



### Conexión ferroviaria

## **Mitma recibe el informe de impacto ambiental de la línea de alta velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro**

- El Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico determina que el proyecto del Mitma no debe someterse al procedimiento de declaración ambiental ordinario porque no se prevén efectos adversos sobre el medio ambiente.
- Se opta por la Alternativa 1 del trazado, de 3 km, al ser más eficiente y permitir evitar la afección a los espacios de ampliación de la Red Natura.
- La conexión permitirá adelantar la puesta en servicio del tramo ferroviario de alta velocidad, que se encuentra parcialmente construido.

Madrid, 15 de mayo de 2023 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha recibido el visto bueno del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para la puesta en marcha de la conexión ferroviaria de la línea de alta velocidad Castejón-Pamplona en el entorno de Castejón de Ebro. Así, Miteco ha publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la que se formula el informe de impacto ambiental del proyecto y se determina que no es necesario someterlo al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria, ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Eso sí, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental presentado y en la resolución mencionada. De este modo, Mitma va a introducir dichas medidas y prescripciones en el estudio informativo en redacción, como paso previo a someterlo a información pública en las próximas semanas.



# Nota de prensa

El objeto de la actuación es la conexión ferroviaria en la zona de Castejón de Ebro entre el tramo de alta velocidad Castejón-Pamplona y la línea convencional Casetas-Bilbao, para poder llevar a cabo la puesta en servicio de dicho tramo de alta velocidad, que se encuentra en obras, con anterioridad a la construcción de los tramos de alta velocidad anterior y posterior a éste, que se encuentran en otra fase de programación.

La resolución publicada por Miteco señala como preferible la Alternativa 1 del trazado, de unos 3 km, ya que reconsidera los condicionantes actuales y permite evitar la afección a los espacios de ampliación de la Red Natura, definiendo una infraestructura más eficiente limitando su envergadura a lo estrictamente necesario.

La Alternativa 1 seleccionada incluye un paso superior de camino y vía pecuaria Ramal de la Malacena (PK 1+400) y se elimina parte de la vía actual en servicio Casetas-Bilbao que es desmantelada, de modo que el nuevo eje ferroviario de conexión objeto del proyecto se hace acompañar de una rectificación de la vía actual en servicio. El territorio se vería surcado por un solo eje ferroviario en el que se agrupase la línea actual levemente rectificadas y el nuevo eje de conexión objeto del proyecto. No se prevé la apertura de nuevos caminos para el acceso a las obras del proyecto.

Para la determinación de la alternativa más favorable, el promotor ha tenido en cuenta la atmósfera, relieve y suelo, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios protegidos, territorio, patrimonio cultural y socioeconomía, concluyendo y seleccionando la alternativa 1 que supone una menor afección al medio natural.

La solicitud de evaluación de impacto ambiental simplificada se inició en octubre de 2022, con el envío del documento ambiental del proyecto al órgano ambiental.