

ANEJO N°1 ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL

INDICE

1. ANTECEDENTES	3
1.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	3
1.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS	4
2. SITUACIÓN ACTUAL.....	5
3. REPORTAJE FOTOGRÁFICO.....	7

1. ANTECEDENTES

1.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

El incremento de la movilidad motorizada se ha producido, en los últimos años, en base al vehículo privado, sin que el transporte público colabore de forma más que simbólica.

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

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 requiere diversas actuaciones tal como se indica en este plan.

El objetivo principal es potenciar el transporte público y promover un trasvase de usuarios del vehículo privado al transporte público.

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 esto, el Departamento de Vivienda, Transportes y Obras Públicas solicitó a ETS que procediera a definir las actuaciones necesarias para convertir las líneas ferroviarias existentes en un sistema de Metro de altas prestaciones.

Con estas premisas, E.T.S. adjudica la redacción del Estudio Informativo del Metro de Donostia-San Sebastián a la UTE E.T.T. S.A.-Euroestudios S.L.-Sestra S.L., formalizándose el contrato con fecha 27 de octubre de 2010.

Dentro del citado contrato, los trabajos se dividen en varios estudios independientes:

- Estudio de funcionalidad y de demanda del Metro de Donostia-San Sebastián.
- Estudio Informativo del tramo Lugaritz-Anoeta.
- Estudio Informativo del Intercambiador de Riberas de Loiola.
- Estudio Informativo del tramo Irun-Hondarribia.

Dado que han transcurrido 10 años desde la redacción del Estudio Informativo del Intercambiador de Riberas de Loiola y que durante ese tiempo ha habido diversas modificaciones y revisiones de la normativa, se han puesto en servicios nuevas infraestructuras (Tramo Loiola-Herrera y nueva Estación de Intxaurreondo) y se han licitado otras (Variante soterrada del Topo), que afectan a los datos estimados, hace preciso revisar el estudio considerando todos los nuevos aspectos.

En abril de 2019 ETS publica el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares para la redacción del “Estudio Informativo de la Estación de Intercambio de Riberas de Loiola”. En julio de 2019 es adjudicado el contrato para la prestación de dicho servicio a la UTE formada por tfp getinsa euroestudios y Asmatu, con firma del contrato en septiembre de 2019.

1.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS

Para la realización de los trabajos objeto del presente Estudio informativo se han utilizado los siguientes estudios facilitados por ETS:

- Estudio de la red ferroviaria en el Área Funcional de Donostialdea (Febrero de 2003).
- Estudio del Intercambiador de Riberas de Loiola (ETT SA, Euroestudios SL y Sestra SL) de diciembre de 2010.
- Modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco relativa a la ordenación ferroviaria en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, aprobada inicialmente mediante Orden de 25 de enero de 2005, del Consejero de Transportes y Obras Públicas.
- Plan de Movilidad de Donostia-San Sebastián.
- Informes de ADIF a la propuesta del EI-2010.
- Proyectos de construcción y/o liquidación de obras ferroviarias ejecutadas en la zona.

2. SITUACIÓN ACTUAL

El ámbito de la actuación de este Estudio Informativo se sitúa en el sureste de Donostia, en el cruce de la línea de Euskotren sobre la línea de ADIF en la zona residencial denominada Riberas del Loiola.



El Intercambiador de Ribera de Loiola se emplaza sobre la margen exterior del Paseo de Zorroaga, en el extremo este del barrio de Amara Berri y al sur del nuevo desarrollo de Riberas de Loiola.

En la situación actual, la línea de Euskotren E2 Lasarte-Hendaia que discurre de sur a norte, se sitúa paralela al paseo de Zorroaga, cruza perpendicularmente sobre la línea de C1 de ADIF que discurre de este a oeste, dentro de la zona residencial denominada Riberas de Loiola, no existiendo estación, ni apeadero en ninguna de las dos líneas ferroviarias. De esta forma, dada la lejanía de las estaciones más próximas, Estación de Anoeta y Loiola en la línea de Euskotren y Apeadero de Loiola en la línea de ADIF, no es posible una función intercambiadora entre las dos líneas.

Esta nueva infraestructura se sitúa en la vertical del cruce de la actual línea férrea de Euskotren y la línea de cercanías C1 de ADIF y en paralelo a esta última, en el límite sur la Autovía del Urumea.

En la actualidad, la demanda ferroviaria ha invertido su tendencia descendente debido a las actuaciones realizadas, aunque aún las conexiones comarcales con el centro metropolitano se realizan en gran medida en autobús. El autobús regular soporta la congestión diaria del tráfico en hora punta, siendo necesario establecer sistemas de capacidad, independientes de la red viaria.

Con la puesta en servicio de nuevas infraestructuras como el tramo Loiola-Herrera y la

nueva estación de Intxaurreondo y la futura variante soterrada del Topo, cobra más sentido mejorar el intercambio de viajeros entre distintos sistemas de transporte público, de forma que éstos actúen de manera complementaria y coordinada, para mejorar la oferta y satisfacer la demanda.

La construcción de una nueva estación en Riberas de Loiola da cobertura a dos modos de transporte: Metro y cercanías adif. Riberas de Loiola se considera el principal punto crítico para un adecuado intercambio metropolitano, por cuanto la posibilidad de realizar los transbordos en dicha zona permite acercar a la nueva línea de Metro barrios como Egia o Gros.

3. REPORTAJE FOTOGRÁFICO



Inicio del tramo. Salida del túnel de Anoeta.



Vías de ets sentido estación de Loiola



Paseo de Zorroaga



Edificio de control de la variante de la GI-131



Edificio de control de la variante de la GI-131 y paso sobre vías de Adif



Paso de las vías de ETS sobre las vías de Adif (a demoler)



Paso de las vías de ETS bajo el viaducto de la GI-20



Paseo de Zorroaga, viaductos GI-20 al fondo. Viviendas a la derecha.



Vías de Adif. Futura cubrición



Vías Adif a cubrir. Al fondo paso del Paseo de Zorroaga a demoler.