PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA LA ADJUDICACIÓN, POR PROCEDIMIENTO ABIERTO, DEL CONTRATO DE SERVICIOS PARA EL «ANÁLISIS DE CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE PEAJE DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA»

Nº EXP.017/2025/N3/AT

INDICE

1.OBJETO DEL CONTRATO 1

1.1 Antecedentes 1

1.2 Descripción general de la AP-8 Bizkaia 1

1.3 Descripción general de la Variante Sur Metropolitana 8

1.4 Descripción general de losTúneles de Artxanda 14

1.5 Descripción general de la AP-68 Bizkaia 15

1.6 Descripción general del PPU 22

1.7 Alcance de los trabajos 24

2.PERSONAL Y OBLIGACIONES DEL ADJUDICATARIO 25

3.PRESENTACIÓN Y RECEPCIÓN DE LOS TRABAJOS 26

1. OBJETO DEL CONTRATO

1.1 Antecedentes

La Diputación Foral de Bizkaia, a través del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial dispone de las competencias y potestades en materia de planificación, financiación, redacción de proyectos, construcción, conservación, modificación, uso y explotación, en general, sobre las carreteras del Territorio Histórico, incluyendo los tramos de peaje.

Son las infraestructuras sometidas a peaje, las que gestiona INTERBIAK por encomienda de BFA/DFB.

INTERBIAK BIZKAIA S.A.M.P. es una sociedad pública unipersonal de la Diputación Foral de Bizkaia con la finalidad, entre otras, de realizar estudios, proyectar, construir, conservar, mantener, financiar y explotar, por sí misma o por terceros, las infraestructuras sometidas a peaje dentro del Territorio Histórico, que incluye la Variante Sur Metropolitana de Bilbao (VSM), la autopista AP-8 (Ermua – El Gallo/Urgoiti), la autopista AP-68 en su tramo vizcaíno y los Túneles de Artxanda, sin perjuicio de que en el futuro pueda recibir encomiendas por parte de la Diputación Foral de Bizkaia para gestionar otras nuevas vías.

Asimismo, Interbiak tiene encomendada la operación y mantenimiento del sistema de pago por uso (PPU) de infraestructuras de la red de carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.

1.2 Descripción general de la AP-8 Bizkaia

La Autopista AP-8 es el eje principal de la conexión Bilbao – Donostia/San Sebastián – Francia cuyo itinerario se desarrolla en el Territorio Histórico de Bizkaia, con una longitud total de 64 km. Esta arteria atraviesa zonas densamente pobladas y con un importante tejido industrial. El tramo que gestiona INTERBIAK se extiende desde el límite del T.H. en Ermua al enlace de El Gallo, en Galdakao.

Actualmente, INTERBIAK tiene subcontratada la conservación y explotación integral de la autopista AP-8. Este contrato se firmó en 2021 y tiene una vigencia de 5 años, que vence el día 30 de junio de 2026.

En definitiva, es responsabilidad de INTERBIAK el tramo de la Autopista AP-8 comprendido dentro del Territorio Histórico de Bizkaia, entre el límite con el Territorio Histórico de Gipuzkoa (P.K.74+880) y el extremo occidental del Enlace de Urgoiti-El Gallo (P.K.106+040), con una longitud total de 31,160 km.

A continuación, se incluye, a título informativo, una breve descripción de los aspectos y elementos más significativos del tramo:

Trazado y sección tipo

La sección transversal a cielo abierto de la Autopista está formada por dos calzadas de tres carriles de 3,50 m de anchura (dos carriles entre el enlace de Abadiño y el límite del territorio histórico), separadas por una mediana de 1,00 m, y arcenes interiores de 1,5 m y exteriores de 2,50 m.

En los túneles, la calzada se compone de dos carriles de 3,50 m y arcenes de 0,30 m. En todo su recorrido las pendientes no superan el valor máximo del 4%.

Firme

El firme de la Autopista estaba formado en su origen por una capa de 15 cm de espesor mínimo de subbase granular, 17,5 cm de hormigón pobre y 18 cm de mezclas bituminosas distribuidas en tres capas de 8,5 cm, 6 cm y 3,5 cm de espesor. Desde su puesta en servicio se han realizado diversas actuaciones sobre el firme, habiéndose dotado de pavimento drenante a parte del trazado y paquetes de grava cemento.

Enlaces

Dentro del tramo vizcaíno, la Autopista se conecta con el resto de la red viaria por medio de 6 enlaces. La denominación de los nudos del tramo vizcaíno y de las carreteras con que la Autopista conecta en cada uno de ellos se presenta en el siguiente cuadro.

Enlace	Nº Salida	P.K.	Vías enlazadas
Ermua	77	77+200	Núcleo urbano de Ermua N-634 (Donostia/San Sebastián – Bilbao)
Gerediaga	85	85+500	Núcleo urbano de Abadiño N-634 (Donostia/San Sebastián – Bilbao) BI-633 (Berriz - Ondarroa) y N-636 Elorrio
Iurreta	88	88+300	Núcleo urbano de Iurreta y Durango N-634 (Donostia/San Sebastián – Bilbao), la BI-623 (Durango – Vitoria/Gasteiz)
Montorra (Sólo entrada s/Gi)	96	96+400	Zona Oeste de Amorebieta-Etxano N-634 (Donostia/San Sebastián – Bilbao)
Amorebieta (Semienlace)	97	97+950	Núcleo urbano de Amorebieta-Etxano BI-635 (Lemoa – Gernika)
Boroa	100	100+110	Zona Este de Amorebieta-Etxano N-634 (Donostia/San Sebastián – Bilbao) y la BI- 4342
Erletxe/Txorierri	103/104	103+330	N-637 (corredor del Txorierri) Aeropuerto
El Gallo/Urgoiti	105	105+800	Núcleo urbano de Usansolo / Hospital N-240 (Bilbao – Vitoria/Gasteiz por Barazar) A-8 continua autopista hasta Bilbao y Cantabria

Túneles

En cuanto a túneles, el tramo vizcaíno cuenta únicamente con el de Zaldibar, formado por dos tubos gemelos de aproximadamente 600 m de longitud. Este túnel fue objeto de una profunda reforma que finalizó en 2005 y cuenta con una completa instalación de supervisión y seguridad conectada al Centro de Control ubicado en la base de mantenimiento de Iurreta.

Estructuras y muros

Dentro del tramo vizcaíno la Autopista tiene en servicio 63 estructuras, además de diversos pontones y obras de fábrica. Adicionalmente existen gran cantidad de muros de diversas tipologías como muros de hormigón, muros anclados o de tierra armada.

Drenaje

En la AP-8 destacan también, las obras de drenaje transversal, distribuidos en 72 unidades, con luces que oscilan entre los 0,80 m y los 5,00 m. Adicionalmente dispone de los correspondientes dispositivos de drenaje longitudinal, de firme y profundo.

Señalización y balizamiento

La Autopista está dotada de los correspondientes elementos de señalización horizontal (marcas viales) y vertical (señales, carteles, pórticos y banderolas).

Adicionalmente existen otros dispositivos de balizamiento, tales como balizas, hitos de arista, captafaros, hitos de vértice, etc.

Sistemas de contención y cerramiento

La Autopista también dispone de los elementos de contención de vehículos

necesarios y de valla de cerramiento en los bordes para impedir el acceso de personas y animales.

Estaciones de cobro de peaje

Dentro del tramo vizcaíno hay establecidos dos sistemas de peaje diferentes: de tipo abierto entre El Gallo y Iurreta y de tipo cerrado entre Iurreta y el límite con el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

El peaje se abona en las estaciones troncales y laterales, que están dotadas de los elementos -instalaciones, software y comunicaciones- necesarios para permitir el pago manual, automático y dinámico (telepeaje).

Las estaciones de peaje localizadas en territorio vizcaíno son las siguientes:

- Ermua: Dispone de una playa de peaje situada en ramal de enlace. Está dotada de siete vías ,5 de salida y 2 de entrada.

- Abadiño. Dispone de cuatro playas de peaje:

- Abadiño Sur. Es una estación de salida (pago) en sentido Gipuzkoa con 6 vías de peaje. Tiene una estación lateral equipada con 2 vías de entrada en sentido Gipuzkoa.
- Abadiño Norte. Es una estación de salida (pago) en sentido Cantabria con 2 vías de peaje
- Abadiño 3. Es una estación de entrada equipada con 3 vías en sentido Cantabria.
- Abadiño 4. Es una estación de entrada en sentido Gipuzkoa, con 2 vías habilitadas, para los vehículos que provienen de Elorrio por la N-636.

- Iurreta: Dispone de tres playas de peaje, una troncal y dos laterales.

- Barrera troncal: Es la única estación troncal del tramo, y marca el límite entre

los tramos con sistema cerrado y abierto. Consta de 9 vías de salida (pago) y 5 vías de entrada, de las cuáles, una es reversible.

- Iurreta Este: Dispone de 6 vías de salida (pago) y tres de entrada.
- Iurreta Oeste: Dispone de 12 vías en diez viales, dos de los cuales son reversibles.

- Amorebieta: Dispone de una playa de peaje, con 9 vías, dos de las cuales son reversibles.

El Centro de Gestión de Peaje de la Autopista se encuentra localizado actualmente en el Centro de Control de Peñaskal en la VSM.

Sistema de Gestión de Tráfico

La Autopista AP-8 cuenta con un sistema de gestión de tráfico, constituido por:

- Aforadores de tráfico.
- Cámaras para monitorización del tráfico en tronco y playas de peaje.
- Estaciones meteorológicas: Existen dos en el tramo vizcaíno, en Zaldibar y Erletxe.
- Paneles de mensajes variable:

Todas estas instalaciones se gobiernan desde el Centro de Control ubicado en Iurreta.

Parte de los PMV y algunas de las cámaras instaladas están bajo el control de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

Red de fibra óptica

A lo largo de la Autopista existe una canalización de fibra óptica, registrada cada dos kilómetros mediante una batería de diez arquetas. La canalización consta de un total

de veintisiete tubos.

Todas las instalaciones están interconectadas mediante una red de fibra y sus equipos asociados.

Así mismo, se ha realizado recientemente, una canalización de un ducto de 7 mono ductos, por el arcén, entre Ermua y Erletxe, que sirve como redundancia de varios servicios.

Áreas de mantenimiento

Existe una base de mantenimiento en la Autopista, ubicada en Iurreta. Dentro de esta área se localiza también el Centro de Control.

En estas áreas radica la organización necesaria para la conservación de la Autopista, coordinación de comunicaciones interiores, servicios de ayuda sanitaria y asistencia mecánica etc.

Existe, además, una nave para el almacenamiento de sal para dar servicio a la campaña invernal.

Áreas de Servicio y de Descanso

Integrado en el enlace de Amorebieta-Etxano existe un Área de Servicio en cada sentido, y un Área de Descanso, en Iurreta.

El Área de Servicio de Amorebieta-Etxano dispone de todos los servicios propios de este tipo de instalaciones: suministro de carburantes y lubricantes, lavado de vehículos, cafetería-restaurante (en sentido Cantabria), tienda, zona de recreo, zona de aparcamiento de vehículos, etc. Su operación está subcontratada.

En cuanto al Área de Descanso de Iurreta, está dotada con zonas de aparcamiento,

aseos y con los elementos necesarios para facilitar el descanso al usuario.

Adicionalmente, en el área de descanso sentido Gipuzkoa, el Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco tiene instalada una báscula para el control del peso de los vehículos por parte de la Ertzaintza.

1.3 Descripción general de la Variante Sur Metropolitana

El objetivo de la Variante Sur Metropolitana es servir como una vía alternativa a la autopista A-8 entre el Viaducto de Pobeña (Muskiz) y la zona de Kortederra, en el límite de los términos municipales de Galdakao y Amorebieta-Etxano, con una longitud total aproximada de 36 km.

Ahora bien, actualmente, el tramo que está en servicio discurre entre el semienlace de Venta Alta de la AP-68, en el límite entre los municipios de Bilbao y Arrigorriaga y el enlace del Puerto de la A-8 en el municipio de Santurtzi. Su recorrido constituye un by-pass a la A-8 de 15,5 km, tanto para los tráficos Cantabria – Gipuzkoa, entre el enlace de Santurtzi y la conexión con la A-8, en Larraskitu, como para los tráficos Cantabria – Araba, con el tramo más reciente puesto en servicio que continúa desde el enlace de Larraskitu, hasta el enlace de Venta Alta, donde conecta con la AP-68, aportando 3,5 km adicionales.

Pero la VSM, no solo facilita los tráficos de largo recorrido procedentes de Cantabria hacia Gipuzkoa o Araba o viceversa, sino que constituye el acceso estratégico desde cualquier punto al “Puerto de Bilbao”.

El tramo, en servicio, cuenta además con los enlaces intermedios de Santurtzi, Trapagaran (conexión con A-8, Eje del Ballonti y, en su momento, Subfluvial de Lamiako), Kadagua (conexión con Corredor del Kadagua - BI-636), la bifurcación/confluencia de Peñaskal y Larraskitu (conexión con A-8 y Variante Este).

El tramo entre el enlace de El Puerto y Larraskitu se encuentra en servicio desde el

año 2011 y el tramo comprendido entre Peñaskal y Venta Alta, entró en servicio en 2023.

Trazado

El trazado del tronco de la Variante Sur Metropolitana se ha diseñado con una geometría que permitiría la circulación a 120 km/h, si bien razones de seguridad el límite se estableció en 100 Km/h.

En cuanto a la sección transversal, el tramo Trapagaran-Peñaskal dispone de tres carriles por calzada, a excepción del enlace de Trapagaran, en sentido Cantabria, que lo atraviesa con 2 carriles, si bien es cierto que pierde la salida a Margen Izquierda con 2 carriles e incorpora, seguidamente, la A-8 con 3 carriles. En ese punto se consigue la plataforma de mayor sección, al disponer de 5 carriles. En sentido Gipuzkoa/Araba, el tronco también atraviesa los enlaces de El Puerto, Santurtzi y Trapagaran con 2 carriles, perdiendo y ganando carriles en los diferentes enlaces. A partir de la bifurcación/confluencia de Peñaskal, el tronco continúa con 2 carriles, tanto hacia Gipuzkoa como hacia Araba, hasta P-68 en Venta - Alta.

Los carriles se han diseñado con 3,5 m de anchura. Los arcenes son de 1 m y 2,5 m, y las bermas de 1 m.

Túneles

La Variante Sur Metropolitana apostó por los túneles como una solución constructiva eficiente y de mínimo impacto ambiental para salvar la difícil orografía del entorno del Bilbao metropolitano. De hecho, una que gran parte del trazado discurre bajo túnel (aproximadamente 12,2 Km. de un total de 18,5 Km)

Los túneles de tres carriles disponen de plataforma de 12,50 m de anchura (arcenes de 1 m), mientras que en los de dos carriles la plataforma es de 10,50 m (arcenes de 1 y 2,5 m), en todos los casos, con aceras de 0,75 m a ambos lados.

Destaca el túnel de Arraiz, que en sentido Cantabria genera un ramal de salida en el propio tubo. Este hecho implica la presencia de un tramo con una sección especial que dispone de 4 carriles de 3,5 m de anchura y arcenes de 1 m. En esta sección comienza un tubo de plataforma de 7,5 m de anchura con arcén interior de 2,5 m y exterior de 1 m que desemboca en el área de cobro de Kadagua.

La VSM cuenta con los siguientes túneles:

Túnel	Sentido	Longitud (m)	Nº de carriles
Argalario	Cantabria-Gipuzkoa	1.852,2	3
	Gipuzkoa-Cantabria	1.870,4	3
Mesperuza	Cantabria-Gipuzkoa	709,6	3
	Gipuzkoa-Cantabria	680,5	3
Santa Águeda	Cantabria-Gipuzkoa	2.067,2	3
	Gipuzkoa-Cantabria	2.025,1	3
Arraiz	Cantabria-Gipuzkoa	2.292,1	3
	Gipuzkoa-Cantabria	2.296,5	3
Larraskitu	Cantabria-Gipuzkoa	909,7	2
	Gipuzkoa-Cantabria	977,7	2
Arnotegi	Cantabria-Gipuzkoa	1.945	2
	Gipuzkoa-Cantabria	1.921	2
Seberetxe	Cantabria-Gipuzkoa	620	3 (2+ampliación)
	Gipuzkoa-Cantabria	608	3 (2+ampliación)

Los túneles disponen de instalaciones de seguridad tales como: iluminación cenital y de refuerzo en bocas, ventilación longitudinal, diferentes alarmas de detección, circuito cerrado de televisión, detección automática de incidentes, megafonía, señalización variable, poste SOS, galerías de evacuación, sistema de protección contra incendios mediante columna húmeda con BIE e hidrantes, control de gálibo,

etc. Además, la explotación consta de un sistema eléctrico con dos subestaciones y cuatro líneas que es capaz de mantener la energía en toda la explotación ante la caída de tres de las líneas.

Estructuras

Además de túneles, la accidentada orografía del entorno del área metropolitana de Bilbao hace necesarios viaductos de gran importancia para salvar los diferentes valles sobre los que cruza la Variante Sur. Por su situación y por las características del entorno, muchos de estos viaductos tienen la consideración de singulares.

En el siguiente cuadro se presentan las características más relevantes de las principales estructuras:

	Estructura	Tramo	Longitud aproximada (m)
Ia	Viaducto de Trapaga	Ugaldebieta-Ugarte	804/885
	Viaducto de Ugarte	Ugaldebieta-Ugarte	110/134
	Viaducto de La Era	Ugaldebieta-Ugarte	94/148
	Viaducto de Gorostiza	Gorostiza	129
	Viaducto del Kadagua	Kadagua	429/430
	Viaducto del Peñascal	Peñascal-Larraskitu	195/180
Ib	Viaducto de Bolintxu	Venta Alta	263

Aparte de estas estructuras, las estructuras que forman algunos de los ramales de los enlaces previstos, también son destacables.

Muros

Para completar las exigencias de la orografía y cumplir con el trazado, la autopista dispone de muros anclados, muros prefabricados de hormigón, muros in situ, escolleras, etc.

Firme

Existen diferentes secciones de firme en las diferentes calzadas que forman parte de la carretera, pero, en general, la sección tipo genérica está formada por el siguiente paquete:

- Subbase granular de suelo-cemento
- Base de material granual
- Capa intermedia de aglomerado
- Capa de rodadura F-10

Drenaje

La explotación cuenta con importantes obras de drenaje transversal, y caños. Además, dispone de los correspondientes sistemas de drenaje longitudinal, drenaje del firme y drenaje profundo.

Señalización, balizamiento y defensas

La autopista cuenta con los sistemas de contención correspondientes tales como barreras metálicas, barreras de hormigón, pretiles metálicos y de hormigón, sistema de protección de motoristas, etc.
Dispone asimismo de amortiguadores de impacto para 100 km/h y barreras en paso de mediana móviles, entre otros sistemas asociados a la seguridad de la vía.

Por supuesto, cuenta también con todo tipo de señalización horizontal, vertical, cartelería y balizamientos como delineadores de calzada, hitos, captafaros.

Sistema de cobro

El sistema de cobro está basado en una explotación bajo el sistema de cobro de pago por uso, que además actúa como elemento regulador de la demanda, limitando

el uso de la vía a los tráficos de largo recorrido (paso y llegada o penetración), elemento determinante en la gestión de la demanda de movilidad.
Las áreas de cobro previstas y su funcionalidad en las diferentes fases de actuación son las que se relacionan a continuación:

Área de Santurtzi: Ubicada en el enlace del mismo nombre, es un área lateral de identificación presente en todas las fases de construcción. Los usuarios que accedan a la autopista desde la Margen Izquierda en sentido Venta Alta recogerán ticket.

Área de Trápaga: Situada en el enlace de Trapagaran, se trata de un área lateral de identificación. Al igual que el área de Santurtzi, los conductores que accedan a la autopista desde la Margen Izquierda, en sentido Venta Alta, recogerán ticket.

Área de Ortuella (Ugarte): Está situada en el tronco de la VSM. Es un área de pago de canon, en forma de peaje semi-troncal en el sentido Cantabria y está separada en dos subplayas que aplican tarifas diferentes a los vehículos que se dirigen a Cantabria y a los que se dirigen a la Margen Izquierda.

Área de Bilbao Sur (Kadagua): Ubicada en el enlace del Kadagua, se trata de un área lateral formada por una entrada y una salida. Por un lado, los usuarios que accedan a la VSM (en cualquiera de los sentidos) se identifican mediante la toma de ticket. En el sentido de salida, los tráficos procedentes de Gipuzkoa/Araba y los procedentes de Puerto/Cantabria son identificados mediante un pórtico de OBEs y lectura de matrículas que les asigna tarifas diferentes.

Área de Bilbao Este (Peñaskal): Situada en el enlace del Peñaskal, esta zona dispone de un área de pago de canon, así como de un área de identificación para los vehículos que proceden de Larraskitu, sentido Puerto/Cantabria.

Área de Venta Alta: Situada en el enlace del mismo nombre, dispone de un sistema de cobro “Free-flow” sentido Araba que, los vehículos que no portan OBE, pagan en cualquier salida de la AP-68.

Centro de control y área de Mantenimiento

En la zona del Peñaskal se ubica un edificio que aloja el centro de control y la base de operaciones del personal de conservación y explotación.

Dentro de esta área se localiza tres edificios: el edificio del centro de control y oficinas, el edificio de mantenimiento y la nave de sal.

En esta área radica la organización necesaria para la conservación de la Autopista, coordinación de comunicaciones interiores, gestión de los servicios de ayuda exteriores, asistencia mecánica etc.

Cabe decir, que en este centro de control está centralizado el peaje de todas las infraestructuras que gestiona Interbiak: AP-8, AP-8(VSM), Túneles Artxanda y, con el nuevo contrato de conservación y explotación, también la AP-68.

Actualmente, INTERBIAK tiene subcontratada la conservación y mantenimiento integral de la Variante Sur Metropolitana, hasta el día 30 de junio de 2026.

1.4 Descripción general de los Túneles de Artxanda

Los túneles de Artxanda es una explotación cuyo objetivo principal es la comunicación directa del Txorierri al centro de Bilbao, concretamente ataca estratégicamente a través de 2 túneles diferentes aprovechando el Puente de Deusto y el Puente de La Salve.

Además, un tercer túnel entre Ugasko y La Salve completa el triángulo para facilitar la movilidad interna del casco urbano a la véz que resta tráfico a dichos puentes para que tengan un nivel de servicio adecuado para la penetración desde el Txorierril.

Concretamente, las características de los túneles son:

- La Salve – Txorierri (BI-626): con una longitud de 1.228 m. y tres carriles (dos

en sentido Txorierri y uno sentido Bilbao)

- Ugasko – Txorierri (BI-627): con una longitud de 1.155 m. y dos carriles (uno por sentido);
- La Salve – Ugasko (BI-625): con una longitud de 625 m. y dos carriles (uno por sentido).

Los dos primeros túneles son de peaje y el último túnel es libre de peaje.

El área de cobro de peaje, equipada con 7 vías todo tipo de pago, siendo una de ellas reversible. Además, dispone de 2 carriles free flow por sentido.

Actualmente, INTERBIAK tiene subcontratada la conservación y mantenimiento integral de los Túneles de Artxanda juntamente con la Variante Sur Metropolitana, hasta el día 30 de junio de 2026.

1.5 Descripción general de la AP-68 Bizkaia

El tramo de la AP-68 situado en el País Vasco se traspasó en diciembre de 2019 a Gobierno Vasco. El traspaso se reguló mediante el R.D. 314/2019 de 26 de abril. Posteriormente, el Gobierno Vasco, que no gestiona competencias en infraestructuras viarias, traspasó las competencias a la Diputaciones Forales de Bizkaia y de Álava en sus respectivos ámbitos provinciales.

Sin embargo, la concesión estatal finaliza el 10 de noviembre de 2026. La concesionaria actual de la autopista es AVASA (Autopista Vasco-Aragonesa), propiedad de Abertis.

A partir de esa fecha, Interbiak se hará cargo de la gestión del tramo de la autopista AP-68 en el T.H. de Bizkaia.

Esta autopista, es la vía principal que conecta con Vitoria/Gasteiz y por ende, con la meseta.

Se origina como bifurcación/confluencia con la A-8 en las inmediaciones de Bilbao y continúa camino Araba, hasta el PK 22+383, límite entre T. Históricos.

Trazado y sección tipo

La sección transversal está formada por dos calzadas de tres carriles de 3,75 m de anchura (dos carriles al cruzar el enlace de Arrigorriaga y en la confluencia con la A-8), separadas por una mediana variable de hasta 5,00 m, y arcenes interiores de 1,0 m y exteriores de 2,50 m.

Enlaces

En su trayecto existen varios enlaces que dan servicio tanto a tráficos de largo recorrido como al bajo Nervión, siendo una alternativa a la BI-625.

El primer enlace, Venta Alta, es en realidad un semienlace encaminado a posibilitar solo los movimientos de largo recorrido entre la VSM y Araba.

El enlace de Arrigorriaga habilita todos los movimientos y gestiona tráfico de Arrigorriaga, Zaratamo y varios polígonos industriales. Cabe decir que entre este enlace y el enlace de Basauri de la A-8, a través de la BI-625, se suplen los movimientos Araba-Gipuzkoa, que no se permiten en la bifurcación inicial en Bilbao.

Seguidamente, tras pasar el área de servicio y descanso de Arrigorriaga, que permite el cambio de sentido lado Bilbao, encontramos el semienlace de Arrankudiaga que solo permite movimientos lado Bilbao.

Por último, coincidiendo con el área de peaje troncal, está el enlace de Orozko, que conecta directamente con la Variante de Laudio, pudiendo alcanzar Urduña.

Firme

El firme de la Autopista estaba formado en su origen por una capa de 21 cm de espesor mínimo de subbase granular, 25 cm de suelo cemento y 18 cm de mezclas bituminosas distribuidas en tres capas de 6,5 cm, 6,5 cm y 5cm de espesor. Desde su puesta en servicio se han realizado diversas actuaciones sobre el firme, habiéndose renovado la rodadura principalmente.

Estructuras y muros

Teniendo en cuenta que la autopista comparte valle con el río Nervión, la autopista se vale de diversas estructuras que le permiten ir cambiando de margen y sorteando carreteras y otras orografías.

Para los viaductos de grandes dimensiones, se optó por vigas prefabricadas de hormigón, pero también cuenta con obras de fábrica de otras tipologías, como pasos de hormigón in situ o tubos de chapa de acero ondulado.

Además de las estructuras, la autopista se vale de diferentes tipologías de muros para posibilitar el trazado en la difícil orografía.

En este aspecto, destaca el gran número de muros de tierra armada.

Drenaje

En la AP-68 destacan también, las obras de drenaje transversal, distribuidos en 37 unidades, con luces que oscilan entre los 0,50 m y los 5,35 m. Adicionalmente dispone de los correspondientes dispositivos de drenaje longitudinal, de firme y profundo.

Señalización y balizamiento

La Autopista está dotada de los correspondientes elementos de señalización horizontal (marcas viales) y vertical (señales, carteles, pórticos y banderolas).

Adicionalmente existen otros dispositivos de balizamiento, tales como balizas, hitos de arista, captafaros, hitos de vértice, fresados de alerta, etc.

Sistemas de contención y cerramiento

La autopista también dispone de los elementos de contención de vehículos necesarios y de valla de cerramiento en los bordes para impedir el acceso de personas y animales.

Estaciones de cobro de peaje

Actualmente, AVASA gestiona el peaje de forma conjunta hasta Zaragoza. Se trata de un peaje convencional, es decir, con cobro en vías de peaje agrupadas en estaciones.

Funcionalmente, en Bizkaia cohabitan dos modelos de peaje diferentes uno abierto (cobro por paso) y otro cerrado (cobro en función de origen y destino. Requiere ticket/OBE identificando el origen). El peaje de Orozko sirve como interfaz entre ambos sistemas, siendo el cerrado el que corresponde a toda la AP-68 desde Zaragoza hasta el troncal de Orozko, mientras que desde el troncal de Orozko hasta Bilbao se rige de forma abierta.

Todas las vías (sean las abiertas o las cerradas) están equipadas con máquinas de peaje de tecnología de Abertis, que aceptan diversas formas de pago: DSCR (Vía-T), tarjetas financieras y efectivo.

Las vías operan de manera autónoma, transfiriendo todas las transacciones al back-office de ABERTIS. Estas vías están atendidas por operadores desde el centro de

control remoto ACP para la zona Norte, éstos dan respuesta ante cualquier incidencia que no pueda resolver la vía de forma autónoma.

Todo el sistema que utiliza ABERTIS no es compatible con el sistema que Interbiak tiene implantado en el resto de infraestructuas, por lo que deberá migrarse para poder ofrecer el mismo tratamiento a los usuarios en todas las infraestructuras gestionadas por Interbiak (factura única, subvenciones, etc.)

Hay que decir también otra peculiaridad que se dará cuando termine la concesión de AVASA y comiencen a hacerse cargo las Diputaciones de Araba y Bizkaia.

Se está estudiando un acuerdo entre ambas Diputaciones la posibilidad de que Bizkaia cobre ciertos peajes de Araba, además de los propios peajes.
Este hecho va a requerir el establecimiento de unos requisitos de intercambio de información que deberán desarrollarse de forma previa a la finalización de la concesión.

A falta de cerrar detalles, el sistema de peaje que se va a implantar después del 10 de noviembre de 2026 en Bizkaia, es que todas las actuales vías de peaje serán de pago, eliminándose el ticket identificador del origen.

Así pues, en el peaje troncal de Orozko, las actuales vías de “recogida de ticket” (sentido Sur), se sustituirán por vías de pago y cobrarán una cantidad fija por categoría de vehículo, salvo a los vehículos procedentes de la VSM que no porten OBE o no tengan la matrícula asociada a un medio de pago, que se les sumará al peaje propio de la AP-68 el de la VSM. A este importe, y de acuerdo a la colaboración con Araba, se añadirá otra cantidad fija que se corresponderá con la tarifa hasta Altube.

Así mismo, al peaje lateral de Orozko, se habrá transformado en cobro para equipararlo al resto de vías del tronco. En este caso, se le aplicará parte del tramo vizcaíno y la tarifa fija de Araba hasta Altube.

En sentido Norte, se cobrará una cantidad fija por categoría de vehículo que corresponderá al tramo de Bizkaia completo más el tramo alavés desde Altube. En este punto, cabe decir que si Araba comunica a Bizkaia un origen diferente a Altube, la tarifa correspondiente se añadirá a las anteriores. Esta comunicación debe ser casi inmediata ya que si dicho dato no está disponible cuando se detecta el vehículo en el peaje de Orozko, se supondrá su origen en Altube.

En el resto de peajes de Bizkaia sólo existen vías de cobro por lo que podrán funcionar con estas premisas (Peaje Arrigorriaga, Peaje Area Servicio Arrigorriaga y Peaje de Arrankudiaga).

Ahora bien, se vuelve a recordar que, aunque este sistema de peaje va a estar funcionando inicialmente con tecnología de AVASA, de forma transitoria y durante un periodo de tiempo a determinar, la totalidad de las vías de cobro, deberán migrarse o sustituirse por vías de cobro con sistema Interbiak.

Instalaciones ITS y comunicaciones

La Autopista AP-8 cuenta con un sistema de supervisión del tráfico mediante cámaras en la vía. Además, también se sirve de una serie de cámaras que el Gobierno Vasco ha dispuesto en paralelo.

Así mismo, cuenta con un PMV en la entrada de Arrigorriaga y otro en el tronco, antes del peaje de Orozko, sentido Araba. Si bien su función principal es informar sobre vialidad invernal del Puerto de Altube, pueden difundir otra información.

La autopista también está dotada con un sistema de radio para uso interno que resulta útil, sobre incidencias, sobre todo, de vialidad invernal, cuando los operadores de telefonía están colapsados o sin servicio.

En cuanto asistencia a los usuarios, a pesar de que los teléfonos móviles los han ido sustituyendo en muchas autopistas, la AP-68 mantiene la red de Postes SOS, que proporciona al usuario una rápida asistencia.

Todas estas instalaciones se gobiernan, bien desde el Centro de Control ubicado en Zaragoza o desde el Centro de Control de Logroño. Esta circunstancia no será viable cuando termine la actual concesión, por lo que habrá que modificar las comunicaciones para que sean atendidos en centros de control de Interbiak.

Red de fibra óptica

A lo largo de la Autopista existe una canalización de fibra óptica por el arcén de la calzada sentido Araba que da servicio a la propia gestión de la autopista.

Esta red tiene actualmente continuidad hacia Araba, por lo que, al finalizar la concesión se interrumpirá en el límite entre T.Históricos y todos los servicios necesarios para la operación deberán ser conectados a Interbiak.

En la calzada contraria, existe otra canalización de FO destinada a diferentes operadores externos con contratos de uso de la canalización. Estos contratos, también finalizan con la concesión, por lo que será necesaria su regularización.

Áreas de mantenimiento

Existe una base de mantenimiento en la Autopista, ubicada en Orozko. Si bien son centro de operaciones y mantenimiento, oficinas de AVASA, salero, etc. no opera como Centro de Control. La gestión de peaje o atención al usuario se hace en remoto (Logroño, Zaragoza o Barcelona).

Áreas de Servicio y de Descanso

Entre los enlaces de Arrigorriaga y Arrankudiaga existe un Área de Servicio en cada sentido, y un Área de Descanso, en Arakaldo.

El Área de Servicio de Arrigorriaga dispone de todos los servicios propios de este tipo de instalaciones: suministro de carburantes y lubricantes, lavado de vehículos,

cafetería-restaurante (en sentido Araba), tienda, zona de recreo, zona de aparcamiento de vehículos, etc. Su operación está subcontratada.

En cuanto al Área de Descanso de Arakaldo, está dotada con zonas de aparcamiento, mesas y zona infantil.

1.6 Descripción general del PPU

Adicionalmente a las infraestructuras de peaje descritas anteriormente, Interbiak gestiona el PPU (Pago Por Uso), aplicable sólo a los vehículos de más de 3.500 kg, en las principales carreteras del Territorio Histórico.

El peaje se efectúa mediante el sistema free Flow, que permite el cobro sin detenerse.

Los dispositivos de control montados en pórticos o banderolas detectan dispositivo OBE a su paso por el punto de control y realizarán el cargo del importe que corresponda contra ese dispositivo.

Si el vehículo no dispone de dicho dispositivo, es necesario asociar la matrícula del vehículo a un medio de pago válido (TARJETA) en la web de Interbiak en la plataforma Bidesaria. Los dispositivos de control de los arcos detectan la matrícula del vehículo a su paso por el punto de control y el sistema de cobro relacionará esa matrícula con el medio de pago asociado.

En la actualidad, el sistema PPU está implantado en Bizkaia en las siguientes infraestructuras:

- N-240 Tarragona-Bilbao (Barazar), desde la unión de El Gallo (p.k. 55,773) hasta la variante de Ubidea (p.k. 23,050), con puntos de cobro en Barazar, Zeanuri, Areatza, Arantzazu, Igorre Sur, Igorre Norte, Apario Bedia y Usansolo además de los puntos de control de Otxandio, Dima y Lemoa.

- BI-625, desde Laudio (p.k. 372,560) hasta Basauri (p.k. 387,310). En esta carretera se sitúan los puntos de cobro de Arakaldo, Zollo, Bakiola, Ugao-Miraballes, Zaratamo, Arrigorriaga, Lapatza 1 e Irubide/Bomberos. Así mismo, dispone de los puntos de control de Lapatza 2 y Etxerre.

- A-8 Autopista del Cantábrico y BI-10, desde Basurto (p.k. 119,500) hasta El Haya (p.k. 139,219). Esta autopista alberga los puntos de cobro de Kobaron, Zierbena, Ugaldebieta, Portugalete 1, Portugalete 2, Urioste, Trapaga, Ugarte, Retuerto y Gurutzeta. Además, cuenta con los puntos de control de Santurtzi y Ballonti.

- N-636 Beasain - Durango (Kanpazar) desde el punto limítrofe con Gipuzkoa (p.k.34,980) hasta Durango (p.k. 49,350). En esta vía, se encuentran los puntos de cobro de Muntsarantz, Elorrio, San Agustín e Iguria.

- BI-30 (antigua N-637) Cruces- Erletxe (Rontegi), entre el enlace de Cruces (p.k.8,000) y el enlace de Erletxes (p.k. 28,180). El Corredor del Txorierri está controlado por los siguientes puntos de cobro: Larrabetzu, Lezama, Zamudio, Derio, La Ola, Sangroniz, Kukularra y Errontegi. También están presentes los puntos de control de Morga 1, Morga 2 y Erletxe.

Al paso por cada uno de estos puntos, los equipamientos dispuestos en las estructuras metálicas (arcos de control) detectan las características del vehículo que está circulando de forma que les imputa el importe de la tarifa correspondiente por su paso por ese punto.

Caso de realizar el tránsito sin dispositivo OBE o sin tener asociada la matrícula a un medio de pago, el tránsito queda registrado como "pendiente de abonar" y el sistema remitirá al titular de la matrícula esta situación con indicación de que para saldar la deuda debe proceder a indicar un medio de pago válido al que poder asociar el tránsito pendiente de pago pudiendo, asimismo, dejar ese medio de pago asociado a la matrícula para futuros tránsitos por los puntos donde está implantada en Bizkaia la tecnología FreeFlow.

Todo este sistema de peaje está centralizado en el centro de control de Peñaskal.

1.7 Descripción general de las Áreas de Servicio

Como se ha mencionado anteriormente, en la AP-8, existe un área de servicio en Amorebieta-Etxano en ambos sentidos, conectadas por una pasarela peatonal, susceptible de explotar en contrato aparte del contrato general de conservación, mantenimiento y explotación de la AP-8.

Esta área de servicio cuenta con todos los servicios necesarios para proporcionar al usuario un descanso adecuado a la par de ofrecer repostajes, hostelería, tienda.

Paralelamente, en la autopista AP-68 en Arrigorriaga, existe un área de servicio en cada sentido, conectadas por un edificio puente que hace las veces de pasarela, que dispone de todos los servicios necesarios como repostajes, hostelería, tienda y área de picnic.
Esta área de servicio también es susceptible de contratarse al margen del contrato general de conservación, mantenimiento y explotación de la AP-68.

1.8 Alcance de los trabajos

El objeto del contrato consiste en prestar la asistencia técnica precisa para el análisis de alternativas y tomas de decisiones en el proceso de redacción de los pliegos técnicos y administrativos que han de servir de base para la licitación de los próximos contratos de Conservación, Mantenimiento y Explotación de las infraestructuras de peaje del Territorio Histórico de Bizkaia, cuyas características han sido descritas anteriormente, en aras de establecer unas condiciones idóneas y equilibradas.

Sin perjuicio de analizar otras condiciones que Interbiak considere, se deben estudiar en profundidad los siguientes aspectos:

- **Estudio de costes**. Deberá realizarse un riguroso estudio de los costes previstos que permita llegar al cálculo de un tipo de licitación equilibrado.

- **Evolución de los costes**. Deberá estudiarse la evolución real de los costes a lo largo del contrato actual, de manera que se puedan definir unos nuevos criterios de revisión anual de precios, ajustados y acordes con la legislación y coyuntura socioeconómica actual.

- **Evaluación de medios**. Deberán revisarse los recursos tanto humanos como materiales actualmente asignados a los contratos de conservación, mantenimiento y explotación, determinando su idoneidad o no. Así mismo, se revisarán y evaluarán los métodos, rutinas y frecuencias de los trabajos que actualmente se ejecutan con objeto de optimizarlos.

- **Innovación**. Deberán establecerse diversos criterios de valoración y propuestas que impulsen la incorporación de aspectos de innovación y permitan su seguimiento tanto en la presentación de ofertas de los licitantes como en el desarrollo del contrato a desempeñar mientras el contrato se encuentre en vigor.

- **Calidad servicio**. Se estudiará la conveniencia de aplicar indicadores de la calidad del servicio prestado y la fórmula adecuada para su reflejo en las certificaciones.

- **Actuaciones a incorporar.** Se deberá analizar y plantear las posibilidades de incorporar a los contratos, las inversiones y su gestión en el ámbito de los contratos de servicios a licitar

2. PERSONAL Y OBLIGACIONES DEL ADJUDICATARIO

El adjudicatario designará en la oferta un Representante, que será el responsable ante INTERBIAK de la buena marcha de los trabajos. Este titular no podrá ser sustituido sin la conformidad previa de INTERBIAK, será el interlocutor para las cuestiones relativas al contrato y dará cuenta a INTERBIAK del desarrollo de los servicios contratados, en particular con ocasión de las reuniones de seguimiento que se realicen.

Se exige que este Responsable cuente con un equipo multidisciplinar y capaz de dar

cumplimiento a los requisitos y necesidades contempladas en el alcance de los trabajos.

3. PRESENTACIÓN Y RECEPCIÓN DE LOS TRABAJOS

Antes de la confección y entrega del documento final, el adjudicatario presentará el trabajo a la Dirección de INTERBIAK para examen. Dicha documentación, tanto en su contenido como en su forma, deberá ser, en todo lo posible, idéntica a la que constituirá la entrega.

Los documentos entregables servirán de base para la redacción, por parte de Interbiak, de los correspondientes Pliegos de licitación.

Por cada una de las tareas definidas en el alcance de los trabajos, se deberá entregar un informe específico. También serán objeto de entrega cuantas notas técnicas, estudios y cálculos se hayan desarrollado para la confección de los Pliegos.

Todos los trabajos se entregarán en soporte digital, en formato electrónico PDF y editables. INTERBIAK asumirá la propiedad intelectual de todos los documentos recepcionados, pudiendo hacer cualquier uso de los mismos.

El contrato se entenderá cumplido cuando el adjudicatario haya realizado la totalidad de prestación en los términos del contrato y a satisfacción de INTERBIAK.

Bilbao, 7 de Julio de 2025.