

[Donostia] Satorralaia presenta ante la fiscalia una denuncia en relacion a la pasante de metro

SATORRALAIA :: 24/10/2019

Un experto avala en un informe los graves incumplimientos del proyecto en materia de seguridad y evacuación del túnel en caso de incendio

[Euskara]

Satorralaia bizilagunen mugimenduak Gipuzkoako Fiskaltzan salaketa aurkeztu du gaur, Donostiako Metroaren egitasmoan trenbide-tunelen segurtasunaren eta larrialdi-irteeren arloan nahiz bidaiarien eta pertsona gutxituen ebakuaziorako baldintzen inguruan antzeman dituen araudi-urraketa larriak direla eta.

Ekimen honekin bat eginik obrak gelditzeko eskatu dute ELA, LAB, STEILAS eta Dbus-eko KURPIL sindikatuek, Donostia Defendatuz koordinakundeak, Donostiako Ernai gazte mugimenduak, Bizilagunekin plataformak eta Eguzki talde ekologistak.

Aipagarria da Alemanian sute-arriskuen prebentzioan aditua den Hans Heydemann injenariak ere epaitegiaren aurrean egindako prentsaurrekoan partehartu duela, Donostiako Metroaren egitasmoa aztertzean aurkitu dituen irregulartasun ugarien inguruan landu duen txostenaren berri emateko. Aditu alemaniarrek hitzaldi bat emango du bestalde bihar asteazkenean, hilak 23, arratsaldeko 7etan Groseko Okendo Kultur Etxean, "METROAREN PASANTEA: TRANPA HILGARRIA?" izenburupean, txostena jendaurrean aurkezteko. Prentsaurrekoaren **argazkiak** bidaltzen ditugu.

Satorralaiak fiskaltzan aurkeztu duen **salaketa** eta **H. Heydemann injenariaren txostena atxikita** bidaltzen ditugu:

- Salaketan, Metroaren egitasmoan Pio Barojan aurrikusitako larrialdi-irteerak trenbide-tunelen segurtasunaren arloan ezarritako hainbat araudi urratzen dituela zehazten da. Izan ere, eraikuntza lanetarako egindako eraso-arrapaladaz baliatuta paratu nahi duten larrialdi-irteera horrek 500 metroko luzera eta 400 eskailera-maila ditu 68 metroko desnibela igotzeko --hots, dorre baten 24. solairura oinez igotzea bezainbeste. Itxuragabekeria horren inguruan Satorralaiak Eusko Jaurlaritzari aurretik zuzendutako salaketaren eta jasotako erantzunen berri ere ematen da.

- Hans Heydemann injenariak salaketaren egiazkotasuna eta zuzentasuna berresten du bere txostenean eta ebakuazio bide hori ez bairik gabe erabat baliogabea dela ohartarazten du. Halaber, afera honetan Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendariak eta Garapen Ekonomiko eta Azpiegituren sailburuak emandako erantzunak gezurtatzen ditu aditu alemaniarrek. Ildo berean, Metroaren Donostiako *pasantearen* Eraikuntza-Proiektuan tunelaren segurtasunaren eta sute-kasuan larrialdiko ebakuaziorako oinarrizko baldintzen atal askotan aurkitu dituen irregulartasunak eta gabezia ugariak zehatza-mehatz jorratzen ditu.

-Ondorioz, Fiskaltzari eskatzen diogu auzi hau segurtasun kolektiboaren kontrako delitua izan daitekeena ikertu dezala, kontuan hartuta Metroaren tunelean ondorio katastrofikoak gertatzea eta pertsonen osotasun fisikoa arriskuan jartzea ekar ditzakeela segurtasunaren eta larrialdiko ebakuaziorako baldintzen inguruan ezarritako arauak ez betetzeak .

Donostiako Metroaren gaia dela eta, gero eta erakunde sozial gehiagok desadostasuna adierazten dute, obra erraldoi hori egitea hiriko mugikortasunaren "hobekuntzari" begira zeharo behargabekoa eta xahuketa ekonomiko itzela dela iritzita. Esleitutako obren gastua gutxi bailitzan, Mirakontxa-Easo tarteko Lanen Zuzendaritza eta enpresa eraikitzaileak proiektu konstruktiboan aldaketak eta "*modifikatuak*" prestatzen ari diren zantzu nabarmenak daude gainera, ustekabekoen gain-kostuak gehitzeko asmoz alegia. Honi dagokionean, erabateko gardentasun falta dagoela salatzen dugu, batipat metroak hiri-erdialdeko Cortazar Zabalgunean eta Amara auzoan oso lurpe problematikoak zeharkatu behar dituen tartearen eraikuntzan hilabete askotako atzerapena ekarri duten arazoengatik. Arazo horien seinale dira, obrak hasi ondoren eta joan den otsailaz geroztik, hirigunean egiten ari diren etengabeko zundaketa geoteknikoak.

Bestalde, Antiguako zenbait etxebizitzetan obrak eragindako kalteek erakusten dutenez -- azkenaldian pitzadurak agertu dira Aizkorri kaleko 34 eta 36 eta Zarautz etorbideko 31 zenbakietan--, Lugaritz-Mirakontxa tartean egitasmoan aurrikusitakoak baino prozesu erasokorragoak erabili dituzte tunelaren zulaketa lanak bizkortzearen.

Hori denagatik, bere hastapenetik propaganda askorekin baina inongo partehartze sozialik gabe sustatu den makro-proiektu hori geldi dezatela eskatzen dugu. Hausnarketa falta nabarmen batek ezaugarritzen du zentzugabeko egitasmo hau, eta egun kosta ahala kosta eraikitzen ari dira, abusuzko eta legezkontrako lanaldiak barne, hirian garraio publikoa eta eskualdean EuskoTrenen sarea hobetzeko dauden beste alternatiba arrazoizkoak alboratuta.

Satorralaia bizilagunen mugimendua

[Castellano]

SATORRALAIA PRESENTA ANTE LA FISCALIA UNA DENUNCIA EN RELACION A LA PASANTE DE METRO:

Un experto avala en un informe los graves incumplimientos del proyecto en materia de seguridad y evacuación del túnel en caso de incendio.

Organizaciones sociales y sindicales apoyan la iniciativa y solicitan la paralización de las obras.

El movimiento vecinal Satorralaia ha presentado hoy ante la Fiscalía Provincial de Gipuzkoa una denuncia por los graves incumplimientos de la normativa y recomendaciones establecidas en materia de seguridad en túneles ferroviarios y salidas de emergencia, así como de las condiciones de evacuación de viajeros/as y personas discapacitadas que ha detectado en el proyecto de la pasante de Metro.

Distintas organizaciones sindicales y sociales como ELA, LAB, STEILAS, el sindicato KURPIL de Dbus, la coordinadora Donostia Defendatuz, el movimiento juvenil Ernai de Donostia, la plataforma Bizilagunekin y el grupo ecologista Eguzki han mostrado su apoyo a la iniciativa y han solicitado la paralización de las obras.

Es importante señalar que el Ingeniero alemán Hans Heydemann, experto en prevención de incendios, también ha participado en la rueda de prensa realizada ante el Juzgado para presentar el Informe que ha elaborado sobre las graves irregularidades que ha descubierto al analizar el proyecto de la pasante de Metro. El experto alemán presentará dicho informe en una conferencia organizada mañana miércoles día 23, bajo el título "PASANTE DE METRO: ¿UNA TRAMPA MORTAL?", a las 19h en la Casa de Cultura Okendo de Gros. Adjuntamos **fotos** de la rueda de prensa

Adjuntamos la denuncia presentada por Satorralaia ante la Fiscalía **y el Informe** del Ingeniero H. Heydemann:

- La denuncia aporta una relación documentada de los incumplimientos de la normativa y recomendaciones de seguridad en túneles ferroviarios, que Satorralaia ha detectado en la Galería de Salida de Emergencia de 500 metros de longitud y un total de 400 escalones para salvar un desnivel de 68 metros --algo así como subir andando a la planta 24 de una torre-- contemplada en el proyecto aprovechando la rampa de ataque a la obra de Pio Baroja. El documento recoge asimismo aspectos del trabajo realizado anteriormente por Satorralaia en sus denuncias ante el Gobierno Vasco sobre esta cuestión.

- El Informe del Ingeniero Hans Heydemann confirma la veracidad y la exactitud de la denuncia y advierte sin dejar lugar a dudas que la ruta de evacuación con salida en Pio Baroja no es apta para su fin. El experto alemán desmiente las respuestas remitidas por el Director de Infraestructuras del Transporte y la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco sobre este asunto, a la vez que describe exhaustivamente las numerosas irregularidades y deficiencias que aparecen en el Proyecto Constructivo de la Pasante de Metro en relación a aspectos esenciales en materia de seguridad y evacuación del túnel en caso de incendio.

- En consecuencia, solicitamos a la Fiscalía que investigue si los hechos constituyen un presunto delito contra la seguridad colectiva, dado que la inobservancia de las recomendaciones establecidas en materia de seguridad y evacuación de emergencia puede ocasionar en el túnel del Metro resultados catastróficos y poner en peligro la vida y la integridad física de las personas.

Cada vez más organizaciones sociales manifiestan su desacuerdo con la construcción de un metro en el Centro de Donostia y lo consideran un derroche económico absolutamente innecesario para la "mejora" de la movilidad urbana. Añadamos también que existen serios indicios de que la Dirección de Obra y las empresas constructoras estarían preparando "modificados" de obra, con los consiguientes sobrecostes por imprevistos y modificaciones sobre el proyecto licitado. Denunciamos a este respecto la absoluta falta de transparencia sobre los problemas que según todos los indicios han aparecido y que se traslucen en los retrasos acumulados en varios meses en la construcción del tramo Miraconcha-Easo, donde con la obra ya iniciada, se viene desarrollando desde el mes de febrero una campaña

intensiva de sondeos geotécnicos sobre los suelos más problemáticos en los que se asientan los edificios del Ensanche Cortazar y del barrio de Amara.

Por otra parte, las afecciones a viviendas producidas por las obras en el Antiguo -- últimamente han aparecido fisuras en edificios de la calle Aizkorri nº34 y 36 y en la Avenida de Zarautz nº 31-- apuntan a la utilización de procesos más agresivos en la perforación que lo previsto en el proyecto, sin duda con el fin de acelerar el avance del túnel en el tramo Lugaritz-Miraconcha.

Por todo ello, exigimos la paralización de este macro-proyecto impulsado desde sus orígenes con mucha propaganda pero sin ninguna participación pública. Un macro-proyecto que resulta un enorme desatino por falta de reflexión y que se está desarrollando a marchas forzadas, incluso con jornadas abusivas e ilegales de trabajo, en claro detrimento de otras alternativas para mejorar el transporte público en la ciudad y la red de EuskoTren en la comarca.

Movimiento vecinal Satorralaia

22/10/2019

A LA FISCALÍA PROVINCIAL DE GIPUZKOA

....., con DNI, y domicilio a efectos de notificación en, miembro del movimiento vecinal Satorralaia, comparece y con el debido respeto **DIGO:**

Que, en la Asociación Vecinal de la que soy miembro, se ha tenido conocimiento de la comisión de un posible delito contra la seguridad colectiva por el incumplimiento de las recomendaciones oficiales establecidas en materia de seguridad en túneles ferroviarios detectado en la Galería de Salida de Emergencia contemplada en el proyecto de la Pasante de Metro o Variante Ferroviaria del Topo actualmente en construcción en Donostia.

Que, los hechos de los que se ha tenido conocimiento son los que expongo a continuación:

HECHOS

Primero. Desde noviembre de 2017 se están ejecutando las obras del tramo Lugaritz-Miraconcha del Metro de Donostialdea. Al final de este tramo (Punto Kilométrico 2+116 del Proyecto Constructivo - se adjuntan planos) y en posición equidistante entre las estaciones de Bentaberri y Centro-La Concha, se sitúa la galería de evacuación de Pio Baroja prevista para uso de viajeros en situaciones de emergencia dentro del túnel de la pasante de Metro.

Segundo. Esta Galería de Salida de Emergencia contemplada en el "**Proyecto Constructivo del tramo Lugaritz-Miraconcha del Metro de Donostialdea**" no cumple los requisitos que estas instalaciones deben cumplir según las recomendaciones oficiales

establecidas en las distintas normativas nacionales e internacionales existentes en materia de seguridad en túneles ferroviarios.

De forma insólita, se constata en los planos del mencionado Proyecto Constructivo que esta galería de salida de emergencia tiene una longitud de 500 metros y un total de 400 escalones para salvar un desnivel de 68 metros --algo así como subir andando a la planta 24 de una torre-- desde su conexión con el túnel del Metro bajo Miraconcha hasta su salida al exterior en la explanada contigua al Polideportivo Pio Baroja.

Los escalones están 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). Se adjuntan planos del Proyecto Constructivo y una representación gráfica ampliada.

Tercero. Esta grave irregularidad técnica afecta a una cuestión de gran trascendencia. En efecto, en un entorno cerrado como el de un túnel, los accidentes y, en particular, los incendios pueden tener consecuencias trágicas.

Los dramáticos accidentes acontecidos en los últimos años en instalaciones del transporte subterráneo han motivado por ello la revisión y puesta al día de las directivas y normativas de seguridad en los túneles ferroviarios con el fin de *“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”* (apartado 3.1.3. **“Rutas de evacuación”** de la **“Instrucción sobre Seguridad en Túneles”**. Ministerio de Fomento, 20/06/2006).

La concienciación internacional creciente sobre los riesgos inherentes a los túneles ha llevado por tanto a establecer y exigir en los túneles de nueva construcción el cumplimiento de las recomendaciones establecidas en las normativas nacionales e internacionales con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad desde la planificación inicial y las fases sucesivas del proyecto.

Cuarto. El ahora compareciente presentó, el 18 de diciembre de 2018, una denuncia ante el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco por el incumplimiento de la normativa de seguridad y evacuación en túneles ferroviarios detectado en la Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja, contemplada en el Proyecto Constructivo de la pasante de Metro, solicitando una respuesta a los órganos implicados de la administración (se adjunta una copia de la denuncia presentada ante el Gobierno Vasco sobre esta cuestión).

Esta denuncia fue presentada igualmente ante la Comisión de Protección Civil de Euskadi, cuyo Director de Atención de Emergencias y Meteorología, Pedro Anitua Aldekoa, remitió una respuesta con fecha del 26 de diciembre de 2018 comunicando que *“se ha enviado una copia del escrito de denuncia al Director General de Euskal Trenbide Sarea, al Director de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco y al Secretario de la Comisión de Protección Civil de Euskadi con el fin de que sea analizado y valorado por los mismos”* (se adjunta una copia de

la respuesta de Pedro Anitua Aldekoa).

Quinto. La respuesta del Gobierno Vasco, remitida el 25/01/2019 y firmada por el Director de Infraestructuras del Transporte, Mikel Gurutzeaga Zubillaga, resulta contradictoria con los datos que obran en poder de la Asociación Vecinal Satorralaia.

El Sr. Gurutzeaga Zubillaga afirma textualmente en su respuesta que: *"En relación a la denuncia presentada hemos de comunicarle que no existen irregularidades. Se aplica la exigencia denominada NFPA-130 (National Fire Protection Association), que contempla las condiciones de funcionamiento y explotación en trenes de viajeros y metros, incluyendo estaciones subterráneas. Estos condicionantes son cumplidos al 100% en el conjunto de las obras de la variante soterrada del Topo y son las recomendaciones de diseño aplicadas para la práctica totalidad de ferrocarriles urbanos de Europa y del mundo"* (se adjunta una copia de la respuesta del Gobierno Vasco).

La Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantza Tapia Otaegi, respondió por escrito exactamente en los mismos términos el 28 de enero de 2019 a una pregunta formulada sobre esta cuestión en el Parlamento Vasco el 8 de enero de 2019 por la parlamentaria del grupo EH Bildu, Larraitz Ugarte Zubizarreta (se adjuntan copias de la pregunta publicada en el Boletín Oficial del Parlamento Vasco y de la respuesta de la consejera Arantza Tapia).

Sin embargo, esas afirmaciones no se corresponden con los informes que ha recabado la Asociación Vecinal Satorralaia, informes entre los que se incluye el elaborado por el Ingeniero Hans Heydemann, experto alemán en prevención de incendios.

Este experto, tras analizar el Proyecto Constructivo, elaboró con fecha del 12 de marzo de 2019 el **"Informe sobre la galería de emergencia"** que se adjunta a la presente denuncia.

El ingeniero Hans Heydemann confirma en el informe la veracidad y la exactitud de la denuncia presentada por la Asociación Vecinal Satorralaia el 18 de diciembre 2018 ante el Gobierno Vasco, a la vez que desmiente la respuesta remitida por la administración autonómica y expone las numerosas irregularidades y deficiencias que ha descubierto en el Proyecto Constructivo en relación a aspectos esenciales en materia de seguridad y evacuación en caso de incendio.

El informe advierte que la Galería de Salida de Emergencia proyectada en Pío Baroja *"no es apta para su fin"*, por su gran longitud, la pendiente del 15% y la disposición de 400 escalones para superar un desnivel de 68 m: *"Auto-salvarse en estas condiciones es extremadamente duro y exige un gran esfuerzo físico. Muchas personas, especialmente mayores, débiles y niños no lo podrían conseguir. Esas personas quedarían atrapadas en el camino y obstaculizarían a las personas que siguen por detrás. Por la cantidad de escalones queda excluido llevar equipaje, una maleta de ruedas por ejemplo, o un carrito de niños. Se obstaculizaría también la llegada de personal de salvamento, que tendría que avanzar desde fuera en contra de la corriente de las personas que huyen"*.

Añade que la planificación de la salida de emergencia no toma en absoluto en cuenta la

seguridad y las posibilidades de salvamento de personas con movilidad reducida: "Si el diseño de esta ruta de evacuación, con una longitud de 500 m y 400 escalones para superar un desnivel de 68 m, resulta ya un desafío escandaloso para personas sanas y que no todas son capaces de superar, para personas con movilidad reducida significa un obstáculo insuperable, incluso con ayuda externa. Nadie, ni dos personas a la vez, son capaces de subir a alguien con un peso de 75 kg en su silla de ruedas superando 400 escalones y un desnivel de 68 m. Los socorristas tampoco. Personas con dificultades para caminar, personas en sillas de ruedas, y madres o padres con carritos de bebé, no tendrían ninguna posibilidad de salvarse en caso de un incendio en el túnel: una falta de planificación muy grave".

Sexto. Existen soluciones más acordes con la normativa y el sentido común para implantar esta galería de salida de emergencia.

Así, la ruta de evacuación contemplada en el "**Estudio Informativo del tramo Lugaritz-Easo del Metro de Donostialdea**" (sometido a información pública y aprobado definitivamente por el Gobierno Vasco el 21 de enero de 2016) se llevaba a cabo mediante una rampa con una pendiente que no superaba el 7% y sin necesidad de escalones, cuya salida al exterior se situaba en la parte baja de la calle Pio Baroja entre los portales nº 2 y 4 a una cota de +13'70 (se adjuntan los planos de la rampa de Pio Baroja contemplada en el Estudio Informativo). Además, la galería diseñada en el Estudio Informativo se dedicaba en situación de servicio exclusivamente a la evacuación de personas y era accesible a vehículos rodados de rescate, de conformidad con la normativa vigente.

Sin embargo, durante la redacción del Proyecto Constructivo se modificó la rampa de Pio Baroja desplazando la salida exterior de la misma a la explanada contigua al Podideportivo de Pio Baroja situada en la parte de arriba de la citada avenida, a la altura del portal nº47 y a una cota de +52 m; resultando de este cambio una rampa que presenta una fuerte pendiente de 15% y un desnivel de 68 m hasta su conexión con el trazado del túnel del Metro (situado a una cota de -16 m bajo Miraconcha). Esta modificación ha obligado a proyectar 400 peldaños en la salida de emergencia, en claro detrimento de las condiciones mínimas de seguridad y facilidades de evacuación que deben garantizarse a los usuarios.

Séptimo. El Proyecto Constructivo también ha eliminado en este punto central del trazado los pozos verticales de ventilación de emergencia previstos en el Estudio Informativo y que desembocaban en el Paseo Duque de Baena, aludiendo a las "afecciones" que su emplazamiento provocaría en su entorno exterior ("**Proyecto Constructivo del Tramo Lugaritz-Miraconcha**". MEMORIA, apartado 4.9.5.).

En su lugar, la solución adoptada en el Proyecto Constructivo consiste en incorporar simultáneamente la salida de emergencia y la salida de humos a la rampa de Pio Baroja, de manera que esta galería, que en fase de obras está sirviendo de rampa de acceso y desescombro, en situación de servicio tendrá un doble uso, formándose en su interior dos semi-secciones: una destinada a acoger la salida de emergencia y la otra para la galería de ventilación de emergencia y salida de humos, separadas en el interior de la galería mediante un tabique.

Respecto a este extremo, el informe del ingeniero Hans Heydemann, experto en prevención

de incendios, advierte que la planificación del sistema de ventilación de emergencia contemplado en el Proyecto Constructivo se ha hecho sin base sólida y arroja muchos interrogantes, que describe exhaustivamente en el informe.

Octavo. La responsabilidad de la introducción de estas modificaciones en el proyecto es atribuible al equipo redactor del Proyecto Constructivo y a la dirección del proyecto (ETS - Euskal Trenbide Sarea). La Memoria del Proyecto Constructivo del tramo Lugaritz-Miraconcha señala expresamente a este respecto en la página 10: *"Es de destacar que, en cuanto a ubicación de pozos y rampas, el equipo redactor del presente proyecto ha sugerido diversas modificaciones que han sido atendidas y aprobadas por la Dirección del Contrato"*.

Noveno. La salida de emergencia proyectada en la rampa de la Avenida de Pio Baroja infringe las recomendaciones establecidas en las normativas nacionales e internacionales de seguridad y evacuación en túneles ferroviarios, cuya aplicación resulta incumplida tal y como se detalla a continuación:

a) La Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja alcanza una longitud de 500 metros en rampa con una pendiente del 15%, fuera de las normativas que disponen una pendiente máxima en galerías del 8% --requisito establecido en el punto 3.1.3.3 de la "Instrucción sobre Seguridad en Túneles" del Ministerio de Fomento (20/06/2006) y en la "Instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura (IFI-2016)" del mismo ministerio, así como en el Reglamento UE 13/03/2014 de la Comisión sobre Seguridad en los Túneles Ferroviarios (publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el 12-12-2014).

Dado que la Salida de Emergencia se sitúa sobre una rampa con una fuerte pendiente, se han proyectado 400 escalones para salvar los 68 metros de desnivel que tiene esta pretendida ruta de evacuación.

La **"Instrucción sobre Seguridad en Túneles"** del Ministerio de Fomento (20/06/2006) recomienda por el contrario *"evitar el uso de escaleras"* entre las especificaciones generales para las rutas de evacuación. En cualquier caso, la Galería de Salida de Emergencia no es apta para su fin, por su gran longitud, la pendiente del 15% y la disposición de 400 escalones para superar un desnivel de 68 m.

b) La Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja contemplada en el Proyecto Constructivo no posibilita el acceso rodado de vehículos de rescate, incumpliendo la "Instrucción sobre Seguridad en Túneles" del Ministerio de Fomento (20/06/2006) que señala en el apartado 3.1.3.3.: "Las salidas de emergencia de longitud superior a 300 metros deberán ser accesibles a vehículos ligeros, siendo recomendable en el resto. 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 ("Recommendations of the multidisciplinary group of experts on safety in tunnels (Rail)"**, que señalan en el apartado C.3.08: *"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" (estas recomendaciones pueden consultarse en la web de Ministerio de Fomento. Túneles Ferroviarios. TRANS/AC. 9/9 de 1 de diciembre de 2003.).

c) El proyecto no cuenta con un dispositivo alternativo a la rampa de 400 escalones que permita la evacuación de personas con movilidad reducida, ni con una "zona de refugio" o vestíbulo seguro alguno en las proximidades del entronque de la Galería de Salida de Emergencia con el túnel ferroviario que permita acoger a las personas discapacitadas hasta su rescate por los grupos de intervención.

Esta deficiencia incumple la "**Instrucción sobre Seguridad en Túneles**" del Ministerio de Fomento (20/06/2006), que define en el apartado 3.1.4. las zonas seguras indicando que "*son zonas seguras libres de riesgo, a las que se llega a través de la ruta de evacuación y en las que se pueda permanecer el tiempo necesario hasta ser evacuado*".

Así mismo, incumple el "**Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad**", que detalla las condiciones de evacuación de las personas con discapacidad en caso de incendio. Este Real decreto establece en el requisito básico "*Seguridad en caso de incendio (SI)*" la obligatoriedad de contar con una "*zona de refugio*" para la evacuación de las personas con discapacidad e incorpora en el Anejo "*SI A Terminología*" un apartado "*Zona de refugio*" en el que precisa que ésta dispondrá "*con superficie suficiente para el número de plazas que sean exigibles, de dimensiones 1'2 x 0'8 m para usuarios de sillas de ruedas o de 0'8 x 0'6 m para personas con otro tipo de movilidad reducida*".

d) El proyecto incumple las exigencias establecidas en la normativa NFPA-130 (National Fire Protection Association), titulada "Standard for Fixed Guideway Transit and Passenger Rail Systems" ("Estándar sobre sistemas ferroviarios para transporte de vehículos y viajeros sobre rieles"), puesto que dicho reglamento americano exige en el apartado 6.2.2. que las salidas de emergencia tienen que existir cada 762 m.

La aplicación de esta norma exigiría disponer de al menos 3 salidas de emergencia en el proyecto de la pasante de Metro (cuando el proyecto solamente prevé una): se deberían construir 2 salidas de emergencia en el tramo de 1895 m de longitud comprendido entre las estaciones de Bentaberri y Centro/La Concha --donde el proyecto solo prevé la galería de salida de emergencia de Pio Baroja, objeto de la presente denuncia--, así como una tercera galería de evacuación --inexistente en el proyecto-- en el tramo de 1187 m de longitud comprendido entre las estaciones de Lugaritz y Bentaberri.

En virtud de lo expuesto resulta que, en contra de lo afirmado por el Director de Infraestructuras del Transporte y la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, según los datos obrantes en la Asociación Vecinal Satorralaia, las recomendaciones establecidas en las normativas nacionales e internacionales sobre seguridad en túneles ferroviarios, así como las condiciones de evacuación de las personas con discapacidad en

caso de incendio, no son cumplidas en aspectos muy graves, con posibles repercusiones para la seguridad de las personas.

Y por todo ello,

SOLICITO:

Que tenga por recibido este escrito, los documentos que lo acompañan, y por formulada DENUNCIA contra los siguientes entes, empresas y cargos responsables:

- Ente público ETS, Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca (dependiente del Gobierno Vasco), promotor y responsable de la Dirección del Proyecto, en las personas de D. Julian Ferraz Sumillera (Director de Planificación y Proyectos) y Dña. Arantza Tapia Otaegi (Presidenta del ente y Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco).
- Director de Infraestructuras del Gobierno Vasco, D. Mikel Zubillaga Gurutzeaga.
- Empresas PROINTEC,S.A. y ASMATU (redactoras del "**Proyecto Constructivo del Tramo Lugaritz-Miraconcha del Metro de Donostialdea**"), en la persona del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Miguel Guerrero Igea (Coordinador general y Autor del Proyecto).

Así mismo solicita que arbitre las medidas necesarias para determinar si los hechos constituyen un presunto delito contra la seguridad colectiva contemplado en el Artículo 350 del Código Penal, o cualquier otro que pudiera desprenderse de la investigación, y, en su caso adopte las decisiones correspondientes para garantizar la defensa de los derechos de la ciudadanía, dado que la inobservancia de las recomendaciones establecidas en materia de seguridad en túneles ferroviarios y de condiciones de evacuación de las personas con discapacidad en caso de incendio puede ocasionar resultados catastróficos y poner en peligro la vida y la integridad física de las personas.

En justicia, que pido en Donostia/San Sebastián a 22 de octubre de 2019.

Firma:

DOCUMENTACION ADJUNTA:

1.-Informe sobre la "galería de emergencia".

Hans Heydemann, ingeniero y experto alemán en prevención de incendios. 12/03/2019.

Se adjunta igualmente un **Curriculum** profesional de D. Hans Heydemann.

2.-Representación gráfica (hoja ampliada).

3.- Planos de la Galería de Salida de Emergencia de Pio Baroja que se citan en el documento:

A) Planos del Proyecto Constructivo del tramo Lugaritz-Miraconcha del Metro de Donostialdea:

-**"Obras Singulares"**: Planos 8.7.1 - 8.7.2 (OS7. RAMPA 2, C.T. Y GALERIA S.E. Planta y sección / Sección Rampa).

-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)

B) Planos del Estudio Informativo del Tramo Lugaritz-Easo del Metro de Donostialdea:

-**"Obras Singulares"**: Planos 7.3 (Rampa de la Calle Pio Baroja: Plantas, secciones longitudinales y Ventilación de emergencia).

4º. Denuncia presentada el 18/12/2019 ante el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco en relación a la Galería de Salida de Emergencia proyectada con acceso en Pio Baroja.

5º. Respuesta a la denuncia en relación a la Galería de Salida de Emergencia de la pasante de Metro o variante ferroviaria del Topo proyectada en Pio Baroja, remitida por Pedro Anitua Aldekoa, Director de Atención de Emergencias y Meteorología de la **Comisión de Protección Civil de Euskadi** el **26/12/2018**.

6º. Respuesta a la denuncia en relación a la galería de salida de emergencia de Pio Baroja de la variante ferroviaria del Topo, **remitida por el Director de Infraestructuras del Gobierno Vasco, Mikel Zubillaga Gurutzeaga, el 25/01/2019**.

7º. Pregunta formulada en el Parlamento Vasco el 8/01/2019 sobre la variante del "topo" en San Sebastian por Dña. Larraitz Ugarte Zubizarreta, parlamentaria del grupo EH Bildu (publicada en el Boletín Oficial del Parlamento Vasco nº 110 del 18/01/2019) y **Respuesta de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Dña Arantza Tapia Otaegi, fechada el 28/01/2019**.

<https://eh.lahaine.org/donostia-satorralaia-presenta-ante-la>