

B I Z K A I K O

BIDEAK



2 0 0 2



BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK

BIDEAK - BIZKAIKO BIDEAK, S.A., Sociedad Pública Unipersonal de la Diputación Foral de Bizkaia, adscrita al Departamento de Obras Públicas y Transportes, tiene un capital social de 1.202.024 euros, totalmente desembolsados, una vez reconvertido su capital social fundacional de 200 millones de pesetas a la actual moneda, el euro.

La sociedad tienen por objeto:

"Proyectar, construir, conservar y explotar, por si misma, por terceras personas o en calidad de concesionario y en nombre propio o por cuenta y mandato de la D.F.B., las obras públicas de infraestructura y equipamientos de todo tipo y los servicios que puedan instalarse o desarrollarse con relación a las infraestructuras que sean de titularidad de la D.F.B. Así mismo efectuará labores de asesoramiento y búsqueda, así como su ejecución, de sistemas de gestión y fórmulas de financiación que sean aplicables o repercutan de algún modo en las infraestructuras, equipamientos y servicios descritos.

La promoción y ejecución de actividades urbanísticas. Promoción inmobiliaria, adquisición y enajenación de toda clase de terrenos e inmuebles, para las cuales haya sido previamente autorizada por el Consejo de Gobierno de la Excm. Diputación de Bizkaia".

Bideak-Bizkaiko Bideak, S.A, tiene acreditada la certificación de calidad ISO 9002, implantada y otorgada en el ejercicio del año 2000, así como la IQNET de reconocimiento a nivel europeo, emitidos por AENOR, siendo su alcance "La gestión de estudios, proyectos y obras de infraestructura para la Diputación Foral de Bizkaia"

Durante el ejercicio 2002 se ha venido trabajando en la adaptación de los procedimientos y manual de calidad a la nueva ISO 9001, así como en el desarrollo e implantación de la

ISO 14001 de Medio Ambiente.

En lo que respecta a encomiendas recibidas del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia, en este ejercicio del 2002, se relacionan a continuación las actividades más significativas.

OBRAS ENCOMENDADAS, CON PERIODO DE GARANTIA VIGENTE EN EL AÑO 2.002

Área de Servicio de Ugaldebieta

El periodo de garantía, de un (1) año de duración, del Área de Servicio de Ugaldebieta, terminó el 30 de mayo de 2.002.

La obra se ha liquidado por un importe de 13.110.616,95 euros.

En la misma fecha terminó el periodo de garantía de las tres obras complementarias al Área de Servicio, que se han liquidado en las siguientes cantidades.

P.C. nº 1. -Tratamiento de suelos contaminados en el Área de Servicio, dirección Bilbao. 1.646.306,14 euros

P.C. nº 2.-Obra de drenaje mediante un tubo hincado, bajo la autopista A-8. 421.224,70 euros

P.C. nº 3. -Excavación de un cuarto carril en la autopista A-8 (margen derecha) P.K. 130+210 a P.K. 130+970. 213.522,50 euros

Corredor del Cadagua. Tramo: Sodupe-Artxube

El periodo de garantía, de un (1) año de duración, del tramo: Sodupe-Artxube del Corredor del Cadagua, terminó el 24 de julio de 2.002.

La obra se ha liquidado por un importe de 33.854.958,33 euros.



BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK

OBRAS ENCOMENDADAS, EN CURSO EN EL AÑO 2.002

Enlace de Ibarrekolanda y conexión con la Variante baja de Deusto

-Descripción.

Las obras de este encargo que comenzaron el 17 de enero de 2.000 con un presupuesto de adjudicación de 37.3573821,06 euros, se vieron obligadas a modificarse y el 18 de octubre 2.001 se firma un convenio específico por el cual la Diputación Foral de Bizkaia encomienda a BIDEAK BIZKAIKO BIDEAK, S.A., la ejecución por terceros del Proyecto de construcción modificado número 1 de la obra "Enlace de Ibarrekolanda y Conexión Variante Baja de Deusto.

El presupuesto adjudicación de este Modificado nº1 ascienden a 38.285.636,24 euros y está prevista su finalización para el 31 de marzo de 2003.

El enlace de Ibarrekolanda y conexión Variante Baja de Deusto (accesibilidad Norte a Bilbao), se encuadra dentro del PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAIS VASCO 1.993/2.004 de Diciembre de 1.992.

En la situación actual, la carretera BI-3704 (Deusto-Enekuri-Asúa) presenta una alta densidad de tráfico en su acceso a Bilbao, con fuertes retenciones de tráfico y una mala resolución de movimientos con el tráfico local.

Este proyecto conecta la citada carretera con el puente de Euskalduna, separando los movimientos de tránsito al centro de Bilbao de los movimientos al suelo local de Deusto y San Ignacio.

Tiene una longitud de 1,5 Km. de tronco principal, a los que se suman otros 7,1 Km. de ejes principales, ramales y variantes de carreteras.

Es una autovía de 2 ó 3 carriles, de 3,50 m., por sentido de circulación, con arcén exterior de 1,50 m. e interior de 1,00 m.

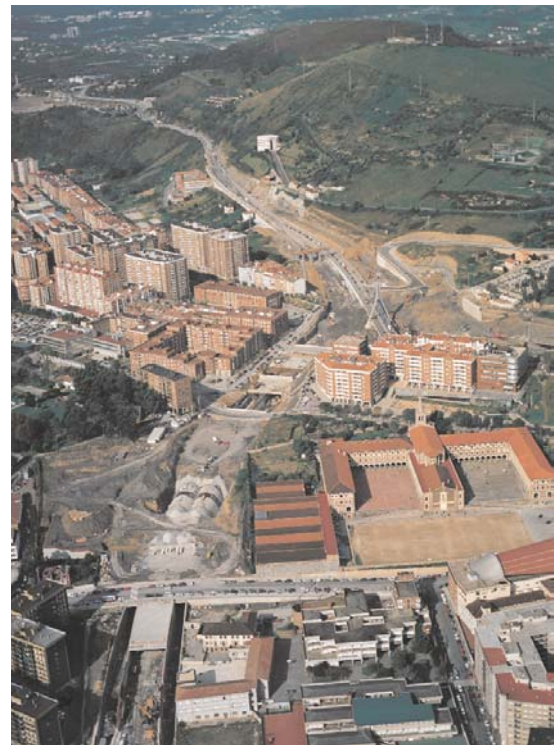
Todo el proyecto se configura como un gran enlace.

Posee un total de 4 estructuras (un viaducto atirantado de 120 m. de luz, un viaducto pretensado de 60 m. de luz, una pasarela peatonal de 83 m. de luz y un falso túnel de 450 m. de longitud), además de los correspondientes muros y obras de drenaje.

-Situación Actual

El presupuesto de adjudicación del Proyecto Modificado de esta obra alcanza la cantidad de 38.285.636,24 euros.

Su terminación está prevista para el 31 de marzo de 2.003.



***El Proyecto Complementario nº 1. - Sistema Telemático de Gestión Viaria.******-Descripción.***

El objeto de estas obras complementarias es desarrollar el capítulo de las instalaciones de túneles del proyecto al que complementa y adaptarlas a las nuevas necesidades de gestión viaria.

Los sistemas objeto de diseño en el presente proyecto complementario nº 1 comprende el establecimiento de una canalización propia independiente con el número adecuado de conductos y arquetas para interconexión y que recorrerá el arcén del enlace de Ibarrekolanda y conexión variante baja de Deusto.

Se ejecuta tanto la obra civil necesaria como la instalación de los equipos de los diferentes sistemas que componen el proyecto: Sistema CCTV, Sistemas de Detección, Sistema de Información de Tráfico, Sistema de Interfonía, Red de Comunicaciones de Datos y Vídeo.

Con fecha 23 de julio de 2002 la Diputación Foral encomienda a BIZKAIKO BIDEAK la ejecución por terceros de la obra de Proyecto Complementario nº 1. Sistema Telemático de Gestión Viaria de las Obras de Construcción del Modificado nº 1 del Enlace de Ibarrekolanda y Conexión Variante Baja de Deusto con un presupuesto de Adjudicación de 967.092,78 €.

Las obras complementarias se ejecutan simultáneamente con las propias del Enlace de Ibarrekolanda y Conexión Variante Baja de Deusto.

-Situación actual

El Proyecto Complementario nº 1. - Sistema Telemático de Gestión Viaria de esta obra, tiene un presupuesto de adjudicación de 967.092,78 euros.

Variante de Gernika-Lumo***-Descripción.***

El Proyecto de Construcción de la Variante de Gernika (incluye el Proyecto del Alto de Morga como obra complementaria) tiene un presupuesto de adjudicación de 22.490.073.51 euros.

La Variante de Gernika une la Carretera Zornotza-Gernika (BI-635) con la Gernika-Lekeitio (BI-2238) y se desarrolla al Este de la localidad en una orientación Suroeste-Noroeste sensiblemente paralela al casco urbano y salvando siempre la zona industrial.

El objeto de la variante es librar el casco urbano de la localidad del mayor número posible de vehículos de paso que soporta, ya que el Municipio, es paso obligado para los vehículos que desde Zornotza se dirigen a Lekeitio o a Bermeo.

Las obras desarrollan el tronco propiamente





BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK

dicho, dos intersecciones y dos enlaces. Como obra complementaria a la Variante de Gernika, se realiza el acondicionamiento y mejora de la BI-2121 en el tramo del Alto de Morga, con el fin de emplear los materiales adecuados sobrantes del desmonte como préstamos en dicha variante.

Como actuaciones importantes destacan siete viaductos, un falso túnel y tres encauzamientos en el río Oka.

-Situación Actual

El presupuesto de adjudicación de esta obra es de 22.490.073,51 euros.

La fecha de terminación contractual es el 5 de diciembre de 2.003, pero se espera acortar su plazo en unos cinco meses, por lo que su terminación se prevé para primeros de julio de 2.003.

Autopista del Txorierri. Tramo: Derio-Larrabetzu

-Descripción.

La Autopista del Txorierri, se encuadra dentro del Plan General de Carreteras del País Vasco 1.993/2004. Así mismo, el tramo que nos ocupa: Derio-Larrabetzu, se contempla también en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia 1.999/2.016 y Avance 2º Plan de Carreteras del País Vasco 1.999/2.010, así como en las Normas Subsidiarias de los Municipios de Derio, Zamudio, Lezama, y Larrabetzu.

La vía proyectada da continuidad al tramo anterior, Enekuri-Derio, y sirve para completar el itinerario de la Autopista del Txorierri, que arranca en la A-8, en el enlace de Cruces-Baracaldo, y finaliza en el enlace de Erletxe.

El comienzo de la traza se realiza en el enlace de Derio, evitando las travesías de Derio,

Zamudio y Lezama, discurriendo a media ladera al sur de dichos núcleos, aprovechando después parte de la actual carretera, denominada Variante de Larrabetzu, para configurar su calzada izquierda, donde finaliza, en las proximidades del enlace de Larrabetzu-Norte.

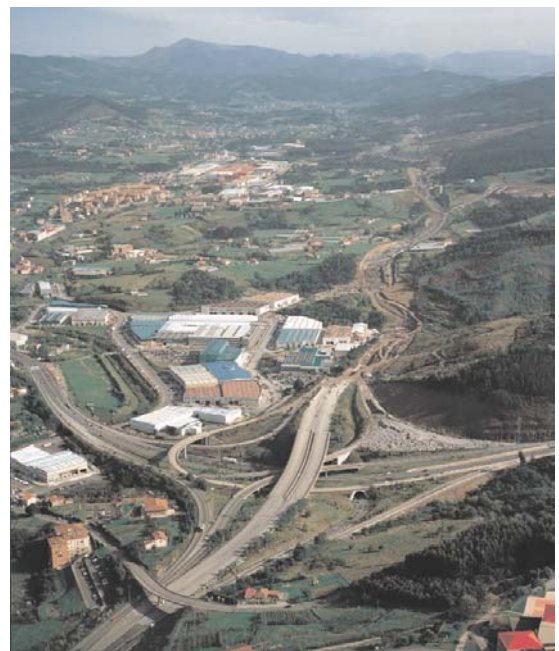
La dirección media del trazado es sensiblemente oeste-este.

El tronco principal del tramo Derio-Larrabetzu tiene una longitud de 8.060 m. y consta de dos calzadas separadas. Comienza en el enlace de Derio, sigue por el enlace de Zamudio y termina en el enlace de Larrabetzu Norte. Posee un total de 14 estructuras, 4 falsos, además de 4 canalizaciones y los correspondientes muros y obras de drenaje.

-Situación actual

El presupuesto de adjudicación de esta obra es de 71.965.295,15 euros.

La fecha de terminación esta prevista para octubre de 2.003.





El proyecto Complementario nº 1. - Recuperación del Camino de Uxinas (Zamudio) de esta obra tiene un presupuesto de adjudicación de 177.458.40 euros.

-Descripción

El proyecto se justifica en base a estudios históricos y arqueológicos que ponen de manifiesto la existencia de una antigua calzada, que podría corresponder al camino real entre Bilbao y Bermeo, en su tramo Lezama-Bilbao. Además de restos del enlosado de la calzada, se han localizado en la zona dos puentes de piedra, uno de ellos en sillería y en buen estado de conservación. En sus proximidades se encuentran las ruinas de la casa-torre de Torrelarragoiti.

El estudio medioambiental puso de manifiesto la potencialidad como Área de Esparcimiento que presenta la zona de Uxinas que además de albergar los restos históricos, este entorno presenta una gran belleza, como resultado de la existencia de un bosque de galería bien conservado.

El objeto del mencionado proyecto es la definición de las obras de construcción de un camino peatonal que discurra por tramos de dicho camino medieval, desde la rotonda del polígono de Torrelarragoiti hasta el tronco del corredor del Txorierri, donde comenzaría el Tramo II, objeto de un futuro proyecto.

Este proyecto también recoge la construcción de un camino de acceso, peatonal también, desde la zona de la casa-torre, hasta el final del tramo anterior, para permitir a los usuarios la realización de un itinerario cerrado.

El 21 de noviembre de 2002 se aprobó el Convenio Específico entre la Diputación Foral de Bizkaia y Bizkaiko Bideak para la ejecución por terceros de la obra de "Proyecto comple-

mentario número 1. Recuperación del camino de Uxinas en Zamudio de las obras de construcción de la autopista del Txorierri. Tramo: Derio-Larrabetzu.

Las obras complementarias se ejecutan simultáneamente con las propias del corredor del Txorierri. Tramo Derio - Larrabetzu y tienen un presupuesto de adjudicación de. 177.458,40 euros

-Situación actual.

El Proyecto Complementario nº 1.- Recuperación camino de Uxinas (Zamudio) de esta obra, se ejecuta simultáneamente con las propias de la autopista del Txorierri y tiene un presupuesto de adjudicación de 177.458,40 euros.

Autopista del Txorierri. Tramo: Larrabetzu-Erletxe

-Descripción.

La Autopista del Txorierri, se encuadra dentro del Plan General de Carreteras del País Vasco 1.993/2004. Así mismo, el tramo que nos ocupa: Larrabetzu-Erletxe, se contempla también en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia 1.999/2.016 y Avance 2º Plan de Carreteras del País Vasco 1.999/2.010, así como en las Normas Subsidiarias de los Municipios de Larrabetzu y Galdakao.

La vía proyectada da continuidad al tramo anterior, Derio-Larrabetzu, y sirve para completar el itinerario de la Autopista del Txorierri, que arranca en la A-8, en el enlace de Cruces-Baracaldo, y finaliza en el enlace de Erletxe.

El comienzo de la traza se realiza en la denominada Variante de Larrabetzu, en las proximidades del actual cruce a Larrabetzu (situado en la confluencia del arroyo Legina y el río Aretxabalagane), concretamente en el final



BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK



del tramo anterior (Derio-Larrabetzu), y finaliza en el enlace de Erletxe, donde conecta con la autopista A-8.

La dirección media del trazado es sensiblemente oeste-este y cambia a norte-sur en su kilómetro final. En general se desarrolla sobre terrenos de morfología alomada con pendientes suaves hacia el norte que se ven interrumpidas por numerosos valles y vaguadas de dirección transversal a la traza.

El tronco principal tiene una longitud de 1.500 m y consta de dos calzadas separadas.

Comienza en el enlace Larrabetzu norte, sigue por el enlace de Larrabetzu Sur y conecta con la autopista A-8 en el enlace de Erletxe.

Posee un total de 9 estructuras, además de una canalización y los correspondientes muros y obras de drenaje que se describen a continuación.

-Situación actual.

El presupuesto de adjudicación de esta obra es de 24.446.317,60 euros.

Su terminación está prevista para el 25 de abril de 2.003.

OBRAS ENCOMENDADAS, INICIADAS EN EL AÑO 2.002

Urbanización de la calle Goñi-Ormaza (Getxo)

- Descripción.

El objeto de esta obra es la urbanización de la calle Goñi-Ormaza de Getxo para lo cual es necesario la sustitución de un paso bajo las vías de Metro Bilbao por otro más amplio.

Se permite así la conexión del Municipio de Getxo con el Corredor de Uribe-Kosta, en la rotonda de Venancio, mediante un vial de anchura mayor al actual, y se dota a la zona de un espacio peatonal, actualmente inexistente.

Con la urbanización de la calle se equipa con todos los servicios y acometidas a una zona con previsión de desarrollo urbanístico, según el P.G.O.U. Comprende la sustitución de todos los servicios afectados por la construcción de este vial, así como la incorporación de los servicios de abastecimiento, red de saneamiento separativa (red de aguas pluviales y red de aguas residuales), canalización para una nueva red eléctrica y telefónica y alumbrado público.

El trazado de la calle Ormaza, así como los entronques con los futuros viales se han definido siguiendo las directrices y alineaciones marcadas por el nuevo P.G.O.U. del municipio de Getxo aprobado inicialmente en 1995 y que sustituye a las Normas Subsidiarias Municipales de 1985.

El vial tiene una longitud de 552 m y enlaza con la calle Torrebarría.

La obra más destacable es un paso inferior bajo las vías del ferrocarril metropolitano consistente en un cajón empujado de 18 m de luz.



BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK

También se construyen muros de contención y de cierre de fincas colindantes.

-Situación actual.

Su presupuesto de adjudicación es de 2.405.481,77 euros.

Su terminación está prevista para el 28 de febrero de 2.003.

URBANIZACIÓN DE LA CARRETERA BI-3635 (TRAVESÍA) MIMETIZ-ALLENDELAGUA (ZALLA)

-Descripción.

El objeto de esta obra es ejecutar las obras de ensanche, acondicionamiento de trazado, y urbanización, y posterior cesión al Ayuntamiento de Zalla de la carretera foral BI-3635 Mimetiz - Allendelagua (Travesía).

El carácter eminentemente urbano de la travesía conlleva que la urbanización diseñada incluya diversas actuaciones en las redes de infraestructura del Municipio.

Asimismo se recogen en el Proyecto reposiciones de cierres, reconstrucción de aquellos muros actuales que se vean afectados por el ensanchamiento de la plataforma y la de los servicios existentes.

Básicamente la obra proyectada consiste en ejecutar un ensanchamiento de la calzada existente para conseguir implementar dos (2) carriles de 3,5 m de anchura y una línea de acera por uno o ambos márgenes de la carretera. En esta misma mejora viaria se modifica la intersección actual, de tipología en "T", con la carretera BI-636, dotándola de mayor amplitud y visibilidad.

A esta calle se le dota de las redes nuevas de drenaje, saneamiento, abastecimiento y alumbrado. Además se incluye como servicios

afectados el soterramiento (obra civil sin cableado) de servicios existentes de energía eléctrica y telefónica.

La obra a destacar consiste en una pasarela peatonal de 36 m de longitud sobre el río Cadagua, en orden a independizar y separar los flujos peatonales del tráfico rodado que soporta el actual puente de escasa anchura.

-Situación actual.

Su presupuesto de adjudicación es de 1.489.892,61 euros.

Su terminación esta prevista para el 25 de abril de 2.003.

REMODELACIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE CRUCES

-Descripción

El 25 de octubre de 2002 la DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA encomienda a BIDEAK-BIZKAIKO BIDEAK, S.A. la ejecución por terceros de la obra "Proyecto de Construcción de la Remodelación del Intercambiador de Cruces", y de la "Reposición de los Servicios Afectados por las mismas". El presupuesto del proyecto asciende a 22.645.490,36 euros, I.V.A. incluido y el plazo son 18 meses. La adjudicación se realizará el 30 de enero de 2003.

Esta remodelación permitirá mejorar el funcionamiento actual y futuro de uno de los puntos más sensibles de la red foral de alta capacidad. Los problemas de este nudo son:

-El Enlace de Barakaldo produce una carga importante de tráfico de incorporación sobre el tronco de la autopista, provocando un grave problema de trenzado entre los flujos Barakaldo-Bilbao y Arrontegi-Santander.



BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK

-La secuencia de entradas y salidas provocadas por la necesidad de conectar con la N-634 y con Cruces provoca que el trenzado de Barakaldo hacia Bilbao se complique en exceso por la necesidad de atravesar dos carriles, además de producir una reducción de capacidad en el flujo hacia Bilbao al destinar un carril específico para la salida hacia la N-634.

-En la convergencia entre Arrontegi y Solución Sur, se observa una falta de capacidad causada en gran medida por la proximidad del Enlace de Sestao.

-En el tramo final de la Solución Sur se produce una situación conflictiva en la divergencia de calzadas hacia Santander y Arrontegi, al dirigirse la mayoría de los vehículos pesados hacia Santander, para lo que en un corto tramo, en pronunciada pendiente que les obliga a circular a velocidades reducidas, deben abandonar el carril derecho por el que normalmente circulan interfiriendo con los vehículos rápidos que se dirigen hacia Arrontegi.

En el otro sentido de circulación, Bilbao-Santander, las limitaciones existentes en su momento a la hora de construir las obras exigen que el trazado en planta esté limitado a un radio reducido ($R=170$ m), en pendiente y con la convergencia de los procedentes desde Arrontegi.

-Los problemas que se plantean en la convergencia entre Ugaldebieta y Arrontegi se derivan de que la conexión Ugaldebieta-Solución Sur se produce en una rampa superior al 4%, con la aportación de vehí-

culos pesados por la rama izquierda, en tanto en cuanto los ligeros y rápidos acceden por la derecha. La incorporación, a su vez, se ve limitada por la presencia del ramal de salida de Cruces.

La solución adoptada ha considerado el mantenimiento de los niveles de servicio durante la ejecución de las obras, la minimización de las afecciones producidas.

Las actuaciones más importantes que se llevan a cabo en este proyecto son la eliminación del trenzado Barakaldo-Bilbao con Arrontegi-Santander, aumento de capacidad de la convergencia Arrontegi-Solución Sur, eliminación de la salida de Arrontegi hacia la N-634, aumento de capacidad de la entrada a la Solución Sur desde la N-634, mejora del trazado Bilbao-Santander,

aumento de capacidad en el tramo final de la Solución Sur, reafirmado de carretera existente, prolongación de acera desde la pasarela de Cruces hacia Retuerto, remozado general de varias obras de fábrica como son el puente de Rontegi y el puente de Zorroza sobre el Cadagua.



-Situación actual.

La licitación del concurso para las obras de remodelación del intercambiador de Cruces, se realizó en octubre de 2002, habiéndose adjudicado el 30 de enero de 2003, por un importe total de 29.569.590,68 euros, y un plazo de ejecución de 18 meses.

El inicio de las obras está previsto para el 31 de marzo de 2003.



PROYECTOS Y ESTUDIOS, EN CURSO EN EL AÑO 2.002

Área de Servicio del enlace de Larrondo (Sondika) - Autopista del Txorierri

-Descripción

El presente proyecto tiene como objeto la implantación en el enlace de Larrondo (Sondika) del Corredor del Txorierri de un Área de Servicio según los puntos:

La distribución y encaje de los espacios destinados a cada uso del interior del Área de Servicio (Aparcamiento para vehículos ligeros y pesados, estación de carburantes, taller de reparaciones, área de descanso, restaurante-bar y tienda)

El proyecto constructivo de los viales de acceso y salida del Área de Servicio.



El proyecto constructivo de las acometidas de los diferentes servicios y las redes de distribución de los mismos en la propia urbanización del Área.

El área ocupa unas 2,2 Ha que garantiza amplitud y posibilidad de implantar las distintas instalaciones requeridas sin problemas. El presente proyecto no pretende la definición de las edificaciones y las instalaciones con ellos relacionadas. Sin embargo, deja previstas zonas para la ubicación de éstas (zona reservada para la estación de servicio, una zona de posible ubicación de un taller o un tren de lavado de coches, una zona de posible ubicación de restaurante y cafetería y/o

tienda y un área verde con zona de juegos de descanso).

Comprende la ejecución de dos viales de acceso y un vial de salida del Área de Servicio que conectan, bien directamente o bien a través de ramales existentes, el Área con la autopista del Txorierri.

Esta ubicación dentro del enlace hace que el área de servicio contemple captar clientes de ambos sentidos del corredor del Txorierri así como de los polígonos industriales adyacentes.

Cabe destacar la construcción de un viaducto de 50 m en el vial de incorporación directa de la autopista del Txorierri en el sentido Derio-Bilbao. En este vial de entrada se ha previsto la ampliación de la plataforma de la autopista también para la inclusión de un futuro tercer carril.

El presupuesto de ejecución por contrata asciende a 5.770.074,67 €.

En virtud del Convenio Específico del 25 de octubre de 2.002, la Diputación Foral de Bizkaia encomienda a BIDEAK-BIZKAIKO BIDEAK, S.A. la ejecución por terceros de la "Construcción, conservación y explotación del área de servicio en el enlace de Larrondo (Sondika) - Autopista del Txorierri".

-Situación actual.

Este proyecto que se terminó en el año 2.001, ha sido sometido durante el año 2.002, a la correspondiente supervisión por parte de la oficina de Supervisión de Proyectos, que una vez ha emitido su informe favorable, ha permitido la licitación del concurso para la construcción, mantenimiento y explotación del Área de Servicio de Larrondo, que se ha declarado desierto, al no haberse presentado ningún licitante.



BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK

Área de Servicio y Centro de Operación de la Red de la Diputación Foral de Bizkaia, en el enlace de Artxube (Güeñes) - Corredor del Cadagua

-Descripción.

El presente proyecto tiene como objeto la implantación en el enlace de Artxube (Güeñes) del Corredor del Kadagua de un Área de Servicio y un Centro de Operación de la Red de D.F.B. Desarrolla la Urbanización del Área de Servicio y C.O.R. de Artxube y la edificación del Centro de Operación de la Red de Diputación Foral de Bizkaia, y más concretamente según los puntos siguientes:

La distribución y encaje de los espacios destinados a cada uso del interior del Área de Servicio (aparcamiento para vehículos ligeros y pesados, estación de carburantes, taller de reparaciones, área de descanso, restaurante-bar-hotel y tienda).

El proyecto constructivo de los viales de acceso y salida del Área de Servicio.

El proyecto constructivo de las acometidas de los diferentes servicios y las redes de distribución de los mismos en la propia urbanización del Área.

El proyecto constructivo de los edificios pertenecientes al C.O.R. con la definición completa de todos sus elementos (instalaciones, estructuras, arquitectura, etc...).

Para la implantación del Área de Servicio y C.O.R. se ha realizado una Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias vigentes, para la inclusión en el sistema general de comunicaciones de parte del sector industrial Artxube. También ha sido necesario realizar un cauce de aguas altas en el río Cadagua para prevenir inundaciones.

El área de servicios ocupa 25.712,6 m², y consta de:

- Una zona reservada para la estación de servicio.
- Una zona de posible ubicación de un taller o un tren de lavado de coches.
- Una zona de posible ubicación de restaurante-hotel y cafetería y/o tienda.

El Centro de Operación de la Red ocupa 9.704,03 m², de los cuales los edificios ocupan 1.538 m². El diseño del C.O.R. contempla las siguientes áreas funcionales:

- Zona de patio donde se ubican los acopios, un silo de sal, lavadero y surtidor de combustible.
- Edificios: Cocheras, taller-almacén, oficinas-almacén.
- Vial perimetral: En la parte delantera del edificio de oficinas y trasera de los edificios de cocheras y taller-almacén se ha dejado un vial de cierre del C.O.R. con espacio para aparcamientos.

Además, el proyecto comprende la adaptación del vial existente de doble sentido de acceso al Corredor del Cadagua, y la reubicación de la rotonda partida existente.

El presupuesto de ejecución por contrata asciende a 7.157.891,64 euros.

-Situación actual.

Este proyecto concluido a finales del año 2.001, ha sido sometido durante el año 2.002, a la correspondiente supervisión por parte de la Oficina de Supervisión de Proyectos, disponiéndose de su informe favorable. Simultáneamente se ha redactado y está en proceso de tramitación la Modificación



Puntual de las Normas Subsidiarias del Municipio de Güeñes, con objeto de adaptar la construcción y usos del Área de Servicio y Centro de Operaciones de la Red, a la normativa municipal de Güeñes.

Área de Servicio y Centro de Operación de la Red de D.F.B. en el enlace Muntsaratz (Abadiño) - Corredor Lebario-Kanpazar

-Descripción.

El presente proyecto tiene como objeto la implantación en el enlace de Muntsaratz (Abadiño) del Corredor Lebario-Kanpazar de un Área de Servicio y un Centro de Operación de la Red de D.F.B. La ubicación se sitúa pegada a la rotonda de unión del corredor con la BI-632.

Desarrolla la Urbanización del Área de Servicio y C.O.R. de Abadiño y la edificación del Centro de Operación de la Red de Diputación Foral de Bizkaia, y más concretamente según los puntos siguientes:

La distribución y encaje de los espacios destinados a cada uso del interior del Área de Servicio (aparcamiento para vehículos ligeros y pesados, estación de carburantes, taller de reparaciones, área de descanso, restaurante-bar-hotel y tienda).

El proyecto constructivo de los viales de acceso y salida del Área de Servicio.

El proyecto constructivo de las acometidas de los diferentes servicios y las redes de distribución de los mismos en la propia urbanización del Área.

El proyecto constructivo de los edificios pertenecientes al C.O.R. con la definición completa de todos sus elementos (instalaciones, estructuras, arquitectura, etc...).

El Área de servicios ocupa unos 22.000 m², y consta de:

- Una zona reservada para la estación de servicio.
- Una zona de posible ubicación de un taller o un tren de lavado de coches.
- Una zona de posible ubicación de restaurante-hotel y cafetería y/o tienda.

El Centro de Operación de la Red ocupa unos 10.000 m², de los cuales los edificios ocupan 1.500 m². El diseño del C.O.R. contempla las siguientes áreas funcionales:

- Zona de patio donde se ubican los acopios, un silo de sal, lavadero y surtidor de combustible.
- Edificios: Cocheras, taller-almacén, oficinas-almacén.
- Vial perimetral: En la parte delantera del edificio de oficinas y trasera de los edificios de cocheras y taller-almacén se ha dejado un vial de cierre del C.O.R. con espacio para aparcamientos.

Además, el proyecto comprende la construcción de un vial paralelo a la BI-632 que sirve de entrada al área de servicio y C.O.R. y al futuro polígono industrial.

El presupuesto de ejecución por contrata asciende a 6.245.329,03 euros.

-Situación actual.

Este proyecto concluido en julio de 2.002, está siendo sometido a supervisión por parte de la oficina de Supervisión de Proyectos.

Se está redactando la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias del municipio de Abadiño, con objeto de adoptar la construc-



BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK

ción y usos del Área de Servicio y Centro de Operación de la Red, a la normativa municipal de Abadiño.

Corredor Lebario-Kanpazar

Proyecto de Construcción del corredor Lebario - Kanpazar. Tramo: Lebario-Muntsaratz

El Corredor Lebario-Kanpazar, que está incluido en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, situado entre la autopista A-8 Bilbao-Behobia (enlace de Lebario) y conexión con la Variante de Elorrio (en servicio), y entre ésta y el alto de Kanpazar (unión con el tramo de Gipuzkoa: Kanpazar-Arrasate).

Los principales ejes de comunicación de la Comarca atraviesan los cascos urbanos de los municipios correspondientes, no existiendo Variantes en ninguno de ellos, excepto en el caso de la, recientemente construida, Variante de Elorrio. El alto índice de accidentabilidad unido a la escasa funcionalidad de estos ejes y a las deficientes características geométricas de los viales existentes hacen necesaria la construcción del nuevo corredor.

El objeto de este Proyecto es la construcción del tramo Lebario-Muntsaratz.

La vía a proyectar se inicia al noroeste del Municipio de Durango, dentro del término municipal de Abadiño.

El trazado tiene en este punto un enlace con la autopista Bilbao-Behobia, que recibe el nombre de enlace de Lebario, dando inicio al primer tramo denominado: LEBARIO-MUNTSARATZ.

El enlace de Lebario conecta el nuevo Corredor con la autopista A-8 (Bilbao-Behobia) y con la carretera Bi-633

(Durango-Berriz-Ondarroa) que a su vez conecta con la N-634 y la Bi-632 (Durango-Elorrio-Kanpazar).

La conexión del Corredor con la autopista A-8, a través de este enlace, exige la remodelación y/o cambio de ubicación del Área de Peaje existente en la A-8, o incluso, la duplicación de la misma.

En el enlace de Lebario, podemos encontrar nueve ramales, que nos permitirán todos los movimientos de circulación posibles, es decir, un intercambiador de autopistas con conexión con el suelo.

Existen en el mismo quince obras de fábrica, de las cuales es de destacar, por su longitud, la que tiene su origen en el P.K. 1+400 del ramal H, que tiene 80 mt., así como también el cajón de encauzamiento del río Ereño situado a la altura del P.K. 1+800 del ramal A.

Las obras de fábrica previstas, para este tramo, con sus luces y anchuras aproximadas, son:

	Luz	Anchura
O.F. 1.0. (R-D)	40	10
O.F. 1.0. (R-G)	17	10
O.F. 1.1. (R-E)	12	10
O.F. 1.1. (R-D)	8,50	10
O.F. 1.2. (R-E)	28	10
O.F. 1.2. (R-A)	22	11
O.F. 1.3. (R-C)	25	13
O.F. 1.3. (R-A)	32	13
O.F. 1.4. (R-B)	80	10
O.F. 1.5. (R-C)	70	17
O.F. 1.5. (R-B)	30	10
O.F. 1.6. (R-A)	13	20
O.F. 1.7. (R-C)	68	16
O.F. 1.8. (R-A)	110	20
O.F. 1.9. (R-A)	45	30



A continuación del enlace, se sitúa el tronco, que consta de dos calzadas independientes, con dos carriles cada una de 3,50 m. y arce-nes derecho e izquierdo de 2,50 m. y 1,00 m. respectivamente.

Estas dos calzadas se separan y llevan traza- dos independientes, con objeto de posibilitar la ejecución de un túnel natural, de unos 380 m. de longitud, para luego, volver a llevar un mismo trazado, que posibilite la construcción de tres falsos túneles de 100, 210 y 260 m. de longitud aproximada, antes de llegar al enlace de Muntsaratz (Abadiño), final del primer tramo.

Proyecto de Construcción del Corredor Lebario - Kanpazar. Tramo: Muntsaratz-Variante de Elorrio

El Corredor Lebario-Kanpazar, que está incluido en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, situado entre la auto- pista A-8 Bilbao-Behobia (enlace de Lebario) y conexión con la Variante de Elorrio (en ser- vicio), y entre ésta y el alto de Kanpazar (unión con el tramo de Gipuzkoa: Kanpazar- Arrasate).

Los principales ejes de comunicación de la Comarca atraviesan los cascos urbanos de los municipios correspondientes, no existen- do Variantes en ninguno de ellos, excepto en el caso de la, recientemente construida, Variante de Elorrio. El alto índice de acciden- tabilidad unido a la escasa funcionalidad de estos ejes y a las deficientes características geométricas de los viales existentes hacen necesaria la construcción del nuevo corredor.

El objeto de este proyecto es la construcción del tramo Muntsaratz-Variante de Elorrio. Incluye también un área de servicio en la zona de Muntsaratz.

Este proyecto comienza en el enlace de Muntsaratz (Abadiño), final del primer tramo y consta de cinco ramales que generan un via- ducto de 158 m y tres obras de fábrica en los ramales de 22, 24 y 68 m luz.

Este enlace conecta nuestra traza con la actual carretera BI-632, Durango-Elorrio- Kanpazar, a su paso por las poblaciones de Abadiño y Atxondo, donde se ha ubicado un área de servicio.

El tronco por su parte, se prolonga hasta la Variante de Elorrio (enlace de Elorrio Oeste). Discurre por los términos municipales de Atxondo y Elorrio.

La primera obra de fábrica que nos encontra- mos, después del enlace de Muntsaratz, es un pequeño túnel artificial, de unos 100 m. de lon- gitud, que da paso al viaducto más largo de toda la traza, de unos 224 m. de longitud y 27 m. de anchura aproximada, formado por siete vanos.

Finaliza en el enlace de Elorrio Oeste, que consta de cinco ramales, donde conecta con la Variante de Elorrio, ya construida. En este ramal el tronco genera otra obra de fábrica de 24 m de luz.

Este tramo: MUNT SARATZ-VARIANTE DE ELORRIO, llegará hasta el entorno del P.K. 10+500.

Proyecto de Construcción del Corredor Lebario - Kanpazar Tramo: Variante de Elorrio-Kanpazar

El Corredor Lebario-Kanpazar, que está inclui- do en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, situado entre la autopista A-8 Bilbao-Behobia (enlace de Lebario) y conexión con la Variante de Elorrio (en servicio), y entre ésta y el alto de Kanpazar (unión con el tramo de Gipuzkoa: Kanpazar-Arrasate).



BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK

Los principales ejes de comunicación de la Comarca atraviesan los cascos urbanos de los municipios correspondientes, no existiendo Variantes en ninguno de ellos, excepto en el caso de la, recientemente construida, Variante de Elorrio. El alto índice de accidentabilidad unido a la escasa funcionalidad de estos ejes y a las deficientes características geométricas de los

viales existentes hacen necesaria la construcción del nuevo corredor.

El objeto de este proyecto es la construcción del tramo Variante de Elorrio - Kanpazar.

El tramo se inicia en el enlace centro de la Variante de Elorrio, a la altura de su P.K. 12+400, y sobrepasa el alto de Kanpazar hasta alcanzar el enlace de Sara, donde engancha con la carretera GI-632.

En este tramo se van a desarrollar dos fases constructivas en función de la demanda que el tráfico solicite:

Solución 1ª Fase, con una calzada de 2 ó 3 carriles entre Iguria (final de la Variante de Elorrio) y enlace de Sara (Gipuzkoa).

Solución completa con doble calzada (autovía), entre el enlace centro de la Variante de Elorrio y el enlace de Sara (tramo: Kanpazar-Arrasate en Gipuzkoa)

A la altura del P.K. 16+660, se inicia el último túnel natural del corredor, que tiene una longitud de 800 m. Este túnel lo forman en realidad un túnel para cada sentido.

Finalmente y poco después de salir del túnel, nos encontramos con una pendiente del 6%, por la que se baja, ya dentro del Territorio Histórico de Gipuzkoa, hasta el enlace de Sara (Tramo: Kanpazar-Arrasate), donde termina la traza, aproximadamente, en el P.K. 18+160.

-Situación actual.

Redacción de los Proyectos de Trazado y Construcción del Corredor Lebario-Kanpazar, dividido en tres tramos

- Tramo: Lebario - Muntzaratz
- Tramo: Muntzaratz- Variante de Elorrio
- Tramo: Variante de Elorrio- Kanpazar

Está prevista la entrega de los proyectos de los tramos 2º y 3º, para julio de 2.003, mientras que la entrega del proyecto del tramo 1º, se prevé para diciembre de 2.003.



**Corredor del Cadagua. Tramo: Arbuio-Sodupe.****-Descripción.**

El tramo que nos ocupa: Arbuio-Sodupe, conecta por el Norte con el tramo: Kastrexana-Arbuio (Variante de Alonsotegi), cuyo proyecto de construcción se encuentra ya redactado, y por el Sur con el tramo: Sodupe-Artxube, en servicio desde julio de 2.001, ambos pertenecientes al corredor del Cadagua.

La BI-636, en este tramo, sigue un trazado paralelo al ferrocarril Bilbao-Santander, y atraviesa los cascos urbanos de los municipios correspondientes. El nuevo corredor sustituye a esta carretera como eje de largo recorrido.

La vía a proyectar se inicia al suroeste del municipio de Alonsotegi, dentro del término municipal de Güeñes, en el enlace de Arbuio, comenzando en sendos túneles a distinta altura, en los cuales termina la Variante de Alonsotegi, con la cual se solapa este tramo, en el P.K. 7+400.

A la salida de los túneles se une a la autopista, por la derecha, la nueva Variante de FEVE, que aprovecha el movimiento de tierras de la misma, con objeto de minimizar el movimiento de tierras.

En el P.K. 8+100, las dos calzadas de la autopista se ponen a nivel, mientras que la variante de FEVE sigue discurriendo por la derecha de la plataforma, entre 6 y 13 mts. por debajo de la misma, hasta que entorno al P. K. 8+400 se separa de ella.

Posteriormente, se proyecta sendos túneles, para que, con este tramo en Variante, se evite el paso por el barrio de La Cuadra.

La traza discurre en la ladera del monte, al norte del Canal de Ordunte, y siempre al sur

del Cadagua, margen derecha del río. En el P.K. 10+700 nos introducimos en el Territorio Histórico de Araba y en el P.K. 12+000 volvemos al Territorio Histórico de Bizkaia, otra vez en el término municipal de Güeñes.

En el tramo anterior las dos calzadas van separadas, a distinta cota, mediante un muro, hasta el final del tramo donde conecta en el P.K. 12+400 con el recientemente construido enlace de Sodupe Norte, del tramo Sodupe-Artxube. En la margen derecha de este tramo, se proyectará un muro de 90 mts. de longitud y una altura variable de hasta 10 mts. que evita el derrame del talud en el cauce del Cadagua.

-Situación actual.

Este tramo del Corredor del Cadagua, conecta por el Norte con el tramo: Kastresana-Arbuio (Variante de Alonsotegi), cuyo proyecto de construcción se encuentra ya redactado, y por el Sur con el tramo: Sodupe-Artxube, en servicio desde julio de 2.001, ambos pertenecientes a la autopista del Cadagua.

El contrato, que incluye la realización de los trabajos y redacción del Estudio Informativo, previos al proyecto de construcción, se ha adjudicado por un importe de 374.019,93 euros, estando en curso su realización.

Tercer carril de la Autopista del Txorierri. Tramo: Enekuri-Larrondo**-Descripción.**

El objeto de este Proyecto es la construcción de un tercer carril en la autopista del Txorierri, entre los enlaces de Enekuri y Larrondo.

El mencionado tramo, en servicio desde agosto de 1994, se construyó previendo, para los viaductos del tronco y pasos elevados sobre el mismo, así como para las secciones con desmonte, la inclusión de un tercer carril



BIDEAK BIZKAIKO-BIDEAK

(reduciendo en algún caso la sección de los cunetones de desmonte), mientras que para los terraplenes, se hace necesario proyectos de ensanche de plataforma, así como las incidencias que produzca sobre los muros, pasos inferiores y obras de drenaje existentes.

De acuerdo con lo expuesto, la mayor incidencia que este proyecto va a tener sobre el tramo que nos ocupa de la autopista del Txorierri, se producirá en los terraplenes existentes en el tronco, lo que motivará un ESTUDIO ESPECÍFICO DE CADA UNO DE LOS TERRAPLENES, afectados por las obras del ensanche de su plataforma, para la inclusión del tercer carril, así como la adaptación de los muros, pasos inferiores y obras de drenaje transversal afectados por el citado ensanche de la plataforma.

Este Proyecto se dividirá en dos tramos: "Enekuri - Túneles de Artxanda" y "Túneles de Artxanda - Larrondo".

En el primer tramo, se van a proyectar dos fases:

Una primera fase centrada en dotar al tronco del Txorierri de 3 carriles pasantes en todo el



enlace de los túneles y una segunda fase que completará los tres carriles del tronco hasta el enlace de Larrondo.

También se incluye en este proyecto la adecuación del tronco en cuanto a peraltes a la nueva norma de trazado 3.1.-I.C.

-Situación actual.

Este proyecto contiene los aspectos geométricos de la ampliación de la plataforma de la Autopista del Txorierri, en el tramo: Enekuri-Larrondo, así como sus sistemas de drenaje, dimensionamiento y cálculo de sus estructuras, estudio de la señalización, iluminación, obras complementarias, etc, además de la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

El contrato se ha adjudicado por un importe de 168.099,17 euros, estando en curso su realización.

Recuperación del camino de Uxinas en Torrelarragoiti (Zamudio)

Este proyecto se redactó como un proyecto complementario de la Autopista del Txorierri, tramo: Derio-Larrabetzu. Consiste en la recuperación parcial de un antiguo camino real entre Lezama y Bilbao, en las proximidades de las ruinas de la casa-torre de Torrelarragoiti, se incluye la recuperación de dos puentes de piedra, uno de ellos de sillaría.

Su construcción ha sido adjudicada por un importe de 177.458,40 euros.

Sistema Telemático de Gestión Viaria para el túnel de Ibarrekolanda

Se trata de un proyecto complementario de la obra del Enlace de Ibarrekolanda y Conexión con la Variante baja de Deusto, que define el centro de gestión de tráfico, los sistemas de CCTV, detección de incendios y control ambiental, información de tráfico, interfonía y la red de comunicaciones de datos y vídeos.

Su construcción ha sido adjudicada por un importe de 967.092,78 euros.



Puente móvil de Lutzana

Este proyecto de construcción debe ser el resultado de tres actuaciones sucesivas:

- Encaje previo de la propuesta de puente móvil.
- Proyecto Básico.
- Proyecto de Construcción.

El proyecto desarrollará un puente móvil sobre la ría de Bilbao que, en su margen derecha, se sitúa "a caballo" entre los municipios de Erandio y Bilbao, para conectar con el municipio de Barakaldo en su margen izquierda.



Se trata de un puente móvil de tipo giratorio, con un vano central, sobre la ría, de unos 110 metros de luz y un vano de compensación sobre la margen izquierda. El puente es atirantado, desde un mástil único, situado en la vertical del eje giratorio.

-Situación actual:

Con fecha 26 de octubre de 2.002 se ha licitado el concurso para la adjudicación de la redacción del proyecto, con un presupuesto tipo de 841.416,95 euros y un plazo de ejecución de 9 meses. Los trabajos de redacción del proyecto, está previsto que se inicien a primeros de mes de marzo de 2.003.

OTRAS ACTUACIONES DURANTE EL AÑO 2002

Documentos fin de obra

Durante el año 2.002 se ha iniciado la elaboración de los denominados: "Documentos fin de obra", que consisten en la recopilación completa, estructurada y con fácil acceso, de toda aquella información, generada en las obras desarrolladas por Bideak, necesaria para una adecuada gestión, operación y administración de la obra construida, a lo largo de su vida útil, dentro del contexto de la red foral de carreteras.

Durante el año 2.002, se ha certificado por un importe total de 188.031,31 euros, lo que supone la tercera parte del importe total de la

adjudicación, que alcanza la cifra total de 573.657,72 euros

Apoyo a la gestión

Consiste en la contratación de una asistencia técnica a Bideak, en los campos relativos a gestiones técnicas para el desarrollo de trabajos previos, proyectos y obras de edificación e ingeniería civil.

Durante el año 2.002, se ha certificado por un importe de 441.553,42 euros, sobre un contrato total de 596.176,99