

ANEJO N° 1

Antecedentes

Índice

1	Introducción	1
2	Antecedentes Administrativos	2
3	Antecedentes Directos	4

1 Introducción

Las obras definidas en el presente proyecto de construcción se sitúan en la provincia de Gipuzkoa, en el término municipal de Donostia/San Sebastián, y más concretamente en la zona de la plaza Easo.

El tramo Miraconcha-Easo del proyecto de construcción de Metro Donostialdea incluye la construcción de dos nuevas estaciones: Centro-La Concha y Easo. El presente proyecto pasa por conectar el ascensor que da salida al Cañón a la Calle Salud, en la futura estación de Easo, con la Calle San Roke, ubicada en la misma ladera, pero con una diferencia de cotas entre ambas de casi 30 metros.

La distancia en planta entre el ascensor de la Calle Salud, incluido en el proyecto de Metro Donostialdea, y la curva de la Calle San Roke más cercana al mismo es de apenas 70 metros, sin embargo, el recorrido a pie entre ambos puntos por las Calles de Donostia supone 250 metros de ascenso que, a pesar de contar con escaleras en algunos tramos, requiere de un tiempo que podría verse reducido de manera notable si se conectasen ambos puntos mecánicamente.

A continuación se hace un repaso de los antecedentes al presente proyecto como punto de partida para definir la solución óptima de conexión entre la Calle La Salud y Calle San Roke.

2 Antecedentes Administrativos

El Gobierno Vasco, a través de los sucesivos departamentos que han ostentado la competencia en materia de Transporte y Ferrocarriles o desde sus Entes y Sociedades Públicas relacionadas con esta materia, ha venido realizando e impulsando numerosas actuaciones tendentes a la mejora del transporte público en general y ferroviario en particular.

Desde la formalización del Plan de Construcción del Metro de Bilbao en 1987, se abordaron sucesivamente los Planes de Actuación Ferroviaria (1989-92 y 1994-99) sobre la red existente, para continuar con los Estudios generales de redes ferroviarias realizados entre los años 2000 y 2002, en los ámbitos territoriales y funcionales del Bilbao Metropolitano, Donostialdea y Álava Central.

Las principales conclusiones de estos trabajos se plasmaron en una serie de propuestas que se recogieron dentro del Plan Euskotren XXI, que proponía unas prioridades y secuencias de actuación dentro de las posibilidades presupuestarias existentes en cada momento.

Por otra parte, durante los últimos años se ha producido un gran crecimiento de la movilidad, con tasas anuales acumulativas del orden del 3,5% al 5% según las distintas áreas funcionales. Lamentablemente, en muchas zonas, este incremento de movilidad se ha dirigido al vehículo privado, de forma casi exclusiva, mientras las cuotas de captación del transporte público han sido poco significativas.

Una de las zonas en las que el transporte público no ha sido capaz de captar este incremento de movilidad, es precisamente el área de Donostialdea, donde tanto los autobuses como los ferrocarriles, muestran un marcado estancamiento del número de viajeros transportados.

Los motivos de esta situación son múltiples, tal como se plantea en los documentos que dan soporte al “Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Donostia-San Sebastián” y requieren acometer diversas actuaciones como se indica en este Plan.

En el ámbito, el incremento de movilidad que se ha producido ha sido muy superior al inicialmente previsto en el Estudio de Red Ferroviaria de Donostialdea, lo que parece aconsejar la adopción de soluciones más ambiciosas que las inicialmente propuestas.

De acuerdo con todo lo anterior, el Departamento de Vivienda, Transportes y Obras Públicas solicitó a ETS que procediera a definir las actuaciones necesarias para acercar el ferrocarril al centro de San Sebastián. En el año 2011, se redactó el Estudio Informativo del Metro Donostialdea, Tramo Lugaritz-Anoeta en el que se definía una variante de trazado entre la estación de Lugaritz y la de Anoeta con 4 nuevas estaciones Universidad, Matia, Centro-La Concha y Easo.

Posteriormente, el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial adoptó la decisión de reconsiderar el diseño básico de la nueva línea entre Lugaritz y Morlans, modificación que requería la redacción y tramitación de un nuevo Estudio Informativo.

Con estas premisas, en el año 2015, se redactó el Estudio Informativo del tramo Lugaritz-Easo del Metro Donostialdea sometiéndolo de nuevo, junto con su Estudio de Impacto Ambiental, a la tramitación de Información pública previsto en el artículo 10.5 del Reglamento del Sector Ferroviario, mediante Resolución de 15 de mayo de 2015, de la Directora de Infraestructuras del

Transporte, publicada en los Boletines Oficiales del País Vasco y de Gipuzkoa de 29 de mayo de 2015, y de 13 de julio de 2015 prorrogando el plazo.

Durante los referidos trámites se recibieron alegaciones y sugerencias de diverso contenido, que fueron analizadas y, en su caso, tenido en cuenta en los términos que constan en las respectivas respuestas individuales. En particular, se mencionan la aceptación parcial de seis alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, así como por personas afectadas del barrio de Aiete.

En concreto fue aceptada una alegación presentada por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián relativa a la posibilidad de comunicar el Barrio de Aiete con la nueva infraestructura ferroviaria de la que se deriva el presente Proyecto de Construcción.

Con anterioridad y mediante Resolución de 8 de marzo de 2012, de la Viceconsejera de Medio Ambiente (publicado en BOPV de 1 de junio de 2012), se formuló con carácter favorable la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto Lugaritz-Anoeta, estableciendo una serie de condiciones para la realización del proyecto constructivo y medidas protectoras y correctoras para su adopción durante la ejecución de las obras y la explotación del servicio.

Mediante informe de 15 de julio de 2014, el Órgano Ambiental consideró que no procede realizar nueva evaluación de impacto ambiental ni ningún otro trámite previsto en el RDL 1/ 2008 de 11 de enero, siendo válida para este proyecto la Declaración de Impacto Ambiental unificada de varios tramos entre ellos, Lugaritz-Anoeta, adoptada por Resolución de 21 de junio de 2012 de la Viceconsejera de Medio Ambiente, (publicada en BOPV el 7 de agosto de 2012).

Así, el Estudio Informativo del tramo Lugaritz-Easo con el correspondiente expediente de información pública fue aprobado definitivamente mediante resolución de 21 de enero de 2016 de la Directora de Infraestructuras del Transporte y publicado en Boletín Oficial del País Vasco el 15 de febrero de 2016.

El Estudio Informativo se divide en dos proyectos constructivos: Lugaritz-Miraconcha y Miraconcha-Easo, en base al cual, ETS procede en el segundo semestre de 2.015 a la licitación del Servicio para la redacción de los dos proyectos constructivos.

La redacción del Proyecto Constructivo del segundo de estos tramos, fue adjudicado a la UTE FULCRUM – CAFTE- INGEPLAN en Octubre de 2.015 y constituye el antecedente directo del presente proyecto, ya que dentro del mismo se contempla el ascensor de la Calle Salud como obra singular.

La redacción del citado proyecto constructivo finaliza en Julio de 2.016 procediéndose a la apertura del proceso de licitación de las obras en Septiembre de ese mismo año.

Posteriormente, con fecha 18 de Diciembre de 2.017, la Comisión Delegada del Consejo de Administración adjudica el contrato del Proyecto Constructivo del tramo Miraconcha-Easo del metro Donostialdea a la UTE SACYR CONSTRUCCIÓN S.A. / CAVOSA OBRAS Y PROYECTOS S.A. / C AMPEZO OBRAS Y SERVICIOS S.A./CONSTRUCCIONES MARIEZCURRENA S.L. / CONSTRUCCIONES ZUBIEDER S.L. con un plazo de ejecución de 47 meses.

Las obras del tramo Miraconcha-Easo del Metro Donostialdea en el que se enmarca la actuación se encuentran actualmente en fase de ejecución, habiendo comenzado las mismas en el año 2.018.

3 Antecedentes Directos

Los documentos que constituyen antecedentes al presente proyecto son los siguientes:

- Estudio Informativo del Tramo: Lugaritz-Easo del Metro Donostialdea. Febrero 2015.
- Proyecto Constructivo del Metro de Donostialdea. Tramo: La Concha-Morlans.
- Proyecto Constructivo de la Obra Civil Interior de Estaciones del Metro de Donostialdea. Tramo Lugaritz-Morlans.
- Proyecto Constructivo de Superestructura del Metro de Donostialdea. Tramo Lugaritz-Morlans.
- Proyectos de construcción y/o liquidación de obras ferroviarias ejecutadas en la zona.
- Proyecto Constructivo del Tramo Miraconcha-Easo del Metro Donostialdea de Julio de 2.016.
- Proyecto de Accesos Mecanizados de Metro Donostialdea de Octubre de 2.017.

Siendo los antecedentes directos los dos últimos.

El objeto del "Proyecto Constructivo del Tramo Miraconcha-Easo del Metro Donostialdea" es la definición de las obras correspondientes a la nueva línea de metro en Donostia-San Sebastián en ese tramo, el cual incluye dos estaciones soterradas en caverna, Centro-la Concha y Easo.

Dentro de la Estación de Easo, se plantea la construcción de tres ascensores como obras singulares, entre las cuales se encuentra la Obra Singular nº 6 del proyecto (OS-06), Ascensor Calle Salud, objeto del presente proyecto.

Por otro lado, paralelamente a los trámites descritos anteriormente se procede a la redacción del "Proyecto de Accesos Mecanizados de Metro Donostialdea" por la empresa IDOM, en Octubre de 2.017, con el objetivo de definir las instalaciones de los accesos mecanizados de las estaciones de Bentaberri, Concha y Easo, así como los ascensores verticales de uso vecinal en los entornos de las estaciones de Lugaritz y Easo, ya que éstos no se encuentran incluidas entre los trabajos de obra civil a ejecutar, siendo necesaria su definición.

Dada la importancia de estos accesos mecanizados, se consideró conveniente la redacción de un proyecto para las escaleras mecánicas, pasillos mecánicos y ascensores.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, se realizó la redacción del Proyecto de Accesos Mecanizados de Metro Donostialdea, estableciendo además para el caso de los ascensores, un medio de transporte alternativo para las personas con dificultad para acceder a las estaciones a través de las escaleras fijas o mecánicas, mejorando la accesibilidad mediante la eliminación de barreras arquitectónicas.

En dicho proyecto se define el ascensor objeto del presente contrato como ascensor vertical de uso vecinal que salvará el desnivel existente entre las calles La Salud y San Roke (ASR01), MRL, Gearless, con cabina de sección rectangular para 13 personas (1.000 Kg). Su recorrido es de 30,2 m aproximadamente, dentro del entorno de la estación de Easo.