



## De la Serna y Tapia acuerdan la integración de la Alta Velocidad en las capitales vascas

- El ministro de Fomento y la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco han cerrado un compromiso para desarrollar los proyectos de las nuevas estaciones de San Sebastián, Bilbao y Vitoria
- El acuerdo permite iniciar los trámites para la redacción del proyecto de la estación de Atotxa en San Sebastián e iniciar el proceso de información pública del proyecto de soterramiento en Bilbao y de la conexión a Vitoria
- Los alcaldes de los tres ayuntamientos han participado también en las soluciones para cada ciudad

Madrid, 28 de febrero de 2017 (Ministerio de Fomento)

El ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, y la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia, han cerrado hoy en Madrid un acuerdo para desarrollar los accesos de la Alta Velocidad a las capitales vascas, así como los proyectos de las nuevas estaciones.

En el encuentro celebrado en el Ministerio de Fomento han estado también presentes los alcaldes de Bilbao, Juan Mari Aburto; Donostia-San Sebastián, Eneko Goia; y Vitoria-Gasteiz, Gorka Urtaran.

El intenso trabajo previo en la definición de los proyectos desarrollado en los últimos meses e intensificado en las últimas semanas por los equipos técnicos de los gestores de infraestructuras ferroviarias Adif y ETS ha dado lugar a una reunión en un ambiente propicio para el acuerdo, en el que De la Serna y Tapia han dado el impulso definitivo



con su compromiso político para que los distintos proyectos comiencen su tramitación.

En el caso de Bilbao, el acuerdo contempla la redacción del estudio informativo de la conexión y la nueva estación de Abando. El proyecto contempla la construcción de una estación soterrada con vías en dos niveles. La desaparición de las actuales infraestructuras ferroviarias liberará más de 90.000 metros cuadrados posibilitando un nuevo desarrollo urbano de este entorno.

Para Vitoria-Gasteiz se ha acordado la redacción del estudio informativo conjunto de la conexión de accesos entre Arrazua/Ubarrundia, soterramiento y nueva estación en el centro urbano. El acuerdo garantiza que el trazado ferroviario a su paso por la zona de la estación en el centro de la capital será soterrado.

Finalmente, en el caso de Donostia-San Sebastián, De la Serna y Tapia han acordado la redacción del proyecto constructivo de la nueva Estación de Atotxa, cuya arquitectura actual se integrará el entorno de Tabakalera.

### **Integración soterrada a dos niveles en Abando (Bilbao)**

**La conexión de la Alta Velocidad** con Abando se hace a través de un nuevo túnel de vía doble entre La Peña y Abando (2,1 kilómetros de longitud), que partiendo del final del tramo Basauri-La Peña, accede cruzando bajo el túnel de Cantalojas bajo las vías actuales, hasta emboquillar en el recinto de pantallas de la futura estación.

La nueva estación es **soterrada**, con **vía en dos niveles**, en el nivel -2 se sitúan las vías y andenes de alta velocidad (8 vías) y en el nivel -1 las vías y andenes de las cercanías de RENFE (5 vías) y antigua FEVE (3 vías). En un **único edificio** se concentran todos los servicios de atención a viajeros, fomentando la intermodalidad e integrando los servicios de Cercanías, FEVE y Alta Velocidad. La nueva estación propuesta se podrá poner en servicio por fases.



Con este proyecto se posibilita un **nuevo desarrollo urbano** sobre una parcela de 90.294 m<sup>2</sup> de superficie, integrando los servicios ferroviarios y creando una **nueva trama urbana de uso residencial y equipamental** en el centro de la ciudad.

Acuerdo: Se procederá a **redactar el Estudio Informativo de la conexión y la nueva estación de Bilbao (Abando)**.

### Conexión a Vitoria-Gasteiz por Arkaute

En Vitoria-Gasteiz se ha acordado definitivamente que la **conexión de la nueva red de Alta Velocidad entre Arrazua/Ubarrundia y la nueva estación se realice a través de Arkaute**, y no por la zona de Lakua como se había propuesto hasta ahora. De este modo, siguiendo la obligación legal de sacar a información pública distintos proyectos, se plantearán tres alternativas y será el estudio informativo el que determine la alternativa final de conexión y definirá cuál es la opción con menor impacto medioambiental y más conveniente desde el aspecto técnico y económico.

La primera propuesta, **al oeste de Arkaute (7,2 Km), transcurre soterrada** e incorpora un túnel de casi 2 Km. La segunda, coincidente con la anterior (**oeste Arkaute**) **se plantea en superficie con viaductos**. La tercera solución se proyecta **al este de Arkaute, en superficie y con viaductos (8,7 km)**, evitando totalmente la afección al humedal de Salburua.

Todas las propuestas de conexión convergen en **un nuevo trazado soterrado que transcurre por la zona de la estación en el centro de la ciudad**. Tiene una longitud de 2,9 Km (entre Boulevard de Salburua y Portal de Castilla) e incluye una nueva estación soterrada a la altura de Dato.

En las últimas semanas los distintos equipos han trabajado en dos alternativas constructivas que determinarán la configuración final de la estación. Una de ellas discurre por una traza distinta de la actual aunque muy próxima, planteando la zona de vías y andenes en profundidad; la otra plantea una solución soterrada por la traza actual,



con la zona de vías y andenes en posición bajo rasante en la ubicación actual.

La Ley del Sector Ferroviario obliga a la redacción de un estudio informativo para la tramitación del nuevo trazado y en el desarrollo de este estudio se analizarán ambas soluciones con el objetivo de obtener un trazado en el que confluyan tanto las ventajas constructivas de la primera como las funcionales de la segunda, sin olvidar aspectos tan importantes como la posible liberación de suelos para aprovechamientos de la ciudad o la posibilidad de que la actual estación de Dato siga siendo vestíbulo de acceso para la alta velocidad, junto al nuevo acceso desde la Plaza Green Capital con posibilidad de conexión al aparcamiento de Iradier.

La nueva estación se caracterizará por su centralidad y accesibilidad para peatones y personas usuarias de transporte público.

Acuerdo: **formular el Estudio Informativo conjunto** de la conexión de accesos entre Arrazua/Ubarrundia, soterramiento y nueva estación en el centro urbano.

### **Atotxa (San Sebastián) se integra con el edificio Tabakalera**

El proyecto de nueva estación contempla un **nuevo y único edificio** ubicado en la actual terminal de cercanías. Se mantiene la arquitectura de la fachada actual de la estación, integrándola dentro de un nuevo edificio proyectado. Este edificio se plantea a pie de calle con altura de dos plantas dejando a la vista la fachada del edificio Tabakalera y creando una gran plaza (terrace) a la cubierta de la estación, con playas de vías y andenes.

**La estación contará con un vestíbulo principal** desde el cual se podrá acceder también a la nueva terminal de autobuses y a las dos plantas de aparcamiento. Se consigue de esta forma optimizar la intermodalidad y minimizar los recorridos de los usuarios de los diferentes modos de transporte público que confluyen en el emplazamiento.



Según la propuesta definida, **los tráficos de media distancia (Intercity) y larga distancia** (ancho UIC) dispondrán de 3 andenes centrales.

Por su parte, los **tráficos de cercanías** ocuparán las dos vías laterales (1 y 6) que se plantean con ancho mixto (tercer carril). Estas vías serán compartidas con los tráficos de mercancías. El acceso al andén es directo al realizarse desde el vestíbulo principal.

Acuerdo: redactar el **Proyecto Constructivo** de la nueva Estación de Atotxa.

# Nota de prensa