EL DIARIO VASCO .COM

El Metro de Donostia ya tiene plan

El Gobierno Vasco concluye el proyecto de la pasante soterrada que cambiará la ciudad



JAVIER GUILLENEA – 3/07/2016

Aún no hay fecha concreta, pero ya hay proyecto. Dentro de un plazo de uno o dos años, elecciones autonómicas mediante, y si todo sale según lo previsto, empezarán en San Sebastián las obras de una infraestructura destinada a durar al menos 150 años y a transformar por completo la ciudad.

La denominada pasante de Donostia comenzará a tomar forma hasta acabar convertida, en un plazo de cerca de cuatro años, en una línea subterránea de metro de 4,2 kilómetros y tres estaciones: en Benta Berri, La Concha y Easo. Las obras permitirán librar en el centro de la ciudad 21.310 metros cúbicos de terreno y solucionar el creciente problema de tráfico de una capital en la que el transporte privado está ganando terreno a un transporte público que ya no da más de sí.

San Sebastián cuenta con uno de los mayores ratios de motorización de toda la Comunidad Autónoma Vasca y su parque de vehículos sigue en aumento. Se calcula que en Donostia por cada viajero de transporte público dos utilizan coche, mientras que en el conjunto de Donostialdea dos de cada tres personas con necesidades de movilidad también optan por el coche.

Para intentar atajar un problema cada vez más acuciante, el Gobierno Vasco ha estudiado la viabilidad de varias alternativas diferentes a la del Metro de Donostia, como la ampliación del servicio de autobuses o la implantación de un tranvía.

Respecto a los autobuses, la conclusión a la que ha llegado la consejería es que la red no puede absorber un incremento de vehículos que saturaría las paradas.

En cuanto al tranvía, su funcionamiento estaría limitado por las pendientes de la ciudad y la anchura de muchas calles, que no dan de sí para instalar este medio de transporte. Otro inconveniente es el de la ubicación de las cocheras. El lugar más accesible es Martutene pero esta localización requeriría cinco kilómetros más de red.

La pasante no es una infraestructura aislada. Forma parte de un proyecto mucho más ambicioso que es el Metro de Donostialdea, que impulsó en su día el Ejecutivo de Patxi López y mantiene el actual Gobierno Vasco. El objetivo es el de enlazar las dos líneas existentes del Topo en Gipuzkoa, Eibar-Donostia y Lasarte-Hendaia, que durante años han estado condenadas a encontrarse pero no tocarse en la donostiarra estación de Easo. De paso, y en un futuro aún incierto, se plantea extender la línea desde Irun a Hondarribia.

Algunos hitos del avance del Metro han sido las aperturas de estaciones como las de Intxaurrondo, Herrera o Lugaritz, y pronto lo será la de Altza, cuya inauguración está prevista para septiembre. Ahora lo que toca es la pasante de San Sebastián, una obra que costará 165 millones de euros. El Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, dirigido por Ana Oregi, ya ha elaborado el proyecto del Metro, que está listo para pasar por la fase de alegaciones. Sus líneas generales son las siguientes.

El trazado

Se ha dividido en dos tramos: Lugaritz-Miraconcha y Miraconcha-Morlans. El primero, de unos 2.200 metros de longitud, parte a cien metros de la actual estación de Lugaritz, desde donde desciende hacia el Antiguo para discurrir próximo al ensanche residencial de Benta Berri, donde se construirá la primera estación, y llegar cerca del Palacio de Miramar.

El segundo tramo, de unos 2.000 metros de longitud, parte del Palacio de Miramar y discurre casi en paralelo a la línea de costa hasta alcanzar el centro de la ciudad, donde se ubicará la segunda estación proyectada -Centro-La Concha-, a pie de playa. Dispondrá de tres accesos.

El trazado continúa en dirección sur para, una vez sobrepasada la terminal actual, alcanzar la nueva estación de Easo, que será soterrada y pasante, en lugar de la configuración actual, como fondo de saco donde entran y salen los trenes.

Cañones de ataque

Las obras comenzarán en tres lugares diferentes: en una ladera de la calle Zarautz, a la altura de la plaza Eugenio Imaz; en un solar en el paseo Pío Baroja, junto al polideportivo, y en la ladera existente entre la calle Autonomía y la rotonda de Morlans. En estas zonas, elegidas con el criterio de que los trabajos no molesten a los vecinos y sean lo menos visibles posible, se abrirán los cañones de ataque desde donde los túneles irán avanzando hasta encontrarse. Para excavar el terreno se utilizarán rozadoras en vez de tuneladoras para reducir las vibraciones.

La profundidad media de los túneles será de cuarenta metros, aunque en algunos puntos llegará a los cien (la zona más profunda, 105,2 metros, se situará bajo la calle Duque de Baena). En el diseño de su trazado se han tenido en cuenta las características del subsuelo de San Sebastián, formado por roca en zonas como San Bartolomé y por marismas a medida que el terreno se acerca al río y a la avenida de Tolosa. En estos lugares, según los técnicos, «el suelo se deshace». Para evitar gastos y problemas, los túneles se horadarán en roca.

Benta Berri

La estación, a 38 metros de profundidad, permitirá dar servicio de Metro a la zona de universidades. Una boca de acceso se situará en el cruce de las calles Bertsolari Xalbador y Pedro Miguel Ugartemendia, muy cerca de la plaza José María Sert, espacio sobre el que pivota el conjunto residencial y recreativo de la zona. La segunda boca se emplazará en el extremo de la calle Matía, cerca de la plaza Benta Berri, donde se halla el ascensor que enlaza con la calle Aizkorri. De esta forma, el Metro se acerca a los residentes en la zona del Seminario, zona de la ciudad necesitada de mejores conexiones. A su vez, la calle Benta Berri enlaza el eje de Matía con la avenida de Tolosa. En sus proximidades se hallan el Centro de Salud y el ensanche de Ondarreta.

La Concha

Se ubicará a 34 metros de profundidad, bajo las dos manzanas limitadas por las calles Urbieta-Easo y Arrasate-San Bartolomé. Desde allí se excavarán los túneles de los tres accesos de esta parada.

Una de las bocas estará situada en la calle Loiola, cerca de los arcos del Buen Pastor. La entrada carece de cualquier elemento que impida la visión de la catedral desde la calle. Este lugar será uno de los más afectados por las obras ya que para construir el acceso habrá que levantar un tramo de la calle San Martín. En la zona abierta se meterán pantallas y se echará encima un forjado para excavar después por debajo.

Está previsto que estos trabajos duren entre un año y año y medio, lo que sin duda no agradará a los comercios de la zona. Por este motivo el departamento de Ana Oregi va a estudiar con sus propietarios medidas para minimizar el impacto de las obras en los negocios.

El segundo acceso se instalará en el primer sótano del futuro centro comercial San Bartolomé. Con esta decisión gana la ciudad al evitar tener que utilizar otro espacio del entorno para ubicar una de las bocas de acceso y, sobre todo, gana en rentabilidad el espacio comercial, que se beneficiará de un importante flujo de viajeros procedente del Metro. Además, gracias a un ascensor los vecinos de la nueva urbanización en el cerro y los huéspedes del hotel que se está construyendo tendrán fácil acceso a la estación.

Cuando terminen las obras, la plaza Xabier Zubiri, frente al hotel Londres, no se parecerá en nada a la actual. Es en esa zona donde se instalará el tercer acceso. No será exactamente en la plaza, sino enfrente de la parada del autobús, en la acera de la calle Zubieta cuya anchura actual apenas da para que se crucen dos

personas pero que se piensa ampliar para dar cabida a la boca de acceso. A su vez, se reordenará la plaza del Londres, donde, entre otras intervenciones, se prevé desplazar la fuente varios metros. Estas actuaciones permitirán transformar un cruce bastante anodino en una plaza que, además, servirá de prolongación a la calle San Marcial.

Easo

La mayor transformación la experimentará el entorno de la actual estación de Euskotren en Easo y la playa de vías que corta en dos el barrio. Todo desaparecerá engullido bajo tierra, lo que abre enormes posibilidades de desarrollo para la zona. No todos los días se libera en pleno núcleo urbano un terreno de más de 20.000 metros cúbicos que sin duda proporcionará a muchos donostiarras abundante material para el debate y la polémica sobre el destino definitivo que se le dará al solar.

Según el proyecto, «aunque se mejore con nuevos tramos de vía doble, existe una limitación en la playa de vías de Amara». En la actualidad, «la gestión de la playa de vías está muy optimizada, llegando a realizar en hora punta un movimiento de entrada y salida cada dos minutos. Incluso para reducir el número de cizallamientos, la circulación es a derechas dirección Irun y a izquierdas dirección Lasarte, con lo que se llega a una frecuencia casi límite».

La estación subterránea se ubicará bajo la ladera al oeste de la calle Autonomía, que forma parte del parque de Arbaizenea. Desde allí se excavarán dos túneles que verán la luz en dos accesos. Uno estará situado en la esquina del paseo Errondo y la calle Azpeitia y el segundo en la calle Autonomía, que quedará conectada con un ascensor y una pasarela con la calle San Roque. Por su ubicación en un muro de piedras, este último acceso contará con un elemento singular que aún está por decidir.

Cuando la nueva instalación entre en servicio, la estación de Easo dejará de ser un fondo de saco en el que los trenes entran y salen retardando los tiempos de viaje. Se convertirá en una pasante, lo que evitará transbordos de tren y permitirá un incremento de frecuencias. El soterramiento implicará además liberar el entorno de la barrera que suponía la estación y las vías, sobre todo para las viviendas y locales que ahora están situados en la calle Autonomía.

Las previsiones

El proyecto ha sido elaborado por Euskal Trenbide Sarea, que calcula para la pasante una rentabilidad próxima al 9%. «Teniendo en cuenta por un lado la disminución del mantenimiento de la playa de vías, las dos nuevas estaciones a mantener y a servir por el personal y, por otro lado, el incremento de usuarios de 7 millones de viajeros al año a 23 millones, el balance económico de la explotación tendrá una mejora sustancial con respecto a la situación actual», señala el documento.

Los beneficios no son solamente económicos. A las oportunidades urbanísticas que ofrece el terreno liberado en Amara al soterrar las vías se le une una mayor sostenibilidad. Además de «la integración ambiental y la disminución del ruido», el

proyecto estima «una reducción de emisiones de 23.500 toneladas de CO2 al año y un ahorro anual de 30 millones de litros de combustible», lo que supondría 42 litros por cada guipuzcoano.

Todo ello, gracias al cambio que se prevé en el equilibro de la movilidad motorizada en el conjunto de Donostialdea. En la actualidad el coche ocupa el 66% de los desplazamientos, el autobús el 27% y el tren el 7%. Cuando el Metro esté plenamente operativo se calcula que estos porcentajes pasarán a ser del 50% en el caso de los coches, el 27% para el autobús y el 23% para el tren en todo Gipuzkoa.