

Alta velocidad
Vitoria-Bilbao-San Sebastián:

Abriendo camino a **Europa**

La línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián, más conocida como la 'Y vasca', es una infraestructura de 175 kilómetros de longitud, con una inversión prevista de 4.178 millones, que se convertirá en salida natural hacia Europa de gran parte de los tráficos con origen en España y en nuestro país vecino, Portugal.

➡ Rafael González

Próximamente continuarán los trabajos de construcción de la red ferroviaria de altas prestaciones vasca, concretamente comenzarán los del tramo Arrazua/Ubarrundia-Legutiano, subtramo II.



La línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián tendrá aproximadamente 175 km y ha sido diseñada para doble vía de ancho internacional y tráfico mixto viajeros-mercancías, de modo que será apta para la circulación a velocidad máxima de 250 km/h. La inversión prevista es de 4.178 millones de euros, sin incluir la entrada en las ciudades. La plataforma, para doble vía, tendrá 14

metros de ancho, una entrevía de 4'7 m, radio mínimo de 3.100 m y pendientes máximas de 15 milésimas con excepcionales de 18, así como aceleraciones sin compensar de hasta 0'65 metros/segundo al cuadrado y peraltes que alcanzarán los 160 milímetros.

Por lo que se refiere a la superestructura, se utilizará carril UIC de 60 kilogramos por metro lineal sobre traviesa de hormigón mono-

bloque de ancho internacional, aparatos de vía aptos para la circulación por vía directa a las velocidades máximas de la línea, electrificación en corriente alterna a 25 kV y 50 Hertzios, señalización Ertms y comunicaciones GSM-R.

La complicada orografía que atraviesa la línea es, sin lugar a dudas, el gran reto para la construcción. De hecho, en torno al 70 por ciento del recorrido se realiza

➤ El gran reto constructivo de la línea **es la orografía que atraviesa**



Alta velocidad Vitoria-Bilbao- San Sebastián

rá a través de túneles, viaductos y estructuras singulares, lo que dificulta la elección del emplazamiento de los puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) y los puestos de banalización (PB) con que contará esta infraestructura.

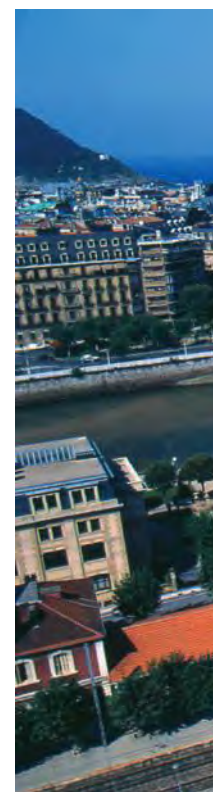
La línea está formada por dos ramales diferenciados, Vitoria-Bilbao, de 62'5 km, y el guipuzcoano, de 94'3 km, sin incluir en ninguno de los dos casos la integración del ferrocarril en las ciudades.

Las plataformas de ambos ramales serán construidas por Adif y el Gobierno Vasco, respectivamente, a excepción del nudo central Mondragón-Elorrio-Bergara de 17 km que acometerá Adif, tal y como se recoge en los acuerdos suscritos por ambas partes el pasado abril (ver trama 'Cooperación' y líneas núm. 5, pág. 10).

RECORRIDO OCCIDENTAL

El primero de estos ramales consta, a su vez, de 15 subtramos, siempre sin incluir los accesos a las ciudades: Arrazua/Ubarrundia-Legutiano I (2'6 km); Arrazua/Ubarrundia-Legutiano II (5'2 km); Legutiano-Escoriatza I (5 km); Legutiano-Escoriatza II (2'4 km); Escoriatza-Aramaio (5'6 km); Aramaio-Mondragón (3'4 km); Mondragón-Elorrio (4'4); Elorrio-Abxondo (4'2 km); Abxondo-Abadiño (4'2 km); Abadiño-Durango (3'5); Durango-Amorebieta/Etxano (4'6 km); Amorebieta/Etxano-Amorebieta/Etxano (5'1 km); Amorebieta/Etxano-Lemoa (3'4 km); Lemoa-Galdakao (5'4 km), y Galdakao-Basauri (3'6 km).

Según las previsiones, gran parte de estos 15 proyectos constructivos estarán aprobados antes de fin de año, lo que permitirá que la



práctica totalidad del recorrido Vitoria-Bilbao esté en obras en 2007. Para salvar las importantes dificultades orográficas, se construirán del orden de 44 viaductos o estructuras singulares y 23 túneles, lo que implica que más del 40

▶ Cuatro ciudades vascas, Vitoria, Bilbao, San Sebastián e Irún quedarán unidas, con mejora de tiempo de viaje, con la 'Y vasca'.



Una infraestructura a caballo entre dos siglos

La futura red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco, popularmente denominada 'Y vasca', supondrá una notable mejora en la movilidad a través del modo ferroviario para los ciudadanos vascos entre las principales ciudades de la Comunidad Autónoma.

El primer dibujo sobre limpio de la línea se obtuvo tras la aprobación del estudio informativo el 24 de noviembre de 2000 (Boletín Oficial del Estado del 5 de febrero de 2001).

Sólo un mes antes, el 22 de octubre de ese mismo año, la totalidad del recorrido - sólo restaba el tramo Vitoria-Arrazua/Ubarrundia- superaba la fase de Declaración de Impacto Ambiental (BOE, 6 de noviembre de 2000).

El 20 de diciembre de 2002, el Consejo de Ministros encomendó a la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (hoy integrada en Adif) la construcción de la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián.

En la actualidad, la totalidad de los proyectos constructivos del recorrido entre Vitoria y Bilbao se encuentran en redacción, con la salvedad del ya aprobado y correspondiente al tramo en construcción Arrazua/Ubarrundia-Legutiano, y del Vitoria-Arrazua (en fase de planificación).

Por lo que se refiere al ramal guipuzcoano, Adif ha realizado a lo largo de los últimos años proyectos básicos del recorrido que han sido enviados para su análisis al Gobierno Vasco, responsable de la construcción de la

► Proyecto prioritario

El Eje Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax, en el que se integra la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián, fue considerado en su momento desde la Unión Europea como infraestructura prioritaria, formando parte de la Red Transeuropea de Transporte.

El objetivo final es unir Madrid y París a través de una infraestructura de altas prestaciones, aunque ello presupone la prolongación, por parte del Gobierno de Francia, de su red de alta velocidad hasta Irún.

Actualmente, la red francesa de alta velocidad llega únicamente hasta Burdeos y no hay un calendario concreto para su prolongación hasta Dax y desde ahí hasta la frontera con España. Mientras, la 'Y vasca' conectará con el resto de la red de altas prestaciones española a través de la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria. Además, está previsto un enlace de la nueva infraestructura con el Corredor Navarro, iniciativa que acercará la capital pamplonica a la comunidad vasca.

Los objetivos que se pretenden desde la Unión Europea con la creación de la Red Transeuropea de Transporte son facilitar la libre circulación de mercancías en el ámbito de la Unión Europea; fomentar la cohesión, económica, social y territorial; disponer de unas infraestructuras modernas, interconectadas e interoperables; potenciar el desarrollo sostenible, y mejorar la eficiencia del mercado interior europeo a través de la reducción de costes, el incremento del comercio y de la competitividad.



➤ El ramal Vitoria-Bilbao tendrá un 40 por ciento de su trazado en túnel y un 20 por ciento de su recorrido en viaducto

por ciento del recorrido será subterráneo y aproximadamente un 20 por ciento transcurrirá sobre viaductos. Además, se excavarán unos 14 millones de metros cúbicos de tierra, cuyo destino fundamental será el de vertedero, debido al elevado porcentaje de túneles y viaductos del recorrido.

Por lo que se refiere a túneles, el recorrido contará con túneles para doble vía y bitubos para vía única, con una sección útil mínima de 85 y 57 metros cuadrados, respectivamente, cumpliendo con los criterios de seguridad que se exigen para este tipo de estructuras.

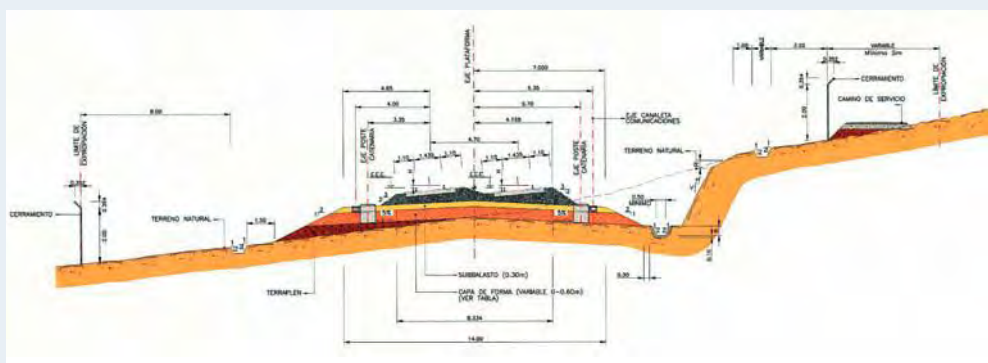
El túnel más singular es un bitu-

bo, situado en el tramo Legutiano-Escoriaza, ya que será el más largo del ramal bilbaíno con aproximadamente 5.000 metros.

En cuanto a los 44 viaductos, el más largo estará situado en el tramo Aramaio-Mondragón, con 1.400 metros de longitud, y pilas de hasta 90 metros de altura.

plataforma entre Bergara-San Sebastián/Irún, como paso previo a la realización de los proyectos constructivos.

En cuanto a los plazos de construcción, el secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento, explicó recientemente que su departamento y el Gobierno Vasco siguen trabajando con la fecha de 2010, tal y como se ha solicitado desde la Unión Europea.





Alta velocidad Vitoria-Bilbao- San Sebastián



RAMAL GUIPUZCOANO

El ramal guipuzcoano tendrá 95 km. La plataforma de los 78 km correspondientes al recorrido Bergara-San Sebastián-Irún será realizada por el Gobierno Vasco.

En este caso, también la orografía condicionará la construcción:

en torno al 65 por ciento del recorrido será en túnel y un 12 sobre viaductos y estructuras singulares.

Adif ha realizado en los últimos años una serie de proyectos básicos que servirán de base para los constructivos que redactará el Gobierno Vasco, concretamente

desde el punto kilométrico 9'000, en Bergara, hasta Irún.

Estos proyectos serán consensuados por una comisión técnica mixta integrada por miembros de Adif, el Ministerio de Fomento y el Gobierno Vasco con la finalidad de homogeneizar los criterios

técnicos a aplicar en los dos ramales.

En este sentido, la tramificación realizada para la redacción de los proyectos básicos contempló seis tramos: Mondragón-Ezki/Itsaso (31'8 km); Ezki/Itsaso-Hernialde (23'5 km); Hernialde-Zizurkil (5'8 km); Zizurkil-Urnieta (7'2 km), Urnieta-Hernani (5'4 km), y Hernani-Río Bidasoa (20'6 km).

Por lo que se refiere a los tramos de acceso a las cuatro ciudades (Vitoria, Bilbao, San Sebastián e Irún), se seguirá la pauta ya marcada en la localidad vitoriana, en la que ya existe una comisión interinstitucional, integrada por representantes del Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco, el Ayuntamiento y la Diputación Foral, que tiene la responsabilidad de diseñar y consensuar la fórmula de integración del ferrocarril en el entorno urbano.

En suma, el Ministerio de Fomento, a través de Adif, realiza los proyectos y construye la pla-

➤ La nueva infraestructura permitirá reducir notablemente los tiempos de viaje, en torno al 60 por ciento entre **Vitoria-Bilbao y Vitoria-San Sebastián, y un 80 por ciento en la relación Bilbao-San Sebastián**





Cooperación

El pasado 24 de abril la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián recibió un espaldarazo definitivo con la firma, por parte de los Ministerios de Economía y Hacienda, y Fomento, el Gobierno Vasco y Adif, de sendos convenios de colaboración para la construcción de la nueva red ferroviaria del País Vasco. En uno de ellos se fijan las bases de la cooperación entre la Administración General del Estado, la Administración vasca y Adif para desarrollar las actuaciones que se consideren necesarias para la puesta en marcha de la nueva red ferroviaria. Mientras, el segundo de ellos establece las condiciones en las que el Ministerio de Fomento y Adif encomiendan al Gobierno

Vasco la redacción de los proyectos constructivos, la dirección de obra, la contratación y ejecución de los trabajos y la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios correspondientes al ramal guipuzcoano (Bergara-Irún/San Sebastián). Los acuerdos fueron suscritos por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez Arza; la subsecretaria del Ministerio de Economía y Hacienda, Juana María Lázaro; el presidente de Adif, Antonio González Marín, y las responsables de las Consejerías de Transportes y Obras Públicas, y de Hacienda y Administración Pública del Gobierno Vasco, Nuria López de Guereñu y Idoia Zenarrutzabeitia, respectivamente.



taforma de los 62'5 kilómetros que suman los tramos entre Vitoria y Bilbao, así como aquéllos que conforman la entrada del ferrocarril en ambas ciudades y el nudo ferroviario Mondragón-Elorrio-Bergara de 17'8 km (hasta el pk 9'000 del ramal guipuzcoano). Llevará también a cabo la superestructura de la totalidad de la línea como son el montaje de la vía y las instalaciones de control y seguridad.

Por su parte, el Gobierno Vasco se encargará de la plataforma del recorrido Bergara-Irún/San Sebastián, trabajos que supondrán la inversión, según las cifras que figuran en el Convenio, de 1.642 millones de euros.

La administración autonómica financiará su parte del proyecto adelantando esa cantidad, que descontará posteriormente del 'Cupo Vasco', de modo que será la primera vez que se aplique esta opción contemplada en el Concerto Económico que el Gobierno Vasco mantiene con el Estado.

El presupuesto de la 'Y vasca', que incluye infraestructura y superestructura, se sitúa a fecha de hoy, según las previsiones, en los 4.178 millones, cifra que no contempla los accesos a las ciudades.

Una vez en servicio, el tiempo de viaje se verá reducido notablemente, ya que disminuirá en torno al 60 por ciento en los recorridos

de Vitoria a Bilbao y a San Sebastián, y de Bilbao a San Sebastián se reducirá en un 80 por ciento.

Finalmente, también supondrá una notable mejora en las conexiones ferroviarias con Europa, ya que la 'Y vasca' quedará unida con

el nuevo acceso al norte y noroeste Madrid-Segovia-Valladolid por la futura línea de alta velocidad Burgos-Vitoria. Además, el Ministerio de Fomento estudia una conexión con el Corredor Navarro Zaragoza-Castejón-Pamplona. ▶

