



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 maiatzaren 4koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, zeinaren bidez onartzen baita "Eubako trenbide-pasagunea kentzeko zubibidea eraikuntza-proiektua (Bilbo-Donostia linearen 25+387 K.P.)".**

Trafiko handia jasaten duten trenbide-pasaguneak kentzeko Euskal Trenbide Sareak (ETS) garatutako politikaren barruan, erakunde publikoak Eubako trenbide-pasagunea kentzeko zubibide bat eraikitzeko proiektua idazteko laguntza teknikoa kontratatzeko lizitazioa egin zuen (Bilbo-Donostia linearen 25+387 K.P.), eta Dingemas Ingenieria enpresa izan zen kontratu horren esleipenduna.

Gaur egun, Amorebieta-Etxanoko (Bizkaia) Euba auzotik igarotzen den Bilbo-Donostia linearen trenbideak trenbide-pasagune langadun baten bidez gurutzatzen dira.

Pasabidea BI-4337 errepidean dago, Euba eta Bernagoitia auzoak lotzen dituena.

Ebazpen honen bidez onartzen den proiektuaren xedea da trenbidearen gainetik pasabide bat egiteko beharrezkoak diren obrak zehaztea, BI-4337 errepideari jarraipena emateko eta gaur egun dagoen trenbide-pasagunea kentzeko, eta, horrela, erabiltzaileen segurtasuna handitzeko.

Hartutako trazadurak % 6tik beherako maldak eta gutxienez 50 metroko kurbadura-erradioak mantentzeko beharrari erantzuten dio.

Plataformak 12 metroko zabalera du. Trazaduraren ardatzaren eta lurraren arteko altuera 4 eta 7 metro bitartekoa da.

Baldintza geometriko horiek oinarri hartuta, 225 metroko gainegitura 20 metroko 10

**Resolución de 4 de mayo de 2021, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el "Proyecto de construcción de un viaducto para la supresión del paso a nivel de Euba (P.K. 25+387 de la línea Bilbao-Donostia)".**

Dentro de la política desarrollada por Euskal Trenbide Sarea (ETS) para la supresión de los pasos a nivel que soportan una importante intensidad de tráfico, el ente público licitó la contratación de la asistencia técnica para la redacción de un proyecto de construcción de un viaducto para la supresión del paso a nivel de Euba (P.K. 25+387 de la línea Bilbao-Donostia), siendo la empresa Dingemas Ingenieria adjudicataria del citado contrato.

Actualmente el cruce de las vías de la línea Bilbao-Donostia, a su paso por el barrio de Euba en el municipio de Amorebieta-Etxano (Bizkaia), se realiza mediante un paso a nivel con barreras.

El paso se encuentra en la carretera BI-4337, que conecta los barrios de Euba y Bernagoitia.

El proyecto que se aprueba mediante la presente resolución tiene por objeto la definición de las obras necesarias para la ejecución de un paso superior sobre la línea del ferrocarril para dar continuidad a la BI-4337 suprimiendo el paso a nivel existente actualmente y, de este modo, aumentar la seguridad de los usuarios.

El trazado adoptado responde a las necesidades de mantener pendientes inferiores al 6% y radios de curvatura mínimos de 50 metros.

La plataforma tiene una anchura de 12 metros. La altura ente el eje de trazado y el terreno varía entre los 4 y los 7 metros.

En base a estos condicionantes geométricos se ha encajado la



baotan sartu da, eta erdiko bao bat 25 metroko trenbidearen gainean.

Zubietarako aukeratu den tipologia zubi integrala da, hormigoizko taula eta hormigoiz betetako metalezko tubular pilak dituen.

Tipologia hori eraikuntza-kostu doia, mantentze-kostu txikiaren eta ingurunearekin duen integrazioaren arabera aukeratu da.

Zubibidea zubi integral gisa ulertzeak egitura aldetik eraginkorrak diren pila lirainak diseinatzea ahalbidetzen du, batez ere ahalegin bertikalak zimenduetara eramanez.

Egituraren diseinua eta egiturazko xehetasunak modu industrializatuan egin ahal izateko definitu dira.

Alboko zatietan proiektatutako lauza, 100 metroko luzerakoa, in situ egindako hormigoizko lauza bat da.

25 metroko tartea, FFCC trenbidearen gainean ontzi-habe aurrefabrikatuen bidez konpontzen da, eraikuntza-prozesuan ahalik eta afekzio gutxien eragiteko.

12 metroko zabalerako zeharkako sekzioa 3.85 metroko bi erreik, 0.50 metroko bazterbideek eta 2.00 metroko espaloiak osatzen dute.

Bi pila mota ahokatu dira: pila bikoitzak eta pila sinpleak. Pila bikoitzak jartzeak luzetarako zurruntasuna ematen dio taulari.

Egitura diseinatzeko eta taularen, pilen eta enzepatuen optimizaziorako, portaera globala eta mekanismo erresistenteak aztertu dira eredu sinplifikatuen bidez.

Zimenduen zurruntasunak eta tablero-pilen eta pilasentzepatuen arteko loturak ezin direnez balio bakar batekin zehaztu, hainbat kalkulu-eredu garatu dira, ingurune

superestructura de 225 metros en 10 vanos de 20 metros y un vano central sobre las vías de 25 metros.

La tipología elegida para el viaducto es la de puente integral con tablero de hormigón y pilas tubulares metálicas rellenas de hormigón.

Esta tipología se ha elegido por su ajustado coste de construcción, bajo mantenimiento y su integración con el entorno.

El hecho de concebir el viaducto como un puente integral permite diseñar unas pilas esbeltas, eficientes estructuralmente y que trasladen esfuerzos fundamentalmente verticales a la cimentación.

El diseño de la estructura y los detalles estructurales se han definido con el fin de que puedan ejecutarse de manera industrializada.

La losa proyectada en los tramos laterales, de 100 metros de longitud, es una losa de hormigón ejecutada in situ.

El tramo sobre las vías del FFCC de 25 metros se resuelve mediante vigas artesas prefabricadas para minimizar las afecciones durante el proceso constructivo.

La sección transversal de 12 metros de ancho está compuesta por dos carriles de 3.85 metros, arceños de 0.50 m y una acera de 2.00 m.

Se han encajado dos tipos de pilas diferentes, pilas dobles y pilas simples. La disposición de pilas dobles dota de rigidez longitudinal al tablero.

Para el diseño de la estructura y la optimización de tablero, pilas y encepados, se ha analizado el comportamiento global y los diferentes mecanismos resistentes mediante modelos simplificados.

Dado que no pueden determinarse con un único valor las rigideces de las cimentaciones y las uniones entre tablero-pilas y pilasencepados, se han

baldintzen konbinazioak simulatzeko (pilak txertatuta edo euskarrietan artikulatuta).

desarrollado múltiples modelos de cálculo que simulen las diversas combinaciones de condiciones de contorno (pilas empotradas o articuladas en apoyos).

Horrela, elementu guztiak diseinatu dira, ondo funtzionatzen dutela bermatzeko, garatutako zurruntasun-tarte zabal baterako.

De este modo se han diseñado los distintos elementos garantizando su correcto funcionamiento para un amplio rango de rigideces desarrolladas.

Pilak mikropiloteen enzebratuen gainean zimendatuta daude. Pilen altxaerak 762x15eko profil metaliko tubularrez osatuta daude, eta taulan eta hormigoizko betelanetan sartuta daude.

Las pilas están cimentadas sobre encepados de micropilotes. Los alzados de las pilas están compuestos por perfiles metálicos tubulares de 762x15 y empotrados en el tablero y rellenos de hormigón.

Estrībuak, ohiko estriboekin konpontzen dira, 1.00 metroko altxaerekin eta 0.85 metroko lodierako bueltako hormekin.

Los estribos se resuelven con estribos convencionales con alzados de 1.00 metro y muros en vuelta de 0.85 metros de espesor.

Estriboetara sartzeko tarteak eta aparkalekura jeisteko arrapalaren luzapena 60 centimetroko lodierako horma osagarrien bidez egiten da.

Los tramos de acceso hasta los estribos y el recrecido de la rampa de bajada al aparcamiento se resuelven mediante muros de acompañamiento de 60 centímetros de espesor.

Egituraz gain, proiektuak aparkaleku-eremu bat zehazten du parkearen ondoan, bai eta lehendik dagoen errepidearekiko lotunearen berrantolaketa ere.

Adicionalmente a la estructura, el proyecto define una zona de aparcamiento anexa al parque y la reordenación del enlace con la carretera existente.

Proiektua egikaritzeko aurrekontua HIRU MILIOI ZORTZIEHUN ETA HOGEI MILA ZAZPIEHUN ETA LAUROGEITA HAMAIKA EURO ETA BERROGEITA LAU ZENTIMOKoa (3.820.791,44 €) da. Horrek esan nahi du lizitazioarako oinarritzeko aurrekontua BOST MILIOI SEIEHUN ETA BERROGEI MILA BERREHUN ETA BERROGEITA HAMABI EURO ETA HOGEITA HAMABI ZENTIMOKoa (5.640.252,32 €) dela, BEZ barne eta Administrazioak horren berri izateko aurrekontua BOST MILIOI ZAZPIEHUN ETA LAUROGEITA BEDERATZI MILA BOSTEHUN ETA HOGEITA HAMABOST EURO ETA HIRUROGEITA BEDERATZI ZENTIMOKoa dela (5.789.535,69 €).

El proyecto tiene un presupuesto de ejecución material que asciende a TRES MILLONES OCHOCIENTOS VEINTE MIL SETECIENTOS NOVENTA Y UN EUROS CON CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (3.820.791,44 €), que significa un presupuesto base de licitación con IVA de CINCO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y DOS EUROS CON TREINTA Y DOS CENTIMOS (5.640.252,32 €), y un presupuesto para conocimiento de la Administración de CINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS TREINTA Y CINCO EUROS CON SESENTA Y NUEVE CENTIMOS (5.789.535,69 €).

Obrak egiteko HAMABOST (15) hilabeteko epea aurreikusi da.

El plazo de ejecución estimado para las obras es de QUINCE (15) meses.

Euskal Trenbide Sareko (ETS) Zerbitzu Teknikoek egiaztatu dute proiektu honek bere xedeari erantzuten diola eta Sektore

Los Servicios Técnicos de Euskal Trenbide Sarea (ETS) han verificado que este proyecto responde a su objeto y cumple



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 dute proiektua eta berresten dute bete egiten duela Sektore Publikoko Kontratuen Legean eta Herri Administrazioen Kontratuen Legearen Erregelamendu Orokorrean ezarritakoa, beharrezko dokumentuak, indarrean dagoen edukiari buruzko araudia, sinadurak eta alderdi formalak, beharrezko kalkulu-oinarriak eta -hipotesiak eta Sektore Publikoko Kontratuen Legearen 233.1 artikuluan zerrendatutako edukia sartzeari dagokienez.

Organo honek eskumena du Sailaren eskumenekoak diren garraio-azpiegituren obra-proiektuak teknikoki onartzeko, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuaren 16.2.b) artikuluan xedatutakoaren arabera.

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

#### EBAZTEN DUT

"Eubako trenbide-pasagunea kentzeko zubibidea eraikuntza-proiektua (Bilbo-Donostia linearen 25+387 K.P.)" onartzea. Litzitazioaren oinarritzko aurrekontua, BEZ barne, BOST MILIOI SEIEHUN ETA BERROGEI MILA BERREHUN ETA BERROGEITA HAMABI EURO ETA HOGEITA HAMABI ZENTIMOKoa (5.640.252,32 €) da, eta obrak egiteko epea HAMABOST (15) hilabetekoa izango dela aurreikusi da.

Aipatutako eraikuntza-proiektua onartzeak berekin dakar onura publikokoa edo gizarte-interesekoa dela deklaratzeko, okupatzeko beharra dagoela deklaratzeko eta presakoa dela deklaratzeko, dagokion eranskinean zerrendatutako ondasun eta eskubideak nahitaez desjabetzeko.

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 ratifican 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 técnica de proyectos de obras de infraestructuras del transporte competencia del Departamento, según lo dispuesto en el artículo 16.2.b) del Decreto 11/2021, de 19 de enero, 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

Aprobar el "Proyecto de construcción de un viaducto para la supresión del paso a nivel de Euba (P.K. 25+387 de la línea Bilbao-Donostia)", con un presupuesto base de licitación, IVA incluido, de CINCO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y DOS EUROS CON TREINTA Y DOS CENTIMOS (5.640.252,32 €), y con un plazo de ejecución estimado para las obras de QUINCE (15) meses.

La aprobación del citado proyecto constructivo conlleva la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos afectados relacionados en el anexo correspondiente.



Ebazpen hau ez da behin betikoa administrazio-bidean, eta, beraren aurka, interesdunek gora jotzeko errekurtsoa aurkez diezaioke 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-errekurtsoa jarri ahal izango dute, bi (2) hilabeteko epean, Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzien Aretoan, hargatik alde aurretik errekerimendua egitea eragotzi gabe, Administrazioarekiko Auzien Jurisdikzioa arautzen duen uztailaren 13ko 29/1998 Legearen 44. artikuluan zehaztutako moduan eta epean.

Vitoria-Gasteizen, 2021eko maiatzaren 4an.

Esta resolución no es definitiva en vía administrativa y contra ella las personas interesadas 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 su 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 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa.

En Vitoria-Gasteiz, a 4 de mayo de 2021.



ELISKO JAURLARITZA  
GOBIERNO VASCO  
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**