

EUSKO JAURLARITZA

ETXEBIZITZA, HERRI LAN
ETA GARRAIO SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES



PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ZARAUTZ

Expediente nº P20018104

ANEJO 06. URBANIZACIÓN

Proyecto Constructivo de la Nueva Estación de Zarautz
 ANEXO 6. URBANIZACIÓN



Control de firmas

Realizado	Aprobado
Mercè Roca	Ángel López de Arancibia
Fecha y Firma	Fecha y Firma
No precisa firma si está aprobado electrónicamente mediante ruta	

Información del Documento	
Código Documento	P0210K30-A6-UR-DOC-0600

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



Registro de cambios

Rev	Fecha	Autor	Sección afectada	Cambios
A	ABRIL 2020			Versión inicial

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



INDICE

1	INFORMACIÓN PREVIA	5
1.1	Introducción	5
2	ANTECEDENTES.....	6
3	CONDICIONANTES DE PARTIDA	6
3.1	Ejecución de área urbanística Salberdin	6
4	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	7
4.1	Introducción	7
4.2	Memoria descriptiva.....	8
4.2.1	Descripción general.....	8
4.2.2	Inserción Urbana	9
4.2.3	Conexión segura norte-sur 24h	10
4.2.4	Accesibilidad	10
4.3	Memoria constructiva	14
4.3.1	Itinerarios peatonales	14
4.3.2	Pavimentos	14
4.3.3	Escaleras	14
4.3.4	Rampas	16
4.3.5	Pasamanos	16
4.3.6	Mobiliario	17
4.3.7	Alumbrado público.....	17
4.3.8	Saneamiento	17

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



1 INFORMACIÓN PREVIA

1.1 Introducción

En Zarautz, como en tantas ocasiones en la historia del urbanismo del siglo XX, la línea férrea ha pasado de estar exterior a la localidad a convertirse en una barrera, un corsé que dificulta su crecimiento, y que, en todo caso, lo interrumpe de manera violenta.

El trazado ferroviario se planteó en el exterior sur de la población, rodeando el Casco Histórico y situando la estación entre el casco y las áreas de desarrollo posteriores.

A lo largo del trazado ferroviario aparecen una serie de pasos inferiores que buscan esa conexión, desde el paso peatonal junto al apeadero de San Pelayo, el de Zelai Azpibidea (paso de vehículos también), hasta los pasos de la calle Bizkaia y el más reciente, en Santa Clara, como parte de la creciente peatonalización del Casco. Este último ha sido encajado de manera complicada debido a la antigua trama urbana existente.

La Estación de Eusko Trenbidea, ubicada en el límite este del Casco Antiguo, frente a un parque - espacio público, mantiene la estructura original con un pequeño edificio estación y dos andenes en la bifurcación de la vía única, lo que permite el cruce de trenes en sentidos opuestos. El uso de la estación actual obliga a un cruce peatonal a nivel de la vía, con el peligro que conlleva.

Hacia el sur de la vía, la ciudad está creciendo con el actual desarrollo urbano de Salberdin (en construcción), cuyos nuevos habitantes van a incrementar la demanda de conexión norte - sur que justifica en mayor medida la actuación.

Junto a las vías del tren, la urbanización de la calle Geltoki kalea va tomando vida - especialmente en la parte más próxima al nuevo paso de Santa Clara con arbolado y la aparición de terrazas, siendo aún una asignatura pendiente el tramo final de conexión con la estación.

Lo que en su día era el final de la ciudad, ahora se ha convertido en la barrera a superar.



Diagrama del estado actual

En cuanto a la funcionalidad ferroviaria actual, la estación de Zarautz dispone de vía doble, permitiendo el cruce entre trenes de sentidos opuestos. Adicionalmente, existe una vía auxiliar al sur de las dos vías principales, formando un apartadero. Al oeste de esta vía existe una vía mango para estacionamiento. Visto el estado de este último, parece que no ha tenido un uso intensivo en los últimos años.

Actualmente la playa de vías no permite el cruce de trenes de mercancías de hasta 224m de longitud.

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



2 ANTECEDENTES

El día 26 de septiembre de 2019, se presentó el Estudio de Alternativas, en el cual se sentaban las bases para el avance del Proyecto.

El proyecto resultante descarta la idea de no extenderse más allá de la conexión entre C/ Lapurdi y C/ Zigordia, ya que genera unos espacios poco funcionales y con gran desnivel. El proyecto apuesta por mejorar los accesos y la funcionalidad, creando un espacio abierto y facilitando la conexión norte-sur.

La entrada a la estación se decide colocar de forma oblicua respecto al paso inferior, para que se tenga una visual del acceso desde ambos márgenes del paso.

En reuniones posteriores a la entrega del Estudio de Alternativas, se decidió proceder a la demolición de la Estación existente en fase previa a la construcción de la Nueva Estación, así como corrigió el límite del ámbito ferroviario acorde a la servidumbre de 5m establecida a partir de la alineación de las plantas sótano establecidas en la urbanización de Salberdin.

A partir pues de la alternativa seleccionada y de las decisiones establecidas en reuniones posteriores con ETS, se procede a desarrollar el presente proyecto constructivo.

3 CONDICIONANTES DE PARTIDA

A continuación, se citan los principales condicionantes tenidos en cuenta a la hora de desarrollar el presente proyecto:

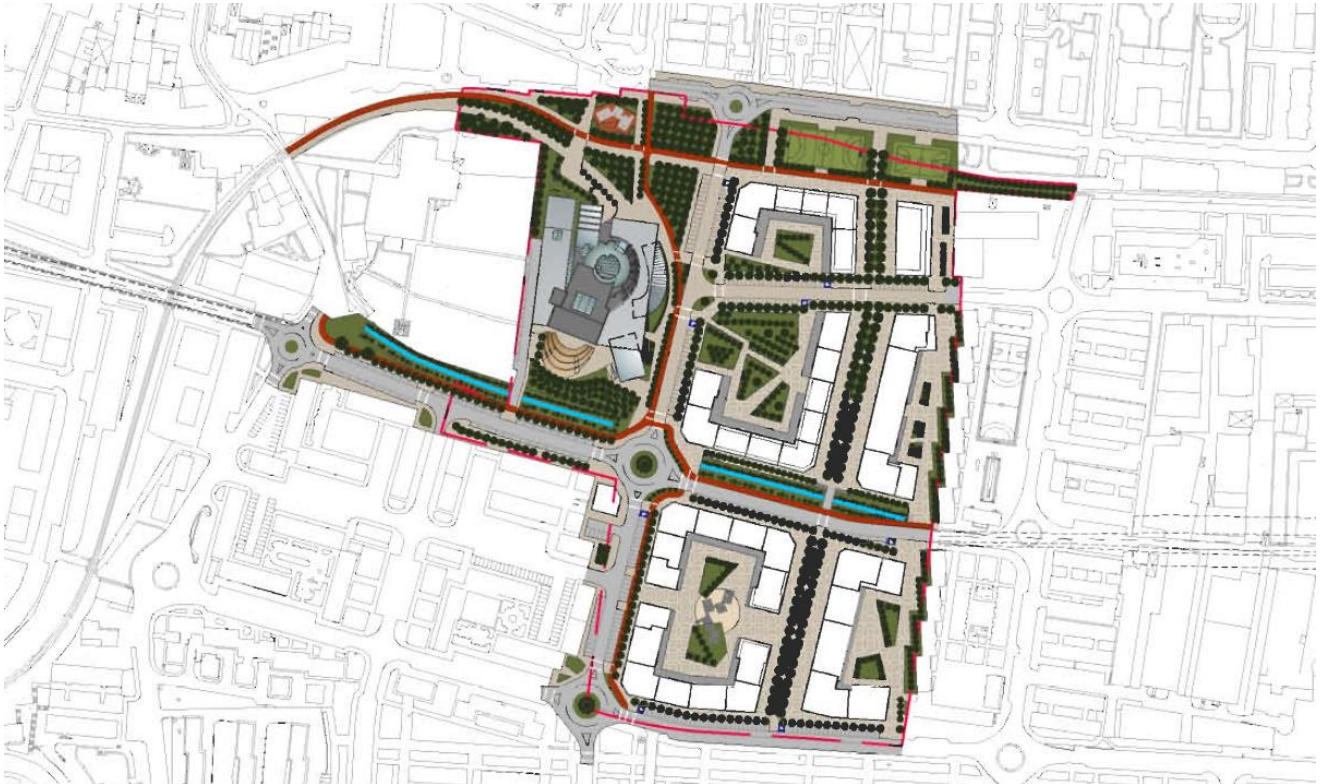
3.1 Ejecución de área urbanística Salberdin

El desarrollo urbano de Salberdin va a generar un gran incremento de circulación norte - sur y potencialmente un aumento en la demanda en la línea Donostia-Bilbao, especialmente en el tramo entre Zarautz y Donostia.

En el planteamiento del Plan Especial de 2009 se consideraba la posibilidad del soterramiento ferroviario y la aparición de un elemento cultural potente junto a la prolongación de Aitza kalea. Este último vial se proponía como conexión norte - sur hasta su enlace con Lapurdi kalea, ya al norte de las vías de tren¹. Posteriormente, las propuestas de soterramiento de la vía, así como el nuevo edificio cultural fueron descartadas, aunque gran parte del planeamiento del Plan Especial sigue según lo previsto.

¹ *Plan Especial Del Área 10-2 -OR Salberdin- Zarautz*. Documento refundido para aprobación definitiva. Documento para la aprobación definitiva. Estudio Urban Arquitectura. 2011

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



Plan Especial de Salberin. 2009. Fuente: Ayuntamiento de Zarautz

Actualmente se está construyendo el Proyecto de Urbanización de Salberdin, con la trama urbana que se desarrolla al este de la intervención, dejando sin intervención los espacios libres, zonas verdes y el uso socio cultural, ya que se ha añadido un nuevo ingrediente a la intervención, reconfigurándose con un **nuevo concepto de equipamiento socio - cultural**, gracias a la incorporación del edificio y terreno circundante del **Convento de Santa Clara**, ideal para un futuro centro cultural de referencia, y la aparición de 14.000 m² de espacios libres y zonas verdes².

La posibilidad de **rehabilitación del Convento de Santa Clara** va a permitir la aparición de un **gran pulmón verde al sur de la ciudad**, junto a la estación de tren y el nuevo desarrollo urbano de Salberdin.

Es una oportunidad más que no debe desaprovecharse de cara al planteamiento de la Conexión Norte - Sur y la Nueva Estación.

4 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE URBANIZACIÓN

4.1 Introducción

Los trabajos para la Nueva Estación de Zarautz a los que se refiere el presente documento se centran en la redacción del proyecto constructivo de la Nueva estación de Zarautz, concretamente en la definición de

² Noticia publicada en la web eaj-pnv-zarautz.com con fecha 16 de abril de 2018

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



las obras de urbanización necesarias para integrar el nuevo paso inferior en el entramado urbano de Zarautz.



Imagen de la planta general de la propuesta

4.2 Memoria descriptiva

4.2.1 Descripción general

La propuesta tiene un ambicioso objetivo de pasar la ciudad bajo un viaducto.

Para ello, se plantea modelar la superficie de la plaza - parque frente a la estación, para que de la manera más natural redirija las circulaciones actuales en superficie y las oriente hacia la cota necesaria para el paso bajo la vía.

Los peatones, los recorridos accesibles, el bidegorri, se conectan a una nueva plaza ajardinada que duplica su tamaño extendiéndose hacia el sur, como una simetría virtual donde su eje es el trazado ferroviario.

En el norte, esta reconfiguración de la plaza va a proporcionar un espacio donde el verde envuelve unos recorridos hacia una plaza que puede ser referencia de estancia y actividades públicas.

Y en el sur se fusionará con el futuro parque de Santa Clara, donde el Convento se convertirá en la referencia cultural, a la vez que se enlaza con la nueva trama urbana de Salberdín.

El paso mantiene una anchura que no estrangula la plaza, y su cubierta se fractura para iluminar con luz natural el tránsito bajo las vías y la propia estación, que se diseña como una caja de luz a doble altura.

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



El planteamiento de la propia estación, con sus **circulaciones en la dirección del paso**, le proporciona mayor diafanidad aún.

El cruce bajo las vías no es un paso inferior, sino que **transforma el ferrocarril en un viaducto superior**, una solución que ya encontramos en situaciones similares en la misma provincia (el ejemplo del espacio de Juzgados de San Sebastián. Plaza teresa de Calcuta).

Las zonas verdes hacen más amable la conexión, evitando la visión de muros de contención verticales.

Desde la esquina entre calles Zigordia y Geltokia se plantean escaleras y rampas; lo mismo desde la calle Lapurdi y por el norte (calle Gipuzkoa), para dar **continuidad a los recorridos existentes**, a la vez que te dirigen al nuevo paso.

El **tráfico de acceso al Casco Antiguo** (por calle Zigordia) se habilita por el norte de la plaza, aprovechando la existencia de la calle en fondo de saco en su lado oeste. Se da la posibilidad de mantener el doble sentido en la calle Lapurdi, habilitando el segundo carril en la zona de aparcamiento lateral actual, o bien, desviándolo previamente a la calle Gipuzkoa por la transversal Kasino Kalea.

En el lado sur, el paso - plaza se **extiende orgánicamente**, como anticipo del futuro pulmón verde de Santa Clara.

El núcleo de la propuesta es la generación de un paso que no parezca tal, sino una plaza que se desarrolla norte - sur.

En el centro de la intervención se ubicará la Estación.

4.2.2 Inserción Urbana

El acceso a la estación se articula mediante un vestíbulo ubicado dentro del paso inferior.

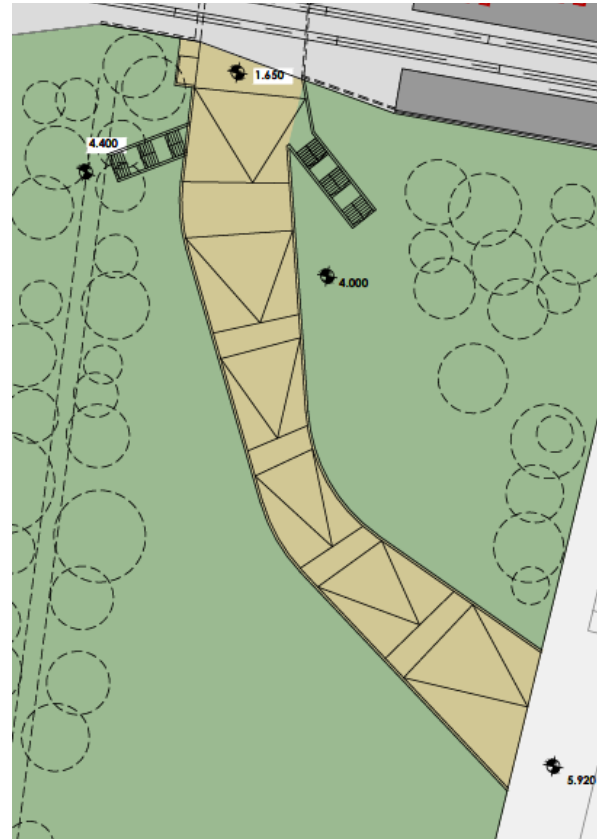
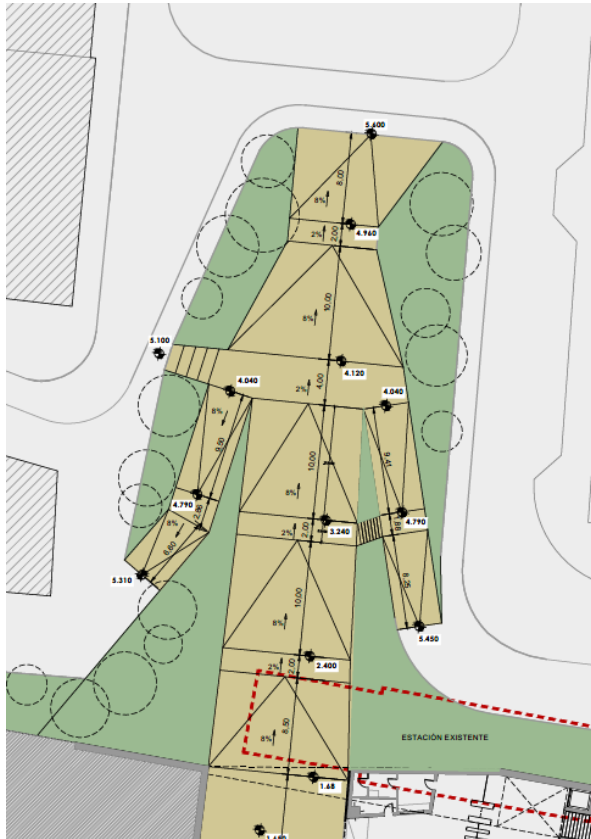
La propuesta hace gran hincapié en la integración de la nueva estación - y en especial el nuevo paso inferior - en el tejido urbano. Dicha integración tiene en cuenta la futura urbanización al sur de la vía (Salberdin).

Al norte de la estación el diseño apuesta por ocupar la totalidad de la plaza actual, utilizando este espacio para generar una geometría más abierta y con la menor pendiente posible.

La nueva propuesta de la urbanización norte se basa en 5 accesos.

- Una rampa principal con una pendiente adecuada para su uso (8%), ocupando la totalidad de la plaza actual.
- Dos ramales laterales con una anchura mínima de 4 metros, para que puedan ser utilizados tanto por peatones como por bicicletas (carril bici).
- Dos escaleras en el lado oeste de la rampa para dar un acceso más directo desde el Casco Antiguo a través de C/ Zigordia y C/ Geltoki.
- Una escalera situada en el lado este, para acortar el acceso desde la rampa central a la calle Gaztainpe y Lapurdi, a través del ramal lateral que da continuidad al carril bici.

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



Propuesta Urbanización Norte y Sur, respectivamente.

La urbanización en el lado sur busca principalmente la conexión entre el norte de la ciudad y la futura urbanización al sur de la vía (Salberdin), teniendo en cuenta el principal flujo peatonal previsto en ambos lados de las vías.

La urbanización sur se articula mediante una consecución de rampas, con el mínimo de pendiente (6%). Se habilita también un tramo de escaleras, para una futura conexión entre la zona verde comprendida entre la urbanización de Salberdin y el propio acceso sur.

4.2.3 Urbanismo Inclusivo: conexión segura norte-sur 24h

La amplitud y la profundidad de vista de los recorridos a ambos lados de las vías, garantizan una buena conexión segura entre norte-sur, cumpliendo con criterios de Urbanismo Inclusivo.

4.2.4 Accesibilidad

El proyecto de Urbanización cumple con lo exigido por la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. También con la Normativa técnica vigente en materia de Accesibilidad en la comunidad autónoma del País Vasco, según el decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre Condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.

Se adjunta ficha de justificación de la accesibilidad en la urbanización.

Proyecto Constructivo de la Nueva Estación de Zarautz
 ANEXO 6. URBANIZACIÓN



NORMATIVA SOBRE ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO		F.ACC/URB.A.II
<p>AMBITO DE APLICACIÓN: El diseño de planos y la redacción de determinaciones de los instrumentos de planeamiento, y la redacción y ejecución de proyectos de Urbanización, así como el diseño, características y colocación de mobiliario urbano.</p> <p>ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN: Se considerarán como tales: La pavimentación, abastecimiento y distribución de aguas, saneamiento y alcantarillado, distribución de energía eléctrica, gas, telefonía y telemática, alumbrado público, jardinería y aquellas otras que materialicen las indicaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico.</p>		
APARTADO	NORMATIVA. Decreto 68/2000 de 11 de Abril. Anejo II	PROYECTO
ITINERARIOS PEATONALES (Anejo II. Art.3.2) Públicos y Privados de uso comunitario.	<p>ANCHO Min. General $A \geq 200$ cm Si densidad. $d \leq 12$ viv/ha $A \geq 150$ cm, con rellanos intermedios $\varnothing = 180$ cm/20m máx.</p> <p>PENDIENTE Longitudinal $P \leq 6\%$ Transversal $P \leq 2\%$. Recomi. 1,5%</p> <p>ALTURA Libre de paso $h \geq 2,20$ m</p> <p>BORDILLO acera Altura máxima. $h \leq 12$ cm</p> <p>Excepcionalmente, cuando en la construcción de itinerarios peatonales aparezcan contradicciones con la normativa urbanística o sectorial concurrente en el área o sean de difícil materialización por razones topográficas, será preciso justificar la solución en un informe de los Servicios Municipales, previo a la concesión de licencia.</p>	$A > 200$ cm $P \leq 6\%$ $P = 1,5\%$ $h > 2,20$ m $h = \text{---}$
PAVIMENTO (Anejo II, Art.3.3.)	<p>Pavimentos Duros. Antideslizante y sin resaltos.</p> <p>Pavimentos Blandos. Suficientemente compactados, que impidan deslizamientos y hundimientos.</p> <p>Rejas y registros de los itinerarios y pasos peatonales, enrasados con el pavimento circundante de material antideslizante aún en mojado, serán de cuadrícula de apertura $\leq 1,0 \times 1,0$ cm, si invade el ancho mínimo del itinerario peatonal y sino de $2,5 \times 2,5$ cm.</p> <p>Alcorques. Serán elementos enrasados al pavimento y no deformables. De ser enrejados cumplirán con lo anteriormente dispuesto para Rejas y registros.</p> <p>SEÑALIZACIÓN Anejo IV: De Desniveles, Depresiones y Cambios de Cota, mediante Franjas Señalizadoras, Perpendiculares al sentido de marcha, de Anchura ≥ 1 m y con Pavimento de textura y color diferentes.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Rejilla = $2,5 \times 2,5$ cm
VADOS DE VEHÍCULOS (Anejo II, Art.3.4)	<p>El itinerario peatonal que atraviesen no debe verse afectado por pendientes superiores a las definidas para los itinerarios peatonales.</p> <p>Cuando lo anteriormente expuesto no pueda darse, al menos 150cm de acera respetarán dichas pendientes. Si la acera fuese de 150cm, se deberá rebajar el bordillo.</p>	
PASO DE PEATONES (Anejo II, Art.3.5)	<p>VADO PEATONAL. Planos inclinados: ANCHO mínimo a cota de calzada = Paso peatones PENDIENTE Longitudinal $P \leq 8\%$ Transversal $P \leq 1,5\%$</p> <p>ACERA a respetar de anchura $A \geq 150$ cm</p> <p>En aceras estrechas rebajar la acera en todo el ancho del paso peatonal con planos inclinados que respeten las pendientes fijadas</p> <p>ISLETA ANCHO A nivel de calzada $A \geq 2$ m. en viales con doble sentido y tres o más carriles</p> <p>SEÑALIZACIÓN Anejo IV: El pavimento en las isletas y en el ancho del vado peatonal ampliado en un metro en todo su perímetro será igual a la franja señalizadora, materializado a través de baldosas u otro tipo de material con protuberancias o felones de 25mm de \varnothing, 6mm de altura y 67mm de separación entre centros, antideslizantes y contrastadas en color.</p>	$A = \text{---}$ $P = \text{---}$ $P = \text{---}$ $A = \text{---}$ $A = \text{---}$
PARQUES, JARDINES, PLAZAS (Anejo II, Art.3.6)	<p>ANCHO (CAMINOS y SENDAS) $A \geq 2,00$ m</p> <p>DESNIVELES Mediante Itinerario Peatonal</p> <p>DESNIVELES $\geq 0,40$ m Elementos continuos de protección</p>	$A > 2,00$ m $A > 200$ cm $P = 6\%$
ESCALERAS (Anejo II, Art.3.7)	<p>DIRECTRIZ recta Directriz caracol o abanico, si huella mínima ≥ 35 cm</p> <p>ANCHO $A \geq 200$ cm</p> <p>HUELLA $h \geq 35$ cm</p> <p>CONTRAHUELLA $t \leq 15$ cm</p> <p>Prohibido sin contrahuellas</p> <p>Nº PELDAÑOS mínimo -máximo $3 \leq N \leq 12$</p> <p>Extremo libre escalón resalto $h \geq 3$ cm</p> <p>DESCANSILLO. FONDO $B \geq 150$ cm</p> <p>PASAMANOS Para cualquier ancho Obligatorio a ambos lados Para ancho ≥ 240 cm Además intermedio</p> <p>uno a $H = 100 \pm 5$ cm otro a $H = 70 \pm 5$ cm</p> <p>Prolongación en los extremos $L = 45$ cm $H \geq 220$ cm</p> <p>ALTURA LIBRE bajo escalera Cerrarlo hasta 220cm</p> <p>Intrados del tramo inferior Antideslizante</p> <p>PAVIMENTO $A = 5-10$ cm, antideslizantes y de textura y color diferentes</p> <p>BANDAS en borde peldaño</p>	Directriz = recta $A > 200$ cm $h = 35$ cm $t = 15$ cm $N^\circ = \text{cumplen}$ $h = \text{cumplen}$ $B = \text{cumplen}$ $H = 100$ cm $H = 70$ cm $L = 45$ cm $H = \text{---}$ $A = 5$ cm

Proyecto Constructivo de la Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



	SEÑALIZACIÓN Anejo IV: Se dispondrá señalización táctil en los accesos, y mediante franja señalizadora en los itinerarios peatonales. Se dispondrán placas de orientación en los pasamanos de los edificios públicos de interés general y vestíbulos con varias opciones.		
RAMPAS (Anejo II, Art.3.8)	ACCESOS $\varnothing \geq 180\text{cm}$ PENDIENTE Longitudinal $P \leq 8\%$ Transversal $P \leq 1,5\%$ ANCHURA $A \geq 200\text{ cm}$ BORDILLO LATERAL $H \geq 5\text{ cm}$ LONGITUD máxima sin rellano $L \leq 10\text{m}$ RELLANO INTERMEDIO. Fondo $B \geq 200\text{ cm}$ PASAMANOS: Para cualquier ancho Obligatorio a ambos lados uno a $H = 100 \pm 5\text{ cm}$ otro a $H = 70 \pm 5\text{ cm}$ Prolongación en los extremos $L = 45\text{ cm}$ PAVIMENTO SEÑALIZACIÓN Anejo IV: Mediante franja señalizadora en los itinerarios peatonales. Se dispondrán placas de orientación en los pasamanos de los edificios públicos de interés general y vestíbulos con varias opciones.	$\varnothing > 180\text{cm}$ $P = 6\%/8\%$ $P = 1,5\%$ $A > 200\text{cm}$ $H = 5\text{cm}$ $L = 10\text{m}$ $B \geq 200\text{ cm}$ $H = 100\text{cm}$ $H = 70\text{cm}$ $L = 45\text{cm}$	
ESCAL. MECANICAS, TAPICES RODANTES Y ASCENSORES (Anejo II, Art.3.9)	Cuando se instalen en los espacios públicos este tipo de elementos se estará a lo dispuesto en esta ficha en cuanto a accesibilidad y señalización y en cuanto a construcción ficha referente al Anejo III.		
APARCAMIENTOS (Anejo II, Art.3.11)	RESERVA 1 cada 40 plazas o fracción Recorrido peatonal entre dos reservas $\leq 250\text{m}$ Situación junto a accesos y cerca itinerarios peatonales Si reserva próxima a paso peatones. Espacio libre $A \geq 200\text{ cm}$ ANCHO de plaza $A \geq 360\text{ cm}$ LARGO de plaza $L \geq 600\text{ cm}$ En BATERÍA, si no es posible $L = 600\text{cm}$ se admite $L=500\text{cm}$. En LINEA si no es posible $A = 360\text{m}$ se admite la del resto de vehículos manteniendo el largo establecido debiendo ser las reservadas colindantes al paso peatonal.. SEÑALIZACIÓN: Mediante símbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical y horizontal y prohibición de aparcar al resto de vehículos.	N° de plazas = ---- $R = \text{----}$ $A = \text{----}$ $A = \text{----}$ $L = \text{----}$ Tipo = ----	
ASEOS PÚBLICOS (Anejo II, Art.3.12)	RESERVA Si se instalan aislados Accesibles Minusválidos Si hay agrupación 1 por sexo por /10 o fracción. DISTRIBUIDOR ASEOS $\varnothing \geq 180\text{cm}$ PUERTAS, De distribuidor y cabina adaptada. $A \geq 90\text{cm}$ Zócalo protector en ambas caras de la hoja $A \geq 30\text{cm}$ BATERÍA URINARIOS: Al menos uno a $h = 45\text{ cm}$, sin pedestal CABINA INODORO ADAPTADA ESPACIO LIBRE $\varnothing \geq 150\text{cm}$, recomen. $\varnothing \geq 180\text{cm}$ LAVABO, contará al menos con uno a $h = 80\text{cm}$ $h = 45-50\text{cm}$ INODORO Separación de exterior a pared $d \geq 70\text{cm}$ Espacio libre lateral $a \geq 80\text{cm}$ Barras laterales $h = 80 \pm 5\text{cm}$ $L = 80-90\text{cm}$ $d = 30-35\text{cm}$ PAVIMENTO Distancia barras al eje inodoro Antideslizante en seco y mojado SUMIDEROS Enrasados. Rejillas de ranuras $r \geq 1,0\text{cm} \times 1,0\text{cm}$ ACCESORIOS Espejos borde inferior a $h \leq 90\text{cm}$ Perchas, toalleros, etc $h = 90-120\text{cm}$ ALARMA Tipo cordón o similar a $h = 40\text{cm}$	N° Baños = ---- N° reservas = ---- $\varnothing = \text{----}$ $A = \text{----}$ $N^\circ = \text{----}$ $h = \text{----}$ $\varnothing = \text{----}$ $h = \text{----}$ $h = \text{----}$ $e = \text{----}$ $a = \text{----}$ $h = \text{----}$ $L = \text{----}$ $d = \text{----}$ $\square = \text{----}$ $r = \text{----}$ $h = \text{----}$ $\square = \text{----}$ $\square = \text{----}$	
MOBILI. URBANO (Anejo II, Art.4)	SEÑALIZACIÓN: Mediante símbolo internacional de accesibilidad colocado en la puerta de la cabina del inodoro. Se entiende como tales, al conjunto de objetos a colocar en los espacios exteriores superpuestos a los elementos de urbanización; Semáforos, Señales, Paneles Informativos, Carteles, Cabinas telefónicas, Fuentes públicas, Servicios Higiénicos, Papeleras, Marquesinas, Asientos y otros de análoga naturaleza. NORMAS GENERALES Se dispondrán de forma que no interfieran la accesibilidad Se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser utilizados por personas con dificultad en la accesibilidad. En las aceras se colocarán en el borde exterior, sin invadir los 200cm de itinerario peatonal o 150cm en densidades de 12viv/ha, ni invadir vados y pasos peatonales. Se dispondrán alineados longitudinalmente en el itinerario peatonal Elementos salientes de fachada fijos o móviles que interfieran un itinerario peatonal, Marquesinas, etc $h \geq 220\text{cm}$ Elemento fijo o móvil a $h < 220\text{cm}$, se prolongará hasta el suelo. Elementos Transparentes 2 Bandas de colocadas $a = 20\text{cm}$, una a $h = 90\text{cm}$ otra a $h = 150\text{cm}$		

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



SEMAFOROS (Anejo II, Art.4.2.2.1)	Contarán con señal acústica, con emisores orientados hacia el otro lado de la calzada, recomendable emisor de activación a distancia por el discapacitados. h = 90-120cm Semáforos manuales, pulsador h = 90-120cm	<input type="checkbox"/> ----
TELEFONOS (Anejo II, Art.4.2.2.2)	RESERVA Si se instalan aislados Si hay agrupación En los Locutorios Accesibles Minusválidos 1 / 10 o fracción. Un teléfono adaptado (a personas con problemas de comunicación) Cabinas y Locutorios Cumplirán parámetros accesibilidad en los edificios TELEFONO ACCESIBLE Acceso frontal a su uso, espacio libre Aparatos, diales, monederos y tarjeteros Repisa Baterías Teléfonos laterales primero y último hasta el suelo	Nº reservas = ---- ∅ = ---- h = ---- <input type="checkbox"/> ---- Bajo libre h = 70cm
MAQUINAS EXPENDEDORAS (Anejo II, Art.4.2.2.4)	Incorporarán sistema Braille, altorrelieve y macrocaracteres Diales y Monederos Recogida de billetes o productos	<input type="checkbox"/> ---- h = 90cm h = 70cm
CONTEDORES, PAPELER., BUZON, o análogos (Anejo II, Art.4.2.2.5)	BOCAS h = 90cm CONTENEDORES Fuera del itinerario peatonal	h = --- <input checked="" type="checkbox"/>
FUENTES y BEBEDE. (Anejo II, Art.4.2.2.6)	Aproximación a cota Rejillas antideslizantes en seco y mojado Si el accionamiento es manual	≥ 2,5cm x 2,5cm h ≤ 90cm <input checked="" type="checkbox"/>
BANCOS (Anejo II, Art.4.2.2.7)	Asiento con respaldo y reposabrazos Reposabrazos Distancia máxima entre varios bancos Complementariamente a los anteriores y ajustándose a las condiciones ergonómicas para sentarse y levantarse se podrán utilizar otros.	h = 40-50cm h = 20-25cm d = 50m <input type="checkbox"/> ---- <input type="checkbox"/> ---- d = ----
BOLARDOS (Anejo II, Art.4.2.2.8)	Los Bolardos o Mojones serán visibles por color y volumen, no susceptibles de enganches.	
P. INFORMACION (Anejo II, Art.4.2.2.9)	Sistemas de Información Interactivo (Anejo IV) Acceso con espacio libre Teclado, ligeramente inclinado Pantalla entre 30-40º inclinación	∅ ≥ 180cm h = 90-120cm h = 100-140cm <input type="checkbox"/> ---- <input type="checkbox"/> ---- <input type="checkbox"/> ----
PARADA AUTOBUS MARQUESINA (Anejo II, Art.4.2.2.10)	En zona de espera y andén un lateral de ancho libre 180cm Si tiene asientos Si tiene elementos transparentes: 2 Bandas señal colocadas Parada por plataforma desde la acera, tendrá mismo pavimento que esta y podrá tener bordillo a 20cm.	h = 40-50cm a = 20cm, una a h = 90cm otra a h = 150cm <input type="checkbox"/> ---- A = ----
MOSTARDOS y VENTANILLAS (Anejo II, Art.4.2.2.11)	Altura máxima Dispondrá de un tramo de mostrador de: con hueco libre inferior de	h ≤ 110cm L = 120cm h = 80cm F = 50cm h = 70cm h = ---- <input type="checkbox"/> ----
ELEMENTOS PROVISIONALES. Protección y Señalización (Anejo II, Art.4.3)	La protección será mediante vallas estables y continuas que no tengan cantos vivos, no sean autodeslizantes y resistan al vuelco. Prohibido la sustitución de vallas por mallas, cuerdas, cables o similares Distancia del vallado a zanjas, acopios, etc d ≥ 50cm Luces Rojas , deberán tener los elementos de protección y permanecerán encendidas en horarios de iluminación insuficiente. Itinerario peatonal garantizado Si la acera fuese menor de 150cm Elementos de andamiaje arriostrando a h ≤ 220m, deberán ser señalizados y protegidos adecuadamente hasta el suelo en longitudinal al itinerario.	d = ---- a = ----
OBSERVACIONES		

Fdo. EL ARQUITECTO:

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



4.3 Memoria constructiva

4.3.1 Itinerarios peatonales

El trazado y diseño de los itinerarios públicos destinados al tránsito mixto de peatones y bicicletas, se realiza de forma que queda garantizada la accesibilidad.

En el acceso norte, el itinerario principal se configura a través de una secuencia de rampas de longitud menor a 10m, de pendiente máxima de 8% y de una anchura alrededor de 10m aproximadamente. (7,80m en el punto más estrecho).

Cada rampa se articula con la siguiente a través de un rellano de 2m de ancho (excepto el rellano que conecta con los ramales laterales para la inclusión del carril bici, que se configura con un ancho de 4m).

Dos ramales laterales, uno en el lado oeste y otro en el este, se unen al itinerario principal, con el fin de dar continuidad a la red de carril bici en ambos lados de la actuación urbana.

Al mismo tiempo dos escaleras en el lado oeste y una en el este, conectan los diferentes rellanos entre las rampas, acortando los recorridos en el sentido perpendicular al itinerario principal de la actuación.

El encaje en la topografía de la escalera situada en el lado este, no permite que ésta se desarrolle en las máximas condiciones de accesibilidad. Sin embargo, existen itinerarios accesibles alternativos de manera adyacente, a través de las rampas laterales y la principal.

Por el lado sur, la pendiente máxima longitudinal del recorrido es del 6%. La configuración del recorrido toma una dirección curva, con el objetivo de recoger la afluencia de peatones provenientes de la futura urbanización de Salberdin hacia la ubicación de la nueva estación o también, hacia el centro de la ciudad.

El itinerario peatonal, divide la zona verde sur en dos áreas. Una escalera acorta el recorrido desde el área verde adyacente a la zona residencial de Salberdin.

4.3.2 Pavimentos

El pavimento previsto para la urbanización exterior es baldosa monocapa hexagonal de 30 cm de lado color "Corten" clase 3.

El pavimento cumple con las condiciones de dureza y antideslizamiento en seco y en mojado, para impedir el desplazamiento y el hundimiento de las sillas de ruedas, bastones, etc...

Se colocarán Franjas Señalizadoras para indicar desniveles, depresiones y cambios de cotas, como en el caso de escaleras, rampas, pasos subterráneos, etc.

Las rejillas y registros situados en los itinerarios y pasos peatonales estarán enrasados con el pavimento circundante y serán de material antideslizante aún en mojado, impedirán el tropiezo de las personas que utilicen bastones o sillas de rueda, serán en cuadrícula y tendrán aperturas máximas de 1x1cm si invaden el ancho mínimo peatonal y de 2,5x2,5cm, en caso contrario.

No está prevista la disposición de árboles entre el pavimento.

4.3.3 Escaleras

El pavimento previsto en las escaleras es piedra caliza.

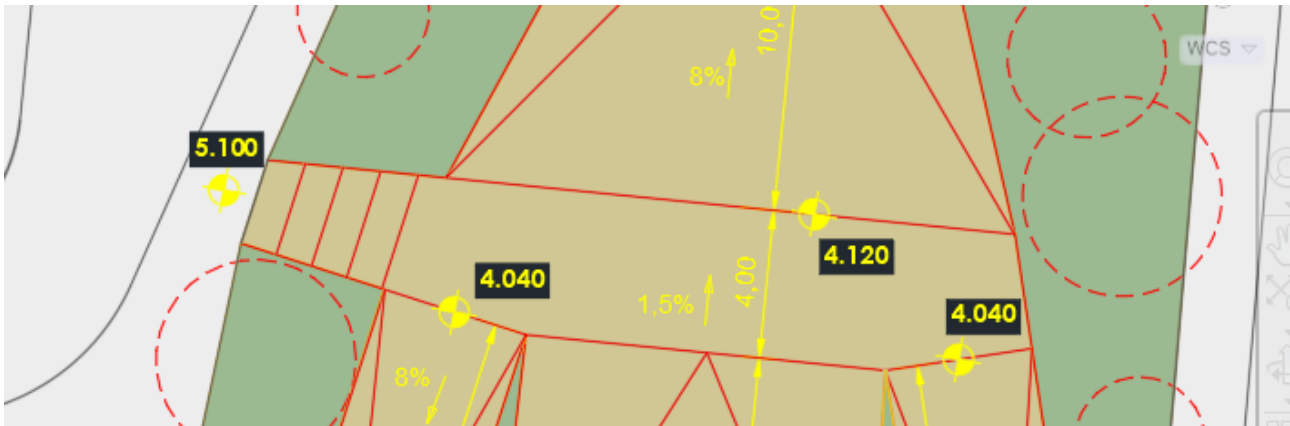
La urbanización norte incluye tres escaleras, dos en el lado oeste y una en el lado este. Éstas conectan los diferentes rellanos entre las rampas, acortando los recorridos en el sentido perpendicular al itinerario principal de la actuación, aportando accesos rápidos desde las diferentes calles alrededor de la urbanización:

- Escalera conexión Zigordia Kalea (lado oeste)

Proyecto Constructivo de la Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN

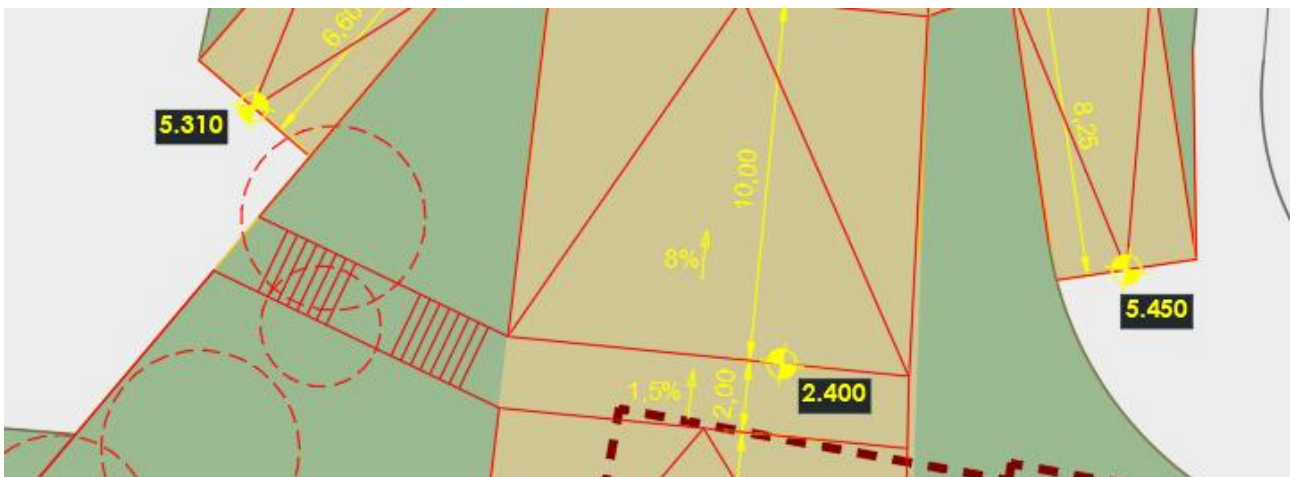


Se trata de una escalera de un único tramo, formada por 5 peldaños configurados por huellas de 35cm y contrahuellas de 15cm. El ancho es variable (2,36m en el arranque en la calle Zigordia, cota +5,10m y 3.20m en la llegada al rellano del itinerario principal, a cota +4,04m). La escalera salva entonces un desnivel de 1,06m.



- Escalera conexión Geltoki Bidea (lado oeste)

Se trata de una escalera de dos tramos, formada por 10 peldaños configurados por huellas de 35cm y contrahuellas de 15cm. El ancho es de 1,90m. La cota prevista en el arranque de la calle Geltoki es la +5.31 y en el otro extremo la cota prevista es la +2.40m. el desnivel previsto es de 2,91m.



- Escalera conexión rampa lateral lado Gaztainpe Kalea (lado este)

Se trata de una escalera de un único tramo, formada por 8 peldaños configurados por huellas de 35cm y contrahuellas de 15cm. El ancho es de 1,90m. La cota prevista en el arranque de la rampa es la +4.79 y en el otro extremo la cota prevista es la +3.24m. el desnivel previsto es de 1,55m.



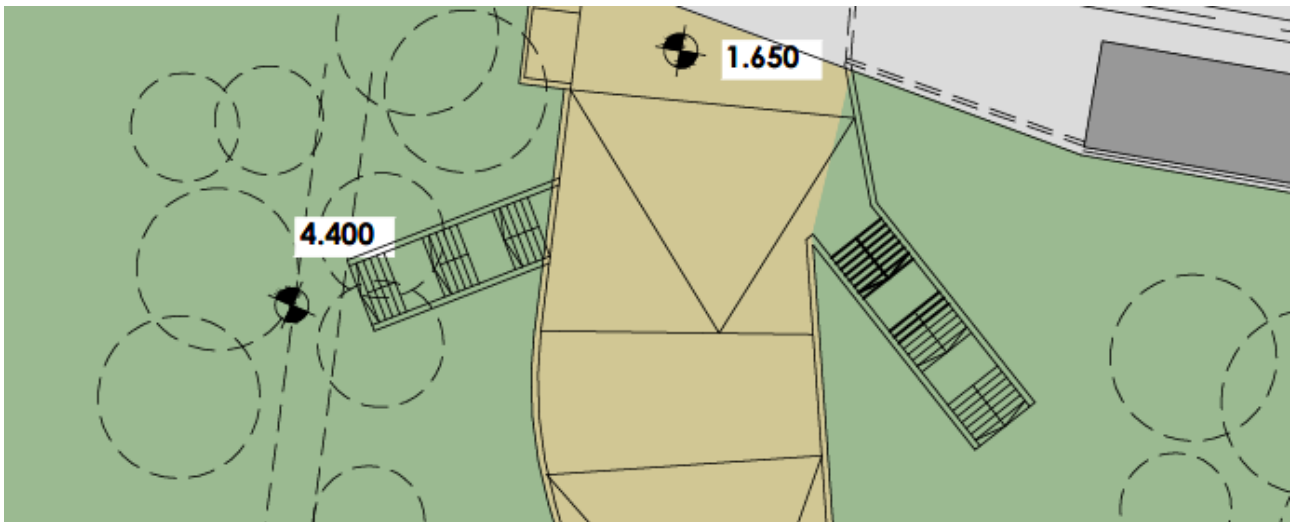
Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



La urbanización sur presenta una única escalera que conecta el final del acceso peatonal a la estación con la zona verde adyacente a la zona residencial de Salberdin:

- Escaleras Zona Verde Salberdin

Se trata de dos escaleras planteadas en el Proyecto de Urbanización de Salberdin, que se realiza en paralelo al presente proyecto, y que conectan con el paso inferior. Estas escaleras se realizarán con las obras del parque de Salberdin, ya que son para dar continuidad al paseo que discurre paralelo a las vías del tren.



4.3.4 Rampas

El pavimento previsto en las rampas es de baldosa monocapa hexagonal de 30 cm de lado color “Corten” clase 3.

En el acceso norte, el itinerario principal se configura a través de una secuencia de rampas de longitud menor a 10m, de pendiente máxima de 8% y de una anchura alrededor de 10m aproximadamente. (7,80m en el punto más estrecho).

Cada rampa se articula con la siguiente a través de un rellano de 2m de ancho (excepto el rellano que conecta con los ramales laterales para la inclusión del carril bici, que se configura con un ancho de 4m).

Dos ramales laterales, uno en el lado oeste y otro en el este, se unen al itinerario principal, con el fin de dar continuidad a la red de carril bici en ambos lados de la actuación urbana.

Por el lado sur, la pendiente máxima longitudinal del recorrido es del 6%. La configuración del recorrido toma una dirección curva, con el objetivo de recoger la afluencia de peatones provenientes de la futura urbanización de Salberdin hacia la ubicación de la nueva estación o también, hacia el centro de la ciudad.

4.3.5 Pasamanos

Todos los pasamanos serán de acero inoxidable AISI 316.

El detalle tipo de las barandillas para rampas y escaleras es el siguiente:

Proyecto Constructivo de la
Nueva Estación de Zarautz
ANEXO 6. URBANIZACIÓN



4.3.6 Mobiliario

La ubicación y los detalles del mobiliario integrado en la urbanización, se puede consultar en el plano del apartado de Urbanización del presente documento.

El mobiliario tendrá un diseño de carácter moderno, utilizando los mismos elementos que se van a emplear en la urbanización del Plan Especial de Salberdin, actualmente en ejecución, y que configura la nueva zona sur de la ciudad, en relación también con la urbanización propuesta en el presente proyecto

4.3.7 Alumbrado público

La propuesta del alumbrado público se encuentra detallada en el Anejo 8. Equipos e Instalaciones, que forma parte también de la Memoria del Proyecto Constructivo de la Nueva Estación de Zarautz.

Los elementos definidos estarán también en relación con los definidos para la Urbanización de Salberdin

4.3.8 Saneamiento

La red de saneamiento prevista se encuentra detallada en el Anejo 8. Equipos e Instalaciones, que forma parte también de la Memoria del Proyecto Constructivo de la Nueva Estación de Zarautz.

Debido a la situación del paso inferior, bajo sota de saneamiento municipal, se prevé un pozo de bombeo dimensionado para las aguas pluviales estimadas en la situación más desfavorable.