



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, 2022ko martxoaren 25koa, Garraio Azpiegituren Zuzendariarena, zeinaren bidez ontzat ematen da "Bilbao-Donostia lineako 79/036 KP-an Urola ibaiaren gaineko zubia konpontzeko eta sendotzeko eraikuntza-proiektua".

Urola ibaiaren gaineko zubia 1900. urtean egin zen, Deba-Zarautz bilbearen barruan, eta 1901eko urtarrilaren 1ean inauguratu zen.

INJELAN, FHECOR eta INTEMAC enpresek osatutako INFHEIN ABEE-k "GIPUZKOAN EUSKAL TRENBIDE SAREAREN ZUBIAK BERRIZTEKO ETA SENDOTZEKO PROIEKTUAK IDAZTEKO ZERBITZUA" kontratuaren lanak garatu zituen 2011n eta 2012an. Kontratuaren irismenak bere barne hartzen zituen inbentario-lanak, ikuskapen nagusiak, ikuskapen bereziak eta konponketa-proiektuak idaztea.

Urola ibaiaren gaineko zubia ikuskatu beharreko zubien parte zen. 2011ko udazkenean, bere ikuskapen berezia egin zen, pilaren urpeko ikuskapen batekin batera, eta 2012ko maiatzean egitura konpontzeko proiektu bat idatzi zen.

Ondoren, 2020ko otsailean, ETSk aipatutako Proiektuaren Berrikuspen Txostena idatzi zuen, proiektua lizitatzeko moduan zegoen edo proiektua idatzi zenetik igarotako denbora kontuan hartuta eguneratu behar zen zehazteko, eta proiektua berrikustea beharrezkoa zela ondorioztatu zuen, arau-aldaketak eta konponketa-jarduketak merkatu-prezioetan izan ditzaketan aldaketak kontuan hartzeko.

RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2022 de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el "Proyecto constructivo para reparación y refuerzo del puente sobre el río Urola en el P.K. 79/036 de la línea Bilbao-Donostia".

El puente sobre el río Urola fue ejecutado en el año 1900, formando parte del tramo Deba-Zarautz, que fue inaugurado el 1 de enero de 1901.

La UTE INFHEIN, compuesta por INJELAN, FHECOR e INTEMAC, desarrolló en 2011 y 2012 los trabajos del contrato de "SERVICIO PARA LA REDACCION DE PROYECTOS DE REFORMA y REFUERZO DE PUENTES y VIADUCTOS DE LA RED DE EUSKAL TRENBIDE SAREA EN GIPUZKOA". El alcance del contrato incluía la realización de trabajos de inventario, inspecciones principales, inspecciones especiales y redacción de proyectos de reparación.

El puente sobre el río Urola formaba parte de los puentes a inspeccionar. En otoño de 2011 se realizó una inspección especial del mismo, junta con una inspección subacuática de la pila, que desembocó en mayo de 2012 en la redacción de un proyecto de reparación de la estructura.

Posteriormente, en febrero de 2020, ETS redactó el Informe de Revisión del Proyecto citado, para determinar si el proyecto estaba en condiciones de ser licitado o si requería de una actualización teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde la redacción del proyecto, concluyendo que era necesario acometer una revisión del proyecto para tener en cuenta los cambios normativos y las posibles modificaciones en los precios de mercado de las actuaciones de reparación.



Beraz, proiektua eguneratzeko abiapuntu gisa, ETSk, INJELANen laguntzarekin, FHECOR enpresari esleitu zion ikuskapen berezi bat egitea eta ebaluazioko eta konponketa-proposameneko txosten bat idaztea. Txosten horretan, agerian utzi zen egituraren egungo kontserbazio-egoera, beharrezko konponketa-jarduketak adierazi ziren eta obrak gauzatzeko aurrekontuaren eguneratzearen balioespina egin zen. Txosten hori 2020ko azaroan entregatu zen.

Horren ondoren, 2021eko otsailean, ETSk "BILBAO-DONOSTIA LINEAKO 79+036 KPAN ZUMAIAKO UROLA IBAIAREN GAINEKO ZUBIA BIRGAITZEKO ERAIKUNTZA-PROIEKTUA" idazteko zerbitzua esleitu zuen. Lanen esleipenduna FHECOR eta INJELAN enpresek osatutako ABEEa izan zen, 2021eko apirilaren 22ko esleipen-datarekin, eta lanak hasteko akta 2021eko maiatzaren 18an sinatu zen. Egin beharreko lanek bi fase dituzte: batetik, alde zaharretako lanak, egituraren ikuskapen berezia eta konponketa-aukerarik egokiena zein den zehaztuko duen alternatibaren azterketa bat egitea barne, eta, bestetik, konponketa- eta indartze-proiektu batean hautatutako aukera zehatz-mehatz garatzea.

Horrela, alternatibaren azterketa idatzi aurretik, joan den ekainaren lehen pilaren urpeko ikuskapena egin zen, eta 2020ko uztailean egindako biaduktuaren ikuskapen berezia osatu zen. 2021eko ekainaren 11n, FHECOR-INJELAN ABEEak ETSri ikuskapen bereziaren txostena bidali zion. Bertan, azken urtean egindako ikuskapen-lanen laburpena aurkeztu zen, azken ikuskapenaren aurkitutako kalteen interpretazioa eta deskribapena barne, bai eta ikuskapen garrantzitsuenen deskripzioa ere.

Aurretik deskribatutako azterketak eta ikuskapenak oinarri hartuta, alternatibaren azterlan bat idatzi zen 2021eko uztailean. Bertan, egokientzat jotzen ziren hiru konponketa- eta indartze-alternatibaren azterketa bat egin zen, alternatiba bakoitzaren

Por tanto, como punto de partida para la actualización del proyecto, ETS adjudicó a FHECOR, con la colaboración de INJELAN, la realización de una inspección especial y la redacción de un informe de evaluación y propuesta de reparación, en el que se puso de manifiesto el estado de conservación actual de la estructura, se enunciaron las actuaciones de reparación necesarias y se realizó una estimación de la actualización del presupuesto de ejecución de las obras. Dicho informe fue entregado en noviembre de 2020.

Tras esto, en febrero de 2021, ETS licitó los trabajos de "SERVICIO PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE REHABILITACIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO UROLA EN ZUMAIA, EN EL PK 79+036 DE LA LÍNEA BILBAO - DONOSTIA", siendo la adjudicataria de los trabajos la UTE formada por FHECOR e INJELAN, con fecha de adjudicación 22 de abril de 2021, y habiéndose firmado el acta de inicio de los trabajos el 18 de mayo de 2021. Los trabajos a realizar comprenden dos fases diferenciadas: por un lado, los trabajos previos, que incluye la inspección especial de la estructura y la redacción de un estudio de alternativas que determine cuál es la opción de reparación más adecuada y, por otro lado, el desarrollo en detalle de la alternativa seleccionada en un proyecto de reparación y refuerzo.

De esta manera, como paso previo a la redacción del estudio de alternativas, el pasado 1 de junio se realizó la inspección subacuática de la pila, que vino a completar la inspección especial del viaducto realizada en julio de 2020. Con fecha 11 de junio de 2021 la UTE FHECOR-INJELAN remitió a ETS el informe de inspección especial en el que se presentaba un resumen de los trabajos de inspección realizados en el último año, incluyendo una descripción e interpretación de los daños encontrados durante las inspecciones, así como las conclusiones más relevantes extraídas.

Tomando como base los estudios e inspecciones descritos anteriormente, se redactó en julio de 2021 un estudio de alternativas en el que se desarrollaba un análisis de las tres alternativas de reparación y refuerzo que se consideraban más adecuadas,



egiturazko azterketa bat eginez eta horietako bakoitzari lotutako eraikuntza-prozedurak aztertuz. Azterketa horiek, erabakiak hartzeko orduan esku hartzen duten beste aldagai batzuen azterketarekin batera, irizpide anitzeko azterketa bat garatzea ahalbidetu zuten, eta, azkenean, hautabiderik egokiena hautatu zen, proiektuan garatzen dena.

Horrela, aurreko premisak abiapuntutzat hartuta, egitura egokitzeko konponketa- eta indartze-proiektua idatzi da.

Ebazpen honen bidez onartzen den proiektuaren egitura Bilbao-Donostia lineako 079/036 KPan dago, Zumaian, eta Urola ibaia gainditzen du azken zatian.

Egitura zuzena da oinplanoan, ez du maldarik altxaeran, eta 4,00 m-ko zabalerako zeharkako sekzioa du beheko paramentuan. Goiko paramentuan, zeharkako sekzioa nerbidun goiko xafla batez itxita dago, 5,88 m-ko zabalera lortu arte, trenbide-zirkulaziorako bi harirekin (bide bakarra) eta plataformaren bi aldeetan alboko pasealekuekin.

Trenbideko materiala ohikoa da, hormigoizko trabesak eta balastozko aulkia ditu, zuzenean taulako txaparen gainean jarria, metalezko balasto-babeseko hormatxoarekin.

Pasabideko obra bi bao hiperestatiko berdinek osatzen dute, guztira 102,00 m-ko luzera dutenak, estribuen berme-ardatzen artean neurtuta, hau da, 51,00 m-ko argia duten bi baorekin.

Taula Town erako saretan jarraian dauden bi habe nagusik osatzen dute. Habe horiek beren berezko arima sareta anizkoitzean itxita dute, eta, ondoren, jatorrizko egitura nagusiaren geroagoko esku-hartze batean indartu ziren, Warren motako sareta zentral baten bidez. Sareta hori profil metalikoz osatuta dago, eta triangelu isoszele batzuk osatzen dituzte; hala, diagonal guztiek luzera bera dute.

realizando un análisis estructural de cada una de las alternativas y un estudio de los procedimientos constructivos asociados a cada una de ellas. Estos análisis, junto con el estudio de otras variables intervinientes en la toma de decisiones, permitió desarrollar un análisis multicriterio que finalmente conduce a la selección de la alternativa más adecuada, que es la que se desarrolla en el proyecto.

De esta manera, tomando como base de partida las premisas anteriores, se redacta el proyecto de reparación y refuerzo para el acondicionamiento de la estructura.

La estructura objeto del proyecto que se aprueba mediante la presente Resolución se encuentra en el PK 079/036 de la línea Bilbao-Donostia, en el municipio de Zumaia, y salva el río Urola en su tramo final.

La estructura es recta en planta, sin pendiente en alzado, con una sección transversal de 4,00 m de ancho en el paramento inferior. En el paramento superior la sección transversal se encuentra cerrada por una chapa superior nervada hasta alcanzar una anchura total de 5,88 m, con dos hilos para la circulación ferroviaria (vía única) y paseos laterales en ambos lados de la plataforma.

El material de vía es convencional, con traviesas de hormigón y banqueta de balasto dispuesta directamente sobre la chapa del tablero, con un murete guardabalasto metálico.

La obra de paso está formada por dos vanos hiperestáticos idénticos, con una longitud total de 102,00 m, medida entre ejes de apoyo de estribos, es decir con dos vanos de 51,00 m de luz cada uno.

El tablero está formado por dos vigas principales continuas en celosía tipo Town con su característica alma cerrada en celosía múltiple, que posteriormente fueron reforzadas en una intervención posterior de la estructura principal original mediante una celosía central de tipo Warren constituida por perfiles metálicos formando una serie de triángulos isósceles, de manera que todas las diagonales tienen la misma longitud.



Egitura erabat konpontzeko, hainbat jarduketa-neurri proposatzen dira, hiru multzotan banatuta: egiturazko esku-hartzeak, mantentze- eta iraunkortasun-esku-hartzeak eta bide-elementuetako esku-hartzeak.

Proiektua egikaritzeko aurrekontua HIRU MILIOI BOSTEHUN ETA HIRUROGEITA SEI MILA BEDERATZIEHUN ETA BERROGEITA BEDERATZI EURO ETA BERROGEITA LAU ZENTIMO (3.566.949,44 €) da. Horrek esan nahi du lizitaziorako oinarritzko aurrekontua BOST MILIOI BERREHUN ETA HIRUROGEITA BOST MILA BOSTEHUN ETA HOGEITA HAMAR EURO ETA HIRUROGEITA HAMAZAZPI ZENTIMO (5.265.530,77 €) dela, BEZ barne; eta Administrazioak horren berri izateko aurrekontua: SEI MILIOI HIRUREHUN ETA HIRUROGEITA BOST MILA HIRUREHUN ETA BOST EURO ETA HOGEITA HAMAZORTZI ZENTIMO (6.365.305,38 €).

Obrak egiteko HAMABOST (15) 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 Gobernu Kontseiluari erreserbatuta ez dauden trenbide sareko proiektuak egiteko eta onartzeko,

Para la completa reparación de la estructura se proponen diferentes medidas de actuación, divididas tres grupos: intervenciones estructurales, intervenciones de mantenimiento y durabilidad e intervenciones en elementos de vía.

El Proyecto tiene un presupuesto de ejecución material que asciende TRES MILLONES QUINIENTOS SESENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y NUEVE EUROS CON CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (3.566.949,44 €), que significa un presupuesto base de licitación con IVA de CINCO MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS TREINTA EUROS CON SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS (5.265.530,77 €), y un presupuesto para conocimiento de la Administración de SEIS MILLONES TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS CINCO EUROS CON TREINTA Y OCHO CÉNTIMOS (6.365.305,38 €).

El plazo de ejecución estimado para las obras es de QUINCE (15) 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 que no estén reservados al Consejo



Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen 2021ko urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuaren 16.2 b) artikuluan xedatutakoaren arabera.

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

EBATZI DUT:

LEHENA: “Bilbao–Donostia lineako 79/036 KP-an Urola ibaiaren gaineko zubia konpontzeko eta sendotzeko eraikuntza-proiektua” onartzea. Lizitazioaren oinarriko aurrekontua, BEZ barne, BOST MILIOI BERREHUN ETA HIRUROGEITA BOST MILA BOSTEHUN ETA HOGEITA HAMAR EURO ETA HIRUROGEITA HAMAZAZPI ZENTIMO (5.265.530,77 €) da, eta obrak egiteko epea HAMABOST (15) 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 errekurtsioa 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.

Administrazio publikoek administrazioarekiko auzi-errekurtsioa 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

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.

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

RESUELVO:

PRIMERO: Aprobar el “Proyecto constructivo para reparación y refuerzo del puente sobre el río Urola en el P.K. 79/036 de la línea Bilbao–Donostia”, con un presupuesto base de licitación, IVA incluido, de CINCO MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS TREINTA EUROS CON SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS (5.265.530,77 €), y con un plazo de ejecución estimado para las obras de QUINCE (15) 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

arautzen duen uztailaren 13ko 29/1998
Legearen 44. artikuluan zehaztutako moduan
eta epean.

29/1998, de 13 de julio, reguladora de la
jurisdicción contencioso-administrativa.

Jendaurrean jartzen da, guztiek horren berri
izan dezaten.

Lo que se hace público para general
conocimiento.

Vitoria-Gasteizen, 2022eko martxoaren
25ean.

En Vitoria-Gasteiz a 25 de marzo de 2022



LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTES

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