

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

4703

RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2021, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública el «Estudio Informativo de la variante ferroviaria de Amara (Donostia / San Sebastián)».

En el año 2008, ETS adjudicó la redacción del Estudio informativo de la Variante de Amara, al objeto de generar alternativas y definir una solución al tráfico de circulaciones de mercancías evitando las limitaciones de longitud y el rebote en la playa de vías de la estación de Amara.

Se barajaron entonces un buen número de alternativas de trazado entre las actuales estaciones de Añorga y de Anoeta.

Durante el periodo de redacción de dicho estudio informativo, surgió la operación Metro de Donostialdea, apoyada en una variante de trazado costera entre la actual estación de Lugaritz y la zona de Amara-Morlans, y complementada con un cambio de calidad de servicio a uno tipo Metro.

Los diversos cambios conceptuales en la concepción del Metro de Donostialdea ocasionaron el cambio de filosofía de la Variante de mercancías de Amara. La variante Lugaritz – Miraconcha – Easo suponía que la actual Variante Sur (Lugaritz – Amara) perdiera las circulaciones de viajeros a la entrada en servicio de la primera.

Así pues, para dar máxima utilidad futura al actual túnel de Lugaritz, las alternativas de by-pass de mercancías pasan por aprovechar al máximo la traza e instalaciones del túnel de Lugaritz, pero enlazando desde un punto de este con la actual traza del Topo en el tramo Morlans/ Paseo de Errondo.

En 22 de noviembre de 2019 ETS adjudicó a Fulcrum, Planificación, Análisis y Proyecto, S.A.U el Contrato de Servicios para la redacción del «Estudio Informativo de la Variante Ferroviaria de Amara (Donostia / San Sebastián)».

El Estudio Informativo parte de la base de mayor aprovechamiento posible del túnel existente y de la alternativa desarrollada en el estudio anterior para, siguiendo este diseño básico, plantear alternativas de trazado de un ramal que permita la conexión de las mercancías entre Lugaritz y Anoeta una vez sea puesto en servicio la variante Lugaritz-Easo y desarrollar la óptima a nivel de Estudio informativo.

Actualmente, en la estación de Amara confluyen dos líneas de ETS: Bilbao-Donostia y Donostia-Hendaia (Topo), ambas en fondo de saco.

La línea Bilbao-Donostia entra a la ciudad por el barrio de Errekalde, para tras pasar por Añorga y Lugaritz adentrarse en el túnel de Aiete que desemboca directamente en la estación de Amara.

Por su parte, la línea Donostia-Hendaia, parte de la estación de Amara hacia el sur, se soterra a la altura de la vaguada de Morlans, posteriormente vuelve a la superficie bordeando el barrio de AmaraBerri para volver a deprimir la rasante en la estación de Anoeta.

El estudio tiene como objetivo la definición de un ramal de conexión entre ambas líneas por lo que el ámbito del estudio se circunscribe a la zona de conexión entre ambas líneas buscando así el mayor aprovechamiento posible del túnel de Aiete.

Desde el punto de vista de la explotación, la estación de Amara es un intercambiador entre ambas líneas, aunque la conexión ferroviaria requiera de un rebote. Así, Euskotren explota la línea E2 de viajeros que enlaza ambas líneas, aunque con el citado rebote con gran éxito de viajeros.

Aparte de la nueva variante ferroviaria que suprime el antiguo fondo de saco en Donostia / San Sebastián, a lo largo de los últimos años se han llevado a cabo actuaciones de todo tipo en la línea: desdoblamientos de vía, estaciones de nueva creación (Intxaurreondo, Altza y Fanderia), modernización de la estación de Loiola. También se han acometido importantes trabajos de integración urbana como el de Loiola, Herrera y Oiartzun. Otras actuaciones como el nuevo vestíbulo de Anoeta, así como su integración en el entorno viario y urbano, formará parte de este conjunto de diversas actuaciones encaminadas a completar la adecuación del servicio a uno de características tipo metro.

El rebote necesario en la estación de Amara limita la funcionalidad y explotación de los servicios de mercancías ya que su operativa requiere entrar hasta la estación, cambiar la máquina de sentido y salir por la otra línea.

Como se ha comentado con anterioridad, en el área de Donostialdea el incremento de movilidad que se ha producido ha sido muy superior al inicialmente previsto. Esto dio lugar al desarrollo para la línea E2 entre Lasarte-Oria y Hendaia, titularidad de ETS, de una nueva Variante Ferroviaria de Donostia, que conlleva la apertura de tres nuevas estaciones: Bentaberri (Antiguo), Centro-La Concha y Easo (sustituye a la actual Amara en el tráfico de viajeros), que dan acceso a zonas importantes de la ciudad, lo que hará que el nuevo trazado de EuskoTren pase a ser la alternativa más atractiva para acceder al centro de Donostia.

Esta nueva variante se desarrolla completamente en túnel en una configuración tipo metro para el centro de Donostia. Así, su trazado cuenta con pendientes importantes que limitan su utilización por los mercancías que actualmente transitan entre las líneas Bilbao-Donostia y Donostia-Hendaia.

En el estudio informativo se analizan dos alternativas de diferente trazado: la Alternativa 1D y la Alternativa 2.

La alternativa 1D es mejor en los aspectos ambientales-sociales, en proceso constructivo y en coste. Por el contrario, la alternativa 2 es ligeramente más favorable en aspectos técnico-funcionales.

Al final del Estudio Informativo se concluye que la alternativa 1D es la solución óptima del Estudio Informativo de la Variante de Amara.

Se ha determinado un plazo de ejecución de las obras de veinticuatro (24) meses para la Alternativa 1D, y de dieciséis (16) meses para la Alternativa 2.

Para la Alternativa 1D, el presupuesto base de licitación, IVA incluido, resulta de catorce millones quinientos trece mil ciento veintisiete euros con ochenta y cuatro (14.513.127,84 euros).

Para la Alternativa 2, el presupuesto base de licitación, IVA incluido, resulta de dieciocho millones trescientos setenta y seis mil trescientos nueve euros con ochenta y dos (18.376.309,82 euros).

De acuerdo al artículo 10.2 del Reglamento del Sector Ferroviario, el Estudio Informativo 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 19 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.

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

RESUELVO:

Someter al trámite de información pública el «Estudio Informativo de la variante ferroviaria de Amara (Donostia-San Sebastián)», 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 y la concepción global del trazado.

Durante el referido plazo, el Estudio Informativo estará 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 Donostia/ San Sebastián 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/variante_amara/web01-a2trenbi/es/

Lo que se hace público para general conocimiento.

En Vitoria-Gasteiz, a 29 de julio de 2021.

La Directora de Infraestructuras del Transporte,
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.