OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

2649

RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2025, de la directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el «Proyecto constructivo de rehabilitación y refuerzo del túnel de Karkizano».

El ferrocarril a su paso por Elgoibar tiene una existencia superior a los 100 años: la línea se concesionó y comenzó a explotarse en 1887 e inicialmente, a su paso por Karkizano, discurría en superficie.

En 1973 se inauguró el tramo Eibar-Zumaya de la AP-8, y el túnel de Karkizano se construye entre la década de 1975 y 1985 con hormigón armado (no se conoce la fecha exacta).

En 1988 se realizaron inspecciones del túnel de Karkizano, en las que se indicó que ya existían patologías, principalmente en el falso túnel de la boca sur, y en un tramo central del túnel, relativamente próximo a esta boca sur. En los informes de inspecciones de ese año ya se indicaba que se habían efectuado reparaciones en el túnel, con la colocación de una chapa ondulada en juntas constructivas, para evitar la caída directa de filtraciones de agua, por lo que se dedujo que no se había dispuesto un sistema de impermeabilización en su construcción.

Con fecha de 2020 la empresa TEAM Ingeniería y Consultoría realizó, bajo la supervisión de ETS, el «Inventario de túneles de ETS». En este estudio se comprobó que el túnel de Karkizano presentaba patologías y defectos principalmente en su revestimiento y en la infraestructura de drenaje que, dada su evolución y magnitud, plantean la necesidad de llevar a cabo la redacción de un proyecto de rehabilitación y refuerzo del mismo mediante el diseño de una serie de medidas correctoras o paliativas para que dicha infraestructura subterránea cumpla con los estándares requeridos.

Por todo ello, el «Proyecto Constructivo de reparación y refuerzo del túnel de Karkizano», tiene como objetivo principal la adecuación de las infraestructuras que componen dicho túnel a las exigencias y estándares necesarios para garantizar el nivel de transitabilidad, seguridad, calidad y confort.

Para ello, una vez analizadas las patologías y deficiencias encontradas se realizarán los cálculos necesarios para el diseño de sus correcciones, incluyendo en estos, soluciones para su estabilidad, métodos constructivos, funcionalidad de los túneles, en aras de aumentar su funcionalidad y vida útil. Se justificará la solución elegida tras el análisis de los factores condicionantes anteriores.

Asimismo, teniendo en cuenta la necesidad de minimizar las afecciones al tráfico ferroviario a lo largo túnel durante la realización de los trabajos de rehabilitación, se deberán adecuar las acciones seleccionadas al horario de mínima afección al tráfico ferroviario.

La descripción del túnel existente incluye los siguientes aspectos:

- El túnel tiene una longitud de 393 metros.
- La boca sur del túnel está situada en el P.K. 56+064 y la boca norte en el P.K. 56+457.
- El túnel está situado entre los núcleos urbanos de Elgoibar y Mendaro.

• Forma parte de la Línea E1 Bilbao/Matiko-Donostia, y se encuentra entre las estaciones de Altzola y Toletegain de Elgoibar. La línea está operada por Euskotren, tiene una longitud de tramo de 109 km, con 38 estaciones desde su origen en Matiko hasta la estación final de Amara.

• La línea tiene un trazado curvilíneo y una velocidad máxima de 80 km/h, lo que hace el recorrido lento para cubrir toda la distancia. La línea se utiliza para cortas y medias distancias.

• Es un tramo del túnel consta de una única vía.

• En la boca sur del túnel existe un falso túnel de casi 50 m parcialmente cubierto, los primeros 15 m sin relleno.

• La primera parte del túnel presenta bastantes fisuras en los hastiales de hormigón, y barrigas en el hormigón, así como numerosas filtraciones.

• Aproximadamente a la mitad del túnel existe una falla. En esta zona es donde hay mayores problemas de filtraciones de agua y deterioro del hormigón del túnel.

El Proyecto tiene un presupuesto de ejecución material que asciende setecientos catorce mil setecientos cuatro y cuatro euros y cincuenta y cinco céntimos (714.704,55), que significa un presupuesto base de licitación con IVA de un millón veintinueve mil ciento tres euros y ocho céntimos (1.029.103,08), y un presupuesto para conocimiento de la Administración sin IVA de ochocientos setenta y nueve mil setecientos setenta y seis euros y trece céntimos (879.776,13).

El plazo de ejecución estimado para las obras es de seis (6) 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 aprobación de los proyectos de la red ferroviaria vasca, según lo dispuesto en el artículo 11.2.b) del Decreto 382/2024, de 19 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Movilidad Sostenible.

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

RESUELVO:

Primero.– Aprobar el «Proyecto constructivo de rehabilitación y refuerzo del túnel de Karkizano» con un presupuesto base de licitación, IVA incluido, de un millón veintinueve mil ciento tres euros y ocho céntimos (1.029.103,08), y con un plazo de ejecución estimado para las obras de seis (6) 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 Movilidad Sostenible, 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 Movilidad Sostenible.

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 27 de mayo de 2025.

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