual intrínseca sean bajas.
- Se localizarán cercanos a la traza lo cual además de abaratar los costes de proyecto, evitará el impacto social que supone un elevado tráfico de camiones por las vías circundantes a núcleos urbanos.

Los citados criterios de localización de vertederos, su correcto diseño hidráulico, así como la restauración de una morfología estable en los mismos y su adecuada restauración vegetal, permitirán minimizar sus potenciales impactos paisajísticos.

En la restauración de canteras se diseñará un plan específico de restauración. En cualquier caso, y cuando sea posible, se efectuará un relleno de las mismas.

Afectación a la calidad acústica.—Se producirán incrementos sonoros a causa de la maquinaria utilizada, las voladuras y el funcionamiento del ferrocarril.

El promotor indica que el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, el cual determinará la implantación de pantallas antirruido de dos metros de altura en aquellos núcleos urbanos e instalaciones incluidos en la banda de impacto acústico de 150 m. Se estima la colocación de 700 m en la margen izquierda de la población de Alfaro, 3.200 m en ambas márgenes en Rincón de Soto, 2.800 m en ambas márgenes en Calahorra y 1.500 m en ambas márgenes del polígono Industrial de Agoncillo.

Estas pantallas se integrarán paisajísticamente en el entorno de la actuación, y siempre en coordinación con los términos afectados.

El estudio acústico referido a los niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil se realizará de acuerdo con la Ley 37/2003 adaptada a los parámetros de la Directiva 2002/49/CE.

Afectación al patrimonio.—Se restituirán las vías pecuarias afectadas por el trazado, teniendo en cuenta lo indicado en el artículo 13.1 de la Ley 3/95 de 23 de Marzo, de Vías Pecuarias.

Previamente a la redacción del proyecto constructivo se realizará una intervención arqueológica. Esta prospección se llevará a cabo por arqueólogos acreditados y tendrá carácter intensivo. Como franja de protección de delimitarán 50 m. para cada yacimiento.

Afectación al planeamiento.—Se mantendrá la permeabilidad del territorio mediante la reposición de vías, caminos y pasos de ganado que permitan el mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Se restituirán todas las redes de riego y drenajes que sean necesarias para mantener los niveles actuales de productividad agrícola. Además los parques de maquinaria, instalaciones de obra y vertederos se realizarán en terrenos en los que no se afecte a la citada productividad agrícola.

5.b.III Selección de alternativas.

La B es la alternativa mejor valorada desde el punto de vista ambiental en el estudio de impacto ambiental, al presentar menos impactos en aspectos geomorfológicos, hidrológicos, paisajísticos y de espacios protegidos y/o catalogados, y junto con la C presentar menos impactos en los aspectos atmosféricos, edafológicos, de vegetación, permeabilidad territorial y patrimonio arqueológico.

Así mismo, la alternativa B es la seleccionada en el estudio informativo a través de un análisis multicriterio, en el que se tuvieron en cuenta los siguientes criterios: longitud y dificultad de trazado, tiempos de viaje, movimientos de tierras, geología, número y longitud de túneles, puentes y viaductos, económicos y medioambientales. Como resultado se consideró como mejor solución, al ser la más favorable en todos los aspectos citados, la correspondiente a la Alternativa B.

5.c Fase de Información Pública.

El informe de alegaciones redactado por el promotor como respuesta a las alegaciones realizadas durante el proceso de información pública concluye proponiendo las siguientes modificaciones:

Mantener el trazado seleccionado y propuesto en el estudio informativo salvo la denominada Variante de Rincón de Soto, solicitada por los vecinos de Rincón de Soto, al igual que el Ayuntamiento de dicha localidad. Esta variante supone una modificación del trazado propuesto hacia el sur, de forma que discurra entre la Carretera Nacional N-232 y el Canal de Lodosa, aprovechando a retirar la antigua línea férrea preexistente con modificación de su trazado actual. Justifican esta solicitud argumentando la imposibilidad física de ubicar las vías en el corredor actual, la división del pueblo en dos, debido a la instalación de la valla de cerramiento, llegando incluso a imposibilitar el acceso a sus viviendas a algunos ciudadanos y el riesgo de instalar las líneas de tendido eléctrico próximas a las viviendas. Los trabajadores de la empresa COTEXTE, se manifiestan respecto a la misma problemática.

Estudiar durante la redacción de los proyectos constructivos los siguientes ajustes de trazado en la alternativa finalmente propuesta con objeto de reducir afecciones en determinados puntos:

Se estudiará la viabilidad de aproximar lo máximo posible la solución propuesta al trazado de la autopista a su paso por el término municipal de Alcanadre. Pedido por los vecinos de este término municipal.

Se realizarán los ajustes de trazado precisos para que las afecciones medioambientales y a particulares a partir del P.K. 60+000 hasta conectar con el corredor ferroviario existente se limiten lo máximo posible. Solicitado por el Ayuntamiento y los vecinos de Agoncillo.

Se ajustará el trazado y la sección tipo en el entorno del p.k. 62+500 de la solución propuesta, 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». Alegación planteada por la Delegación de Defensa en La Rioja.

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

Semienlace entre la carretera N-123 y la autopista A-68 en el término municipal de Lodosa (Gobierno de Navarra). Pedido por los vecinos de Alcanadre.

«Aumento de la capacidad de la carretera N-232. Vinaroz Santander; Tramo: Agoncillo Logroño» (Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja). Solicitado por la Consejería de Obras Públicas, Transportes, Urbanismo y Vivienda del Gobierno de La Rioja.

Variante Este de Calahorra (Carreteras LR-581 y LR-852) (Gobierno de La Rioja), como pide la Consejería de Obras Públicas, Transportes, Urbanismo y Vivienda del Gobierno de La Rioja.

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 RENFE, alegante, 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.

La reposición de viales y servidumbres en el estudio informativo 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 los siguientes puntos:

Se propone el desplazamiento del paso sobre el ferrocarril en el p.k. 1+130 al p.k. 1+600 de tal forma que se facilite el acceso a la Escuela de Conservaría Vegetal, como solicito el Ayuntamiento de Alfaro.

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

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. Propuesto por la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja.

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. Solicitado por los mencionados ayuntamientos.

En lo relativo a la reposición de vías pecuarias se estará a lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, BOE 2413195, sobre Vías Pecuarias, garantizando la continuidad de las existentes. Solicitado por la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja.

5.d Información Complementaria.

Debido a las carencias detectadas en el estudio de impacto ambiental, el 14 de abril de 2005, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó al promotor, Dirección General de Ferrocarriles, una información complementaria a la contenida en el estudio de impacto ambiental, la cual fue remitida el 4 de agosto de 2005. En esta información destacan las siguientes medidas:

En la información complementaria aportada por el promotor se establece la situación de las zonas de préstamos y vertederos, recogiendo 22 zonas de préstamos y vertederos a lo largo de la traza.

En el apartado de permeabilidad para la fauna considera que ésta es suficiente para el mantenimiento de la permeabilidad de las especies de fauna presentes. No obstante propone revegetar el entorno de la entrada de las obras de drenaje con especies presentes en la zona, de forma que se cree una continuidad de cobertura vegetal entre los biotopos existentes a ambos lados de la vía y la entrada del paso. Además se establece la protección contra la erosión, mediante soleras, de las salidas de los drenajes,

las cuales, en su caso, deberán dimensionarse para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna.

Los parques de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra estarán convenientemente impermeabilizados y dispondrán de un sistema de drenaje que lleve los líquidos a una balsa de decantación. Además, no se podrán situar a una franja de 50 m a cada lado de los ríos y arroyos las instalaciones auxiliares, temporales y permanentes. Una vez finalizadas las obras estas instalaciones serán desmanteladas restaurando el terreno a su condición original.

En las zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinarias se dispondrá una cuneta perimetral exterior que se situará a 4 metros de sus límites, y que se excavará directamente en el terreno. Esta cuneta exterior servirá para el desvío de la escorrentía proveniente de aguas arriba de las instalaciones.

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 todos los cauces atravesados o próximos al trazado. Las barreras, compuestas por una malla geotextil, se colocarán en vertical de forma transversal al flujo de escorrentía, anclada al terreno mediante estacas de madera o acero.

Se pararán las obras entre los pp.kk. 46+000 –53+000, desde el 1 de febrero hasta el 15 de julio, coincidente con el periodo de reproducción del Águila-azor perdicera. Dicho periodo crítico queda establecido en el Decreto 19/1999, de 28 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Águila-azor perdicera en La Rioja. En el informe, de 26 de agosto de 2005, emitido por la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de La Rioja, ésta muestra su acuerdo con esta medida.

Se pararán las obras entre los pp.kk. 56+000 –59+000, desde el 15 de abril hasta el 30 de septiembre, coincidente con el periodo de reproducción del Sisón común. Dicho periodo crítico queda establecido en el Decreto 8/2000, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Sisón común en La Rioja. Sin embargo, la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de La Rioja, en el escrito antes mencionado del 26 de agosto de 2005, cita que a pesar de la proximidad de las obras con un área de interés especial para el sisón, dada la configuración del terreno y la localización preferente de la especie dentro del área, suficientemente alejada del lugar de las obras, no se prevén impactos asociados al periodo crítico de la especie. Por lo que no estima necesario incluir limitaciones especiales en ese sentido.

Además la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de La Rioja, solicita que como consecuencia de la habitual presencia de visones europeos en los cauces, acequias y canales de tierra, los drenajes no deben quedar completamente inundados e incorporarán banquetas laterales de hormigón por encima del nivel máximo de agua.

6. Resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades ambientales

La Consejería de Turismo y Medio Ambiente de La Rioja propone durante la información pública un nuevo trazado que enlace la alternativa B con la A en las cercanías de Arrubal a través de un túnel, y adoptando entre esta localidad y el nudo de acceso al aeropuerto de Recajo la alternativa A. El objetivo de esta modificación es aprovechar el corredor ferroviario entre Arrubal y Recajo y no afectar al pinar del monte «Mirabuenas» en Arrubal.

El promotor en el informe de alegaciones desestima esta modificación de trazado, argumentando que esa alternativa no supone una mejora desde el punto de vista ambiental al tener un movimiento de tierras similar y tener que cruzar varios cauces lo que aumenta los impactos. Señala también que la afección al monte «Mirabuenas» se puede salvar con ligeras modificaciones de trazado en el cambio de escala que corresponde al proyecto de construcción. Indica la alternativa B genera menos impacto territorial y ambiental y que la alternativa A a partir de Arrubal esta claramente en contradicción con las alegaciones de los Ayuntamientos de Agoncillo y Arrubal que proponen desplazamientos más al sur.

7. Especificaciones para el seguimiento

El 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. Así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, los más destacados de los mismos son:

Se comprobará el estado de las plantaciones, siembras e hidrosiembras realizadas, analizando el enraizamiento de los pies instalados y el estado fitosanitario de las hidrosiembras, siembras y plantaciones realizadas. Se comprobará la formación de cárcavas motivadas por socavamiento del terreno y la existencia de desprendimientos y deslizamientos.

Se realizará un seguimiento y control de las operaciones de conservación y mantenimiento de las plantaciones realizadas, relativas a desbroces y siegas, abonado de plantaciones e hidrosiembras, riesgos de plantaciones y poda de árboles y arbustos.

Se comprobará la restauración de los vertederos generados por la obra y la recuperación de las pistas y áreas vinculadas a movimiento de maquinaria.

Se examinará la estanqueidad de la valla de cerramiento, que deberá unirse de forma estrecha a las obras de fábrica que interrumpen el trazado en contacto con el suelo.

Se verificará la idoneidad y buen estado de los pasos de agua y cauces de drenaje transversal y longitudinal del trazado. Asimismo, se comprobará que las obras de drenaje son las adecuadas y no existen encharcamientos del terreno como consecuencia de los taludes construidos. En su caso, se adoptarán las medidas correctoras correspondientes.

Con objeto de verificar el modelo acústico y el de vibraciones aplicados 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 inmision previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

Además de estas consideraciones el programa de vigilancia ambiental deberá contener los siguientes argumentos:

Se elaborará un plan con los cuidados, precauciones, dispositivos de defensa y, en su caso, operaciones de restauración para el cauce y riberas de los cursos de agua potencialmente alterables por las obras, con objeto de conservar en los mismos las condiciones originales de flujo, biológicas, calidad de las aguas, morfología, granulometría de los materiales y sección útil de estiaje.

Se efectuarán controles de calidad de las aguas, efectuando periódicas recogidas de muestras y sus correspondientes análisis químicos con objeto de comprobar que el agua vertida cumple los niveles de calidad exigibles.

Se realizará con periodicidad el mantenimiento y limpieza de drenes y desagües, al objeto de conservarlos en perfecto estado y evitar así posibles riesgos de contención e inundación.

Será necesario efectuar un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la población, la fauna y 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 interferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

Aparte, como indica la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de La Rioja se realizará un estudio sobre la efectividad y utilización de pasos por el visón europeo, catalogado «en peligro de extinción».

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

8. Conclusión

Analizada la documentación del expediente, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 30 de enero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Corredor ferroviario noreste de alta velocidad. Tramo: Castejón-Logroño (Navarra, La Rioja)», concluyendo que el trazado definido por la alternativa B, propuesta por el promotor, es el más favorable ambientalmente respecto a aspectos geomorfológicos, hidrológicos, paisajísticos y de espacios protegidos y/o catalogados, y más favorable que la A e igual que la C en aspectos atmosféricos, edafológicos, de vegetación, permeabilidad territorial y patrimonio arqueológico. En la alternativa propuesta no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, en la información complementaria y en el escrito remitido por Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política territorial de La Rioja.

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, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 30 de enero de 2006.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

El contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Ebro realiza unas sugerencias a seguir, de las cuales, las más significativas son: cumplir la legislación vigente en lo referente al dominio público hidráulico, aguas residuales y posibles sustancias contaminantes; en las zonas ocupadas por las obras proceder a la retirada de la tierra vegetal y parte del horizonte B, que serán acopiados en caballones de altura inferior a dos metros y posteriormente utilizados en los trabajos de restauración ambiental; proceder a la estabilización geotécnica de plataformas y taludes; evacuar las aguas procedentes de la zona a través de un sistema de cunetas de guarda, bajantes y cunetas perimetrales que conduzcan las escorrentías a una balsa de decantación previo a su almacenamiento o hipotético vertido; minimizar el impacto visual con pantallas vegetales perimetrales, usando especies propias de la ecología local o asilvestrada (Plátano, Nogal, Olivo, Enebro, Pino, Coscoja, etc.); depositar y enterrar los materiales de rechazo no peligrosos en los huecos que se originen por las extracciones.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja aconseja tener en cuenta una serie de criterios, los más destacados son la no afección al espacio natural protegido «Sotos del Ebro en Alfaro»; evitar limitar el desarrollo de Rincón de Soto, a causa del paso del ferrocarril; no afectar a los Cortados de Aradón en Alcanadre o al Soto de San Martín en Agoncillo; menor afección posible al «Tamarizal de Ausejo», espacio natural protegido; afectar lo menos posible al «Soto de los Americanos» y a los suelos de alto valor agrícola cercanos; tener en cuenta las posibles afecciones al Águila-Azor perdicera, especie protegida del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y la fauna Silvestre de La Rioja, y afectada por un Plan de Recuperación.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja señala que en las zonas en que sea preciso realizar desmontes y/o terraplenes se deben proyectar las medidas adecuadas que garanticen la estabilidad e integración paisajística de los taludes, así como analizar los movimientos de tierras necesarios (préstamos y vertederos).

La Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes del Gobierno de La Rioja informa de los yacimientos presentes en la zona y la forma de actuar durante el periodo de obras, señalando que se conocen en torno de unos 156 yacimientos arqueológicos en la zona de posible afección de las obras. También señala que se debe realizar un inventario arqueológico, una prospección arqueológica intensa de la totalidad del corredor y acometer un programa específico de estudio espacial de vías de comunicación romanas y posteriores, y de obras de infraestructura hidráulica romana.

La Consejería de Obras Públicas, Transporte, Urbanismo y Vivienda del Gobierno de La Rioja valora como trazado más favorable el corredor «Vía actual» hasta Alcanadre, desde aquí considera mejor el corredor centro. Señala que a La Rioja le interesa potenciar el Eje del Ebro con trazados modernos a velocidad comercial, adecuado a los dos anchos de vía.

El Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra considera que deben tenerse en cuenta los siguientes aspectos: menciona la presencia de Espacios Naturales Protegidos en el corredor norte, los cuales no habían sido tenidos en cuenta en la memoria-resumen; informa de la presencia de especies de flora amenazada como *Microcnemum coralloides* subsp. *coralloides*, considerada en el catálogo de Flora amenazada de Navarra, como especie «sensible a la alteración de su hábitat», dentro del corredor a su paso por el tramo Carcar-Lodosa.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra indica las posibles interferencias entre el trazado de alta velocidad y el II Plan Director de Carreteras.

El Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Navarra señala que en la memoria-resumen no se recogen los Bienes de Interés Cultural siguientes: el acueducto romano de Alcanadre-Lodosa (Lodosa) y la Necrópolis de El Castillo (Castejón). Sugiere realizar una prospección arqueológica de la superficie del trazado elegido y la definición de un entorno de protección de 50 m. en torno a cada yacimiento.

El Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación del Gobierno de Navarra informa de las comunidades de regantes afectadas por los corredores norte y central.

RENFE aconseja principalmente: realizar estudios predictivos de ruido; incorporar medidas de protección contra la erosión y los descalces; realizar medidas para controlar la posible contaminación del agua; incorporar un plan de integración paisajística.

El Ayuntamiento de Aldeanueva de Ebro indica que la única opción posible social, económica y medioambiental es la propuesta denominada «corredor vía actual» o cualquier otra que se encuentre entre la N-232 y el río Ebro.

El Ayuntamiento de Alfaro considera como favorable la opción corredor central.

El Ayuntamiento de Pradejón se decanta por el trayecto actual y señala que deben tenerse en cuenta las zonas de protección paisajística F.O. n.º 18 y de protección, F.O. n.º 19.

El Ayuntamiento de Rincón de Soto cree que el corredor vía actual supondrá un grave perjuicio sonoro y por vibraciones; que el corredor centro afectará seriamente a la agricultura del municipio, con una denominación de origen protegida «Peras de Rincón de Soto»; que el corredor centro está en una zona posiblemente inundable cuando se produzcan riadas en el Ebro; y sugiere como alternativa un trazado paralelo a la A-68, entre la N-232 y la propia A-68.

El Ayuntamiento de Villamediana de Iregua entre sus sugerencias destaca que el proyecto puede afectar a zonas con categoría muy restrictiva del Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja (PEPMAN). Señala también que se afectará a explotaciones agrarias, especialmente de viña.

El Ayuntamiento de Peralta informa que el corredor n.º 4 supondría afectar a los LIC's «Tramos bajos del Aragón y Arga» y «Yesos de la Ribera Estellesa».

El Ayuntamiento de Bargota y la Comunidad de Regantes «Bargota» dicen que el corredor norte afectaría a regadíos de este término municipal.

El Ayuntamiento de Viana informa que el corredor norte, el cual le afectaría, pasaría por terrenos de alto valor productivo y a las fuertes inversiones ya realizadas, avaladas por la declaración de obra de utilidad pública y urgente. Señalan también que el Gobierno de Navarra ha aprobado el trazado de la autovía Pamplona-Logroño, cuyo enlace de Viana, se produce en la zona del corredor Norte.

El Ayuntamiento de Villafranca informa que la documentación correspondiente al municipio está desfasada, no mostrando la extensión actual, ni recogiendo el enclave natural «Badina Escudera».

ANEXO II

Resumen de las principales alegaciones referentes a aspectos medioambientales recibidas en la información pública

En el periodo de información pública del EsIA se han formulado 2.274 alegaciones. Un resumen del contenido de las mismas es el siguiente:

La Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja propone un nuevo trazado enlazando la alternativa «B» con la «A» en las cercanías del núcleo de Arrubal a través de un posible túnel que atraviese la barrera montañosa existente. También sugiere la recuperación de la Alternativa «A» en el nudo de acceso al Aeropuerto de Recajo. Con estas modificaciones se evita afectar al pinar monte «Mirabuenas» en Arrubal.

Asimismo, la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja recomienda:

Mantener la continuidad de todas las vías pecuarias afectadas por el trazado.

Controlar las voladuras, si son necesarias, en los espacios naturales de «Cortados del Aradón» y «Soto Martín», por la presencia de Águila-Azor perdicera.

Líneas eléctricas para el ferrocarril enterradas para protección de fauna.

Planificarse pasos de fauna, no distantes más de 500 m. Estudio de impactos de canteras y vertederos.

Restauración de taludes con especies autóctonas. Se incluía en el estudio informativo, aun así, para la redacción de los proyectos constructivos se recogerán las especies recomendadas por la Consejería de Turismo y Medio Ambiente.

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

En lo relativo a la reposición de vías pecuarias se estará a lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, BOE 2413195, sobre Vías Pecuarias, garantizando la continuidad de las existentes.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra hace indicaciones referentes a algunas actuaciones previstas en el II Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009 y que deben tenerse en cuenta.

La Consejería de Obras Públicas, Transportes, Urbanismo y Vivienda del Gobierno de La Rioja considera que habrá que tener en cuenta en fases sucesivas la compatibilidad con la variante este de Calahorra (Carreteras LR-581 y LR-582). Además en el tramo Agoncillo-Logroño no se contempla el trazado propuesto para el desdoblamiento de la N-232.

La Confederación Hidrográfica del Ebro señala que antes de la redacción del proyecto constructivo se deberá mantener los oportunos contactos con la Dirección Técnica de la Confederación Hidrográfica del Ebro, a fin de fijar las características del paso sobre el Canal de Lodosa.

RENFE cree que deberá cambiarse de ubicación el andén previsto en Calahorra junto a la línea de alta velocidad, y disponer andén entre las dos vías de ancho RENFE de Alfaro.

La Delegación de Defensa en La Rioja informa que se afectará la base militar «Héroes de revellín».

El Ayuntamiento de Arrubal indica que la existencia de un viaducto sobre la futura ampliación del polígono industrial El Sequero, creará afectaciones innecesarias a muchas parcelas, por lo que solicita un cambio de trazado hacia el sur.

El Ayuntamiento de Alfaro realiza las siguientes alegaciones:

El paso sobre el ferrocarril (P.S.F.) situado en la Avda. del Ebro resulta demasiado forzado e incompatible con las previsiones de crecimiento de Alfaro. Por lo que se propone un paso bajo el ferrocarril. Se considera inútil el paso junto al municipio de Castejón, proponiéndose el desplazamiento de dicho paso al p.k. 1+600, con objeto de mejorar el acceso a la Escuela de Conservaría Vegetal.

Considera que el paso sobre el ferrocarril del p.k. 9+000 no resulta vital.

Los Ayuntamientos de Pradejón, Agoncillo, Alcanadre, Aldeanueva del Ebro y Rincón de Soto solicitan que los caminos de servicio tengan como mínimo 6 m. de anchura, que se disponga un paso de peatones cada 200 m y que se tomen una serie de consideraciones sobre permeabilidad territorial, obras de drenaje, reposición de servicios, protección del medio ambiente, atenuación del impacto sonoro, balsas de decantación, etc.

Los vecinos de Rincón de Soto, al igual que el Ayuntamiento de dicha localidad solicitan la modificación del trazado propuesto hacia el sur, de forma que discorra entre la Carretera Nacional N-232 y el Canal de Lodosa, aprovechando a retirar la antigua línea férrea preexistente con modificación de su trazado actual. Justifican esta solicitud argumentando la imposibilidad física de ubicar las vías en el corredor actual, la división del pueblo en dos, debido a la instalación de la valla de cerramiento, llegando incluso a imposibilitar el acceso a sus viviendas a algunos ciudadanos y el riesgo de instalar las líneas de tendido eléctrico próximas a las viviendas. Los trabajadores de la empresa COTEXTE, se manifiestan respecto a la misma problemática.

Los vecinos de Alcanadre solicitan que se modifique el trazado ajustándolo a la autopista A-68, para que resulte menos impactante y agresivo con el tradicional medio de vida de Alcanadre. Además piden que una vez dentro del T.M. de Lodosa, el trazado discorra por Féculas, para cruzar el Ebro y discurrir por Navarra.

La Comunidad General de Regadíos de Calahorra solicita que se repongan las infraestructuras que permiten el riego, los caminos rurales y los accesos a fincas.

La Unión de Agricultores y ganaderos de La Rioja (UAGR) pide que se estudie en mayor detalle las reposiciones del regadío existente, la reposición de caminos y pasos de ganado, las obras de drenaje de los barrancos y de los servicios.

D. Jesús Vallejo Baldero, vecino de Alfaro, considera que deben tomarse medidas para disminuir el impacto sonoro mediante pantallas acústicas.

La Asociación de Varea sugiere el soterramiento en el término de Prado Lagar hasta el río de Iregua.

Esta asociación hace hincapié en el impacto severo a la agricultura y a los Sotos «El Mediano», «La Sabuquera» y el de «Los Americanos», así como el humedal de Fuente de Encino.

Por último solicitan que todo los caminos, pasos, cañadas y veredas que se encuentre el trazado se respeten y se habrá el tránsito agropecuario.

