

**MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA**

Azpiegitura eta Mugikortasun Jasangarriaren Sailburuordetza
Garraio Azpiegituren Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Viceconsejería de Infraestructuras y Movilidad Sostenible
Dirección de Infraestructuras del Transporte

EBAZPENA, 2025eko uztailaren 14koa, Garraio Azpiegituren Zuzendariarena, zeinaren bidez ontzat ematen da “Altzolako saihezbidea seinaleztatzeko eta komunikatzeko proiektua”.

“Altzolako saihezbideko Seinaleztapen- eta Komunikazio-proiektua”ren xedea da Altzolako saihezbidearen inguruan seinaleztapen- eta komunikazio-instalazioak ezartzeko horniduren eta lanen baldintza teknikoak deskribatzea eta finkatzea, honako eraikuntza-proiektu hauek erreferentziazat hartuta:

- Trenbidea bitan banatzeko eta Arriaga industrialderako sarbidea eraikitzeke proiektua.
- Altzolako saihezbidea eraikitzeke proiektua.

Alde batetik, seinaleztapen-instalazioei dagokienez, proiektuan katigamendu elektronikoa berri bat sartuko da, Bilbo – Donostia lineako Altzolako gurutzaketa berria gobernatuko duena.

Bestalde, komunikazio-instalazioei dagokienez, proiektuak barne hartuko ditu kable-azpiegitura (F.O., koadreteak) —zeinak jarraipena emango baitio aurretik zegoen azpiegiturari trazadura berrian zehar—, komunikazio-sare finkoko jarduketak, Altzolako tunel berrian TETRA eta Trena - Lurra estaldura emateko beharrezkoak diren jarduketak, eta instalazioen ekipamendu berria kokatuko den etxola tekniko berriaren inguruan babestuko diren segurtasun-sistemak.

Proiektuaren aurrekari nagusia Bilbo-Donostia trenbideko Altzolako saihezbideari buruzko informazio-azterlana da, 2012ko uztailaren behin betiko onetsi zena Garraio Azpiegituren zuzendariaren ebazpen bidez. Administrazio bideko behin betiko onespena 162. Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean

RESOLUCIÓN del 14 de julio de 2025 de la directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el “Proyecto de Señalización y Comunicaciones de la Variante de Altzola”.

El “Proyecto de Señalización y Comunicaciones de la Variante de Altzola” tiene por objeto describir y fijar los requisitos técnicos de los suministros y trabajos para la implantación de las instalaciones de señalización y comunicaciones en el entorno de la variante de Altzola, tomando como referencia los proyectos constructivos siguientes:

- Proyecto Constructivo del desdoblamiento del ferrocarril y acceso al polígono Arriaga.
- Proyecto Constructivo de la variante de Altzola.

Por un lado, en relación con las instalaciones de señalización, el proyecto incluirá un nuevo enclavamiento electrónico que gobernará el nuevo cruzamiento de Altzola de la línea Bilbao – Donostia.

Por otro lado, en relación con las instalaciones de comunicaciones, el proyecto incluirá la infraestructura de cableado (F.O., cuadretes), que dará continuidad a la infraestructura existente por el nuevo trazado, las actuaciones en la red de comunicaciones fija, las actuaciones necesarias para dotar de cobertura TETRA y Tren – Tierra en el nuevo túnel de Altzola y los sistemas de seguridad que protegerán en el entorno de la nueva caseta técnica en la que se ubicará todo el nuevo equipamiento de instalaciones.

El antecedente principal del proyecto queda constituido por el Estudio Informativo de la Variante de Altzola de la línea férrea Bilbao-Donostia, aprobado definitivamente en Julio de 2012 por resolución del Director de Infraestructura del Transporte. La aprobación definitiva por vía administrativa se publicó en el BOP-Gipuzkoa 162 con fecha 24 de Agosto

argitaratu zuen Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak 2012ko abuztuaren 24an.

Azterlanaren xede den bide-tartea Bilbo-Donostia lineakoa da, eta Altzola auzoan dago; bide bakarrean doa eta 1.700 m inguruko trazadura bihurgunetsua du; elementu berezienak honako hauek dira: Kortazarreko tunela (47 m), Gañekuako tunela (32 m), Gañekuako oinezkoentzako trenbide-pasagunea, Altzolako geralekua (nasa bakarrarekin) eta Barazetako oinezkoentzako trenbide-pasagunea.

Informazio-azterlanak bide bikoitzeko saihezbide bati dagozkion lanak zehazten ditu, Azkarateko mendaterantz doan errepidearen gaineko pasabidea zabalduz, Arriagako industrialderako sarbidearen gainean pasabide berri bat eraikiz eta tunel bat eraikiz.

Proposatutako aukeren artean hautatu denak Euskal Trenbide Sarearen (Ferrocarriles Vascos) Bilbo-Donostia linearen trenbideko 56+480 KP eta 58+170 KP artean igaroko da gutxi gorabehera. Luzera, gutxi gorabehera, 1.300 metrokoa da eta honela banatzen da: hasierako zatian 500 metro, aire zabaleko sekzioarekin; ondoren, 460 metro inguruko tunel bat, sarrerako eta irteerako lubakietan tunel faltsuak dituen, eta, azkenik, aire zabaleko beste zati bat. Azken zati horretan egingo da lotura lehendik dagoen bidearekin.

Altzolako saihezbidea eraikitzeko proiektua 2015eko urrian amaitu zen, eta bi eraikuntza-proiektutan banatu zen:

- Trenbidea bitan banatzeko eta Arriaga industrialderako sarbidea eraikitzeko proiektua.
- Altzolako saihezbidea eraikitzeko proiektua.

2021eko maiatzean, bi proiektuak araudira egokitzeko eta eguneratzeko lizitazioa egin zen, eta biak eraikuntza-proiektu bakar batean bateratu ziren. Proiektu horretan, Altzolako saihezbidearen eraikuntza-proiektua, trenbidea bitan banatzeko proiektua eta Arriaga industrialderako sarbidea jaso ziren.

de 2.012 por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.

El tramo objeto de dicho estudio pertenece a la línea Bilbao-San Sebastián, y se localiza en el barrio de Altzola; discurren en vía única y con un trazado bastante sinuoso en una longitud aproximada de 1.700 m presentando como elementos más singulares: el túnel de Kortazar de 47 m, el túnel de Gañekua de 32 m, el paso a nivel peatonal de Gañekua, el apeadero de Altzola con un único andén y el paso a nivel peatonal de Barazeta.

El Estudio Informativo define las obras correspondientes a una variante en vía doble, con la ampliación del paso de la línea sobre la carretera que se dirige hacia el puerto de Azkarate y la construcción de un nuevo paso sobre el acceso hacia el polígono de Arriaga, así como la construcción de un túnel.

De las alternativas propuestas, la elegida discurrirá aproximadamente entre el P.K. 56+480 y el P.K. 58+170 de la vía existente de la línea Bilbao-Donostia de la Red de Ferrocarriles Euskal Trenbide Sarea (Ferrocarriles Vascos). Cuenta con una longitud aproximada de 1.300 m, que se reparten en un tramo inicial de 500 metros de longitud con sección a cielo abierto, a los que sigue un túnel de 460 metros aproximadamente, con falsos túneles en las trincheras de entrada y salida, y finalmente otro tramo a cielo abierto en el que se materializará la conexión con la vía existente.

El proyecto constructivo de la variante de Altzola finalizó en Octubre de 2.015 y se dividió en dos proyectos constructivos diferentes:

- Proyecto Constructivo del desdoblamiento del ferrocarril y acceso al polígono Arriaga.
- Proyecto Constructivo de la variante de Altzola.

En Mayo de 2.021 se licita la adecuación a normativa y actualización de ambos proyectos, unificando ambos en un único proyecto constructivo que comprenda tanto el proyecto constructivo de la variante de Altzola como el proyecto del desdoblamiento del ferrocarril y el acceso al polígono Arriaga.

Erreferentziako eraikuntza-proiektuetan ez dira sartzen behin betiko egoeraren seinaleztapen- eta komunikazio-instalazioak, eta beharrezkoa da seinaleztapen- eta komunikazio-proiektua egitea horiek behar bezala definitzeko.

Proiektu honen intereseko bide-tartea Bilbo-Donostia lineakoa da, eta Elgoibarko eta Mendaroko geltokien artean dago. Bide-tarte horretan daude Toletxegaineko eta Altzolako geralekuak.

Egungo trazadura bide bakarrean doa eta nahiko bihurtunetsua da Karkizanoko tuneleko irteeratik Altzolako geralekura arte.

Oraingo tartearen orde zurrungo atalean deskribatutako trazadura berria jarriko da eta, gutxi gorabehera, 1.700 m-ko luzera du.

Proiektatutako trazadura egungo bide-plataforma ahalik eta gehien aprobetxatzen saiatzen da, dagoenak baterantz bikoiztuz, Arriagako industriadeko zatian bide bikoitz berria kokatzeko, diseinu-parametroak hobetuz 90km/h-ko abiaduran zirkulatzeko, erostotasun- eta segurtasun-baldintza egokietan.

Hobekuntza hori Arriagako industriadeko eta Altzola auzoa lotzen dituen tunel bidezko saihebidetari esker egin daiteke.

Arriagako industriadeko aprobetxatzen da gehien lehendik dagoen plataforma eta, bertan, bitan banatzea funtsean egungo plataformaren ezker aldeko okupazioa handituz egiten da, bitan zatitzen hasten den eremuan eta Altzolako tunel berrirako sarreran izan ezik, bertan eskuinaldetik bikoitzen baita.

Proiektua egikaritzeko aurrekontua MILIOI BAT ZAZPIEHUN ETA HIRUROGEITA HEMERETZI MILA EHUN ETA LAUROGEITA HAMAHIRU EURO ETA LAU ZENTIMOKOA da (1.779.183,04 €). Lizitazio oinarriaren aurrekontuaren zenbatekoa BI MILOI BOSTEHUN ETA HIRUROGEITA HAMAIKA MILA ZORTZIEHUN ETA BERROGEITA BOST

En los proyectos constructivos de referencia no se incluyen las instalaciones de señalización ni de comunicaciones de la situación definitiva, siendo necesario la elaboración del correspondiente proyecto de señalización y comunicaciones para su correcta definición.

El tramo de interés del presente proyecto pertenece a la línea Bilbao-Donostia, y se localiza entre las estaciones de Elgoibar y Mendaro. En dicho tramo se encuentran los apeaderos de Toletxegain y Altzola.

El trazado actual discurre en vía única y es bastante sinuoso desde la salida del túnel de Karkizano y el apeadero de Altzola.

El tramo actual que será reemplazado por el nuevo trazado descrito en el siguiente apartado cuenta con una longitud aproximada de 1.700m.

El trazado proyectado trata de aprovechar al máximo la plataforma de vía existente, duplicando hacia uno de los lados para alojar la nueva vía doble en el tramo del polígono de Arriaga, mejorando los parámetros de diseño para permitir circulaciones a 90km/h en condiciones adecuadas de confort y seguridad.

Esta mejora se hace posible gracias a la variante en túnel, que une el polígono de Arriaga con el barrio de Altzola.

En la zona del polígono de Arriaga, que es donde se da el máximo aprovechamiento de la plataforma existente, el desdoblamiento se realiza fundamentalmente ampliando la ocupación en la margen izquierda de la actual plataforma, salvo en la zona del inicio del desdoblamiento y en la entrada al nuevo túnel de Altzola donde se duplica por margen derecha.

El Proyecto tiene un presupuesto de ejecución material que asciende UN MILLON SETECIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL CIENTO OCHENTA Y TRES EUROS CON CUATRO CÉNTIMOS (1.779.183,04 €), que significa un presupuesto base de licitación con IVA de DOS MILLONES QUINIENTOS SESENTA Y UN MIL Y OCHOCIENTOS CUARENTA Y CINCO EUROS CON

EURO ETA HIRUROGEITA SEI ZENTIMOKOA dena (2.561.845,66 €) da, BEZ barne; eta Administrazioak horren berri izateko aurrekontua: BI MILOI EHUN ETA HAMAZAZPI MILA ETA BERREHUN ETA HOGEITA ZAZPI EURO ETA LAUROGEITA BI ZENTIMOKOA dena (2.117.227,82 €), BEZa kanpo.

Obrak egiteko HAMAR (10) hilabeteko 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, edukiari, sinadurei eta alderdi formalei, beharrezko kalkulu-oinarri eta -hipotesiei eta Sektore Publikoko Kontratuen Legearen 233.1 artikuluan zerrendatutako edukiari dagokienez.

Organo honek eskumena du euskal trenbide sareko obren proiektuak onartzeko, hala xedatzen baitu 382/2024 DEKRETUAK, azaroaren 19koa, Mugikortasun Jasangarriaren Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duenaren 11.2.b) artikuluan.

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

EBATZI DUT:

LEHENA: “ALTZOLAKO SAIHESBIDEA SEINALEZTATZEKO ETA KOMUNIKATZEKO PROIEKTUA” onartzea. Lizitazioaren oinarrizko aurrekontua, BEZ barne, BI MILOI BOSTEUN HIRUREGEITA HAMAICA

SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS (2.561.845,66 €), y un presupuesto para conocimiento de la Administración sin IVA de DOS MILLONES CIENTO DIECISIETE MIL DOSCIENTOS VEINTISIETE EUROS CON OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS (2.117.227,82 €).

El plazo de ejecución estimado para las obras es de DIEZ (10) 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 DE SEÑALIZACIÓN Y COMUNICACIONES DE LA VARIANTE DE ALTZOLA” con un presupuesto base de licitación, IVA incluido, de DOS MILLONES QUINIENTOS SESENTA Y UN MIL Y OCHOCIENTOS

MILA ZORTZIEHUN ETA BERROGEITA BOST EURO ETA HIRUOGEITA SEI ZENTIMOKOA dena (2.561.845,66 €), eta obrak egiteko epea HAMAR (10) hilabetekoa izango dela aurreikusi da.

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.

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

Administrazio publikoek administrazioarekiko auzi-errekurtoa jarri ahal izango dute, bi (2) hilabeteko epean, Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiko administrazioarekiko auzien aretoan, hargatik aldeztu aurretik errekerimendua egitea eragotzi gabe, Administrazioarekiko Auzien Jurisdikzioa arautzen duen uztailaren 13ko 29/1998 Legearen 44. artikuluan zehaztutako moduan eta epean.

Jendaurrean jartzen da, guztiek horren berri izan dezaten.

Gasteizen, 2025eko uztailaren 14an.

CUARENTA Y CINCO EUROS CON SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS (2.561.845,66 €), y con un plazo de ejecución estimado para las obras de DIEZ MESES (10) 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.

Lo que se hace público para general conocimiento.

En Vitoria-Gasteiz a 14 de julio de 2025

DOLORES DE JUAN DE MIGUEL
GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE