



PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA SUPRESION DEL PASO A NIVEL DE LA ESTACION DE BEDIA Y NUEVO APARCAMIENTO

BEDIAKO GELTOKIAN TRENBIDE-PASAGUNEA EZABATZEKO ETA APARKALEKU BERRIA EGITEKO ERAIKUNTZA PROIEKTUA



ANEJO 2: CARACTERISTICAS GENERALES

2. ERANSKINA: EZAUGARRI OROKORRAK

DICIEMBRE, 2023ko.ABENDUA

PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA SUPRESION DEL PASO A NIVEL DE LA ESTACION DE BEDIA Y NUEVO APARCAMIENTO

ANEJO Nº 2: CARACTERÍSTICAS GENERALES

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	APARCAMIENTO	2
3.	ACCESO PEATONAL	3
4.	EDIFICIO	5
5.	OBRAS DE FABRICA	7
6.	PASARELA PEATONAL.....	8
7.	INSTALACIONES	9
8.	PRINCIPALES CONDICIONANTES	10

1. INTRODUCCIÓN

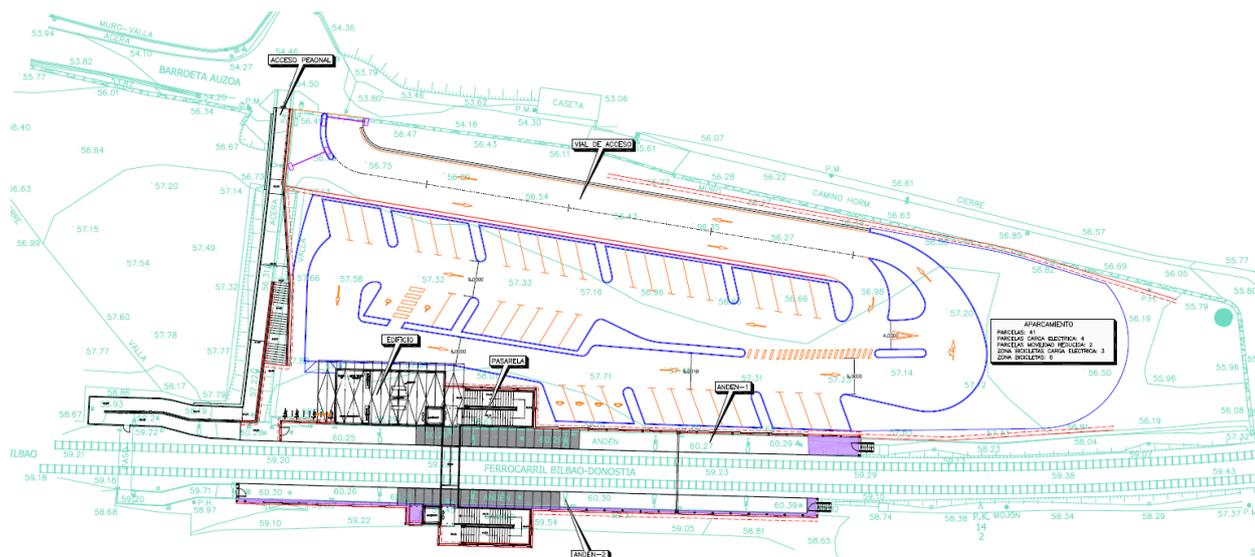
En el presente anejo se describen las características principales de la obra de remodelación de la estación de Bedia que incluye un nuevo aparcamiento disuasorio, una pasarela peatonal sobre las vías con el fin de suprimir el paso a nivel existente entre andenes, un edificio de viajeros situado junto al andén norte de la estación, ampliación de los andenes e instalación de nuevas marquesinas.

2. APARCAMIENTO

El aparcamiento está proyectado a la misma cota de los andenes existentes con el fin de mejorar la accesibilidad a la estación. Para acceder hasta el aparcamiento se ha dispuesto un vial de acceso que arranca desde la intersección entre el puente sobre el río Ibaizabal y la carretera que discurre paralela al río hacia el barrio de Barroeta.

Las características principales del aparcamiento son las siguientes:

- Superficie: 2.150 m²
- Plazas de aparcamiento: 43
- Parcelas de aparcamiento con carga para vehículos eléctricos: 2
- Parcelas de aparcamiento para personas con movilidad reducida: 2
- Aparcamiento para bicicletas: 6
- Aparcamiento para bicicletas eléctricas: 3
- Pendiente máxima rampa de acceso: 6,80 %

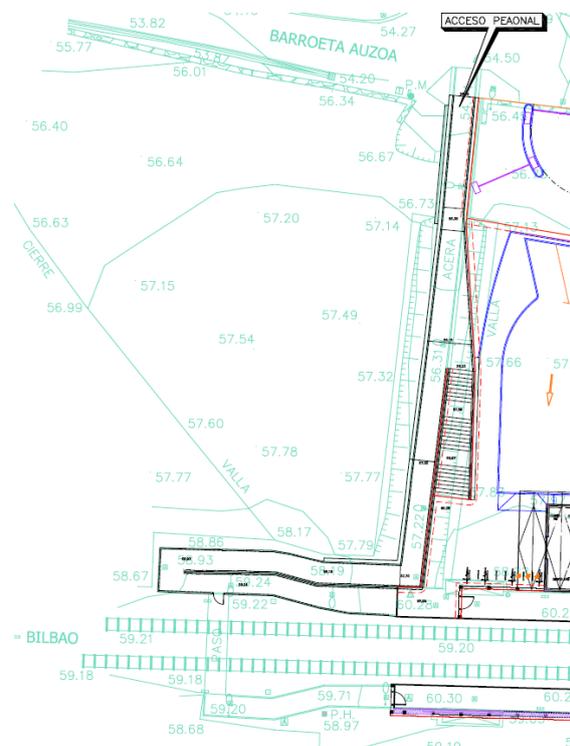


3. ACCESO PEATONAL

El acceso peatonal se mantendrá el existente con la rampa de acceso situada en la zona oeste de la parcela. En el lado este del camino de acceso se deberán ejecutar los muros de contención del aparcamiento, lo que obligará a una demolición parcial del mismo y su posterior reposición.



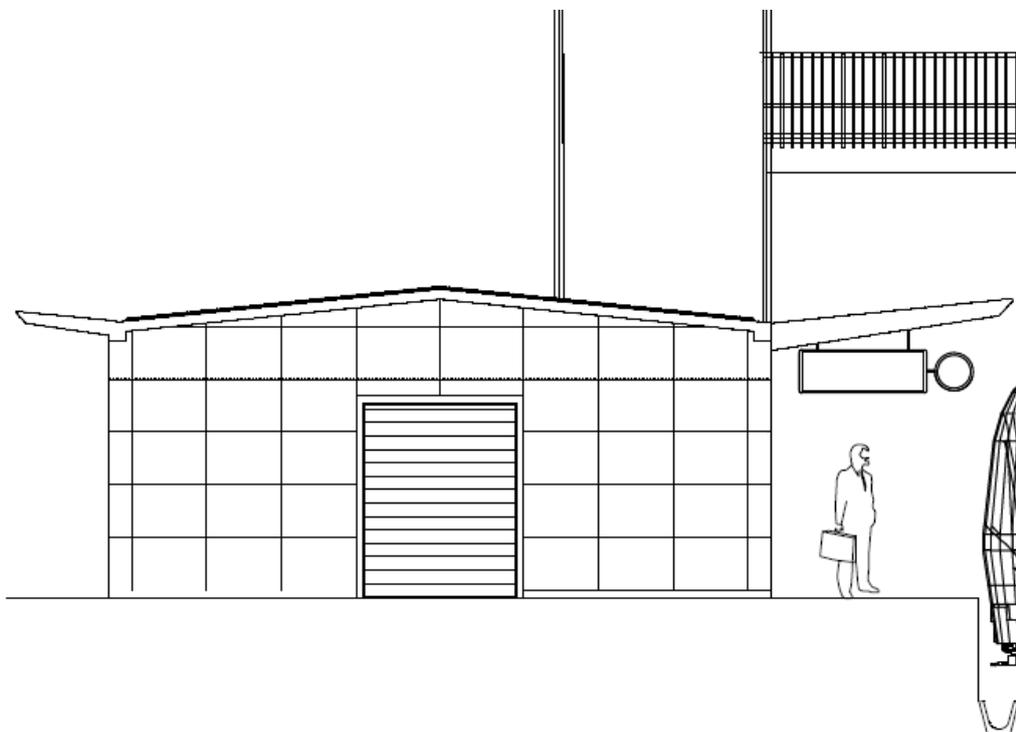
En la zona intermedia del acceso se habilita una escalera de anchura variable anexa a los muros de contención que desmbarca en la explanada donde confluyen el acceso desde el aparcamiento y el acceso al edificio de viajeros.



La rampa que permite el acceso de personas con movilidad reducida se mantendrá con la misma geometría actual, y desembarca en la misma explanada pavimentada que la escalera de acceso.

4. EDIFICIO DE VIAJEROS

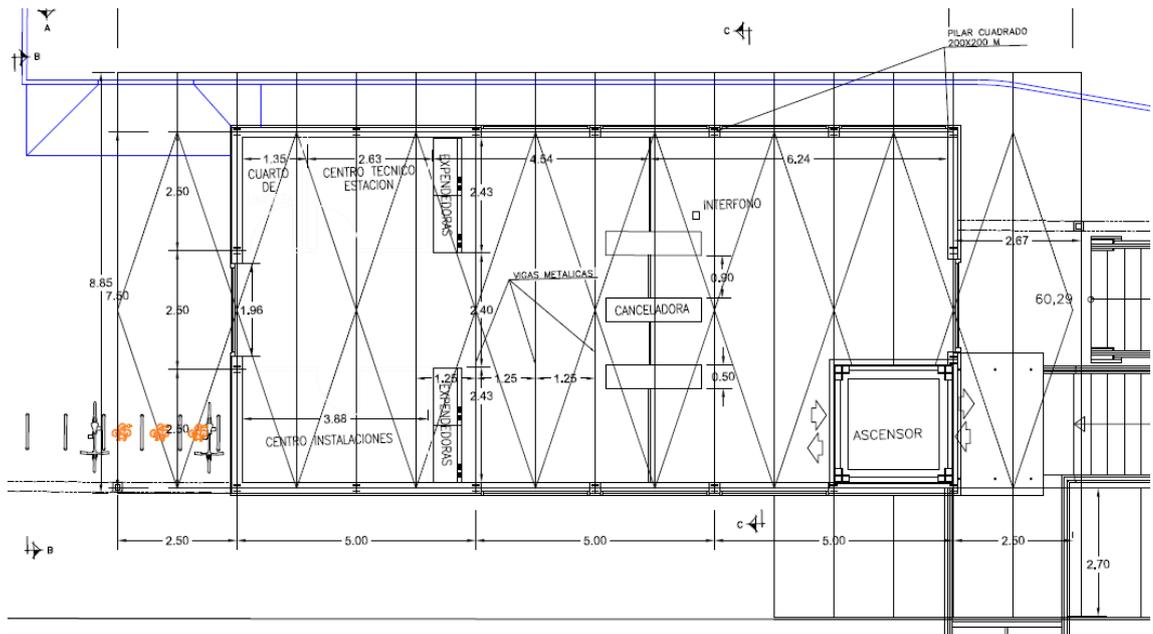
El edificio de viajeros de la futura estación consiste en un edificio de planta única, con un tejado a dos aguas del que salen aleros laterales que forman limahoyas en la línea de fachada.



El edificio tiene unas dimensiones en planta de aproximadamente 15,00 x 7,50 metros dividido en tres estancias principales. El acceso se realiza desde la fachada este y la salida al andén y la pasarela peatonal desde la oeste. A la entrada hay un pasillo por el que se accede al vestíbulo principal y a cada lado de este un cuarto de 2,50x3,75 metros aproximadamente.

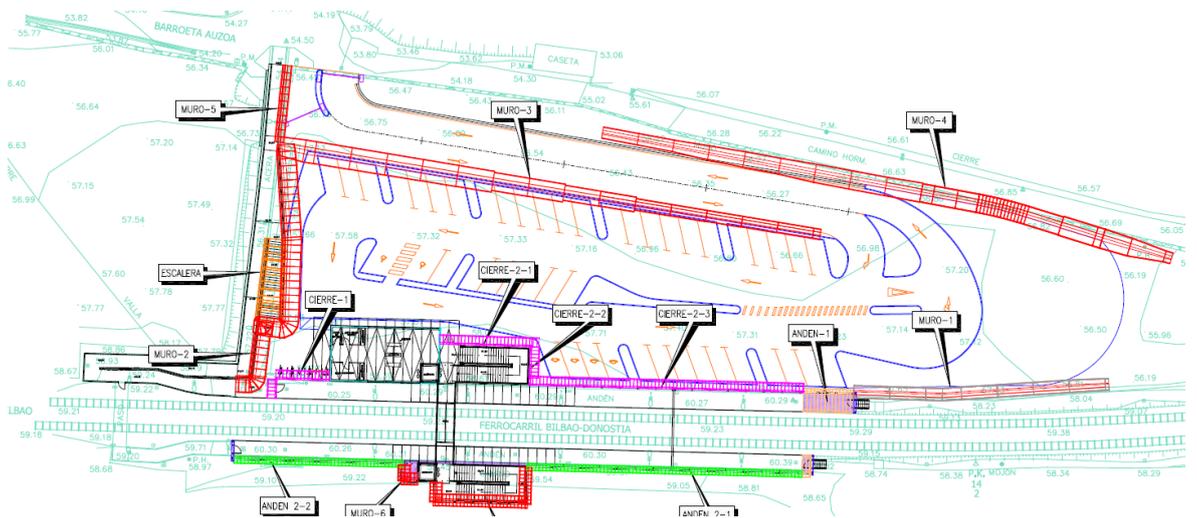
Uno de ellos está destinado a albergar el cuadro de baja tensión, el armario de comunicaciones y otros equipos de del telemando y las instalaciones de la estación. El otro está destinado a estancia del jefe de estación.

El resto de la estancia del edificio está formado por un vestíbulo que alberga las máquinas expendedoras y validadoras de billetes. Al fondo del edificio está situado el ascensor de la pasarela peatonal al que se accede desde el interior del edificio. Toda la estancia tendrá un falso techo a unos 2,70 metros de altura desde la solera.



5. OBRAS DE FABRICA

El proyecto incluye la ejecución de siete muros de contención. Estas estructuras se justifican en la necesidad de contener el terreno de relleno necesario para que el aparcamiento se sitúe a la cota de los andenes existentes.



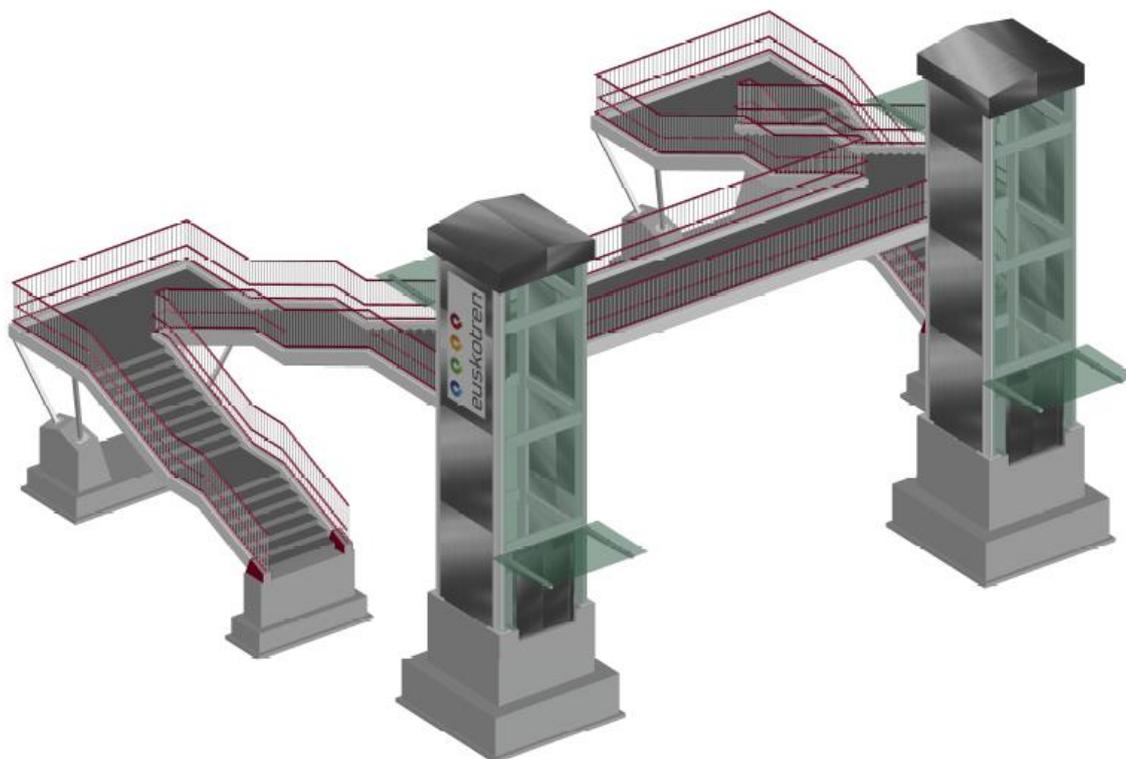
Todos los muros presentarán altura de contención variable a lo largo de su desarrollo para dar respuesta a las diferentes casuísticas que se generan en función del desnivel existente entre el terreno del trasdós y el del intradós en la situación final de proyecto.

Se proyectan muros con talón y puntera de diferente espesor y la zapata con un canto variable.

MURO	LONGITUD (m)	H Max (m)	H Min (m)
1	35,50	2,48	1,10
2	40,23	4,65	3,25
3	76,00	6,00	0,65
4	81,00	4,50	1,15
5	10,75	1,45	1,00
6	4,63	2,65	2,65
7	21,14	2,65	2,65

6. PASARELA PEATONAL

Se dispone una pasarela peatonal que cruza sobre las vías del ferrocarril para acceder al andén sur de la estación. El tablero de la estructura está situado a una cota de aproximadamente 5 metros desde la rasante del andén.



La estructura está proyectada en acero en gran parte. Las torres de los ascensores están diseñadas con una estructura de perfiles metálicos laminados. Las fachadas donde se sitúan los embarques de los ascensores son acristaladas, y las otras dos fachadas opacas.

Las escaleras se sustentan sobre dos pequeñas mesetas de hormigón desde la que salen dos barras de acero. La estructura portante esta ejecutada mediante perfiles tubulares rectangulares y chapa grecada sobre la que se dispondrá un pavimento de baldosas con acabado gres.

A lo largo de toda la pasarela se pondrá barandilla con postes metálicos con pasamanos a doble altura e iluminación integrada en el interior de la barandilla.

7. INSTALACIONES

Las principales instalaciones que se han proyectado en la remodelación de la estación son las siguientes:

- Sistema de PCI formado por dos hidrantes situados en la zona del aparcamiento, un a toma de fachada en el edificio y una BIE en el vestíbulo.
- Sistema de abastecimiento de agua con 1 toma de agua junto al edificio y otra en cada uno de los andenes.
- Iluminación del aparcamiento mediante postes con forma de L invertida y luminarias LED. Iluminación de los andenes con postes en forma de L invertida que sostienen el cerramiento y las luminarias LED.
- Sistema CCTV con cámaras en la zona de los andenes, la pasarela, el interior de los ascensores, el vestíbulo del edificio y la zona del aparcamiento.
- Sistema de megafonía y teleindicadores.
- Persianas telemandadas en los accesos al edificio.
- Sistema de apertura de puertas mediante lector de tarjetas situados en los cuartos del edificio y en las puertas de acceso a vías desde los andenes destinadas a mantenimiento.
- Telemando de todas las instalaciones de la estación centralizado en el cuarto técnico.
- Instalación de un terminal de carga rápida de vehículos eléctricos.

8. PRINCIPALES CONDICIONANTES

Los condicionantes principales que presenta el proyecto pueden resumirse en los siguientes:

- La necesidad de ejecutar en primer lugar los muros de hormigón armado perimetrales a la parcela para poder contener los rellenos necesarios para alcanzar la cota de ejecución del aparcamiento
- Necesidad de mantener el tráfico ferroviario durante la duración de las obras, realizando durante el horario nocturno los trabajos que afecten directamente a la vía.
- Necesidad de mantener abierta la estación a los viajeros durante toda la duración de las obras.
- Se debe ejecutar un poste provisional que sustente la catenaria debido a la supresión de los postes que se sitúan en el nuevo emplazamiento de la pasarela. Una vez instalada la pasarela, la catenaria se sustentará desde el tablero, y se eliminará el poste temporal.
- El tablero de la pasarela se montará junto a está y se izará durante una noche para evitar cortes en la circulación que ocasionaría un montaje directo en el emplazamiento final.
- Minimización de las afecciones sobre el entorno debido a la proximidad del río Ibaizabal.