

Acuerdo con el Ministerio de Fomento para construir una nueva línea de alta velocidad*

*La infraestructura ferroviaria en Navarra es competencia del Ministerio de Fomento

Una de las actividades principales del Servicio de Infraestructuras Ferroviarias durante 2002 ha sido el seguimiento, análisis y apoyo de los trabajos relativos al Corredor de Alta Velocidad desde la localidad aragonesa de Plasencia de Jalón hasta Pamplona. En este sentido, el 17 de diciembre de 2002 se ha firmado un importantísimo Acuerdo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Foral de Navarra para la realización de infraestructuras de transporte que incluye, entre otras muchas actuaciones, la ejecución y puesta en servicio (horizonte 2010), de la conexión entre Plasencia de Jalón-Castejón-Pamplona mediante la construcción de una nueva línea de alta velocidad, así como la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y la construcción de la nueva Estación de Ferrocarril de la capital navarra.

La puesta en marcha del corredor ferroviario noroeste de alta velocidad permitirá que en 2007 el recorrido Madrid-Pamplona cueste 2 horas y 15 minutos y algo más el trayecto Pamplona-Barcelona.

Tren de alta velocidad

El Corredor de Alta Velocidad, en su trayecto desde la localidad aragonesa de Plasencia de Jalón hasta Pamplona, está dividido, según el Plan de Infraestructuras 2000-2007, en los siguientes tres tramos:

- Tramo I: Zaragoza-Castejón.
- Tramo II: Castejón-Comarca de Pamplona.
- Tramo III: Nueva Red Ferroviaria de la Comarca, con eliminación del Bucle de Pamplona y Nueva Estación.

El Ministerio de Fomento ha redactado los correspondientes estudios informati-





Acuerdo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Foral de Navarra para la realización de infraestructuras del transporte

El Acuerdo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra incluye, entre otras actuaciones, la ejecución y puesta en servicio (horizonte 2010) de la conexión entre Plasencia de Jalón-Castejón-Pamplona mediante la construcción de una nueva línea de alta velocidad, con ancho UIC y plataforma para vía doble, de tal forma que permita acomodar su construcción a la evolución de los tráficos, así como la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y la construcción de la nueva Estación de Ferrocarril de Pamplona, con una inversión dentro del territorio de Navarra estimada en 520 millones de euros.

vos, el más avanzado de los cuales es el tramo III, que fue aprobado técnicamente el 24 de septiembre del año 2001 y se está a la espera de la declaración de impacto ambiental. Existe otro tramo, Castejón-Logroño, que también afecta a Navarra pero en una longitud muy reducida.

El corredor navarro de alta velocidad

No cabe duda de que uno de los elementos que con más fuerza ha contribuido en las últimas décadas del siglo XX a mejorar la movilidad de los viajeros por vía terrestre en distancias medias ha sido la progresiva implantación de nuevas líneas de alta velocidad.

Si bien en el pasado los principales beneficiarios de este nuevo modo de

transporte han sido los grandes núcleos de población y aquellos otros que aún siendo de menor entidad se encuentran en sus ejes de conexión, propiciado por la Unión Europea, son muchos los países de su ámbito territorial, incluido España, que están asumiendo el reto para en los próximos años extender los beneficios de la alta velocidad a una parte importante de su territorio y de sus habitantes mediante la adecuación de las líneas existentes a velocidades de 200-220 Km/h. o la construcción de nuevas para 300-350 Km/h. cuando no pueda alcanzarse ese objetivo o lo justifiquen las demandas previstas.

PREVISIONES EN ESPAÑA

Hay que significar que de acuerdo con el actual sistema de competencias

estas actuaciones le corresponden a la Administración Central del Estado.

En base a lo anterior, el Plan de Infraestructuras 2000-2007 puesto en marcha por el Ministerio de Fomento, propone dos objetivos que son:

- 1º Que todas las capitales españolas estén conectadas por ferrocarril con Madrid en menos de 4 horas.
- 2º Extender progresivamente la implantación del ancho de vía UIC iniciado con la construcción de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y la Madrid-Zaragoza-Barcelona, en construcción, a los principales ejes de la red nacional.

PREVISIONES EN NAVARRA

De acuerdo con el mencionado Plan del Ministerio de Fomento, es objetivo para Navarra desarrollar aquellas actuacio-

**Estación de Santa
Justa, en Sevilla.**

nes necesarias para conseguir en el horizonte del 2007, un tiempo de recorrido Madrid-Pamplona de 2 horas y 15 minutos, y algo superior entre Pamplona y Barcelona.

Estas actuaciones se inscriben dentro del proyecto denominado "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad". Este corredor se articula sobre la nueva línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, en avanzado estado de construcción, y del que se desprenden nuevas líneas hacia las distintas capitales existentes en ese cuadrante, una de las cuales conecta con Pamplona, compartiendo trazado común hasta Castejón con la que se dirige hacia Logroño.

Por lo que respecta a este proyecto, la situación en cada uno de los tramos en que se ha dividido para su estudio es la siguiente:

Tramo Zaragoza-Castejón

Se está elaborando el estudio informativo en el que se analizan distintas soluciones.

Es común para todas las soluciones que al sur de Cabañas de Ebro, y para su conexión con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, se contemple una bifurcación de la línea con un ramal hacia Plasencia de Jalón y la otra hacia Casetas, al objeto de favorecer los encaminamientos hacia Madrid y Barcelona respectivamente. Como primera fase de este Estudio se ha redactado la correspondiente "Memoria Resumen de Impacto Ambiental", documento que durante el mes de octubre ha sido sometido a consultas por el Ministerio de Medio Ambiente.

Tramo Castejón-Comarca de Pamplona

Al igual que en el caso anterior, se está elaborando por el Ministerio el estudio informativo correspondiente a este tramo. Durante el mes de mayo fue sometido a consultas la "Memoria Resumen de Impacto Ambiental" y se está avanzando en la definición de los trazados de las distintas alternativas



que serán sometidas a información pública en fechas próximas. Hay que significar que de los trabajos ya realizados se vislumbra que la nueva línea de alta velocidad que se construya para este tramo deberá discurrir en gran parte de su recorrido por un corredor distinto al del ferrocarril actual, desplazado al oeste, si se desean alcanzar los objetivos de mejoras de tiempos que se persiguen.

Tramo Comarca de Pamplona

Se incluyen dentro de esta actuación tanto la llegada de la alta velocidad a Pamplona como la eliminación del bucle ferroviario existente en su zona norte, así como la construcción de una nueva estación de viajeros.

El denominado "Estudio Informativo del Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: eliminación del Bucle y Nueva Estación" se concluyó en el año 2001 y fue aprobado técnicamente por la Secretaría de Estado de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento por Resolución de 24 de septiembre de dicho año, sometiéndose a información pública a continuación.

Una vez analizadas las alegaciones presentadas, durante el año 2002 se

han elaborado, en la medida que técnicamente resultan factibles, propuestas de solución o de minoración de las posibles afecciones que se formulan en las mismas.

Se está a la espera de que el Ministerio de Medio Ambiente se pronuncie a favor de una de las alternativas estudiadas, tras lo cual se pasará a la redacción del proyecto constructivo. Paralelamente se han iniciado las gestiones para promover con el Ministerio de Fomento y las Corporaciones Locales interesadas, el desarrollo de instrumentos de gestión urbanística, al objeto de coadyuvar en la realización de este proyecto, y en consecuencia garantizar su materialización.

Tramo Castejón-Logroño

Su posible incidencia sobre Navarra radica en la doble vertiente de los terrenos que se precisen ocupar a su paso por la Comunidad Foral y los posibles beneficios que pudiesen derivarse de que en dicha línea se prevean paradas en estaciones intermedias ubicadas próximas a Navarra. En el mes de enero fue sometida a consultas por el Ministerio de Fomento la Memoria Resumen de Impacto Ambiental de este proyecto.

Situación de los Acuerdos de Colaboración para la supresión de Pasos a Nivel a 31 de diciembre de 2002

Acuerdo con Ministerio de Fomento

Pasos a Suprimir: 20

Ministerio de Fomento: 7

Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones: 13

ACTUACIONES

Ministerio de Fomento:

Suprimidos: 6 (Ribaforada, 1; Castejón, 2; Tafalla, 3)

En ejecución: 0

Pendientes: 1 (Etxarri Aranatz)

Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones

Suprimidos: 8 (Cortes, 3; Tudela, 1; Castejón, 2; Olite, 2)

En ejecución: 1 (Marcilla)

Pendientes: 4 (Campanas, Izurdiaga, Bakaiku, Iturmendi)

Situación de los Acuerdos de Colaboración para la supresión de Pasos a Nivel a 31 de diciembre de 2002

Acuerdo con RENFE

Pasos a Suprimir: 18

RENFE: 8

Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones: 10

ACTUACIONES

RENFE

Suprimidos: 0

En ejecución: 5 (Oriz, Iza, Ochovi, Arruazu Lakuntza)

Pendientes: 3 (Tiebas, Olóriz, Arbizu)

Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones

Suprimidos: 3 (Milagro, 2; Pueyo, 1)

En ejecución: 3 (Caparroso, 2; Marcilla, 1)

Pendientes: 4 (Caparroso, 2; Barásoain, 1; Garinoain, 1)

Se ha finalizado, y en fechas próximas será sometido a exposición pública, el correspondiente estudio informativo. Por la información de que se dispone, el trazado de esta línea discurrirá en parte por el mismo corredor que la línea actual y en parte por variantes en

aquellas zonas donde el trazado existente no permite alcanzar los objetivos de velocidad previstos. Hay que significar que las soluciones que se presentan prevén su penetración a las actuales estaciones de Calahorra y Alcanadre.

PROYECTOS CONSTRUCTIVOS

BARASOAIN

Supresión del paso a nivel situado en el km. 148/148

El objeto es la supresión del paso a nivel guardado situado en el km. 148/148. El hecho de que el río Cidacos en la zona de proyecto produzca inundaciones de cierta consideración, y de que éstas con cierta frecuencia han venido causando daños importantes sobre la infraestructura del ferrocarril, han aconsejado que la solución desarrollada abarque un número de actuaciones mayor a las que hubiesen sido estrictamente necesarias para la supresión del paso a nivel.

En primer lugar, la topografía y condicionantes del lugar han obligado a desplazar el cruce con la vía, que se hace mediante un paso superior, en el km. 147/816, 330 m. al sur del paso a nivel actual. Esto ha requerido que el nuevo vial que se construya tenga una longitud de 400 m. y se prevea el acondicionamiento de 900 m. de camino ya existente y la construcción de un nuevo puente sobre el río Cidacos.

Entre las actuaciones complementarias se incluye en proyecto la construcción de un nuevo aliviadero de 2 x 3 m. de sección.

- Redactores del Proyecto: Berceo Ingenieros, S.L.
- Presupuesto para su ejecución por contrata: 1.227.312,56 euros.
- Plazo de ejecución: 8 meses.
- Fecha prevista para inicio de las obras: 2003.

La nueva infraestructura beneficiará, asimismo, a los vecinos de Garinoain.

CAPARROSO

Supresión pasos a nivel km. 118/396 y 119/907

La solución adoptada en el proyecto constructivo que se está elaborando consiste en la construcción de un paso superior en el km. 118/773 y su inserción en la red de caminos existentes en la zona, lo que requiere la construcción de 560 m. de nuevo camino con una anchura de 12,00 m. El hecho de que la red de caminos

existente en la zona disponga, a ambos lados de la vía y relativamente próximos a la misma, de sendos caminos de concentración que unen los que anteriormente cruzaban los pasos a nivel ha posibilitado la supresión de estos dos pasos a nivel de forma conjunta y con una sola actuación, al igual de lo que ocurre en el caso de las obras que se están ejecutando para la supresión de los otros dos pasos a nivel existentes igualmente en Caparrosa.

El camino de intersección del paso a nivel del km. 119/907 está catalogado como de la "Cañada Real de Tauste a Andia-Urbasa". Para su reposición en la zona de proyecto, y de conformidad con la normativa vigente al respecto, se ha adoptado para el nuevo camino una anchura de 12 m. frente a los 7 m. que hubiesen sido precisos si no se hubiera presentado esta situación.

- Redacción del Proyecto: Berceo Ingenieros.

ESTUDIOS BÁSICOS

NOÁIN

Paso a nivel del km. 168/620

La firma de los acuerdos de colaboración con el Ministerio de Fomento y RENFE para la supresión de pasos a nivel en Navarra se produjo durante la fase de elaboración del "Estudio Informativo del Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria de Pamplona: eliminación del Bucle y Nueva Estación".

Por ese motivo, se consideró oportuno no incluir en estos acuerdos los cuatro pasos a nivel existentes en el ámbito territorial de dicho estudio informativo, siendo uno de estos el de Noáin. Finalizado el estudio informativo, y teniendo en cuenta que de los trazados analizados para la nueva línea de alta velocidad el que resulta mejor valorado técnicamente no cambia la situación de la vía actual en la zona del paso a nivel de Noáin, se ha elaborado un primer estudio de soluciones para su supresión y que consisten en:

Solución nº 1:

Paso superior en las inmediaciones del paso a nivel actual.

El poco espacio libre disponible por el lado del polígono industrial de Noáin hace que las fuertes pendientes que se precisan para encajar una solución de

este tipo la hagan técnicamente inviable.

Solución nº 2:

Consta de un nuevo vial sensiblemente paralelo a la vía de unos 400 m. de longitud entre la carretera NA-121, con origen en el lado sur del paso superior existente sobre el ferrocarril y próximo al río Elorz, y su conexión con la red viaria del polígono industrial de Elorz. La inserción en ambos extremos se realiza mediante sendas rotondas.

Con fecha 4 de diciembre de 2002 el Ayuntamiento de Noáin (Valle de Elorz) ha aprobado la solución nº 2, por lo que en breve se iniciará la redacción del correspondiente proyecto.

IZURDIAGA

Paso a nivel del km. 202/496

En la situación actual este paso a nivel se produce como intersección del ferrocarril y la carretera NA-7010, dentro del núcleo urbano de Izurdiaga. Durante el año 2000 se estudiaron un total de 5 soluciones para la supresión de este paso a nivel, todas ellas como variante de la citada carretera, con origen en el sur del núcleo urbano, y nuevo entronque con la carretera actual al norte para continuar hacia Irurzun cruzando la A-15 por el paso inferior actual. Cuatro de esas soluciones cruzan la vía mediante paso superior y la quinta inferiormente.

En todos los casos, y para mantener la permeabilidad peatonal, se contempla la construcción de un paso a distinto nivel con la vía en las inmediaciones del paso a nivel actual.

Otro aspecto a resaltar, y común en todas las soluciones desarrolladas, es el que producen fuertes impactos, sobre todo de tipo visual y urbanístico.

De acuerdo con lo señalado en el punto anterior así como de las sugerencias recibidas del Ayuntamiento de Arakil y Concejales de Izurdiaga y Erroz, y complementariamente a lo anterior, se ha elaborado un estudio de soluciones de mayor amplitud territorial para la carretera NA-7010 con el siguiente resultado:

Solución nº 1:

Su inicio se encuentra a unos 500 m. más al sur del casco urbano de Erroz, se desvía para cruzar el ferrocarril mediante un paso superior y finaliza en el enlace de Gulina de la Autovía A-15. Tiene una longitud de 2.450 m.

Solución nº 2:

Tiene su origen en las proximidades del núcleo urbano de Erroz, cruza el río Araquil mediante un nuevo puente y termina en el enlace de Ecay-Echarren de la Autovía de la Barranca. Tiene una longitud total de 3.900 m.

- Redacción del Estudio: Berceo Ingenieros, S.L.

MARCILLA

Pasada de artipuchales km. 114/828

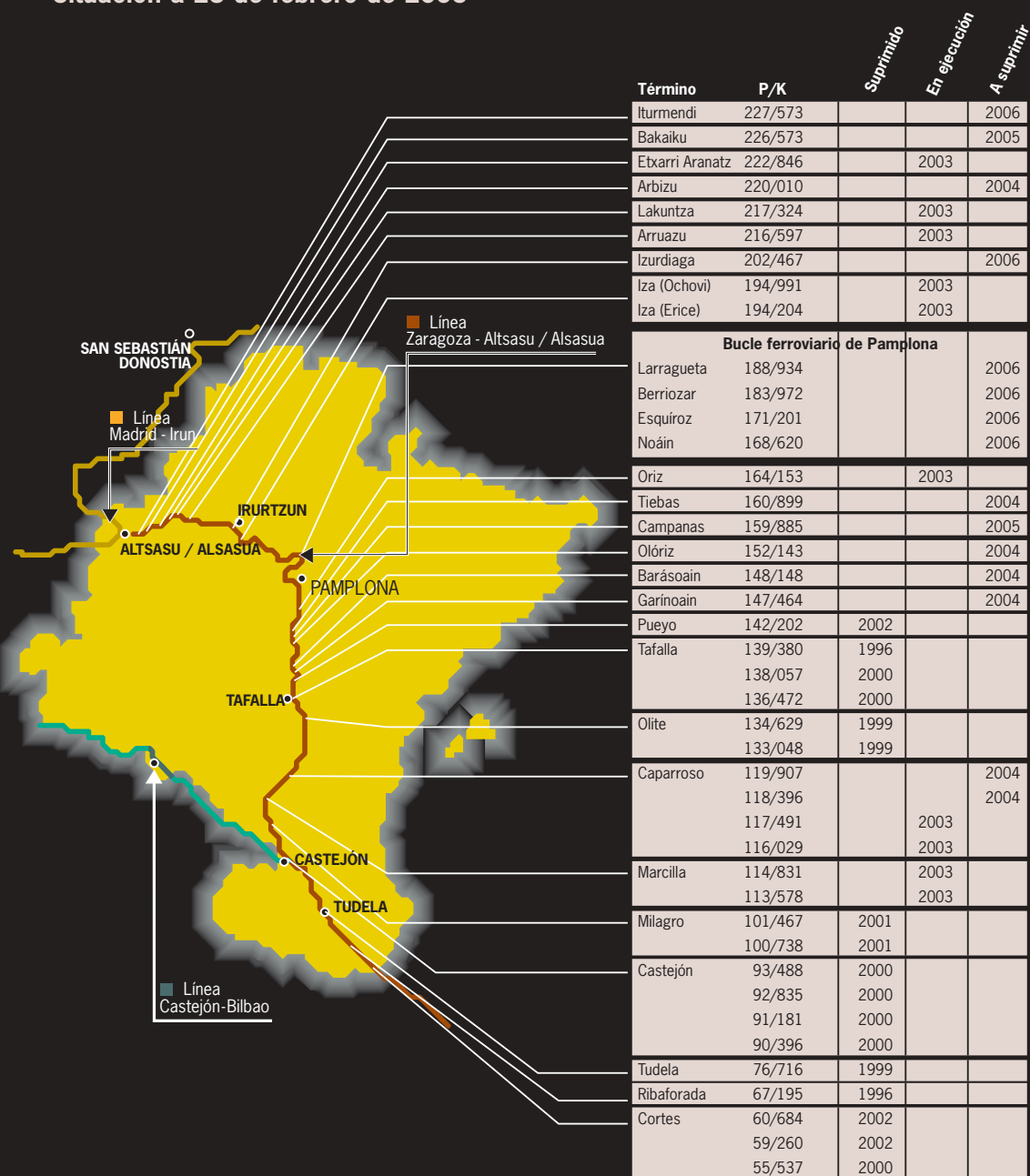
En la fase de información pública del proyecto de "Supresión de los pasos a nivel de la línea Zaragoza-Altsasu/Alsasua situados en los km. 113/585 y 114/828, T.M. de Marcilla", en una de las alegaciones presentadas se formulaba como observación que el camino de Artipuchales, que en su intersección con el ferrocarril produce el paso a nivel del km. 114/828, está inventariado en el Catálogo de Cañadas Reales de Navarra como una pasada de la Cañada Real Tauste-Andía/Urbasa y no se contemplaba su reposición.

Considerando urgente el inicio de las obras proyectadas, se estimó esta alegación en la consideración de que no se procedería al cierre de dicho paso a nivel para el ganado en tanto no se arbitrara una solución para su reposición.

Si bien no se ha tomado una decisión, se han estudiado distintas soluciones, unas con paso a desnivel en las inmediaciones del actual y otras con desvío por caminos existentes hacia los pasos superiores en construcción de los km. 113/993 y el 116/048.

Plan de supresión de pasos a nivel en Navarra (1996-2006)

Situación a 28 de febrero de 2003



Plan de supresión de pasos a nivel en Navarra (1996-2006)

Línea	Km. en Navarra	Nº de pasos	Suprimidos	Pendientes		
				Acuerdos	Bucles	Total
Zaragoza-Alsasua	177,63 km.	42	17	21	4	25
Madrid-Irún	13,30 km.	0	-	-	-	-
Castejón-Bilbao	10,00 Km.	4	-	-	-	-
Soria-Castejón	23,00 Km.	Sin servicio	-	-	-	-

En ejecución a 31 de Diciembre de 2002 >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>> **Marcilla/Caparroso/Olite**

Marcilla

Supresión pasos a nivel km. 113/595 y 114/828

Redactores del Proyecto: Berceo Ingenieros, S.L. **Presupuesto de adjudicación:** 2.108.928,48 euros. **Plazo:** 8 meses. **Adjudicatario:** Jesús Benavente, S.L. **Dirección de Obra:** José Francisco López García (Servicio de Infraestructuras Ferroviarias y Aeroportuarias)



Para la supresión del paso a nivel del km. 113,585 la solución desarrollada en el proyecto consiste en la construcción de una variante de carretera NA-128 de 1.335 m. de longitud y la reposición de los caminos existentes a

ambos lados de la misma al objeto de garantizar el acceso a las fincas existentes a ambos lados de la vía. Esta variante de carretera tiene su origen en la rotonda intersección de las carreteras NA-128 y NA-660, discurre rodeando el Polígono de la Azucarera y cruza la vía mediante un paso superior en el km. 113,993, continuando hasta enlazar nuevamente con la citada carretera NA-128.

Además de la supresión del paso a nivel, con esta actuación se completa junto con las obras realizadas el año 2001 una importante mejora de esta carretera en el tramo Caparroso-Marcilla.

Por su parte, la solución desarrollada para la supresión del paso a nivel del km. 114,828 consiste en comunicar la red de caminos que existen al otro lado de la vía mediante un nuevo ramal de conexión que arranca de la solución anterior.

A 31 de diciembre de 2002 el volumen de obra ejecutado ascendió a 841.157,72 euros (139.956.869 ptas), aproximadamente el 40% del total.

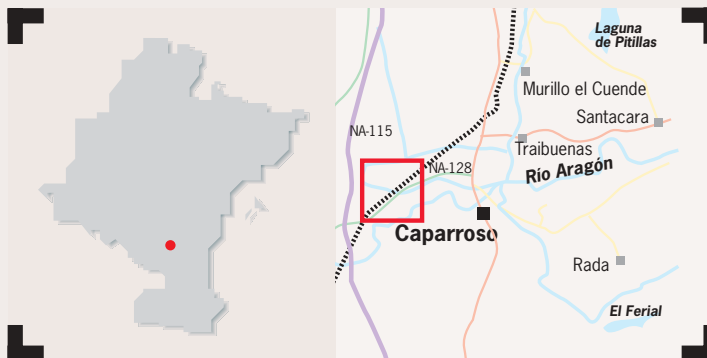


Paso a nivel de Marcilla, que se suprimirá gracias a la construcción de una variante que cruzará la vía mediante un paso superior.

Caparroso

Supresión pasos a nivel km. 116/019 y 117/491

Redacción del Proyecto: Berceo Ingenieros, S.L. **Presupuesto de adjudicación:** 733.822,08 euros. **Plazo de ejecución:** 5 meses. **Empresa contratista:** Jesús Benavente, S.L. **Dirección de Obra:** José Francisco López García (Servicio de Infraestructuras Ferroviarias y Aeroportuarias)



Las obras que se están ejecutando consisten en la construcción de un paso superior en el km. 116,046 y su inserción en la red de caminos existentes en la zona, lo que supone la construcción de 400 m. de nuevo camino con una anchura de 7 m.

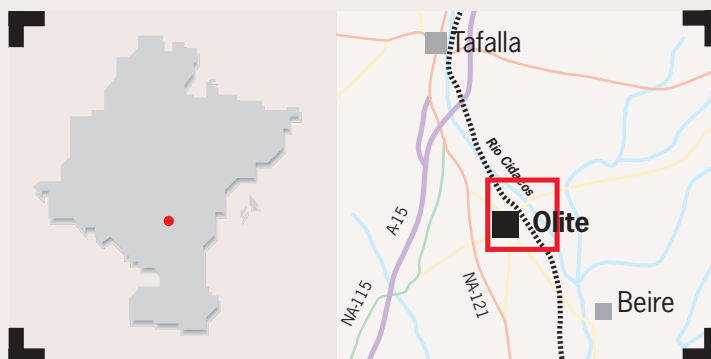
El hecho de que la red de caminos existente en la zona disponga, a ambos lados de la vía y relativamente próximos a la misma, de sendos caminos de concentración parcelaria que unen los que anteriormente cruzaban los pasos a nivel ha posibilitado la supresión de

estos dos pasos a nivel de forma conjunta y con una sola actuación. A 31 de diciembre de 2002, el volumen de obra ejecutado ascendió a 60.000 euros (9.983.160 ptas.), lo que supone un 8% del total.

Olite

Paso peatonal en el km. 133/052

Redactores del Proyecto: Peyco, S.L. **Presupuesto de adjudicación:** 591.047,46 euros. **Baja:** 16 %. **Plazo:** 5 meses. **Adjudicatario:** Construcciones y Excavaciones Erri Berri. **Dirección de Obra:** José Francisco López García (Servicio de Infraestructuras Ferroviarias y Aeroportuarias)



El año 1999 se finalizaron las obras de la variante de la carretera NA-5300 a su paso por Olite, que incluían un paso superior sobre el ferrocarril en el km. 132,752, 396 m. al sur del paso a nivel anterior. Esta actuación permitió el cierre para vehículos del paso a nivel existente en el km. 133,048.

No obstante, la existencia de viviendas a ambos lados del paso a nivel y al objeto de que el tráfico peatonal no se vea afectado en su permeabilidad anterior, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, a petición del Ayuntamiento de Olite, consideró conveniente complementar la solución anterior con la construcción de un paso peatonal a distinto nivel con el ferrocarril en las inmediaciones del km. 133,048.

Las obras consisten la construcción de un paso peatonal que cruza la vía mediante un paso inferior en el km. 133,052 de 2,50 m. de alto por 3 m. de ancho y su conexión con la antigua carretera Olite-San Martín de Unx, a ambos lados de la vía, mediante rampas y escaleras.

Hay que resaltar que, por su ubicación en zona urbana y su proximidad a la estación ferroviaria de Olite, se presentan un importante número de afecciones sobre el sistema de comunicaciones ferroviarias así como el de redes urbanas, representando el capítulo de su reposición más del 20% del volumen económico de la obra.

Al finalizar el año 2002, se había ejecutado aproximadamente un 30% de la obra.

