

ANEJO N°1

Situación actual

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
2. EMPLAZAMIENTO	1
3. DEFINICIÓN GENERAL DE LA ESTACIÓN	2
3.1 VESTÍBULO DE LA ESTACIÓN	4
3.1.1 Funcionalidad del Vestíbulo	6
3.2 ACCESOS VESTÍBULO-ANDÉN	12
3.3 NIVEL DE ANDENES	15
4. DEFICIENCIAS DE LA ESTACIÓN	23

APÉNDICE N°1.1: ANÁLISIS PUNTOS CRÍTICOS

Anejo n°1: Situación
Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

i

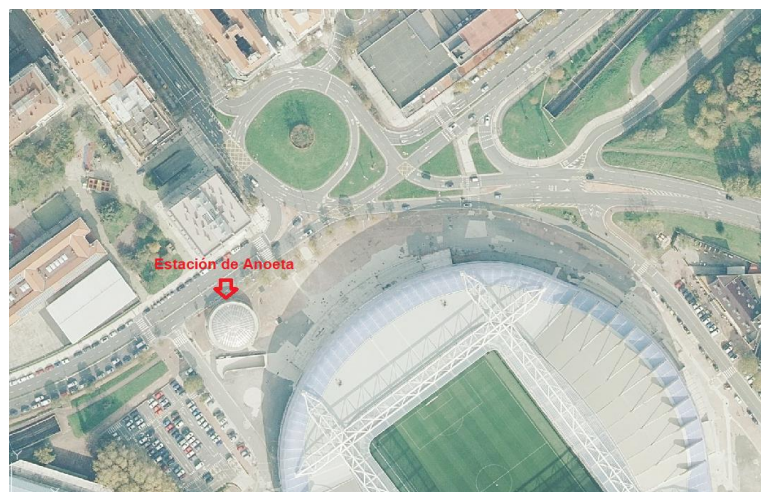
1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente Anejo es la descripción de la situación actual de la estación de Anoeta, de cara a valorar el diseño y el adecuado dimensionamiento de los diferentes elementos que la conforman, y realizar un balance de sus carencias, valorando los problemas funcionales, de accesibilidad y las patologías detectadas in situ, de cara a pretender subsanarlas en las actuaciones contenidas en el presente proyecto, valorando las necesidades que debe cubrir el nuevo vestíbulo y las mejoras que se podrían aportar al conjunto de la estación.

En 1.990 se redactó el Proyecto Constructivo del Soterramiento de la Estación de Anoeta, deprimiendo el trazado ferroviario en esta zona, de forma que se eliminase cualquier interferencia con el tráfico rodado en superficie. Posteriormente a la puesta en marcha de la estación, se han realizado varias actuaciones en el vestíbulo, como la reordenación de usos, renovación de ciertos acabados estéticos y funcionales y mejoras derivadas de las actuaciones definidas en los Planes de accesibilidad (colocación de barandillas, pasamanos) que ETS realiza regularmente para garantizar el acceso universal a sus instalaciones.

2. EMPLAZAMIENTO

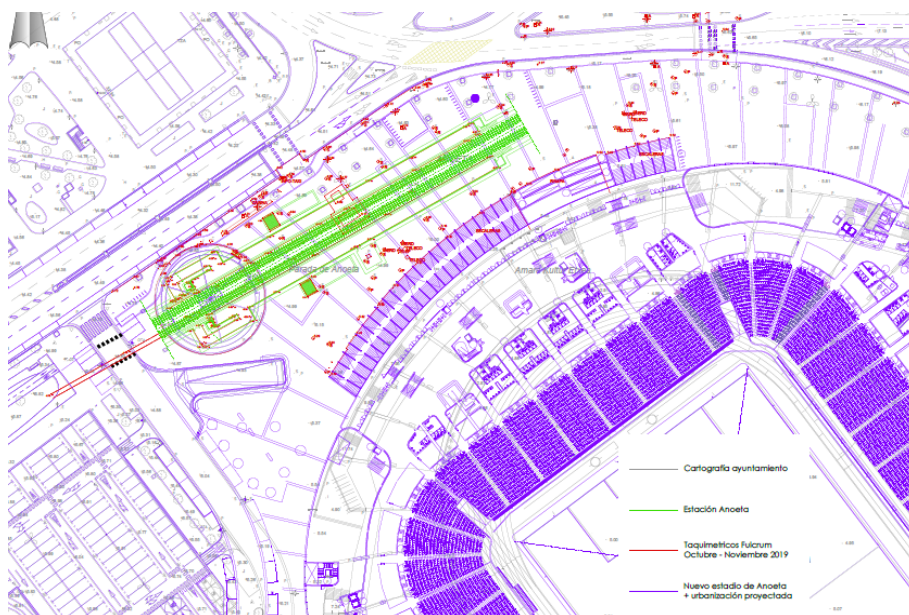
La estación de Anoeta se emplaza en la zona Sur del barrio de Amara en la ciudad de Donostia, en la plaza peatonal frente al Estadio de Fútbol de Anoeta. Discurre paralela al Paseo de Errondo, y finaliza junto a la Plaza Aita Donosti y la calle Dr. Begiristain. Cuenta con un vestíbulo de acceso a la estación en el testero sentido dirección Amara, situado a cota del terreno de urbanización sobre la cabecera del andén.



Anejo n°1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

La plaza bajo la cual se encuentra la estación de Anoeta ha estado sufriendo recientemente diversas transformaciones derivadas de las obras de remodelación profunda que está sufriendo el estadio de fútbol, que incluyen la eliminación de las pistas de atletismo y la ampliación de su aforo, así como al ejecución de un parking subterráneo, cuya rampa de acceso se localiza junto al actual vestíbulo de acceso a la estación. Las nuevas escaleras y rampas de acceso a la tribuna norte del campo han supuesto la ocupación de una banda de unos 10 m de anchura, acercándose en planta al emplazamiento de la actual estación soterrada.



3. DEFINICIÓN GENERAL DE LA ESTACIÓN

La estación desempeña la función clave de conectar los trenes con la vía pública. Esta función no se reduce a facilitar el acceso y salida de los usuarios a los mismos, sino que implica aspectos relativos a la expedición, control y verificación de los títulos de transporte que articulan el proceso.

La estación da cabida además a diversos equipos relacionados con el funcionamiento y mantenimiento de las mismas, así como otros relacionados con la operación de la propia línea.

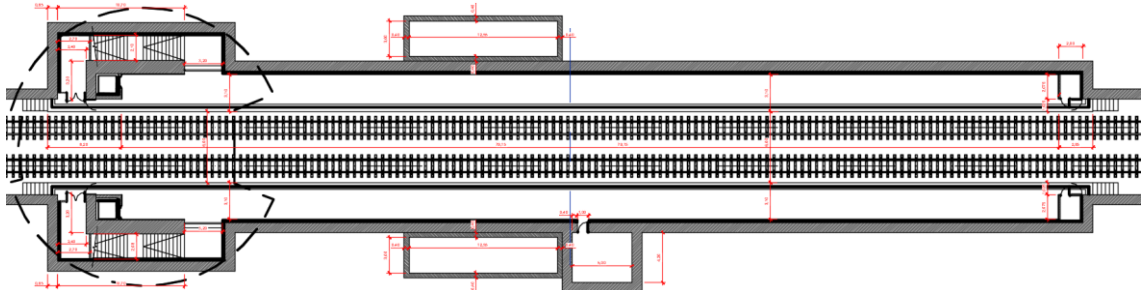
Para cumplir estas funciones, la estación de Anoeta cuenta con: vestíbulo de acceso desde la vía pública, accesos a andenes mediante escaleras fijas y ascensor, cuartos técnicos y de explotación y los propios andenes.

La estación de Anoeta ocupa actualmente una longitud total de 86,8 m. Cuenta con sendos andenes laterales en la parte exterior de las vías de unos 77,66 m de longitud libre, con un trazado

Anejo nº1: Situación Actual

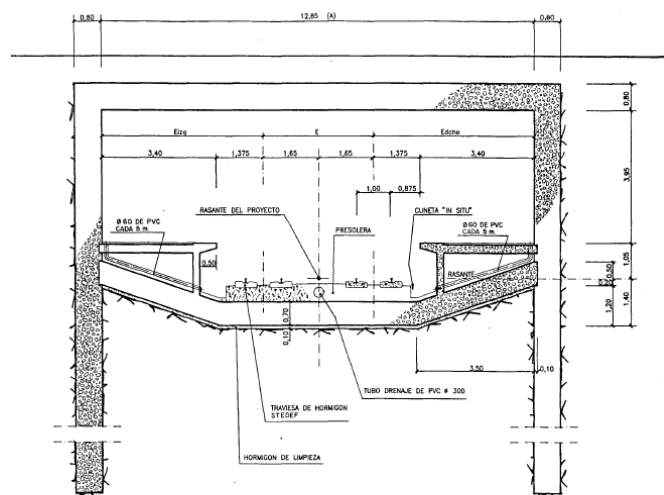
X0000141-PC-AN-SIT-1

recto y horizontal, y un ancho libre aproximado de entre 3,15 y 3,20 m. El gálibo vertical libre medido desde la rasante de vía necesario para la circulación del ferrocarril en túnel es de 5 m, y con este criterio está diseñada la estación.



Estructuralmente, la estación está formada por una sección entre muros pantalla que se cubren para formar un falso túnel. La separación entre paramentos interiores de muros pantalla se amplía a 12,85 m para alojar los andenes. Como elemento de cubrimiento se emplea una losa plana empotrada en los muros pantalla, al no ser posible recurrir a una bóveda por no disponer de suficiente tapada. La losa del dintel se ejecutó con un canto total de 0,80 metros tanto en estación como en el resto del soterramiento. Como elemento inferior de impermeabilización y de sujeción de las pantallas se utilizó una contrabóveda.

A continuación se recoge una imagen de los planos del proyecto original de la estación, para la sección tipo de estación con andenes:



SECCION TIPO ESTACION
ESCALA 1/50

Anejo n°1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

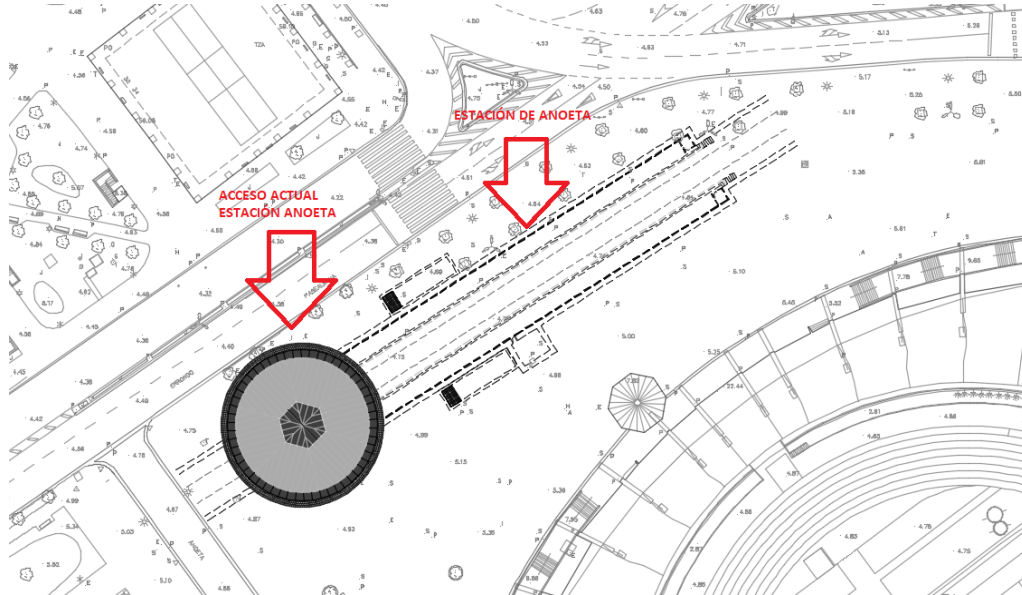
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

3



3.1 VESTÍBULO DE LA ESTACIÓN

El acceso desde la vía pública a la estación se realiza actualmente mediante un edificio que se sitúa en el extremo sentido dirección Amara, en el Paseo de Anoeta, que es la zona peatonal delante del estadio de fútbol de Anoeta. Se trata de un edificio en superficie con vestíbulo distribuidor del tráfico peatonal situado en la cabecera del andén y sobre él, a cota del terreno de urbanización.



El edificio exterior tiene planta circular con un diámetro aproximado de 21,50 m, y cuenta con dos puertas de acceso al interior del vestíbulo, lo cual resulta especialmente útil en días partido u otros en los que se prevea una gran aforo y el número de viajeros se eleve considerablemente, como en la situación de demanda que se espera en el futuro, que parece va a triplicar el número de usuarios de la línea una vez que el metro de Donostialdea una las líneas Bilbao-Donostia con la línea Donostia-Hendaia, a la que actualmente pertenece la Estación de Anoeta.



Anejo nº1: Situación Actual



Habitualmente uno de estos accesos permanece cerrado, tal como se encontró en las visitas realizadas, aunque recientemente han sido instaladas las nuevas canceladoras en la parte interior asociadas a esta puerta, tal como estaba previsto en el proyecto de remodelación del vestíbulo de la estación que se ha llevado a cabo recientemente.



Anejo n°1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

5

FULCRUM

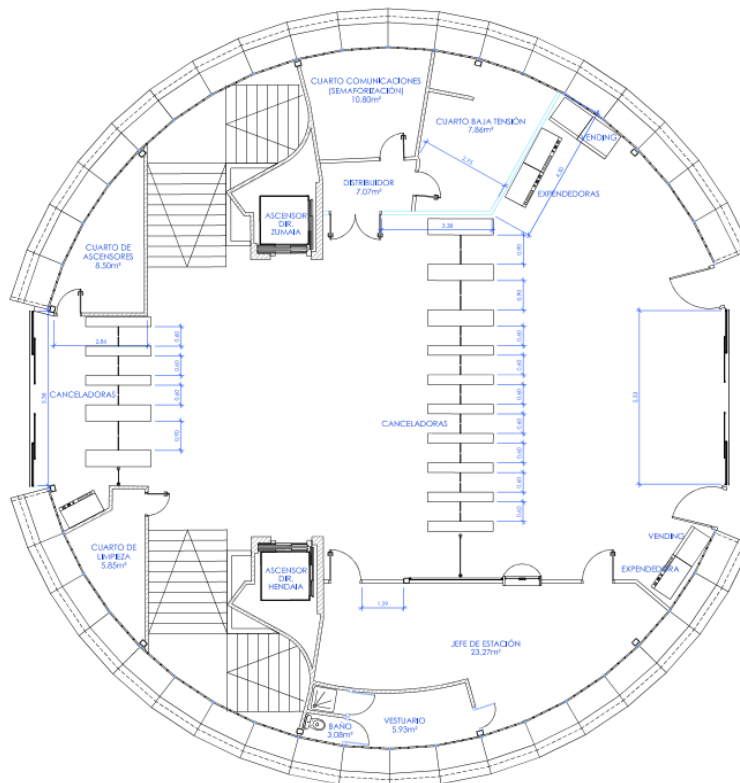
3.1.1 FUNCIONALIDAD DEL VESTÍBULO

El vestíbulo alberga en su interior el distribuidor de los tráficos peatonales procedentes y con destino cada uno de los andenes, y su distribución de espacios ha sido optimizada respecto a la que se dispuso originalmente, eliminando unas zonas de superficie no despreciable, que fueron inicialmente destinadas a servicios de hostelería y que por diversos motivos no han progresado.

Los cuartos técnicos con los que cuenta la estación a nivel de vestíbulo son:

- Vestíbulo de Acceso: 175 m²
- Oficina Jefe de Estación: 23,27 m²
- Vestuario de Jefe de Estación: 5,93 m²
- Baño de Jefe de Estación: 3,08 m²
- Cuarto de Comunicaciones (Señalización): 10,80 m²
- Cuarto de Baja Tensión: 7,86 m²
- Distribuidor: 7,07 m²
- Cuarto de Limpieza: 5,85 m²
- Cuarto de Ascensores: 8,50 m²

Y quedan distribuidos de la siguiente manera:



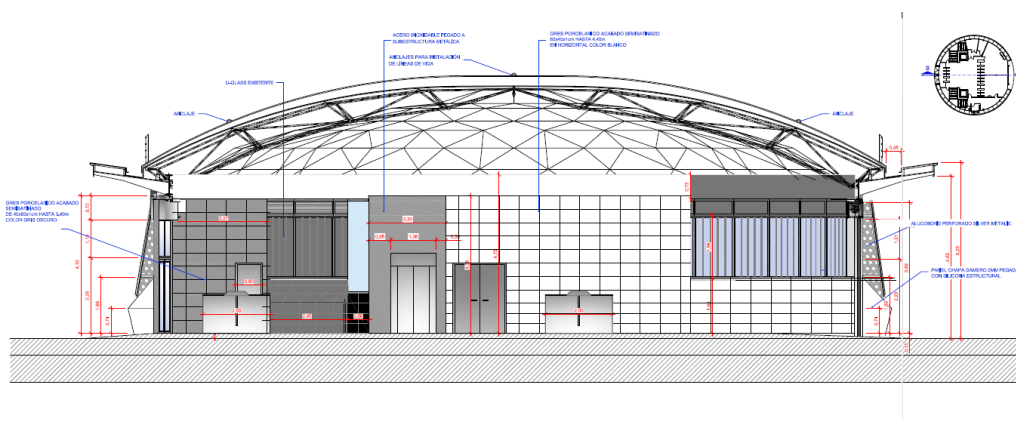
Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

A continuación se adjuntan imágenes del vestíbulo tal como se encuentra en la actualidad, con los dos grupos de canceladoras dispuestos frente a cada una de las puertas de acceso, aunque con una de ellas cerrada:



A continuación se adjunta un detalle de los acabados que se han incorporado en el vestíbulo actual, con la remodelación que se ha efectuado recientemente, y que mejoran aspectos estéticos y funcionales de la misma, dotándole de una imagen más acorde con la estética adoptada para la nueva línea de metro de Lugaritz Easo y del metro de Donostialdea en general.



Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

Algunos de los cuartos técnicos anteriormente mencionados pudieron ser visitados para comprobar como el estado en el que se encuentran, así como para verificar su uso. A continuación se recogen fotografías de estos cuartos técnicos:

Cuarto de comunicaciones (Señalización):



Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

Cuarto de Baja Tensión:



Anejo n°1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

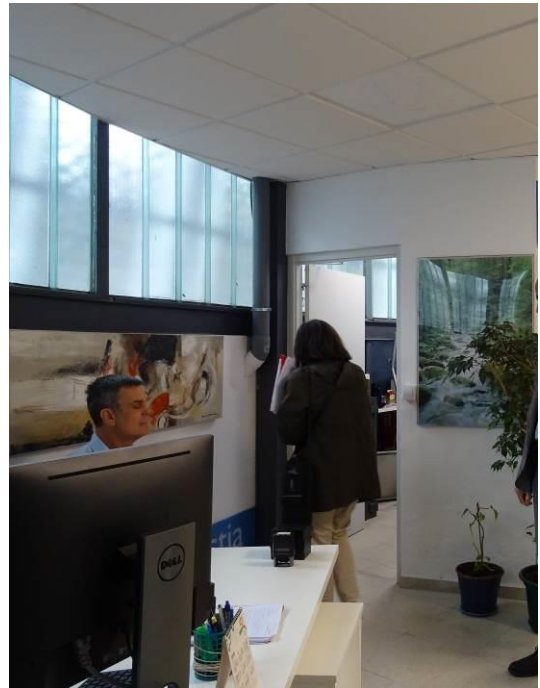
Cuarto de Ascensores:



Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

Oficina Jefe de Estación (con Aseo y Vestuario):



Anejo nº1: Situación Actual

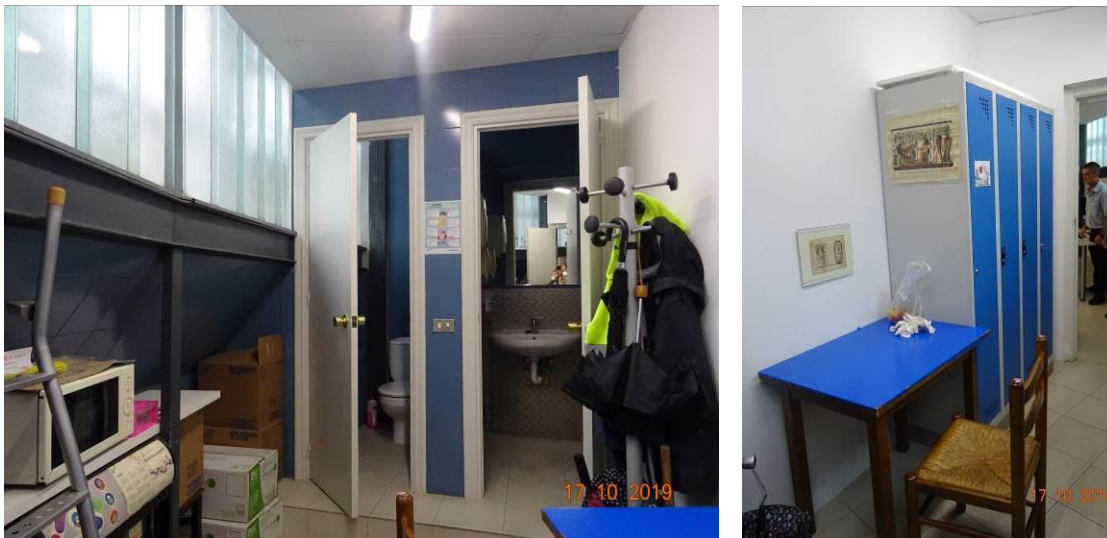
X0000141-PC-AN-SIT-1

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

11

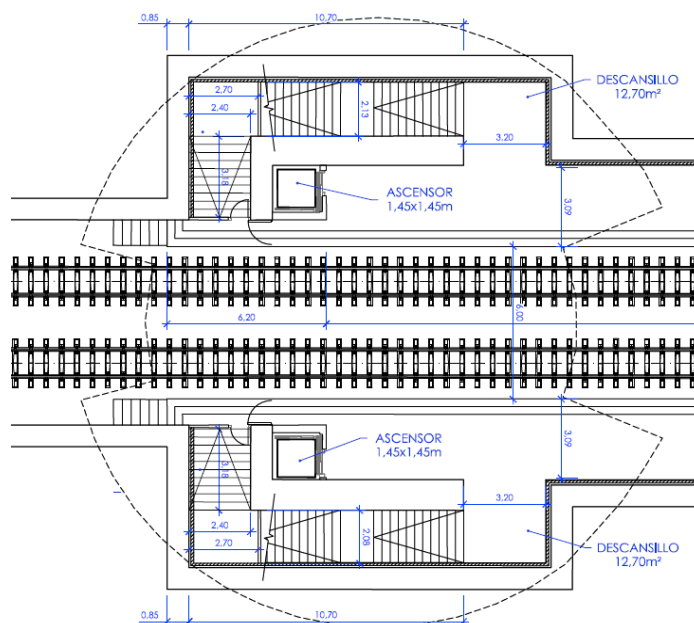


Aseo y Vestuario de la Oficina



3.2 ACCESOS VESTÍBULO-ANDÉN

El acceso desde el vestíbulo actual a los andenes y viceversa, se lleva a cabo mediante dos escaleras fijas laterales, una para cada andén, que cuentan con unos 2,0 - 2,10 m de anchura. Igualmente se puede acceder desde el vestíbulo hasta el andén mediante sendos ascensores, tal como se refleja en la siguiente imagen:



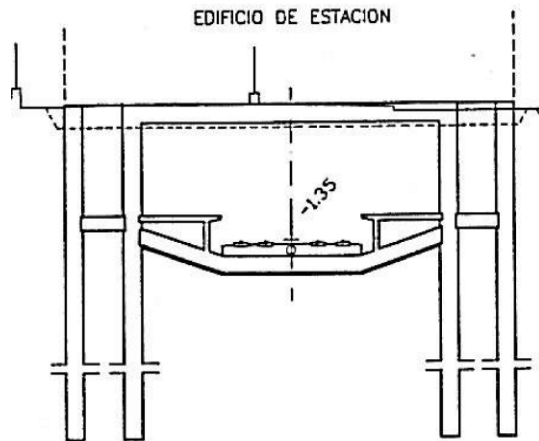
Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

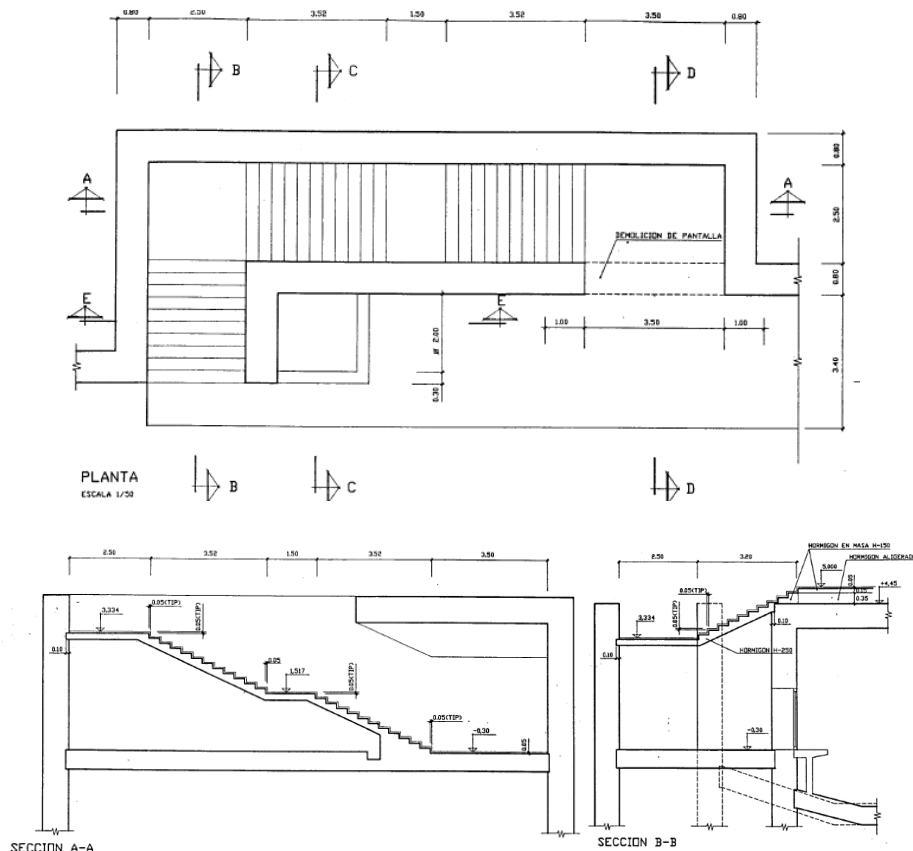
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

12

Para materializar las escaleras se ejecutaron unas pantallas exteriores a la sección entre pantallas propia de estación (sección de estación con andenes), que permite albergar entre ambas pantallas la escalera en forma de L hasta el descansillo inferior, que da acceso al andén.



Estas escaleras son fijas ya que no salvan un gran desnivel, de unos 5,30 m entre cota de vestíbulo y cota de andén, cuyo desarrollo en planta y alzado se recoge a continuación:



Anejo n°1: Situación Actual

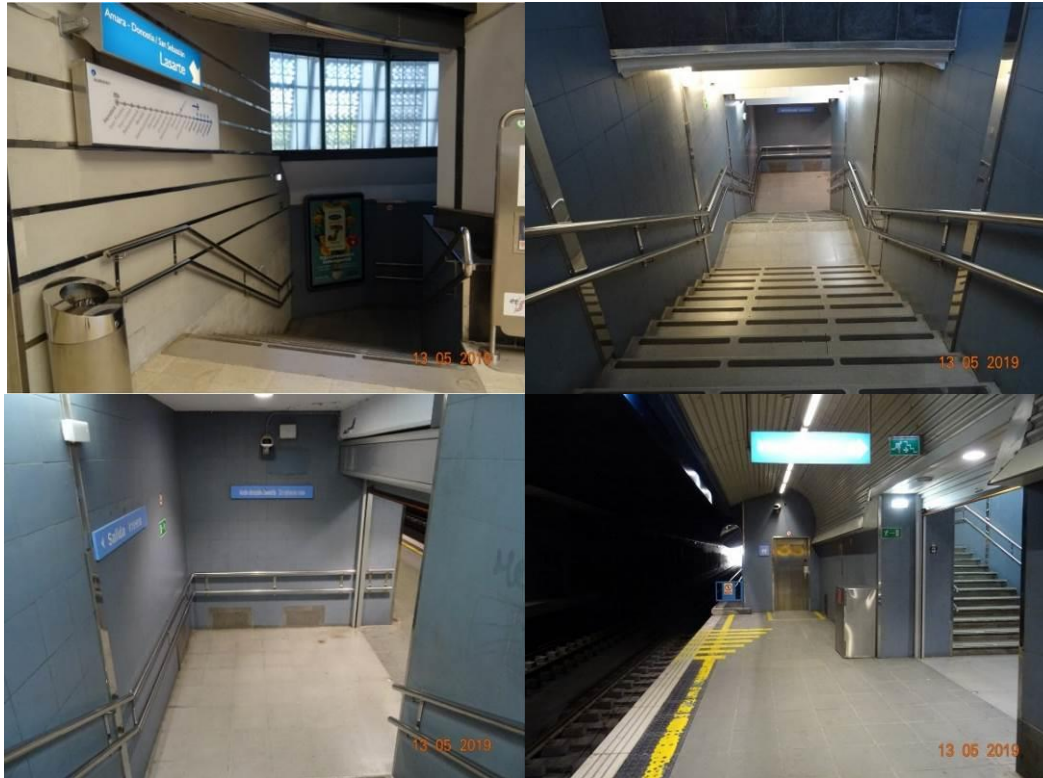
X0000141-PC-AN-SIT-1

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

13



En las siguientes fotografías se puede ver como las escaleras están acondicionadas, con su doble barandilla, pegatinas antideslizantes, y señalización adecuada de indicación del destino de cada andén, así como información de todas las paradas de la línea.



Además, como ya se ha mencionado, existen dos ascensores de conexión vestíbulo-andén, para eliminar las barreras arquitectónicas que suponen un inconveniente para personas con discapacidades físicas, carritos de bebé y/o personas de la tercera edad. A estos ascensores se accede desde el vestíbulo junto a las escaleras:



Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

Y como cuentan con entrada y salida a 90º desembarcan directamente en el extremo del andén. La cabina de los ascensores tiene unas dimensiones interiores aproximadas de 1,45m x 1,45m, con lo que no se cumple con los estándares de accesibilidad actuales, como se detallará más adelante, cuando se enumeren las deficiencias de la estación, que se tratarán de subsanar en el presente proyecto.



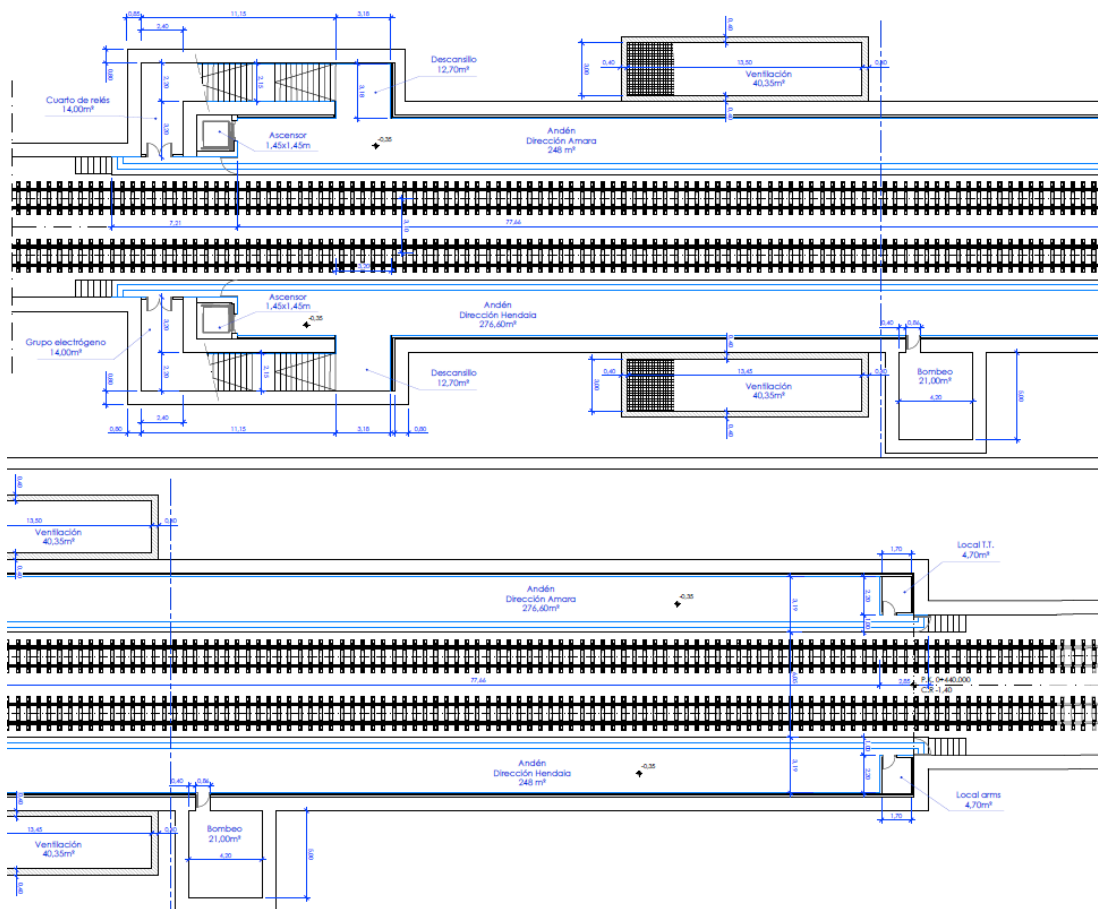
3.3 NIVEL DE ANDENES

La configuración de la estación es de andenes laterales, lo que permite que los tráficos en cada sentido sean independientes entre sí, y las perturbaciones en uno de ellos no afecten al otro. Este nivel de andenes se sitúa 1,05 metros por encima de la rasante de vía, a la cota -0,35. Esta zona constituye el espacio donde el viajero accede directamente al tren y en él se encuentran, además, algunos de los cuartos técnicos de que consta la estación distribuidos en ambos extremos de los mismos y en unos cuartos laterales.

Los andenes cuentan con una longitud libre aproximada de 77,66 m, comprendida entre la puerta de entrada/salida del ascensor en el testero Amara y el cerramiento de los cuartos técnicos en el testero Hendaia. El ancho libre de los andenes ronda los 3,15-3,20 m, teniendo en cuenta que junto a las pantallas estructurales que conforman los hastiales de la estación existe una cámara bufa para la ventilación de posibles humedades.

Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1



Los cuartos técnicos se localizan en los extremos de la caverna, rematando los testeros de la estación. Un segundo grupo se ubica en los laterales, junto a las arquetas de ventilación, localizadas en superficie.

A continuación se describen brevemente los cuartos técnicos ubicados a nivel de andenes.

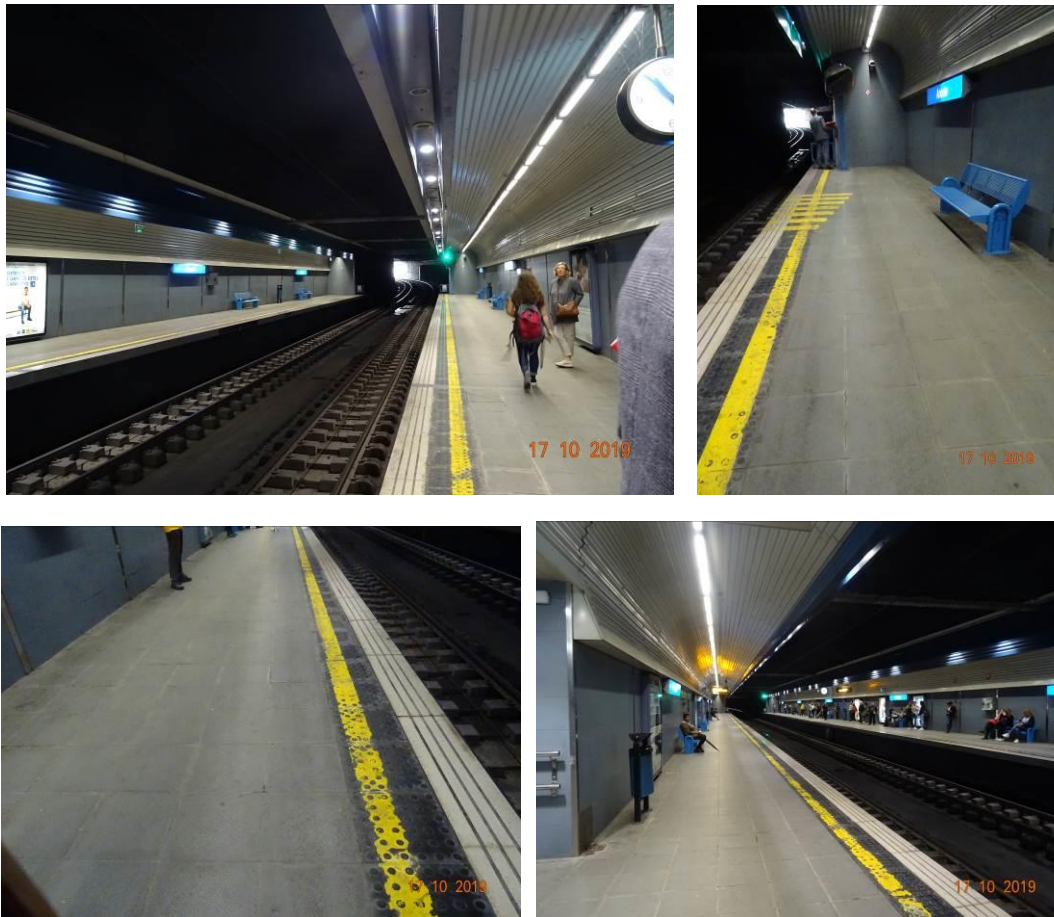
- Testero inicial (Amara) están dispuestos bajo las escaleras:
 - Cuarto de grupo electrógeno: 14,0 m²
 - Cuarto de relés: 14,0 m²
- Testero final (Hendaia):
 - Cuarto de T.T.: 4,70 m²
 - Cuarto de armarios: 4,70 m²
- Lateral de andén dirección Hendaia:
 - Cuarto para pozo de bombeo: 21,0 m²

Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

Igualmente la estación cuenta con un sistema de ventilación mecánica forzada del túnel y los andenes de estación en dos salas superficiales adosadas al cajón de estación, cada una de ellas de 37,70 m².

A continuación se adjunta una serie de fotografías donde se puede apreciar una vista general de los andenes de estación detallados:



Algunos de los cuartos técnicos a nivel de andenes anteriormente mencionados pudieron ser visitados para comprobar tanto el estado en el que se encuentran, como para verificar su uso. A continuación se recogen fotografías de estos cuartos técnicos:

Anejo n°1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

17

FULCRUM

Cuarto de Relés:

Este cuarto se encuentra bajo las escaleras de acceso desde el vestíbulo, en el andén dirección Amara.



Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

18



Local de Armarios

En el extremo del andén dirección Hendaia, se pudo acceder al denominado cuarto de armarios. En este cuarto se pudo ver el final de la losa de forjado del andén, comprobando que es un forjado prefabricado (vigüeta y bovedilla), tal como se indica en el proyecto de liquidación de la estación.



Anejo n°1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

19

FULCRUM

Pozo de Bombeo

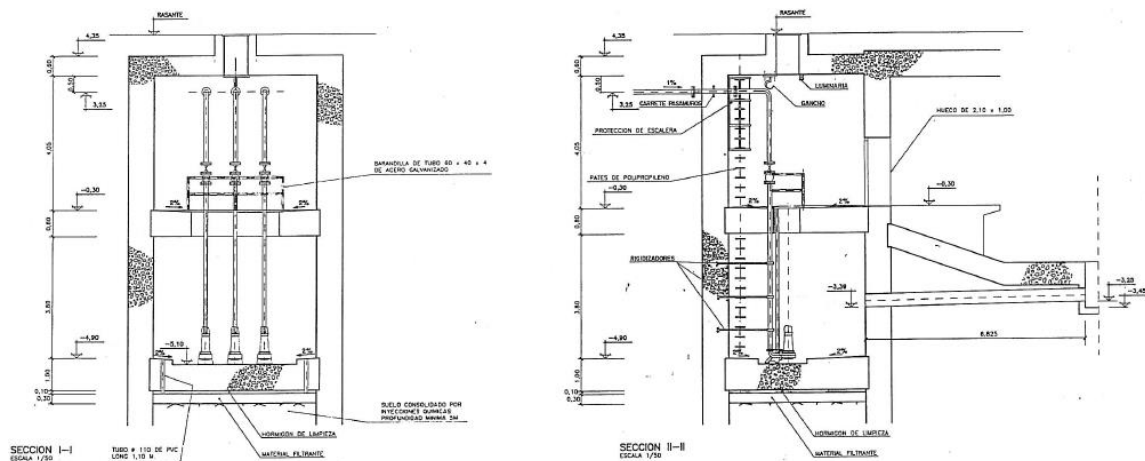
En la parte central del andén dirección Hendaia existe una puerta de acceso al cuarto destinado a albergar el sistema de evacuación mediante bombeo de las aguas pluviales o provenientes de filtraciones, recogidas por el sistema de drenaje del falso túnel.



Este bombeo está confinado en un recinto apantallado, adosado a la estación, tal como se define en el proyecto de liquidación, y a él desagüa el drenaje principal de la estación, desde el pozo de recogida de la vía, tal como se aprecia en las siguientes imágenes:

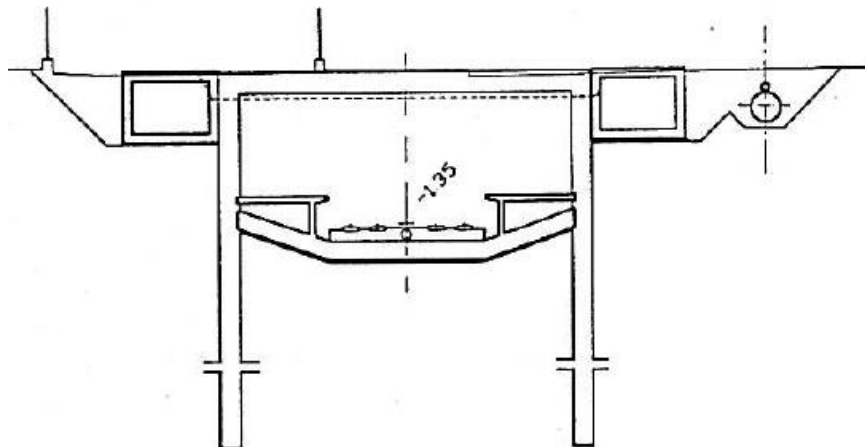
Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1



Ventilación

Como se ha comentado con anterioridad, la estación cuenta con un sistema de ventilación mecánica forzada del túnel y los andenes de estación en dos salas superficiales adosadas al cajón de la estación, tal como se recoge en la siguiente sección tipo.



La cara superior de la solera de estas arquetas se encuentra en la cota +2,15 y, por tanto, no cuentan con acceso directo desde la cota de andén (-0,35). La salida de la ventilación en el interior de la estación debe estar tapada por el falso techo metálico del andén, así que a simple vista no se ha podido localizar ningún elemento asociado al sistema de ventilación.

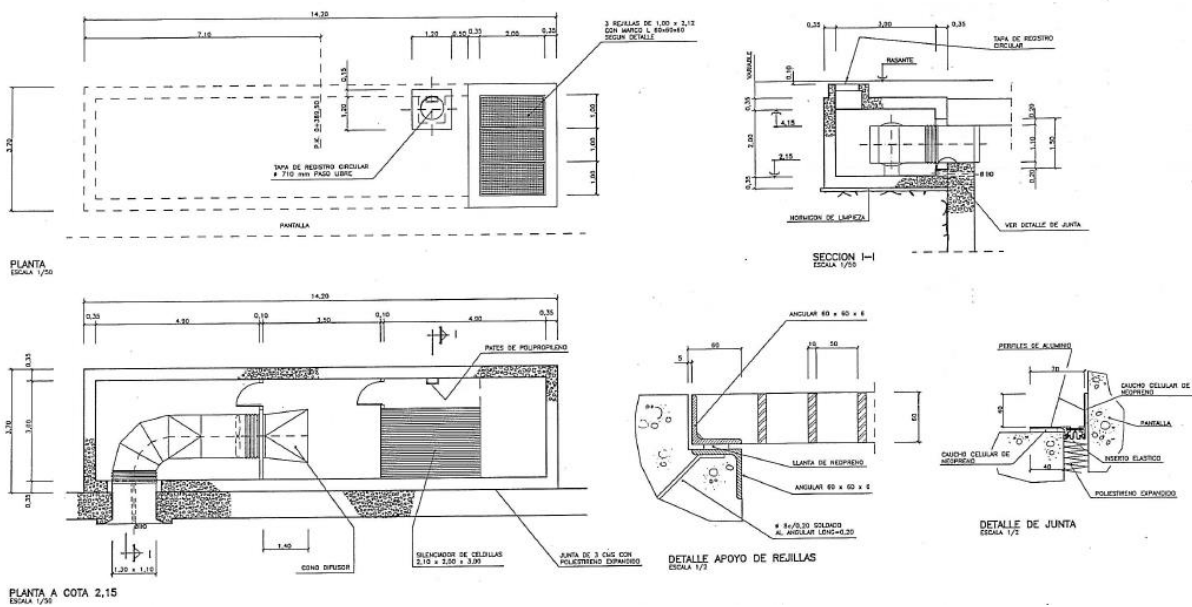
Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

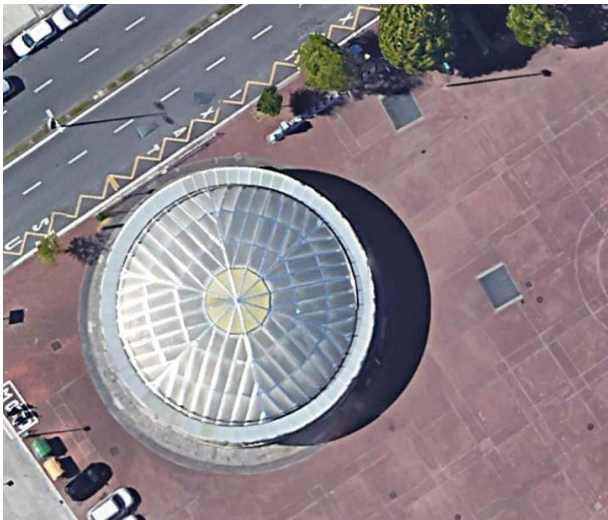
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

21

FULCRUM



En la cota a nivel de calle se localizan las rejillas asociadas a estas dos arquetas de ventilación, tal como se recogen en las siguientes imágenes:



Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN SEGUNDO VESTÍBULO DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE ANOETA

22



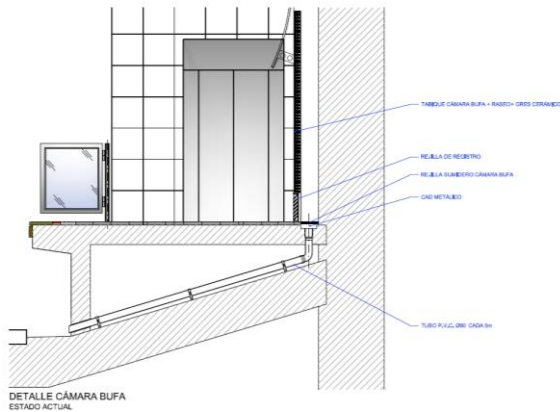
4. DEFICIENCIAS DE LA ESTACIÓN

Desde la puesta en marcha de la estación en torno al año 1.993 hasta hoy en día, se han detectado diversas deficiencias en la estación, causadas fundamentalmente por el paso del tiempo. Algunas de estas carencias se han ido resolviendo con actuaciones y reparaciones puntuales. Otras permanecen todavía y se pretenden subsanar en la medida de lo posible con las actuaciones a definir en el presente proyecto.

- **Funcionalidad:** Euskal Trenbide Sarea redactó en Julio de 2.018 un informe para comprobar si la estación cumple los criterios fijados para la evacuación de estaciones subterráneas en caso de emergencia. Los criterios adoptados se basan en las especificaciones fijadas en la NFPA-130/2014 (National Fire Protection Association 130/2014), ante la falta de normativa europea sobre este tema. En este informe se analizan diversos casos de incendio con el número de demanda de viajeros actuales, y obtiene las siguientes conclusiones:
 - Las escaleras actuales tienen un problema de capacidad que imposibilita el desalojo de los pasajeros de un solo tren cargado en un tiempo menor de 6 minutos hasta lugar seguro. Tampoco posibilitan el desalojo de un andén en menos de 4 minutos.
 - Cuando es preciso desalojar ambos andenes por una de las escaleras, el incumplimiento se produce debido al tiempo.
 - Cuando el incendio es en el vestíbulo, y es preciso desalojar la estación a través del túnel, tampoco se cumplen las prescripciones de la NFPA-130.

Por tanto se hace necesario un nuevo vestíbulo de acceso a la estación para cumplir adecuadamente con los criterios de evacuación.

- **Humedades en andenes:** uno de los problemas más visibles de la estación lo constituye la filtración del agua a través de las pantallas, lo que da lugar a humedades en andenes y zona de vías. Aunque existe una cámara bufa de unos 25-30 cm entre el tabique de acabado de andén y las pantallas estructurales, que desagua mediante un tubo de pvc el agua recogida cada 5,0 m a las cunetas de vía, se producen filtraciones al forjado de andén, que resultan poco deseables. Lo mismo ocurre a través de las rejillas dispuestas para que respire esta cámara bufa.



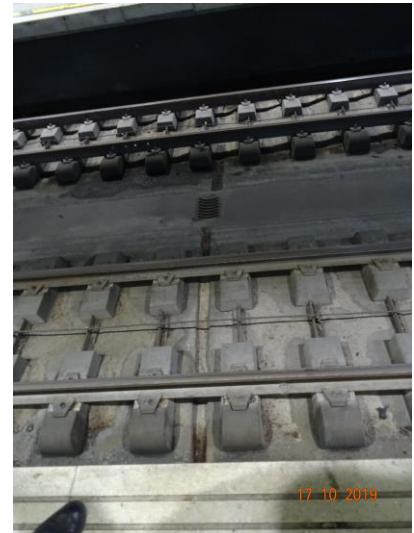
- **Humedades en túneles de acceso:** Igualmente se observa en la zona del túnel del soterramiento, fuera del propio ámbito de la estación donde las pantallas estructurales quedan al aire, que el contacto entre la coronación de las pantallas y el empotramiento del dintel ejecutado in situ constituye una zona de filtración del agua del trasdós



De la misma manera se observan charcos de agua en la zona entre vías, lo que resulta normal tras días de lluvia, ya que el soterramiento constituye un punto bajo en este tramo de la línea ferroviaria.



Para garantizar el correcto desagüe de las vías y de los tubos de desagüe de la cámara bufa hacia el pozo de bombeo dispuesto a tal efecto, deberán mantenerse adecuadamente limpias la cunetas laterales de vía, así como el desagüe central que acaba sirviendo de conexión con el pozo de bombeo.

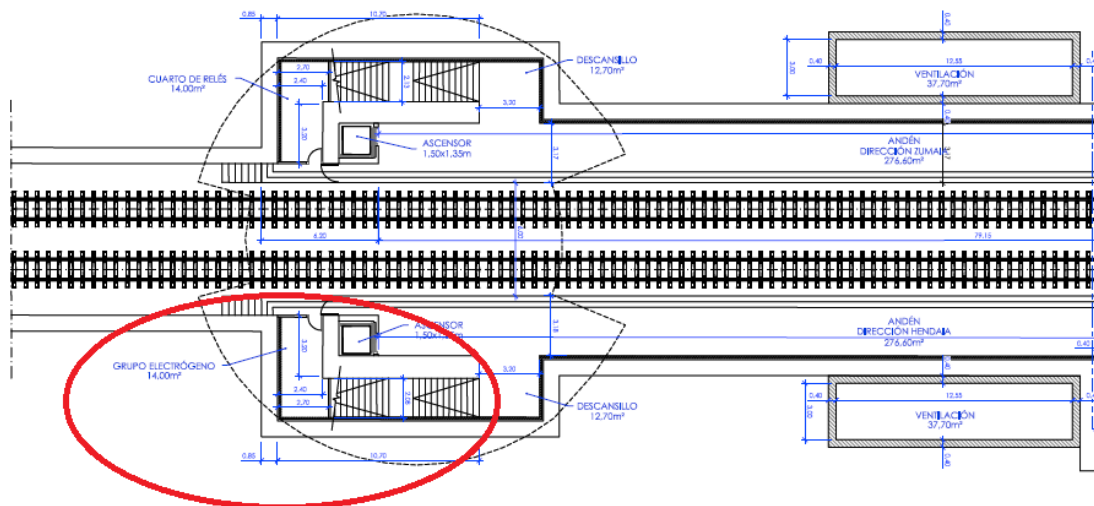


- **Accesibilidad:** Los ascensores con los que cuenta el vestíbulo actual tienen la entrada/salida a 90° y un espacio interior de 1,45 m x 1,45 m. Estas medidas no cumplen con los estándares de accesibilidad actuales, donde para ascensores de cabina con puertas en ángulo se exigen dimensiones mínimas de 1,50m x 1,80, según el Decreto 68/2.000, en el que se desarrollan las Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación de ámbito autonómico. Se considera necesario sustituir las cabinas por otras de mayores dimensiones, manteniendo el mismo hueco, para mejorar las condiciones de accesibilidad.

Anejo n°1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

- **Dimensiones andenes:** Según las indicaciones de ETS, hay que respetar una longitud mínima de andén libre de 80 m + 2 m a cada lado de ocupación en desembarco del ascensor (mínimo 1,80 m). Visto que la longitud de andén actual libre es de 77,66 m cuando según esta indicación debería medir 82 m, parece necesario actuar siempre con el objetivo de conseguir una mayor longitud de andén. Si se disponen dos nuevos ascensores al final del andén, éstos deberán medir 84 m de longitud. Lo mismo ocurre con la anchura de los andenes, que es de 3,15-3,20 m. Se actuará, siempre que sea posible, reduciendo la cámara bufa (si el tratamiento de las humedades lo permite) a fin de conseguir una mayor anchura libre de los andenes.
- **Grupo electrógeno:** En el cuarto técnico bajo las escaleras del andén dirección Hendaia se ubica un generador portátil o grupo electrógeno, que funciona con gasoil y por lo tanto tiene emanaciones tóxicas desde el escape del motor, además de suponer un riesgo de incendio. Con la actuación del nuevo vestíbulo se incluirá doble acometida en la estación, procediendo a retirar este grupo electrógeno una vez esté toda la estación en marcha. La solución proyectada deberá contar con espacios adecuados para las instalaciones de BT, se modificarán los cuadros electricos existentes y se debe incluir un centro de transformación.



- **Cuarto Técnicos:** algunos de los cuartos técnicos inspeccionados parece que se podrían reubicar para aprovechar el lugar que actualmente están ocupando, mejorando ciertos aspectos encaminados a conseguir mayor longitud de andenes.
- **Iluminación:** aunque en las últimas actuaciones se han incluido una serie de lámparas de LED que se iluminan cuando llega el tren a la estación, la sensación general en el interior de la misma es de cierta oscuridad. La cara inferior del dintel de la estación, de la que cuelga la catenaria, está pintada de oscuro, lo cual no colabora en dar luminosidad al espacio.

Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1




- **Humedad en dintel:** En las juntas de la losa del dintel de estación se producían filtraciones de agua. Para paliar esta situación, se dispusieron unas canaletas adosadas a la cara inferior del dintel que permiten conducir la humedad infiltrada hasta su desagüe en el pozo de bombeo. Para acabar con este problema, se estima necesario impermeabilizar la totalidad del dintel, lo que conlleva levantar el relleno de tierras existente sobre él y reurbanizar la zona afectada.
- **Ventilación de emergencia:** la estación cuenta con ventilación mecánica forzada del túnel, compuesta por dos salas de ventilación situadas en el centro de la estación y unidas al falso techo de la zona de andenes que harían de conducto de aspiración de aire. En cada una de estas salas se ha comprobado que existe un ventilador axial que supuestamente aspiraría/impulsaría el aire del túnel a través de unas rejillas montadas en el falso techo (que no existen), por lo tanto desde el interior de la estación a simple vista no se ha podido localizar ningún elemento asociado al sistema de ventilación, y se desconoce la funcionalidad de la ventilación diseñada en su día. Es por ello que durante el desarrollo del proyecto se ha llevado a cabo un análisis prestacional que concluye que para garantizar la correcta evacuación de la estación en caso de incendio, es necesario poner a punto el sistema de ventilación de emergencia, recomendando además la ampliación de las salas de ventiladores para albergar unos de potencia superior a los actuales, así como la necesidad de ampliar las rejillas de conexión con los andenes hasta un mínimo de 3,2 m². Este análisis se incluye en el Apéndice nº 7.2.del Anejo 7. *Estudio funcional y de evacuación.*

En el Apéndice 1.1 al final de este anejo se incluye un estudio realizado en noviembre de 2.020 por ETS en el que se analizan las características de la estación, analizando los principales problemas encontrados y valorando los puntos críticos así como el resto de aspectos valorados como negativos.


Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

A continuación se recogen los que han sido considerados como puntos críticos:

EUSKAL TRENBIDE SAREA				
LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta	
Fecha y hora				
VALORACIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS				
PARTIDA	PROBLEMA Y SOLUCIÓN PROPUESTA			PRESUPUESTO
V3	Escaleras andén poco permeables y se generan puntos ciegos Colocar botón de socorro morado en cada bajada de escaleras			8.000,00 €
P5	Escaleras andén poco permeables y se generan puntos ciegos Demoler parte ciega de escaleras y colocar barandilla de protección			3.452,34 €
Presupuesto Total sin IVA				11.452,34 €

Y se incluyen los aspectos considerados como negativos:

EUSKAL TRENBIDE SAREA				
LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta	
Fecha y hora				
VALORACIÓN DEL RESTO DE ASPECTOS NEGATIVOS				
PARTIDA	PROBLEMA Y SOLUCIÓN PROPUESTA			PRESUPUESTO
C	Los ascensores quitan visibilidad en el vestíbulo y tienen un desembarco a 90º Proyecto nuevo acceso a estación que cumple exigencias de accesibilidad.			0,00 €
C6	El estado del pavimento de los andenes es defectuoso Demoler pavimento andenes y sustituir por nuevo pavimento			41.169,75 €
P3	Se generan recovecos a los lados de las máquinas expendedoras Nuevo tabique para empotrar máquinas expendedoras			1.935,12 €
P5	El revestimiento de la fachada del edificio de acceso es poco permeable Sustituir revestimiento de fachada por muro cortina permeable			111.804,00 €
S1	Falta el nombre de la estación retroiluminado en el acceso a la estación Nombre de la estación en cada acceso retroiluminado (2)			4.930,42 €
V3	El andén no dispone de teléfono de auxilio Botón de socorro morado en andenes			8.000,00 €
V10	De día la iluminación de los andenes es escasa Aumentar iluminación de andenes en periodo diurno			0,00 €
V15	Alicatados de muros de andenes y escaleras se encuentran en mal estado Retirar alicatado de andenes y escaleras y sustituir			79.363,20 €
V18	Hay filtraciones de agua en la cubierta Repasar sellados de cubierta			25.000,00 €
C	Las barandillas de las escaleras son enganchables Solucionar enganches de barandillas de escaleras			53,12 €
E1	El estado del mobiliario es defectuoso Retirar mobiliario existente y sustituir por nuevo			29.696,48 €
V	El dintel de la catenaria de color oscuro: mayor sensación de oscuridad Pintar de color claro el dintel de la catenaria en los andenes			5.069,40 €
Presupuesto Total sin IVA				307.021,49 €

Anejo nº1: Situación Actual

X0000141-PC-AN-SIT-1

La mayoría de las propuestas para solucionarlos quedan solventadas con la reforma del vestíbulo actual incluida en el presente proyecto, no obstante cabe destacar la necesidad de incluir un botón de socorro morado en cada una de las escaleras de bajada al andén, ya que al tener quiebros se pueden generar puntos ciegos en su recorrido.

APÉNDICE N°1.1

Análisis puntos críticos

LINEAREN DIAGRAMA / DIAGRAMA DE LA LÍNEA

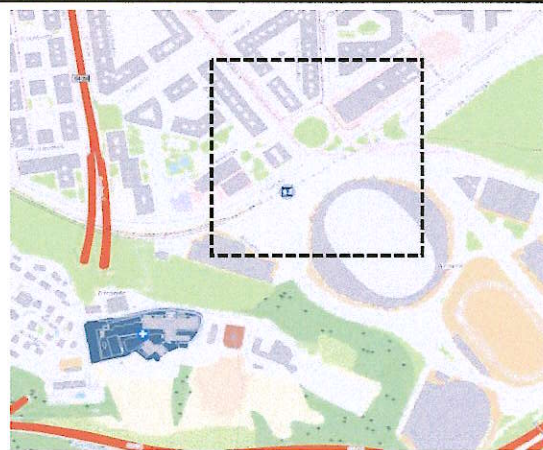
Anoeta



EUSKAL TRENBIDE SAREA			
LÍNEA / LÍNEA	DO-HE	GELTOKIA / ESTACIÓN	Anoeta
data eta ordua / fecha y hora		11/11/20 11:15 h	



GELTOKIAREN KOKAPENA ETA INGURUNEA / UBICACIÓN Y ENTORNO DE LA ESTACIÓN



KOKAPENA / SITUACIÓN



KOKALEKUA / EMPLAZAMIENTO



ARGAZKIAK / FOTOGRAFÍAS

1. KOKAPENAREN INGURUNEAREN IZAERA / CARÁCTER DEL ÁREA DONDE SE UBICA

Isolatua edo periferikoa
Aislado o periférico
 Hiri-bilbean integratua
Integrado en trama urbana

Oharrak
Observaciones

Anoeta estadioaren ondoan dago eta, beraz, oso gune jendetsua da ekitaldiak daudenean./ Se encuentra junto al estadio de Anoeta por lo que es una zona muy concurrida cuando hay eventos.

bizitegia/residencial industrial/industrial bulegoak/oficinas aisla/ocio

2. INGURUETAN EKIPAMENDUEN IZATEA / EQUIPAMIENTOS EN LAS INMEDIACIONES

bai / sí Ekipamendu mota
 ez / no Tipo de equipamiento

Anoetako estadioa, Ikastetxeak, San Jaun de Dios Ospitalea
 Estadio Anoeta, Colegios, Hospital San Juan de Dios

3. GELTOKI INGURUKO BIDE MOTAK / TIPOS DE VIAL EN TORNO A LA ESTACIÓN

oinekoak bidegorria hiri bidea errepide azkarra
peatonal carril bici calle urbana carretera rápida

4. BESTE GARRAIOEKIKO INTERMODALITATEA / INTERMODALIDAD OTROS TRANSPORTES


Renfe Aparcabis Euskotran Metro Lurraldebus Bus Urbano Taxi dbizi-9
 Dbus

Aparkalekuen izatea ingurunean / Existencia de parking en el entorno

bai / sí Oharrak
 ez / no Observaciones



Estadioaren azpian eta kanpoan
 Bajo el estadio y en el exterior.


EUSKAL TRENBIDE SAREA			
LINEA / LÍNEA	DO-HE	GELTOKIA / ESTACIÓN	Anoeta
data eta ordua / fecha y hora		11/11/20 11:15 h	
GELTOKIAREN EZAUGARRIAK / CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN			
1. EZAUGARRI NAGUSIAK / CARACTERÍSTICAS BÁSICAS			
Hierarkia / Jerarquía			
Geltoki Intermodala <i>Estación Intermodal</i>	<input type="checkbox"/>	Geltoki arrunta <i>Estación sencilla</i>	<input checked="" type="checkbox"/>
		Geralekua <i>Apeadero</i>	<input type="checkbox"/>
Tipologia / Tipología			
Lurpekua <i>Soterrada</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	Lurrazalekoa <i>En superficie</i>	<input type="checkbox"/>
		Trintxerakoa <i>En Trinchera</i>	<input type="checkbox"/>
		Lurgainekoa <i>Elevada</i>	<input type="checkbox"/>
Oharrak / Observaciones		Sarbide ataria lurrazalean dago, nasa lurpekua da./ El vestíbulo de acceso está en superficie, el andén soterrado.	
2. MORFOLOGIA / MORFOLOGÍA			
Sarrerak eta ataria / Accesos y vestíbulo			
Lurpekua <i>Subterráneo</i>	<input type="checkbox"/>	Itxia <i>Cerrado</i>	<input checked="" type="checkbox"/>
		Erdi-estalia <i>Semi-cubierto</i>	<input type="checkbox"/>
		Irekia <i>Abierto</i>	<input type="checkbox"/>
Nasak / Andenes			
Lurpekua <i>Subterráneo</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	Itxia <i>Cerrado</i>	<input type="checkbox"/>
		Erdi-estalia <i>Semi-cubierto</i>	<input type="checkbox"/>
		Irekia <i>Abierto</i>	<input type="checkbox"/>
3. SARREREN ETA NASEN EZAUGARRIAK / CARACTERÍSTICAS ACCESOS Y ANDENES			
Zokodun gunekak / Existencia de espacios con recovecos		bai / sí	<input checked="" type="checkbox"/>
		ez / no	<input type="checkbox"/>
Begirunea galarazten duten elementuak / Elementos que impidan una visual completa		bai / sí	<input checked="" type="checkbox"/>
		ez / no	<input type="checkbox"/>
Sarrera bakarreko geltokia / Estación de acceso único		bai / sí	<input type="checkbox"/>
		ez / no	<input checked="" type="checkbox"/>
Oharrak / Observaciones		Bi sarrera ditu, baina Estadioan ekitaldiak daudenean soilik irekitzen da bigarren sarrera. Proposamen berria lantzen ari dira, sarbide berri batekin. Tiene dos accesos pero uno sólo se abre cuando hay eventos en el Estadio. Se está trabajando una propuesta con un nuevo acceso.	
4. GELTOKIAREN EKIPAMENDUA / EQUIPAMIENTO DE LA ESTACIÓN			
Jarlekuak / Bancos		bai / sí	<input checked="" type="checkbox"/>
		ez / no	<input type="checkbox"/>
Paperontziak / Papeleras		bai / sí	<input checked="" type="checkbox"/>
		ez / no	<input type="checkbox"/>
Makina saltzaileak / Máquinas expendedoras		bai / sí	<input checked="" type="checkbox"/>
		ez / no	<input type="checkbox"/>
Sarrera tornuak / Tornos de acceso		bai / sí	<input checked="" type="checkbox"/>
		ez / no	<input type="checkbox"/>
Komunak / Aseos		bai / sí	<input type="checkbox"/>
		ez / no	<input checked="" type="checkbox"/>
Oharrak / Observaciones			
5. BARNE ZIRKULAZIO ELEMENTUAK / ELEMENTOS DE CIRCULACIÓN INTERIOR			
Eskailerak / Escaleras		bai / sí	<input checked="" type="checkbox"/>
		ez / no	<input type="checkbox"/>
Arrapalak / Rampas		bai / sí	<input type="checkbox"/>
		ez / no	<input checked="" type="checkbox"/>
Igogailuak / Ascensores		bai / sí	<input checked="" type="checkbox"/>
		ez / no	<input type="checkbox"/>
Korridore luzeak / Pasillos largos		bai / sí	<input type="checkbox"/>
		ez / no	<input checked="" type="checkbox"/>
Lurpeko igarobideak / Pasos subterráneos		bai / sí	<input type="checkbox"/>
		ez / no	<input checked="" type="checkbox"/>
Nasen arteko igarobideak / Pasos a nivel entre andenes		bai / sí	<input type="checkbox"/>
		ez / no	<input checked="" type="checkbox"/>
Oharrak / Observaciones		Igogailua deserosoa da gurpil-aulkian edo gurditxoa duten pertsonentzat; izan ere, neurriak ez dira nahikoak eta sarrera 90º- tan dago irteerarekiko. Eskaileretan txertatutako baranda berriak krokagarriak dira. El ascensor es incómodo para personas en silla de ruedas o con carrito ya que las medidas son insuficientes y la entrada está a 90º con respecto a la salida. Las nuevas barandillas instaladas en las escaleras son enganchables.	

EUSKAL TRENBIDE SAREA				
LÍNEA / LÍNEA	DO-HE	GELTOKIA / ESTACIÓN	Anoeta	
data eta ordua / fecha y hora			11/11/20 11:15 h	
6. IKUSMEN GARDENTASUNA / PERMEABILIDAD VISUAL				
Ataritik kalera / Desde el vestíbulo hacia la calle		bai / sí <input type="checkbox"/>	ez / no <input checked="" type="checkbox"/>	
Kaleetik atarira / Desde la calle hacia el vestíbulo		bai / sí <input type="checkbox"/>	ez / no <input checked="" type="checkbox"/>	
Nasatik kalera / Desde el andén hacia la calle		bai / sí <input type="checkbox"/>	ez / no <input checked="" type="checkbox"/>	
Kaleetik nasara / Desde la calle hacia el andén		bai / sí <input type="checkbox"/>	ez / no <input checked="" type="checkbox"/>	
Oharrak / Observaciones				
7. BARNE SEINALEZTAPENA / SEÑALIZACIÓN INTERIOR				
Informazioaren eta seinaletikaren egokitasuna / Claridad de la información y señalización.				
Kokapenaren informazioa / Información ubicación		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
Ordutegiaren informazioa / Información horarios		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
Itxarrote denbora / Tiempos de espera		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
Linearen norantza / Sentido de la línea		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
Sarrerak Irteerak / Salidas y entradas		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
Oharrak / Observaciones				
8. KALE SEINALEZTAPENAREN AGERIKORTASUNA / VISIBILIDAD SEÑALIZACIÓN EXTERIOR				
EGUNA / DÍA				
oso ona / muy buena <input type="checkbox"/>		ona / buena <input checked="" type="checkbox"/>	nahikoa / correcta <input type="checkbox"/>	eskasa / deficiente <input type="checkbox"/>
GAUA / NOCHE				
oso ona / muy buena <input type="checkbox"/>		ona / buena <input checked="" type="checkbox"/>	nahikoa / correcta <input type="checkbox"/>	eskasa / deficiente <input type="checkbox"/>
9. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN				
EGUNA / DÍA				
oso ona / muy buena <input type="checkbox"/>		ona / buena <input type="checkbox"/>	nahikoa / correcta <input type="checkbox"/>	eskasa / deficiente <input checked="" type="checkbox"/>
GAUA / NOCHE				
oso ona / muy buena <input type="checkbox"/>		ona / buena <input checked="" type="checkbox"/>	nahikoa / correcta <input type="checkbox"/>	eskasa / deficiente <input type="checkbox"/>
10. MANTENIMENDUA: TXUKUNTASUNA ETA GRAFITTI/PINTADA EZA / MANTENIMIENTO: LIMPIEZA, AUSENCIA DE GRAFITTI y PINTADAS				
oso ona / muy buena <input type="checkbox"/>		ona / buena <input type="checkbox"/>	nahikoa / correcta <input type="checkbox"/>	eskasa / deficiente <input checked="" type="checkbox"/>
11. ZAINZTA / VIGILANCIA				
Zuzeneko zaintza / Vigilancia directa				
Guardiak / Guardias		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
Langileak / Trabajadores		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
Oharrak / Observaciones				
Zaindariak ibiltariak dira Los guardias son itinerantes.				
Zeharkako zaintza / Vigilancia indirecta				
Kamerak / Cámaras		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
Telefona / Teléfono		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
Oharrak / Observaciones				
SOS telefono bakarra dago igogailuan Solo hay teléfono de SOS en el ascensor.				
Zaintza pasiboa (fluxu handiko geltokiak, saltokiak eta aisialdia bere barnean dauzkatenak, ...) Vigilancia pasiva (estaciones de grandes flujos, con comercio y ocio en su interior, ...)				
EGUNA / DÍA				
		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	
GAUA / NOCHE				
		bai / sí <input checked="" type="checkbox"/>	ez / no <input type="checkbox"/>	

EUSKAL TRENBIDE SAREA					
LINEA / LÍNEA	DO-HE	GELTOKIA / ESTACIÓN	Anoeta		
data eta ordua / fecha y hora		11/11/20 11:15 h			
GELTOKIAREN INGURUAREN AZTERKETA VALORACIÓN DEL ENTORNO DE LA ESTACIÓN					
1. SARREREN INGURUETAN TOKI ITXI, ZOKODUN edo IKUSPEN MURRIZTUA ESKEINTZEN DUTEN LANDARETZADUNEN IZATEA / EXISTENCIA DE ESPACIOS CERRADOS, CON RECOVECOS o QUIEBROS o CON MASAS DE VEGETACIÓN QUE OFRECEN POCA VISIBILIDAD EN ACCESOS bai / sí <input checked="" type="checkbox"/> ez / no <input type="checkbox"/> Leku mota <table border="1" style="width: 100%;"><tr><td>Garajeko arrapala hormak, aparkalekua, edukiontziak, parkea</td></tr></table> Tipo de espacio <table border="1" style="width: 100%;"><tr><td>Muros rampa garaje, Aparcamiento, Contenedores, Parque.</td></tr></table> Oharrak / Observaciones _____				Garajeko arrapala hormak, aparkalekua, edukiontziak, parkea	Muros rampa garaje, Aparcamiento, Contenedores, Parque.
Garajeko arrapala hormak, aparkalekua, edukiontziak, parkea					
Muros rampa garaje, Aparcamiento, Contenedores, Parque.					
2. KANPOKO ARGIZTAPEN MAILA / NIVEL DE ILUMINACIÓN EXTERIOR GAUA / NOCHE oso ona / muy buena <input type="checkbox"/> ona / buena <input type="checkbox"/> nahikoa / correcta <input type="checkbox"/> eskasa / deficiente <input checked="" type="checkbox"/> Oharrak / Observaciones _____					
3. IRISGARRITASUN ARAZOEN IZATEA / EXISTENCIA DE PROBLEMAS DE ACCESIBILIDAD bai / sí <input checked="" type="checkbox"/> ez / no <input type="checkbox"/> Arazo mota <table border="1" style="width: 100%;"><tr><td>Gaizki seinaleztutako oinezkoentzako bideak</td></tr></table> Tipo de problema <table border="1" style="width: 100%;"><tr><td>Paso peatones mal señalado.</td></tr></table> Oharrak / Observaciones _____				Gaizki seinaleztutako oinezkoentzako bideak	Paso peatones mal señalado.
Gaizki seinaleztutako oinezkoentzako bideak					
Paso peatones mal señalado.					

EUSKAL TRENBIDE SAREA				
LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta	
Fecha y hora		11/11/20 11:15 h		
CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES				
1. CARACTERÍSTICAS ACCESOS Y ANDENES				
<p>La estación dispone de un único acceso donde se encuentra el vestíbulo a nivel de calle. Los días que hay algún evento deportivo o conciertos en el estadio de Anoeta se abre un segundo acceso en el mismo vestíbulo.</p> <p>Actualmente, se están estudiando diferentes alternativas de cara a ubicar un segundo acceso al otro lado del andén.</p> <p>Los andenes se encuentran en un nivel inferior soterrados.</p>				
2. EQUIPAMIENTO DE LA ESTACIÓN				
<p>La estación cuenta con tornos de acceso, máquinas expendedoras de títulos de transporte y máquinas canceladoras. También hay un espacio de taquilla con jefe de estación.</p> <p>En el exterior hay una zona de aparcabicis.</p>				
3. ELEMENTOS DE CIRCULACION INTERIOR				
<p>En esta estación las escaleras tienen una nueva barandilla de acero inoxidable que es enganchable.</p> <p>Los ascensores de bajada a los andenes resultan incómodos ya que el acceso a los mismos es en 90º y debido a sus escasas dimensiones resultan muy incómodos para que una persona en silla de ruedas pueda maniobrar cómodamente. De hecho, las personas que viajan con bicicleta nunca utilizan los ascensores en esta estación, prefieren cargarlas por las escaleras.</p>				
				
4. PERMEABILIDAD Y DOMINIO DEL CAMPO VISUAL				
<p>El vestíbulo de acceso podría ser mucho más permeable. Tiene un revestimiento de chapa metálica perforada y espejo que no permite ver el exterior desde el interior ni viceversa.</p> <p>Los andenes se encuentran soterrados en un nivel inferior por lo que no son visibles ni desde la calle ni desde el vestíbulo.</p>				

EUSKAL TRENBIDE SAREA			
LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta
Fecha y hora		11/11/20 11:15 h	
CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES			
<p>Hay un punto crítico en esta estación que son las escaleras de bajada al andén. Son completamente opacas y tienen un recorrido con quiebros por lo que no se tiene una visión completa de las mismas ni de la estación en ningún momento. Desde el andén tampoco se tiene visión del recorrido de las escaleras. De cara al proyecto de alternativas del nuevo acceso secundario de la estación sería conveniente también trabajar este punto.</p> <p>Sería recomendable empotrar las máquinas expendedoras y de vending para evitar recovecos y espacios residuales.</p>			
			
5. SEÑALIZACIÓN			
<p>La señalética de la estación precisa de un Plan de Señalización. En general, en todas las estaciones de la línea E2 la cartelería de los horarios no es ni clara ni concisa ya que es mucha información con letra muy pequeña y resulta difícil su lectura.</p> <p>En las máquinas expendedoras no está clara la ubicación del viajero dentro del mapa de todas las líneas y sería conveniente señalarlo indicándolo mediante "Usted está aquí" en el mapa.</p>			
6. ILUMINACIÓN			
<p>La iluminación de la estación de día es correcta. No obstante, en los andenes, hay mucha oscuridad. Esto se debe a la escasa iluminación existente que se ve perjudicada por la bóveda oscura de los andenes bajo la cual se encuentran las catenarias, lo cual disminuye la luminosidad y aumenta la sensación de inseguridad.</p> <p>De noche la iluminación es buena, pero se echa en falta que el edificio emita luz a través de la fachada al exterior sirviendo como elemento de iluminación del entorno. Esto se conseguiría mejorando la permeabilidad de la fachada.</p> <p>El día de la visita el poste de Euskotren del exterior estaba fundido y, aunque aparece el nombre de la estación retroiluminado en el panel de horarios del exterior, sería conveniente que el nombre situado justo en el acceso fuera también retroiluminado.</p>			

EUSKAL TRENBIDE SAREA				
LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta	
Fecha y hora		11/11/20 11:15 h		

CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES

7. MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA

El mantenimiento de la estación es deficiente. Los revestimientos de los andenes y las escaleras son viejos y se encuentran en mal estado. El mobiliario de los andenes es viejo y hay mucha suciedad.

En el vestíbulo el mantenimiento es mejor pero la cubierta del mismo está deteriorada y sucia. Actualmente hay zonas de goteras y humedad que están arreglando.

El único revestimiento que aparenta ser más nuevo es la fachada pero a nivel interior el estado general de la estación no es bueno.

En la bajada de las escaleras hay una zona con tierra sin plantas que da sensación de suciedad.



8. VIGILANCIA Y SEGURIDAD

La sensación de seguridad es buena y, además, es una estación muy transitada, pero sería conveniente mejorar los aspectos mencionados relacionados con las escaleras y el mantenimiento.

Sería conveniente instalar teléfonos de auxilio en los andenes.


9. VALORACIÓN DEL ENTORNO Y DETECCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS

El entorno es seguro y bastante transitado. Hay algunas zonas que generan sensación de inseguridad ya que limitan la visibilidad del entorno como la vegetación, los contenedores de la calle y los coches aparcados.

De noche el entorno es un espacio oscuro con poca iluminación. La iluminación es escasa y en tonos naranjas.

Los muros de la rampa de bajada al aparcamiento del estadio son ciegos y sería conveniente que fueran más permeables para permitir una visión más limpia del entorno.

La propia estación, al no ser permeable es un elemento que dificulta la visión del espacio ya que puede haber personas en la parte posterior del edificio y no se ven desde el acceso.

EUSKAL TRENBIDE SAREA				 euskal trenbide sarea
LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta	
Fecha y hora		11/11/20 11:15 h		

CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES



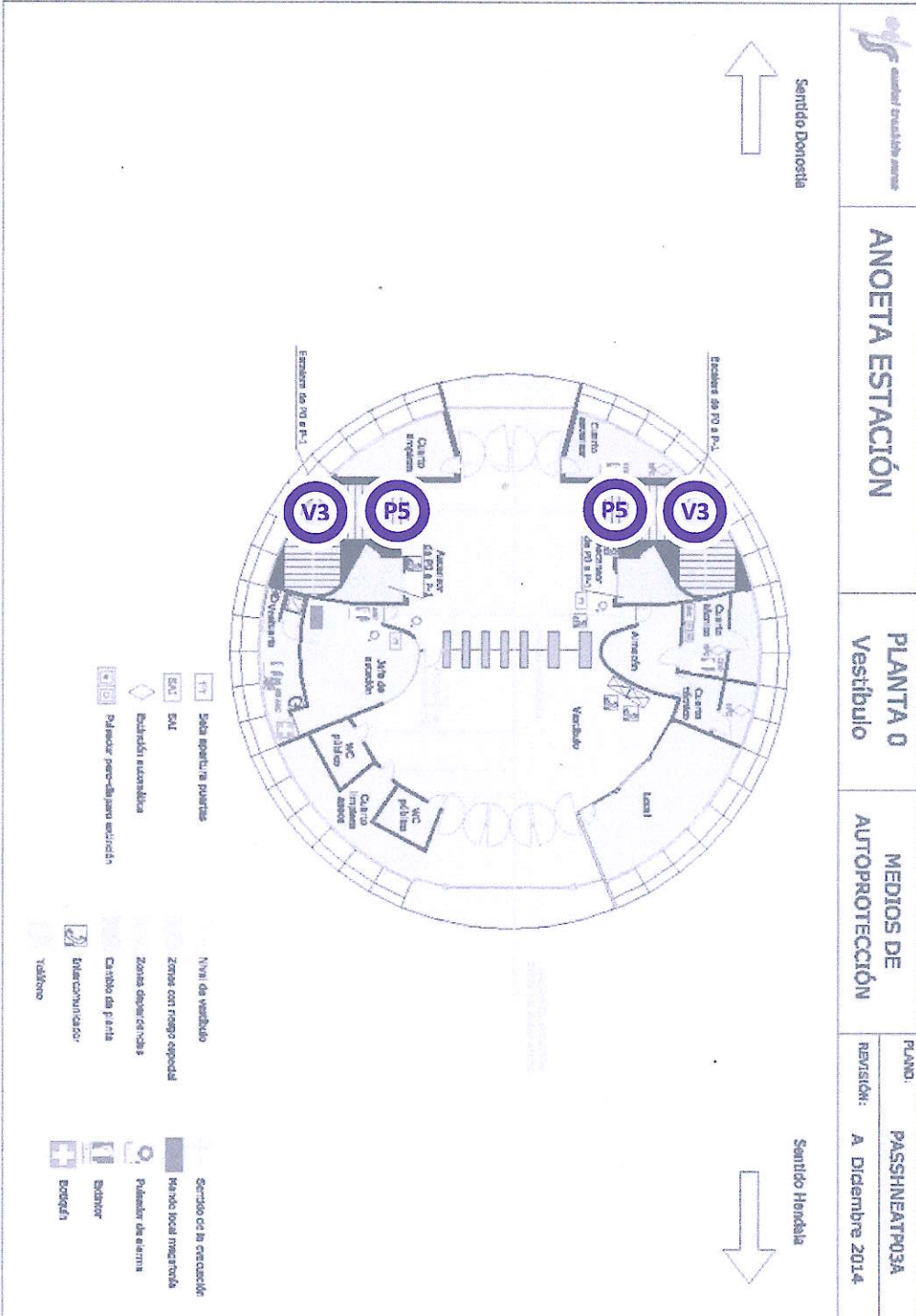
En el "Mapa de la Ciudad Prohibida" de Donostia mencionan el camino de subida al Alto de Errondo que conduce al Hospital San Juan de Dios como un punto crítico ya que es un lugar aislado con vegetación y escaleras escondidas.

EUSKAL TRENBIDE SAREA

LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta
Fecha y hora		11/11/20 11:15 h	



PLANO DE LOCALIZACIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS

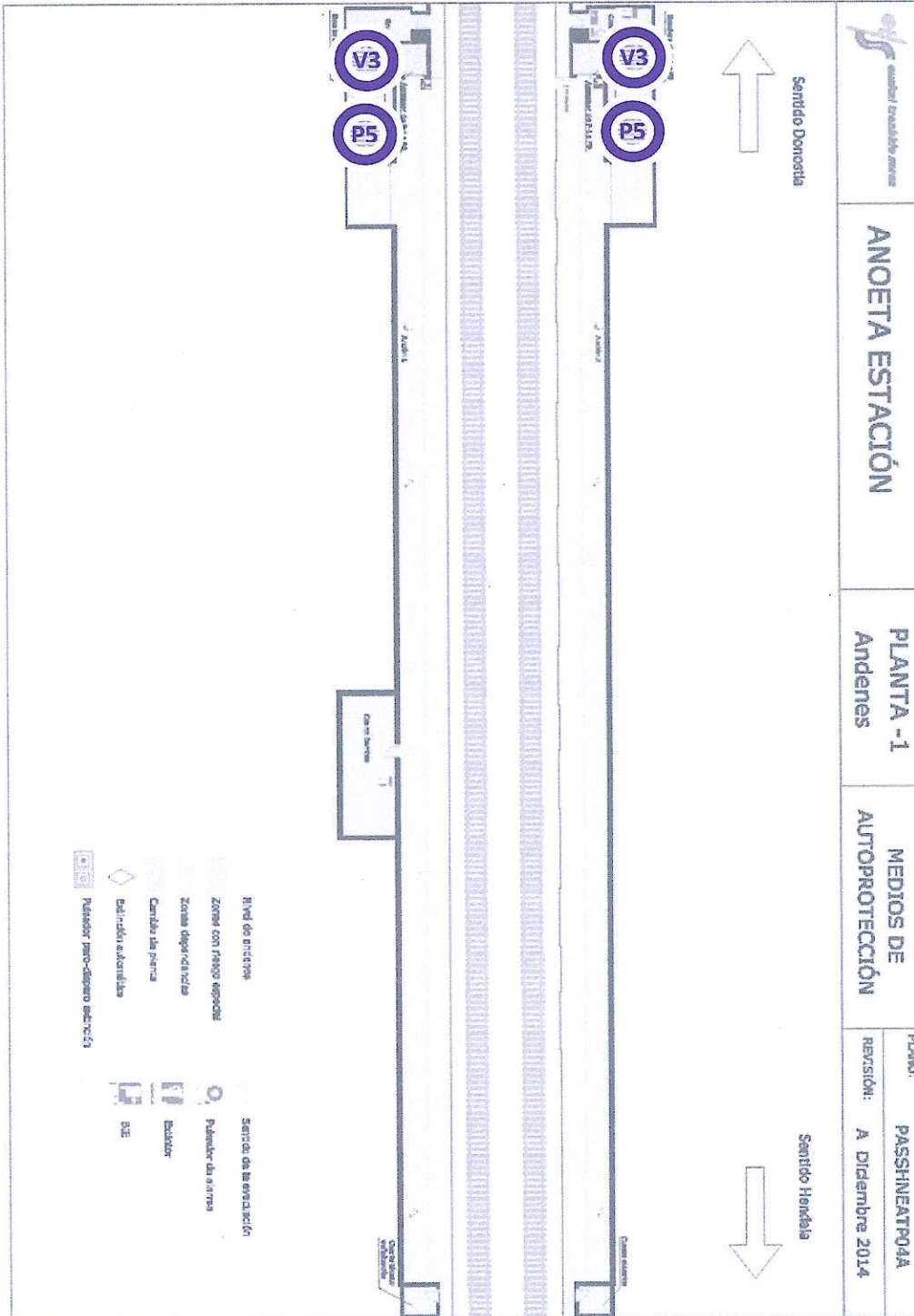



EUSKAL TRENBIDE SAREA



LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta
Fecha y hora		11/11/20 11:15 h	

PLANO DE LOCALIZACIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS



EUSKAL TRENBIDE SAREA				 <small>euskal trenbide sarea</small>
LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta	
Fecha y hora				
VALORACIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS				
PARTIDA	PROBLEMA Y SOLUCIÓN PROPUESTA			PRESUPUESTO
V3	Escaleras andén poco permeables y se generan puntos ciegos			
	Colocar botón de socorro morado en cada bajada de escaleras			8.000,00 €
P5	Escaleras andén poco permeables y se generan puntos ciegos			
	Demoler parte ciega de escaleras y colocar barandilla de protección			3.452,34 €
Presupuesto Total sin IVA				11.452,34 €

EUSKAL TRENBIDE SAREA				
LÍNEA	DO-HE	ESTACIÓN	Anoeta	
Fecha y hora				
VALORACIÓN DEL RESTO DE ASPECTOS NEGATIVOS				
PARTIDA	PROBLEMA Y SOLUCIÓN PROPUESTA			PRESUPUESTO
C	Los ascensores quitan visibilidad en el vestíbulo y tienen un desembarco a 90°			
	Proyecto nuevo acceso a estación que cumple exigencias de accesibilidad.			0,00 €
C6	El estado del pavimento de los andenes es defectuoso			
	Demoler pavimento andenes y sustituir por nuevo pavimento			41.169,75 €
P3	Se generan recovecos a los lados de las máquinas expendedoras			
	Nuevo tabique para empotrar máquinas expendedoras			1.935,12 €
P5	El revestimiento de la fachada del edificio de acceso es poco permeable			
	Sustituir revestimiento de fachada por muro cortina permeable			111.804,00 €
S1	Falta el nombre de la estación retroiluminado en el acceso a la estación			
	Nombre de la estación en cada acceso retroiluminado (2)			4.930,42 €
V3	El andén no dispone de teléfono de auxilio			
	Botón de socorro morado en andenes			8.000,00 €
V10	De día la iluminación de los andenes es escasa			
	Aumentar iluminación de andenes en periodo diurno			0,00 €
V15	Alicatados de muros de andenes y escaleras se encuentran en mal estado			
	Retirar alicatado de andenes y escaleras y sustituir			79.363,20 €
V18	Hay filtraciones de agua en la cubierta			
	Repasar sellados de cubierta			25.000,00 €
C	Las barandillas de las escaleras son enganchables			
	Solucionar enganches de barandillas de escaleras			53,12 €
E1	El estado del mobiliario es defectuoso			
	Retirar mobiliario existente y sustituir por nuevo			29.696,48 €
V	El dintel de la catenaria de color oscuro: mayor sensación de oscuridad			
	Pintar de color claro el dintel de la catenaria en los andenes			5.069,40 €
Presupuesto Total sin IVA				307.021,49 €