

ANEJO N° 1:

# **ANTECEDENTES**



## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
2. ANTECEDENTES	2
3. ANTECEDENTES TÉCNICOS	4
4. ANALISIS DE ALTERNATIVAS	5

### APÉNDICE 1.1. DEFINICIÓN GEOMÉTRICA DE LA ESTACIÓN DE GALTZARABORDA.



## 1. INTRODUCCIÓN

El presente documento aborda la actualización del Proyecto Constructivo del Tramo Altza-Galtzaraborda, del Metro de Donostialdea. Este proyecto, se diseña para dar servicio al barrio de Pasajes Antxo y al barrio de Galtzaraborda de Errenteria, contando con una nueva estación a lo largo de su recorrido, en el T.M. de Pasaia.

El tramo se inicia a continuación del tramo Herrera – Altza, a partir del mango de maniobra previsto en la Estación de Altza y finaliza en la Estación de Galtzaraborda existente, coordinando dicho trazado con el tramo que se desarrolle en el futuro entre Galtzaraborda y Errenteria.

## 2. ANTECEDENTES

Una de las actuaciones que ha venido llevando a cabo el Departamento de Planificación territorial, vivienda y transportes del Gobierno Vasco es la duplicación paulatina de la línea Donostia-Hendaia, comenzando desde Donostia, y avanzando por tramos con la finalidad de poder aumentar la capacidad y, en consecuencia, la oferta ferroviaria en su área metropolitana.

En julio de 2007 se inició el Estudio de Alternativas de trazado en el tramo Herrera-Galtzaraborda, entregándose el documento en noviembre de 2008. El objetivo de dicho documento era la mejora funcional de la línea Donostia – Hendaia así como la potenciación del tráfico de mercancías, racionalizando la coexistencia de éste con el tráfico de pasajeros, y teniendo en cuenta muy particularmente los criterios y objetivos formulados en la modificación del Plan Territorial Sectorial. De la alternativa propuesta se obtiene como resultado la necesidad del desdoblamiento entre las estaciones de Herrera y Altza.

En marzo de 2009, se publicó en el DOUE la licitación del servicio para la redacción del Estudio Informativo del Desdoblamiento y nueva estación de Altza/Pasaia, que se adjudicó el 11 de septiembre de 2009, en el que, tras revisar todos los condicionantes que se habían venido poniendo de manifiesto durante la realización de los estudios anteriores, se define y concreta la solución definitiva de la actuación a realizar entre las estaciones de Herrera y Galtzaraborda.

El Estudio Informativo se sometió a información pública el 23 de noviembre de 2010.

Mediante Resolución de 22 de marzo de 2012, la Viceconsejera de Medio Ambiente, formula con carácter favorable la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto.

Mediante Resolución de 27 de abril de 2012, el Viceconsejero de Transportes y Obras Publicas aprueba definitivamente el “Estudio Informativo del desdoblamiento entre las estaciones de Herrera y Galtzaraborda y nueva estación de Altza-Pasaia”.

Con fecha junio de 2011 se inicia la redacción del Proyecto de Constructivo del Tramo Herrera-Altza finalizando su redacción en febrero de 2012.

Mediante Resolución de 10 de mayo de 2012, del Director de Infraestructura del Transporte, se aprobó el “Proyecto Constructivo del metro de Donostialdea. Tramo Herrera-Altza”.

Con fecha Junio de 2012 se convoca, por parte de ETS, el Concurso para la para la contratación del servicio para la redacción del Proyecto Constructivo del Tramo Altza-Galtzaraborda, del Metro de

Donostialdea, del cual resultó ganadora la oferta presentada por la UTE EPTISA-TEAM, firmándose el contrato de adjudicación con fecha 12 de noviembre de 2012.

Con fecha agosto de 2012 se inician las obras del tramo Herrera-Altza, finalizando estas obras en noviembre de 2016.

Con fecha de Octubre de 2014 la UTE EPTISA-TEAM realiza la entrega del proyecto constructivo a Euskal Trenbide Sarea.

En fecha 28 de enero de 2021 la Comisión de Contratación del ente Euskal Trenbide Sarea aprobó el inicio de expediente y la aprobación del gasto de la licitación que tiene como finalidad el “Servicio de adecuación normativa y actualización del Proyecto Constructivo del Metro de Donostialdea. Tramo: Altza-Galtzaraborda”

Con fecha de 4 de febrero de 2021 ETS adjudica a la UTE formada por EPTISA-TEAM la el “Servicio de adecuación normativa y actualización del Proyecto Constructivo del Metro de Donostialdea. Tramo: Altza-Galtzaraborda”, cuyos trabajos comprenden:

- Adecuación a la normativa vigente el proyecto constructivo.
- Actualización del proyecto constructivo con las actualizaciones del entorno sucedidas desde la redacción del proyecto.

En concreto, se han identificado dos zonas las cuales se han visto significativamente modificadas. Por un lado, se ha urbanizado la plaza situada en la carretera San Marcos, junto a la ría de Molinao. En esta urbanización se ha construido el nuevo frontón de Pasaia-Antxo, por lo que se ve necesario realizar un estudio de los servicios de la zona así como analizar la influencia de las obras en el frontón. Por otro lado, en la estación de Galtzaraborda se ha construido un nuevo bloque de viviendas en la zona superior de la estación, además de realizarse movimientos de tierra significativos.

### 3. ANTECEDENTES TÉCNICOS

Para la redacción del Proyecto de Construcción, en lo que se refiere a definición técnica, los trabajos más relevantes que se tuvieron en cuenta son:

- Estudio informativo del desdoblamiento entre las estaciones de Herrera y Altza y la nueva estación de Altza/Pasaia.
- Proyectos de construcción del tramo Loiola-Herrera y Herrera-Altza.
- Estudio Informativo del Metro de Donostialdea: Soterramiento en Errenteria.
- Proyecto Básico de la Estación de Galtzaraborda.

Una de las características más relevantes del Proyecto es asegurar la coordinación entre las obras que se definen en este Proyecto, al final de las cuales se mantiene en servicio la actual estación de Galtzaraborda, y la situación futura en la que se ejecuta el Soterramiento de Errenteria y se modifica, soterrándola también, la estación de Galtzaraborda.

Además, desde el punto de vista de conocimiento del terreno se contó con la información aportada por:

- “Estudio geotécnico para la construcción de viviendas Lardialde”. Diciembre 2005. Landu Promozioak (Grupo Amenazar).
- “Informe geológico – geotécnico: Urbanización Auditiz-Akular y Landarro, Donostia – San Sebastián”. Marzo 2009. Exmo. Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián.
- “Movimiento de tierras y cimentaciones para la construcción de un parking subterráneo en la Alameda y el Mercado de Pasajes Antxo”. Septiembre 1988. Exmo. Ayuntamiento de Pasaia.
- “Pabellón deportivo y nave taller en Don Bosco (Renteria)”. Octubre 2002. Diputación Foral de Guipúzcoa.
- “Proyecto de liquidación de las obras de construcción de la Variante de la carretera N-I en Pasaia”. EPTISA CINSA.
- “Estudio de Alternativas de trazado en el tramo Herrera – Galtzaraborda de la línea Donostia – Hendaia. Revisión 1 – Metro Donostialdea”. TYPESA.

En la presente actualización del proyecto constructivo, se ha revisado de nuevo la documentación existente, encontrando únicamente modificaciones en el entorno de ambas estaciones.



#### 4. ANALISIS DE ALTERNATIVAS

La secuencia recogida en los diferentes estudios presupone una ejecución simultanea de los diferentes tramos, ya que la ejecución de la Variante de Erreterria para la ejecución de la Estación de Galtzaraborda, se apoya, en sus diferentes fases de desvíos ferroviarios, en la circulación del ferrocarril bien por el túnel actual, entre Pasaia y Galtzaraborda, o bien en el nuevo túnel proyectado.

En este proyecto el escenario final es que se ejecuta el tramo entre Pasaia y Galtzaraborda pero enlazando con la cota de vía de la actual estación de Galtzaraborda, lo cual impide el desarrollo de las obras tal y como lo plantean los estudios informativos.

De cara a ejecutar el futuro soterramiento de la Estación de Galtzaraborda, con el FFCC funcionando por el nuevo túnel en mina entre Pasaia y Galtzaraborda, se ha realizado un estudio de alternativas, que se recoge en el Proyecto Básico de la estación de Galtzaraborda que se basa en garantizar la circulación ferroviaria en el momento en que se acometa la Variante de Erreterria, y se ejecute la nueva estación de Galtzaraborda, soterrada.

En este proyecto se ha partido de la definición recogida en el mencionado Proyecto Básico, de modo que se compatibiliza el trazado que se recoge en este proyecto con el trazado recogido en dicho Proyecto Básico, y que se recoge en el Apéndice N° 1.1 de este anejo.



**APÉNDICE 1.1. DEFINICIÓN GEOMÉTRICA DE LA ESTACIÓN DE  
GALTZARABORDA**