



En Navarra

Mitma presenta los estudios informativos de la red ferroviaria de la comarca de Pamplona y de la alta velocidad Zaragoza-Castejón

- El secretario general de Infraestructuras, Xavier Flores, ha avanzado detalles de los estudios para mejorar la infraestructura ferroviaria en las regiones con una inversión de 1.937 millones de euros, que se someterán próximamente a información pública.
- El estudio de la red ferroviaria de la comarca de Pamplona propone la denominada “Alternativa 3B” con un coste estimado de 490 millones de euros.
- Plantea el diseño de la Nueva estación de Pamplona con siete vías, de las que cuatro serán exclusivas de ancho estándar, con una disposición compatible con una prolongación de la cubierta.
- El estudio de la nueva línea de alta velocidad, que incluye una nueva estación fuera del casco urbano de Tudela, plantea alternativas de trazado con un coste estimado de entre 1.253 millones y 1.447 millones de euros.
- En este contexto, Mitma y el Gobierno navarro han acordado hoy, además, que se estudie la futura implantación de la red convencional junto a la alta velocidad, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos y funcionales existentes.

Madrid, 28 de marzo de 2023 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha finalizado los estudios informativos de la red ferroviaria de la comarca de Pamplona, que incluye la nueva estación, y de la nueva línea de alta velocidad entre Zaragoza y Castejón, que en los próximos días se someterán al trámite de información pública y audiencia, dando así los siguientes pasos hasta su aprobación definitiva.

El secretario general de Infraestructuras, Xavier Flores, ha visitado hoy la capital navarra para avanzar algunos detalles del resultado de los estudios con los que se busca mejorar la conectividad y las infraestructuras



ferroviarias de Pamplona y Tudela. Previamente, el secretario general se ha reunido con la presidenta del Gobierno de Navarra, María Chivite Navascués, el consejero de Cohesión Territorial de la región, Bernardo Ciriza Pérez, y el delegado del Gobierno en Navarra, José Luis Arasti Pérez, que también han asistido a la presentación de los citados estudios.

Red ferroviaria de Pamplona

El secretario general de Infraestructuras de Mitma ha destacado que el objetivo del estudio informativo de la red ferroviaria de Pamplona, que incluye la nueva estación, es triple:

- 1- Desarrollar el tramo de la línea de alta velocidad Campanas- Zuasti, dentro del corredor Zaragoza-Pamplona-Y vasca.
- 2- Garantizar las conexiones en ancho estándar y ancho ibérico a los centros de producción de tráfico de mercancías en el entorno de Pamplona: terminal de Noain y polígono de Lanbaden.
- 3- Configurar la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona, formando un corredor único de la línea de alta velocidad y la línea convencional, así como la nueva estación de Pamplona, lo que permite eliminar el “bucle ferroviario”.

En el estudio se han analizado seis alternativas, que responden a la combinación de dos alternativas de trazado para el tramo Campanas-nueva estación de Pamplona (2 y 3) con otras tres variaciones funcionales sobre un único trazado, entre la nueva estación y Zuasti (A, B y C). La alternativa 1 se descartó en fases previas del estudio.

Las alternativas 2 y 3 se diferencian por su trazado entre Campanas y la Estación de Pamplona. Así, el trazado de la alternativa 2 discurre por las inmediaciones de las localidades de Beriáin, Salinas de Pamplona y Esquíroz, muy próximo al aeropuerto de Noáin. Mientras, el trazado de la alternativa 3 propone un nuevo corredor más alejado de los principales núcleos de población, bordeando Salinas de Pamplona y Esquíroz por la zona oeste, para acceder después hacia la nueva estación de Pamplona desde Cizur Menor.

Las alternativas funcionales A, B y C se diferencian por el número y el ancho de vías entre la estación de Pamplona y Zuasti. Así, la alternativa A contempla una vía estándar y una ibérica; la B, dos vías estándar y una ibérica y la C, una estándar y una mixta.



Las alternativas de trazado confluyen en la nueva estación de Pamplona, punto fijo de paso, situada en la franja que se reservaba en los instrumentos de Planificación Urbanística de la ciudad de Pamplona para la estación, en el extremo sur del término municipal de Pamplona, colindante con el de Cizur, siguiendo una alineación sensiblemente paralela a la AP-15.

Finalmente, el estudio propone la denominada “Alternativa 3B”, en la que se opta por una configuración con tres vías, dos de ancho estándar y una de ancho ibérico para el tramo Pamplona y Zuasti. El coste estimado de esta alternativa es de unos 490 millones de euros (IVA incluido).

Nueva estación de Pamplona

Asimismo, este estudio plantea el diseño de la nueva estación de Pamplona, que contará con siete vías, de las que cuatro serán exclusivas de ancho estándar. La estación se ubica sobre una losa de 205 metros de longitud y 67 de ancho, en una zona en la que la línea se halla deprimida entre 12 y 14 metros respecto al terreno natural. Esta disposición es funcionalmente adecuada, resulta coherente con los criterios del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) y es compatible con una prolongación de la cubrición, de acuerdo con lo que se determine en la ordenación urbanística de detalle de la zona.

Nueva línea de alta velocidad Zaragoza-Castejón

Con independencia del estudio anterior, en el mismo corredor Zaragoza-Pamplona- Y Vasca, se ha desarrollado el “Estudio informativo de la nueva línea de alta velocidad Zaragoza-Castejón”.

El estudio informativo se plantea para una línea de alta velocidad apta para tráfico mixto, de viajeros y mercancías, incluyendo:

- Conexiones con LAV Madrid – Barcelona (ambos sentidos)
- Conexiones con líneas Castejón – Pamplona y Castejón – Logroño
- Conexiones con los centros logísticos del ámbito (Zaragoza-PLAZA, Grisén y Stellantis Zaragoza).

Esta actuación permite una reducción de tiempos de viaje de en torno a 30 minutos que, junto con las obras en marcha entre Castejón y Pamplona, supondrán un tiempo de viaje Zaragoza – Pamplona de 1 hora. El coste estimado de las alternativas planteadas es de entre 1.253 y 1.447 millones de euros (IVA incluido).



El estudio informativo establece una única parada intermedia en la Comarca de Tudela, en la que se prevé una nueva estación de alta velocidad. Para el paso de la línea por la localidad se definen dos alternativas, ambas fuera del casco urbano, sin que el estudio informativo se decante por proponer ninguna de ellas.

En este contexto, Mitma y el Gobierno de Navarra han acordado hoy, además, que se estudie la futura implantación de la red convencional junto a la alta velocidad, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos y funcionales existentes.

Próximos pasos

En los próximos días, una vez completados todos los detalles de los documentos de ambos estudios, se iniciará el periodo de información pública y audiencia de ambos estudios informativos, con la publicación en el BOE del correspondiente anuncio. Este trámite se realizará tanto a los efectos previstos en la ley del sector ferroviario como a los efectos recogidos en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, con el objeto de que las personas, instituciones y administraciones interesadas puedan formular observaciones sobre la concepción global del trazado y sobre el impacto ambiental.

Una vez finalizado el periodo, analizadas las alegaciones e informes recibidos, realizadas las modificaciones pertinentes y aprobado el expediente de información pública y audiencia, se remitirá la documentación al Ministerio de Transición Ecológica y Reto demográfico para la obtención de la Declaración de impacto ambiental, que debe ser obtenido con carácter previo a la aprobación definitiva de los estudios.



Nota de prensa

