

EL AVE ENTRE VITORIA Y BURGOS



MAPA DE LA ALTA VELOCIDAD

— En servicio — En proyecto/obras



NUEVOS TIEMPOS

	Actual	Con AVE desde Burgos	Con AVE desde Vitoria
Vitoria-Madrid	3h 45'	2h 55'	2h 05'
Burgos-Madrid	2h 30'	1h 35'	1h 35'
Vitoria-Burgos	1h 20'	1h 20'	30'
Bilbao-Madrid	5h 08'	4h 10'	2h 35'*

*Dando por finalizada la 'V' vasca'

GRÁFICO G. DE LAS HERAS

La Alta Velocidad entrará en la estación de Miranda por dos ramales de conexión

El Ministerio de Transporte trabaja ya en el proyecto de bitensión del tendido eléctrico y estudia las reformas de la estación

CRISTINA ORTIZ



MIRANDA DE EBRO. Habrá que esperar a que esté redactado el estudio informativo de la línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria –se prevé que sea una realidad para finales de 2023– para conocer con todo lujo de detalles cómo será el ramal ferroviario que permitirá la entrada y la parada estable del AVE en la ciudad; pero, de momento, la declaración de impacto ambiental publicada esta semana en el Boletín Oficial del Estado (BOE) permite despejar algunas dudas.

Aunque no se define con exactitud en qué puntos el 'hilo' ferro-

viario que va a cruzar la ciudad conectará con el ramal principal; si se apunta en el caso de la provincia de Burgos. Concretamente, se recoge que en el término municipal de Miranda el trazado se acercará a la AP-1 para cruzar el Ebro mediante un viaducto de 1.000 metros y que en el punto kilométrico 9,724 se dispondrá de dos ramales de conexión con la línea actual Madrid-Hendaya de la ciudad.

Un estudio que atravesará la localidad, en dirección a Álava, donde se unirá a la línea principal que circunvalará Miranda por la zona norte, sumando antes de ese enlace dos viaductos de vía única y de 995 metros para salvar tanto el río Bayas como la autopista.

El estudio no detalla los metros exactos que tendrá ese 'bypass' que pasará por la estación ferroviaria mirandesa. Un tramo que, según confirmó la diputada socialista por Burgos, Esther Peña, está estudiando en estos momentos el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma). «Están preparando el pro-



Salida de las vías desde Miranda hacia Rivabellosa. AVELINO GÓMEZ

yecto de la bitensión del tendido eléctrico de ese ramal porque la del AVE y la de los trenes convencionales es diferente. Y eso es algo que hay que tener definido de cara a la parada estable y para que puedan entrar y salir sin problemas»,

explicó.

De manera paralela se van a ir definiendo las reformas a acometer en la propia estación, ya que será en la actual instalación en la que se realice la subida y bajada de viajeros. Y eso, apuntó, es algo

en lo que también se está trabajando por parte del Mitma. Pero para conocer más detalles sobre cómo se realizarán las conexiones a la línea principal, entiende Peña que habrá que esperar a que esté listo el estudio informativo que aún está pendiente de adjudicar y a cuya redacción se pueden presentar ofertas hasta el 31 de diciembre.

De todos modos, la diputada no dudó en calificar de «un triunfo» que, por primera vez, «se publique el anuncio de licitación antes de la declaración de impacto ambiental. Lo normal es que hubiera salido en septiembre y salió en abril». Una vez que se formalice la adjudicación para la redacción del estudio informativo –algo para lo que no hay una fecha concreta– se dará un plazo de 15 meses para que ese documento se lleve a cabo. «Ese estudio es el más importante, porque en él irá todo especificado. Todas las cuestiones técnico-construktivas se resolverán ahí», incidió la diputada socialista.

Pero por su parte, el diputado del PP por Burgos, Jaime Mateu

Poner en valor la ciudad como nudo ferroviario

Miranda seguirá siendo también para el AVE el nudo ferroviario en el que se unirán la línea Burgos-Vitoria con la precedente de La Rioja. Eso es algo que tanto PSOE como PP de la provincia tienen claro. No se contempla otra opción, tampoco la presentada por el ejecutivo riojano semanas atrás que lleva esa unión a Pancorbo. «Es muy lícito que La Rioja busque su interés, pero nosotros vamos a potenciar Miranda, que seguirá siendo un núcleo fundamental ferroviario. La posición que tiene se vende por sí sola y no nos la va a quitar nadie por muchos proyectos que quieran hacer desde otras comunidades autónomas», resolvió tajante la diputada socialista por Burgos, Esther Peña.

Tampoco su homólogo del PP por la provincia, Jaime Matteu, alberga ninguna duda sobre el hecho de que «se va a respetar» el papel de Miranda como nudo ferroviario. De todos modos, sí apeló a Peña a que «haga valer el peso que pueda tener antes sus huestes en Madrid»; y a que la alcaldesa de la ciudad, Aitana Hernando «no se deje comer la tostada por una comunidad vecina».

lamentó que se haya tardado «tres años» en sacar adelante la declaración de impacto ambiental y que, en este tiempo, no se haya pensado en una alternativa al trazado que permitiera conjugar la protección al visón, que ha llevado a descartar la opción central, con la actividad de los pueblos de La Bureba, que tiene claro que van a ver muy afectado su modo de vida al decantarse ahora por la oeste.

Pero es que, además, echa de menos más datos concretos sobre dónde y cómo se va a «pinchar» para la conexión central del AVE con el «bypass» de entrada a Miranda, qué trabajos de adaptación va a requerir la estación ferroviaria de la ciudad para su adaptación a la alta velocidad o qué se va a hacer para minimizar el impacto del ruido, algo sobre lo que la propia declaración de impacto ambiental reconoce que no hay muchos datos. Concretamente se valora como «insuficiente» el análisis de las edificaciones afectadas por el ruido que generarán los trenes, al no «incluir los ramales de conexión con Miranda».

Para conocer más sobre éste y otros aspectos, junto a Sandra Moeno, va a solicitar una reunión con la presidenta de ADIF para que «se nos explique con más calma el proyecto, sin pasión política, como ciudadanos prácticos que queremos que se le meta el empuje que merece», zanjó.

El AVE Burgos-Vitoria será más caro para proteger al visón europeo

La protección del animal obliga a elegir un trazado alternativo, más alejado de la AP-1, y a agregar 26 puentes y viaductos al recorrido en Burgos

SAIOA ECHEAZARRA



VITORIA. Más largo, más caro y más complejo. El trazado de la línea de AVE Burgos-Vitoria, que acumula un gran retraso, seguirá un trazado más largo del previsto inicialmente y requerirá más de una veintena de obras adicionales con el fin de proteger al visón europeo, mamífero en peligro de extinción y cuya protección ha resultado «determinante» en la elección del recorrido definitivo. Esa es una de las principales conclusiones plasmadas en el informe medioambiental publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE), un paso fundamental para el desarrollo de este proyecto que arrastra un retraso de décadas y que el único tramo que falta –además de ‘Y vasca’– para conectar por fin Euskadi con Madrid.

La Declaración de Impacto Ambiental, cuya realización se ha prolongado durante tres largos años desde que se comenzó a tramitar en 2018, determina el recorrido con menor afección a lo largo de los 93,3 kilómetros que suma el trazado, dividido en dos subtramos. Respecto al primero, entre Burgos y Pancorbo, la resolución del Ministerio de Transición Ecológica se decanta por la alternativa que discurre por el extremo oeste de la comarca de La Bureba, en un itinerario de 55,7 kilómetros, en lugar de hacerlo por el corredor central, con 52. Este último recorrido, cercano a otras infraestructuras como la actual línea de ferrocarril, la N-1 o la AP-1, era «preferible», pero se descartó por sus daños al citado mamífero y a los suelos. Llevar el AVE por esa ruta tendría «mayor impacto sobre el visón europeo (especie en peligro crítico de extinción)», reseña la evaluación ministerial, que agrega otras afecciones de ese trazado como el «elevado riesgo hidrogeológico» por la perforación de un túnel (el de Hoyas). «El impacto sobre el hábitat del visón europeo es determinante de cara a la valoración de las alternativas», dictamina el informe.

En lo referente al segundo subtramo, que conecta Pancorbo y Vitoria y que cuenta con 37,6 kilómetros, el trayecto consta de me-



El desfiladero de Pancorbo es uno de los puntos de orografía más compleja del trazado. AVELINO GÓMEZ

EN SU CONTEXTO

26

obras adicionales requerirá el trazado elegido por Transición Ecológica para el AVE Burgos-Vitoria a fin de «mejorar la conectividad ecológica y de hábitats de fauna».

dia docena de túneles –destaca uno en Pancorbo, de casi 3,9 kilómetros– para sortear la complicada orografía de la zona y una decena de puentes para salvar varios cruces con la A-1 y la N-1, los ríos Ebro, Bayas y Zadorra y con la actual línea férrea Madrid-Irún. El itinerario discurre por Miranda, donde salva el río Ebro con un viaducto de 1.000 metros y dibuja dos ramales de conexión con la actual línea de tren, y continúa por sendos túneles en Manzanos y La Puebla de Arganzón, donde atraviesa los Montes de Vitoria, para enlazar con la entrada a la capital. La Declaración de Impacto Ambiental «comparte la valoración del promotor (Adif) y la Diputación de Álava respecto a la idoneidad» del recorrido escogido para ese tramo, el cual destaca «por un menor impacto paisajístico». Sobre el visón europeo, el informe también dice que se hará un Plan de Mejora del Hábitat en colaboración con el área de Medio Ambiente de la entidad foral, así como con la burgalesa, «con medidas en los cauces afect-

El visón, determinante

El informe ambiental del Ministerio de Transición Ecológica dictamina que «el impacto sobre el hábitat del visón europeo, especie en peligro crítico de extinción, es determinante» a la hora de escoger el trazado de la línea.

El trazado

Con 93,3 kilómetros en total, se divide en dos subtramos. El primero, de Burgos a Pancorbo (55,7 kilómetros), da un rodeo por el oeste, en La Bureba. El segundo (37,6 kilómetros) cruza Pancorbo, Miranda y La Puebla hasta Vitoria.

tados por el proyecto y otras zonas con presencia de la especie».

La elección de todo el trazado, incluyendo sus dos subtramos, requerirá «modificaciones y medidas adicionales a efectos de mejorar la conectividad ecológica y de hábitats faunísticos», expone el informe. En concreto, se trata de 26 obras adicionales, consistentes en la ejecución de construcciones o ampliaciones que encajearán la obra.

20 millones este año

El documento no aporta cifras de esos sobrecostos, que se sumarán a los cerca de 1.400 millones en los que está presupuestado el conjunto del proyecto. Entre las intervenciones que corresponden al subtramo alavés del recorrido figura la «ejecución de un viaducto de aproximadamente 500 metros de largo a la salida del túnel de Manzanos, en lugar del terraplén proyectado», o la «construcción de un viaducto para el paso de la carretera A-3302 en lugar del marco proyectado, o bien la adaptación de dicho marco para

el paso de fauna mediante una anchura óptima de 15 metros».

La aprobación de la evaluación ambiental representa un avance indispensable para que se elabore y licite el proyecto constructivo del tramo. En ese sentido, el Administrador de Infraestructuras (Adif) continuará su tramitación «cuando el proceso regrese al Ministerio de Transportes y éste nos indique que podemos comenzar con expropiaciones, licitaciones y adjudicaciones», indicaron fuentes de la compañía.

Hace pocos meses, Adif ya remitió un anuncio indicativo al Boletín de las Comunidades Europeas informando de la intención sacar a contratación la redacción de proyectos de construcción correspondientes a este tramo por valor de 20 millones de euros, «con el fin de acortar plazos». El AVE entre Madrid y Euskadi arrastra un enorme retraso. Ahora la línea rápida opera hasta Venta de Baños y se espera que llegue a Burgos en 2022, pero no será una realidad en Vitoria hasta más allá de mediados de esta década.