



LURRALDE PLANGINTZA,  
ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA  
Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetza  
Garraio Azpiegituren Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN  
TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES  
Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes  
Dirección de Infraestructuras del Transporte

**EBAZPENA, 2021eko martxoaren 18koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, "San Pelaioko geralekua zaharberritzeko Proiektua (Zarautz)" onartzen duena.**

San Pelaioko geralekua Bilbo-Donostia linearen 86/564 kilometro-puntuan dago, eta Zarauzko hiriguneko ekialdeko eremuari ematen dio zerbitzua. Geralekuak 70 m luze den geralekua du, bihurguneari bide bakarrean, eta eraikin txiki bat du. Hor, txartel-makina eta bezeroarentzako informazio-panelak daude.

Erabiltzaile kopuruaren igoera handiak, eta Donostialdean jarduketak egiten joaten diren neurrian sarean sortuko diren erabiltzaile gehiagok, kontrol-neurriak ezartzeaz gain, geralekuko geltoki berriak 2. mailako geralekuen ezaugarriak ere betetzea ekarriko du (Trenbide-geltokiak diseinatzeko eskuliburua - ETS eta ETSko tren-geltokien modernizazioa).

Zer irtenbide garatuko den erabakia hartzeko, ETSk obra tekniko eta ekonomikoa atera zuen lehiaketara, gaur egungo geralekua berritzeko aukeren proposamenak jasotzeko. Proiektuaren idazketa SESTRA Ingeniería y Arquitectura, S.L. enpresari adjudikatu dio.

Dokumentu honen xedea da San Pelaioko (Zarautz) geralekuaren birmoldaketa eraikitzeke proiektua garatzea.

Geralekuaren irisgarritasuna bidearen azpitik dagoen pasabide batetik pasatzen da, izan ere, geralekutik mendebaldera eta bidearen iparralde eta hegoaldera kokatuta dauden bi bizitegi-sektore lotzen ditu. Horrez gain, bidearen iparraldean nahiz hegoaldean bidearekiko paralelo dauden bizikleta-erreak ere heltzen dira.

**RESOLUCIÓN de 18 de marzo del 2021, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba el "Proyecto de reforma del apeadero de San Pelaio (Zarautz)".**

El apeadero de San Pelaio se sitúa en el p.k. 86/564 de la línea Bilbao-Donostia, dando servicio a la zona este del casco urbano de Zarautz. El apeadero consta de un andén de 70 m. de longitud en curva en vía única, y de un edificio reducido donde se ubican a cubierto expendedoras, cancelación y paneles de información al cliente.

El fuerte incremento del número de usuarios, junto al nuevo incremento de los mismos que se generará en la red a medida que se vayan realizando las actuaciones en el ámbito de Donostialdea, además de la falta de medidas de control, aconseja que la nueva estación del apeadero cumpla con las características de los apeaderos de 2ª categoría.

Para tomar la decisión de la solución a desarrollar, E.T.S. sacó a concurso la presentación de una oferta técnico-económica donde se propusieron diferentes alternativas para la remodelación del actual apeadero y adjudicó la redacción del Proyecto a SESTRA Ingeniería y Arquitectura, S.L.

El objeto del presente documento es desarrollar el Proyecto de construcción de la remodelación del apeadero de San Pelaio (Zarautz).

La accesibilidad al apeadero pasa de un paso inferior bajo la vía que conecta dos sectores residenciales ubicados al oeste del apeadero, al norte y al sur de la vía. Llegan al apeadero además los carriles bici paralelos a la vía tanto al norte como al sur de la misma.



Adierazitako azpiko pasabideak zabalera murriztua du (3 m), beraz, handitu beharko da, azterlanaren jarduketaz baliatuz.

Euskotrenen bidearen ibilbidea, Zarautzetik igarotzean, Asti auzoaren (udalerriko sarreran, Oriotik) eta geltokiaren artean, N-634 errepidearekiko paralelo joaten da.

Gaur egungo bidearen ibilbidea, proiektuaren eremuan, bi zuzen paraleloz osatuta dago. Zuzen horien artean, bihurtune eta kontrahurtunean hartzen dituen tarte bat dago, luzera laburreko tarteko bat zuzen batekin.

San Pelaioko geralekuko nasa ekialdeko eremu kurbatua kokatuta dago, eta 1.100 m-ko erradioko lerrokatadura kurbatu bat eta trantsizio kurba bat barne hartzen ditu. Gaur egungo geralekuak 70 m luze inguru eta 2,80 m zabal den nasa bat du bidearen hegoaldean.

Mendebaldetik sartzen da, kaletik bertatik, libreki eta zuzenean, ez baitago kontrol-elementurik.

Sarbidearen ondoan, bi horma eta teilatu bat duen estalpe txiki batean, bi txartel-makina daude. Ondoren, garapen murriztuko arrapala baten bidez kalearen kota eta nasaren kota lotzen dira.

Gaur egun dabilen nasak (bidearen hegoaldean kokatuta dagoena) sarbide bat du arrapalan, eremu urbanizatuaren eta bidearen kotak erabiltzen dituen. Iparraldetik datozen erabiltzaileek aurretik adierazitako azpiko pasabidetik joan behar dute.

Hauek izan dira abiapuntuko irizpideak:

- 80 m-ko nasa.
- 2. mailako geltoki baten egokitzearekin bateragarria den geltokia.
- Geltokiko atondoa trenbideko plataformaren azpian kokatuta egotea.

El paso Inferior comentado tiene una anchura reducida (3m), por lo que se entiende que deberá ser ampliado, aprovechando la actuación en estudio.

El trazado de la vía de Euskotren a su paso por Zarautz, entre el barrio de Asti (a la entrada del municipio desde Orio) y la estación, discurre paralelo a la carretera N-634.

El trazado de la vía actual, en la zona de proyecto, que está constituido por dos rectas paralelas. Entre estas rectas existe un trazado en curva-contracurva con una recta intermedia de escasa longitud.

El andén del apeadero de San Pelaio está ubicado en la zona curva del este, abarcando una alineación curva de radio 1.100 m y una curva de transición, y consta de un andén de aproximadamente 70 m de longitud y 2,80 m de anchura ubicado en el lado sur de la vía.

El acceso se realiza por el oeste, a cota de calle, de manera libre y directa, al no disponer de ningún elemento de control.

Junto al acceso, en un pequeño cobertizo, que consta de dos paredes y un tejado, se hallan dos máquinas expendedoras de billetes. A continuación, una rampa de reducido desarrollo comunica la cota de la calle con la cota del andén.

El actual andén en servicio (ubicado al sur de la vía), cuenta con un acceso en rampa que aprovecha las cotas de la zona urbanizada, y de la vía. Los usuarios procedentes de la zona norte deben acceder por el paso inferior comentado anteriormente.

Los criterios de partida han sido los siguientes:

- Andén de 80 metros.
- Estación proyectada compatible con una adecuación a una estación de 2ª categoría.
- Vestíbulo de la estación ubicada bajo la plataforma ferroviaria.



- Oinezkoen azpiko pasabidea handitzea (6.0 m zabal).
- Geltokira azpiko pasabidetik sartzea.
- Egungo trenbidearen trazaduraren egokitzapena.
- Ampliación del paso inferior peatonal (Anchura de 6.0 m).
- Acceso a la estación desde el paso inferior.
- Ajuste del trazado de la vía actual.

ETSk aukeratutako irtenbideak bide bikoitza jasotzen badu ere, dagozkion alboko nasekin, proiektu honetan bide bakar bat proiektatu behar da, alboko nasarekin. Baina geltokia bigarren bide baten etorkizuneko ezarpenarekin eta nasa berri batekin bateragarria izan behar da. Nasa berri horretara atondotik sartu behar da, eskaileren eta igogailu berriaren bidez.

Trenbide-zerbitzua geltokia gauzatzen den bitartean eten behar den denbora laburtzeko helburuarekin, eraikuntza zuzen eta segurua egiteaz gain, zenbait aukera aztertuta, ETSk egitura trenbide-plataformatik kanpo eraiki behar dela erabaki du, eta hori amaitutakoan, bidean lan egitea, induskatuz, hormigoizko plataforma bat sortuz, geltoki berria kokatzeko, eta egitura kokapen zuzenean ezarri, katu hidraulikoekin bultzatuz. Horrela, amaitzeko, bidea berrituko da.

Jarduketa honekin, irisgarritasunaz gain, geltokiaren ahalmena eta kontrola ere hobetu dira. Bestalde, bidearen bi aldeetan dauden biztanleen artean oinezkoen komunikazioa arinagoa izango da.

Proiektua egikaritzeko aurrekontua BI MILIOI BERREHUN ETA BERROGEITA HAMABI MILA HIRUREHUN ETA BERROGEITA ZORTZI EURO ETA HOGEITA BAT ZENTIMOKOA (2.252.348,21 €) da. Horrek esan nahi du lizitaziorako oinarritzko aurrekontua HIRU MILIOI HIRUREHUN ETA HOGEITA LAU MILA BEDERATZIEHUN ETA HAMASEI EURO ETA BERROGEITA BI ZENTIMOKOA (3.324.916,42 €) dela, BEZ barne. Eta Administrazioari horren berri emateko HIRU MILIOI LAUREHUN ETA BERROGEITA ZAZPI MILA ETA LAUROGEI

Si bien la solución elegida por E.T.S. contempla una doble vía con sus correspondientes andenes laterales, en el presente proyecto se debe proyectar una sola vía con su andén lateral, pero la estación debe ser compatible con la futura implantación de una segunda vía y un nuevo andén al cual se deberá acceder desde el vestíbulo común a través de escaleras y ascensor nuevos.

Persiguiendo minimizar el tiempo que debe suspenderse el servicio ferroviario durante la ejecución de la estación, además de realizar una construcción correcta y segura y, después de analizadas varias alternativas, ETS decide que la estructura se debe construir fuera de la plataforma ferroviaria y, una vez concluida, se proceda a actuar en la vía a base de excavar, crear una plataforma de hormigón donde se asiente la nueva estación y posicionar la estructura en la ubicación correcta mediante el empuje con gatos hidráulicos, para concluir con la reposición de la vía.

Con esta actuación se consigue no solo mejorar la accesibilidad, la capacidad y el control de la estación, si no que se hace más permeable la comunicación peatonal entre la población sita a ambos lados de la vía.

El Proyecto tiene un presupuesto de ejecución material que asciende DOS MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y OCHO EUROS CON VEINTIÚN CÉNTIMOS (2.252.348,21 €), que significa un presupuesto base de licitación con IVA de TRES MILLONES TRESCIENTOS VEINTICUATRO MIL NOVECIENTOS DIECISEIS EUROS CON CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS (3.324.916,42 €) y un presupuesto de inversión para conocimiento de la Administración de TRES MILLONES CUATROCIENTOS



EURO ETA HOGETA HAMAR ZENTIMOKoa  
(3.447.080,30 €).

Obrak egiteko HAMAZORTZI (18)  
hilabeteko epea aurreikusten da.

Euskal Trenbide Sareko (ETS) Zerbitzu Teknikoek egiaztatu dute proiektu honek bere xedeari erantzuten diola eta Sektore Publikoko Kontratuen Legeak eta Administrazio Publikoen Kontratuen Legearen Erregelamendu Orokorrak eskatutako baldintzak betetzen dituela, kontrata bidez egikaritzeko behar diren alderdi nahikoak jasotzen baititu; halaber maila formalean berrikusi du proiektua eta berresten du bete egiten duela Sektore Publikoko Kontratuen Legean eta Herri Administrazioen Kontratuen Legearen Erregelamendu Orokorrean ezarritakoa, maila formalean, beharrezko dokumentuak eta indarrean dagoen araudia sartzeari dagokionez, edukiari, sinadurei eta alderdi formalei, beharrezko kalkulu-oinarri eta -hipotesiei eta Sektore Publikoko Kontratuen Legearen 233.1 artikuluan zerrendatutako edukiari dagokienez.

Organo honek eskumena du Sailaren eskumenekoak diren garraio-azpiegituren obra-proiektuak teknikoki onartzeko, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen urtarilaren 19ko 11/2021 Dekretuaren 16.2.b) artikuluan xedatutakoaren arabera.

Aipatutako xedapenak, horiekin bat datozenak eta oro har aplikatu beharrekoak ikusita, hau.

#### **EBATZI DUT:**

**LEHENA:** "San Pelaioko geralekua zaharberritzeko Proiektua (Zarautz)" onartzea. Lizitazioaren oinarritzko aurrekontua, BEZ barne, HIRU MILIOI HIRUREHUN ETA HOGETA LAU MILA BEDERATZIEHUN ETA HAMASEI EURO ETA BERROGEITA BI ZENTIMOKoa (3.324.916,42 €) da, eta obrak egiteko epea HAMAZORTZI (18) hilabetekoa izango dela aurreikusi da.

CUARENTA Y SIETE MIL OCHENTA EUROS  
CON TREINTA CÉNTIMOS ( 3.447.080,30  
€).

El plazo de ejecución estimado para las obras es de DIECIOCHO (18) meses.

Los Servicios Técnicos de Euskal Trenbide Sarea (ETS) han verificado que este proyecto responde a su objeto y cumple los requisitos exigidos por la Ley de Contratos del Sector Público y por el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, por cuanto recoge los aspectos suficientes y necesarios para su ejecución por contrata; así mismo se ha revisado el proyecto a nivel formal y ratifica que cumple con lo estipulado en la Ley de Contratos del Sector Público y el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas en cuanto a la inclusión de los documentos necesarios y la normativa vigente en relación a su contenido, las firmas y aspectos formales, las bases e hipótesis de cálculo necesarias y el contenido relacionado en el artículo 233.1 de la Ley de Contratos del Sector Público.

Este órgano es competente para la aprobación técnica de proyectos de obras de infraestructuras del transporte competencia del Departamento, 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.

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

#### **RESUELVO:**

**PRIMERO:** Aprobar el "Proyecto de reforma del apeadero de San Pelaio (Zarautz)", con un presupuesto base de licitación, IVA incluido, de TRES MILLONES TRESCIENTOS VEINTICUATRO MIL NOVECIENTOS DIECISEIS EUROS CON CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS (3.324.916,42 €) y con un plazo de ejecución estimado para las obras de DIECIOCHO (18) meses.

**BIGARRENA:** Eraikuntza proiektu hau onartzeak berekin dakar obrak onura publikokoak edo interes sozialekoak direla deklaratzeko, okupatzeko beharra adieraztea eta dagokion Eraikuntza proiektuaren beraren eranskinean zerrendatuta dauden erasandako ondasunak eta eskubideak lehenbailehen okupatu behar direla adieraztea.

Ebazpen hau ez da behin betikoa administrazio-bidean, eta, beraren aurka, interesdunek gora jotzeko errekurtsoa aurkez diezaioke Azpiegitura eta Garraioen sailburuordeari, hilabeteko epean, ebazpena jakinarazi edo argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera zenbatzen hasita. Idazki hori organo honi edo Azpiegitura eta Garraioen sailburuordeari bidali beharko zaio.

Administrazio publikoek administrazioarekiko auzi-errekurtsoa jarri ahal izango dute, bi (2) hilabeteko epean, Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiko administrazioarekiko auzien aretoan, hargatik aldeaz aurretik errekerimendua egitea eragotzi gabe, Administrazioarekiko Auzien Jurisdikzioa arautzen duen uztailaren 13ko 29/1998 Legearen 44. artikuluan zehaztutako moduan eta epean.

Jendaurrean jartzen da, guztiek horren berri izan dezaten.

Vitoria-Gasteizen, 2021eko martxoaren 18an.

**SEGUNDO:** La aprobación de este proyecto Constructivo conlleva la declaración de utilidad pública o interés social de las obras, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la ocupación de los bienes y derechos afectados relacionados en el anexo correspondiente del propio Proyecto Constructivo.

Esta resolución no es definitiva en vía administrativa y contra ella los interesados 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 la 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.

Lo que se hace público para general conocimiento.

En Vitoria-Gasteiz, a 18 de marzo de 2021.



DOLORES DE JUAN DE MIGUEL  
**GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA**  
**DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**