

BESTELAKO XEDAPENAK

LURRALDE PLANGINTZA, ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

415

EBAZPENA, 2021eko abenduaren 4koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, zeinaren bidez behin betiko onartzen baita «Donostiako Amarako trenbide saihesbidearen informazioa-azterlana».

Amarako trenbide-saihesbidearen informazio-azterlanak zehazten ditu egungo Lugaritzeko tuneletik Bilbo-Donostia linea eta Morlans eta Anoeta arteko Donostia-Hendaia linea lotzeko egin beharreko jarduketa guztiak. Azterlanak bi aukera aztertzen ditu, xehetasun maila berekoak, eta, azkenik, 1D alternatiba izenekoa proposatzen da abantailatsuen gisa.

1D alternatibak Amarako trenbide-saihesbidea oso-osorik tunel bidez egitea planteatzen du. Oinplanoko trazadura Lugaritzeko tunelaren trenbide paretik abiatzen da, 107+030 K.P.– aren gainean, gutxi gorabehera; bertan, ezkerreko bidegurutze bat hasten da, eta, ondoren, Lugaritzeko tunel horren azpitik gurutzatzen den 120 m-ko erradioko lerrokadura zirkular batekin lotzen da.

Trazaduraren azken tartean, meategiko tunelaren amaiera eta tunel faltsuko ondorengo tartearak daude, lehenik modu independentean eta, ondoren, Donostialdeko metroaren Mirakontxa-Easo tartearen amaieran aurreikusitakoarekin bat etorriz, lehenik hastiala partekatuz eta, ondoren, lotura ahalbidetuko duen tunel faltsu bakar baterako zutabeak. Trazadura amaitzeko, zuzengune bat dago, Donostia-Hendaia linearako sarrera eta trenbidearekiko paraleloa den segurtasun-hel-duleku baten irteera ahalbidetzen duten aparatuak dituen.

Adarraren luzera, guztira, 546 metrokoa da, eta, horri, 43 metroko mahuka-trenbide bat eta trenbide bakoitiarekin lotzeko 86 metroko trenbide bat gehitzen zaizkio. Tunelaren barruko gainegitura Stedef motako bibloke bihurria eta UIC 54 erreia dituen plaka bidez egitea aurreikusi da.

Jarritako desbideratzeak 1:8 tangenteak eta 190 metroko erradiokoak dira, eta trenbide zuzenetik 160 km/h-ko abiadura eta desbideratzetik 40 km/h-koa ahalbidetzen dute, adarraren trazadurarekin bat etorriz. Beraz, 1. alternatibarako adarraren abiadura 40 km/h-koa da.

Luzetarako profilari dagokionez, Aieteko tunelaren eta Morlanseko lurperatzearen arteko koten arteko aldearen ondorioz, ia trazadura osoa ‰ 17ko malda konstantean jarri behar da, eta, ondorioz, adar berriaren lehen metroetan dagoen tunelaren sestra aldatu behar da.

Alternatiba horren obrak egiteko, Morlans errekaaren estalduran trazadura-saihesbide bat aztertu eta proposatu da, 588 m-ko luzerakoa, egungoaren antzeko sekziokoa, luzetarako malda eta hutsbide-ahalmena kontuan hartuta.

1D alternatibarentzat, obrak gauzatzeko hogeitalau (24) hilabeteko epea zehaztu da; aldiz, hamasei (16) hilabetekoa 2 alternatibarentzat.

1D alternatiban, Lizitazioaren oinarritzko aurrekontua, BEZa barne, hamalau milioi bostehun eta hamahiru mila ehun eta hogeita zazpi euro eta laurogeita lau zentimokoa da (14.513.127,84 euro).

2 alternatiban, lizitazioaren oinarritzko aurrekontua, BEZa barne, hemezortzi milioi hirurehun eta hirurogeita hamasei mila hirurehun eta bederatzi euro eta laurogeita bi zentimokoa da (18.376.309,82 euro).

2022ko urtarrilaren 26a, asteazkena

Trenbide Sektorearen Erregelamenduaren 10.5 artikulua ezartzen duenez, behin betiko onartu aurretik, informazio-azterlana jendaurrean jarri beharko da hogeita hamar egun balioduneko epean, trazaduraren ikuskera orokorrari buruzko alegazioak egin ahal izateko, interes orokorrari eragiten dion neurrian.

Aipatutako informazio-azterlana jendaurrean jarri zen, informazio publikorako, Trenbide Sektorearen irailaren 29ko 38/2015 Legearen 5.5 artikuluan eta Trenbide Sektorearen Erregelamendua onartzen duen abenduaren 30eko 2387/2004 Errege Dekretuaren 10.5 artikuluan aurreikusitako moduan. Horretarako, Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2021eko uztailaren 29ko Ebazpena onartu zen, zeina 2021eko irailaren 10eko Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian (181. zk.) eta dagokion prentsa iragarkietan argitaratu baitzen. Horrez gain, Donostiako udaletxearen egoitzetan ere egon zen ikusgai hogeita hamar egun balioduneko epean.

Ezarritako jendaurreko informazio-aldia joan den urriaren 25ean amaitu zen, eta ez da inolako alegaziorik aurkeztu.

Organo honek eskumena dauka Gobernu Kontseiluarentzat erreserbatuta ez dauden trenbide-sareko azterlanak eta proiektuak idatzi eta onartzeko, hala xedatzen baitu Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzeko den urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuaren 16.2. c) artikulua.

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

EBAZTEN DUT:

Informazio publiko eta entzunaldiko espedientea onartzea eta behin betiko onarpena ematea «Donostiako Amarako trenbide saihebidetaren informazio-azterlana» izeneko dokumentuari.

Ebazpen honek ez dio amaiera ematen administrazio-bideari, eta, beraren aurka, gora jotzeko errekurtsioa aurkez diezaioke interesdunek Azpiegitura eta Garraioko sailburuordeari, hilabeteko epean, ebazpena jakinarazi edo argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera; idazkia organo honi edo Azpiegitura eta Garraioko sailburuordeari bidali beharko zaio.

Administrazio publikoek administrazioarekiko auzi-errekurtsioa jar dezakete Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzietako Salan, bi (2) hileko epean; hargatik eragotzi gabe aurretik errekerimendua egin ahal izatea Administrazioarekiko Auzien Jurisdikzioa arautzen duen uztailaren 13ko 29/1998 Legearen 44. artikuluan zehaztutako moduan eta epean.

Vitoria-Gasteiz, 2021eko abenduaren 4a.

Garraio Azpiegituren zuzendaria,
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.