



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, 2021eko urriaren 21ekoa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, zeinaren bidez jendaurrean jartzen baita “Aginagako tunelaren eraikuntza proiektua” eta dagokion Ingurumen-inpaktuaren azterketa.

ETSk kudeatutako trenbideek beren luzeraren zati handi bat dute bide bakarreko ibilbideekin, eta horrek nabarmen zailtzen du haien ustiapena, funtsean bidaiarien trafikora bideratua, eta oso gutxi mugatzen du garraiorako duten gaitasun globala, eta horrek merkantzien garraioa minimizatzen du.

Egoera horri irtenbideak bilatzeko, azterlan batzuk kontratatu ziren Bilbo-Donostia aldiriko linean tarteak bikoizteko.

Ebazpen honen bitartez jendaurrean jartzen den proiektuaren xede den zatia Bilbo-Donostia lineari dagokion Zarautz-Usurbil tartean dago. Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren helburua da bikoizte-eremu bat bilatzea, zerbitzuak Zarautzera arte dituen maiztasunak hobetzeko, bidaiaren denborak eta Usurbil eta Zarautz arteko zatiaren mantentze- eta istripu-kostuak murrizteko, eta, azken batean, trenbide bidezko garraio jasangarria sustatzeko.

ETSk Aginagako tunelean (221 m) egin beharreko jarduketak aztertu zituen. Proposatutako jarduketa guztien artean, bat, Eraikuntza Proiektu honen xedea, Aginagako tunelaren saihebidetza da, Euskal Trenbide Sarearen Bilbo-Donostia linean dagoen bideko 93+166,744 KParen eta 96+193,151 KPren artean. Proiektatutako bideari dagokion konexio-puntua 94+751,120 KP da.

Resolución de 21 de octubre de 2021, 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.

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 hace mínimo el transporte de mercancías.

Con objeto de buscar soluciones a esta situación, se contrataron una serie de estudios para la posible duplicación de tramos en la línea de Cercanías Bilbao-San Sebastián.

El tramo objeto del proyecto que se somete a información pública mediante la presente Resolución forma parte del tramo Zarautz-Usurbil perteneciente a la línea Bilbao-San Sebastián, cuyo objetivo por parte del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transporte del Gobierno Vasco es buscar una zona de desdoblamiento que permita mejorar las frecuencias del servicio hasta Zarautz, reducir los tiempos de viaje, los costes de mantenimiento y accidentalidad del tramo entre Usurbil y Zarautz, y en definitiva potenciar el transporte sostenible por ferrocarril.

ETS fue encargada de analizar las posibles actuaciones a realizar en el túnel de Aginaga, de 221 m. 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 (Ferrocarriles Vascos). El punto de conexión correspondiente a la vía proyectada es el P.k. 94+751,120.



Trazadura berriarekin, egungo mendia inguratzea saihestu nahi da, bidaia-denborak nabarmen murriztuz eta bidaiarientzako erosotasun eta segurtasun baldintza hobekitzanez, azpiegiturari eta mantentze-lanei ahalik eta kalte gutxien eraginez eta ahal den neurrian murriztuz.

2009ko maiatzaren 7an, Garraio Azpiegituren zuzendariak Aginagako tunela eraikitzekeo proiektua onartu zuen.

2017ko uztailaren 28an, proiektuaren ingurumen-inpaktuaren azterlana eguneratu zen, jendaurrean jarri ahal izateko.

2019ko abuztuan, 2009an onartutako "Aginagako tunela eraikitzekeo proiektua" eguneratzeko eskatu zitzaion TEAM INGENIERIA Y CONSULTORÍAri.

Aurrekari horiekin idatzi da Eraikuntza Proiektua, Aginagako tunelaren bikoizketa eta eraikuntza gauzatzeko beharrezkoak diren obrak eraikuntza-proiektuaren berezko mailarekin definitzeko.

Labur esanda, 93+166,744 KParen eta 96+193,151 KParen artean bide bikoitzeko tunel bat eraikitzekeo beharrezkoak diren jarduketa guztiak definitzean datza proiektua, Euskal Trenbide Sarearen Bilbao-Donostia linean dagoen trenbidetik.

Proiektatutako bideari dagokion konexio-puntua KP da. 94+751,120; beraz, jarduketa osoak 1.584 metro ditu.

Proiektatutako tunela 93+306,00 KPn hasten da, eta 94+635,07 KPn amaitzen da; beraz, 1.329,07 metro ditu guztira. Tunela 93+330,44 KParen eta 94+604,64 KParen artean zulatuko da.

46,24 m²-ko barne-sekzioa proiektatu da, 4,55 metroko barne-erradio gangaduna eta 164,51 metroko garapena duena, 20,45 metroko erradioko kontrabobedarekin, horma pikoien muturretan gangaren sekzioari lotzen zaiona. Bi muturretan tunel faltsuko egiturak proiektatzen dira, obra ingurunean integrazteko. Bilboko aldean 24,44 metroko luzera duen egitura diseinatu da 93+306,00 Kpen eta 93+330,44

Con el nuevo trazado se pretende evitar bordear el monte existente, reduciendo considerablemente los tiempos de viaje y 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.

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 del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto para poder someterlo a exposición pública.

En agosto de 2019 se encarga a TEAM INGENIERÍA Y CONSULTORÍA la actualización del "Proyecto de construcción del túnel de Aginaga" aprobado en 2009.

Con estos antecedentes se redacta el Proyecto de Construcción, cuyo objeto es el de definir con el nivel propio de proyecto constructivo las obras necesarias para materializar el desdoblamiento y construcción del túnel de Aginaga.

De forma concisa, el proyecto consiste en la definición de todas las actuaciones necesarias para construir un túnel de vía doble 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 Vascos- 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 posee 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 46,24 m², con un radio interior en bóveda de 4,55 metros y desarrollo de 164,51°, con contrabóveda de 20,45 metros de radio, que se une en los extremos de los hastiales a la sección de bóveda. 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



Kpen artean. Donostiako aldean 30,43 metrokoa da eta 94+604,64 KPren eta 94+635,07 KPren artean dago.

Tunelaren barruko gainegitura Stedef motako trabesarekin eta UIC 54 erreiarekin proiektatzen da. Tuneletako irteerako lubakia ere plakazko bidearekin egingo da. Gainerakoa bide bakarrekoa izango da, eta hormigoi bakarrekoa langa izango du. Loturaren muturretan, lehendik dagoen bidea ureztatzen da, eta tunelari zerbitzua ematen zaio.

Proiektuari bertatik zirkulatzen duten unitateen trakziarako behar den elektrifikazioa ematen zaio.

Proiektuak segurtasun- eta komunikazio-instalazioen obra zibila, kanalizazioak eta arketak jartzea besterik ez ditu zehazten, etorkizuneko kableaturako.

Hauek dira proiektuaren barruko beste obra osagarri batzuk:

- Sarbideak diseinatzea.
- Tunelaren ahoen gainetik eta plataformaren ondoan hesia jarriz ixtea.
- Aireko hargune elektrikoa Usurbil aldeko tunelaren ahorraino, bertatik 200 metrora dagoen aireko linea batetik.
- Zutabe lehorreko sistemaren kanalizazioak eta depositua.
- Instalazio lagungarrien eremuak tunel-ahoetako plataformetan, gertuko geraleku zaharrear eta aparkaleku publiko batean, Oria ibaiaren ondoan, tunelaren ekialdeko pitatik 300 bat metrora.
- Instalazio-gelak tunel-ahoetan, transformazio-zentroei eta behetentsioko instalazioei ostatu emateko, nahiz eta instalazio horiek proiektuaren eremutik kanpo geratu.
- Argiztapen-kanalizazioak proiektatu dira ekialdeko ahotik (Donostia aldetik) egungo tunelerraino, egokituko den sarbideetik, eta bide horretatik beste ahorraino luzatzea, proiektatu beharreko instalazioak sartu gabe.

los P.P.k.k. 93+306,00 y 93+330,44. En el lado Donosti es de 30,43 metros y entre el P.k. 94+604,64 y el P.k. 94+635,07.

La superestructura en el interior del túnel se proyecta con traviesa tipo Stedef y carril UIC-54. La trinchera de salida de los túneles también se ejecutará con vía en placa. El resto será de vía única con traviesa de hormigón monobloque. En los extremos de conexión se realiza ripado de la vía existente, dando servicio al túnel.

Se le dota al proyecto de la electrificación necesaria para la tracción de las unidades que circulen por él.

Las obras comprendidas dentro del proyecto correspondientes a instalaciones de seguridad y comunicaciones se limitan a la obra civil, colocación de canalizaciones y arquetas, para el futuro cableado.

Otras obras complementarias dentro del proyecto son las siguientes:

- Diseño de los caminos de acceso.
- Cerramiento mediante la instalación de valla por encima de las boquillas del túnel y adyacente a la plataforma.
- Acometida eléctrica aérea hasta la boquilla del túnel lado Usurbil, desde una línea aérea existente situada a unos 200 metros de la misma.
- Canalizaciones y depósito del sistema de columna seca.
- Zonas de instalaciones auxiliares en plataformas de bocas de túnel, el antiguo apeadero cercano y un un aparcamiento público junto al río Oria a unos 300 metros de la boquilla este del túnel.
- Cuartos de instalaciones en bocas del túnel para el alojamiento de los centros de transformación y las instalaciones de baja tensión, si bien estas instalaciones quedan fuera del ámbito del proyecto.
- Se proyectan las canalizaciones de iluminación desde la boca Este (lado Donosti) hasta el túnel actual por el camino de acceso que se va a adecuar y su prolongación por este camino hasta la otra boca, sin que se incluyan las instalaciones a proyectar.



Proiektua gauzatu ondoren, Oria ibaiaren ondoko tunelak zeharkatzen duen mendia inguratzen duen bide-zatiaren instalazioak egingo dira.

Nabarmendu behar da, tunela martxan jartzeko, instalazioen proiektua gauzatu behar dela.

Obrak egiteko hogeitazortzi (28) hilabeteko epea zehaztu da.

Lizitazioaren oinarritzko aurrekontua HOGEITA ZAZPI MILIOI SEIEHUN ETA HIRUROGEITA SEI MILA LAUREHUN ETA LAROGEITA BI EURO HIRUROGEITA HAMAZORTZI ZENTIMOKoa da (27.666.482,78 €).

Trenbide Sektoreko Erregelamenduaren 11 artikulua arabera, Eraikuntza proiektua behar bezala idatzita dago, eta dagokion informazio publikoa praktikatu ahal izateko legezko eta arauzko betekizun eta preskripzio guztiak betetzen ditu, behin betiko onartu aurretik.

Organo honek eskumena dauka trenbide-sareko azterlanak edota proiektuak idatzi eta onartzeko, hala xedatzen baitu Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen duen urtarrilaren 29ko 11/2021 Dekretuaren 16.2.b) artikulua.

Trenbide Sektoreari buruzko Erregelamenduaren 10.5 artikulua ezartzen duenez, Informazio-azterlana, behin betiko onartu baino lehen, jendaurrean erakutsi behar da hogeita hamar egun balioduneko epean, nahi duenak alegazioak aurkez ditzan trazaduraren kontzeptzio globalaz, ikusmolde horrek interes orokorreko alderdiei eragiten dien neurrian.

Kasu honetan, Trenbide Sektoreari buruzko Legearen 5.3 eta Trenbide Sektoreari buruzko Erregelamenduaren 9.2 artikuluei dagokionez, ez dago Eraikuntza Proiektuaren aurreko Informazio Azterlanaren beharrik, beraz, Trenbide Sektoreari buruzko Erregelamenduaren 10.6 artikuluari jarraituz, proiektuarekin izapidetze bera egingo da,

Una vez ejecutado el proyecto se levantarán las instalaciones del tramo de vía existente dado de baja, que bordea el monte atravesado por el túnel junto al río Oria.

Cabe destacar que, para la puesta en servicio del túnel, es necesaria la ejecución del proyecto de instalaciones.

Se ha determinado un plazo de ejecución de las obras de veintiocho (28) meses de duración.

El presupuesto base de licitación asciende a la cantidad de VEINTISIETE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS con SETENTA Y OCHO CÉNTIMOS (27.666.482,78 €).

De acuerdo al artículo 11 del Reglamento del Sector Ferroviario, el Proyecto Constructivo está correctamente redactado y cumple todos los requisitos y prescripciones legales y reglamentarias para permitir practicar la información pública correspondiente, antes de su aprobación definitiva.

Este órgano es competente para la redacción y aprobación de los estudios y/o proyectos de la red de ferrocarril según lo dispuesto en el artículo 16.2.b) del Decreto 11/2021, de 29 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco.

El artículo 10.5 del Reglamento del Sector Ferroviario establece que, previamente a su aprobación definitiva, el Estudio Informativo deberá quedar sometido a información pública durante un periodo de treinta días hábiles al objeto de que puedan formularse alegaciones sobre la concepción global de su trazado, en la medida en que afecte al interés general.

En el caso que se nos presenta, de acuerdo a los artículos 5.3 de la Ley del Sector Ferroviario y el 9.2 del Reglamento del Sector Ferroviario no es preceptivo el Estudio Informativo precedente al Proyecto de Construcción, por lo que, siguiendo el artículo 10.6 del Reglamento del Sector Ferroviario, el proyecto se someterá a idéntica tramitación y con el mismo régimen jurídico que



informazio-azterlana balitz bezala.

Halaber, Euskal Herriko Ingurugiroa Babesteko otsailaren 27ko 3/1998 Lege Orokorren III. tituluaren II. kapituluaren eta Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 36. artikulua araber, ingurumen-inpaktuari buruzko azterlana jendaurrean erakutsi beharko da, gutxienez, hogeita hamar egun balioduneko epean.

Beraz, aipatutako xedapenak, horiekin bat datozenak eta aplikatu beharreko gainerakoak ikusirik, honako hau

EBAZTEN DUT:

Jendaurrean jartzea “Aginagako tunelaren eraikuntza proiektua” eta dagokion Ingurumen-inpaktuaren azterketa, hartara, hogeita hamar egun balioduneko epean, ebazpen hau azken aldiz argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera, korporazioek, elkarteek eta partikularrek alegazioak aurkeztu ahal izango dituzte jarduketa horren edukiaz, interes orokorreko deklarazioa justifikatzen duten gorabeheraz, eta trazaduraren kontzeptuz globalaz.

Epe horretan, proiektua eta Ingurumen-inpaktuaren azterketa jendearen eskura egongo da, aztertu ahal izateko, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saileko Garraio Azpiegituren Zuzendaritzan (Donostia kalea 1, - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), Usurbilgo udaletxean eta Interneteko www.euskadi.eus web orrian, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren Garraioen ataleko Azpiegitura-proiektuei buruzko informazioaren atalean:

<https://www.euskadi.eus/aginaga-tunel/web01-a2garrai/eu/>

si de un estudio informativo se tratara.

Asimismo, de conformidad con el capítulo II del título III de la Ley 3/1998 de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, y el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental se someterá a información pública durante un plazo no inferior a treinta días hábiles.

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

RESUELVO:

Someter al trámite de información pública el “Proyecto de construcción del túnel de Aginaga” y su Estudio de Impacto Ambiental, al objeto de que, durante el plazo de treinta días hábiles contados a partir del día siguiente al de la última publicación de la presente resolución, puedan formularse cuantas alegaciones se estimen oportunas por corporaciones, asociaciones y particulares, en relación con su contenido, con las circunstancias que justifican la declaración de interés general, la concepción global del trazado y la evaluación de impacto ambiental.

Durante el referido plazo, el Proyecto y su Estudio de Impacto Ambiental estarán a disposición del público, para su examen, en la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes (calle Donostia-San Sebastián, 1 - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), en el Ayuntamiento de Usurbil y en la página web de internet www.euskadi.eus, en el apartado de Información Pública de Proyectos de Infraestructura del apartado de Transportes del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes:

<https://www.euskadi.eus/tunel-aginaga/web01-a2garrai/es/>



Eta horrela jakinarazten da, jendeak horren berri izan dezan.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Vitoria-Gasteiz, 2021eko urriaren 21ean.

En Vitoria-Gasteiz, a 21 de octubre de 2021.



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

LURRALDE PLANBINTZA,
ETXEBIZITZA
ETA GARRAIO BAILA

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTE

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