

# **INFORME DE SITUACIÓN NRFPV**

**10 de abril de 2019**

## **INDICE**

- 1. ANTECEDENTES**
- 2. OBRAS DE PLATAFORMA BERGARA-ASTIGARRAGA**
- 3. RAMAL VITORIA-GASTEIZ-BILBAO. ESTADO DE OBRAS**
- 4. ESTACIÓN DE DONOSTIA**
- 5. ESTACION DE BILBAO**
- 6. ESTACION DE GASTEIZ**
- 7. ESTACION DE IRUN**
- 8. ESTACIÓN DE EZKIO-ITSASO**
- 9. APEADERO DE ASTIGARRAGA**
- 10. GALERÍAS DE EMERGENCIA BERGARA-ASTIGARRAGA**
- 11. ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS**
- 12. TRAMO ASTIGARRAGA-OIARTZUN-LEZO**
- 13. VSF - PLATAFORMAS LOGISTICAS - AUTOPISTA FERROVIARIA**
- 14. CONEXIÓN: Y VASCA - PAMPLONA**
- 15. CONEXIÓN: Y VASCA - IPARRALDE - FRANCIA**
- 16. CONEXIÓN: Y VASCA - BURGOS**
- 17. MODELIZACIÓN Y PROGNOSIS: DEMANDA**

## **1. ANTECEDENTES**

Las obras de plataforma correspondientes al ramal Bergara-Astigarraga se están ejecutando por el Gobierno Vasco, en base al Convenio de Colaboración suscrito entre la Administración General del Estado, la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para la Construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco y al Convenio de Encomienda de Gestión suscritos ambos con fecha 24 de abril de 2006. La supervisión y aprobación de expedientes de los proyectos constructivos, sus modificaciones, así como las obras complementarias corresponde a Adif.

Con fecha 27 de diciembre de 2017 se ha formalizado la modificación de los mencionados convenios, tanto del convenio de construcción, como del Convenio de Encomienda de Gestión, actualizando los convenios y ampliando las actuaciones no incluidas en el Estudio Informativo inicial, en concreto:

- Estación de Ezkio/Itsaso
- Apeadero de Astigarraga
- Galerías de emergencia entre Bergara y Astigarraga
- Actuaciones Adiciones (manantiales y estabilización de taludes)

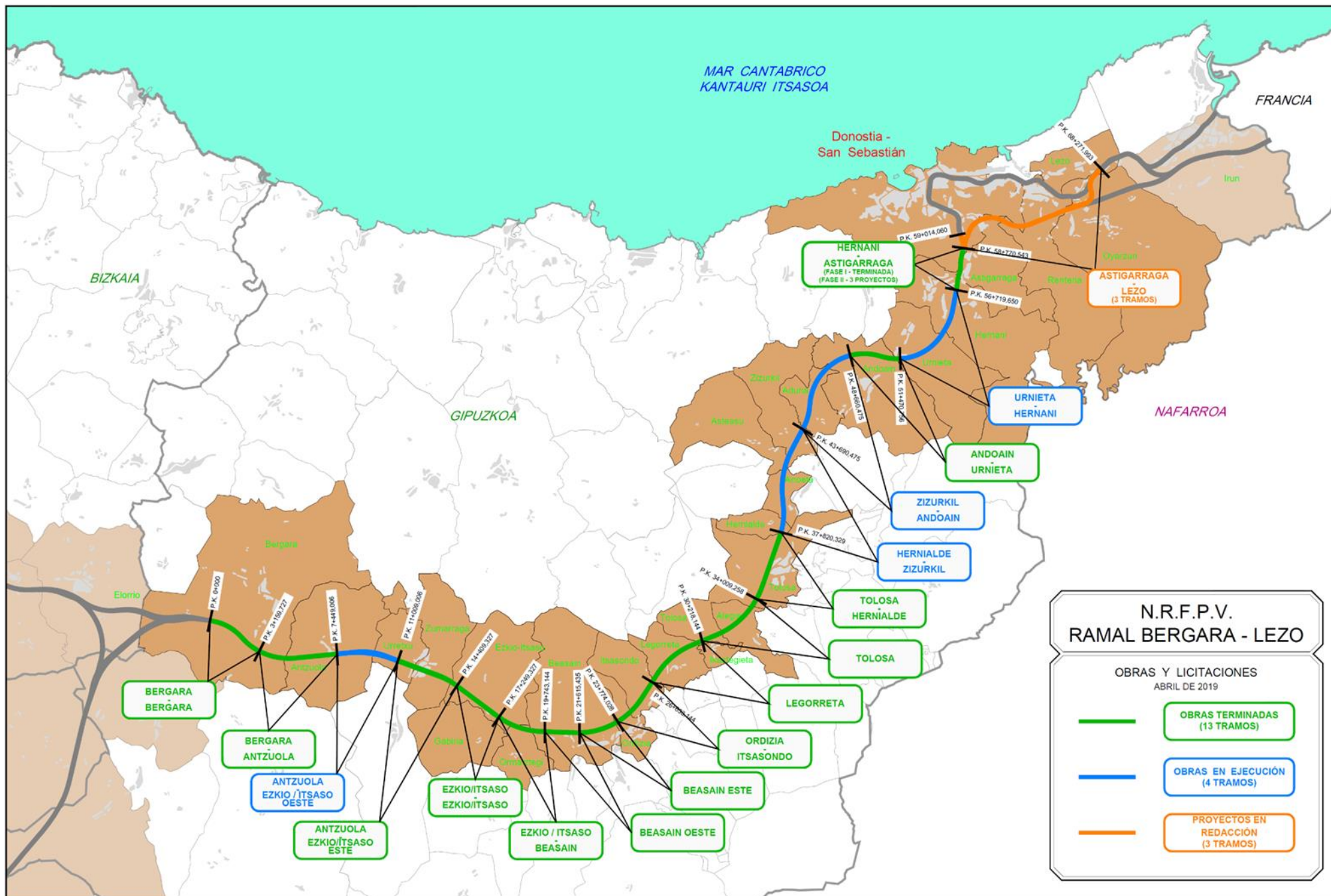
Y actualización del Convenio actual:

- Estación de San Sebastián
- Tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo

Por acuerdo del Consejo de Gobierno de 6 de marzo de 2018 se encomienda desde GV la redacción de los proyectos constructivos de estas nuevas actuaciones, la Dirección de las Obras y la licitación de las mismas, al ente público Euskal Trenbide Sarea (ETS).

## **2. OBRAS DE PLATAFORMA BERGARA-ASTIGARRAGA**

En marzo 2019, se encuentran 13 tramos de plataforma finalizados y 4 en ejecución, tras la resolución de los contratos del tramo Hernani Astigarraga (actualmente en licitación), tal como se desglosa en el plano y tabla de situación de los tramos del ramal guipuzcoano:



TITULO	ADJUDICATARIO	PRES. ADJ. (M€)	BAJA	PREVISIÓN FINALIZACIÓN	SITUACIÓN
<b>BERGARA-BERGARA</b>	UTE SACYR (27,5%) - CYCASA (27,5%) - CAMPEZO (27,5%) - FEBIDE (17,5%)	100,65	5,51%		RECIBIDO
<b>BERGARA-ANTZUOLA</b>	UTE FCC CONSTRUCCIÓN S.A. (60%) - DC CONSTRUCCIÓN (20%) - LURGOIEN, S.A. (20%)	125,07	14,85%		RECIBIDO
<b>ANTZUOLA-EZKIO. OESTE</b>	UTE ALTUNA Y URÍA (25%) - ACCIONA INFRAESTRUCTURAS (50%) - CONSTRUCCIONES GALDIANO (25%)	128,90	6,95%	Julio 2019	EN EJECUCIÓN
<b>ANTZUOLA-EZKIO. ESTE</b>	UTE CONSTRUCCIONES SOBRINO, S.A. (40%) - OBEGISA GRUPO OBRAS ESPECIALES, S.A. (30%) - GEOTÚNEL S.L. (30%)	133,05	5,50%		RECIBIDO
<b>EZKIO-EZKIO</b>	UTE FCC CONSTRUCCIÓN, S.A. (40%) - DC CONSTRUCCIÓN INGENIERIA Y GESTIÓN DE OBRA, S.A. (20%) - LURGOIEN, S.A. (20%) - CAMPEZO CONSTRUCCIÓN, S.A.U. (20%)	58,96	4,30%		RECIBIDO
<b>EZKIO-BEASAIN</b>	UTE ORTIZ CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS, S.A. (30%) - CONSTRUCCIONES MURIAS, S.A. (40%) - EXCAVACIONES VIUDA DE SAINZ, S.A. (30%)	61,45	6,60%		RECIBIDO
<b>BEASAIN OESTE</b>	UTE CONSTRUCCIONES MOYUA, S.L. (33,3%) - CONSTRUCCIONES Y PROMOCIONES BALZOLA, S.A. (33,3%) - AZVI, S.A. (33,3%)	44,45	2,50%		RECIBIDO
<b>BEASAIN ESTE</b>	UTE DRAGADOS (47%) - IZA OBRAS Y PROMOCIONES (14%) - OBRAS SUBTERRÁNEAS (24%) - CAMPEZO CONSTRUCCIÓN (15%)	44,58	5,80%		RECIBIDO
<b>ORDIZIA-ITSASONDO</b>	UTE FCC (50%) - OLABARRI (20%) - GUIHOR (20%) - DONOSTI (10%)	60,29	16,30%		RECIBIDO
<b>LEGORRETA</b>	UTE ACCIONA INFRAESTRUCTURAS, S.A. (50%) - EXCAVACIONES VIUDA. DE SAINZ, S.A. (50%)	78,07	11,70%		RECIBIDO
<b>TOLOSA</b>	UTE DRAGADOS, S.A. (40%) - OBRAS SUBTERRÁNEAS (30%) - C.C. LEZA, S.A. (30%)	84,97	5,25%		RECIBIDO
<b>TOLOSA-HERNIALDE</b>	UTE CORSÁN-CORVIAM CONSTRUCCIÓN, S.A. (90%) - GEOTÚNEL, S.L. (10%)	112,48	6,90%		RECIBIDO
<b>HERNIALDE-ZIZURKIL</b>	UTE: ALTUNA Y URÍA, S.A. (20%) - ACCIONA INFRAESTRUCTURAS, S.A. (40%) - CYCASA CANTERAS Y CONSTRUCCIONES, S.A. (20%) - CONSTRUCCIONES MURIAS, S.A. (20%)	169,01	6,49%	2º TRIMESTRE 2019	EN EJECUCIÓN
<b>ZIZURKIL-ANDOAIN</b>	UTE DRAGADOS, S.A. (28%) / CONSTRUCCIONES AMENABAR, S.A. (18%) / COMSA, S.A. (18%) / CONSTRUCCIONES CIVILES LEZA, S.A. (18%) / ISOLUX CORSÁN-CORVIAM (18%)	193,58	7,00%	2º TRIMESTRE 2019	EN EJECUCIÓN
<b>ANDOAIN-URNIETA</b>	UTE FERROVIAL (50%) - AMENÁBAR (50%)	80,07	5,50%		RECIBIDO
<b>URNIETA-HERNANI</b>	UTE DRAGADOS (37%) - LEZA (26,5%) - COMSA (26,5%) - OSSA (10%)	144,97	5,95%	2º TRIMESTRE 2019	EN EJECUCIÓN
<b>HERNANI-ASTIGARRAGA (1)</b>	U.T.E. CONSTRUCCIONES MOYUA, S.L. (33%) - CONSTRUCCIONES Y PROMOCIONES BALZOLA, S.A. (33%) - AZVI, S.A. (33%)	79,50	6,50%	4º TRIMESTRE 2022	RESUELTO EL CONTRATO Y RECEPCIONADA OBRA EJECUTADA 22/11/18

(1) Licitada la fase 2 de este tramo el 3 de abril de 2019

- **TRAMO ANTZUOLA – EZKIO OESTE**

Se han concluido completamente los túneles bitubo de Zumárraga y se ha concluido la obra de drenaje transversal próximo a los emboquilles.

Por otra parte se está ejecutando el viaducto de Descarga en dirección Bergara: Se han finalizado las cimentaciones y pilas, estando en ejecución tableros de forma secuencial (ejecutándose actualmente el último vano, lado Bergara).

Se estima la conclusión del viaducto para abril de 2019. La ejecución de la plataforma de emergencia, restitución de los terrenos, especialmente del desvío provisional de la carretera foral GI-632 y los depósitos de sobrantes, así como el desmontaje de las instalaciones de obra para Julio de 2019.

- **TRAMO HERNIALDE - ZIZURKIL**

El plazo estimado finalización es Julio 2019, con los siguientes trabajos pendientes:

- Retirada de suelos contaminados y terminación de camino de acceso túnel de Anoeta (boca Sur).
- Finalización de la colocación de la doble canaleta en túnel de Anoeta.
- Restitución de la afección al manantial de Akolai.
- Terminación del camino de acceso a la boca sur del túnel de Zizurkil.

- **TRAMO ZIZURKIL – ANDOAIN**

El túnel de Aduna de 4.700 metros es el camino crítico, se ha revestido con 3 carros, uno en la galería y otros dos en el túnel, quedando pendientes de concluir las siguientes actuaciones:

- Boquilla de salida, incluyendo escolleras y rellenos
- Conexiones con galería de emergencia (las secciones estancas).
- Integración ambiental de ambas vaguadas
- Valvulería de la sección estanca del túnel.
- Retirada instalaciones de obra, así como las instalaciones de depuración.
- Remates de obra.

El plazo vigente de conclusión de las obras es mayo 2019, pero es previsible que sea necesario incrementarlo en algunos meses.

- **TRAMO URNIETA – HERNANI**

La obra está ejecutada, estando pendiente la conclusión de los diferentes trámites administrativos. Plazo estimado Junio 2019.

- **TRAMO HERNANI – ASTIGARRAGA**

En relación con el tramo Hernani-Astigarraga, se ha resuelto los dos contratos vigentes en este tramo: Modificado y complementario.

Los nuevos proyectos constructivos redactados para ejecutar la parte de la obra pendiente de ejecutar en este tramo son tres y se incluyen dentro de la ampliación de la encomienda:

- Pasarela peatonal provisional de Ergobia: aprobado por Adif el 18/10/18. Se licito por parte de ETS la obra el 8 de noviembre de 2018, y se ha adjudicado a Construcciones Moyua el 10 de enero de 2019. Se ha firmado el acta de replanteo el 8 de febrero de 2019, encontrándose por tanto en ejecución. La finalización está prevista para el próximo mes de mayo.

- Paso superior de Ergobia. Tramo Hernani- Astigarraga: Se ha iniciado la licitación en ETS en el 4/12/2018 y se ha adjudicado inicialmente a Construcciones Balzola el 31 de enero de 2019, habiéndose firmado el acta de replanteo el 5 de abril.

- Hernani - Astigarraga fase II:

El proyecto ha sido aprobado por Adif recientemente y está en licitación en ETS desde el 3 de abril de 2019, con la presentación de ofertas prevista para el 29 de abril. La apertura del sobre económico se prevé para el 27 de mayo y el inicio de las obras a finales de julio.

### **3. RAMAL VITORIA-GASTEIZ-BILBAO: ESTADO DE OBRAS**

El ramal Vitoria Gasteiz-Bilbao consta de 98 km y 19 tramos de los cuales 9 están concluidos. La ejecución de estas obras en su integridad corresponde a Adif.

Los tramos más complicados y de mayor plazo son los tres que forman el llamado nudo Bergara que en estos momentos se encuentran en ejecución. Como todos sabéis esta zona estratégica ha sufrido importantes retrasos por diversos motivos. Lo importante es que los trabajos cojan ritmo.

El nudo discurre básicamente por los municipios de Arrasate-Elorrio y Bergara: el sector 1 de 5 kilómetros; el sector 2 de otros 5 kilómetros; y el sector 3 de casi 3 kilómetros.

La ejecución de estas obras, al igual que los tramos que transitan por Bizkaia y Araba corresponde a Adif.

Obras de plataforma en ejecución o pendientes de licitación:

- **Legutiano-Eskoriatza II**

Fecha de las obras inicio: 05/05/2006

Finalización estimada: 1er trimestre de 2020

Empresa adjudicataria: Ferrovial-Agromán

Presupuesto Vijente: 104.17 millones euros

- **Elorrio-Atxondo**



Fecha de las obras inicio: 24/01/2012  
Finalización estimada: 2do trimestre de 2021  
Empresa adjudicataria: Ute Corsán-Corvian, Arian, Exbasa  
Presupuesto Vijente: 46.90 millones euros

- **Atxondo-Abadiño**

En licitación. Inicio de las obras Verano 2019  
Finalización estimada: 1er semestre de 2022

- **Durango-Amorebieta**

Fecha de las obras inicio: 10/09/2009  
Finalización estimada: 2do trimestre de 2020  
Empresa adjudicataria: Nortunel-Vías  
Presupuesto Vijente: 95.40 millones euros

- **Amorebieta-Amorebieta**

Fecha de las obras inicio: 09/02/2009  
Finalización estimada: 3er trimestre de 2019  
Empresa adjudicataria: Azvi-Const. Balzola-Const. Moyua  
Presupuesto Vijente: 106.32 millones euros

- **Lemoa-Galdakao**

Fecha de las obras inicio: 15/07/2009  
Finalización estimada: 1er semestre de 2019  
Empresa adjudicataria: Ortiz-Murias  
Presupuesto Vijente: 113.65 millones euros

- **Elorrio-Elorrio**

En redacción el proyecto constructivo.  
Finalización estimada del proyecto 2do trimestre 2019.

- **Mondragón-Elorrio-Bergara. Sector 1**

Fecha de las obras inicio: 28/07/2018.  
Finalización estimada: 2do semestre 2021  
Empresa adjudicataria: OHL-G&0-Sobrino-Geotúnel  
Presupuesto Vijente: 134.05 millones euros

- **Mondragón-Elorrio-Bergara. Sector 2**

Fecha de las obras inicio: 18/09/2018.

Finalización estimada: 1er semestre 2021

Empresa adjudicataria: Dragados-Tecsa-Amenabar

Presupuesto Vigente: 182.75 millones euros

- **Mondragón-Elorrio-Bergara. Sector 3**

Fecha de las obras inicio: 28/09/2018

Finalización estimada: 2º semestre 2021

Empresa adjudicataria: Ute Comsa-Campezo-Cycasa-Nortunel

Presupuesto Vigente: 66.32 millones euros

- **Construcción de salidas de emergencia en los túneles del ramal Vitoria-Bilbao**

En licitación. Inicio de las obras previsto para verano 2019.

#### **4. ESTACIÓN DE DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN / ATOTXA**

La nueva estación de Atotxa se encuentra en la fase final de la redacción del proyecto constructivo. Se prevé esté finalizado para junio/julio, para poder licitar la obra en verano e iniciar los trabajos a finales de 2019.

Los trabajos los desarrolla la UTE formada por EPTISA y el estudio de arquitectura de JON MONTERO. Va a ser la primera de las tres estaciones de la Y vasca que se construirán en las capitales vascas, cuya edificación corresponderá además al ejecutivo autónomo, a raíz de la ampliación de la encomienda de ejecución del tramo guipuzcoano por parte del Ministerio de Fomento en 2017.

Con el proyecto que estamos concluyendo creemos que vamos a lograr objetivos importantes:

- Conseguimos integrarla en la arquitectura actual de la Estación del Norte y el entorno de Tabakalera.
- Conseguimos dar impulso a la intermodalidad entre diferentes medios de transporte: cercanías, alta velocidad y autobuses.
- Además, la solución en la que venimos trabajando da una respuesta integral a los flujos peatonales entre Egia-Centro.

En la estación de Atotxa la playa de vías se mantendrá a la cota actual y se remodelará para adecuarla al modelo de explotación requerido con la llegada de la alta velocidad y el mantenimiento de los servicios de cercanías.

Según la propuesta definida, los tráficos de media distancia (Intercity) y larga distancia, en ancho estándar europeo dispondrán de 3 andenes centrales. Por su parte, los tráficos de cercanías ocuparán las dos vías laterales que se plantean con ancho mixto (tercer carril). Estas vías serán compartidas con los tráficos de mercancías.

La nueva estación contempla el mantenimiento del edificio actual, que deberá complementarse con otro edificio para albergar los espacios que permitan dar servicio a las necesidades funcionales que conlleva la alta velocidad. El paso inferior existente que conecta los dos lados de la ciudad por debajo de la playa de vías actual, se ampliará para convertirse en una gran plaza, y servirá para dar un acceso adicional tanto a cercanías como a alta velocidad. El presupuesto estimado de las obras, recogido en la modificación del convenio, asciende a unos 90 millones de Euros (IVA incluido).

La cronología de actuaciones en este contrato ha sido la siguiente:

- **16 de diciembre de 2017:** ETS pública la licitación para la redacción del proyecto de construcción.
- **26 de abril de 2018:** se adjudica el contrato.
- **26 de mayo de 2018:** Firma del contrato
- **05 de junio de 2018:** Acta de inicio de los trabajos
- **Estimación: Junio/Julio 2019:** Proyecto completado

Por otro lado, se están definiendo las fases de ejecución de las obras, para lo cual es necesario coordinar con el resto de las actuaciones de ADIF en el entorno.

## **5. ESTACIÓN DE BILBAO - ABANDO**

En el caso de Bilbao-Abando, los plazos se están alargando más de lo deseable, pero los pasos son firmes. Recientemente, el 26 de marzo, el Boletín Oficial del Estado publicó el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "Estudio Informativo del Corredor de Acceso y la nueva estación".

Un anuncio que pone en valor el compromiso alcanzado por la consejera Arantxa Tapia con el ministro de Fomento José Luis Abalos para completar toda la obra civil de la alta velocidad para 2023.

El plazo para la presentación de alegaciones concluirá en mayo, aunque es posible que se amplíe 15 días adicionales, al igual que la VSF. Tras la formulación de la DIA y

aprobación definitiva del Estudio Informativo, se acometerá la redacción del correspondiente Proyecto Constructivo, cuya licitación es posible que pudiera solaparse con la tramitación de este Estudio Informativo.

A la nueva estación de Bilbao-Abando se accederá por un túnel de nueva construcción de casi siete kilómetros que discurrirá entre los términos municipales de Basauri y Bilbao.

En el diseño de la nueva estación destacan por encima de todo los criterios de seguridad y funcionalidad, además de que ofrecerá múltiples servicios para las personas usuarias. La solución acordada, contempla una estación intermodal integrada, con conexión directa con el Metro de Bilbao y el tranvía, con un intercambiador de autobuses de 13 dársenas, así como un parking de 550 plazas y una zona para taxis.

La estación contará con tres niveles:

- En el nivel -1 se situarían los servicios de cercanías, tanto de las líneas de Bilbao-Santurtzi y Bilbao-Muskiz, la línea de cercanías a Orduña y la línea actual de vía métrica de Balmaseda.
- En el nivel -2 se situará el vestíbulo de acceso de la estación correspondiente a largo recorrido/Alta Velocidad
- En el nivel -3 se sitúan los andenes correspondientes a las vías de ancho internacional de Alta Velocidad.

La estación tiene un presupuesto estimado de 495 M€, y su financiación se abordará mediante una sociedad nueva creada (disponemos experiencias positivas como Ría 2000). En ella 50% del presupuesto corre a cargo del estado, el otro 50% corre a cargo de las instituciones vascas.

PREVISIONES:

- Aprobación provisional Estudio Informativo e información Pública: Marzo 2019
- DIA y Aprobación definitiva del Estudio Informativo: Finales de 2019
- Redacción de Proyectos Constructivos: Año 2020
- Licitación de las obras: Último trimestre de 2020

## **6. ESTACION DE VITORIA/GASTEIZ - DATO**

Tras la presentación de la solución acordada con el ministerio de Fomento y presentada el pasado mes de enero, estamos a la espera de que en mayo o junio el ministerio de

Fomento publique en boletines la apertura del trámite de información pública, como se ha hecho recientemente en Bilbao.

Se ha definido un corredor de más de 14 kilómetros entre Jundiz y Arrazua/Ubarrundia-Legutiano de la Y vasca, ya ejecutado. En su parte central a su paso por el centro de la capital incluye un tramo soterrado de 3,6 kilómetros, en el que se incluye la nueva estación.

El trazado se ha proyectado con dos vías en ancho estándar (UIC) para viajeros y una vía mixta (de tres hilos) para tráficos de mercancías y media distancia. El soterramiento de los más de tres kilómetros y medio de vías por donde discurre el ferrocarril liberará 90.000 metros cuadrados de superficie para usos urbanos, 44.000 de ellos en el entorno de la estación.

La nueva estación será una adaptación del actual edificio, al que se añadirá un nuevo volumen complementario, que sumará una superficie de 3.140 metros cuadrados, y contará con dos plantas subterráneas.

A la planta menos uno se accederá a través de escaleras mecánicas, fijas y ascensor, donde se ubicará la sala de embarque de alta velocidad y el acceso a cercanías. Esta planta contempla un aparcamiento de 400 plazas.

En el nivel menos dos se situarán tres andenes (dos centrales y uno lateral) y cinco vías de ancho estándar para alta velocidad, así como otro andén más con una vía para cercanías, separado de la vía de cercanías de ancho mixto (tres hilos).

Las calles transversales que actualmente discurren soterradas o elevadas sobre el ferrocarril pasarán a discurrir en superficie (Paseo de la Senda, San Antonio, Los Fueros, Rioja y San Cristóbal), al eliminarse la trinchera ferroviaria. Asimismo, la remodelación del paseo de la Universidad permitirá habilitar una parada del tranvía (nueva conexión hacia Zabalgana) junto al nuevo edificio de la estación, lo que facilitará la intermodalidad.

La estación tiene un presupuesto estimado de 435 M€, y su financiación se abordará mediante la sociedad constituida para tal fin. El estado financia el 50% del presupuesto, GV el 25%, Ayuntamiento de Gasteiz el 15% y la Diputación de Araba el 10% restante.

#### PREVISIONES:

- Aprobación provisional E.I. e información Pública: Mayo-Junio 2019.
- DIA y Aprobación definitiva del E.I.: Comienzo 2020.

- Redacción de Proyectos Constructivos: Año 2020.
- Licitación de las obras: Último trimestre 2020.

## **7. ESTACION DE IRUN**

Irún es un reto para el Gobierno Vasco. Por un lado, es responsabilidad de Adif la definición y construcción de la AV a su paso por la ciudad fronteriza, incluida su nueva estación. Pero el Gobierno Vasco es un agente activo en la definición de esa solución, tras la reciente firma del convenio (enero 2019). La operación VIA IRUN nos permite participar en el reordenamiento del espacio ferroviario de Irún, y el Topo forma parte de ese escenario. Se trata en definitiva de mejorar la integración urbana del ferrocarril. En este sentido, para el topo hay dos opciones claras y ventajosas sea cual sea la elegida, que actualmente se están desarrollando desde ETS.

- Soterramiento de la traza actual por la que circula Euskotren (a partir de Belaskoenea).
- Construcción de una nueva variante que iría por los terrenos de la actual playa de vías de Adif.

En ambos casos, entre las estaciones de Belaskoenea y la nueva estación de Colón, se prevé la construcción de una nueva estación intermodal.

Cualquiera de estas dos alternativas soluciona de forma definitiva la integración del ferrocarril y devuelven a la ciudad más de 60.000 m<sup>2</sup> que podrán ser destinados a diversos usos (33.888 m<sup>2</sup> de Adif, 12.366 m<sup>2</sup> de ETS y 17.769 m<sup>2</sup> ciudad).

Por lo tanto, mejora de la integración urbana. Pero también queremos mejorar el servicio. En el Topo en 2018 se produjeron un total de 7,9 millones de personas usuarias, de los que 1.311.206 tuvieron como destino u origen las estaciones de Bentak, Belaskoenea, Colón, Ficoba y Hendaia. A día de hoy tienen una frecuencia de 15 minutos casi todo el día en laborable. Pero aspiramos a poder dar trenes cada 10 minutos entre Hendaia y Lasarte Oria.

Las obras de la variante Lugaritz-Easo son un factor clave para la total metrización del Topo. Pero ya hemos dado pasos. Desde 2010 hemos desdoblado casi 9 kilómetros, a los que habrá que sumar los más de 4 de la variante Lugaritz Easo.

## **8. ESTACIÓN DE EZKIO-ITSASO**

El proyecto constructivo de la Estación de Ezkio comprende la actuación arquitectónica de un edificio de viajeros y la urbanización de su entorno, junto a la plataforma ferroviaria de alta velocidad del tramo de plataforma Ezkio/Itsaso – Ezkio/Itsaso ya construido, excluyendo la superestructura de la playa de vías.

La nueva estación propuesta contará con un vestíbulo principal con acceso desde el exterior al vestíbulo, andenes, locales técnicos y de explotación, en una superficie útil aproximada de 160 m<sup>2</sup>, en una sola planta, además de la urbanización asociada, viales y zonas de aparcamiento para autobuses, taxis y vehículos particulares, así como su acceso desde la GI-3351. Esta actuación tiene un coste estimado, recogido en la modificación del convenio, de 4,1 millones (IVA incluido).

La cronología de actuaciones en este contrato ha sido la siguiente:

- **16 de diciembre de 2017:** ETS pública la licitación para la redacción del proyecto de construcción.
- **9 de junio de 2018:** Se adjudica el contrato.
- **19 de junio de 2018:** Firma del contrato

Los principales hitos posteriores de este contrato son:

- **Enero-19:** Entrega de maqueta del proyecto básico (versión cero del proyecto) a supervisión de Adif.
- **Junio-19:** Entrega maqueta de proyecto constructivo a tramitación de supervisión de Adif.

## **9. APEADERO DE ASTIGARRAGA**

El objeto del Proyecto Constructivo de una estación de Cercanías a cabalgavía sobre la plataforma ferroviaria establecida dentro de las obras de plataforma del tramo Hernani-Astigarraga, que ya dota de un espacio para dicha actuación.

Se proyecta así mismo la pasarela da acceso a la estación, desde la margen derecha del Urumea. La cronología de actuaciones en este contrato ha sido la siguiente:

- **16 de diciembre 2017:** ETS pública la licitación para la redacción del proyecto de construcción.
- **mayo de 2018:** Se adjudica el contrato.
- **25 junio de 2018:** Firma del contrato

Se trata de una estación especial incluida en la actualización del convenio con la administración general del estado. Y es especial porque el Gobierno Vasco, a través del ente público ETS, va a construir una estación de cercanías en la red de Adif en la que opera Renfe. Astigarraga ha estado siempre a salto de mata entre Hernani y Martutene, desde un punto de vista estrictamente ferroviario. Su desarrollo en cuanto al incremento del número de habitantes justifica que disponga de una conexión ferroviaria adecuada y cercana.

El acceso a la estación, que estará elevada sobre las vías, se realizará exclusivamente de forma peatonal a través de un recorrido de paseo con amplias pasarelas de acero, ya que por el lado este, en el término de Astigarraga, tienen que salvar la traza ferroviaria y el río Urumea, mientras que por el oeste, en el término de Donostia-San Sebastián, también tienen que superar las vías.

El trazado peatonal presenta una anchura que permite la coexistencia de peatones y ciclistas. La pasarela del Urumea presenta una longitud aproximada de 200 metros distribuida en 5 vanos.

En la estación confluyen 6 vías, de las cuales 4 serán pasantes; 2 vías situados en cada uno de los extremos que conecten con el tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo, y otras 2 centrados que continuarán por tercer hilo a Donostia. Por su parte, la estación dispondrá de 2 vías propias, que darán servicio de pasajeros de cercanías desde los nuevos andenes.

Los principales hitos posteriores de este contrato son:

- **Abril-19:** Ejecución de la campaña geotécnica y tramitación de la documentación ambiental.
- **Mayo-19:** Proyecto Básico.
- **Julio-19:** Entrega maqueta de proyecto constructivo para su supervisión por el Dpto. de Supervisión de Adif.

## **10. GALERIAS DE EMERGENCIA BERGARA-ASTIGARRAGA**

Con el objeto de adaptar todos los túneles ejecutados a las Especificaciones Técnicas de interoperabilidad (ETIs), ha sido necesario redactar dos proyectos constructivos de galerías de emergencia: uno en el tramo Bergara- Astigarraga encomendado al Gobierno Vasco y otro en los tramos ejecutados por Adif, con el objeto de adaptar algunos de ellos a dicha normativa.



El proyecto constructivo de nuevas salidas de emergencia en túneles entre Bergara y Astigarraga ha sido redactado y aprobado técnicamente por Adif con fecha 23 de febrero de 2018, con un presupuesto de 14,89 M€ (IVA incluido) y contempla la actuaciones en los tramos Beasain Este, Ordizia, Legorreta y Tolosa- Hernialde.

Aprobado técnicamente el proyecto con fecha 24/10/18, ya se ha iniciado la licitación por parte de ETS en noviembre-18. La apertura económica se realizó el 4/03/18, y está pendiente de adjudicación por la mesa de contratación del ente.

## **11. ACTUACIONES ADICIONALES**

Este proyecto constructivo de actuaciones adicionales en el tramo Bergara-Astigarraga, redactado por ETS para el Gobierno Vasco recoge actuaciones sobre las afecciones a manantiales que se han ido produciendo en los tramos en obras, que no figuraban en los proyectos licitados, ni en sus modificaciones posteriores:

Este proyecto define la reposición de 24 manantiales, en cinco de los tramos del ramal guipuzcoano:

- Tramo Bergara-Antzuola (3)
- Tramo Ezkio/Itsaso-Beasain (3)
- Tramo Hernialde-Zizurkil (4)
- Tramo Zizurkil-Andoain (10)
- Tramo Urnieta – Hernani (4)

Así mismo contempla la estabilización de dos laderas, en concreto en el tramo Tolosa y en el tramo Legorreta, producidas con posterioridad a las obras.

El proyecto constructivo se ha aprobado en marzo por Adif, y está actualmente en licitación por parte de ETS.

## **12. TRAMO ASTIGARRAGA-OIARTZUN-LEZO**

La redacción del "Estudio Informativo complementario de la nueva red ferroviaria en el País Vasco. Tramo: "Astigarraga-Oiartzun-Lezo" se origina por las modificaciones funcionales acordadas a finales de 2011 entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno Vasco sobre el acceso a San Sebastián.

Este estudio ya se encuentra redactado por el Ministerio, y tras la finalización del período de información pública, audiencia de administraciones y análisis de las

alegaciones recibidas, fue remitido en noviembre de 2015 al Ministerio de Agricultura y Medio Ambiente, solicitando la correspondiente DIA, pendiente de formulación. En la reunión del 9 de octubre de 2017 se ha acordado anular el expediente y reiniciar los trabajos, trabajando sobre las propuestas de trazado que ha aportado ETS, en el ámbito del polígono industrial Taijala en Oiartzun.

La utilidad del tramo Astigarraga-Lezo, a la espera de que se desarrolle la red de alta velocidad francesa, es eliminar los tráficos de mercancías de la línea Madrid-Hendaya a su paso por el núcleo urbano de San Sebastián, especialmente útil para el tramo Astigarraga-San Sebastián que deberá soportar todos los tráficos tras la puesta en servicio de la Y vasca.

El presupuesto estimado del tramo es de 415 M€ (IVA incluido), incluyendo infraestructura y superestructura (no encomendada a GV).

Actualmente INECO se encuentra trabajando en la definición de estos nuevos trazados, estando prevista la aprobación e información pública del nuevo Estudio Informativo para finales del año 2019 (un retraso considerable, para mediados de 2018 debería haber estado concluido).

Una vez aprobado el Estudio Informativo por el Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco debe redactar los Proyectos Constructivos de plataforma y licitar las correspondientes obras, aspecto ya contemplado en el convenio de 2006.

### **13. VARIANTE SUR FERROVIARIA // PLATAFORMAS LOGISTICAS y AUTOPISTA FERROVIARIA**

Desde el pasado 29 de marzo, y por espacio de 30 días hábiles, está a disposición de la ciudadanía en general para la formulación de alegaciones el estudio informativo de la Variante Sur Ferroviaria en su fase 1, que incluye dos alternativas en el trazado de 12 kilómetros que conectará el Puerto de Bilbao con la red de alta velocidad: paso soterrado por el valle del Regato o en viaducto.

Desde la firma del convenio de colaboración entre las administraciones vasca y central en julio de 2017, la celeridad de Euskal Trenbide Sarea en la redacción del estudio informativo ha permitido acortar plazos en la tramitación del proyecto, evitando las demoras sufridas en otros proyectos gestionados directamente por la Administración del Estado.

El rigor y compromiso del Gobierno Vasco en el desarrollo de una infraestructura vital ha permitido completar en tiempo (12 meses) y forma la tramitación del EI, un proyecto que va a mejorar la competitividad del Puerto de Bilbao y la calidad de vida de todos municipios de Ezkerraldea y Meatzaldea.

La VSF es una infraestructura esencial porque:

- Garantiza el futuro y la competitividad del Puerto de Bilbao uniéndolo a la nueva red ferroviaria de alta velocidad de ancho UIC.
- Aleja de los cascos urbanos el tránsito diario de mercancías.
- Discurrirá por un nuevo trazado de 12 kilómetros en doble vía en su mayor parte soterrada, y que, además, garantiza la futura conexión en alta velocidad.

En cuanto al caso especial de Barakaldo, el Gobierno Vasco ha sido sensible a la demanda social e institucional que pedía reducir la afección que generaba la VSF. Por esa razón, el estudio informativo incluye dos alternativas para el ámbito del río Castaños: en viaducto y de forma soterrada.

ETS es el encargado de la redacción de los proyectos y ejecución de las obras de la primera fase de la VSF y redacción del estudio informativo de la segunda fase (Bilbao-Basauri). La primera fase discurre entre la salida del túnel del Serantes, en Trapagarán y Bilbao, en el entorno de los nuevos acceso a San Mamés, prácticamente soterrada salvo el paso del Kadagua y a la espera de que tras el trámite de información pública se defina el modo en que la VSF superará el valle del Regato, en Barakaldo.

#### Impulso de los nodos logísticos de Jundiz y Lezo Gaintxurizketa

**Lezo Gaintxurizketa**, es una terminal logística que dispondrá de tres anchos: UIC, ancho ibérico y ancho métrico. Permite el trasbordo entre los diferentes anchos ferroviarios, así como la intermodalidad con el transporte por carretera.

Esta terminal dará servicio al Puerto de Pasaia, pero además permitirá que las instalaciones ferroviarias de Irún se trasladen a Lezo, por lo que también va a ser un actor importante en el proceso de regeneración urbana de la ciudad fronteriza.

En la actualidad, se está trabajando en la elaboración de un estudio de demanda impulsado por la comisión mixta Ministerio de Fomento-Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras.

**Jundiz** forma parte o aspira a formar parte de la autopista ferroviaria Lille-Paris-Vitoria. Se dan pasos en su adecuación a los planes de futuro. Recientemente, Fomento ha

contratado la redacción del proyecto para ampliar la actual terminal de tren del polígono alavés. El objetivo es adecuar los terrenos para que se admitan trenes de 750 metros de longitud. Además los trenes podrán entrar en ancho UIC.

En una segunda fase, se abordará el diseño y la construcción de la terminal Jundiz-Villodas, donde llegará la autopista ferroviaria que nace al norte de Francia. Para que todo ello sea una realidad es imprescindible la culminación de la Y Vasca.

**Autopista Ferroviaria:** Para la prestación de Servicios de Autopista ferroviaria entre Dourges y Jundiz, el Consorcio Euskotren-CAF-Rail Sider han presentado su propuesta respondiendo así a la Manifestación de Interés conjunta de los Gobierno español y francés para la explotación de dichos servicios, cuya vocación es transferir tráfico de camiones hacia el Ferrocarril, ya que los semiremolques se transportarían sobre vagones ferroviarios.

De materializarse esta Autopista ferroviaria (Autopista Ferroviaria Atlántica), se reduciría el tráfico de vehículos pesados por la muga de Biriatu, a la vez que se incrementarían los servicios logísticos de la Terminal de Jundiz. Se calcula que entre Jundiz y el norte de Francia podrá mover 130.000 camiones al año.

#### **14. CONEXIÓN Y VASCA – PAMPLONA**

La conexión de la Y Vasca con Nafarroa sigue pendiente de definir. La conexión de la Y Vasca con Navarra se ha desarrollado en el marco del "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona-Conexión Y Vasca", aprobado provisionalmente y sometido a Información Pública en Enero de 2018. Actualmente se encuentra en fase de revisión de las alegaciones presentadas durante el trámite de Información Pública. El estudio plantea dos opciones: H y V

La alternativa H conecta Pamplona con la Y Vasca a través de Ezkio. Para ello prevé la ejecución de un túnel bitubo de 21 kms atravesando el borde occidental de la Sierra de Aralar, además de otros túneles y viaductos de menor dimensión al norte del cruce sobre la autovía A-1.

La alternativa V conecta Pamplona con Vitoria, siguiendo el corredor de la infraestructura ferroviaria actual. Es un trazado fundamentalmente en superficie, de mayor longitud que la alternativa H, pero que, en principio, presentaría una mayor sencillez constructiva.

Ante el elevadísimo número de alegaciones presentadas, durante la Información Pública, el Ministerio de Fomento ha solicitado la ampliación de plazo para el envío del expediente a Medioambiente hasta junio 2019. La formulación de la DIA y Aprobación definitiva se retrasará, por lo tanto en el mejor de los casos hasta finales de 2019.

Pese al compromiso adquirido en enero de 2019 por el ministro, para avanzar junto con el Gobierno Vasco y con el Navarro, no se han dado avances.

## **15. CONEXIÓN Y VASCA – IPARRALDE – FRANCIA**

Los trabajos de instalación del tercer hilo que lleva a cabo Adif siguen suspendidos. La conexión de la Y vasca con Francia en un principio se llevará a cabo a través de la red convencional de Adif una vez se instale el tercer hilo. El tramo *Astigarraga-Oiartzun-Lezo* continua en fase de redacción de estudio informativo complementario.

En Iparralde, el grueso de la línea que conectará con Burdeos será la red actual. Una red actual en la que se van a introducir mejoras. Entre ellas, la eliminación de limitaciones de velocidad, una circunstancia que hace que la línea sea operativa a máxima velocidad de explotación.

Asimismo se mejorará la superestructura de vía, una adaptación de la catenaria para que en futuro pueda ponerse corriente alterna, adaptación del galibo y mejora del cuello de botella de Irún-Hendaia.

Estas mejoras permitirán mejorar la capacidad, las prestaciones y la interoperabilidad en el lado francés. En resumen, se puede concluir que la Y vasca va a romper de forma definitiva con el aislamiento ferroviario de Euskadi.

## **16. CONEXIÓN Y VASCA – BURGOS**

Con fecha de 10 de Enero de 2018 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se sometía a Información Pública y Audiencia el “Estudio Informativo del Proyecto la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria”.

El trazado ferroviario propuesto en el documento sometido a Información Pública es el de una nueva Línea de Alta Velocidad en doble vía de ancho UIC entre Burgos y Vitoria-Gasteiz. El escenario futuro recogido en este Estudio Informativo contempla la creación de este corredor de vía doble de ancho internacional para tráfico exclusivo de viajeros con velocidad de diseño de 350 km/h, manteniéndose el trayecto actual Burgos-Vitoria, de ancho convencional, para la explotación de mercancías y cercanías de viajeros.

En la situación actual, con la inminente puesta en servicio del tramo entre Venta de Baños y Burgos y ante el avanzado estado de ejecución de las obras de la NRFPV a partir de Vitoria-Gasteiz, resulta indispensable avanzar en la rápida definición de los trazados entre Burgos y Vitoria-Gasteiz, siendo éste el último gran eslabón que permite dar continuidad al Corredor Atlántico de Alta Velocidad.

Así mismo, esta línea de Alta Velocidad Burgos - Vitoria-Gasteiz discurre adyacente a las Plataformas Logísticas Ferroviarias de Jundiz y ARASUR y por tanto tiene influencia directa en ellas. Ambas plataformas son consideradas de interés prioritario para el desarrollo de lo que se conforma como el “Hub Logístico Atlántico”. Esto redundará en la importancia de la construcción de esta nueva línea ferroviaria de Alta Velocidad de ancho estándar junto con la modernización de las actuales líneas y el desarrollo de la intermodalidad Ferrocarril-Plataformas Logísticas y las conexiones ferropuarias.

A pesar de que en las fechas actuales ya debiera estar aprobado el Estudio Informativo, desde el Ministerio de Fomento se ha reconocido un retraso en la tramitación del mismo debido a la necesidad de actualizar el Estudio de Impacto Ambiental de acuerdo al reciente cambio legislativo (julio-17), que modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental. Esta modificación supondrá un retraso en la formulación de la DIA y aprobación definitiva del Estudio, que podría dilatarse hasta finales de 2019.

## **17. MODELIZACIÓN Y PROGNOSIS: DEMANDA**

La Euroregión Navarra – Euskadi – Aquitania, bajo la dirección de Euskotren ha elaborado un estudio de demanda de la Y vasca y de sus conexiones con Nafarroa, Iparralde y Nouvelle Aquitaine.

En concreto, el esquema de servicios estudiado se basa en servicios Intercity entre las tres capitales de la Comunidad Autónoma Vasca cada 30 minutos en horas y relaciones con Burdeos e Iruña fundamentalmente.

Entre los datos de dicho Estudio, destacan los casi 4 millones de personas viajeras potenciales para los servicios Intercity internos a la CAPV que, unidos a los que usarían la Nueva Red Ferroviaria Y vasca para viajes a Madrid u otros territorios limítrofes, alcanzarían la cifra de 7,2 millones de personas usuarias.

En cuanto a las relaciones con Navarra, la demanda oscilaría entre 1,4 millones para el caso de la Conexión con Ezkio y 945.000 para la alternativa por Vitoria-Gasteiz

