

ANEJO Nº 22.

ÁREA DE INSTALACIONES DEL CONTRATISTA Y ACCESO A LAS OBRAS

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	INSTALACIONES AUXILIARES DEL CONTRATISTA	2
3.	ACCESOS A LA OBRA	7
4.	CERRAMIENTO	8

1. INTRODUCCIÓN

Se describen en el presente Anejo aquellas instalaciones de carácter complementario que están destinadas a facilitar la ejecución de las obras, y que en el caso del presente Proyecto Constructivo son las que siguen:

- Instalaciones auxiliares para el aparcamiento de maquinaria, medios auxiliares y acopio de materiales.
- Accesos que son necesarios para la ejecución de las obras. Debido a lo abrupto de la orografía existente, y por el alto índice de ocupación de los terrenos más llanos de la zona, el uso de calles del centro urbano y caminos existentes de las zonas próximas a las obras es inevitable, no disponiéndose prácticamente de terreno para la creación de nuevos caminos de acceso. Lo complicado de esta situación requiere una clara y abundante señalización de obra.
- Reposición del cerramiento perimetral para limitación de acceso a la plataforma ferroviaria, con el objeto de evitar accidentes.

2. INSTALACIONES AUXILIARES DEL CONTRATISTA

Para la correcta ejecución de las obras es necesario contar con unas zonas que sirvan para acopios de materiales, parques de maquinaria, oficinas de obra, laboratorio de control de calidad, y demás actividades que una obra de esta naturaleza requiere. Antes de proceder a localización de estas instalaciones se han fijado las superficies que, de forma aproximada, son necesarias para posibilitar los diferentes cometidos del Contratista. Estas necesidades aproximadas son las siguientes:

La ubicación de las áreas destinadas a instalaciones del contratista, que desde el punto de vista expropiatorio se han tratado como zonas de OCUPACIÓN TEMPORAL, se han determinado, siempre que ha sido posible, dada la orografía y el entorno urbano donde se encuentra, siguiendo los criterios siguientes:

- Que estén situadas fuera de las áreas clasificadas como RESTRINGIDAS desde el punto de vista medioambiental. Se recuerda que en el marco del ANEJO de INTEGRACIÓN AMBIENTAL se ha efectuado una clasificación del territorio en zonas EXCLUIDAS, RESTRINGIDAS y ADMISIBLES en función de su impacto sobre el medio natural. Para clasificarlas se analizaron las posibles afecciones a la vegetación arbórea relevante, D.P.H., elementos de patrimonio cultural y edificaciones.
- Que no existan plantaciones al que su afección pueda causar graves pérdidas para el propietario.
- Que desde el punto de vista funcional, estén situadas estratégicamente en el entorno de las obras: Maquinaria de movimiento de tierras junto a los tajos de grandes desmontes y terraplenes; Oficina técnica en zona bien comunicada por carretera y con disponibilidad de servicios, etc.
- Que dispongan de una buena conexión exterior, con vías de comunicación, de manera que se permita un fácil acceso a ellas y que las distancias de transporte se disminuyan al máximo, limitando al mismo tiempo la circulación por tramos urbanos.
- Que se permita una fácil restauración una vez finalicen las obras.

Es importante tener en cuenta, a la hora de localizar emplazamientos que puedan resultar de utilidad, la escasez de terrenos orográficamente accesibles existentes en la zona. El tramo de ferrocarril objeto del proyecto se sitúa junto a una ladera rocosa de gran altura por la izquierda, estando por la derecha jalonado por las fachadas traseras de las naves industriales existentes. No existen apenas en la zona terrenos cercanos sin edificar.

A este respecto, la ley 1/2005, de 4 de febrero, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, en su artículo 17 referente a la casuística en la que es necesario solicitar declaración de la calidad del suelo, establece lo siguiente:

Artículo 17.- Declaración de la calidad del suelo.

1.- Corresponderá al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma declarar la calidad del suelo de acuerdo con el procedimiento que se regula en este título, cuando concorra alguna de las circunstancias siguientes:

a) Instalación o ampliación de una actividad en un suelo que soporte o haya soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante.

b) Ejecución de proyectos de movimiento de tierras en un emplazamiento que hubiera soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante.

c) *Cese definitivo de una actividad o instalación potencialmente contaminante del suelo.*

d) *Cambio de calificación de un suelo que soporte o haya soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante.*

e) *A iniciativa de las personas físicas o jurídicas propietarias o poseedoras de suelo, para le desarrollo de una actividad potencialmente contaminante.*

La utilización temporal del emplazamiento potencialmente contaminado como instalación auxiliar no se corresponde con ninguna de las situaciones contempladas en el artículo 17 de la ley 1/2005.

La instalación auxiliar está prevista como superficie de acopio y parque de maquinaria. Estas actividades no requieren realizar ningún tipo de movimiento de tierras ni picado del pavimento ya existente, de manera que es viable la utilización de esta superficie.

No obstante, será necesario informar al departamento de Calidad Ambiental del Gobierno Vasco de las actividades previstas en este emplazamiento con el fin de obtener autorización por parte de dicho organismo.

A continuación se describe las zonas donde se ubicarán las instalaciones auxiliares de obra, indicando su localización, el objeto de las mismas y la superficie aproximada de uso y aprovechamiento del suelo.

Son las siguientes:

- 1) **Zona 1:** En la calle Matsaria junto al portal 4 se puede disponer de una superficie de 330 m² para parque de maquinaria y acopios dentro de un solar en terreno municipal, cuyo uso actual es aparcamiento de superficie.



- 2) **Zona 2:** Se plantea el uso de una superficie de unos 960 m² localizados en una zona más o menos llana y ajardinada con unos bancos como único mobiliario, situada entre el polígono Matsaria y la variante del a N-634, a la altura del acceso al pueblo de Eibar por la calle Eztazaina, o frente la estación de Eibar del ferrocarril. El acceso se produce desde la propia variante, en un punto donde su trazado dibuja una curva cerrada en forma de “U”, con poca visibilidad, luego requiere buena señalización provisional de obra.



- 3) **Zona 3:** Bajo el paso superior de la calle Eztazaina sobre las vías de ferrocarril, después de la estación de Eibar sentido Donostia se puede aprovechar de unos 200 m² de espacio para acopios provisionales.



- 4) **Zona 4:** En la calle Barakaldo, en el tramo de calle sin salida entre los portales 21 y 27, en el anterior paso a nivel de Txarakoia, se pueden aprovechar 400 m², para parking de maquinaria y acopios provisionales en obra y para paso de vehículos de transporte a obra siendo una entrada intermedia a la obra. La acera no se debe ocupar ya que se debe permitir el paso a los vecinos de los portales cercanos. e.



- 5) **Zona 5:** Dentro de la parcela urbana con referencia catastral 4482014 se disponen de unos 970 m² para acopio de materiales y parque de maquinaria, incluso casetas e instalaciones de obra, al lado derecho de la traza. Servirá de acceso a otros usos particulares relativos a su uso actual, con las limitaciones que la propia ocupación temporal en el plazo que duren las obras se genere.



- 6) **Zona 6:** La calle entre la plataforma ferroviaria de doble vía (entre pórticos 70 y 95) y la parte trasera de la calle Barrena (numero de portal 11) hay un hueco de acceso peatonal y tráfico de vehículos comerciales para acceso a los locales ubicados en esa zona y los vecino de las viviendas 1 y 2 de Eguzki Eder. Sirve de aparcamiento de maquinaria y zona de acopios. Se puede aprovechar una superficie en la parte trasera del portal 11 tras el acceso a las viviendas sin afectar a los accesos ni a las industrias.



3. ACCESOS A LA OBRA

El acceso a las obras es complicado y está muy limitado por el confinamiento de las calle súburbanas que rodean la zona de actuación.

Al norte de la plataforma ferroviaria las laderas existentes presentan una orografía sumamente abrupta, a lo que se suma la localización, en paralelo a las vías ferroviarias de la variante de Eibar de la carretera N-634. Al sur del trazado hay una serie de edificaciones industriales a partir de la calle Barrena y residenciales desde la estación de Eibar hasta el final de la calle Barakaldo.

El acceso a las obras se realizará principalmente desde las calles Barrena si se opta por la salida de la autopista A-8 por el barrio de Acitain, continuando por la calle Barakaldo, paseo de Urkizu, girando a la izquierda por la calle Bittor Sarasketa hasta llegar a la calle Matsaria.

Desde la calle Barakaldo y girando por la izquierda por la calle Asua Erreka, usando el desvío del vial proyectado en la supresión del paso a nivel de Txarakoa, nos permite crear otro acceso a otro tajo de obra.

El acceso general al municipio también se puede hacer desde la variante de Ermua tomando la entrada al entono urbano desde la entrada por Azitain principalmente.

De igual manera se propone dar salida de las obras por la calle Matsaria donde se puede tomar la variante de Ermua y desde ahí salir a la autopista A-8.

No se plantean nuevos accesos a obra por los motivos anteriormente expuestos.

4. CERRAMIENTO

Se incluye dentro del presente proyecto la reposición del cerramiento perimetral de la plataforma ferroviaria.

Se han considerado dos tipos diferentes de cerramiento, atendiendo a los criterios de colocación anteriormente expuestos; el cierre de Tipo 2 se dispondrá en zonas más urbanas mientras que el de Tipo 1 lo hará en las zonas menos accesibles.

De cerramiento tipo 2 se considera solo reposiciones del existente, mientras que, las zonas donde actualmente no hay cierre y se incorpora, se propone cerramiento tipo 1.

El cerramiento proyectado de Tipo 1 está constituido por un enrejado de dos metros (2 m) de altura mínima y postes tubulares de acero de ϕ 48 mm,, formado por una malla metálica de alambre galvanizado de 50,8 mm x 50,8 mm en cuadrícula de 10 cm. Hasta una altura de 50 cm la malla se tupirá horizontalmente con alambres complementarias, a razón de dos por cada 10 cm, que reduzcan el hueco libre. Las mismas características mecánicas tendrán los tres alambres horizontales utilizados para tensar la malla, en la hilada superior, intermedia e inferior. Los tensores y grapas para el atirantado de la malla serán también de acero galvanizado reforzado.

Los postes proyectados son de acero galvanizado por inmersión en caliente, y tendrán un diámetro de 48 mm y un espesor de pared de 1,2 mm, e irán provistos de remate con tapón metálico indesmontable.

Las distancias entre postes intermedios y entre los de tensión, serán respectivamente de 2,5 y 50,0 metros.

La cimentación de los postes estará constituida por macizos de treinta por treinta (30 x 30) cm y cuarenta (40) cm de profundidad como dimensiones mínimas, y quedará totalmente enterrada.