OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

5694

RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el «Proyecto de electrificación del tramo Altza – Galtzaraborda».

La modificación del Plan Territorial Sectorial de Red Ferroviaria de la CAPV para Gipuzkoa, aprobada inicialmente mediante Orden de 25 de enero de 2005 del Consejero de Transportes y Obras Públicas, contempla la implantación de una nueva estación en el barrio de Altza (Donostia-San Sebastián) así como la posible reubicación de la estación de Pasaia según una nueva traza y subterránea.

Después de diversos estudios de alternativas, en julio de 2010 se realiza el «Estudio informativo del desdoblamiento entre las estaciones de Herrera y Altza y la nueva estación de Altza/Pasaia» que comprende el desdoblamiento entre las estaciones de Herrera y Galtzaraborda y que formará parte del Metro de Dostialdea.

En febrero de 2012 se finaliza el proyecto constructivo del tramo Herrera-Altza, cuyas obras se encuentran finalizadas y el tramo en servicio.

En diciembre del 2014 se finaliza la redacción del proyecto constructivo del tramo Altza-Galtzaraborda. El proyecto incluye el túnel de línea desde la conexión con el tramo anterior (a partir del mango de maniobra de la estación de Altza) hasta el final de tramo, la salida de emergencia de la calle Sasuategui y las estaciones de Pasaia y Galtzaraborda (esta última a nivel de proyecto básico para su coordinación con el tramo siguiente).

Actualmente se encuentran en marcha la obra de construcción del tramo Altza-Galtzaraborda.

Los estudios y proyectos de Obra Civil no comprenden la definición de las instalaciones eléctricas de estación y ferroviarias, siendo necesario el diseño de los correspondientes proyectos de instalaciones para su correcta definición.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, se considera necesaria la realización de los proyectos de las instalaciones eléctricas, equipo e instalaciones ferroviarias del tramo Altza-Galtzaraborda con los criterios de diseño y ejecución utilizados en la red de ETS, siendo objeto del presente proyecto el sistema de electrificación.

El proyecto, que se redacta a solicitud de Euskal Trenbide Sarea (ETS), tiene por objeto estudiar, definir y valorar el equipamiento necesario para la ejecución del Proyecto de Electrificación del tramo Altza – Galtzaraborda.

Contempla la instalación de catenaria rígida desde el fin de línea actual en la estación de Altza hasta la salida del túnel de vía doble de nueva ejecución junto a la estación actual en superficie de Galtzaraborda. Asimismo, se contempla la adecuación de la electrificación existente (tipo convencional) en el entorno de la estación de Galtzaraborda de acuerdo con la nueva configuración de vías.

Asimismo, es objeto del proyecto la definición de ruptores de catenaria a instalar en la nueva estación de Pasaia, así como la ampliación de los existentes en la estación de Altza. Se incluye también la integración de los nuevos seccionadores en el sistema de telemando de seccionadores de catenaria de ETS.

La electrificación del Tramo Altza-Galtzaraborda tiene características similares al resto de la línea del Metro Donostialdea en servicio, que transcurre subterráneo e incorpora catenaria rígida para la alimentación de las unidades. Las características generales de la electrificación de este tramo son las siguientes:

• Las unidades de tren son alimentadas por medio de línea aérea de contacto.

• La tensión nominal de alimentación de las unidades es de 1.500 Vcc.

• La velocidad de diseño de la catenaria es de 80 km/h.

• Se adopta como gálibo, el gálibo de Infraestructura tipo ETS.

• Para la alimentación de la línea aérea de contacto se distribuyen a lo largo del recorrido una serie de subestaciones. La línea aérea de contacto se divide en sectores de electrificación que vienen determinados por la subestación a la que se conectan.

• El sistema de retorno de tracción se realiza por carril.

• La línea aérea de contacto de cada una de las vías se alimentará de forma independiente, no estando conectadas entre sí. En casos particulares se pueden conectar ambas catenarias para conseguir una mayor funcionalidad de la línea en caso de avería, y para ello se instalan seccionadores de by-pass.

El Proyecto tiene un presupuesto de ejecución material que asciende un millón novecientos diecinueve mil dos euros con nueve céntimos (1.919.002,09), que significa un presupuesto base de licitación con IVA de dos millones setecientos sesenta y tres mil ciento setenta y un euros con once céntimos (2.763.171,11), y un presupuesto para conocimiento de la Administración sin IVA de dos millones doscientos ochenta y tres mil seiscientos doce euros con cuarenta y nueve céntimos (2.283.612,49).

El plazo de ejecución estimado para las obras es de nueve (9) meses.

Los Servicios Técnicos de Euskal Trenbide Sarea (ETS) han verificado que este proyecto responde a su objeto y cumple los requisitos exigidos por la Ley de Contratos del Sector Público y por el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, por cuanto recoge los aspectos suficientes y necesarios para su ejecución por contrata; así mismo han revisado el proyecto a nivel formal y ratifica que cumple con lo estipulado en la Ley de Contratos del Sector Público y el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas en cuanto a la inclusión de los documentos necesarios y la normativa vigente en relación a su contenido, las firmas y aspectos formales, las bases e hipótesis de cálculo necesarias y el contenido relacionado en el artículo 233.1 de la Ley de Contratos del Sector Público.

Este órgano es competente para la elaboración y aprobación de los proyectos de la red de Ferrocarril, según lo dispuesto en el artículo 16.2.b) del Decreto 11/2021 de 19 de enero de 2021, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

Vistas las disposiciones citadas, y demás concordantes y de general aplicación,

RESUELVO:

Primero.– Aprobar el «Proyecto de electrificación del tramo Altza-Galtzaraborda» con un presupuesto base de licitación, IVA incluido, de dos millones setecientos sesenta y tres mil ciento setenta y un euros con once céntimos (2.763.171,11), y con un plazo de ejecución estimado para las obras de nueve (9) meses.

Segundo.– La aprobación de este proyecto Constructivo conlleva la declaración de utilidad pública o interés social de las obras, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la ocupación de los bienes y derechos afectados relacionados en el anexo correspondiente del propio Proyecto Constructivo.

Esta resolución no es definitiva en vía administrativa y contra ella los interesados pueden interponer recurso de alzada ante el Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, dentro del plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de la notificación o publicación, dirigiendo el escrito de interposición bien a este órgano, bien al Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes.

Las Administraciones Públicas podrán interponer recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos (2) meses, ante la sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, sin perjuicio de poder efectuar requerimiento previo en la forma y plazo determinados en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa.

En Vitoria-Gasteiz, a 20 de noviembre de 2024.

La Directora de Infraestructuras del Transporte,
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.