



ANEXO

Características de la LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián

La Línea de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián forma parte del Proyecto Prioritario nº 3 del Eje Atlántico Ferroviario europeo, dando continuidad en territorio español a la línea Madrid-Valladolid-Vitoria, prolongándola hasta la frontera francesa.

El nuevo trazado se ha diseñado para doble vía de alta velocidad con ancho internacional (1.435 mm) y permitirá la circulación de trenes de viajeros y mercancías (tráfico mixto).

La inversión total estimada de la nueva línea asciende a 4.178 millones de euros. Adif se encarga de la construcción de la plataforma entre Vitoria y Bilbao, mientras que el Gobierno de España ha acordado con el Gobierno de la Comunidad Autónoma del País Vasco la construcción del corredor guipuzcoano (Bergara-Irún/San Sebastián) mediante anticipos sobre el CUPO, que serán reintegrados por el Gobierno de España. Toda la financiación de la Línea de Alta Velocidad la asume el Gobierno de España.

La nueva línea de alta velocidad permitirá la interconexión de las tres capitales vascas, lo que redundará en un incremento de la capacidad, la regularidad y el confort en todo el recorrido. También supondrá un aumento de la seguridad con la adopción de tecnologías punta en la conducción de trenes y la ausencia de pasos a nivel a lo largo de todo el recorrido.

Además, la nueva infraestructura facilitará el establecimiento de un nudo ferroviario en Vitoria-Gasteiz, permitiendo el acceso al resto de España, y la interconexión con la red internacional. Los tiempos de viaje entre Vitoria-Gasteiz y Bilbao serán de 28 minutos; entre Vitoria-Gasteiz y San Sebastián, de 34 minutos; y de 38 minutos entre Bilbao y San Sebastián.

Estudios realizados por el Gobierno Vasco estiman que la conexión ferroviaria entre Vitoria y Bilbao permitirá eliminar de las carreteras más



de 5.000 vehículos y unos 1.100 camiones diariamente, lo que posibilitará el ahorro de hasta 8.100 horas de viaje.

Estos mismos estudios apuntan a que el tren de alta velocidad evitará una emisión a la atmósfera de 425 toneladas diarias de CO₂, que corresponden a un consumo de 27.000 litros de combustible, así como la menor emisión de carbono, óxido de azufre y otros compuestos químicos y orgánicos a la atmósfera.

Medidas medioambientales

Adif invierte una media del 12% del coste total de las obras en la protección medioambiental del trazado, aplicando medidas de preservación del entorno natural en todos los proyectos de construcción de nuevas líneas ferroviarias.

Al término de la obra de plataforma de la nueva línea se llevará a cabo la recuperación de la cubierta vegetal afectada por las obras, con hidrosiembra, herbáceos y árboles autóctonos como el roble, la haya o la encina, así como otras especies de menor porte, y arbustos. En el trazado entre Vitoria/Gasteiz y Bilbao (90,3 km) se revegetarán más de 2.433.132 m² (equivalentes a 243 campos de fútbol) con arbustos y herbáceas, y se replantarán un total de 118.623 árboles autóctonos.

Adif, consciente de la necesaria integración de las grandes obras en el entorno, adopta medidas previas y posteriores a la realización de las obras. Estas medidas afectan tanto al entorno natural como al urbano e incluyen la protección de los arroyos, sistemas fluviales y de la calidad de las aguas, con la consiguiente elaboración de planes de vigilancia ambiental del propio proyecto constructivo.

Entre las medidas medioambientales adoptadas para minimizar el impacto de la construcción de los túneles, destaca la instalación de un sistema de evacuación de vertidos en el centro de los mismos, que desemboca en un depósito estanco. Todas las aguas que salen de la boca del túnel se someten a tratamientos para la decantación de sólidos.



Asimismo, en la zona destinada a instalaciones auxiliares se impermeabiliza el terreno, y se ubica en las inmediaciones un sistema de retención y decantación de sólidos. Este sistema se completa con cunetas perimetrales y arquetas. Además, se realiza un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto de posibles vertidos.

Una vez finalizada la construcción del túnel se procede a la limpieza de los terrenos ocupados por las balsas y, en su caso, a la preparación del suelo para la fase de replantación y recuperación del entorno medioambiental.

Trayecto Vitoria/Gasteiz-Bilbao

Por operatividad la obra se ha dividido en 20 tramos, sin incluir las integraciones en las dos capitales.

- Integración Vitoria/Gasteiz: Fase I
- Arrazua-Ubarrundia/Legutiano I
- Arrazua-Ubarrundia/Legutiano II -TERMINADO
- Legutiano-Eskoriatza I
- Legutiano-Eskoriatza II
- Eskoriatza-Aramaio
- Aramaio-Mondragón
- Mondragón-Elorrio
- Nudo de Bergara: (integrado por 5 tramos *)
 - o Mondragón-Bergara (kobate), Mondragón-Bergara (Zumalegi), Mondragón-Bergara (Angiozar), Elorrio-Bergara y Elorrio-Elorrio
- Elorrio-Atxondo
- Atxondo-Abadiño
- Abadiño-Durango -TERMINADO
- Durango-Amorebieta/Etxano
- Amorebieta/Etxano-Amorebieta/Etxano
- Amorebieta/Etxano-Lemoa
- Lemoa-Galdakao
- Galdakao-Basauri
- Integración Bilbao



Nota de prensa

