

AL DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONOMICO E INFRAESTRUCTURAS DEL GOBIERNO VASCO:

La persona abajo firmante, D con domicilio a efectos de notificación en,
DNI, se dirige a Vd. para presentar la siguiente denuncia:

Denuncia que la Galería de Salida de Emergencia de la pasante de Metro o variante ferroviaria del Topo proyectada en Pio Baroja (Donostia) tiene 400 escaleras e incumple la normativa sobre seguridad en túneles:

La Galería de Salida de Emergencia de la pasante de Metro o variante ferroviaria del Topo proyectada en Pio Baroja (Donostia) dentro del “Proyecto Constructivo del tramo Lugaritz-Miraconcha del Metro de Donostialdea” incumple la normativa y las recomendaciones oficiales establecidas sobre la seguridad en túneles ferroviarios. De forma insólita, se constata en los planos del Proyecto Constructivo (**ver nota 1**) que esta galería de salida de emergencia tiene una longitud de 500 metros con una fuerte pendiente y un total de 400 escaleras. Algo así como subir andando a la planta 24 de una torre, para salvar los 68 metros de desnivel que tiene esta pretendida ruta de evacuación desde su conexión con el túnel del Metro bajo Miraconcha hasta su salida al exterior en la explanada contigua al Polideportivo Pio Baroja.

Esta asombrosa irregularidad técnica afecta a una cuestión de gran trascendencia. La Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja se sitúa en la parte central del trazado de la pasante de Metro entre las estaciones de Bentaberri y Centro-La Concha y su diseño infringe absolutamente las características que estas instalaciones deben cumplir según las recomendaciones internacionales y las instrucciones sobre seguridad en túneles del Ministerio de Fomento (**2**). Las exigencias normativas establecidas en esta materia tienen como objetivo *“facilitar, en caso de incidente grave en el túnel, la evacuación rápida y segura de las personas, especialmente en caso de incendio, donde las condiciones ambientales del túnel empeoran rápidamente debido al calor y a los humos producidos. Asimismo, facilitan el acceso a los equipos de intervención”* (**3**). Púes bien, entrando a analizar las irregularidades y los incumplimientos del proyecto, se observa que:

1) La Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja alcanza una longitud de 500 metros en rampa con una pendiente del 15%, fuera de la normativa que impone una pendiente máxima en galerías del 8%. La solución adoptada para salvar los 68 metros de desnivel que tiene la ruta de evacuación consiste en colocar 400 escalones, distribuidos en 76 módulos de 5 peldaños a lo largo de la galería de emergencia, además de otros 2 módulos de 4 peldaños en su zona inferior cercana al encuentro con el túnel del Metro (cota -15'50m) y otras 12 escaleras finales en su tramo superior (cota +52'80m). Las instrucciones del Ministerio de Fomento recomiendan por el contrario *“evitar el uso de escaleras”* entre las especificaciones generales para las rutas de evacuación.

2) La Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja no posibilita el acceso rodado de vehiculos de rescate, incumpliendo las instrucciones del M. de Fomento que señalan a este respecto: *“Las salidas de emergencia de longitud superior a 300 metros deberán ser accesibles a vehiculos ligeros (...) En este caso, deberán permitir el paso simultáneo de vehiculos y personas, además de disponer de zonas de estacionamiento y maniobra en su interior”*. Igualmente, el proyecto incumple las recomendaciones sobre seguridad en túneles ferroviarios del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (**4**), que señalan: *“Las salidas de emergencia deben localizarse preferentemente en áreas cercanas a la superficie para limitar su longitud y facilitar la evacuación y el acceso de los servicios de emergencia (...) Las salidas con una longitud superior a 150 metros deben ser accesibles a vehiculos rodados”*.

3) Por otra parte, en el proyecto tampoco se aprecian facilidades para personas con movilidad reducida, ni vestibulo o lugar seguro alguno que permita acoger a las personas discapacitadas hasta su rescate.

4) Además de estos claros incumplimientos de la normativa, cabe añadir que la Galería de

Salida de Emergencia de Pio Baroja tiene para los viajeros un acceso problemático en el caso de que el tren necesitado de evacuación se encuentre en la vía situada del lado contrario a la salida de emergencia: en este caso, los viajeros deberían saltar a la vía y auparse a la acera lateral del túnel para luego alcanzar la salida de evacuación. Una maniobra muy problemática máxime en una situación de riesgo.

5) Finalmente, se advierte que la solución adoptada en el proyecto constructivo para implantar la ventilación de emergencia en este punto central del trazado de la pasante de Metro también arroja interrogantes. En efecto, el Proyecto Constructivo ha eliminado los pozos verticales de ventilación de emergencia previstos en el Estudio Informativo y que desembocaban en el Paseo Duque de Baena **(5)**. En su lugar, la solución adoptada para implantar la ventilación de emergencia en este punto consiste en dividir la sección de la rampa o galería de ataque de Pio Baroja mediante un tabique, de manera que ésta queda compartimentada a lo largo de 475 metros en dos partes longitudinales para incorporar simultáneamente la salida de emergencia y la salida de humos, separadas por un tabique **(6)**. La solución propuesta tiene todo el aspecto de ser una “idea” de última hora y el Proyecto Constructivo es incapaz de justificar su viabilidad, dado que carece de estudio de ventilación **(7)**: esto último no es de recibo, puesto que la normativa exige que se debe garantizar el mantenimiento de la *“atmósfera respirable y con cierta visibilidad, al menos durante el tiempo necesario para la evacuación, lo que se justificará en el correspondiente estudio de ventilación”* **(8)**.

Las irregularidades y las deficiencias que se han expuesto son en todo caso una muestra de los incumplimientos y de las incertidumbres técnicas que rodean al proyecto en aspectos de gran trascendencia.

En consecuencia, la persona denunciante solicita una respuesta a los órganos implicados de la administración.

Asimismo, manifiesta que estas irregularidades y deficiencias sustentan a su entender la demanda de paralización de esta gran infraestructura que está siendo a su vez ampliamente cuestionada por una serie de razones sociales entre las que cabe resaltar la falta de participación, el derroche económico y las afecciones urbanísticas que supone, así como su negativo impacto en Dbus y la ausencia de justificación de la opción de construir en Donostia un Metro subterráneo frente a otras alternativas de mejora del transporte público.

En Donostia, a 18 de diciembre de 2018

Firmado:

NOTAS:

(1) Se adjuntan los planos de la Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja. Fuente: Proyecto Constructivo del tramo Lugaritz-Miraconcha del Metro de Donostialdea. Planos: **“Obras Singulares”**: 8.7.1 - 8.7.2 (OS7. RAMPA 2, C.T. Y GALERIA S.E. Planta y sección / Sección Rampa). Asimismo: Planos 8.7.3 (Encuentro con el túnel) y 8.8.3.1 – 8.8.3.2 (Plantas y secciones longitudinales de la salida de la galería al exterior)

(2) “Instrucción sobre Seguridad en Túneles” (Ministerio de Fomento 20/06/2006)

(3) Ibidem.

(4) Fuente: web de Ministerio de Fomento. Tuneles Ferroviarios. TRANS/AC. 9/9 de 1 de diciembre de 2003. Apartado C.3 08.

(5) El Proyecto Constructivo del tramo Lugaritz-Miraconcha alude a las “afecciones” que el emplazamiento de los pozos previstos en el Estudio Informativo provocarían en su entorno exterior. MEMORIA, apdo 4.9.5.

(6) El Proyecto Constructivo sustituye la ventilación natural de una chimenea vertical que puede ser forzada con extractores, por una larga galería de ventilación en pendiente, que funcionará solamente gracias a extractores de potentes motores eléctricos. Pero se desconocen las capacidades extractoras. Tampoco hay que perder de vista que el proyecto concentra en dos puntos próximos la salida de humos y gases con la de viajeros.

(7) “En cuanto a ventilación, el alcance de este proyecto se limita a prever el espacio para el alojamiento de los equipos de ventilación necesarios”. MEMORIA del Proyecto Constructivo, apdo 4.9.5. Ventilación.

(8) “Instrucción sobre Seguridad en Túneles” (Ministerio de Fomento).

A LA COMISION DE PROTECCION CIVIL DE EUSKADI:

La persona abajo firmante, D con domicilio a efectos de notificación en DNI, se dirige a Vd. en tanto que órgano competente en materia de protección civil, para presentar la siguiente denuncia:

Denuncia que la Galería de Salida de Emergencia de la pasante de Metro o variante ferroviaria del Topo proyectada en Pio Baroja (Donostia) tiene 400 escaleras e incumple la normativa sobre seguridad en túneles:

La Galería de Salida de Emergencia de la pasante de Metro o variante ferroviaria del Topo proyectada en Pio Baroja (Donostia) dentro del “Proyecto Constructivo del tramo Lugaritz-Miraconcha del Metro de Donostialdea” incumple la normativa y las recomendaciones oficiales establecidas sobre la seguridad en túneles ferroviarios. De forma insólita, se constata en los planos del Proyecto Constructivo (**ver nota 1**) que esta galería de salida de emergencia tiene una longitud de 500 metros con una fuerte pendiente y un total de 400 escaleras. Algo así como subir andando a la planta 24 de una torre, para salvar los 68 metros de desnivel que tiene esta pretendida ruta de evacuación desde su conexión con el túnel del Metro bajo Miraconcha hasta su salida al exterior en la explanada contigua al Polideportivo Pio Baroja.

Esta asombrosa irregularidad técnica afecta a una cuestión de gran trascendencia. La Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja se sitúa en la parte central del trazado de la pasante de Metro entre las estaciones de Bentaberri y Centro-La Concha y su diseño infringe absolutamente las características que estas instalaciones deben cumplir según las recomendaciones internacionales y las instrucciones sobre seguridad en túneles del Ministerio de Fomento **(2)**. Las exigencias normativas establecidas en esta materia tienen como objetivo *“facilitar, en caso de incidente grave en el túnel, la evacuación rápida y segura de las personas, especialmente en caso de incendio, donde las condiciones ambientales del túnel empeoran rápidamente debido al calor y a los humos producidos. Asimismo, facilitan el acceso a los equipos de intervención”* **(3)**. Púes bien, entrando a analizar las irregularidades y los incumplimientos del proyecto, se observa que:

1) La Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja alcanza una longitud de 500 metros en rampa con una pendiente del 15%, fuera de la normativa que impone una pendiente máxima en galerías del 8%. La solución adoptada para salvar los 68 metros de desnivel que tiene la ruta de evacuación consiste en colocar 400 escalones, distribuidos en 76 módulos de 5 peldaños a lo largo de la galería de emergencia, además de otros 2 módulos de 4 peldaños en su zona inferior cercana al encuentro con el túnel del Metro (cota -15'50m) y otras 12 escaleras finales en su tramo superior (cota +52'80m). Las instrucciones del Ministerio de Fomento recomiendan por el contrario *“evitar el uso de escaleras”* entre las especificaciones generales para las rutas de evacuación.

2) La Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja no posibilita el acceso rodado de vehículos de rescate, incumpliendo las instrucciones del M. de Fomento que señalan a este respecto: *“Las salidas de emergencia de longitud superior a 300 metros deberán ser accesibles a vehículos ligeros (...) En este caso, deberán permitir el paso simultáneo de vehículos y personas, además de disponer de zonas de estacionamiento y maniobra en su interior”*. Igualmente, el proyecto incumple las recomendaciones sobre seguridad en túneles ferroviarios del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas **(4)**, que señalan: *“Las salidas de emergencia deben localizarse preferentemente en áreas cercanas a la superficie para limitar su longitud y facilitar la evacuación y el acceso de los servicios de emergencia (...) Las salidas con una longitud superior a 150 metros deben ser accesibles a vehículos rodados”*.

3) Por otra parte, en el proyecto tampoco se aprecian facilidades para personas con movilidad reducida, ni vestíbulo o lugar seguro alguno que permita acoger a las personas discapacitadas hasta su rescate.

4) Además de estos claros incumplimientos de la normativa, cabe añadir que la Galería de

Salida de Emergencia de Pio Baroja tiene para los viajeros un acceso problemático en el caso de que el tren necesitado de evacuación se encuentre en la vía situada del lado contrario a la salida de emergencia: en este caso, los viajeros deberían saltar a la vía y auparse a la acera lateral del túnel para luego alcanzar la salida de evacuación. Una maniobra muy problemática máxime en una situación de riesgo.

5) Finalmente, se advierte que la solución adoptada en el proyecto constructivo para implantar la ventilación de emergencia en este punto central del trazado de la pasante de Metro también arroja interrogantes. En efecto, el Proyecto Constructivo ha eliminado los pozos verticales de ventilación de emergencia previstos en el Estudio Informativo y que desembocaban en el Paseo Duque de Baena **(5)**. En su lugar, la solución adoptada para implantar la ventilación de emergencia en este punto consiste en dividir la sección de la rampa o galería de ataque de Pio Baroja mediante un tabique, de manera que ésta queda compartimentada a lo largo de 475 metros en dos partes longitudinales para incorporar simultáneamente la salida de emergencia y la salida de humos, separadas por un tabique **(6)**. La solución propuesta tiene todo el aspecto de ser una “idea” de última hora y el Proyecto Constructivo es incapaz de justificar su viabilidad, dado que carece de estudio de ventilación **(7)**: esto último no es de recibo, puesto que la normativa exige que se debe garantizar el mantenimiento de la *“atmósfera respirable y con cierta visibilidad, al menos durante el tiempo necesario para la evacuación, lo que se justificará en el correspondiente estudio de ventilación”* **(8)**.

Las irregularidades y las deficiencias que se han expuesto son en todo caso una muestra de los incumplimientos y de las incertidumbres técnicas que rodean al proyecto en aspectos de gran trascendencia.

En consecuencia, la persona denunciante solicita una respuesta a los órganos implicados de la administración.

Asimismo, manifiesta que estas irregularidades y deficiencias sustentan a su entender la demanda de paralización de esta gran infraestructura que está siendo a su vez ampliamente cuestionada por una serie de razones sociales entre las que cabe resaltar la falta de participación, el derroche económico y las afecciones urbanísticas que supone, así como su negativo impacto en Dbus y la ausencia de justificación de la opción de construir en Donostia un Metro subterráneo frente a otras alternativas de mejora del transporte público.

En Donostia, a 18 de diciembre de 2018

Firmado:

NOTAS:

(1) Se adjuntan los planos de la Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja. Fuente: Proyecto Constructivo del tramo Lugaritz-Miraconcha del Metro de Donostialdea. Planos: **“Obras Singulares”**: 8.7.1 - 8.7.2 (OS7. RAMPA 2, C.T. Y GALERIA S.E. Planta y sección / Sección Rampa). Asimismo: Planos 8.7.3 (Encuentro con el túnel) y 8.8.3.1 – 8.8.3.2 (Plantas y secciones longitudinales de la salida de la galería al exterior)

(2) “Instrucción sobre Seguridad en Túneles” (Ministerio de Fomento 20/06/2006)

(3) Ibidem.

(4) Fuente: web de Ministerio de Fomento. Tuneles Ferroviarios. TRANS/AC. 9/9 de 1 de diciembre de 2003. Apartado C.3 08.

(5) El Proyecto Constructivo del tramo Lugaritz-Miraconcha alude a las “afecciones” que el emplazamiento de los pozos previstos en el Estudio Informativo provocarían en su entorno exterior”. MEMORIA, apdo 4.9.5.

(6) El Proyecto Constructivo sustituye la ventilación natural de una chimenea vertical que puede ser forzada con extractores, por una larga galería de ventilación en pendiente, que funcionará solamente gracias a extractores de potentes motores eléctricos. Pero se desconocen las capacidades extractoras. Tampoco hay que perder de vista que el proyecto concentra en dos puntos próximos la salida de humos y gases con la de viajeros.

(7) “En cuanto a ventilación, el alcance de este proyecto se limita a prever el espacio para el alojamiento de los equipos de ventilación necesarios”. MEMORIA del Proyecto Constructivo, apdo 4.9.5. Ventilación.

(8) “Instrucción sobre Seguridad en Túneles” (Ministerio de Fomento).