

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

415

RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2021, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba definitivamente el «Estudio Informativo de la Variante ferroviaria de Amara (Donostia / San Sebastián)».

El Estudio Informativo de la variante ferroviaria de Amara define todas las actuaciones necesarias para enlazar la línea Bilbao – Donostia desde el actual túnel de Lugaritz con la línea Donostia – Hendaia entre Morlans y Anoeta. El Estudio analiza dos alternativas al mismo nivel de detalle, proponiéndose finalmente como más ventajosa la denominada Alternativa 1D.

La Alternativa 1D plantea realizar la Variante Ferroviaria de Amara íntegramente en túnel. El trazado en planta parte de la vía par del túnel de Lugaritz sobre el P.K. 107+030 aproximadamente, en donde se inicia una bifurcación a izquierdas, para posteriormente enlazar con una alineación circular de radio 120 m. que cruza bajo dicho túnel de Lugaritz.

En la parte final del trazado se sitúa el final del túnel en mina y los sucesivos tramos en falso túnel, primero de forma independiente y posteriormente común con el previsto en el final del tramo Miracocha-Easo del metro de Donostialdea, primero compartiendo hastial, posteriormente pilares para finalmente un único falso túnel que permita la conexión. El trazado finaliza con una recta donde se insertan sendos aparatos que permiten entrada a la línea Donostia-Hendaia y la salida de una vía mango de seguridad paralela a esta.

La longitud total del ramal es de 546 m. a la que se suma una vía mango de 43 m. y la vía de conexión con la vía impar de 86 m. La superestructura en el interior del túnel se ha previsto vía en placa con traviesa bloque tipo Stedef y carril UIC 54.

Los desvíos dispuestos son de tangente 1:8 y radio de 190 m, y permiten una velocidad por vía directa de 160 km/h y por desviada de 40 km/h, congruente con el trazado del ramal. Por tanto, la velocidad del ramal para la alternativa 1 se establece en 40 km/h.

Respecto al perfil longitudinal, la diferencia de cotas entre el túnel de Aiete y el soterramiento de Morlans obliga a disponer prácticamente todo el trazado en una pendiente constante de 17 ‰, lo que conlleva una modificación de la rasante del túnel existente en los primeros metros del nuevo ramal.

Para la ejecución de las obras de esta alternativa, se ha analizado y propuesto una variante de trazado en la cubrición de la regata Morlans con un desarrollo de 588 m. de longitud, de sección similar a la actual, teniendo en cuenta su pendiente longitudinal y su capacidad de desagüe.

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).

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.

El Estudio Informativo mencionado se sometió al trámite de información pública previsto en los artículos 5.5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y 10.5 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. A este efecto, se aprobó la Resolución de 29 de julio de 2021, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, publicada en el BOPV n.º 181 de 10 de septiembre de 2021 y en los correspondientes anuncios de prensa, así como expuesta durante el plazo de treinta días hábiles en las dependencias del Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián.

El periodo de información pública establecido finalizó el pasado 25 de octubre, sin que haya sido presentada alegación alguna al mismo.

Este órgano es competente para la redacción y aprobación de los estudios y proyectos de la red de ferrocarril que no estén reservados al Consejo de Gobierno, según lo dispuesto en el artículo 16.2. c) 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.

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

RESUELVO:

Aprobar el expediente de información pública y audiencia y, definitivamente, el «Estudio Informativo de la Variante ferroviaria de Amara en Donostia / San Sebastián».

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 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 diciembre de 2021.

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