



KREAN S.COOP.
Garaia Parke Teknologikoa
Goiru kalea, 7
20500 Arrasate-Mondragón
T: 902 030 488
F: 902 787 943
www.krean.com



ANEJO Nº2

ANTECEDENTES Y DATOS DE PARTIDA

**PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL ACCESO AL POLÍGONO ARRIAGA Y
DESDOBLAMIENTO DE VÍA EN ELGOIBAR, GIPUZKOA**

Promotor
EUSKAL TRENBIDE SAREA

Índice

1	INTRODUCCIÓN	2
2	ANTECEDENTES.....	3
2.1	Estudio Informativo	3
2.2	Proyectos constructivos previos.....	4
2.3	Proyecto del túnel de Altzola.....	5

ANEXO I. APROBACIÓN ESTUDIO INFORMATIVO

ANEXO II. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

1 INTRODUCCIÓN

Las expectativas de un aumento de transporte de mercancías a lo largo de la cornisa cantábrica permiten prever una intensificación de las circulaciones en un futuro cercano. Este hecho manifiesta la necesidad de desdoblamiento de algunos tramos de vía y de mejorar las características del trazado actual, para que este aumento de volumen de tráfico pueda ser absorbido por las líneas existentes y dotarlas de una mayor flexibilidad.

En el marco de dicho objetivo general se plantea el desdoblamiento de la línea Bilbao-Donostia en el tramo de paso por el Polígono Industrial Arriaga y barrio de Altzola, (municipio de Elgoibar), que mejorará la situación del acceso actual al Polígono Industrial, e incluye una variante en túnel del tramo entre dicho Polígono y Altzola, que permitirá reducir la longitud del trazado unos 400 metros y mejorar considerablemente las características del trazado en este tramo.

El primer antecedente del proyecto que nos ocupa se trata del "**Estudio Informativo de la Variante de Altzola**", donde se define las obras correspondientes a una variante en vía doble, con la ampliación del paso de la línea sobre la carretera que se dirige hacia el puerto de Azkárate y la construcción de un nuevo paso sobre el acceso hacia el polígono de Arriaga, así como la construcción de un túnel en Altzola. El estudio incluye además la valoración de las obras de electrificación, seguridad, comunicaciones y superestructura.

Se sometió al trámite de información pública previsto en el artículo 10.5 del Reglamento del Sector Ferroviario, mediante Resolución de 7 de abril de 2011 del Director de Infraestructura del Transporte, (publicada en el Boletín Oficial del País Vasco n.º 101, de 30 de mayo de 2011, y 8 de junio en el Boletín Oficial de Gipuzkoa), y expuesta durante el plazo de treinta días hábiles en el tablón de anuncios de Ayuntamiento de Elgoibar. Durante los referidos trámites no se recibieron alegaciones ni sugerencias.

Mediante Resolución de 29 de junio de 2012, del Director de Infraestructura del Transporte se formuló el Informe de Impacto Ambiental del Proyecto, estableciendo una serie de condiciones para la realización del proyecto constructivo y medidas protectoras y correctoras para su adopción durante la ejecución de las obras y la explotación del servicio.

El documento fue supervisado por los servicios técnicos de la Dirección de Infraestructura del Transporte, acreditándose que era correcto técnicamente y que cumplía la normativa específica en materia de ferrocarriles, en especial los Art. 9 y 10 del Reglamento del Sector Ferroviario. El Estudio Informativo fue **definitivamente aprobado en agosto de 2012**.

En el **año 2015** que se desarrollaron **dos proyectos constructivos** tomando en consideración las diferentes características, implicaciones, y plazos de ejecución de los tramos correspondientes al desdoblamiento de la línea al paso junto al Polígono Industrial Arriaga, y el tramo a continuación de variante en túnel hasta Altzola. Estos son:

- "**Proyecto Constructivo del acceso al Polígono Arriaga**"
- "**Proyecto Constructivo de la variante de Altzola**"

En ellos, se ajustó el trazado del Estudio Informativo a los nuevos condicionantes considerados para el tramo en la fase de proyecto constructivo, se abordaron la definición de las obras correspondientes al desdoblamiento del tramo de paso por el Polígono Industrial Arriaga, como primera fase de ejecución del trazado completo, definiéndose para el mismo una conexión provisional con la vía actual, antes del inicio del futuro túnel de Altzola. Y una segunda fase en donde se definía un nuevo túnel hasta Altzola. En adelante, nos referiremos a estos dos proyectos como "**proyectos previos**".

En **agosto de 2021** ETS licita el contrato asociado "**Proyecto Constructivo de la variante de Altzola y el acceso al Polígono Arriaga en Elgoibar, Gipuzkoa**" que tiene por objeto revisar y actualizar los proyectos previos. A su vez se definirá una ampliación de la plataforma en el tramo a desdoblamiento que discurre a cielo abierto, para albergar la franja de implantación de un futuro bidegorri. Se deberá ajustar el trazado ferroviario a los condicionantes de las nuevas unidades S-900 que discurrirán por la línea, lo que supondrá la consideración de nuevos gálibos.

Esta actualización y revisión, finalmente se decide realizar en dos actuaciones independientes y complementarias, que permita agilizar la licitación de la variante en túnel, con mayores plazos de ejecución. De esta forma se incluyen en el presente "**Proyecto Constructivo del Acceso al Polígono Arriaga y desdoblamiento de vía en Elgoibar**" en su versión 2022 las obras necesarias

para la ejecución del desdoblamiento a su paso por el Polígono Industrial de Arriaga. Estas actuaciones son complementarias a las definidas en el "Proyecto Constructivo de la variante de Altzola" redactado en marzo de 2022, en adelante "**proyecto del túnel de Altzola**".

2 ANTECEDENTES

Se describen a continuación las principales características de los antecedentes inmediatos:

2.1 Estudio Informativo

El tramo objeto de dicho estudio pertenece a la línea Bilbao-San Sebastián, y se localiza en el barrio de Altzola; discurriendo en vía única y con un trazado bastante sinuoso en una longitud aproximada de 1.700 m presentando como elementos más singulares: el túnel de Kortazar de 47 m, el túnel de Gañecua de 32 m, el paso a nivel peatonal de Gañecua, el apeadero de Altzola con un único andén y el paso a nivel peatonal de Barazeta.

El Estudio Informativo define las obras correspondientes a una variante en vía doble, con la ampliación del paso de la línea sobre la carretera que se dirige hacia el puerto de Azkárate y la construcción de un nuevo paso sobre el acceso hacia el polígono de Arriaga, así como la construcción de un túnel y de una nueva estación de Altzola en superficie. El estudio incluye además la valoración de las obras de electrificación, seguridad, comunicaciones y superestructura.

De las alternativas propuestas, la elegida y desarrollada en el documento discurre entre el P.K. 56+480 y el P.K. 58+170 de la vía existente de la línea Bilbao-Donostia de la Red de Ferrocarriles Euskal Trenbide Sarea (Ferrocarriles Vascos). Cuenta con una longitud aproximada de 1.300 m, que se reparten en un tramo inicial de 500 metros de longitud con sección a cielo abierto, a los que sigue un túnel de 460 metros aproximadamente, con falsos túneles en las trincheras de entrada y salida, y finalmente otro tramo a cielo abierto en el que se implanta la futura estación de Altzola con doble andén, y se materializa la conexión con la vía existente.

Con el trazado propuesto se obtienen las siguientes ventajas:

- Reducir la longitud de recorrido de la línea, (en el entorno de los 400 metros).
- Facilitar el cruzamiento de trenes.
- Suprimir los dos pasos a nivel existentes:
 - En el P.K. 57/477 Paso a nivel peatonal de Gañecua. El paso se utiliza para acceder al caserío Kanterape, de manera que los propietarios del caserío deben de dejar el vehículo en la carretera nacional al ser el paso de uso exclusivo para peatones. El paso es muy peligroso debido a la mala visibilidad en su parte anterior por ser un tramo curvo y terminar en un túnel.
 - En el P.K. 57/915 Paso a nivel peatonal Barazeta: paso en vaguada anexa a apeadero existente, que se utiliza para acceder a una zona de huertas y a arqueta de captación de la red de abastecimiento.
- Mejorar la accesibilidad del Apeadero de Altzola En el P.K. 57/859 (1 andén de 99 m): Para acceder al apeadero los usuarios de Altzola deben salvar un desnivel de varios metros, lo que actualmente solo puede hacerse a través de unas escaleras de escasa anchura entre dos caseríos que, desde las proximidades del puente sobre el Deba, alcanzan el primer tercio del andén, (acceso 1), o a través del acceso al paso a nivel de Barazeta, constituido por un camino de muy fuerte pendiente, (acceso 2).

Así, teniendo en cuenta que según la Ley 3/1.998. de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco (Boletín Oficial del País Vasco, n.º 59, de 27 de marzo de 1.998), los proyectos que definen modificaciones de trazado de infraestructuras de transporte ferroviario menores de 2 km, pueden ser sometidas a Procedimiento de Evaluación Simplificada de Impacto Ambiental, destinada a valorar los efectos que sobre el medio ambiente se deriven de la ejecución de un proyecto de menor incidencia en el entorno y respecto del cual la detección o corrección de impactos ambientales pueda ser simple, según se especifica en el artículo 43 del capítulo II del título III de dicha ley.

Pese a ello, y para valorar de la mejor forma posible los efectos derivados de estas obras, el estudio Informativo incluye un Estudio de Impacto Ambiental en su Anejo n.º 12.

El Estudio Informativo se sometió al trámite de información pública previsto en el artículo 10.5 del Reglamento del Sector Ferroviario, mediante Resolución de 7 de abril de 2.011 del Director de Infraestructura del Transporte, (publicada en el Boletín Oficial del País Vasco n.º 101, de 30 de mayo de 2.011, y 8 de junio en el Boletín Oficial de Gipuzkoa), y expuesta durante el plazo de treinta días hábiles en el tablón de anuncios de Ayuntamiento de Elgoibar.

Durante los referidos trámites no se recibieron alegaciones ni sugerencias.

Mediante Resolución de 29 de junio de 2.012, del Director de Infraestructura del Transporte se formuló el Informe de Impacto Ambiental del Proyecto, estableciendo una serie de condiciones para la realización del proyecto constructivo y medidas protectoras y correctoras para su adopción durante la ejecución de las obras y la explotación del servicio.

El documento fue supervisado por los servicios técnicos de la Dirección de Infraestructura del Transporte, acreditándose que era correcto técnicamente y que cumplía la normativa específica en materia de ferrocarriles, en especial los Art. 9 y 10 del Reglamento del Sector Ferroviario.

2.2 Proyectos constructivos previos

En los proyectos previos, se ajustó el trazado del Estudio Informativo a los nuevos condicionantes considerados para el tramo en la fase de proyecto constructivo. Se abordó la definición de las obras correspondientes al desdoblamiento del tramo de paso por el Polígono Industrial Arriaga, como primera fase de ejecución del trazado completo, definiéndose para el mismo una conexión provisional con la vía actual antes del inicio del futuro túnel de Altzola. Y una segunda fase en donde se definía un nuevo túnel hasta Altzola.

Los condicionantes considerados para el trazado del tramo completo fueron:

- Aumentar la velocidad de proyecto a 100 Km/h.
- Ampliar la estructura de paso sobre el acceso al Polígono Industrial Arriaga para permitir la entrada/salida de vehículos especiales de acuerdo con las dimensiones fijadas para los mismos en Anteproyecto del "Estudio de circulaciones en la entrada al Polígono Arriaga" (Danobat Group).

El encaje de trazado adaptado a los condicionantes descritos en planta y alzado contaba con las siguientes características generales:

- Inicio en el PK aproximado 56 +480, coincidente con el del Estudio Informativo, en recta existente a la salida del Túnel de Karkizano.
- En la recta inicial se encaja desvío para salida de vía desdoblada a la derecha del eje (en sentido de PK crecientes). Se trata de un aparato para ancho métrico tipo B1, (DSM-B1-UIC54-320-1:11-CC-D/I), que, con una longitud de 30,143 metros, admite una velocidad por desviada de 52 Km/h.
- A continuación, se suceden dos alineaciones circulares de 405 metros de radio con recta intermedia de longitud cero, punto coincidente con el paso de la línea sobre el acceso al Polígono Industrial. La continuación de la segunda de las alineaciones circulares indicadas, materializa ya la entrada en el túnel de Altzola del subtramo siguiente. El encaje descrito en planta permite el cruce del nuevo eje doble vía con el de la vía existente en el tramo correspondiente al paso sobre la carretera de acceso al Puerto de Azkárate y posterior paso junto a vivienda existente, de manera que la ampliación de plataforma pasa a realizarse íntegramente por la izquierda en el paso sobre el acceso al Polígono Industrial, lo que permite elevar la rasante de la línea en dicho paso para mejorar la situación del acceso, previéndose una construcción por mitades de la estructura correspondiente.
- El encaje indicado en planta, se separa más que el del Estudio Informativo de referencia de la vía existente en la zona del pabellón industrial a continuación del paso sobre el acceso al Polígono Industrial, mejorando claramente su situación puesto que se trata de una zona de anchura muy restringida en la actualidad. Tras el paso junto a dicho pabellón industrial, tiene su inicio el eje provisional de conexión con vía actual, que materializa el enganche desde la nueva vía izquierda

desdoblada hasta la vía existente a la entrada del túnel de Kortazar (180 metros de radio). El trazado del eje de conexión provisional encajado cumple para una velocidad de 60 Km/h.

- El proyecto incluía la ampliación de la plataforma para alojamiento de la doble vía con reposición de la superestructura correspondiente a la vía a mantener provisionalmente en servicio hasta el desdoblamiento completo del tramo incluyendo el túnel de Altzola.
- El trazado en planta del subtramo se inicia, como se ha comentado, con una alineación circular de radio 405 para pasar a un tramo corto en recta que, junto con las oportunas clotoideas, pasa a una alineación circular de radio 375 metros. Posteriormente, a la salida del túnel, se proyecta la recta final del trazado.
- Se definió la ejecución del primer proyecto en dos fases (además de una fase previa de implantación en obra e inicio de las reposiciones de servicios), de manera que en la primera de ellas se construiría la ampliación de plataforma correspondiente a la futura vía izquierda hasta su conexión con la existente, reponiéndose la circulación por la misma para permitir en la tercera fase, las ampliaciones pendientes de plataforma por la derecha, (la ampliación de plataforma en el tramo inicial se puede ejecutar asimismo en la primera fase de ejecución de las obras). La segunda fase representa el corte de circulación para ejecución de los ripados correspondientes y el paso de la circulación a la nueva vía izquierda del desdoblamiento.
- El segundo proyecto contenía el ripado final de la conexión con el tramo de vía única final proyectado con la vía actual. Para una segunda fase sólo quedaría por ejecutar la parte final que no habría podido ser ejecutada sin afectar a las vías actuales.

2.3 Proyecto del túnel de Altzola

En el "**Proyecto Constructivo de la variante de Altzola**" en su versión 2022 se incluyen las obras necesarias para la ejecución del túnel de Altzola, que se plantean sin conexión con la vía en servicio manteniendo en todo momento el servicio ferroviario, y comprenden:

- **Obra civil del túnel ferroviario de Altzola**, en una longitud total de 502,35 m (P.K. 1+500,25 al 2+002,60), de los cuales 454 m corresponden a túnel en mina y 48,35 m a falso túnel, y que albergará a la futura vía doble.
- **Montaje de vía doble** desde el PK 1+500,25 (inicio del falso túnel), hasta el P.K. 2+081 (junto del desvío para el final del desdoblamiento), que estará formada por carriles, traviesas, sujeciones, y vía en placa o balasto según la zona.
- **Movimientos de tierras y obras complementarias** para acondicionar la plataforma ferroviaria a la entrada y salida del túnel de Altzola hasta cota de subbalasto, desde el PK 1+490 hasta el PK 2+201, incluidos los emboquilles del túnel que se ejecutarán empleando pantallas y muros que partirán desde el pie de la excavación.

ANEXO I. APROBACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO

ANEXO II INFORME MEDIOAMBIENTAL