

ALA SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y PROYECTOS

DEL MINISTERIO DE FOMENTO

(Plaza de los Sagrados Corazones, 7- 28071-Madrid)

Referencia: “Información Pública. Estudio Astigarraga-Oiartzun-Lezo” del TAV

D., con DNI
....., con domicilio a efectos de notificación en
....., ante esta entidad comparezco y,
como mejor proceda en Derecho, DIGO:

Con relación al “*Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria del País Vasco: Tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo*” el abajo firmante presenta las siguientes alegaciones ante el Ministerio de Fomento por medio de la Subdelegación de Gipuzkoa con objeto de:

1. Manifiestar su rechazo a la destrucción del territorio que conlleva la construcción de este proyecto:

El Estudio Informativo propone una modificación del TAV correspondiente al tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo (“*Alternativa 2*”) que multiplica los impactos de las nuevas infraestructuras asociadas a éste. En efecto, además de la construcción de 7’1 km de trazado de Alta Velocidad entre Astigarraga y Oiartzun (supuesto primer eslabón de la conexión directa de la “Y vasca” con la pretendida línea de Alta Velocidad internacional en Behobia), el proyecto contempla la ejecución de 12’4 km de ramales de interconexión entre este corredor general de TAV y el ferrocarril convencional. Resalta así el fuerte impacto de las conexiones proyectadas al multiplicarse las líneas y ramales de la infraestructura, como queda ilustrado por los siguientes ejemplos:

a) La Vega de Martutene, donde se contemplan hasta 5 trazados de viaductos y terraplenes laterales correspondientes al corredor general del TAV, dos ramales de mercancías y dos ramales de acceso de viajeros a Donostia. Se dispone un viaducto de 518 metros de longitud y 11m de altura en el paso del corredor general del TAV sobre el río Urumea y el paseo de Martutene, más otros dos de 170m y 380 m de longitud para ramales laterales de mercancías. Finalmente dos ramales de acceso de los trenes de viajeros a Donostia atravesarían en superficie la propia Vega de Martutene durante varios cientos de metros hasta unirse al actual de Renfe a la altura de Barkaiztegi. Se destruye así una de las mejores zonas agrarias de Gipuzkoa.

La legalidad de este proyecto es cuestionable, toda vez que los ramales de acceso de viajeros a Donostia planeados en la Vega de Martutene carecen de la cobertura territorial precisa para la recalificación urbanística del suelo afectado (como Sistema General denominado Canal de Comunicación de Uso Ferroviario), al salirse el trazado de la Banda de Reserva establecida con este fin en los planos del Plan Territorial Sectorial de la Nueva Red Ferroviaria vigente.

El Estudio Informativo admite por otra parte que el conjunto de las vías generales, los ramales de acceso a Donostia y las vías de mercancías proyectadas en la Vega de Martutene se desarrollan en zonas incluidas en los mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación realizados por la Agencia Vasca del Agua, *Ura*. Se destruyen varios caseríos, a pesar de que la Dirección del Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco consideraba en su respuesta al Documento de Consulta Ambiental de este proyecto (remitido en enero de 2013) que se debe procurar la conservación del Caserío Okondotegi.

b) En Oiartzun destaca igualmente la triplicación de las estructuras del enorme viaducto (610m de longitud y 32m de altura) proyectado en el paso del corredor general del TAV por Ugaldetxo, pues a esta obra se le añadiría la construcción de otros dos viaductos laterales (568m de longitud y 32 m de altura) correspondientes a los ramales de conexión hacia Lezo-Gaintxurizketa. Uno de estos (en sentido Lezo-Oiartzun) dispondría seguidamente en Arragua de otro viaducto (471 metros de longitud y 25m de altura) para sortear la carretera de Oiartzun y elevarse sobre la rasante prevista para el futuro corredor general del TAV en dirección hacia Ventas/Behobia-Frontera francesa (que es objeto de otro estudio). En Arragua confluyen por tanto tres líneas y tres túneles (a excavar bajo Arkale), dirigiéndose los ramales objeto de este estudio del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo hacia Lanbarren-Gaintxurizketa.

c) Es preciso subrayar tanto la dureza y la complejidad del trazado como el efecto multiplicador del impacto producido por la acumulación de infraestructuras también en el área de Zentolen-Egiburu en Errenteria (cruce bajo el 2º Cinturón, etc.), Arragua (Autopista A-8) y en la zona limítrofe de los municipios de Oiartzun y de Lezo, donde los ramales de conexión atraviesan mediante un viaducto de 303m de longitud la vía de EuskoTren, la línea de Renfe y la N1 en las proximidades de Lanbarren; a la vez que pasan sobre el polígono industrial de Iturrin para conectar con el corredor ferroviario convencional (lo cual requiere una rectificación de las vías de Renfe en más de 1 kilómetro y de la vía de EuskoTren en unos 400 metros), finalizando en la zona prevista para la implantación de una estación intermodal de mercancías.

d) El proyecto provoca un fuerte impacto sobre el medio rural en zonas agrarias de alto valor estratégico como la vega de Martutene y Lezo-Gaintxurizketa. Por su parte, el vertedero propuesto para el depósito de materiales sobrantes de la excavación en Ubarburu-Putzueta (Astigarraga) se sitúa sobre una zona de alto valor estratégico agropecuario.

2. Transmitir el fuerte desacuerdo social e institucional que suscitan las infraestructuras asociadas a esta modificación del proyecto del TAV propuesta en el Estudio Informativo:

La modificación del proyecto del TAV propuesta en el Estudio Informativo plantea nuevos trazados focalizados en Gaintxurizketa y está vinculada al desarrollo de otras infraestructuras como la construcción de una plataforma intermodal de mercancías y el Superpuerto de Jaizkibel. El Estudio Informativo (Documento nº4. Apéndice nº2) señala textualmente que “*La necesidad de integrar el futuro desarrollo del puerto exterior de Pasajes con la Nueva red ferroviaria en el País Vasco y con la nueva estación intermodal de mercancías es cubierta con la alternativa 2*”¹. Esta modificación del proyecto del TAV está por tanto relacionada con la decisión de configurar el área de Jaizkibel-Gaintxurizketa como zona logística para el desarrollo del transporte de mercancías, que en su conjunto supone un enorme impacto en la comarca y suscita un fuerte desacuerdo social e institucional.

3. Subrayar que carece de justificación, en tanto que el “Estudio Funcional” revela la capacidad de la red ferroviaria convencional, una vez adaptada al ancho europeo con la colocación del tercer carril, de canalizar los tráficos:

La Dirección de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas del Gobierno Vasco y la Diputación de Gipuzkoa solicitaron en sus respuestas al Documento de Consulta Ambiental de enero de 2013 analizar la posibilidad de que, una vez adaptado el corredor ferroviario actual al ancho mixto con la colocación del tercer rail, la totalidad del tráfico discurra por dicho corredor, sin necesidad de ejecutar una nueva plataforma ferroviaria entre Astigarraga, Oiartzun/Lezo.

El Estudio Informativo descarta esta solución (llamada Alternativa 0) y trata de justificar la necesidad del proyecto arguyendo que el tramo entre el nudo de Astigarraga y la estación de Donostia alcanzaría un “*elevado grado de saturación*” y “*no habría capacidad suficiente*” (Memoria). Sin embargo, el “Estudio Funcional” (Anejo 7 del documento completo sometido a información pública) desmiente claramente la estimación realizada por parte del Estudio Informativo y concluye que “*el dimensionamiento tanto para la propia estación de Donostia como para el tramo entre el nudo de Astigarraga y la estación de Donostia es*

¹ Asimismo el Documento de Consulta Ambiental remitido en enero de 2013 sobre este proyecto señalaba que el trazado de la Alternativa 2 propuesta “*abre la puerta a la integración en la actuación del futuro desarrollo del Puerto Exterior de Pasajes (...) La nueva alternativa proyectada permite que en el futuro en la estación de mercancías intermodal se pueda diseñar una playa de vías, que permita las relaciones en distintos anchos con el futuro puerto exterior de Pasajes*”, etc.

suficiente”². Además, advierte de que el análisis de capacidad de la línea ferroviaria convencional se realiza con hipótesis de tráfico sobre-estimadas³, afirmando que “la previsible ausencia de algunos de los tráficos contemplados, como pueden ser el corredor de Media Distancia Pamplona-San Sebastian/Irun, o la previsible menor densidad de los tráficos de Larga Distancia o Mercancías con respecto a las reservas de capacidad planteadas en este documento, facilitarán la explotación del tramo y de la estación de Atotxa”.

Por otra parte, el Estudio Informativo nos dice que “se considera necesaria la realización de la solución propuesta debido principalmente a que en caso de no realizarse no se podría materializar la conexión directa de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco con la línea de Alta Velocidad internacional”. Ahora bien, es preciso señalar que el Gobierno francés ha aplazado por lo menos hasta 2032 el proyecto de la línea internacional de Alta Velocidad, pudiendo en realidad no construirse nunca al revelar numerosos informes oficiales (Tribunal de Cuentas, Assises Ferroviaires, etc.) un fuerte descenso de la tasa de rentabilidad socio-económica de los proyectos de Alta Velocidad, abogando por mejorar las redes ferroviarias convencionales sin construir nuevas infraestructuras. Tales son las incertidumbres sobre la conexión transfronteriza, que aconsejan suspender las actuaciones en este terreno para realizar la conexión ferroviaria por la red convencional una vez que se implante el tercer carril en el tramo Astigarraga-Irun.

4. Denunciar el inmenso coste económico previsto (440 millones de euros) para las obras del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo y reivindicar la urgencia de priorizar otras necesidades sociales:

A este respecto, manifestar su oposición al despilfarro de los recursos públicos en la construcción de esta infraestructura y en proyectos de TAV cada día más desacreditados, carentes de viabilidad económica y social, que se tragan presupuestos, riquezas naturales y recursos que requieren una infinidad de demandas sociales.

5. Exigir la paralización:

Más allá de la dudosa planificación del proyecto, exigir la paralización de la tramitación del tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo y de las obras de la “Y vasca” del TAV a fin de acometer un proceso participativo de debate y decisión popular sobre este macro-proyecto. A este respecto, señalar que si bien parte de las alegaciones se han centrado en la “Alternativa 2” del Estudio Informativo, muchas de las razones expuestas valen igualmente para la “Alternativa 1”, cuestionándose el TAV y la política de grandes infraestructuras por las graves implicaciones que tienen en el territorio y en el propio modelo de sociedad.

Ena.....de.....de 2015

(Firma).....

² Resalta que únicamente se produciría una saturación de la red ferroviaria convencional existente en el caso de adoptarse la estación de Donostia como “cabecera de servicios” (lo cual obliga a disponer de espacios de apartado y estacionamiento de trenes). En cambio, en el escenario en que el uso de la Estación de Atotxa de Donostia se concibe como “estación pasante en forma íntegra”, señala, “la capacidad de la estación resulta obvia”.

³ El análisis de capacidad se realiza con una hipótesis de tráficos por Donostia que se elevan a 122 trenes diarios de Alta Velocidad de Media Distancia (incluidos por ejemplo servicios de Alta Velocidad entre “Donostia-Pamplona” por Ezkio), 36 de Alta Velocidad de Larga Distancia, 100 de Cercanías y 163 trenes diarios de Mercancías. Estas hipótesis contrastan con la caída del tráfico ferroviario de mercancías en el estado español (que ha caído a la mitad en 10 años). En cuanto a la Autopista Ferroviaria Atlántica promovida por el Gobierno Vasco, ésta habría perdido el 70% de los tráficos pronosticados en su día por el Departamento de Transportes, según los datos aportados en el documento de dicho proyecto sometido a información pública en Francia en 2014.