



LURRALDE PLANGINTZA, ETXEBIZITZA
ETA GARRAIO SAILA
Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetza
Garraio Azpiegituren Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES
Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes
Dirección de Infraestructuras del Transporte

**EBAZPENA, 2024ko martxoaren 25koa,
Garraio Azpiegituren Zuzendariarena,
zeinaren bidez ontzat ematen da
“AGINAGAKO TUNELA
ERAIKITZEKO PROIEKTUA”.**

ETSk kudeatzen dituen trenbideen luzeraren zati handi bat trenbide bakarreko ibilbideekin dago osatuta, eta horrek nabarmen zailtzen du haien ustiapena. Batez ere bidaiarien trafikorako erabiltzen da, eta nabarmen mugatzen du haien garraio-ahalmen orokorra. Horrek mugatu egiten du ahalmen orokorra, merkantzien garraioari dagokionez, batez ere.

Egoera horri soluzioa bilatzeko, urteetan zehar zenbait azterlan egin da Bilbo-Donostia aldirietako lineako tartekak bikoizteko aukera aztertzeko, gauzatu beharreko inbertsioei ahalik eta eraginkortasun handiena emango dioten jarduketak bilatuz.

Proiektuaren xede den zatia Bilbo-Donostia lineako Zarautz-Usurbil tarteko zati bat da. Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailaren helburua trazadura-saihesbide bat bilatzea da, zerbitzuaren Zarautzerainoko maiztasunak hobetzeko, Usurbil eta Zarautz arteko tartearen bidaia-denborak, mantentze-kostuak eta istripu-tasa murrizteko eta, azken batean, trenbide bitarteko garraio jasangarria indartzeko.

Proposatutako jarduketa guztien artean, bat Eraikuntza-proiektu honen xede den bat Aginagako tunelaren saihesbidea da, Euskal Trenbide Sarearen Bilbo-Donostia lineako trenbidearen 93+166,744 K.P.-aren eta 96+193,151 K.P.-aren artean. Proiektatutako trenbideari dagokion lotura-puntua 94+751,120 K.P.-a da.

**RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2024 de
la Directora de Infraestructuras del
Transporte, por la que se aprueba el
“PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL
TÚNEL DE AGINAGA”.**

Las líneas férreas gestionadas por ETS presentan una gran parte de su longitud con recorridos de vía única, lo que dificulta notablemente su explotación, básicamente destinada al tráfico de viajeros, y limita de forma muy considerable su capacidad global de transporte, lo que supone una limitación de capacidad global y en particular para el transporte de mercancías.

Con objeto de buscar soluciones a esta situación, a lo largo de los años se han venido realizando diversos estudios para la materialización de variantes de trazado y posible duplicación de tramos en la línea de Cercanías Bilbao-San Sebastián, buscando actuaciones que otorguen la máxima eficiencia a las inversiones a ejecutar.

El tramo objeto del proyecto forma parte del tramo Zarautz-Usurbil perteneciente a la línea Bilbao-San Sebastián, cuyo objetivo por parte del Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes del Gobierno es buscar una variante de trazado que reduciendo los tiempos de viaje en el trayecto entre Usurbil y Orio permita mejorar las frecuencias del servicio entre Donostialdea y Zarautz, reducir los tiempos de viaje, los costes de mantenimiento y accidentalidad del tramo entre Usurbil y Orio y en definitiva potenciar el transporte sostenible por ferrocarril.

De todas las actuaciones propuestas, una es la variante del túnel de Aginaga, objeto del presente Proyecto de Construcción, entre el P.k 93+166,744 y el P.k. 96+193,151 de la vía existente de la línea Bilbao-Donostia de la Red de Ferrocarriles Euskal Trenbide Sarea. El punto de conexión correspondiente a la vía proyectada es el P.k. 94+751,120.



Trazadura berriarekin, Ria Oria ES2120010 ZECaren eremuan dagoen mendia inguratu beharra saihestu nahi da, Usurbil eta Orio arteko egungo trenbide bakarreko tartean bidaia-denborak nabarmen murrizteko. Gaur egun ibilbide hori egiteko 9 minutu behar dira, eta 7 minututik behera murriztu nahi da. Horrela, ustiapena 15 minutuz behingo maiztasunarekin eskaini ahal izango da Zarautzeraino, eta bidaiarientzako erosotasun-eta segurtasun-baldintza hobekak izango ditu, azpiegituran eta mantentze-lanetan ahalik eta eragin gutxien sortuz eta denborak ahalik eta gehien murriztuz.

Aurreikusitako tunel-trazaduraren saihesbidea trenbide bikoitzean proiektatu da, tunelean eta trenbide bikoitzean joango den tarte horretan, merkantzia-trena baztertu ahal izateko, bidaiarien trenaren ustiapena kaltetu gabe, eta, horrela tren-ustiapeneko sarean merkantzia-trenen zirkulazioa hobetzeko.

2009ko maiatzaren 7an, Garraio Azpiegituraren Zuzendariak “Aginagako tunela eraikitze proiektua” onartu zuen.

2017ko uztailaren 28an, proiektuaren Ingurumen Eraginaren Azterlana eguneratu zen, jendaurrean jarri ahal izateko.

2019ko abuztuan, 2009an onartutako “Aginagako Tunelaren Eraikuntza-proiektua” eguneratzeko. Ingenieritza zerbitzua hasi zen.

2021eko urriaren 6an, Garraio Azpiegitura zuzendariak, “Aginagako tunelaren eraikuntzaproiektua” eta haren ingurumen-inpaktuaren azterlana jendaurrean jartzeko ebazpena eman zuen.

2022ko martxoaren 9an, Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegitura Zuzendaritzak Aginagako tunela eraikitze proiektuaren ingurumen-inpaktuaren adierazpenaren eskaera bidali zion Eusko Jaurlaritzako Ingurumenaren Kalitate eta Ekonomia Zirkular Zuzendaritzari.

Con el nuevo trazado se pretende evitar bordear el monte existente en el ámbito de la ZEC Ria Oria ES2120010, reduciendo considerablemente los tiempos de viaje precisamente en el tramo actual de vía única entre Usurbil y Orio con un tiempo de viaje de 9 minutos en la actualidad y reducirlo por debajo de los 7 minutos permitiendo así prolongar la explotación con frecuencias de 15 minutos hasta Zarauz, así como contar con mejores condiciones de confort y seguridad para los viajeros, minimizando y reduciendo en lo posible las afecciones a la infraestructura y las labores de mantenimiento.

La variante de trazado en túnel prevista se proyecta en vía doble posibilitando que en este tramo en túnel y de vía doble se pueda apartar el tren de mercancías sin penalizar la explotación del tren de pasajeros y optimizar así la circulación de los trenes de mercancías en la malla de la explotación ferroviaria.

El 7 de mayo de 2009 la Directora de Infraestructura del Transporte aprueba el “Proyecto de construcción del túnel de Aginaga”.

El 28 de Julio de 2017 se lleva a cabo. la actualización el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto para poder someterlo a exposición pública.

En agosto de 2019 se inicia el servicio de ingeniería para la actualización del “Proyecto de construcción del túnel de Aginaga”, que fue aprobado en 2009.

Con fecha 6 de octubre de 2021, se emite resolución de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública el «Proyecto de construcción del túnel de Aginaga» y su Estudio de Impacto Ambiental.

Con fecha 9 de marzo de 2022 se remite desde la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco a la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco solicitud de declaración de impacto ambiental del Proyecto de construcción del túnel de Aginaga.



2022ko apirilaren 13an, Kostaldeko eta Itsasoko Zuzendaritza Nagusiak, aurkeztutako alegazioaren eta alegazio-egilearekin izandako elkarrizketen arabera, eta LRJAP izenekoaren 90. artikuluan xedatutakoaren arabera, Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegitura Zuzendaritzak Eusko Jaurlaritzako Ingurumenaren Kalitate eta Ekonomia Zirkular Zuzendaritzara bidali zuen Aginagako tunela eraikitze proiektuaren ingurumen-inpaktuaren adierazpena atzera botatzeko eskaera.

2024ko urtarrilaren 15ean, Eusko Jaurlaritzako Ingurumenaren Kalitate eta Ekonomia Zirkularren Sailak Aginagako tunelaren PCaren gaineko Ingurumen-Inpaktuaren Adierazpena egorri zuen.

Aurrekari horiekin, Eraikuntza Proiektuaren eguneratze berri bat idatzi da. Eguneratze honek, DIAk deskribatutako baldintzak, oharrak, neurri zuzentzaileak eta babes-neurriak jasotzen ditu, bai eta Aginaga parean trenbidearen bide bikoitzeko tunela egiteko obrak behar bezala definitzeko beharrezkoak diren jarduketak ere.

Zehazki, Euskal Trenbide Sarea- Ferrocarriles Vascos Trenbide Sarearen Bilbo-Donostia lineako 93+166,744 K.P.-aren eta 96+193,151 K.P.-aren artean saihezbidea eraikitze beharrezkoak diren jarduketa guztiak zehaztean datza proiektua.

Proiektatutako trenbideari dagokion lotura-puntua 94+751,120 K.P.-a da; beraz, jarduketa osoak 1.584 metro hartzen ditu.

Proiektatutako tunela 93+306,00 K.P.-an hasten da eta 94+635,07 K.P.-an amaitzen da. Guztira 1.329,07 metro. Meategiko tunela 93+330,44 K.P.-aren eta 94+604,64. K.P.-aren artean egingo da.

45,10 m²-ko barne-sekzioa proiektatuko da, eta 4,27 metroko barne-erradioa izango du gangan.

Con fecha 13 de abril de 2022, a tenor de la alegación presentada por la Dirección General de la Costa y el Mar y las conversaciones mantenidas al efecto con el alegante, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 90 de la LRJAP se remite desde la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco a la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco solicitud de desestimiento de la declaración de impacto ambiental del Proyecto de construcción del túnel de Aginaga

Con fecha 15 de enero de 2024 el departamento Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco emite la resolución de la Declaración de Impacto Ambiental sobre el PC del túnel de Aginaga.

Con estos antecedentes se redacta una nueva actualización del Proyecto de Construcción, que recoge los condicionantes, observaciones, las medidas correctoras y protectoras descritas en la DIA, así como las actuaciones necesarias para la correcta definición de las obras para la ejecución del túnel en vía doble del ferrocarril a su paso por Aginaga.

De forma concisa, el proyecto consiste en la definición de todas las actuaciones necesarias para la construcción de un tramo en variante en túnel entre el P.k 93+166,744 y el P.k. 96+193,151 de la vía existente de la línea Bilbao-Donostia de la Red de Ferrocarriles Euskal Trenbide Sarea.

El punto de conexión correspondiente a la vía proyectada es el P.k. 94+751,120, por lo que el total de la actuación asciende a 1.584 metros.

El túnel proyectado comienza en el P.k. 93+306,00 y finaliza en el P.k. 94+635,07, lo que hace un total de 1.329,07 metros. El túnel en mina se ejecutará entre el P.k. 93+330,44 y el P.k. 94+604,64.

Se proyecta una sección interior de 45,10 m², con un radio interior en bóveda de 4,27 metros.



Bi muturretan tunel faltuko egiturak proiektatu dira, obra ingurunean integrazteko moduan. Bilbo aldean 24,44 metroko luzera duen egitura diseinatu da 93+306,00 eta 93+330,44 K.P.-en artean. Donostia aldean, 30,43 metrokoa da, 94+604,64 eta 94+635,07 K.P.-en artean.

Proiektua egikaritzeko aurrekontua HOGEITA ZAZPI MILIOI, HIRUROGEITA HEMERETZI MILA EHUN ETA BORROGEITA HAMAR EURO ETA HOGEITA HIRU ZENTIMOKoa (27.079.150,23 €) da. Horrek esan nahi du lizitazioarako oinarritzko aurrekontua HOGEITA HEMEZORTZI MILIOI, BEDERATZIEHUN ETA LAUROGEITA HAMAIIKA MILA BERREHUN ETA HIRUROGEITA ZORTZI EURO ETA BERROGEITA BAT ZENTIMOKoa (38.991.268,41 €) dela, BEZ barne; eta Administrazioak horren berri izateko aurrekontua: HOGEITA HAMABI MILIOI, HIRUREHUN ETA HOGEITA HEMAZORTZI MILA LAUREHUN ETA HOGEITA BOST EURO ETA HEMERETZI ZENTIMO (32.338.425,19 €), BEZik gabe.

Obrak egiteko BERROGEI HILABETeko (40) epea aurreikusten da.

Euskal Trenbide Sareko (ETS) Zerbitzu Teknikoek egiaztatu dute proiektu honek bere xedeari erantzuten diola eta Sektore Publikoko Kontratuen Legeak eta Administrazio Publikoen Kontratuen Legearen Erregelamendu Orokorrek eskatutako baldintzak betetzen dituela, kontrata bidez egikaritzeko behar diren alderdi nahikoak jasotzen baititu; halaber maila formalean berrikusi du proiektua eta berresten du bete egiten duela Sektore Publikoko Kontratuen Legean eta Herri Administrazioen Kontratuen Legearen Erregelamendu Orokorrean ezarritakoa, maila formalean, beharrezko dokumentuak eta indarrean dagoen araudia sartzeari dagokionez, edukari, sinadurei eta alderdi formalei, beharrezko kalkulu-oinarri eta -hipotesiei eta Sektore Publikoko Kontratuen Legearen 233.1 artikuluan zerrendatutako edukari dagokienez.

En ambos extremos se proyectan estructuras de falso túnel, de manera que la obra se integre dentro del entorno. En el lado Bilbao se diseña una estructura de 24,44 metros de longitud entre los P.k. 93+306,00 y 93+330,44. En el lado Donostia es de 30,43 metros y entre el P.k. 94+604,64 y el P.k. 94+635,07.

El Proyecto tiene un presupuesto de ejecución material que asciende VEINTISIETE MILLONES, SETENTA Y NUEVE MIL CIENTO CINCUENTA EUROS CON VEINTITRES CÉNTIMOS DE EURO (27.079.150,23 €), que significa un presupuesto base de licitación con IVA de TREINTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y UN MIL DOSCIENTOS SESENTA Y OCHO EUROS CON CUARENTA Y UN CÉNTIMOS DE EURO (38.991.268,41 €), y un presupuesto para conocimiento de la Administración sin IVA de TREINTA Y DOS MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS VEINTICINCO EUROS CON DIECINUEVE CÉNTIMOS DE EURO (32.338.425,19 €).

El plazo de ejecución estimado para las obras es de CUARENTA MESES (40) 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.



Organo honek eskumena du Gobernu Kontseiluari erreserbatuta ez dauden trenbide sareko proiektuak egiteko eta onartzeko, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen 2021ko urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuaren 16.2 b) artikuluan xedatutakoaren arabera.

Este órgano es competente para la elaboración y aprobación de los proyectos de la red de Ferrocarril que no estén reservados al Consejo de Gobierno, 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.

Aipatutako xedapenak, horiekin bat datozenak eta oro har aplikatu beharrekoak ikusita, hau

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

EBATZI DUT:

RESUELVO:

LEHENA: “AGINAGAKO TUNELA ERAIKITZEKO PROIEKTUA” onartzea. Lizitazioaren oinarritzko aurrekontua, BEZ barne, HOGEITA HEMEZORTZI MILIOI, BEDERATZIEHUN ETA LAUROGEITA HAMAIIKA MILA BERREHUN ETA HIRUROGEITA ZORTZI EURO ETA BERROGEITA BAT ZENTIMOKoa (38.991.268,41 €) da, eta obrak egiteko epea BERROGEI HILABETEKoa (40) izango dela aurreikusi da.

PRIMERO: Aprobar el “PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL TÚNEL DE AGINAGA” con un presupuesto base de licitación, IVA incluido, de TREINTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y UN MIL DOSCIENTOS SESENTA Y OCHO EUROS CON CUARENTA Y UN CÉNTIMOS DE EURO (38.991.268,41 €), y con un plazo de ejecución estimado para las obras de CUARENTA MESES (40) meses.

BIGARRENA: Eraikuntza proiektu hau onartzeak berekin dakar obrak onura publikokoak edo interes sozialekoak direla deklaratzeko, okupatzeko beharra adieraztea eta dagokion Eraikuntza proiektuaren beraren eranskinean zerrendatuta dauden erasandako ondasunak eta eskubideak lehenbailehen okupatu behar direla adieraztea.

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.

Ebazpen hau ez da behin betikoa administrazio-bidean, eta, beraren aurka, interesdunek gora jotzeko errekurtsoa aurkez diezaiokete Azpiegitura eta Garraioen sailburuordeari, hilabeteko epean, ebazpena jakinarazi edo argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera zenbatzen hasita. Idazki hori organo honi edo Azpiegitura eta Garraioen sailburuordeari bidali beharko zaio.

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.

Administrazio publikoek administrazioarekiko auzi-errekurtsoa jarri ahal izango dute, bi (2) hilabeteko epean, Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiko administrazioarekiko

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



auzien aretoan, hargatik aldeaz aurretik errekerimendua egitea eragotzi gabe, Administrazioarekiko Auzien Jurisdikzioa arautzen duen uztailearen 13ko 29/1998 Legearen 44. artikuluan zehaztutako moduan eta epean.

Jendaurrean jartzen da, guztiek horren berri izan dezaten.

Vitoria-Gasteizen, 2024ko martxoaren 25ean

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.

Lo que se hace público para general conocimiento.

En Vitoria-Gasteiz a 25 de marzo de 2024

**DOLORS DE JUAN DE MIGUEL
GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**