



En el BOE hoy

Mitma somete a información pública el Estudio Informativo de la red ferroviaria en la Comarca de Pamplona

- Se propone un nuevo corredor de alta velocidad entre Campanas y Zuasti, en ancho estándar y vía doble, que bordea Salinas de Pamplona y Esquíroz por el oeste, y dispone la nueva estación de Pamplona en Echavacoíz.
- Se propone también la remodelación de la red convencional, que discurrirá adosada a la línea de alta velocidad desde la nueva estación de Pamplona.
- La actuación permite la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y asegura las conexiones a la terminal logística de Noáin y al polígono de Landaben, tanto en ancho estándar como en ancho ibérico.

Madrid, 31 de marzo de 2023 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha sometido a información pública el Estudio Informativo de la red ferroviaria en la Comarca de Pamplona, mediante publicación en el Boletín Oficial del Estado de hoy, tal y como anunció la ministra, Raquel Sánchez, en una [visita a Navarra](#) el pasado mes de diciembre.

El Estudio Informativo tiene como objeto la definición de las actuaciones necesarias para la realización tanto de un nuevo trazado ferroviario de alta velocidad apto para tráfico mixto, como la remodelación de la línea ferroviaria convencional existente, incluyendo una nueva estación de viajeros de Pamplona y el acceso por ferrocarril a las instalaciones logísticas de la zona.

En el primer tramo de la actuación, comprendido entre las localidades de Campanas y Pamplona, se propone implantar un nuevo corredor, de unos 14 kilómetros de longitud, y se plantean dos alternativas de trazado con ancho estándar y vía doble, denominadas Alternativas 2 y 3.



En la alternativa 2, el trazado discurre por las inmediaciones de las localidades de Beriáin, Salinas de Pamplona y Esquíroz, próximo al aeropuerto de Pamplona.

En la alternativa 3 el trazado discurre más alejado de los principales núcleos de población, bordeando Salinas de Pamplona y Esquíroz por la zona oeste.

Ambas alternativas confluyen en la nueva estación de Pamplona, que se sitúa en el extremo sur del término municipal de Pamplona, colindante con el de Cizur, siguiendo una alineación sensiblemente paralela a la autopista AP-15, en la franja que la planificación urbanística reserva para la nueva estación.

En las dos alternativas se propone la implantación de ancho mixto en la línea existente entre Campanas y Esquíroz.

A partir de la localidad de Esquíroz se plantea un trazado en variante respecto al actual, que acompaña al del nuevo corredor de ancho estándar y que posibilita la eliminación del bucle de la línea actual de ferrocarril a su paso por el área de Pamplona.

En el segundo tramo de la actuación, comprendido entre la nueva estación de Pamplona y Zuasti, de unos 7,5 kilómetros de longitud, y debido fundamentalmente a los condicionantes de tipo ambiental e hidrológico existentes, solo se propone una solución de trazado, con 3 variaciones de tipo funcional según el número de vías y la configuración de los anchos de vía dispuestos.

Asimismo, el estudio incluye el ramal que da continuidad a una de las vías de apartado de la nueva estación de Pamplona hasta las instalaciones ferroviarias del polígono industrial de Landaben, así como las conexiones de la nueva estación con la terminal logística de Noáin.

El análisis multicriterio realizado determina que la combinación que mejor cumple con los objetivos perseguidos es la que considera el trazado de la alternativa 3 y la solución de continuidad B hacia el norte, mediante dos plataformas independientes que discurren en paralelo, en la que en una de ellas se dispone una vía doble de ancho estándar y en la otra una vía única de ancho ibérico.

El coste estimado de esta alternativa es de unos 490 millones de euros (IVA incluido).



Información pública y audiencia de Administraciones

El proceso de información pública que se inicia lo es tanto a los efectos previstos en la Ley del Sector Ferroviario como a los efectos medioambientales recogidos en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Este proceso se abre por un período de 30 días hábiles a partir del día hábil siguiente al de la publicación del anuncio en el BOE, y tiene por objeto que las personas, instituciones y administraciones interesadas puedan formular observaciones sobre la concepción global del trazado y sobre el impacto ambiental.

La documentación podrá ser consultada a través de internet, en la siguiente dirección:

<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite>