
REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES

ANEJO
15

ÍNDICE

1. Introducción y objeto	1
2. Descripción de la actuación	1
2.1. Nudo de Astigarraga.....	1
2.2. Nudo de Oiartzun	1
2.3. Tronco Vía General Alternativa Norte	2
2.4. Tronco Vía General Alternativa Sur	3
2.5. Tronco Vía General Alternativa Centro	3
3. Criterios de actuación	3
4. Principales infraestructuras presentes en el ámbito de estudio.....	4
5. Actuaciones previstas	5
5.1. Alternativa Norte.....	5
5.1.1. Reposición de viales.....	5
5.1.2. Afecciones singulares.....	8
5.2. Alternativa Sur	8
5.3. Alternativa Centro.....	10
6. Caminos de servicio	12

1. Introducción y objeto

Los medios de transporte terrestres que se diseñan para velocidades y/o intensidades elevadas de circulación, precisan infraestructuras exclusivas que suelen representar una barrera para las comunicaciones transversales presentes antes de su implantación.

Como norma general, para minimizar este efecto en el caso de líneas férreas de alta velocidad, se prevén de forma periódica cruces a distinto nivel por los que se encauzan los tráficos de las redes de comunicaciones interceptadas (principalmente caminos agrícolas). De esta forma, se reorganizan los movimientos presentes en el área, sin que los perjuicios ocasionados a los usuarios resulten excesivos. Con el tiempo, estos nuevos movimientos se constituyen en habituales y las infraestructuras dejan en gran medida de ser ajenas al entorno.

En el presente Anejo, se atiende a la situación actual de servidumbres viales interceptadas por el trazado de las diferentes alternativas del Estudio Informativo, planteando reposiciones para resolver la permeabilidad transversal de la infraestructura ferroviaria.

2. Descripción de la actuación

El presente Estudio Informativo comprende los siguientes ámbitos:

- Nudo Astigarraga
- Nudo Oiartzun
- Tronco vía general

Las alternativas se basan en el tronco que unen ambos nudos, distinguiéndose tres: norte, sur y centro.

2.1. Nudo de Astigarraga

En el nudo de Astigarraga nos encontramos con los siguientes ejes:

VÍAS ACCESO "Y VASCA"- SAN SEBASTIÁN

Consiste en dos ramales de ancho mixto de longitud 2188,394 m (derecha) y 2190,775 m (izquierda) que tienen por objeto el acceso de los trenes de viajeros y tanto de ancho ibérico como de ancho internacional, a San Sebastián.

Cruza por debajo de las vías generales de la variante Astigarraga-Irún y discurre por las vías existentes hasta llegar al P.K. 1+450,18 en la vía izquierda y al 1+450,64 en la derecha donde se produce mediante un aparato de vía la incorporación de las vías de cercanías que circulan externamente a ellas. En este punto las vías se separan hacia la izquierda y se vuelve a incorporar a las existentes a su llegada a la estación de Martutene.

VÍAS ACCESO CERCANÍAS A SAN SEBASTIÁN

Se trata de un tramo de dos vías de ancho convencional que parte de la estación de Astigarraga por las vías más externas (1 y 6) con una longitud de 1257.21 m en la vía derecha y 1207.29 para la izquierda. Se desvían de las vías generales Astigarraga-Irún discurriendo paralelas al trazado de las vías que dan acceso a San Sebastián hasta llegar al P.K. 1+450,18 en la vía izquierda y al 1+450,64 en la derecha donde se produce mediante un aparato de vía el desvío a las vías de la 'Y vasca' que dan acceso a San Sebastián.

2.2. Nudo de Oiartzun

En el nudo de Oiartzun nos encontramos con los siguientes ejes:

RAMAL AL PUERTO

Consiste en una vía única de ancho mixto de longitud 2063.825 m. Comienza el desvío en el P.K. 8+843 de la vía izquierda de la variante Astigarraga-Irún de la alternativa norte y en el P.K. 8+282 de la alternativa sur, mediante una curva izquierdas de radio 240 m. El tramo discurre en túnel los primeros 444.81 m

evitando la afección a la AP-8. Posteriormente se proyecta un tramo de viaducto de 943,17 metros. Una vez pasada la curva el ramal se aproxima a las vías existentes de manera que discurre paralelamente a estas mediante alineaciones rectas y acuerdos.

VÍAS MODIFICADAS SAN SEBASTIÁN-IRÚN

El inicio de la actuación comienza en el P.K. 629+690.524 en la vía izquierda y P.K. 629+618.019 en la derecha de la línea Madrid-Hendaya. Comienza en la alineación recta que tiene la vía en este en entorno para iniciar posteriormente la modificación en la vía izquierda, en el P.K. 631+513.67. Mediante una curva de radio 1400 m se separa la vía izquierda de la existente y discurre en paralelo, mientras que la vía derecha mantiene el trazado de las vías existentes. En el P.K. 632+00 vuelve a discurrir paralelamente a las vías existentes, junto con la vía derecha y las vías generales de la variante Astigarraga-Irún; dando por finalizada la modificación de esta vía. El final de la actuación termina en el P.K. 633+349.988 en la vía izquierda y P.K. 633+277.756 en la derecha pasando de cuatro vías a dos mediante un aparato de vía colocado unos metros antes.

2.3. Tronco Vía General Alternativa Norte

VÍAS GENERALES VARIANTE ASTIGARRAGA-IRÚN

Las vías generales de la alternativa norte comienzan en el término municipal de San Sebastián, en la línea Madrid-Hendaya, al final de la Estación de Astigarraga.

Se trata del tramo de vía doble y ancho mixto Astigarraga-Oiartzun, con una longitud de 10.956,476 m en la vía derecha y 10.859,836 m en la izquierda. El trazado de este tramo tiene no pertenece a la línea Vitoria-Dax en estudio.

El tronco principal continúa dentro de la alineación recta definida por la estación de Astigarraga, cruza bajo el Segundo Cinturón de San Sebastián y salva la carretera GI-131, el ramal de acceso a San Sebastián (derecha), el río Urumea y el paseo de Martutene mediante el viaducto sobre el río urumea de 651,74 m de longitud, próximo al inicio del túnel de Antondegi (L=785,41 m). Dicho túnel se desarrolla mediante curvas a derechas y la boquilla de salida se encuentra

situada en la ladera anterior al Polígono Industrial 27, sobre el que se discurre mediante el viaducto con dicho nombre de 195,51 metros de longitud.

Después de este viaducto 1 y tras un tramo en desmonte se encuentra la boquilla del Túnel de San Marcos que dispone de una longitud de 2.910,48 metros. El túnel se desarrolla mediante una curva a derecha de radio 1.250 m seguida de una curva a izquierda de radio 1.600. En el desarrollo de esta última curva es donde se produce el paso del túnel bajo el Fuerte de San Marcos, punto en el que comienza el término municipal de Errentería.

La boquilla de salida del túnel queda próxima al inicio del viaducto sobre el arroyo Sabara de 74,01 metros de longitud. A continuación, el trazado intercepta en desmonte, la carretera GI-3671 para la que se prevé una reposición sobre el ferrocarril mediante el paso superior.

A continuación del cruce con la carretera GI-3671 se proyecta el viaducto sobre arroyo Txiky (L=141,99 m) para salvar dicho arroyo. Posteriormente salva el entorno del polígono y el arroyo Bentako mediante el viaducto sobre polígono Masti-Loidi de 65,15 m de longitud.

Una vez que el trazado deja atrás el polígono Masti Loidi, tiene lugar el cruce con el Segundo Cinturón de San Sebastián, que discurre en terraplén en este punto y que será necesario salvar mediante el túnel de San José con longitud de 875,5 metros.

Tras el emboquille de salida del túnel se proyectan dos viaductos, el primero de ellos sobre el polígono Talaia de 619,02 metros y el segundo para salvar la carretera autonómica GI-2134, que recibe dicho nombre, con una longitud de 222,77 metros. Entre ambos viaductos discurre en superficie afectando a las instalaciones de la academia de policía vasca, en concreto al helipuerto.

Una vez pasado el viaducto se proyecta el túnel de Arkale de longitud 1137,75 m, con trayectoria curva de radio 500 m; salvando el cruce con la autovía A-8.

Una vez que el trazado ha salvado el cruce con la A-8 discurre un tramo de 111.67 m en superficie para continuar en viaducto sobre la línea Madrid- Hendaya I de 343,23 m de longitud. Finaliza incorporándose a las vías existentes mediante una trayectoria curva.

2.4. Tronco Vía General Alternativa Sur

VÍAS GENERALES VARIANTE ASTIGARRAGA-IRÚN

Las vías generales de la variante Astigarraga-Lezo de la alternativa sur comienzan en el término municipal de San Sebastián, en la línea Madrid-Hendaya, al final de la Estación de Astigarraga.

Se trata de un tramo de vía doble y ancho mixto con longitud de 10.395,815 m para la vía derecha y 10.298,654 m para la izquierda. El trazado de este tramo no pertenece a la línea Vitoria-Dax en estudio.

El tronco principal comienza realizando una curva a derecha, cruza bajo el Segundo Cinturón de San Sebastián y salva la carretera GI-131, el ramal de acceso a San Sebastián (derecha), el río Urumea y el paseo de Martutene mediante el viaducto sobre el río Urumea de 485,07 m de longitud, próximo al inicio de túnel de San Marcos de 5357,47 m de longitud. El fuerte de San Marcos quedaría situado al norte, evitando su afección. El túnel se desarrolla mediante una curva a izquierda y otra a derecha finalizando antes del polígono Talaia Aranguren, salvando el río Oiartzun mediante viaducto de 328,67 metros que recibe el mismo nombre.

Posteriormente comienza el túnel de Mendigain, con 1665,34 metros; salvando la carretera Gi-2134, que se repondrá sobre la losa y la AP-8.

Una vez atravesada la AP-8 el túnel finaliza y comienza el viaducto sobre la línea Madrid-Hendaya I, con una longitud de 343.22 m que salva los desmontes existentes mediante una curva a derechas hasta incorporarse a las vías existentes. El trazado finaliza en la estación de Gaintxurizketa.

2.5. Tronco Vía General Alternativa Centro

VÍAS GENERALES VARIANTE ASTIGARRAGA-IRÚN

El tronco principal discurre desviándose hacia la derecha de la alternativa norte, quedando el trazado definido entre ambas alternativas. Cruza bajo el Segundo Cinturón de San Sebastián y salva la carretera GI-131, la vía derecha del ramal de acceso a San Sebastián, el río Urumea y el paseo de Martutene mediante el viaducto sobre el río Urumea, de longitud 485,07 metros, próximo al inicio del túnel proyectado. El túnel de Kutarro presenta 5552,7 metros, extendiéndose hasta el PK 6+729.684 y se desarrolla mediante una concatenación de curvas y acuerdos verticales; salvando la afección al polígono 27 y la AP-8. Al llegar al PK 7+123.51 en la vía derecha y 7+107,72 en la izquierda el trazado coincide con la alternativa sur, una vez pasado el polígono industrial Egiburuberri. El viaducto sobre el río Oiartzun comienza en el 6+977,569 siendo común el de la alternativa sur.

3. Criterios de actuación

La explotación de circulaciones ferroviarias a elevadas velocidades exige un tratamiento específico de las comunicaciones transversales que pueden concretarse en:

- Cerramiento de la línea a ambos lados.
- Ausencia de cruces a nivel.

En consecuencia, es necesario disponer de pasos superiores e inferiores que aseguren la comunicación transversal, desviando, si es necesario, las carreteras o caminos interceptados a estos puntos de cruce u otras estructuras.

En actuaciones de este tipo, el criterio general consiste en la permeabilización de la nueva infraestructura mediante la disposición de pasos transversales a distinto nivel cada 1-1,5 kilómetros aproximadamente. No obstante, esta medida no

representa más que un criterio general que es necesario adaptar a las singularidades del área atravesada.

Atendiendo a la NAP 2-0-0.4 de pasos superiores y la IGP-5 Instrucciones y Recomendaciones sobre Estructuras (a excepción de lo referente a pasos superiores, derogado por la NAP citada), que se recoge en las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de Proyectos de Plataforma IGP-2011 v2, y a las prescripciones facilitadas por los organismos afectados, los gálidos mínimos a respetar en los cruces a distinto nivel serán los siguientes:

PASOS SUPERIORES

- Ancho del tablero:
 - Camino: 8 m
 - Carretera: 10 m
 - Carretera y ferrocarril: 12 m
- Gálido horizontal:
 - Vía única (ancho convencional): 10,5 m
 - Vía doble (alta velocidad): 16 m
 - Vía triple (vía doble alta velocidad + vía única convencional): 24,5 m
- Gálido vertical: 7 m

PASOS INFERIORES

- Gálido horizontal:
 - Camino: 8 m
 - Carretera: 10 m

- Gálido vertical:
 - Carretera y camino: 5,30 m, excepcionalmente en camino se puede reducir a 5 m
 - Ferrocarril: 7 m

4. Principales infraestructuras presentes en el ámbito de estudio

Se han realizado un inventario inicial de las infraestructuras de comunicación de uso viario existentes a partir de la información cartográfica a escala 1:5.000 y de visitas al entorno.

Además, como se ha mencionado anteriormente, se ha recabado la información relativa a las infraestructuras actuales, planificadas y en proceso de ejecución, aportada por los diferentes organismos consultados.

A continuación, se relacionan las principales infraestructuras de comunicación de uso viario existentes y de nueva construcción en el ámbito de actuación:

- Autovías y carreteras de la Red del Estado:
 - AP-1 / A-1
 - AP-8
- Autovías y carreteras autonómicas del País Vasco:
 - GI-131
 - GI-636
- Carreteras provinciales de Guipúzcoa:
 - GI-2132
 - GI-2134

- Proyecto de conexión de la GI-2132 en Astigarraga con el polígono 27 (en proyecto).
- Carreteras y caminos de titularidad municipal
 - Paseo de Martutene
 - Camino Antondegigaina
 - Camino Petritegi
 - Camino Usarte
 - Camino Altza
 - GI-3672
 - GI-3671
 - Paseo Egiburuberri
 - Camino Txatola
 - Camino Aldaiburu
 - GI-3631
 - GI-3632
 - GI-636
 - Camino Igerobi
 - Camino Arizabalo
 - Calle Larrezabaleta
 - Camino Lartzabalzarra
 - Paseo Sarrueta
 - Camino Putzueta

- Zona de San Marcos
- Camino Goiaztxiki
- Camino Barkaiztegi
- Camino Ubarburu
- Caminos rurales
- Vías pecuarias de titularidad autonómica

5. Actuaciones previstas

En el presente apartado se lleva a cabo una descripción de las actuaciones a acometer en el siguiente estudio para cada una de las alternativas, ya sean pasos transversales, reposición de caminos o caminos de servicio.

5.1. Alternativa Norte

5.1.1. *Reposición de viales*

A continuación, se presenta un cuadro resumen de la propuesta de actuaciones relacionadas con servidumbres viales en la alternativa Norte.

ALTERNATIVA NORTE						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
0+750	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Okendotegi	RC-N-0.6	0+650 vía general alternativa centro	Demolición PS existente en PK 0+750 y reposición camino sobre losa mediante RC-N-0.6 de la alternativa norte	
0+750	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Okendotegi	RC-N-0.6	0+650 vía general alternativa centro	Demolición PS existente en PK 0+750 y reposición camino sobre losa mediante RC-N-0.6 de la alternativa norte	
1+500	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Goiaztxiki	Viaducto	1+500	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+500	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Goiaztxiki	Viaducto	1+500	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+550	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	RC-N.A.-1.5	1+550	Gálibo insuficiente. Reposición camino.	
1+550	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	RC-N.A.-1.5	1+550	Gálibo insuficiente. Reposición camino.	
1+700	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	Corte del camino	1+700	Sin reposición	Se desvía tráfico al paso superior cercano
1+700	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	Corte del camino	1+700	Sin reposición	Se desvía tráfico al paso superior cercano
2+050	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	RC-NA-1.8 Nuevo PS	1+850	No hay suficiente gálibo respecto a nuestro trazado en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular en la ubicación indicada	
2+050	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	RC-NA-1.8 Nyevo Ps	1+850	No hay suficiente gálibo respecto a nuestro trazado en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular en la ubicación indicada	
2+150	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	PP-NA-2.1	2+150	No hay suficiente gálibo en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular	
2+150	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	PP-NA-2.1	2+150	No hay suficiente gálibo en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular	
0+000-0+350	Vía izquierda cercanías acceso a San Sebastián	Camino Okendotegi	Corte del camino	0+000 a 0+350	Sin reposición	

ALTERNATIVA NORTE						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
0+650	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paso superior Okendotegi	RC-N-0.6	0+650	Demolición PS existente y reposición camino	
0+800	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-131	Viaducto	0+800	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+200	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paseo de Martutenete	Viaducto	1+200	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+250	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2137	RC-N-1.2	1+250	Gálibo insuficiente. Reposición carretera mediante C.E.-N-1.2	
1+450	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paseo Sarrueta	Túnel	1+450	Sin afección. Paso mediante túnel.	
2+000	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Antondegaina	Túnel	2+000	Sin afección. Paso mediante túnel.	
2+350	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Ubarburu Ibilbidea	Viaducto	2+350	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
2+400	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paseo Ubarburu	Viaducto	2+400	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
3+300	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Putzueta	Túnel	3+300	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+550	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	3+550	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+750	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	3+750	Sin afección. Paso mediante túnel.	
4+400	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	4+400	Sin afección. Paso mediante túnel.	
4+450	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino de San Marcos	Túnel	4+450	Sin afección. Paso mediante túnel.	
4+800	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino de San Marcos	Túnel	4+800	Sin afección. Paso mediante túnel.	
4+900	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	4+900	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+100	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	5+100	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+200	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	5+200	Sin afección. Paso mediante túnel.	

ALTERNATIVA NORTE						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
5+670	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3671	RC-N-5.6 Nuevo PS GI-3671	5+670	Reposición en la ubicación actual mediante Paso Superior GI-3671	
5+850	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Calle Masti-Loidi	Viaducto	5+850	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
5+870	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Viaducto	5+870	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
6+150	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Viaducto	6+150	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
6+250	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	AP-8	RC-N-6.2	6+250	Afección por falso túnel. Desvío provisional para mantener el tráfico y reposición autovía.	
6+500	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	6+500	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+760	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	6+760	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+800	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3672	Túnel	6+800	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+850	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	6+850	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+870	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	6+850	Sin afección. Paso mediante túnel.	
7+150	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Viaducto	7+150	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+200	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Viaducto	7+200	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+400	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino de Ardituri	Viaducto	7+400	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+600	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2132	Viaducto	7+600	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+630	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Rotonda	Viaducto	7+630	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+700	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Viaducto	7+700	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+950	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2134	Viaducto	7+950	Sin afección. Paso mediante viaducto.	

ALTERNATIVA NORTE						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
8+000	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2135	Viaducto	8+000	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
8+700	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Larrezabaleta	Túnel	8+700	Sin afección. Paso mediante túnel.	
8+850	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Arizabalo	Túnel	8+850	Sin afección. Paso mediante túnel.	
9+100	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	9+100	Sin afección. Paso mediante túnel.	
9+350	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	AP-8	Túnel	9+350	Sin afección. Paso mediante túnel.	
9+500	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3632	RC-N-9.5	9+500	Reposición carretera GI-3632 mediante C.E.-N-9.5	
9+840	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-636	Viaducto	9+840	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
0+400	Ramal acceso al puerto	AP-8	Túnel	0+400	Sin afección. Paso mediante túnel.	
0+550	Ramal acceso al puerto	Camino Lartzabalzarra	Viaducto	0+550	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
632+500	Vías modificadas San Sebastián-Irún	Paso inferior Camino Arkaleko	RC-NO-632.5 Nuevo PI	632+500	Ampliación Paso inferior existente.	
632+500	Vías modificadas San Sebastián-Irún	Paso inferior Camino Arkaleko	RC-NO-632.5 Nuevo PI	632+500	Ampliación Paso inferior existente.	

5.1.2. Afecciones singulares

En el P.K. 7+850 de la vía general derecha de la variante Astigarraga-Irún el trazado discurre por las instalaciones de la academia de la policía vasca, afectando al helipuerto y sus inmediaciones.



Por otro lado, en el P.K. 6+250 de la vía general se produce la afección a la autovía A-8 mediante falso túnel. Se valora el desvío provisional para mantener el tráfico en la zona.

5.2. Alternativa Sur

A continuación, se presenta un cuadro resumen de las actuaciones relacionadas con servidumbres viales en la alternativa Sur.

ALTERNATIVA SUR						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
0+750	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Okendotegi	RC-S-0.6	0+650 vía general alternativa sur	Demolición PS existente en PK 0+750 y reposición camino sobre losa mediante RC-S-0.6 de la alternativa sur	
0+750	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Okendotegi	RC-S-0.6	0+650 vía general alternativa sur	Demolición PS existente en PK 0+750 y reposición camino sobre losa mediante RC-S-0.6 de la alternativa sur	
1+500	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Goiaztxiki	Viaducto	1+500	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+500	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Goiaztxiki	Viaducto	1+500	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+550	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	RC-N.A.-1.5	1+550	Gálbo insuficiente. Reposición camino.	
1+550	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	RC-N.A.-1.5	1+550	Gálbo insuficiente. Reposición camino.	
1+700	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	Corte del camino	1+700	Sin reposición	
1+700	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	Corte del camino	1+700	Sin reposición	
2+050	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	RC-NA-1.8 Nuevo PS	1+850	No hay suficiente gálbo respecto a nuestro trazado en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular en la ubicación indicada	
2+050	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	RC-NA-1.8 Nuevo PS	1+850	No hay suficiente gálbo respecto a nuestro trazado en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular en la ubicación indicada	

ALTERNATIVA SUR						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
2+150	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	PP-NA-2.1	2+150	No hay suficiente gálibo en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular	
2+150	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	PP-NA-2.1	2+150	No hay suficiente gálibo en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular	
0+000-0+350	Vía izquierda cercanías acceso a San Sebastián	Camino Okendotegi	Corte del camino	0+000 a 0+350	Sin reposición	
0+650	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paso superior Okendotegi	RC-S-0.6	0+650	Demolición PS existente y reposición camino	
0+800	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-131	Viaducto	0+800	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+050	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paseo de Martutene	Viaducto	1+050	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+100	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2137	Viaducto	1+100	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+550	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Antondegaina	Túnel	1+550	Sin afección. Paso mediante túnel.	
2+000	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Petritegi	Túnel	2+000	Sin afección. Paso mediante túnel.	
2+100	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Petritegi	Túnel	2+100	Sin afección. Paso mediante túnel.	
2+400	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Usategieta Bidea	Túnel	2+400	Sin afección. Paso mediante túnel.	
2+600	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Altza	Túnel	2+550	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+000	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Altza	Túnel	3+000	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+050	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Altza	Túnel	3+050	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+150	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Altza	Túnel	3+150	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+850	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	3+850	Sin afección. Paso mediante túnel.	

ALTERNATIVA SUR						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
4+250	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	4+250	Sin afección. Paso mediante túnel.	
4+300	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	4+300	Sin afección. Paso mediante túnel.	
4+350	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	4+350	Sin afección. Paso mediante túnel.	
4+450	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	4+450	Sin afección. Paso mediante túnel.	
4+950	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3671	Túnel	4+950	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+200	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	5+200	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+300	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	AP-8	Túnel	5+300	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+650	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Masti-Loidi Kalea	Túnel	5+650	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+750	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	5+750	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+800	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paseo Egiburuberri	Túnel	5+800	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+050	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3672	Túnel	6+050	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+100	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Txatola	Túnel	6+100	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+550	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Aldaiburu	RC-S-6.5 Nuevo PS	6+550	Reposición en la ubicación actual mediante un nuevo Paso Superior	
6+850	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Polígono Aranguren	Viaducto	6+850	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
6+950	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2132	Viaducto	6+950	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+000	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3631	Viaducto	7+00	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+400	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Igerobi	Falso túnel	7+400	Sin afección. Paso mediante falso túnel.	
7+550	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2134	RC- S-7.5	7+550	Reposición carretera GI-2134 mediante RC-S-7.5	

ALTERNATIVA SUR						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
7+850	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Arizabalo	Túnel	7+850	Sin afección. Paso mediante falso túnel.	
8+150	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Larrezabaleta	Túnel	8+150	Sin afección. Paso mediante falso túnel.	
8+250	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Arizabalo	Viaducto	8+250	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
8+500	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	8+500	Sin afección. Paso mediante túnel.	
8+750	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	AP-8	Túnel	8+750	Sin afección. Paso mediante túnel.	
8+900	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3632	RC-S-8.9	8+900	Rectificación del trazado de la carretera GI-3632	
9+250	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-636	Viaducto	9+250	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
0+400	Ramal acceso al puerto	AP-8	Túnel	0+400	Sin afección. Paso mediante túnel.	
0+550	Ramal acceso al puerto	Camino Lartzabalzarra	Viaducto	0+550	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
632+500	Vías modificadas San Sebastián-Irún	Paso inferior Camino Arkaleko	RC-NO-632.5 Nuevo PI	632+500	Ampliación Paso inferior existente.	

5.3. Alternativa Centro

A continuación, se presenta un cuadro resumen de las actuaciones relacionadas con servidumbres viales en la alternativa Centro.

ALTERNATIVA CENTRO						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
0+750	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Okendotegi	RC-C-0.6	0+650 vía general alternativa centro	Demolición PS existente en PK 0+750 y reposición camino sobre losa mediante RC-S-0.6 de la alternativa centro	
0+750	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Okendotegi	RC-C-0.6	0+650 vía general alternativa centro	Demolición PS existente en PK 0+750 y reposición camino sobre losa mediante RC-S-0.6 de la alternativa centro	
1+500	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Goiaztxiki	Viaducto	1+500	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+500	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Goiaztxiki	Viaducto	1+500	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+550	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	RC-N.A.-1.5	1+550	Gálbo insuficiente. Reposición camino.	
1+550	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	RC-N.A.-1.5	1+550	Gálbo insuficiente. Reposición camino.	
1+700	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	Corte del camino	1+700	Sin reposición	
1+700	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Camino Barkaiztegi	Corte del camino	1+700	Sin reposición	
2+050	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	RC-NA-1.8 Nuevo PS	1+850	No hay suficiente gálbo respecto a nuestro trazado en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular en la ubicación indicada	
2+050	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	RC-NA-1.8 Nuevo PS	1+850	No hay suficiente gálbo respecto a nuestro trazado en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular en la ubicación indicada	
2+150	Vía derecha 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	PP-NA-2.1	2+150	No hay suficiente gálbo en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular	

ALTERNATIVA CENTRO						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
2+150	Vía izquierda 'Y vasca' acceso a San Sebastián	Paso superior Camino la Hípica	PP-NA-2.1	2+150	No hay suficiente gálibo en el paso superior existente. Reposición mediante Paso Superior Singular y Pasarela Peatonal Singular	
0+000-0+350	Vía izquierda cercanías acceso a San Sebastián	Camino Okendotegi	Corte del camino	0+000 a 0+350	Sin reposición	
0+650	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paso superior Okendotegi	RC-C-0.6	0+650	Demolición PS existente y reposición camino	
0+800	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-131	Viaducto	0+800	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+100	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paseo de Martutenete	Viaducto	1+100	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
1+140	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2137	Túnel	1+140	Sin afección. Paso mediante túnel.	
1+550	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Antondegaina	Túnel	1+550	Sin afección. Paso mediante túnel.	
1+950	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Ubarburu	Túnel	1+950	Sin afección. Paso mediante túnel.	
2+830	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Altza	Túnel	2+830	Sin afección. Paso mediante túnel.	
2+940	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Putzueta	Túnel	2+940	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+200	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	3+200	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+760	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino de San Marcos	Túnel	3+760	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+770	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino de San Marcos	Túnel	3+770	Sin afección. Paso mediante túnel.	
3+810	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino de San Marcos	Túnel	3+810	Sin afección. Paso mediante túnel.	
4+350	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Zona de San Marcos	Túnel	4+350	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+260	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3671	Túnel	5+260	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+450	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	5+450	Sin afección. Paso mediante túnel.	

ALTERNATIVA CENTRO						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
5+650	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	AP-8	Túnel	5+650	Sin afección. Paso mediante túnel.	
5+900	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	5+900	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+060	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Paseo Egiburuberrí	Túnel	6+060	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+300	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3672	Túnel	6+300	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+350	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Txatola	Túnel	6+350	Sin afección. Paso mediante túnel.	
6+770	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Aldaiburu	PS-C-6.7	6+770	Reposición en la ubicación actual mediante Paso Superior Camino Aldaiburu	
6+950 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2132	Viaducto	6+950	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+000 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3631	Viaducto	7+000	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
7+400 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Igerobi	Falso túnel	7+400	Sin afección. Paso mediante falso túnel.	
7+550 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-2134	RC- S-7.5	7+550	Reposición carretera GI-2134 mediante RC-S-7.5	
7+850 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Arizabalo	Túnel	7+850	Sin afección. Paso mediante túnel.	
8+150 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Larrezabaleta	Túnel	8+150	Sin afección. Paso mediante túnel.	
8+250 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino Arizabalo	Viaducto	8+250	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
8+500 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	Camino rural	Túnel	8+500	Sin afección. Paso mediante túnel.	
8+750 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	AP-8	Túnel	8+750	Sin afección. Paso mediante túnel.	
8+900 tronco alternativa sur	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-3632	RC-S-8.9	8+900	Rectificación del trazado de la carretera GI-3632	

ALTERNATIVA CENTRO						
SITUACIÓN ACTUAL			SITUACIÓN PROYECTADA			OBSERVACIONES
P.K. CRUCE	EJE	DENOMINACIÓN	ID. ESTRUCTURA DE PASO	P.K. CRUCE	DESCRIPCIÓN	
9+250	Vía doble general variante Astigarraga-Irún	GI-636	Viaducto	9+250	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
0+400	Ramal acceso al puerto	AP-8	Túnel	0+400	Sin afección. Paso mediante túnel.	
0+550	Ramal acceso al puerto	Camino Lartzabalzarra	Viaducto	0+550	Sin afección. Paso mediante viaducto.	
632+500	Vías modificadas San Sebastián-Irún	Paso inferior Camino Arkaleko	RC-NO-632.5 Nuevo PI	632+500	Ampliación Paso inferior existente.	

6. Caminos de servicio

Atendiendo a la NAP 2-3-0.0 Obras complementarias, se ha de disponer un camino de servicio a lo largo de la Línea de Alta Velocidad para facilitar el acceso a la misma por parte de los vehículos y personal de explotación

Si bien el camino de servicio no constituye una reposición de vial como tal, se podrá utilizar para dar acceso a las fincas colindantes y conectar los distintos viales interceptados a lo largo de la traza.

Aunque en esta fase de estudio no se lleva a cabo la definición del camino de servicio, sí se ha incluido en la valoración económica, dentro del capítulo correspondiente a Obras Complementarias. Se incluyen seguidamente los criterios a seguir para la disposición y diseño del mismo:

- Dentro de la franja de ocho (8) metros situada entre la arista del talud de la explanación (o el extremo de la cuneta de guarda, en su caso) y el límite de expropiación, se reservarán los cinco (5) metros exteriores para la plataforma del camino de servicio, disponiendo el cerramiento a los tres (3) metros del punto referido.
- El camino de servicio deberá existir a uno de los lados de la línea, exceptuando:

- Los tramos en los que ya exista un camino de uso público que acompañe al trazado por fuera del límite de expropiación. En estos casos el cerramiento se sitúa sobre el límite de los ocho (8) metros antes aludido.
- Los tramos en los que, por motivo de la reposición de servidumbres interceptadas por la línea, sea necesario proyectar un camino de enlace siguiendo el trazado. En estos tramos el cerramiento se sitúa a la distancia de tres (3) metros antes definida, y el camino de enlace en la franja exterior que corresponda ocupar, en función de las características de la reposición.
- Los tramos con limitaciones topográficas, vaguadas o pendientes del terreno demasiado pronunciadas, que hagan impracticable el servicio del camino. En estos casos, el cerramiento se sitúa en el límite de los ocho (8) metros de expropiación.
- Los tramos de la traza en túnel o viaducto. En estos tramos el cerramiento se sitúa siguiendo el límite de expropiación que se adopte en cada caso.
- En todo caso, deberán proyectarse caminos de servicio en los tramos donde haya que situar desvíos, a fin de facilitar su montaje y mantenimiento, en las proximidades de las embocaduras de túneles, para permitir el acceso a los mismos en emergencias; en la zona de estribos de viaductos, con objeto de facilitar el acceso a los mismos para operaciones de mantenimiento, y se continuará este camino de servicio hasta las pilas (a ser posible dentro de la banda de expropiación) siempre y cuando sea viable y se respeten los condicionados de las DIA al respecto.
- La ejecución del camino de servicio incluirá el desbroce y la excavación de la tierra vegetal en la franja de cinco (5) metros antes definida, la explanación y compactación de su plataforma, el afirmado en un ancho de 3,00 metros con 25 cm de zahorra artificial más un doble tratamiento superficial, así como el balizamiento y el perfilado de la cuneta y derrame de talud.