

Línea de Alta Velocidad Vitoria/Gasteiz-Bilbao-Donostia/San Sebastián

Adif AV pone en marcha el proyecto para la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz

- Adjudicado el contrato para la redacción del proyecto básico del soterramiento y el nudo de Arkaute
- Desarrollará la solución seleccionada en el Estudio Informativo de la Integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz, concretamente, el acceso a la ciudad y la remodelación de la estación para que acoja en un futuro todos los modos
- La actuación se enmarca en el ámbito de la Sociedad Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia y el Protocolo firmado por el MITMA, Adif, Adif AV, el Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y la Diputación Foral de Álava para impulsar la llegada de la alta velocidad a la capital vasca

06 JULIO 2022

Adif Alta Velocidad (Adif AV) impulsa la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz con la [adjudicación del contrato](#) para la redacción del proyecto básico de integración ferroviaria en la ciudad, incluida en la Línea de Alta Velocidad Vitoria /Gasteiz-Bilbao-Donostia/San Sebastián.

El proyecto básico desarrollará la solución seleccionada en el Estudio Informativo de la Integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz, concretamente, el acceso a la ciudad y la remodelación de la estación para que, en un futuro, acoja todos los modos ferroviarios.

Delegación de Comunicación Norte
Jefatura de Comunicación Red Convencional y Alta Velocidad
Tif.: 945102428 / 662306996

presanorte@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Nota de prensa

Asimismo, definirá la conexión con la red de alta velocidad proyectada, tanto en sentido Burgos como en sentido Bilbao/San Sebastián, y la conexión de este corredor de alta velocidad con la línea que se dirige a Altsasu/Pamplona. La solución definida también determinará las conexiones de esta infraestructura con la línea Madrid-Hendaya.

El ámbito del proyecto incluye a los términos municipales de Vitoria-Gasteiz y Arratzua-Ubarrundia. Concretamente, la traza tiene su inicio en las proximidades de Crispijana, para discurrir junto a la terminal de mercancías de Jundiz, atravesar el núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz, y tras girar hacia el norte en las proximidades de Arkaute, finalizar el recorrido al este de la capital alavesa, ya dentro de los terrenos del término municipal de Arratzua-Ubarrundia.

Las actuaciones, a determinar en el proyecto, comprenden tanto la obra civil, de vía y electrificación, como las de arquitectura e integración urbanística de la remodelación de la Estación de Vitoria-Gasteiz, con la implantación de la línea de alta velocidad a su paso por la localidad. Además, se incluirá la conexión de esta línea con la actual Madrid-Hendaya y su compatibilidad con la terminal de mercancías de Jundiz.

El contrato, adjudicado a la empresa Sener Ingeniería y Sistemas por un importe de 2,4 millones de euros, cuenta con un plazo de ejecución de 24 meses.

Esta actuación se enmarca en el ámbito de la Sociedad Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia y el Protocolo suscrito en febrero por el MITMA, Adif, Adif AV, el Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y la Diputación Foral de Álava para agilizar los proyectos que permitirán la llegada de la alta velocidad a la capital vasca.

Delegación de Comunicación Norte
Jefatura de Comunicación Red Convencional y Alta Velocidad
Tlf.: 945102428 / 662306996

presnorte@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Tramo I de Acceso a Vitoria-Gasteiz

En el Tramo I de Acceso a Vitoria/Gasteiz se plantea una actuación de unos 7,2 kilómetros. En este trazado se incluyen los aproximadamente 3.600 metros de soterramiento, entre la calle Pedro Asúa y el bulevar de Salburua, así como la actual estación de Vitoria/Gasteiz, en un solo nivel y vía en placa.

En el nuevo corredor se proyectarán dos vías de ancho estándar para los tráficos de viajeros y una vía de ancho mixto para los tráficos de mercancía y media distancia.

Además, se definirán las actuaciones de superestructura, electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones, tanto de las nuevas infraestructuras definidas como de todas aquellas reposiciones ferroviarias que sean necesarias para el mantenimiento de la explotación ferroviaria actual.

La futura estación se ejecutará mediante pantallas y tendrá los tráficos de mercancías físicamente separados de los de viajeros. La nueva nave de andenes presentará 5 vías de ancho estándar, 1 de ancho ibérico y 1 de ancho mixto, con 3 andenes para la alta velocidad y 1 para el ancho convencional.

El edificio actual de la estación deberá ser adaptado a la nueva configuración de la nave de andenes y se generará un volumen adicional con dos accesos, uno desde el edificio actual (acceso C/Eduardo Dato), y otro desde el lado opuesto (acceso Paseo de la Universidad). La nueva estación contará adicionalmente con un aparcamiento subterráneo de unas 400 plazas.

Tramo II: Nudo de Arkaute

Delegación de Comunicación Norte
Jefatura de Comunicación Red Convencional y Alta Velocidad
Tif.: 945102428 / 662306996

prensanorte@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Esta actuación conecta el final del tramo denominado “Acceso a Vitoria”, a la altura del cruce de la actual vía Madrid-Hendaya con el río Errekaleor, con el tramo de la línea de alta velocidad ya ejecutado Arratzua/Ubarrundia-Legutiano I. Este tramo discurre al este de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, en el entorno de las localidades de Zerio y Arkaute.

La alternativa funcional considerada en el Estudio Informativo consiste en la implantación de 3 vías en el canal de acceso a Vitoria (2 de ancho estándar y 1 en ancho mixto) para permitir independizar los tráficos de mercancías estándar /ibérico) de los servicios de altas prestaciones (Larga Distancia y Media Distancia en ancho estándar).

La alternativa a desarrollar presenta una longitud aproximada de 7,4 kilómetros y será necesaria la ejecución de 3 pasos superiores y 4 pasos inferiores para la reposición de servidumbres de paso.

También se definen en esta alternativa 11 viaductos de diversos anchos (desde 1 a 4 vías) con una longitud aproximada de unos 2.800 metros. La solución adoptada comprende la ejecución de un cambiador de ancho dual, que permitirá la conexión de la L.A.V. Madrid-Vitoria/Gasteiz-Donostia/San Sebastián con la línea de ancho convencional Madrid – Chamartín – Irún / Hendaya.

La estación ferroviaria

Para la definición de la remodelación del edificio de viajeros y su playa de vías, zonas de aparcamiento, etc., se tendrá en cuenta sus cimentaciones,

estructuras, cerramientos, compartimentación, acabados, instalaciones ferroviarias y no ferroviarias, mobiliario y señalética, todo ello en coordinación con el resto de las actuaciones previstas en el ámbito de actuación y su entorno.

Todo ello, incluyendo la actuación sobre los elementos estructurales que para ello fuera necesario modificar, eliminar o crear, así como aquellos de las instalaciones o de cualquier otro tipo sobre el que igualmente sea necesario intervenir. También se considerará y resolverá la intervención y afección a locales con aprovechamiento comercial u operativo.

Fondos europeos

Esta actuación podrá ser cofinanciada por el Mecanismo “Conectar Europa” de la Unión Europea (CEF).

Nota de prensa

Delegación de Comunicación Norte
Jefatura de Comunicación Red Convencional y Alta Velocidad
Tif.: 945102428 / 662306996

presanorte@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es