

**ANEJO Nº 10.**  
**URBANIZACION Y ACCESOS**



## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCION</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>CONEXIONES INICIAL Y FINAL DE LA CUBRICION CON EL ENTORNO URBANO EXISTENTE</b>	<b>3</b>
3.1.	CONEXIÓN INICIAL	3
3.2.	CONEXIÓN FINAL	4
<b>4.</b>	<b>ACCESOS PROYECTADOS Y SUS CONEXIONES PEATONALES EXISTENTES.</b>	<b>5</b>
4.1.	ESCALERAS EN CALLE BARAKALDO	5
4.2.	CAMINO DE SERVICIO A PLATAFORMA	6
4.3.	RAMPA DE ELECTROCICLOS	7
4.4.	CONEXIÓN EGUZKI-BEGI	7
4.5.	ESCALERAS DE AZITAIN	9
<b>5.</b>	<b>CUMPLIMIENTO ACCESIBILIDAD SEGÚN DECRETO 68/2000</b>	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>URBANIZACIÓN CUBRICIÓN</b>	<b>11</b>
<b>7.</b>	<b>ZONAS A URBANIZAR ADICIONALES</b>	<b>13</b>
7.1.	CALLE MATSARIA	13
	7.1.1. Estado actual y entorno	13
	7.1.2. Urbanización	13
7.2.	CALLE BARAKALDO	14
	7.2.1. Estado actual y entorno	14
	7.2.2. Urbanización	14
7.3.	AZITAIN	15
	7.3.1. Estado actual y entorno	15
	7.3.2. Urbanización	15
7.4.	EGUSKI BEGI	16
	7.4.1. Estado actual y entorno	16
	7.4.2. Urbanización	17
	<b>APENDICE 1: FICHA AREA IBARGAIN DEL P.G.O.U. EIBAR</b>	<b>20</b>
	<b>APENDICE 2: FICHA ACCESIBILIDAD</b>	<b>22</b>



## **1. INTRODUCCION**

Se describe el objeto y la finalidad de la cubrición en el tramo entre la estación de Eibar de Euskotren (ETS) hasta llegar a unirse con la acera del viaducto de la variante de la N-634 en el barrio de Azitain.

Se mencionan y se justifica la normativa de accesibilidad en cada uno de los nuevos accesos proyectados junto con este tramo de cubrición, además de señalar los accesos peatonales existentes y las conexiones actuales o previstas en el Plan General de Ordenación urbana vigente en el municipio de Eibar, para garantizar la conectividad del corredor generado por la cubrición, así como validar su utilidad futura dentro de lo contemplado en el propio P.G.O.U. de Eibar.

## 2. NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD

A continuación, se indica la principal normativa de accesibilidad vigente:

- 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.
- Normativa Autonómica Del País Vasco. Ley para la Promoción De La Accesibilidad. Ley 20/1997, de 4 de Diciembre, de la Presidencia del G. V. / B.O.P.V. 24/12/97 – nº 246.
- Normativa Autonómica del País Vasco. Normas Técnicas Sobre Condiciones de Accesibilidad en los Entornos Urbanos, Espacios Públicos, Edificaciones Y Sistemas De Información Y Comunicación. Decreto 68/2000, de 11 de Abril, del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco / B.O.P.V. 12/06/2000 – nº 110.
- Normativa autonómica del País Vasco. Fichas justificativas del reglamento de accesibilidad.

### 3. CONEXIONES INICIAL Y FINAL DE LA CUBRICION CON EL ENTORNO URBANO EXISTENTE

#### 3.1. CONEXIÓN INICIAL

El comienzo de la cubrición del presente proyecto se encuentra frente al portal número 1 de la calle Matsaria, en una zona catastral de uso industrial, y permite conectarse con la calle I bargain y Matsaria a través de unas escaleras el comienzo de la cubrición y la pasarela.

También existe conexión con la calle Eztaziño a través de la pasarela peatonal que cruza la playa de vías de la estación de Eibar al comienzo de la estación viniendo sede la estación de Ardantza. También podrán tener acceso al comienzo de la cubrición en su parte de pasarela de hormigón sobre la calle Matsaria los pasajeros de la estación de pasajeros de Eibar al tener salida a la calle Eztaziño.



La remodelación urbanística de esta área esta recogida dentro del P.G.O.U. del municipio, y se adjunta en el apéndice 1 de este anejo.

### 3.2. CONEXIÓN FINAL

La parte final de la cubrición incluida en este proyecto comprende su unión con la el tablero, a cota de acera, del viaducto de la variante de la carretera N-634 sobre la plataforma ferroviaria a la altura del barrio de Azitain. De esta manera se continua existe la posibilidad de proseguir el recorrido peatonal más allá de la parte final de la cubrición proyectada y se da acceso desde dicha zona.



## 4. ACCESOS PROYECTADOS Y SUS CONEXIONES PEATONALES EXISTENTES.

### 4.1. ESCALERAS EN CALLE BARAKALDO

Se implanta una escalera con cuatro descansillos o mesetas, una longitud de unos 18,02 m y una altura salvada de unos 7,60 m. Consta de 4 tramos de subida con 10 peldaños y 5 tramos de descanso horizontal de 1,50 metros de longitud cada uno.

Existe de un paso alternativo a través de un paso inferior bajo la plataforma. Este paso inferior es peatonal y dispone de ascensor, además de un recorrido con rampas con pendientes suaves, para llegar a cota de los portales de las viviendas de Electrociclos.

El acceso a la cubrición, por tanto, se puede realizar frente a los portales nº 23-25 de la calle Barakaldo y por el otro lado (lado norte de la plataforma) mediante las rampas, escaleras y ascensor existentes junto a las viviendas de Electrociclos, accediendo a la cubrición a través de la rampa de Electrociclos proyectado descrita en el apartado 4.3.

Además hay un ascensor situado en las inmediaciones del portal nº 27 de la calle Barakaldo, una vez tomado el desvío obligatorio para los vehículos a la derecha de la calle Barrena, y que sube hasta el nivel donde se sitúan las nuevas escaleras proyectadas.





#### 4.2. CAMINO DE SERVICIO A PLATAFORMA

Se ha previsto dejar como definitivo un camino de anchura de calzada de cuatro metros para labores de mantenimiento y conservación, accediendo a la cubrición desde la plataforma apoyada sobre el muro, a la cual se tiene acceso desde la entrada de la variante de la carretera N-634 por la calle Eztaziño. Este camino permanecerá cerrado para el público y solamente podrán acceder a él los operarios municipales y personal de mantenimiento municipal.



### 4.3. RAMPA DE ELECTROCICLOS

Se diseña una pasarela en rampa de un desarrollo total de unos 12 m en estructura metálica de 1 vano de 10 m de luz entre ejes de apoyos.

La pendiente en los dos primeros metros, en la unión con la estructura metálica de la cubrición es de 2,5% en descenso, bajando una rampa de pendiente 8 % en 8,20 metros. A la llegada y conexión con la calle no hay pendiente. Este acceso se complementa con la escalera proyectada en la calle Barakaldo y descrita en el anterior subapartado, considerando igualmente lo indicado en ese subapartado relativo a los accesos y conexiones existentes.



### 4.4. CONEXIÓN EGUZKI-BEGI

Tras el pabellón “Evia”. del número 11 de la calle Barrena se puede cruzar bajo la plataforma ferroviaria de doble vía entre la estación de ferrocarril de Eibar y la de Azitain a través de un paso subterráneo peatonal (foto 1).



Foto 1

Cruzando el paso subterráneo unas escaleras (*foto 2*) llegan hasta los portales 1 y 2 del edificio de Eguzki-Begi, llegando a la explanada bajo el edificio de Eguzki-Begi. Por medio de unas escaleras pegadas a las fachadas se entra a los portales, puesto que éstos están a una altura superior de la explanada bajo los edificios.



**Foto 2**

Desde el lado de la variante de la carretera N-634 se puede acceder a las viviendas pero no está urbanizado.

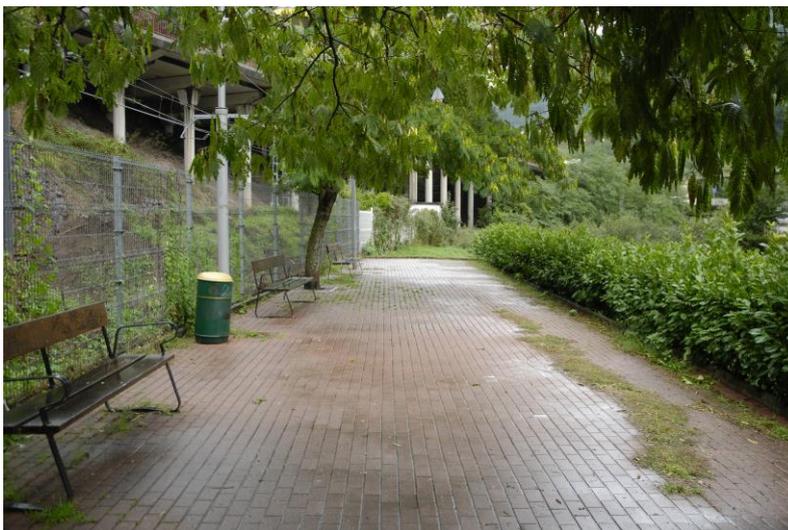
Por lo tanto, no es posible o es muy difícil, el acceso a las viviendas para personas con algún grado de minusvalía, de manera que mediante la implantación de un ascensor que salve el desnivel existente entre la calle Barrena y la explanada bajo los edificios de los portales 1 y 2 de Eguzki-Begi, complementado con la colocación de una pasarela peatonal que cruce las vías, no solo permitirá un acceso mucho más cómodo o, incluso, posible para aquellas personas con minusvalías, sino que reducirá el tiempo de llegada y salida de los vecinos hacia la calle Barrena, evitando que circulen en tramos de tráfico rodado, aunque mínimo, siendo éste de carácter comercial y/o industrial.

En un futuro, aún sin concretar, está previsto la construcción de una estructura de cubrición sobre la plataforma de doble vía entre la estación de ferrocarril de Eibar y la de Azitain, hasta llegar al cruce de la variante sobre Azitain, por lo que se adaptará la pasarela peatonal y al ascensor, de manera que la cubrición quede integrada en ellas y el conjunto sea compatible desde el punto de vista de la movilidad peatonal de los vecinos en particular y personas en general. Permitiendo el acceso a la zona de Eguzki-Begi desde muchos otros puntos de origen del pueblo de Eibar.

#### 4.5. ESCALERAS DE AZITAIN

En la zona entre la plataforma y el área de peatonal anterior al acceso al apeadero de Azitain, una vez se accede cruzando el río Ego a través de la pasarela peatonal existente tras finalizar el encauzamiento subterráneo del río tras la estación de servicio de Azitain, en la calle Barrena, se colocaran, manteniendo criterios de mínima afección al entorno urbano ya construido, unas escaleras de estructura idéntica a las escaleras proyectadas en la calle Barakaldo descritas en el subapartado anterior, de longitud de unos 17,42 m y una altura de 7,255 m.

Consta también de 4 tramos de subida con 10 peldaños, excepto el tramo inicial que es de 8 peldaños, y 5 tramos de descanso horizontal de 1,50 metros de longitud cada uno.



## **5. CUMPLIMIENTO ACCESIBILIDAD SEGÚN DECRETO 68/2000**

En el apéndice 2 de este anejo se incluye los apartados que conciernen a este proyecto de cubrición de la ficha "F. ACC/URB.A.II" Incluida en el anejo II del 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.

## 6. URBANIZACIÓN CUBRICIÓN

El pavimento previsto es de hormigón continuo, sobre el que se coloca el alumbrado y mobiliario urbano con bancos de madera y papeleras. Este pavimento será de color rojo en la zona definida como bidegorri.

Además de la nueva iluminación descrita en el anejo 11 se han colocado los siguientes elementos ya existentes en tramos anteriores de cubrición similares al del tramo de este proyecto.

- Banco modelo "Neobarcano" de fundición dúctil "Benito" o similar de 3 m de longitud, con patas y apoyabrazos de fundición dúctil, asiento y respaldo formado por seis tablones de madera de elondo de sección 110x35 mm. Acabados: pies con tratamiento "Ferrus FDB", proceso protector del hierro que garantiza una óptima resistencia a la corrosión con Resultados superiores a 300 horas de niebla salina, acabado color gris mar. Madera tropical tratada con "LIGNUSFDB" protector fungicida, insecticida e hidrófugo. Acabado color natural. Anclaje recomendado: tornillos de fijación al suelo de m10 según superficie.



Variantes | Variantes | Alternatives

- Papelera acero galvanizada tipo "Argo Plus o similar con cubeta de acero galvanizada reforzada con ventanillas realizadas con láser, con tratamiento Ferrus, proceso protector del hierro que garantiza una óptima resistencia a la corrosión. Imprimación epoxi y pintura poliéster en polvo color gris RAL9006. Deberá estar serigrafiada con el escudo del Ayuntamiento. Cubeta apoyada en una estructura maciza y base de anclaje triangular con agujeros para su fijación al suelo. Anclaje recomendado: Mediante tres pernos de expansión M8.



- Pilona extraíble fabricada en hierro y con acabado en color negro forja modelo "Hospitalet" de la casa comercial Benito Urban o equivalente de diámetro 95 x 1.005 mm , al final del tramo, colocadas cada 1,5 metros aproximadamente para impedir la entrada de vehículos de la variante a la cubrición



Además se proyectan barandillas convencionales en el lado paseo y con un mínimo de 1,35 m junto al bidegorri, así como un cerramiento tipo antivandálico que permite aislar las viviendas más cercanas y los elementos eléctricos de los paseantes.

Finalmente, frente a las viviendas de electrociclos se proyecta un pequeño parterre donde se plantarán trepaderas para una mejor integración del paseo.

## 7. ZONAS A URBANIZAR ADICIONALES

### 7.1. CALLE MATSARIA

#### 7.1.1. Estado actual y entorno

La calle Matsaria empieza bajo el paso inferior que cruza la plataforma ferroviaria una vez pasada la estación de Eibar sentido Donostia, continúa paralela a la estación de Eibar y finaliza en la rotonda de conexión con la variante de la N-634, tras recorrer toda el área industrial denominada como la propia calle.

En la zona donde se ubica la cubrición se dispone de una calzada de dirección única sentido de avance hacia de este a oeste y de anchura media de 6,3 metros, incluyéndose el aparcamiento en línea en el lado estación. También dispone de acera en ambos márgenes, de anchura media de 2,50 metros en el lado edificación y de anchura media de 1,20 metros en el lado del muro de mampostería en el lado de la estación de ferrocarril de Eibar.



#### 7.1.2. Urbanización

La colocación de las pilas 1 a 9 y sus correspondientes encepados, así como las diferentes reposiciones y desvíos de servicios que serán necesarios durante o anteriormente a su ejecución, hace necesario reponer tanto el firme de la calzada como la reconstrucción de la acera lado estación, con sus correspondientes plazas para aparcamiento.

Los materiales y acabados de la urbanización que comprende la reposición de la calle serán de idéntica o similares propiedades y características que al inicio de las obras.

Para ello el solado de la acera se realizará con losa pétreo hidrófuga de 40x40x4,5 cm del mismo color grisáceo que el existente, con abujardado medio. La acera resultante queda con una anchura variable, dejando al menos 2 metros de paso para el acceso a las plazas PMR y 0,9 m para el resto de los aparcamientos. Hacia la parte junto al paso inferior bajo la estación de Eibar se diseña un ensanchamiento para disponer un paso de peatones que permita el cruce hacia esta zona normalmente más transitada.

La reposición del firme se realizará, previo fresado, en todo el tramo a fin de homogeneizar toda la superficie. Se ha previsto una capa de 10 cm de aglomerado AC 16 SURF B60/70 D, añadiéndose una

partida en el presupuesto de 15 cm de hormigón, de ser necesario. También se colocará la correspondiente rigola similar a la existente. La anchura media final deja un ancho de calzada medio de 3,63 metros. El bordillo es prefabricado de hormigón y arista achaflanada y dimensiones 15x25 cm.

Se han previsto 16 plazas de aparcamiento en línea de dimensiones 5,00x2,20 metros y una plaza para minusválidos o discapacitados de dimensiones 3,60 x 6,00 metros. Dicha plaza estará señalizada horizontalmente y verticalmente.

## 7.2. CALLE BARAKALDO

### 7.2.1. Estado actual y entorno



El acceso a la cubrición frente a los portales 23 y 25 de la calle Barakaldo, mediante las escaleras proyectadas del apartado 4.1, se sitúa sobre una calzada cortada, en lo que era un paso a nivel anterior en ese punto. Hoy en día el acceso peatonal es a través del paso peatonal bajo las vías frente al portal 27 de esa misma calle, conectando con las viviendas de “Electrociclos” mediante rampas, escaleras y un ascensor, tal y como se describe en el apartado 4.1.

También es afectada la superficie ajardinada junto al muro de la plataforma ferroviaria en esa misma calle.

No existe acceso a garajes y hoy en día su uso es casi exclusivo para aparcamiento de vehículos. La baldosa existente es similar a la calle Matsaria pero con abujardado fino.

### 7.2.2. Urbanización

Se coloca losa pétreo de 40 x40 x4,5 cm equivalente a la existente en 20 m2 y también bordillo prefabricado de hormigón de 15x25 cm al borde con la calzada.

### 7.3. AZITAIN

#### 7.3.1. Estado actual y entorno

El acceso por medio de la escalera metálica frente al apeadero de Azitain es una especie de bulevar peatonal flanqueado por las vías del tren y el río Ego. A este bulevar se accede de manera casi perpendicular por una pasarela de estructura metálica y madera y que lo comunica con otra plaza, al otro lado del río. La plaza, está rodeada de edificios residenciales y posee numerosos comercios en sus bajos. Este bulevar constituye un espacio que sirve eventualmente de punto de encuentro de personas de la tercera edad. El bulevar está mayormente en la cota +102.69, separado por de las vías del tren por un vallado de 2 metros de altura, y del río Ego por el terreno en pendiente y unos arbustos de mediana estatura. El mobiliario urbano de este espacio son 5 farolas y 10 bancos públicos en más o menos buenas condiciones., junto con arbolado en alcorques alternados entre dos bancos.



La construcción de la escalera en Azitain obliga, por lo menos, al desmontaje de dos bancos y/o retirada de algún especie de árbol de la zona, además de la retirada del vallado presente, a fin de poder realizar la ejecución de la escalera. También se afectará al talud entre el vallado y la propia plataforma de vía doble, al lado del apeadero, por lo que una vez finalice la obra se repondrá el vallado y se revegetará el desmonte entre plataforma ferroviaria y el bulevar.

#### 7.3.2. Urbanización

Al finalizar la escalera de Azitain se repondrá el adoquín rojo hidrofugado de 20x10x6,5 cm existente y además se colocará el mismo adoquín en un área de unos 9 m<sup>2</sup> en la base de la nueva escalera para dar continuidad.

A ambos lados de la nueva superficie, excepto la longitud de la propia escalera se colocara bordillo jardinero igual del que está actualmente y se recolocará la valla existente para permitir paso únicamente hacia la escalera pero no hacia la plataforma.

## 7.4. EGUSKI BEGI

### 7.4.1. Estado actual y entorno

En la actualidad la zona de acceso donde se plantea la ubicación del ascensor se accede desde el callejón situado entre los números 11 y 13 de la calle Barrena. El entorno lo configuran unas lonjas de uso para taller de coches (Garajes García) y aparcamientos, además de otras entradas a otras lonjas para uso comercial y/o industrial. El pavimento está hecho de hormigón, estando en condiciones optimas en la parcela del número 11, estando la parcelas del número 13 en peores condiciones (roturas ocasionales y residuos de grasa). En las entradas al garaje y el aparcamiento el pavimento parece ser de hormigón pulido con tratamiento de resina epoxi (*foto 3*).



Foto 3

Desde la parte trasera del pabellón 11 también es posible el acceso mediante unas estrechas escaleras de 4 peldaños (*foto 4*).



Foto 4

El desnivel existente entre la plataforma de doble vía de ferrocarril y la calle está soportado mediante un muro de escollera, sobre la que hay una superficie de acceso para la propia plataforma de vías delimitada por un vallado y puerta de acceso. Este muro de escollera, asimismo, se apoya sobre otro muro que tiene un pequeño paso o acceso peatonal de medio metro aproximadamente en su cabecera y con barandilla para evitar caídas (*foto 5*), estando apoyado este último muro sobre otro pequeño muro de mampostería que llega hasta el edificio del número 13.



**Foto 5**

La superficie de la parcela 13 se destina a aparcamientos en superficies de vehículos.

#### **7.4.2. Urbanización**

Está previsto la demolición o fresado del actual firme de hormigón de una superficie de unos 260 m<sup>2</sup> desde la entrada por la calle Barrena, entre los números 11 y 13 hasta llegar al ascensor, de manera que quede una superficie homogénea mediante un pavimento continuo de hormigón impreso de espesor de 10 del mismo tipo del que existe en la acera antes de entrar a la calle (*foto 6*) cm, que se apoyará en una capa de 15 cm de hormigón.



**Foto 6**

En la del número 13, puesto que existe desnivel con respecto a la parcela 11 y, a fin de igualar las alturas se pondrá una capa variable de zahorra artificial que iguale alturas para colocación de los 15 cm de hormigón y los 10 cm de hormigón impreso.

Hay que rematar la entrada la lonja de frente a la calle Barrena (*foto 7*), mediante un pequeño desarrollo en bajada tanto en sentido longitudinal como en sentido transversal, hacia la entrada de la lonja, colocándose una canal-rejilla similar a la existente, conectado con aquel, de manera que recoja el agua de lluvia y evitar que se inunde la entrada a la lonja.



**Foto 7**

Dicha desnivel entre las cotas de los pavimentos de las parcelas de los números 11 y 13, es de 10 a 25 cm

**APENDICE 1: FICHA AREA IBARGAIN DEL P.G.O.U. EIBAR**





**OBJETIVOS**

Se trata de completar la trama urbana en este ámbito, sustituyendo las edificaciones existentes en los números 4, 6 y 8 de Ibargain Kalea, discordantes con la ordenación y tipología predominante en el barrio, por un bloque para el que se señalan nuevas alineaciones. Con esta operación se realizará la ampliación de la sección de Ibargain Kalea.

**USO CARACTERISTICO**

Vivienda Libre

SUPERFICIE DEL AMBITO (m <sup>2</sup> s)	2.302	A.T. m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s	3,31
SUPERFICIE NETA (m <sup>2</sup> s)	1.738		
DOTACIONES PUBLICAS (m <sup>2</sup> s)	564		

USO LUCRATIVO	EDIF. (m <sup>2</sup> c)	COEF. POND.	Usos Pormenorizados	
			Ap. Homog. (m <sup>2</sup> c Uso carac.)	Nº Viv.
Vivienda Libre	5.252	1.00	5.252	53
Vivienda Protegida (VPO)	0	0.00	0	0
Terciario y Usos Compatibles	0	0.00	0	
Garaje	2.240	0.23	509	
Productivo	0	0.00	0	
<b>TOTAL LUCRATIVO</b>	<b>7.492</b>		<b>5.761</b>	<b>53</b>
Vialidad	1.451			
Zona Verde / Talud	0			
Equipamiento	0			
<b>TOTAL CESIONES</b>	<b>1.451</b>			



**CONDICIONES DE DESARROLLO**

FIGURA DE PLANEAMIENTO: ESTUDIO DE DETALLE  
 SISTEMA DE ACTUACION: COMPENSACION  
 CUATRIENIO: 1º

**CARGAS DE URBANIZACION**

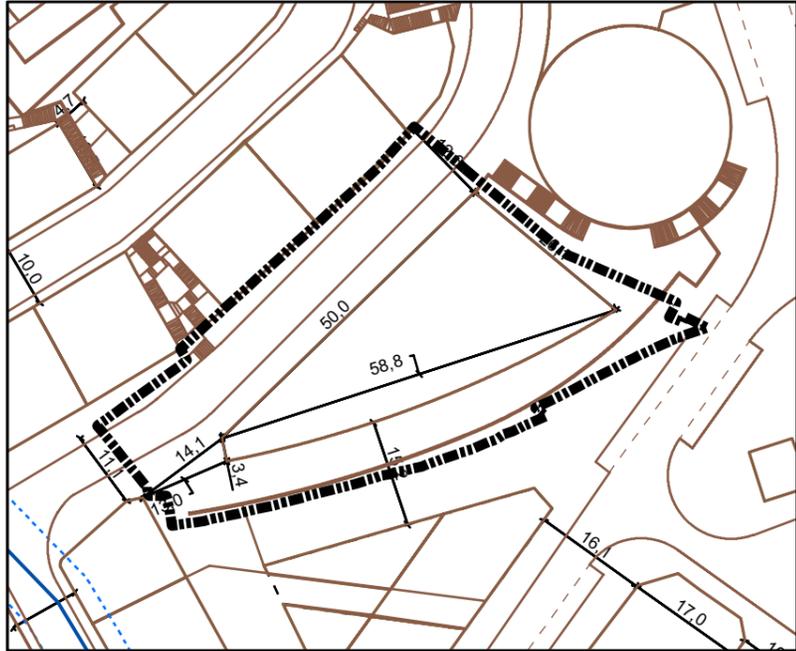
Deberá asumir el coste del realojo y traslado de todas las viviendas y actividades existentes, así como el derribo de las edificaciones que resulten incompatibles con la nueva ordenación. Deberá urbanizar el tramo de Ibargain Kalea que da frente a la propia unidad, así como el itinerario peatonal proyectado en la zona posterior junto al actual trazado del ferrocarril. Antes de la redacción del Proyecto de Urbanización, se deberá realizar el estudio de investigación y caracterización de la calidad del suelo con el fin de detectar la contaminación y los posibles medios de recuperación del mismo, de forma que antes de la aprobación de los señalados Proyectos se garantice que no existen riesgos asociados a dicha contaminación.

**OBSERVACIONES**

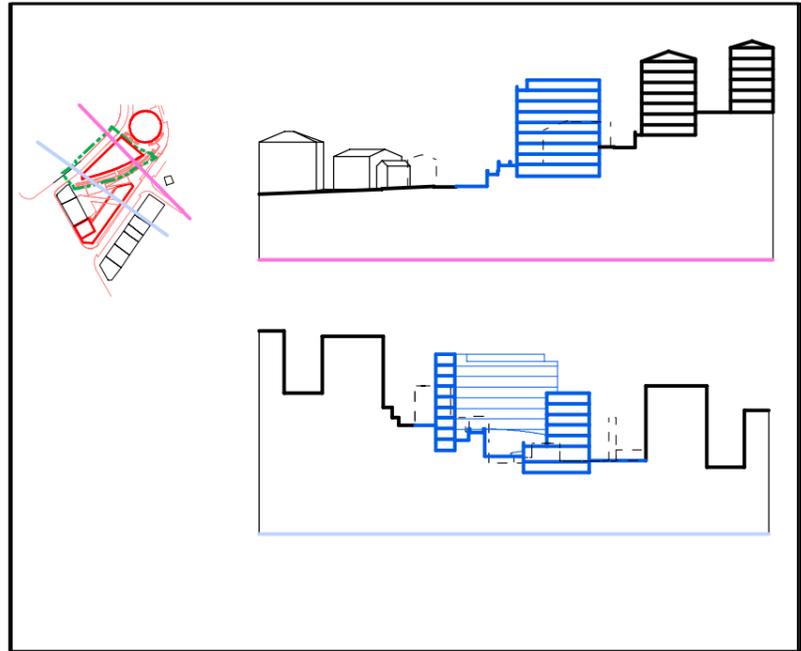
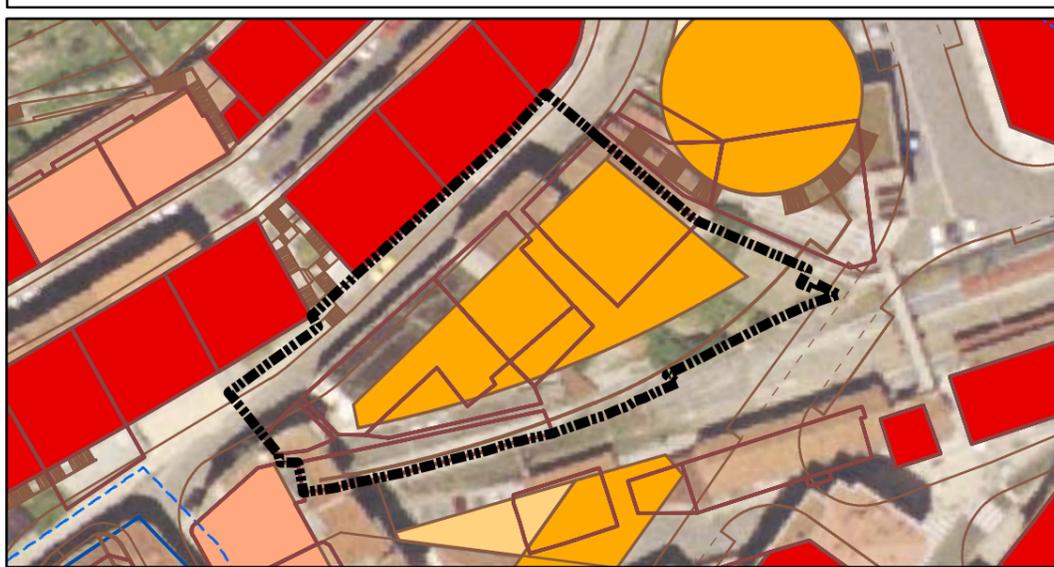
Se cederá para uso y dominio público toda la superficie no ocupada por la edificación. Se deberán adoptar las medidas oportunas para corregir los efectos producidos por el ruido.

**PARAMETROS DE LA ORDENACION**

Perfil	2SS+B+4+at
Nº Plantas Bajo Rasante	3
Nº Plantas Sobre Rasante	6
<b>EDIFICABILIDAD</b>	
Bajo Rasante	Garaje: 2.240
	<b>TOTAL BAJO RASANTE: 2.240</b>
Sobre Rasante	Garaje: 0
	Terciario y Usos Compatibles: 0
	Residencial: 5.252
	Equipamiento: 0
	Productivo: 0
	<b>TOTAL SOBRE RASANTE: 5.252</b>



ACTUACIÓN INTEGRADA A.I. 119.01. IBARGAIN





## **APENDICE 2: FICHA ACCESIBILIDAD**

