



**Donostiako Udala
Ayuntamiento de San Sebastián**

ESTUDIO AMBIENTAL DEL PROYECTO DEL APARCAMIENTO Y LA NUEVA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN

RESUMEN

Urtarrila / Enero 2013





ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE
APARCAMIENTO Y LA NUEVA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA
DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN
RESUMEN

**ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DEL
APARCAMIENTO Y LA NUEVA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA
DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN**

RESUMEN

**ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DEL
APARCAMIENTO Y LA NUEVA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA
DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN**

RESUMEN

ÍNDICE

	Página
1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	2
2.1. CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN Y EL APARCAMIENTO.....	3
2.2. FUNCIONAMIENTO DE LA ESTACIÓN Y EL APARCAMIENTO.....	4
3. ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS Y JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA.....	9
4. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO.....	12
4.1. ASPECTOS JURÍDICO-ADMINISTRATIVOS.....	14
4.2. BIBLIOGRAFÍA	15
5. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS	20
6. MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS	23
7. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	24
8. CONCLUSIONES.....	27
Plano de situación.....	6
Planos del proceso constructivo	7
Planos de planta y circulación	8
Plano Nº 1. Síntesis del medio.....	19
Matriz de identificación de impactos.....	21
Matriz de caracterización de impactos	22
Plano Nº 2. Medidas Correctoras y Programa de Vigilancia Ambiental	26

1. INTRODUCCIÓN

El anuncio de Renfe de que la estación del Tren de Alta Velocidad podría ubicarse en la estación del Norte y dada la mayor centralidad de Atotxa, plantea la posibilidad de ubicar en dicho entorno la nueva estación de autobuses de Donostia-San Sebastián con lo que se lograría la intermodalidad entre ambas infraestructuras, además de con los trenes de cercanías Renfe, los autobuses urbanos e interurbanos, autobuses de medio y largo recorrido, y taxis. Al mismo tiempo, se dispondría de un parking de amplia capacidad para vehículos, y accesibilidad por bidegorri.

Conforme a la Ley 3/1998, de 27 de febrero, las instalaciones de trasbordo intermodal y de terminales intermodales deben someterse a un procedimiento de evaluación individualizada. La Dirección de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas de la DFG remite, el 28 de noviembre de 2012, el informe que contiene los resultados de las consultas realizadas con motivo del inicio del trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, así como los aspectos más significativos que dicha Dirección considera deben tenerse en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental correspondiente.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La nueva estación de autobuses se proyecta en el Paseo Federico García Lorca, junto a la actual estación de ADIF. Alrededor de la zona en que se edificará existe un bloque de viviendas al sur, el río al oeste, las vías de tren al este y un espacio público con arbolado al norte. La estación ferroviaria citada es limítrofe en su extremo noreste.

El proyecto de la estación cuenta con 4 plantas bajo rasante. En la planta -1 se dispone la dársena de autobuses, y las tres siguientes se reservan como aparcamiento subterráneo para vehículos.

2.1. CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN Y EL APARCAMIENTO

Para construir bajo la cota de urbanización actual la estación y el aparcamiento es necesario realizar una excavación vertical de aproximadamente 18 metros. El nivel freático se encuentra a -5m por lo que se creará un vaso estanco formado por muros pantalla empotrados en roca sana, que garantizarán la estabilidad y la estanqueidad del edificio.

La superficie afectada por los trabajos de construcción incluyendo la rampa de salida en la C/Federico García Lorca ocupan un área de aproximadamente 7.492 m², a los cuales hay que añadirle unos 1.087 m² de ocupación para el carril provisional para el tráfico en la zona de parque frente a la estación hasta la finalización de las obras. El volumen de excavación previsto es de aproximadamente 133.276 m³.

El número máximo de trabajadores en fase punta de los trabajos, alcanzará la cifra aproximada de veinte operarios.

Las obras seguirán cronológicamente el siguiente orden:

1. Derribo de dos edificios del conjunto edificatorio del extremo sur de la estación del norte.
2. Ejecución de desvíos y muros pantalla
3. Excavación
4. Ejecución de la estructura del edificio
5. Ejecución de condiciones generales de la actividad y desarrollo de instalaciones

El plazo estimado para la realización de las obras es de 31 meses y durante las mismas todos los recorridos ciclistas y peatonales del entorno se mantendrán, aunque pueden sufrir modificaciones. En tráfico rodado en dirección al Paseo de Federico García Lorca, se interrumpirá en dos momentos durante la ejecución del muro pantalla. Un corte tendrá una duración de 2 semanas y el segundo durará 4 semanas. Estos dos cortes de

tráfico serán los únicos que se realicen, ya que durante el transcurso de todos los trabajos restantes están previstos desvíos que aseguran la circulación.

2.2. FUNCIONAMIENTO DE LA ESTACIÓN Y EL APARCAMIENTO

El acceso peatonal principal a la estación de autobuses se realizará frente a la actual estación de trenes de RENFE. El tráfico que se producirá se estima en 477 autobuses y 600 vehículos diarios.

En el sótano 1 se ubicarán las dársenas con un total de 19 andenes principales y cuatro de refuerzo. En los sótanos 2, 3 y 4 el uso del edificio será el de aparcamiento para vehículos en todas sus plantas, con un total de 638 plazas de garaje. La superficie construida total será de 31.376,15 m².

	Sup. Construida (m ²)
Entreplanta	1.871,55 m ²
Rampa de acceso de autobuses	596,26 m ²
Rampa de acceso de vehículos	572,68 m ²
Sótano 1 (Dársenas) *	7.284,36 m ²
Planta Sótano 2 *	7.643,30 m ²
Planta Sótano 3	6.704,00 m ²
Planta Sótano 4	6.704,00 m ²

La ventilación se realizará mediante un sistema de extracción forzada complementado un sistema de detección de CO. No existirá almacenamiento de combustibles (aparte de los propios depósitos de los vehículos) o su trasvase, por tanto no existe riesgo probable de explosión o emanación de sustancias tóxicas. En caso de que ésta ocurriera, los sistemas de detección de CO y de incendios, pondrán en marcha los mecanismos de extinción de incendios y activarán las señales de emergencia. Los materiales

constructivos cumplen las características de resistencia al fuego contempladas en la normativa de seguridad ante incendios.

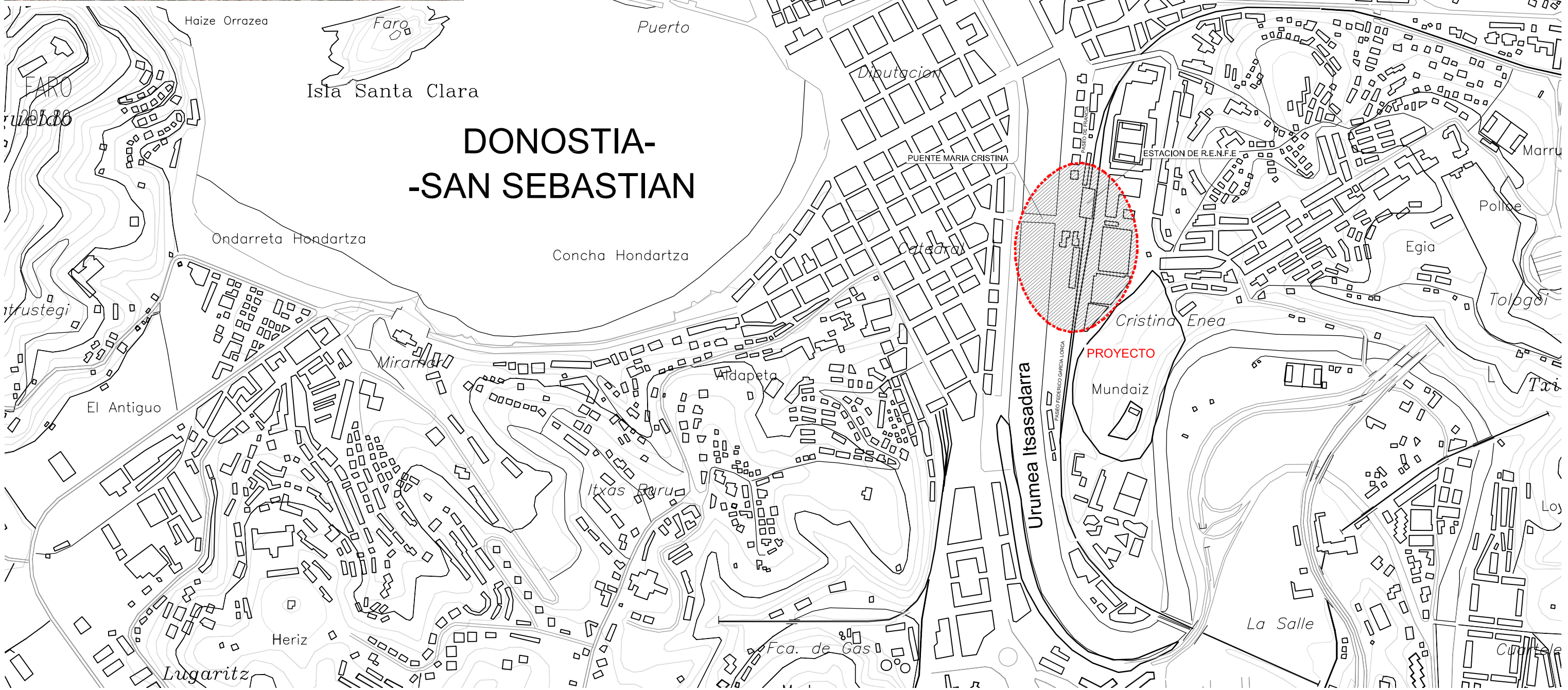
Los residuos peligrosos derivados del funcionamiento de la actividad se gestionarán de manera acorde con la legislación vigente. El vertido que se genere en la estación de autobuses provendrá de los aseos, los canales perimetrales interiores del garaje y los sumideros de cuartos de instalaciones, no generándose vertidos de tipo industrial.

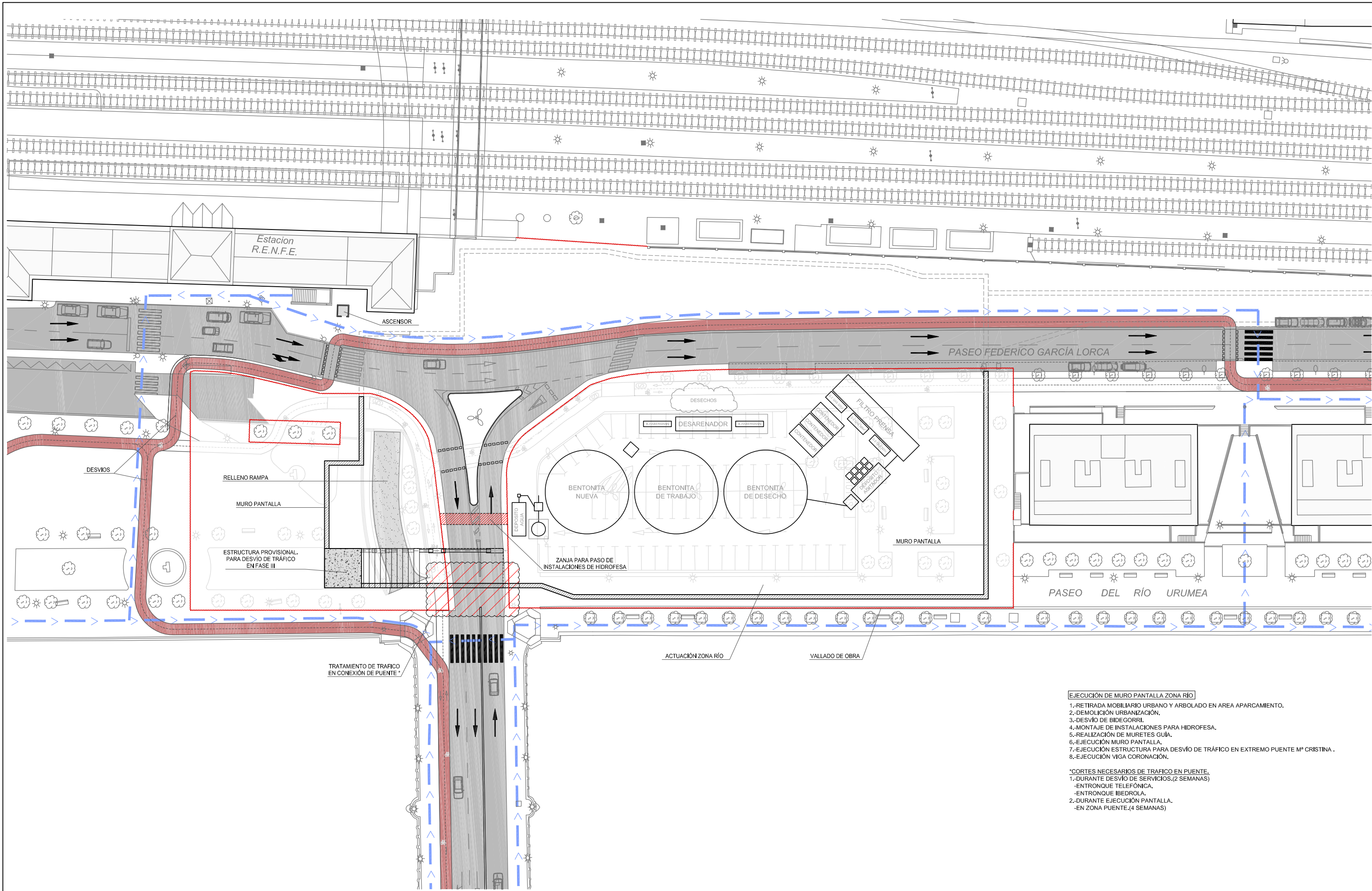
El estudio de tráfico realizado por el Departamento de movilidad del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián en noviembre de 2010 concluye que los viales de entrada y salida de la estación no presentan problemas de capacidad para absorber el tráfico que se generará. El análisis para cada uno de los cruces de entrada y de salida, concluye que no presentan problemas de capacidad, excepto la intersección de entrada Pº Árbol de Gernika – Puente de M^a Cristina, en el que habría que priorizar la salida de los autobuses que vienen por el Pº Árbol de Gernika, eliminando el paso de peatones existente en la entrada al Puente.



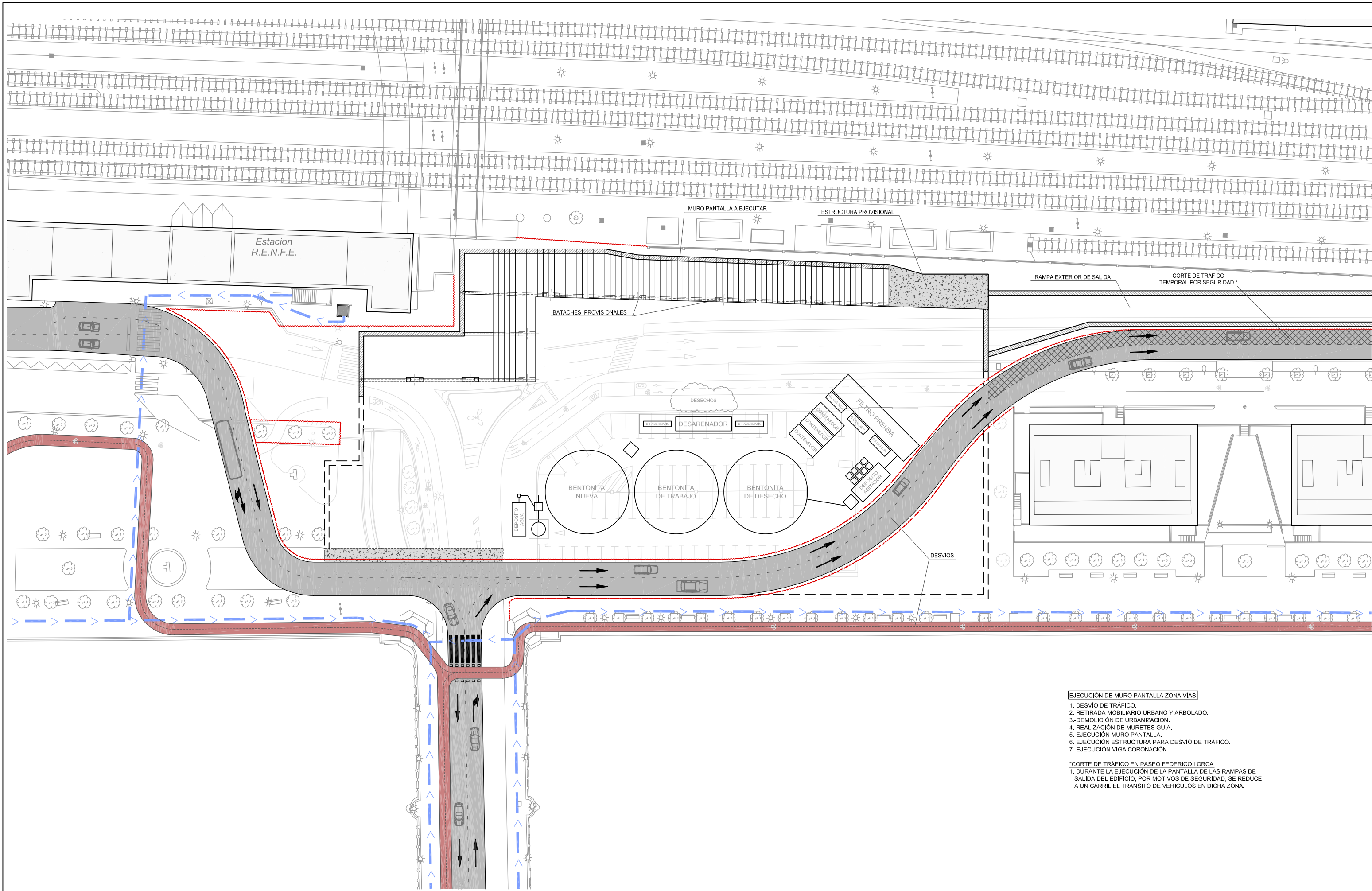
GOLFO DE BIZKAIA

MAR CANTABRICO





- EJECUCIÓN DE MURO PANTALLA ZONA RÍO**
- 1.-RETIRADA MOBILIARIO URBANO Y ARBOLADO EN AREA APARCAMIENTO.
 - 2.-DEMOLICIÓN URBANIZACIÓN.
 - 3.-DESVÍO DE BIDEGORRI.
 - 4.-MONTAJE DE INSTALACIONES PARA HIDROFESA.
 - 5.-REALIZACIÓN DE MURETES GUÍA.
 - 6.-EJECUCIÓN MURO PANTALLA.
 - 7.-EJECUCIÓN ESTRUCTURA PARA DESVÍO DE TRÁFICO EN EXTREMO PUENTE M^o CRISTINA .
 - 8.-EJECUCIÓN VIGA CORONACIÓN.
- *CORTES NECESARIOS DE TRAFICO EN PUENTE.**
- 1.-DURANTE DESVÍO DE SERVICIOS.(2 SEMANAS)
 - ENTRONQUE TELEFÓNICA.
 - ENTRONQUE IBERDOLA.
 - 2.-DURANTE EJECUCIÓN PANTALLA.
 - EN ZONA PUENTE.(4 SEMANAS)

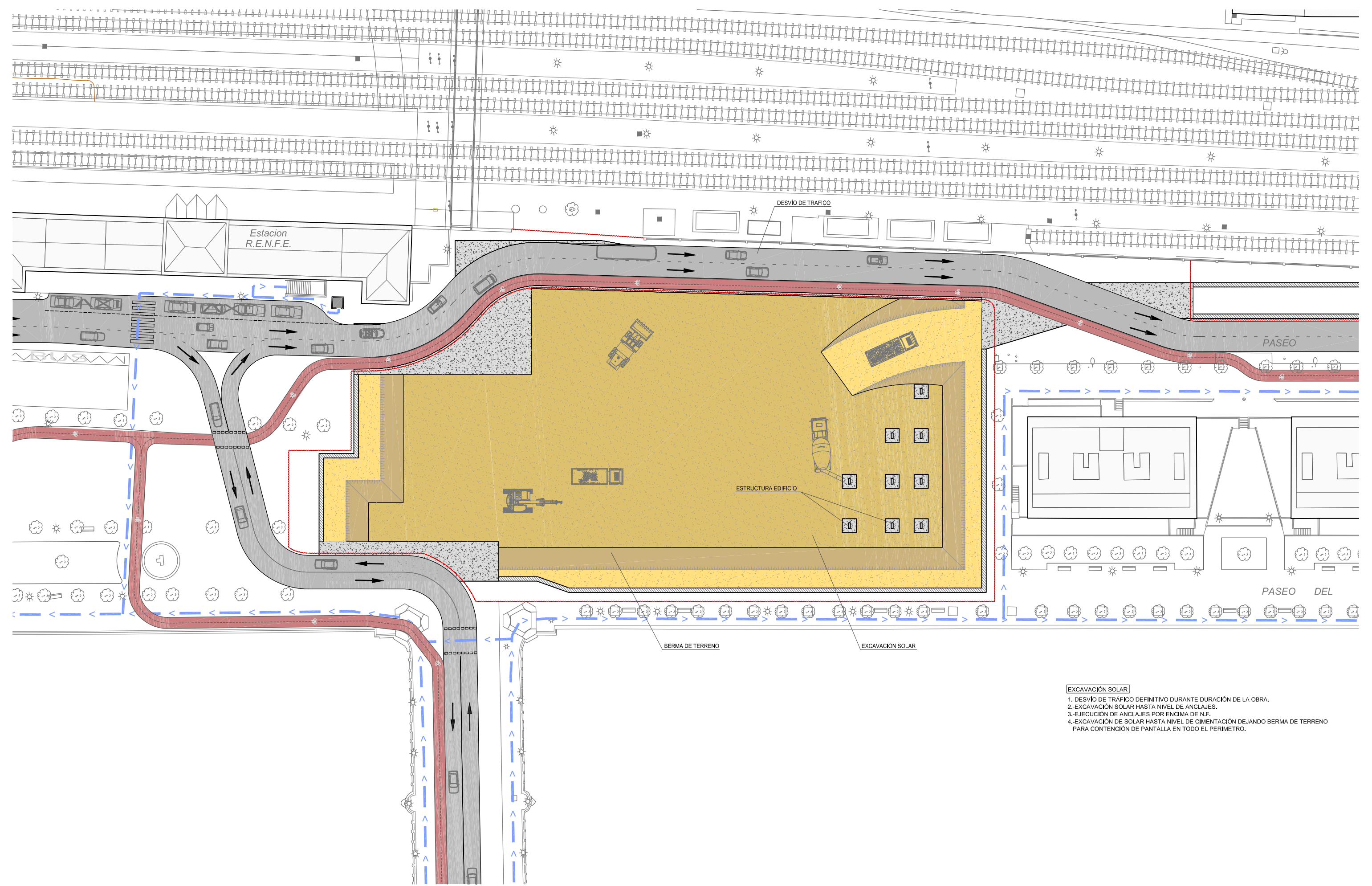


EJECUCIÓN DE MURO PANTALLA ZONA VIAS

- 1.-DESVÍO DE TRÁFICO.
- 2.-RETIRADA MOBILIARIO URBANO Y ARBOLADO.
- 3.-DEMOLICIÓN DE URBANIZACIÓN.
- 4.-REALIZACIÓN DE MURETES GUÍA.
- 5.-EJECUCIÓN MURO PANTALLA.
- 6.-EJECUCIÓN ESTRUCTURA PARA DESVÍO DE TRÁFICO.
- 7.-EJECUCIÓN VIGA CORONACIÓN.

***CORTE DE TRÁFICO EN PASEO FEDERICO LORCA**

- 1.-DURANTE LA EJECUCIÓN DE LA PANTALLA DE LAS RAMPAS DE SALIDA DEL EDIFICIO, POR MOTIVOS DE SEGURIDAD, SE REDUCE A UN CARRIL EL TRANSITO DE VEHICULOS EN DICHA ZONA.



- EXCAVACIÓN SOLAR**
- 1.-DESVÍO DE TRÁFICO DEFINITIVO DURANTE DURACIÓN DE LA OBRA.
 - 2.-EXCAVACIÓN SOLAR HASTA NIVEL DE ANCLAJES.
 - 3.-EJECUCIÓN DE ANCLAJES POR ENCIMA DE N.F.
 - 4.-EXCAVACIÓN DE SOLAR HASTA NIVEL DE CIMENTACIÓN DEJANDO BERMA DE TERRENO PARA CONTENCIÓN DE PANTALLA EN TODO EL PERÍMETRO.

CONCESIONARIA:

JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

estudio san sebastian avd. pio baraja, nº 29 oficina 1, 20008 donosti (gipuzkoa), tel.: (943) 22 48 73, fax.: (943) 22 48 74. e-mail: donosti@landabe.com

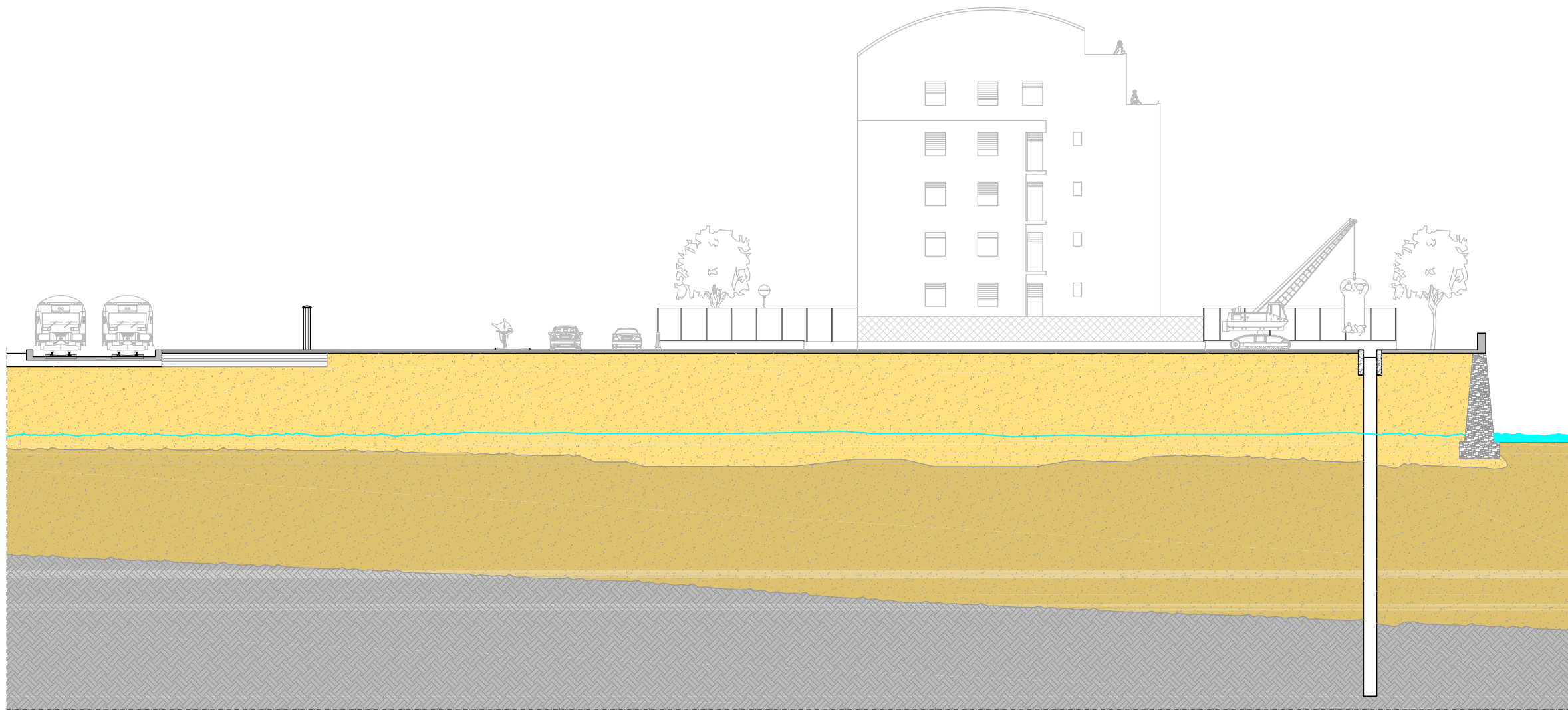
FECHA PROYECTO: AGOSTO 2011
 REVISADO: 31-08-2011
 SUSTITUYE:
 REVISADO POR: 118

ESCALAS:
 E(A1) 1:250
 E(A3) 1:500

822

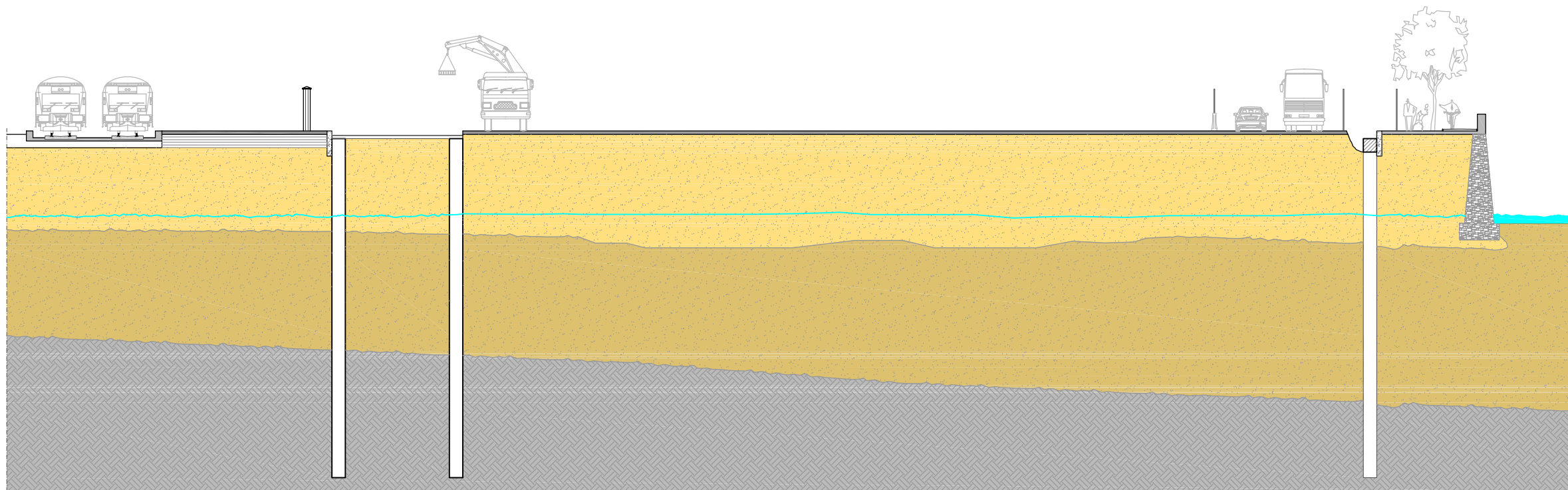
PROYECTO DE EJECUCIÓN DE DESVÍO DE SERVICIOS Y MURO PANTALLA PARA LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA.

Nº PLANO: 7.3
 PLANO: PROCESO CONSTRUCTIVO PLANTAS. FASE III



- 1.-RETIRADA MOBILIARIO URBANO Y ARBOLADO EN ÁREA APARCAMIENTO.
- 2.-DEMOLICIÓN URBANIZACIÓN.
- 3.-DESVÍO DE BIDEGORRI.
- 4.-MONTAJE DE INSTALACIONES PARA HIDROFESA.
- 5.-REALIZACIÓN DE MURETES GUÍA.
- 6.-EJECUCIÓN MURO PANTALLA.
- 7.-EJECUCIÓN ESTRUCTURA PARA DESVÍO DE TRÁFICO EN EXTREMO PUENTE M^o CRISTINA .
- 8.-EJECUCIÓN VIGA CORONACIÓN.

EJECUCIÓN DE MURO PANTALLA EN ZONA RÍO



- 1.-DESVÍO DE TRÁFICO.
- 1.-RETIRADA MOBILIARIO URBANO Y ARBOLADO.
- 3.-DEMOLICIÓN DE URBANIZACIÓN.
- 4.-REALIZACIÓN DE MURETES GUÍA.
- 5.-EJECUCIÓN MURO PANTALLA.
- 6.-EJECUCIÓN ESTRUCTURA PARA DESVÍO DE TRÁFICO.
- 7.-EJECUCIÓN VIGA CORONACIÓN.

EJECUCIÓN MURO PANTALLA ZONA VÍAS

CONCESIONARIA:



landabe
ingenieros

JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

FECHA PROYECTO: AGOSTO 2011
 REVISADO: 31-08-2011
 SUSTITUYE:
 REVISADO POR: 118

ESCALAS:

E(A1) 1:150

E(A3) 1:300

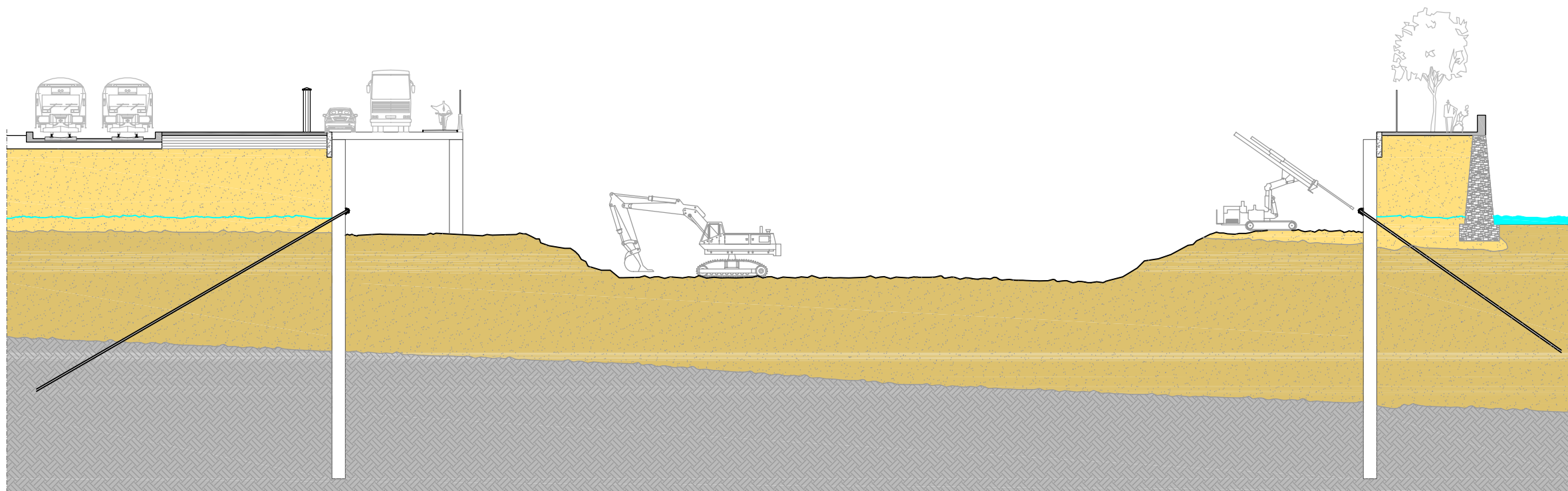
822

PROYECTO DE EJECUCIÓN DE DESVÍO DE SERVICIOS Y MURO PANTALLA PARA LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA.

Nº PLANO: 8.1

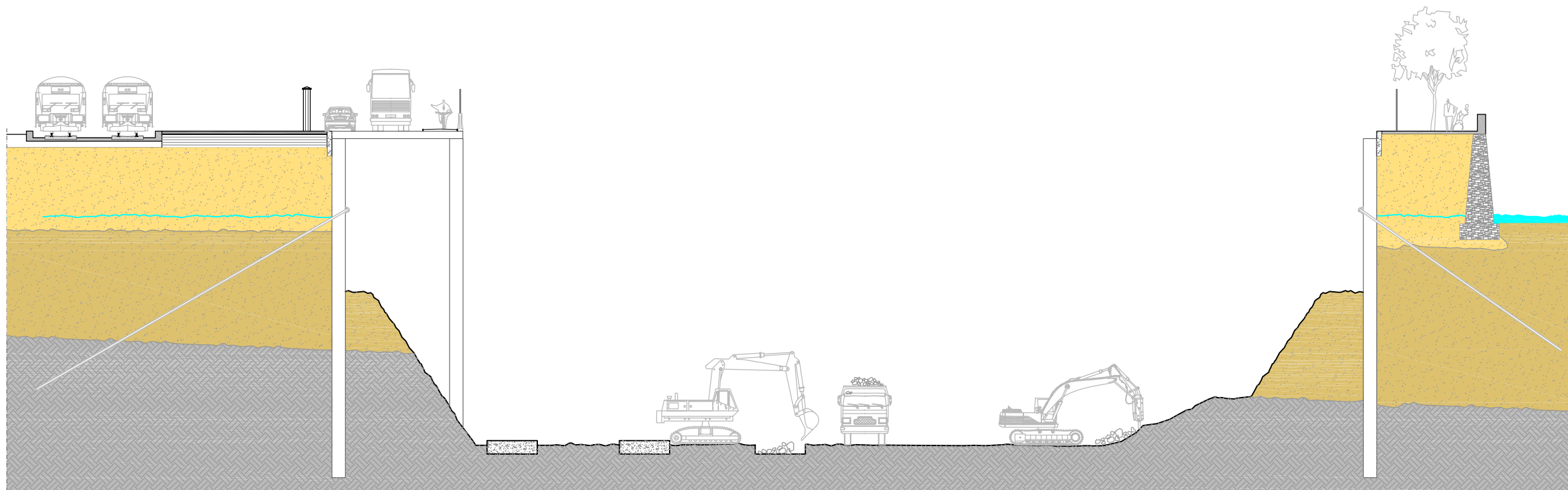
PLANO: PROCESO CONSTRUCTIVO SECCIONES. EJECUCIÓN MURO PANTALLA





- 1.-DESVÍO DE TRÁFICO DEFINITIVO DURANTE DURACIÓN DE LA OBRA.
- 2.-EXCAVACIÓN SOLAR HASTA NIVEL DE ANCLAJES.
- 3.-EJECUCIÓN DE ANCLAJES POR ENCIMA DE N.F.

EXCAVACIÓN SOLAR HASTA N.F. Y EJECUCIÓN DE ANCLAJES



- 1.-EXCAVACIÓN DE TODA LA SUPERFICIE DEL SOLAR HASTA COTA SUPERIOR DE BERMAS PERIMETRALES.
- 2.-RETIRADA DE TERRENO DEL ÁREA CENTRAL DEL SOLAR HASTA FONDO DE EXCAVACIÓN MANTENIENDO UNA BERMA DE TERRENO EN TODO EL PERÍMETRO CONTRA LA PANTALLA.
- 3.-REALIZACIÓN DE SUBBASE Y CIMENTACIÓN DEL EDIFICIO. EN ZONA CENTRAL.

EXCAVACIÓN SOLAR HASTA NIVEL CIMENTACIÓN

CONCESIONARIA:



landabe
ingenieros

JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

(Signature)

FECHA PROYECTO: AGOSTO 2011
REVISADO: 31-08-2011
SUSTITUYE:
REVISADO POR: 118

ESCALAS:

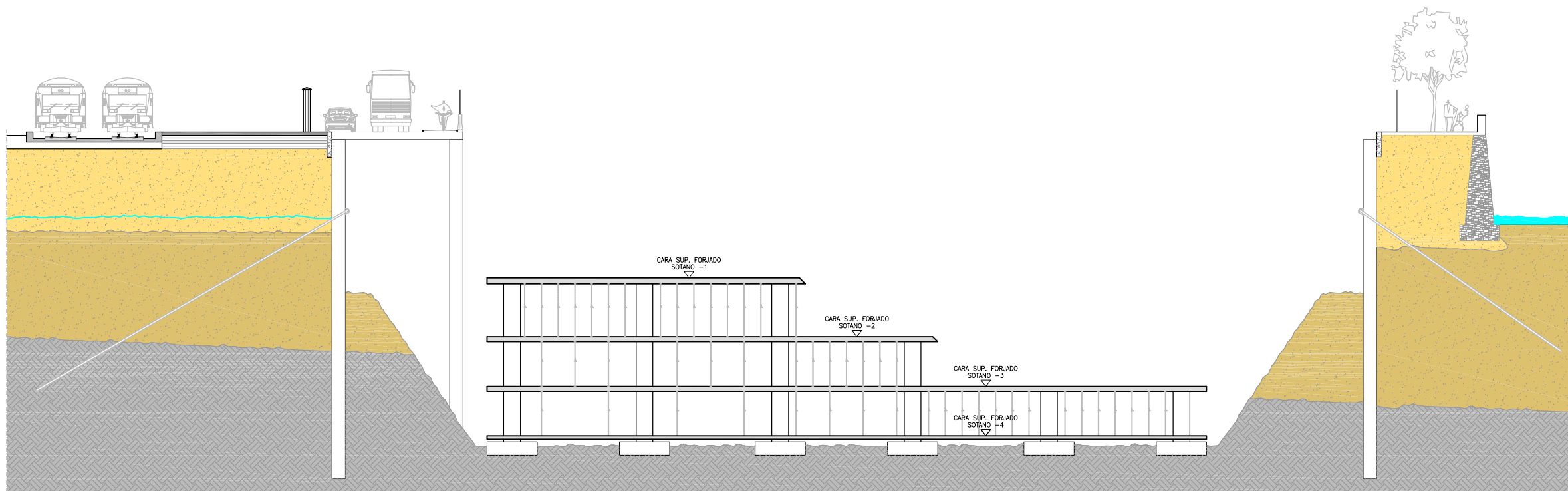
E(A1) 1:150

E(A3) 1:300

PROYECTO DE EJECUCIÓN DE DESVÍO DE SERVICIOS Y MURO PANTALLA PARA LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA.

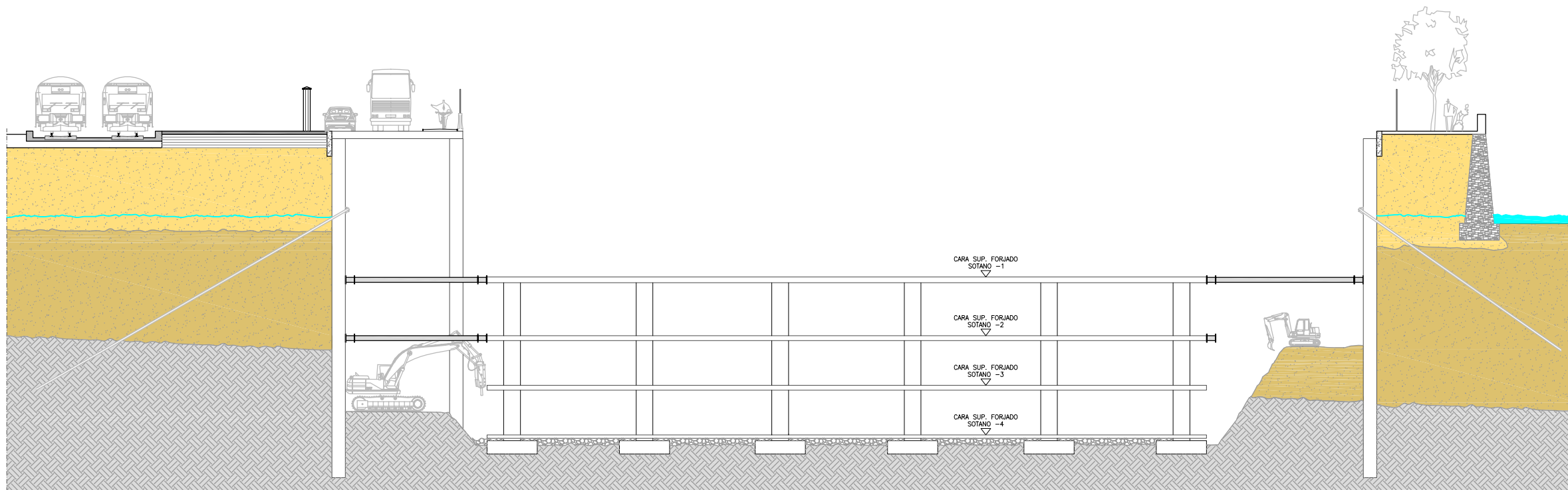
Nº PLANO: 8.2

PLANO: PROCESO CONSTRUCTIVO SECCIONES. CONTENCIÓN MURO PANTALLA Y EXCAVACIÓN



- 1.-EJECUCIÓN DE SOLERA EN SÓTANO 4.
- 2.-CONSTRUCCIÓN DE SOPORTES DE PISO Y FORJADOS DE SÓTANO 3, 2 Y 1.

CONSTRUCCIÓN ESTRUCTURA EDIFICIO EN ZONA CENTRAL



- 1.-COLOCACIÓN DE ARRIOSTRAMIENTO MEDIANTE PERFILERÍA METÁLICA ENTRE SÓTANO 1 Y MURO PANTALLA.
- 2.-EXCAVACIÓN DE LA BERMA PERIMETRAL HASTA NIVEL DE SÓTANO 2.
- 3.-ARRIOSTRAMIENTO DE PANTALLA CON ESTRUCTURA METÁLICA FORJADO DE SÓTANO 2.
- 4.-RETIRADA DE LA TOTALIDAD DEL TERRENO QUE COMPOÑÍA LA BERMA HASTA FONDO DE EXCAVACIÓN.

ARRIOSTRAMIENTO FORJADOS Y EXCAVACIÓN BERMAS DE TERRENO

CONCESIONARIA:



landabe
ingenieros

JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

[Signature]

FECHA PROYECTO: AGOSTO 2011
 REVISADO: 31-08-2011
 SUSTITUYE:
 REVISADO POR: 118

ESCALAS:

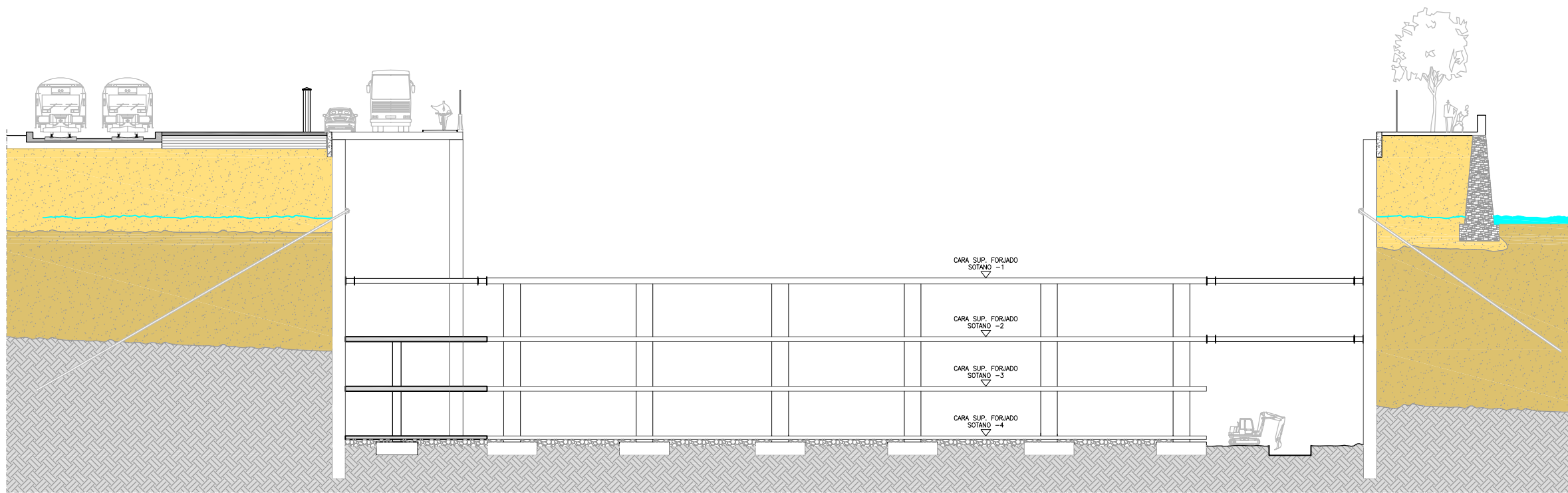
E(A1) 1:150

E(A3) 1:300

PROYECTO DE EJECUCIÓN DE DESVÍO DE SERVICIOS Y MURO PANTALLA PARA LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA.

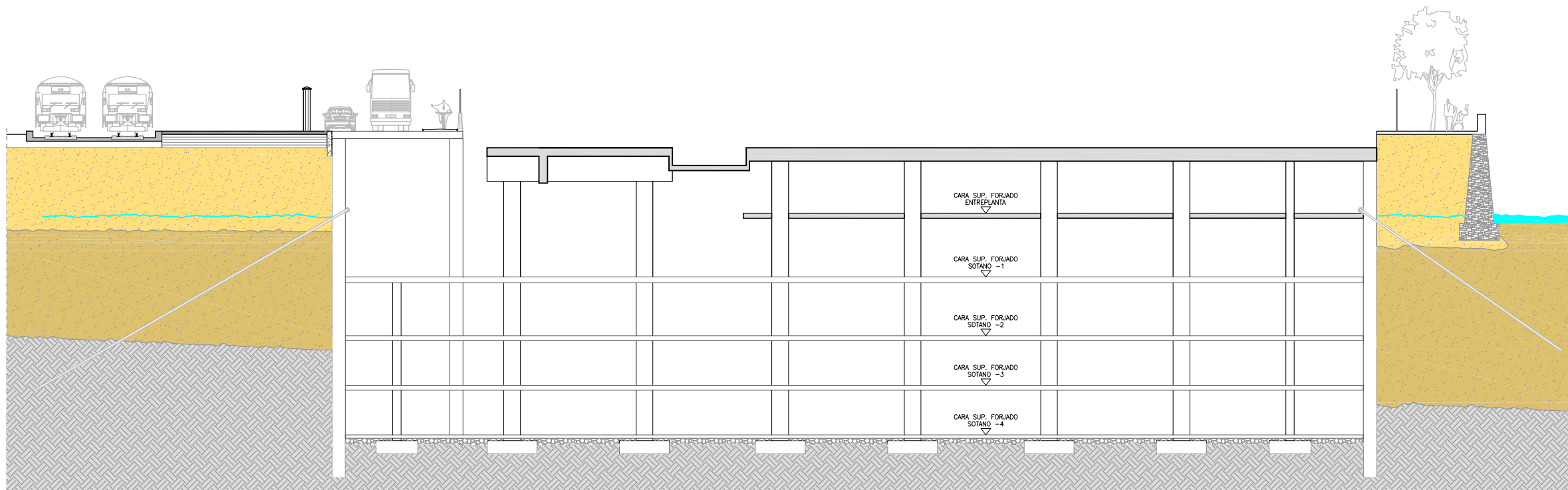
Nº PLANO:
8.3

PLANO: PROCESO CONSTRUCTIVO SECCIONES. EJECUCIÓN DE LA ESTRUCTURA CENTRAL DEL EDIFICIO.



- 1.-CONSTRUCCIÓN DE CIMENTACIÓN, SOLERA Y FORJADO SÓTANO 3 EN PERÍMETRO DE EDIFICIO.
- 2.-RETIRADA DE ARRIOSTAMIENTO DEL SOTANO 2.
- 3.-REALIZACIÓN DE FORJADO SOTANO 2 EN EL AMBITO DEL ARRIOSTAMIENTO.

REMATE CONSTRUCCIÓN DE ESTRUCTURA EN PERÍMETRO EDIFICIO



- 1.-RETIRADA DE ARRIOSTAMIENTO DEL SOTANO 1.
- 2.-CONSTRUCCIÓN DE SÓTANO 1 EN EL ESPACIO DE LA CONTENCIÓN
- 3.-EJECUCIÓN DE FORJADOS DE ENTREPANTA Y RAMPAS.
- 4.-CONSTRUCCIÓN DE FORJADO CUBIERTA EN ZONA RÍO.

EJECUCIÓN LOSA CUBIERTA Y FORJADO URBANIZACIÓN EN ZONA RÍO

CONCESIONARIA:



landabe
ingenieros

JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

FECHA PROYECTO:

AGOSTO 2011

REVISADO:

31-08-2011

SUSTITUYE:

REVISADO POR:

118

ESCALAS:

E(A1) 1:150

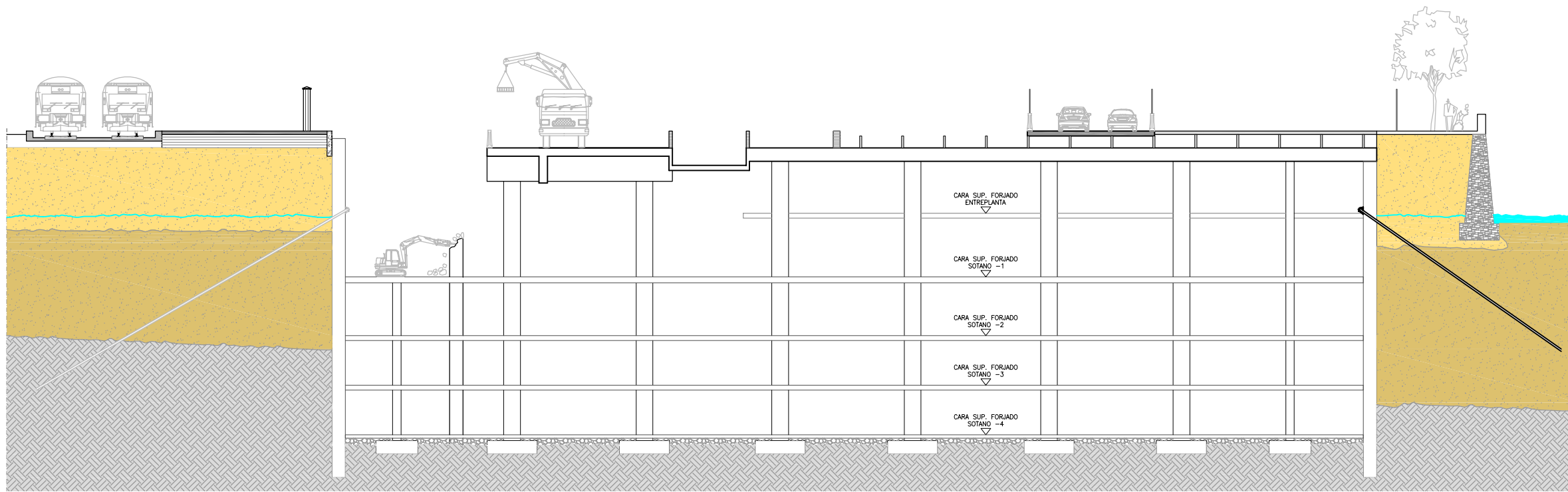
E(A3) 1:300

PROYECTO DE EJECUCIÓN DE DESVÍO DE SERVICIOS Y MURO PANTALLA PARA LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA.

Nº PLANO:

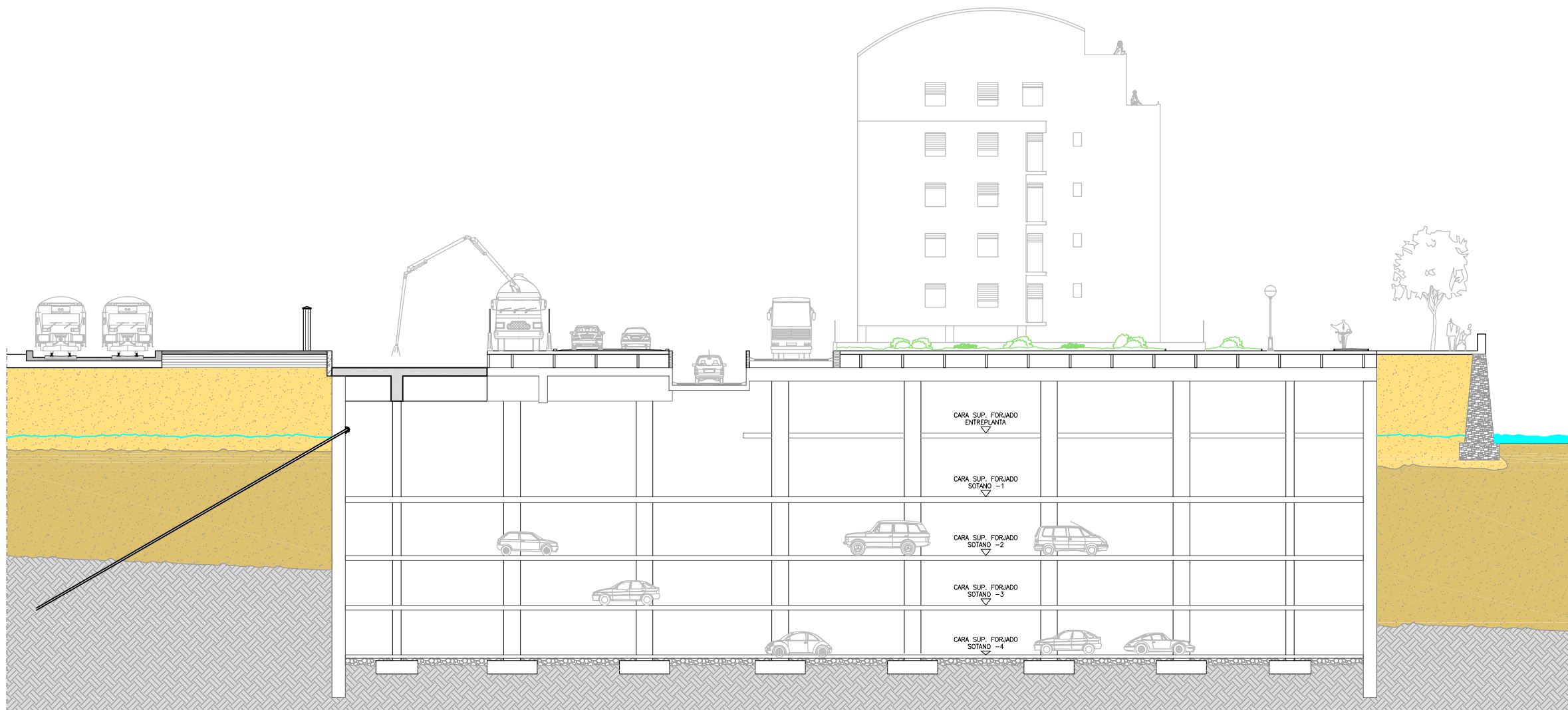
8.4

PLANO: PROCESO CONSTRUCTIVO SECCIONES.
REMATE DE FORJADOS EN PERÍMETRO EDIFICIO.



- 1.-DESVIO DE TRÁFICO A ZONA RÍO.
- 2.-RETIRADA DE ESTRUCTURA DE FORJADO PROVISIONAL PARA PARA DESVÍO TRÁFICO.
- 3.-PICADO BATACHES DE APOYO DE FORJADO PROVISIONAL.
- 4.-ELIMINACIÓN DE ANCLAJES ZONA RÍO.

DEMOLICIÓN ESTRUCTURA PROVISIONAL PARA DESVÍO TRÁFICO



- 1.-CONSTRUCCIÓN DE FORJADO CUBIERTA EN ZONA VÍAS.
- 2.-ELIMINACIÓN ANCLAJES ZONA VÍAS..

REMATE URBANIZACIÓN EN ZONA 1 y 2

CONCESIONARIA:



landabe
ingenieros

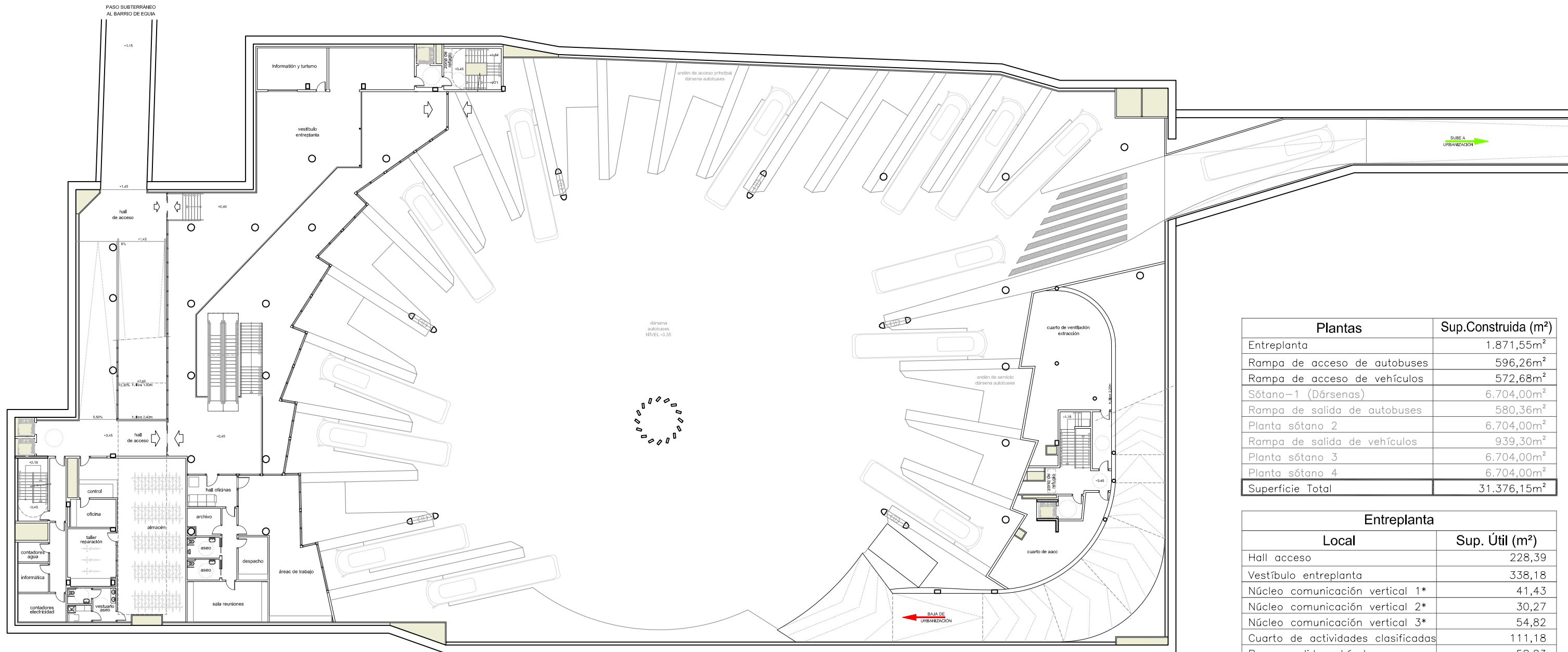
JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

(Signature)

FECHA PROYECTO: AGOSTO 2011
 REVISADO: 31-08-2011
 SUSTITUYE:
 REVISADO POR: 118

ESCALAS:
 E(A1) 1:150
 E(A3) 1:300

PROYECTO DE EJECUCIÓN DE DESVÍO DE SERVICIOS Y MURO PANTALLA PARA LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA.
 N° PLANO: 8.5
 PLANO: PROCESO CONSTRUCTIVO SECCIONES. REMATES ESTRUCTURA EDIFICIO Y URBANIZACIÓN.





ENTREPLANTA (NIVEL +0.45).
E(A1) 1:200
E(A3) 1:400

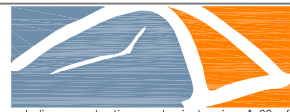
Plantas	Sup.Construida (m ²)
Entreplanta	1.871,55m ²
Rampa de acceso de autobuses	596,26m ²
Rampa de acceso de vehículos	572,68m ²
Sótano-1 (Dársenas)	6.704,00m ²
Rampa de salida de autobuses	580,36m ²
Planta sótano 2	6.704,00m ²
Rampa de salida de vehículos	939,30m ²
Planta sótano 3	6.704,00m ²
Planta sótano 4	6.704,00m ²
Superficie Total	31.376,15m²

Entreplanta	
Local	Sup. Útil (m ²)
Hall acceso	228,39
Vestíbulo entreplanta	338,18
Núcleo comunicación vertical 1*	41,43
Núcleo comunicación vertical 2*	30,27
Núcleo comunicación vertical 3*	54,82
Cuarto de actividades clasificadas	111,18
Rampa salida vehículos	58,83
Contadores de agua	6,10
Contadores eléctricos	13,94
Cuarto informática	8,92
Información y turismo	30,12
Depósito bicicletas	188,88
Oficinas	181,46
Superficie Total	1.292,52

*Nota: Los núcleos de comunicación vertical incluyen superficies de pasillos de distribución a cuartos de instalaciones, vestíbulos de independencia, etc. próximos a los mismos.

CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE BAJADA 
CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE SUBIDA 

CONCESIONARIA:



landabe
ingenieros

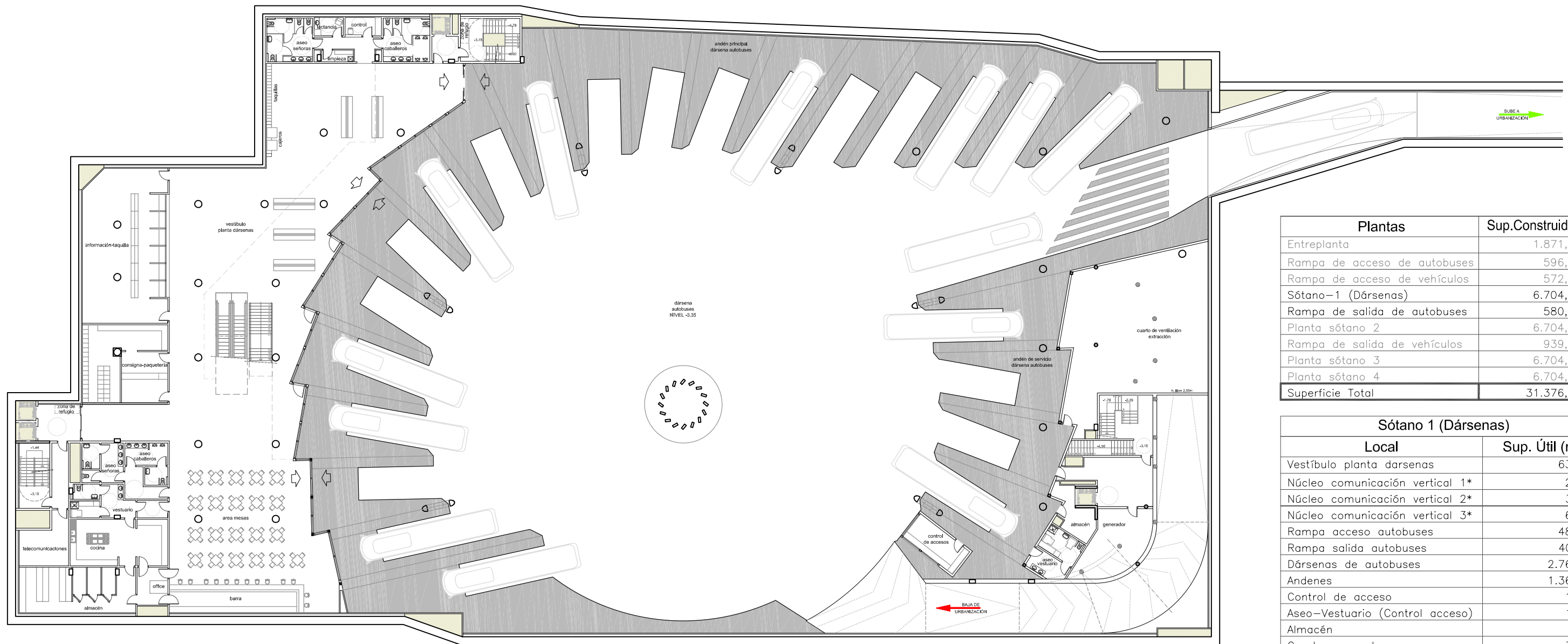
JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

FECHA PROYECTO: AGOSTO 2012
REVISADO: 17-08-2012
SUSTITUYE:
REVISADO POR: 118

ESCALAS:
E(A1) 1:200
E(A3) 1:400

826

PROYECTO DE EJECUCIÓN Y ACTIVIDAD DEL APARCAMIENTO Y DE LA NUEVA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA. DONOSTIA -SAN SEBASTIÁN
Nº PLANO: 2.1.1
PLANO: GEOMETRIA.PLANTAS Y CIRCULACION. ENTREPLANTA.



PLANTA SÓTANO 1 (NIVEL -3.35)
E(A1) 1:200
E(A3) 1:400

Plantas	Sup.Construida (m ²)
Entreplanta	1.871,55m ²
Rampa de acceso de autobuses	596,26m ²
Rampa de acceso de vehículos	572,68m ²
Sótano-1 (Dársenas)	6.704,00m ²
Rampa de salida de autobuses	580,36m ²
Planta sótano 2	6.704,00m ²
Rampa de salida de vehículos	939,30m ²
Planta sótano 3	6.704,00m ²
Planta sótano 4	6.704,00m ²
Superficie Total	31.376,15m²

Sótano 1 (Dársenas)	
Local	Sup. Útil (m ²)
Vestíbulo planta darsenas	636,28
Núcleo comunicación vertical 1*	29,76
Núcleo comunicación vertical 2*	30,79
Núcleo comunicación vertical 3*	67,13
Rampa acceso autobuses	484,06
Rampa salida autobuses	409,59
Dársenas de autobuses	2.769,16
Andenes	1.369,80
Control de acceso	17,08
Aseo-Vestuario (Control acceso)	17,99
Almacén	13,41
Cuarto generador	38,18
Cuarto de ventilación-extracción	195,87
Cuarto de telecomunicaciones	20,28
Información-taquilla	121,94
Consigna-paquetería	61,99
Cafetería	388,47
Aseos públicos	64,55
Superficie Total	6.736,33

*Nota: Los núcleos de comunicación vertical incluyen superficies de pasillos de distribución a cuartos de instalaciones, vestíbulos de independencia, etc. próximos a los mismos.

CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE BAJADA
CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE SUBIDA

Plantas	Sup.Construida (m ²)
Entrepanta	1.871,55m ²
Rampa de acceso de autobuses	596,26m ²
Rampa de acceso de vehículos	572,68m ²
Sótano-1 (Dársenas)	6.704,00m ²
Rampa de salida de autobuses	580,36m ²
Planta sótano 2	6.704,00m ²
Rampa de salida de vehículos	939,30m ²
Planta sótano 3	6.704,00m ²
Planta sótano 4	6.704,00m ²
Superficie Total	31.376,15m²



PLANTA SÓTANO 2 (NIVEL -6.50)
E(A1) 1:200
E(A3) 1:400



Sótano 2	
Local	Sup. Útil (m ²)
Aparcamiento	5.558,12
Núcleo comunicación vertical 1*	73,98
Núcleo comunicación vertical 2*	30,77
Núcleo comunicación vertical 3*	39,87
Rampa acceso vehículos	443,88
Rampa salida vehículos	666,04
Rampa subida sótano 3	117,11
Oficinas-Control	33,41
Cuarto Racks-tk	12,60
Almacén	26,67
Cuarto de ventilación-extracción	23,86
Cuarto de ventilación-admisión	58,93
Aseos	39,13
Disponibile	52,33
Superficie Total	7.176,70

*Nota: Los núcleos de comunicación vertical incluyen superficies de pasillos de distribución a cuartos de instalaciones, vestíbulos de independencia, etc. próximos a los mismos.

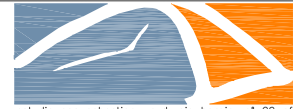
PLANTA	PLAZAS	NORMAL	REDUCIDAS	MINUSV.	TOTAL	MOTOS
SÓTANO-2		139	62	7	208	9
SÓTANO-3		144	62	7	213	9
SÓTANO-4		148	62	7	217	9
TOTAL		431	186	21	638	27

DIMENSIONES MINIMAS POR PLAZA:

NORMAL: 2.40x5.00
REDUCIDA: 2.20x4.50
MINUSVALIDOS: 3.60x5.00.
MOTO: 1.50x2.50

CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE BAJADA 
CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE SUBIDA 

CONCESIONARIA:



landabe
ingenieros

JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

FECHA PROYECTO: AGOSTO 2012
REVISADO: 17-08-2012
SUSTITUYE:
REVISADO POR: 118

ESCALAS:
E(A1) 1:200
E(A3) 1:400

826

PROYECTO DE EJECUCIÓN Y ACTIVIDAD DEL APARCAMIENTO Y DE LA NUEVA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA. DONOSTIA -SAN SEBASTIÁN
Nº PLANO: 2.1.3.
PLANO: GEOMETRIA.PLANTAS Y CIRCULACION. SÓTANO -2



PLANTA SÓTANO 3 (NIVEL -9.60)
E(A1) 1:200
E(A3) 1:400

Plantas	Sup.Construida (m ²)
Entreplanta	1.871,55m ²
Rampa de acceso de autobuses	596,26m ²
Rampa de acceso de vehículos	572,68m ²
Sótano-1 (Dársenas)	6.704,00m ²
Rampa de salida de autobuses	580,36m ²
Planta sótano 2	6.704,00m ²
Rampa de salida de vehículos	939,30m ²
Planta sótano 3	6.704,00m ²
Planta sótano 4	6.704,00m ²
Superficie Total	31.376,15m²



Sótano 3	
Local	Sup. Útil (m ²)
Aparcamiento	5.604,51
Núcleo comunicación vertical 1*	73,98
Núcleo comunicación vertical 2*	30,77
Núcleo comunicación vertical 3*	39,87
Rampa bajada sótano 4	117,11
Rampa subida sótano 2	115,15
Almacén	26,67
Cuarto de ventilación-extracción	46,76
Cuarto de ventilación-admisión	58,93
Aseos	39,13
Disponibles	52,33
Superficie Total	6.194,65

*Nota: Los núcleos de comunicación vertical incluyen superficies de pasillos de distribución a cuartos de instalaciones, vestíbulos de independencia, etc. próximos a los mismos.

PLANTA	PLAZAS	NORMAL	REDUCIDAS	MINUSV.	TOTAL	MOTOS
SÓTANO-2		139	62	7	208	9
SÓTANO-3		144	62	7	213	9
SÓTANO-4		148	62	7	217	9
TOTAL		431	186	21	638	27

DIMENSIONES MINIMAS POR PLAZA:

NORMAL: 2.40x5.00
REDUCIDA: 2.20x4.50
MINUSVALIDOS: 3.60x5.00.
MOTO: 1.50x2.50

CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE BAJADA 
CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE SUBIDA 

CONCESIONARIA:



landabe
ingenieros

JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

FECHA PROYECTO: AGOSTO 2012
REVISADO: 17-08-2012
SUSTITUYE:
REVISADO POR: 118

ESCALAS:
E(A1) 1:200
E(A3) 1:400

826

PROYECTO DE EJECUCIÓN Y ACTIVIDAD DEL APARCAMIENTO Y DE LA NUEVA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA. DONOSTIA -SAN SEBASTIÁN
Nº PLANO: 2.1.4.
PLANO: GEOMETRIA.PLANTAS Y CIRCULACION. SÓTANO -3



PLANTA SÓTANO 4 (NIVEL -12.70)
E(A1) 1:200
E(A3) 1:400

Plantas	Sup.Construida (m ²)
Entreplanta	1.871,55m ²
Rampa de acceso de autobuses	596,26m ²
Rampa de acceso de vehículos	572,68m ²
Sótano-1 (Dársenas)	6.704,00m ²
Rampa de salida de autobuses	580,36m ²
Planta sótano 2	6.704,00m ²
Rampa de salida de vehículos	939,30m ²
Planta sótano 3	6.704,00m ²
Planta sótano 4	6.704,00m ²
Superficie Total	31.376,15m²



Sótano 4	
Local	Sup. Útil (m ²)
Aparcamiento	5.604,51
Núcleo comunicación vertical 1*	73,96
Núcleo comunicación vertical 2*	30,75
Núcleo comunicación vertical 3*	39,86
Rampa subida sótano 3	117,11
Almacén	26,67
Cuarto de ventilación-extracción	46,76
Cuarto de ventilación-admisión	58,93
Aseos	39,08
Grupo presión-incendios	29,10
Disponibles	52,33
Superficie Total	6.119,06

*Nota: Los núcleos de comunicación vertical incluyen superficies de pasillos de distribución a cuartos de instalaciones, vestíbulos de independencia, etc. próximos a los mismos.

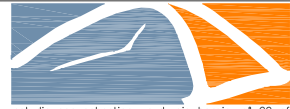
PLANTA	PLAZAS	NORMAL	REDUCIDAS	MINUSV.	TOTAL	MOTOS
SÓTANO-2		139	62	7	208	9
SÓTANO-3		144	62	7	213	9
SÓTANO-4		148	62	7	217	9
TOTAL		431	186	21	638	27

DIMENSIONES MINIMAS POR PLAZA:

NORMAL: 2.40x5.00
REDUCIDA: 2.20x4.50
MINUSVALIDOS: 3.60x5.00.
MOTO: 1.50x2.50

CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE BAJADA 
CIRCULACIÓN VEHÍCULOS DE SUBIDA 

CONCESIONARIA:



landabe
ingenieros

JAVIER ABAL BARAJAS.
ARQUITECTO

FECHA PROYECTO: AGOSTO 2012
REVISADO: 17-08-2012
SUSTITUYE:
REVISADO POR: 118

ESCALAS:
E(A1) 1:200
E(A3) 1:400

826

PROYECTO DE EJECUCIÓN Y ACTIVIDAD DEL APARCAMIENTO Y DE LA NUEVA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA. DONOSTIA -SAN SEBASTIÁN
Nº PLANO: 2.1.5.
PLANO: GEOMETRIA.PLANTAS Y CIRCULACION. SÓTANO -4

3. ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS Y JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA

El análisis se centra en la alternativa “0” (situación actual en la Plaza de Pío XII) junto a aquellas alternativas que han sido desarrolladas por lo menos hasta nivel de proyecto básico, es decir, Riberas de Loiola y Atotxa. En este análisis no se incluye el Parque de Araba, ubicación evaluada favorablemente y propuesta en el anterior PGOU de 1995, debido a la oposición –competencialmente vinculante– del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, en la resolución de la C.O.T.P.V. sobre el Plan General, hecho que motivó su desestimación.

Hay que señalar que las 3 ubicaciones se sitúan en un entorno urbano fuertemente antropizado, con condiciones ambientales similares, y se encuentran muy próximas entre sí (entre 600 m y 1.100 m). En la tabla siguiente se detallan las afecciones ambientales de cada una de las ubicaciones.

	Plaza Pío XII (Alternativa “0”)	Atotxa	Riberas de Loiola
Geología	No se afecta	Excavación de rellenos y depósitos aluviales hasta el macizo rocoso infrayacente.	Excavación de rellenos y depósitos aluviales hasta nivel rocoso infrayacente
Hidrogeología	No se afecta	Nivel freático por encima de la cota del sótano inferior de la Estación	Nivel freático por debajo de la cota del sótano inferior de la Estación
Hidrología superficial	Junto al río Urumea. No se afecta	Junto al río Urumea. Posible afección durante las obras por vertidos.	Sin afección. Río Urumea a unos 210 m
Vegetación	No se afecta	Ornamental: afección a	Ornamental: afección al

	Plaza Pío XII (Alternativa "0")	Atotxa	Riberas de Loiola
		hilera de plátanos centenarios durante las obras	Jardín de la Memoria durante las obras
Fauna	No se afecta	No se afecta	No se afecta
Paisaje	No se afecta	Elevado interés, afección negativa durante las obras. Afección positiva por la eliminación del parking en superficie y tratarse de una estación subterránea.	Calidad media. Afección negativa durante las obras.
Patrimonio cultural	No se afecta	Elementos catalogados en el entorno	Inexistente
Espacios protegidos	No existen	No existen	No existen
Situación acústica	60-65 dB(A) (Ver mapas estratégicos de ruido a continuación)	55-65 dB(A) (Ver mapas estratégicos de ruido a continuación)	55-65 dB(A) (Ver mapas estratégicos de ruido a continuación)
Calidad del aire	Similar (*)	Similar (*)	Similar (*)
Riesgos ambientales y antrópicos	Riesgo de accidente por transporte de mercancías peligrosas: <ul style="list-style-type: none"> Carreteras: Contigua a carretera de muy baja peligrosidad 	Riesgo de accidente por transporte de mercancías peligrosas: <ul style="list-style-type: none"> Ferrocarril: Contigua a vía con riesgo medio y bajo 	Riesgo de accidente por transporte de mercancías peligrosas: <ul style="list-style-type: none"> Ferrocarril: Contigua a vía con riesgo medio Carreteras: a más de 100 m de carretera de peligrosidad alta

(*) Los datos de calidad del aire de la red de seguimiento del Gobierno Vasco corresponden a la misma estación de control para las tres ubicaciones, situada en la Plaza Easo .

La tabla siguiente resume los aspectos que el Informe de Dirección de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas de la Diputación Foral de Gipuzkoa considera que deben ser tenidos en cuenta en la valoración de las diferentes alternativas.

	Alternativa 0 (Plaza Pío XII)	Atotxa	Riberas de Loiola
Ocupación de suelos naturales y agrarios	Inexistente	Inexistente	Inexistente
Afección a zonas residenciales y de gran uso público	Afección a zona residencial y docente contigua	Afección a zonas residenciales	Afección a zonas residenciales
Consumo de energía y generación de emisiones de CO₂ y GEI	Sin datos	Posible reducción con respecto a Pío XII	Sin datos
Interferencia sobre movilidad peatonal y ciclista	Sin interferencias	Sin interferencias en obras ni explotación	Sin interferencias en obras ni explotación
Integración en paisaje urbano	Baja integración	Baja integración en obras. Alta integración en explotación (subterránea)	Baja integración en obras. Alta integración en explotación (subterránea)
Minimización riesgos	Riesgo bajo por transporte de mercancías peligrosas por carretera	Riesgo bajo por transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril	Riesgo bajo por transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril

	Alternativa 0 (Plaza Pío XII)	Atotxa	Riberas de Loiola
Intermodalidad	Autobús urbano Automóvil	Autobús urbano Ferrocarril Tren de alta velocidad Automóvil	Autobús urbano Ferrocarril Euskotren Automóvil
Centralidad	Ligeramente periférica	Alta centralidad	Periférica
Impacto en tráfico urbano	Sin datos	Ligera afección en periodos punta	Sin problemas de retención
Accesibilidad peatonal y ciclista	Buena accesibilidad para peatones y ciclistas	Mejora con respecto a Pío XII	Accesible para peatones y ciclistas

La justificación de la alternativa elegida, ubicación de la estación de autobuses en Atotxa, se basa en la intermodalidad con el tren de alta velocidad, hecho que sólo podría lograrse en esta localización. Adicionalmente, se ha considerado su mayor centralidad con respecto a las otras alternativas, lo cual supone una mejor accesibilidad para los usuarios, además de favorecer los desplazamientos a pie.

4. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO

La zona de estudio está inserta en la franja de clima oceánico con inviernos poco fríos y veranos suaves. Está localizada en el asentamiento urbano de Donostia-San Sebastián, junto a la ría del Urumea, donde la dinámica fluviomareal característica de los espacios de encuentro mar-río se encuentra muy alterada por obras de encauzamiento de tipo duro para el control de inundaciones.

Desde el punto de vista geológico, se observan los siguientes estratos: rellenos antrópicos, suelos aluviales y el macizo rocoso a una profundidad variable de entre 13 y 17 metros respecto a la superficie actual. El nivel freático se encuentra a 5 m de profundidad. La vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos en la zona es baja. No existen registrados suelos potencialmente contaminados.

El tramo del Urumea ubicado frente al ámbito de actuación está tramificado como de categoría IV según la componente hidráulica. El último informe sobre la calidad de las aguas de la ría del Urumea (URA, 2012), califica el estado ecológico global de esta masa de aguas de transiciones de “Aceptable”. Faunísticamente, destaca en este tramo el Salmón, especie de elevado interés piscícola, que cuenta con un programa de reintroducción. El tramo estudiado sería una zona de paso de la especie, descartándose la presencia de frezaderos.

La vegetación del lugar es de carácter ornamental, destacando la alineación de plátanos centenarios que se mantienen en el pequeño parque frente a la estación de tren. Se trata de 9 ejemplares de gran tamaño y hermosa hechura, con un estado fitosanitario en general aceptable. Se trata de un arbolado excepcional por su desarrollo y edad, con gran valor paisajístico e histórico.

Paisajísticamente, la zona en la que se ubica el presente proyecto cuenta con un conjunto arquitectónico y paisajístico de gran valor, con elementos de elevado interés. La mezcla de estilos, la abundancia de espacios verdes y las vistas abiertas con perspectivas interesantes le dan un carácter propio a esta zona.

El planeamiento municipal ha protegido los siguientes elementos del patrimonio cultural: puente de M^a Cristina, Estación del Norte y elementos de mobiliario: postes de señalización, barandillas del paseo, bancos con pie de fundición y fuente de fundición.

Acústicamente, el Mapa Estratégico de Ruido desarrollado por el Ayuntamiento en 2011 constata que en toda la zona cercana a los paseos de Federico García Lorca y de Francia se sobrepasa los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes establecidos por el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, ($L_n = 55\text{dB}$).

La calidad del aire en la zona ha mejorado en los últimos años quedando muy próxima a los niveles marcados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

El ámbito de estudio se encuentra atravesado por dos itinerarios peatonales y contiguo al itinerario entre puentes.

En lo referente a los riesgos exteriores, la zona presenta riesgos bajos o muy bajos.

4.1. ASPECTOS JURÍDICO-ADMINISTRATIVOS

- Ley de Costas: el proyecto libra en todo momento la línea de servidumbre de tránsito.
- Plan Territorial Parcial de Donostialde: Entre las pautas principales de ordenación de carácter general plantea desarrollar un Plan Especial de Ordenación Integrada del Área Corredor del Urumea, para las operaciones de construcción de terminales de transporte público y equipamientos dotacionales y terciarios de carácter emblemático en torno a las estaciones de Atotxa y Riberas (Intercambiador ADIF-ETS-TAV-Autobuses / Estación TAV / Estación Autobuses)
- Plan Territorial Sectorial de Márgenes de Ríos y Arroyos: la componente hidráulica señala que la mancha de inundación se limita al interior del cauce.

- Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa: Según el Plano de Itinerarios de la red básica de vías ciclistas de Gipuzkoa, el área de estudio se encuentra atravesada por el Itinerario 1 Donostia-Irún.
- Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián: el entorno de la futura estación de autobuses está atravesado por las vías ciclistas principales de la ciudad

4.2. BIBLIOGRAFÍA

AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN. 2009. PLAN ESPECIAL DE RENOVACION URBANA-APROBACION DEFINITIVA. Implantación de la estación de autobuses. BOG N°48 - 08-05-2009. P. 70

AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN. 2010. Plan General de Ordenación Urbana de Donostia - San Sebastián. Aprobación Definitiva.

AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN. Mapa de la red peatonal: [www. http://www.donostiamovilidad.com/la-ciudad-del-peaton/mapa-red-peatonal/](http://www.donostiamovilidad.com/la-ciudad-del-peaton/mapa-red-peatonal/)

DECRETO 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA. DPTO. MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. 2011. Análisis de calidad del agua e informe anual del estado de los estuarios de Gipuzkoa: Año 2011. Azti Tecnalia

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA. 2013. Página Web con cartografía y ortofotos. <http://b5m.gipuzkoa.net>

DIPUTACIÓN FORAL DE GUIPUZKOA. DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA Y PESCA. 1990. Mapa de Clases Agrológicas de Guipúzcoa E 1/25.000. Hoja 64 – II.

DONOSTIAKO UDALA. 2010. Análisis de la movilidad de la futura Estación de Autobuses Interurbanos de Donostia - San Sebastián

DONOSTIAKO UDALA. 2011. Mapas Estratégicos de ruido de Donostia - San Sebastián.

ENTE VASCO DE ENERGÍA. 1996. Mapa Hidrogeológico del País Vasco E: 1/100.000.

ENTE VASCO DE ENERGÍA. Mapa geológico del País Vasco E: 1/25.000. Hoja 64-II.
GOBIERNO VASCO. 2013. GeoEuskadi. Infraestructura de Datos Espaciales - IDE de Euskadi. <http://www.geo.euskadi.net/s69-15375/es/>

GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE CULTURA. DIRECCIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL. CENTRO DE PATRIMONIO CULTURAL VASCO. Consulta realizada en diciembre de 2008.

GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL. 2013. Página Web sobre calidad del aire: <http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-20775/es/>

GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE. Consulta realizada el 3 de diciembre de 2008 a IHOBE, Sociedad Pública de Gestión Ambiental Gobierno Vasco.

GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y MEDIO AMBIENTE. 1999. Plan Territorial Sectorial de Ordenación de las Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV Vertiente Cantábrica-Gipuzkoa. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Vitoria-Gasteiz

GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y MEDIO AMBIENTE. 2000. Sistema de Cartografía Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

IHOBE. Respuesta a solicitud de 27/09/2012 de la Dirección General de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas de la Diputación Foral de Gipuzkoa dentro del trámite de consultas previsto en el artículo 8 del RDL 1/2008 de 11 de enero.

LEY 22/1988, DE 28 DE JULIO, DE COSTAS. BOE nº181, de 29 de julio.

LURTEK. 2008. Movimiento de tierras y cimentación para la nueva Estación de Autobuses de Atotxa en Donostia (Gipuzkoa)

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. Instituto Nacional de Meteorología, Centro Meteorológico de Igeldo. Valores Normales y Estadísticos de las Estaciones Principales (1961-1990).

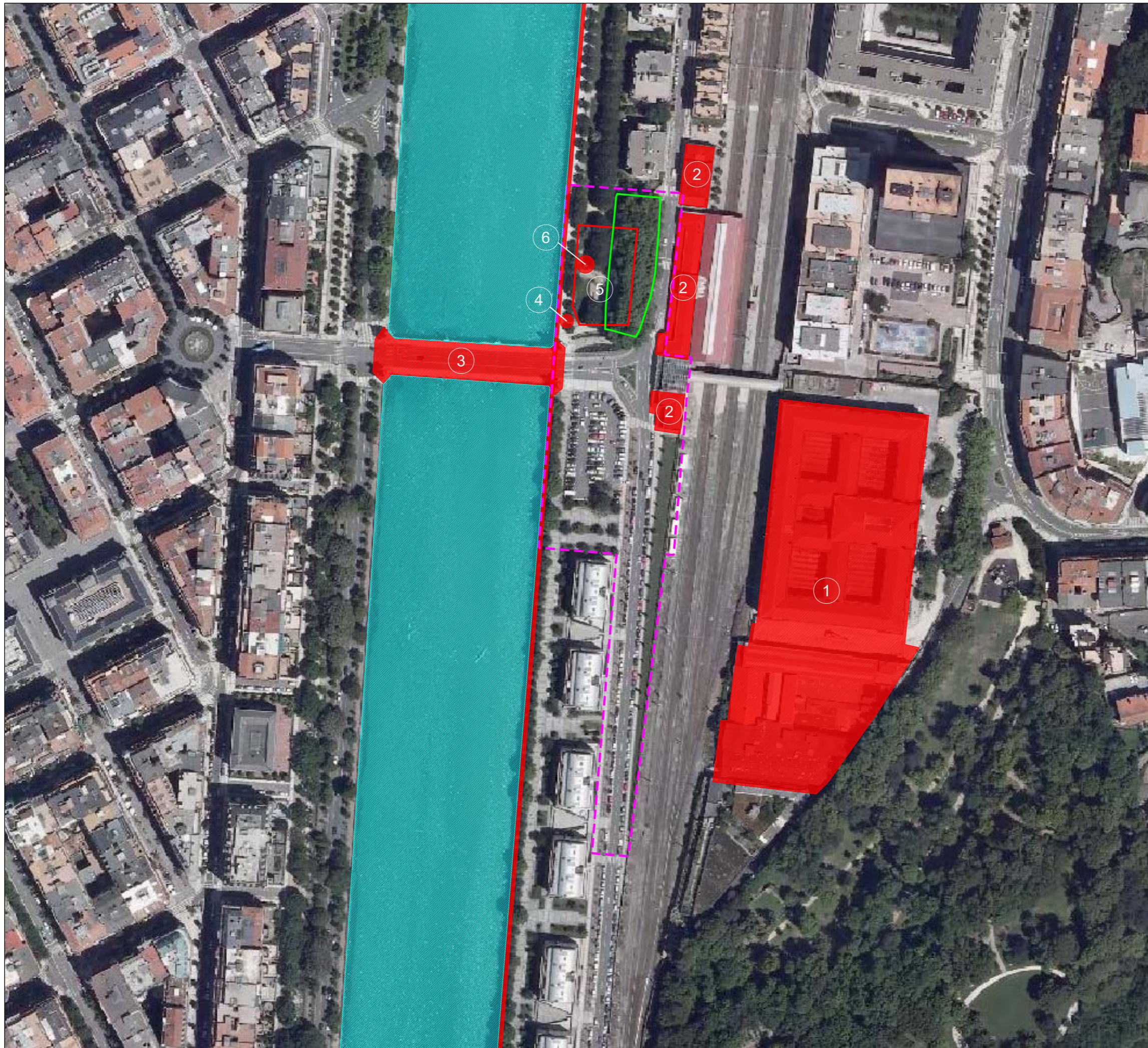
ORDENANZA MUNICIPAL DE DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN, REGULADORA DE LA ACTUACIÓN MUNICIPAL FRENTE A LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA POR RUIDOS Y VIBRACIONES. B.O. de Gipuzkoa, Nº197, 17 de octubre de 2000. Y posteriores modificaciones.

PEDRAZA GILSANZ, J. 1996. Geomorfología. Principios, Métodos y Aplicaciones. Editorial Rueda. Madrid.

REAL DECRETO 1471/1989, DE 1 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO GENERAL PARA EL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DE LA LEY 22/1988, DE 28 DE JULIO, DE COSTAS. BOE num. 297, de 12 de diciembre, corrección de errores en BOE nº 20 de 23 de enero de 1990.

TAMÉS URDIAIAN, P, MENDIOLA GOMEZ, I, PEREZ OLOZAGA, C. 1991. Geomorfología y Edafología de Gipuzkoa. Edita Diputación Foral de Gipuzkoa, Dpto. de Urbanismo, Arquitectura y Medio Ambiente. Donostia-San Sebastián.

URA. AGENCIA VASCA DEL AGUA. 2012. Red de seguimiento del estado ecológico de las aguas de transición y costeras de la CAPV. Informe de resultados. Campaña 2011




LEGENDA / LEYENDA:

- PATRIMONIO**
Elementos protegidos por el centro de patrimonio cultural del gobierno vasco:
Bienes inmuebles propuestos para ser protegidos por el planeamiento municipal (inventariables)
 1 Tabacalera
 2 Estación del paseo de Francia
 3 Puente de María Cristina
- Elementos protegidos por el PGOU de Donostia - San Sebastián**
Edificios y elementos construidos de interés histórico y arquitectónico, grado II
 1 Tabacalera
 2 Estación del Norte
- Edificios y elementos construidos de interés histórico y arquitectónico, grado III*
 3 Puente de María Cristina
- Conjuntos monumentales*
 Paseo de Francia
- Elementos del mobiliario urbano*
 4 Postes del paseo de Francia
 5 Bancos con pie de fundición
 6 Fuentes de fundición
- Elementos de interés natural**
 Alineación de plátanos del paseo de Francia
 Ría del Urumea



ESTUDIO AMBIENTAL DEL PROYECTO
 DEL APARCAMIENTO Y LA NUEVA
 ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ATOTXA
 DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN

	GAIA/TEMA:	MAPA 2K/MAPA N°
	SÍNTESIS DEL MEDIO	1
ITURRIA/FUENTE:	Departamento de Cultura de Gobierno Vasco P.G.O.U. de Donostia-San Sebastián	ESKALA/ESCALA 1/2.000
		DATA/FECHA Urtarril/enero 2013

5. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

Se adjuntan las matrices en la que se recoge de forma resumida la identificación y la caracterización de los impactos del presente proyecto.

MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN

	GEOLOGÍA	GEOMORFOLOGÍA	CALIDAD DE LAS AGUAS	HIDROGEOLOGÍA	VEGETACIÓN	FAUNA	HÁBITAT PARA LA FAUNA	PAISAJE	PATRIMONIO	SUELOS	HÁBITAT HUMANO
AGENTES/ACCIONES DEL PROYECTO											
FASE DE OBRAS											
Tala de la vegetación					X		X				
Derribo de edificios							X				X
Excavaciones		X	X			X	X				X
Presencia y funcionamiento de maquinaria			X			X	X				X
Ocupación de espacio por los elementos de la obra							X				
Generación de residuos			X			X	X		X		
Generación de sobrantes											X
Vertidos accidentales			X			X			X		
FASE DE EXPLOTACIÓN											
Presencia de la estación							X				
Utilización de la urbanización			X						X		X

MATRIZ DE CARACTERIZACIÓN

Obras Explotación	Impacto	FASE		CARÁCTER		DURACIÓN		SINERGIA			TIPO DE ACCIÓN		REVER-SIBILIDAD	RECUPE-RABILIDAD	APARICI-ÓN		PERMA-NENCIA		VALORACIÓN DEL IMPACTO GLOBAL				MEDIDAS CORRECTORAS	PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	MAGNITUD DEL IMPACTO			
		OBRAS EXPLOTACIÓN	POSITIVO	NEGATIVO	TEMPORAL	PERMANENTE	SIMPLE	ACUMULATIVO	SINÉRGICO	DIRECTO	INDIRECTO	REVERSIBLE	IRREVERSIBLE	RECUPERABLE	IRRECUPERABLE	PERIÓDICO	IRREGULAR	CONTINUO	DISCONTINUO	COMPATIBLE	MODERADO	SEVERO			CRÍTICO	NO SIGNIFICATIVO	POCO SIGNIFICATIVO	SIGNIFICATIVO
RECURSOS NATURALÍSTICOS	Afección a la vegetación	X		X		X	X			X			X	X						X			X	X		X		
	Pérdida de calidad del hábitat para la fauna	X		X	X				X	X	X		X		X	X				X	X		X	X	X			
AGUAS	Afección a la calidad de las aguas superficiales	X		X	X			X		X	X		X		X	X				X	X		X	X		X		
RECURSOS ESTÉTICOS	Afección al paisaje	X		X	X			X		X	X		X				X			X	X		X	X			X	
			X	X																							X	
RESIDUOS	Generación de residuos.	X		X	X			X		X	X		X		X	X				X	X		X	X	X			
			X	X	X			X		X	X		X		X	X	X									X		
SALUD HUMANA	Afección a la calidad atmosférica	X		X	X			X		X	X		X		X	X				X	X		X	X			X	
			X	X		X		X		X	X		X				X	X							X			
PATRIMONIO	Afección al patrimonio	X		X	X	X	X		X		X	X		X	X					X	X		X	X		X		
MEDIO AMBIENTE URBANO	Afección al medio ambiente urbano	X		X	X			X	X		X		X		X	X				X	X		X	X				X
			X	X																								

6. MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS

Fase preoperacional

- Comunicación de inicio de obras al Dto. de Desarrollo rural , al Dto. de Urbanismo del Ayuntamiento de Donostia y al Dto. de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Destino de los excedentes de excavación: Antes de comenzar las obras se definirá exactamente el destino final de los excedentes de excavación, confirmándose que o bien se reutilizan en obras autorizadas, o se destinan a vertederos autorizados.
- Tramitación de autorizaciones: para talas en el Dto. de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Donostia y para vertidos en la Agencia Vasca del Agua y/o en Aguas del Añarbe S.A.

Fase de obras

- Cuidado en el desarrollo de los trabajos.
- Protección del Dominio Público Marítimo Terrestre.
- Protección de la calidad de las aguas del Urumea mediante el filtrado de las aguas de bombeo procedentes de la zona de obras antes de su vertido.
- Protección del arbolado que no va a ser talado.
- Colocación de sistemas que apantallen visualmente las obras.
- Riegos periódicos de la zona de obras para disminuir el polvo.
- Establecimiento de un horario de trabajo diurno.
- Instalación de un sistema de lavado de ruedas de los camiones que salgan de la zona de obras.
- Gestión adecuada de los residuos generados.
- Protección de los elementos patrimoniales.

Fase de explotación

- Colocación de contenedores ignífugos para trapos empapados de gasolina y aceites.
- Cumplimiento de la normativa de alumbrado exterior.
- Diseño de espacios ajardinados sobre la estación con requerimientos bajos de agua y recursos.

7. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Fase preoperacional

- Control de remisión de notificaciones y obtención de autorizaciones.
- Redacción y puesta en marcha del Plan de Gestión de Residuos.
- Control del replanteo.
- Control de los niveles sonoros en la fachada de dos viviendas.

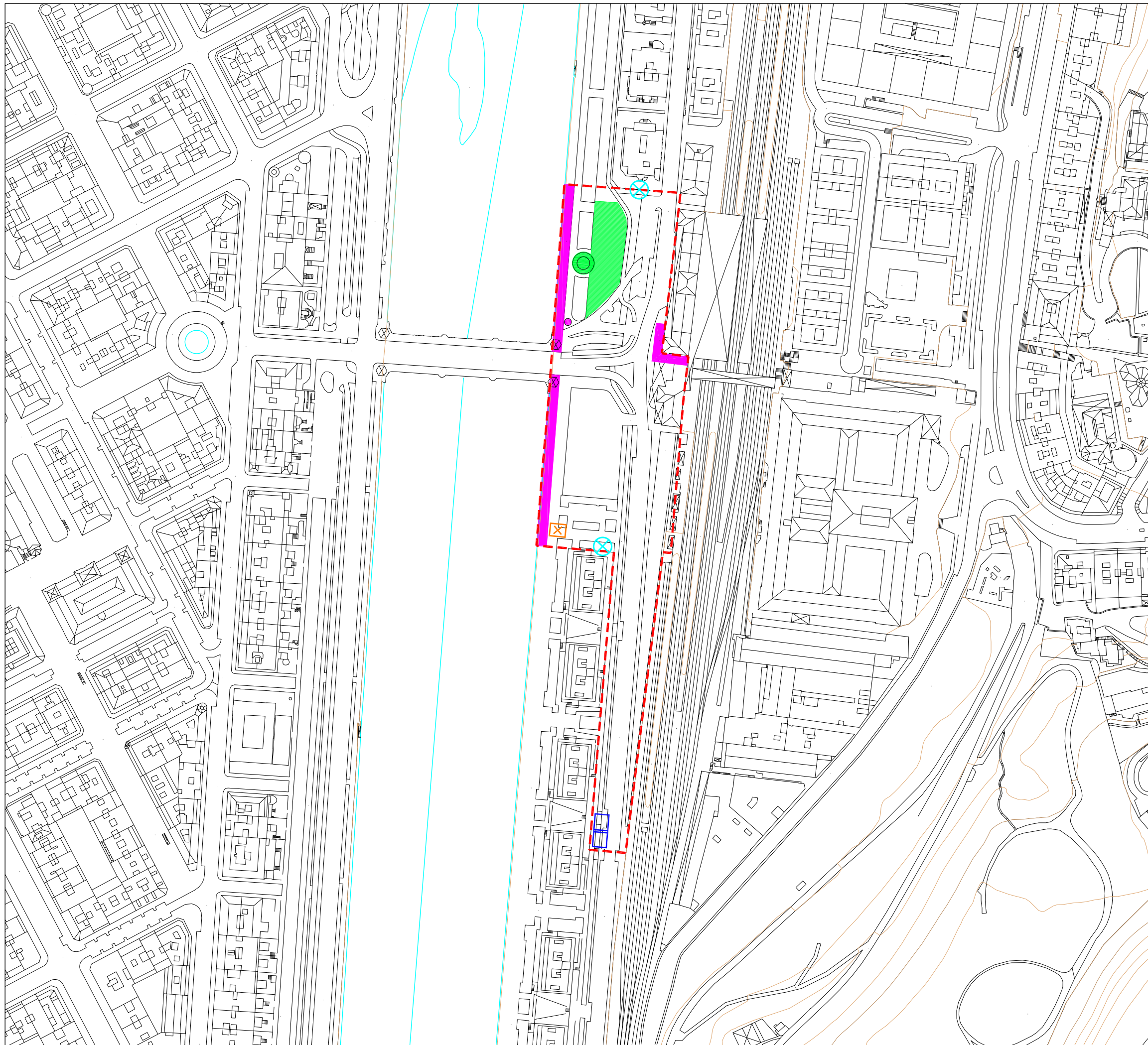
Fase de obras

- Control del respeto a los límites de afección del proyecto.
- Control durante las excavaciones para detectar suelos potencialmente contaminados.
- Inspección del Urumea y toma de muestras para análisis en caso de sospechas de contaminación procedente de las obras.
- Control y análisis de la calidad del agua vertida procedente de la zona de obras.
- Supervisión de la gestión de los residuos.
- Control del efluente del lavarruedas.
- Realización de campañas informativas de cortes y/o desvíos temporales de servicios y viales, así como la duración de los mismos.
- Estado de las vías públicas.
- Funcionamiento y correcto mantenimiento de los sistemas lavarruedas.
- Análisis del efluente procedente de las balsas de decantación de los sistemas lavarruedas.

- Controles de los niveles de emisión de ruidos
- Presencia de polvo en el aire

Periodo de funcionamiento

- Control de los niveles sonoros.
- Control de la situación del tráfico en los viales del entorno de la estación.



LEGENDA / LEYENDA:

Medidas Correctoras:

- █ Zonas o elementos a proteger durante las obras mediante vallado o jalonado
 - Estribos del puente
 - Paseo de Francia: arbolado y barandillas
 - Cartel del paseo de Francia
 - Estación del paseo de Francia

- █ Elementos a retirar y mantener para su reposición
 - Fuente ornamental
 - Bancos y fuente de forja

- Sistema de tratamiento de las aguas efluentes de la obra

- Lavadero de ruedas

Programa de Vigilancia Ambiental

- ⊗ Puntos de control del ruido durante las obras



Donostia Udala
Ayuntamiento de San Sebastián

ESTUDIO AMBIENTAL DEL PROYECTO
DEL APARCAMIENTO Y LA NUEVA
ESTACIÓN DE AUTOBUSES EN ATOTXA
DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN

	GAIA/TEMA:	MAPA ZK/MAPA N°
	MEDIDAS CORRECTORAS Y PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL	2
EGILEA/AUTOR:	ESKALA/ESCALA 1/2.000	DATA/FECHA Urtarril/Enero 2013
Maite Ibarrola y Antonio Bea		

8. CONCLUSIONES

Tras la evaluación de impactos realizada, y con la puesta en marcha de las medidas correctoras recogidas en este documento, se considera que el “Proyecto básico de Estación de Autobuses en Atotxa, Donostia-San Sebastián”, es viable desde el punto de vista medioambiental. Se producen 9 impactos negativos, ninguno de ellos severo. Se han considerado como muy significativos los impactos sobre la calidad acústica y la movilidad durante las obras, debido a que se trata de una zona densamente poblada y transitada, donde será más notable el tráfico de los vehículos de obra así como los desvíos e incluso cortes que podrán sufrir los viales.

Durante las obras se respetan y protegen los principales elementos de valor del medio, como son la ría del Urumea, la estación del Paseo de Francia y demás elementos patrimoniales. Una vez en explotación, se mejoran las condiciones de la zona, se respetan y favorecen las principales visuales paisajísticas, se transforma un área de aparcamiento en zonas verdes, y se generan nuevas dotación de gran importancia, además de la propia estación (parking soterrado, depósito de bicicletas, bidegorri...). Se potencia la intermodalidad y accesibilidad para los usuarios de la estación. Todo esto se ha valorado como impactos de carácter positivo, y de magnitud significativa o muy significativa.