

Ekologistak Martxanen ustez, egungo tren azpiegituraren hobekuntza nahikoa eta egokia da



Sustapen Ministerioa hasi da **Kantauri-Mediterraneo tren korridorearen proiektuaren informazio ikerketarako** audientzia eta informazio publikoaren prozesua. Iruñea eta Euskal Y aren arteko zatia publikatu egin da Espainako Aldizkari Ofizialean, 2018ko urtarrilaren 16an.

Ikerketa informatiboaren bigarren fase honetan, 1:5000 eskalan, aurreko fasean aukeratutako bi alternatiba alderatu egiten dira. **H Alternatiban**, Iruñea Euskal Y-arekin lotzen da Ezkio-Itsaso geltoki berrian. Horretarako, 21 km-etako bituboko tunel bat behar du, Aralar alderik alde zulatuko lukeena, hainbat tunel eta biaduktuez gain.

V Alternatiban, hobekien baloratzen dena, Iruñea Gasteizekin lotzen da egungo azpiegituraren paretik, baina urrun, jarraituz. Gehienbat ibilbidea azalean doa. H Alternatiba baino luzeagoa da, baina eraikitzeko errazagoa eta geologikoki zein geoteknikoki zalantza gutxiago sortatarazten dituelarik.

Lehen fasean, 1:25000 eskalan, SENER-ek aurkeztutako proiektuan 2013ko maiatzean, besteak beste, **proposatzen zen alde batera uztea egungo azpiegituraren hobekuntza**, eta ondoko arrazoiak erabiltzen zituzten: ibilbidearen denbora, mantenimendua eta kapazitatea. Bestalde, alternatiba honen abantailen artean ondokoak aipatzen zituzten: aurrekontu txikiagoa eta ingurumen eragin apalagoa. Aldi berean aparkatzeko bazterbideak egokitu beharra kontuan hartzen zuten 750 m-ko trenak aparkatzeko, linea hau merkantziatarako eragingarritzat jotzeko.

Esan beharra dago **lehen fase hau ezin da eta ezin izan da inoiz kontsultatu Sustapen Ministerioaren web orrialdean**, nahiz eta hor egon esposaketa publikoan hainbat dokumentazio. Baina Nafarroko Gobernu Irekiaren webean, **eztabaida sozialerako dokumentuen artean** bai agertzen dela **Nafarroako prestazio handiko trena eta bere lotura euskal Y-arekiko azterketa funtzionala**, SENER-ek egina, 2017ko otsailean. Bertan aztertzen dira Euskotrenen orain arte argitaratutako planak egungo tren azpiegitura hobetzeko

Azterketa funtzionalean agertzen denez, merkantzien zein bidaiarien trafikoaren aurreikuspenak **(48 eta 53 zerbitzu norabide bakoitzeko)** erakusten du egungo ordutegien antolaketa ez da nahikoa erantzuteko programatu nahi dituzten zerbitzuei. Beraz, egungo kapazitatea bikoiztea proposatzen dute.

Ekologistak Martxan-ek behin eta berriz diogun moduan, egungo lineak badu kapazitatea egunero 73 trenentzako bi norabidetan. Baina egungo trenbidea bikoiztuko balitz, kapazitatea laukoiztuko zen trenbide biak banalizatuz gero (trenak bertatik ibiltzen dira bi norabidetan, aurreratzeak eta gurutzatzeak ahalbidetuz trenak apartatu gabe). Gauzak horrela, eta etorkizuneko trafikoaren aurreikuspen berbera izanik, **moldaketa honekin**

%36ko saturaziora iritsiko ginateke, tarte dexente geratuz balizko trafikoaren igoerak xurgatzeko.

Bazterbideen egokitzapena egingarria da 750 m-ko merkantzien trena hartzeko. Gauza bera proiektatua dute Zaragoza-Teruel-Sagunto linean (Kantauri-Mediterraneo korridorean dagoena). Erraz luza daitezke Irurtzun, Uhartea Arakil eta Etxarri Aranatzeko geltokiak (egun bertan 550 m-ko trenak sartzen dira). Horretarako ez da desjabetu behar, bere garaian linea egin zenean bikoizketa aurreikusitako zutelako jadanik.

Azterketa funtzionalean proposatzen da alternatiba guztietan agertzen den saihezbide bera, hau da, Aldaba eta Izurdiaga artean (15 km gutxi gora behera), 500 metroko lotutako hainbat errebuelta eta 16 milioimetako maldatxoak Altsasuko norabidean kentzeko, bidaiarien denbora ahalik eta gehien murrizteko. Saihezbide honetan zabalera estandarreko bi errail jarriko ziren, egungoa zerbitzuan mantenduz.

Ibilbidearen denborari dagokionez, **1 Aukerak (Saihezbidea + Iruñea-Altsasu-Gasteiz en bikoizketa)** bidaiarien tren batek beharko ditu **34 minutu** Iruñea eta Gasteizen arteko 84 km egiteko (hau da, 148 km/orduko batez bestea).

Iruñea eta Altsasuren arteko egungo ibilbidearen hobekuntzak ondokoak ekarriko lituzke: a) saihezbidean plataforma berri bat errail bikoitzetarako eta gainerakoan trenbidearen bikoizketa, b) egungo trenbidean hirugarren erraila eta bikoiztutako zatian errail estandar bat montatzea. Bestalde, Altsasu eta Gasteizen artean hirugarren erraila jarriko litzateke egungo bide bikoitzean.

2. Aukerak zabalera estandarreko bide bikoitzeko plataforma berri bat aurreikusten da Iruñea, Altsasu eta Gasteiz lotuko lituzkeena. Bertatik bidaiarien tren batek **30 minutu** beharko luke Iruñeatik Gasteizera joateko. Hau da Sustapen Ministerioak aukeratutako alternatiba hoberearen bidaiarien denbora, 1. Aukerak (Saihezbidea+Iruñea-Altsasu-Gasteiz) markatutako denbora 4 minutu murriztuta.

Plataforma berri batek konponduko lituzke trenbidearen berritzeak/bikoizteak dakartzen eragozpenak, aldi berean tren zerbitzua mantenduko litzatekeelako. Baina Iruñea-Altsasu korridoreak dagoeneko azpiegituren saturazioa pairatzen du, eta **plataforma berriarekin lurraldea are gehiago zatituko litzateke.**

Ekologistak Martxanek ustez, aukeratutako alternatibek ez dute inolako justifikazio ekonomikorik, sozialik eta ingurumenezkorik, Kastejon-Altsasu linearekin gertatu bezala. **Egungo tren azpiegituraren hobekuntza** nahikoa da **nazioarteko estandarretara egokitzeko**, kapazitatea handituz eta bidaien denborak alternatiba azkarrenaren pare izanez.

Hori gutxi ez balitz, inbertsio kostuak dexente murriztuko lirateke, baita ingurumen eraginean ere. Beraz, Ekologistak Martxanek ozen eskatzen du Sustapen Ministerioak hobetsitako alternatiba berriak bazterrean uztea, egungo azpiegitura hobetzea nahikoa eta egokia delako.

Ekologistak Martxan considera suficiente y apropiada la mejora de la actual infraestructura ferroviaria.

El Ministerio de Fomento ha iniciado el proceso de información pública y audiencia del **Estudio informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona-conexión Y Vasca**, que ha sido publicado en el BOE del 16 de enero.

En esta segunda fase del Estudio Informativo, a escala 1:5000, se comparan las dos alternativas que fueron elegidas en la fase anterior. La **Alternativa H**, que conecta Pamplona con la Y vasca en la futura estación a construir en Ezkio/Itsaso y para ello

prevé la ejecución de un túnel bitubo de 21 kms que atravesaría la Sierra de Aralar, además de otros túneles y viaductos de menor dimensión.

La **Alternativa V**, que es la mejor valorada, que conecta Pamplona con Vitoria siguiendo el corredor de la infraestructura ferroviaria actual pero separada de ella. Es un trazado fundamentalmente en superficie, de mayor longitud que la alternativa H, pero que presenta menos incertidumbres de carácter geológico-geotécnico y una mayor sencillez constructiva.

En su primera fase, a escala 1:25000, presentada por SENER en mayo de 2013 se proponía desestimar entre otras alternativas la de la **mejora de la infraestructura existente**. Entre sus inconvenientes se señalaban los tiempos de recorrido, mantenimiento y capacidad. Como ventajas de esta alternativa presenta un menor presupuesto y el impacto ambiental. También habría que adaptar los apartaderos para poder estacionar trenes de 750 m de longitud y así poder considerar la línea como de mercancías interoperable.

Esta primera fase no se puede consultar en la página web del Ministerio de Fomento donde está la documentación en exposición pública, ni se ha podido consultar nunca, pero en la página web del Gobierno Abierto de Navarra, entre la **documentación para el debate social** que ahí aparece, se encuentra el **Estudio funcional de la red ferroviaria de altas prestaciones de Navarra y su conexión con la Y vasca**, elaborado también por SENER en febrero 2017. En él se analizan para Euskotren los planes publicados para la mejora de la actual infraestructura ferroviaria.

Según se indica en este estudio funcional, la predicción de tráfico de viajeros y mercancías a futuro (**entre 48 y 53 servicios diarios por sentido**) hace que los surcos horarios disponibles en la actualidad sean insuficientes para acoger los servicios a programar, por lo que se afirma que resulta necesario duplicar la vía para aumentar su capacidad.

Como se viene manifestando desde **Ekologistak Martxan**, la actual línea tiene capacidad para 73 trenes diarios en ambos sentidos pero con la duplicación de la actual vía, su capacidad se puede cuadruplicar si se banalizan ambas vías (los trenes circulan por ellas en ambos sentidos permitiendo tanto cruces como adelantamientos de trenes sin tener que ser apartados). De esta manera y según la misma previsión de tráfico futuro, con esta actuación solamente se llegaría a una **saturación del 36%** por lo que aún quedaría mucho margen para posibles incrementos de tráfico.

La adecuación de los apartaderos a trenes de mercancías de 750 metros de longitud no supone inconveniente pues lo mismo está proyectado hacer en la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto (también perteneciente al corredor Cantábrico-Mediterráneo). Se pueden prolongar de forma sencilla las cabeceras de las estaciones en Irurtzun, Uharte Arakil y Etxarri Aranatz donde en la actualidad se admiten trenes de hasta 550 metros y para ello **no hace falta hacer expropiaciones** pues la línea se construyó teniendo en cuenta la futura duplicación de la vía.

En el **estudio funcional** se plantea una variante común a todas las opciones en él estudiadas. La variante se construiría entre Aldaba e Izurdiaga (de 15 Km aproximadamente) para eliminar una serie de curvas enlazadas de menos de 500 m y una rampa en sentido Altsasu de 16 milésimas, produciendo así la mayor reducción en tiempo de viaje. En dicha variante se dispondrían dos vías de ancho estándar mientras que la vía actual se mantendría en servicio.

En cuanto a los tiempos de recorrido, con la **Opción 1 (Variante + Duplicación en Pamplona – Altsasu – Vitoria)**, un tren de pasajeros conseguiría hacer en recorrido directo los 84 Km resultantes entre Pamplona y Vitoria en **34 minutos** (lo que supone una velocidad media de 148 Km/h).

Esta opción de mejora del trazado de la plataforma actual entre Pamplona y Altsasu lo hace mediante una nueva plataforma para vía doble en la variante y la duplicación de la

vía en el resto, la incorporación de un 3º carril en la vía actual y montaje de vía estándar en la vía duplicada. Entre Altsasu y Vitoria se incorporaría un 3º carril en la actual vía doble.

En la **Opción 2** se contempla la construcción de una **nueva plataforma para vía doble** en ancho estándar entre Pamplona, Altsasu y Vitoria en la que un tren de pasajeros directo tardaría **30 minutos** en recorrer la misma distancia. Este es el tiempo de viaje de la alternativa mejor valorada en el estudio informativo que acaba de publicar el Ministerio de Fomento pero que solo reduce en **4 minutos** a la de la Opción 1 (Variante + Duplicación en Pamplona – Altsasu – Vitoria).

Una nueva plataforma evitaría las complicadas situaciones provisionales aparejadas a la renovación/duplicación de la vía con la continuidad del servicio ferroviario durante la actuación pero el corredor Pamplona-Altsasu ya tiene una muy alta saturación de infraestructuras como para añadir una **fragmentación del territorio** más.

Ekologistak Martxan considera que las alternativas elegidas, al igual que en el resto de la línea Castejón-Altsasu, no tienen justificación ni económica, ni social, ni ambiental ya que con la **mejora de la infraestructura actual** la línea se adaptaría a los **estándares internacionales**, se ampliaría enormemente su capacidad (quedando una **gran reserva de surcos** para incrementos de tráficos futuros) y **los tiempos de recorrido son muy similares** a los de la alternativa más rápida.

Además conlleva una **significativa reducción en sus costes de inversión** por el aprovechamiento de parte de la plataforma ya amortizada y un menor impacto ambiental donde **la afección ambiental se minimiza** debido a que el impacto de la vía duplicada se inscribe en un corredor ya antropizado (creado o transformado por la mano del ser humano) por lo que **Ekologistak Martxan** pide que se desestimen ambas alternativas propuestas en el último estudio informativo y se opte por la **mejora de la actual infraestructura ferroviaria**.