

ANEJO N°10

INTERCAMBIADOR E INTEGRACIÓN URBANA

INDICE

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL	3
3.	4. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN FUTURA	4
	3.1. INTEGRACIÓN URBANA.....	4
	3.2. ACCESO PRINCIPAL	6
	3.2.1. Zona correspondiente a ADIF	7
	3.2.2. Zona correspondiente al TOPO	7
	3.3. ACCESO ADIF DESDE AV. BARCELONA	7
	3.4. ACCESIBILIDAD	8
	3.5. SEGURIDAD.....	9

1. INTRODUCCIÓN

El nuevo Intercambiador de Riberas de Loiola permite la conexión de la línea del TOPO con el ferrocarril convencional (ADIF cercanías).

Esta estación debe servir como punto de intercambio entre la línea del TOPO y la línea del ferrocarril convencional y cercanías (ADIF). Dada su situación relativamente periférica de la estación, gran parte del flujo de viajeros que utilicen la misma, procederá del intercambio de las diferentes líneas férreas.

Hoy no es posible una función intercambiadora entre las dos líneas.

2. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En la situación actual, la línea de ETS que discurre paralela al paseo de Zorroaga, cruza casi perpendicularmente sobre la línea de ADIF dentro de la Zona Residencial denominada Riberas de Loiola, no existiendo estación, ni apeadero en ninguna de las dos líneas ferroviarias.



1. Imagen actual del trazado de la línea de Euskotren

En su traza actual, la línea de ETS discurre en paralelo al trazado del propio Paseo de Zorroaga manteniendo sensiblemente una cota paralela a este, aproximadamente la cota altimétrica +11,70, en la zona de intersección con la línea de ADIF.

Por su parte, la línea de ADIF, discurre en una traza prácticamente perpendicular a ETS pero a una cota inferior, aproximadamente la cota altimétrica +5,35 y en una sección estructural abierta y

encajada entre muros pantalla.

3. 4. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN FUTURA

Los primeros análisis efectuados con anterioridad han permitido definir diversas áreas de actuación prioritaria, entre ellas, es fundamental la mejora de los sistemas de intercambio de viajeros entre estos sistemas de transporte público, de forma que éstos actúen de manera complementaria y coordinada, estableciendo sistemas tarifarios que faciliten estos intercambios.

El cruce de la línea de ADIF con la línea de ETS a su paso por Riberas de Loiola, hace posible el planteamiento de una estación intercambiadora en este punto concreto del Paseo de Zorroaga.

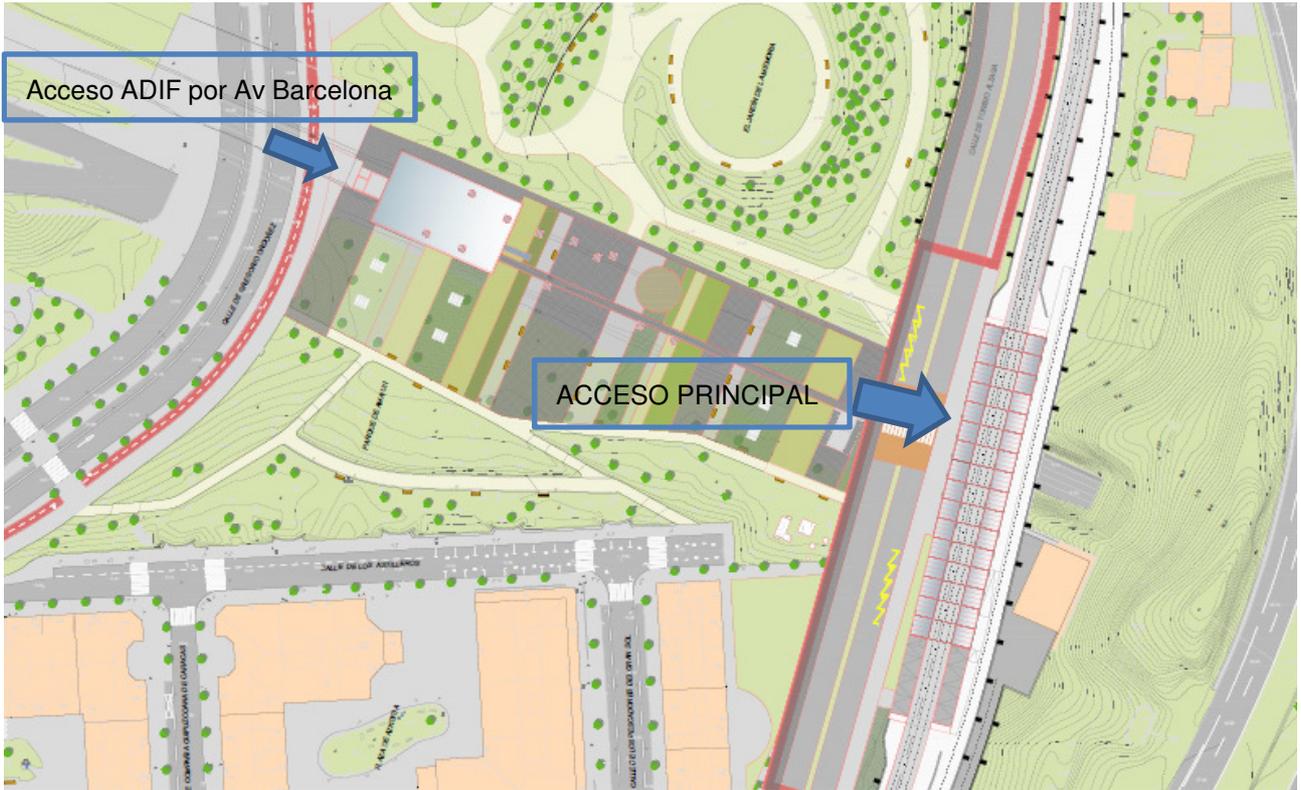
Para poder acceder tanto a los nuevos andenes de ADIF como a los propios de ETS que convergerán en la futura estación intermodal es imprescindible modificar el trazado en alzado de las líneas de ETS.

De este modo al elevar el trazado en el cruce de las líneas, podemos generar un volumen edificable entre ellas para, así ubicar el espacio intercambiador, el acceso principal y distribuidor de la estación.

En el otro extremo de los andenes de ADIF, con acceso desde la Av de Barcelona, se genera un vestíbulo que comunica directamente la avenida con los andenes de ADIF.

3.1. INTEGRACIÓN URBANA

La definición de una sección estructural cerrada para los andenes de ADIF posibilitará tras su ejecución, la ampliación del Jardín de la Memoria hasta su conexión con el Parque de Amaiur, generando de este modo una zona verde de gran valor, que se sitúa en el punto de encuentro entre el consolidado barrio de Amara Berri y el nuevo desarrollo de Riberas de Loiola.



2. Implantación de la propuesta

La propuesta incluye una zona cubierta para acceder a los andenes de ADIF, el intercambiador, un aparcamiento de bicicletas , pequeños lucernarios que permiten introducir luz natural dentro de la estación y una trama paralela al paseo que alterna diferentes pavimentos y ajardinamientos. Esta situación permite la permeabilidad entre los dos parques ya consolidados.



1. Aparcamiento de bicicletas

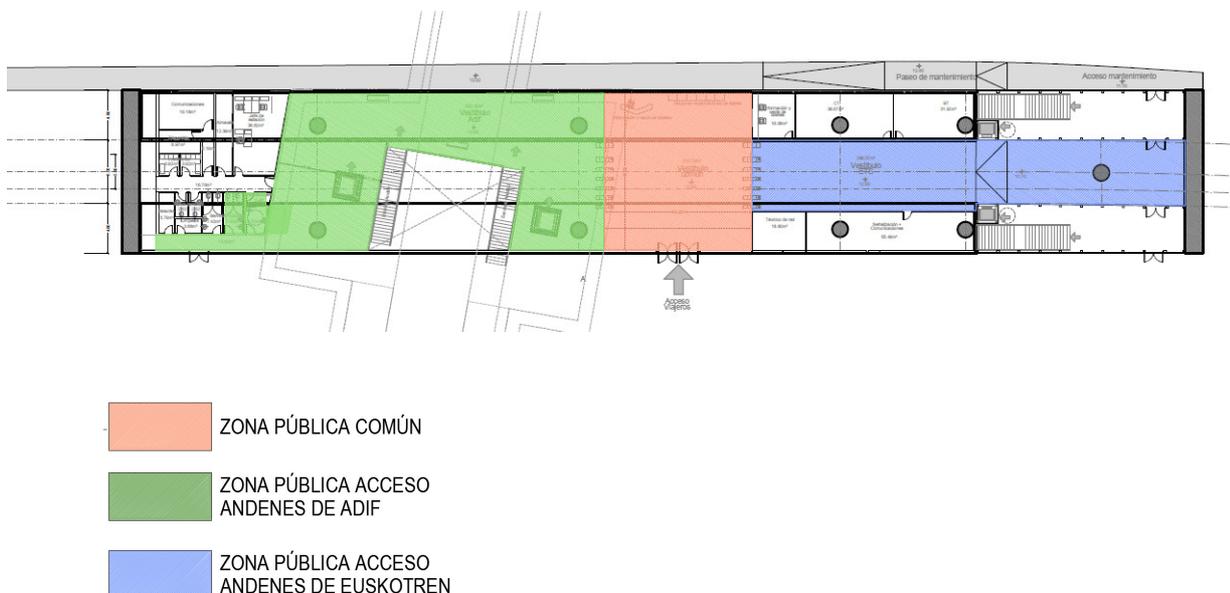
3.2. ACCESO PRINCIPAL

El acceso principal al Intercambiador de Riberas de Loiola se realiza desde la acera este del Paseo de Zorroaga y se sitúa en la vertical del cruce de la línea de ETS con la Autovía del Urumea, enfrentada al Parque Amaiur y al recientemente urbanizado, Jardín de la Memoria.

Como anteriormente hemos indicado, al sobre elevar el trazado de la línea de ETS se genera un volumen intermedio que permite la conexión de las dos líneas férreas.

El edificio se encaja entre la cota de calle (+12,00) y la cota resultante de la elevación de la línea de ETS (+15,17), y en toda la longitud del andén. El espacio generado servirá como acceso y distribución de los usuarios tanto de Adif como del TOPO, además de albergar el programa de necesidades vinculado a ambas líneas.

El principal cometido de la distribución propuesta es primar la sencillez en los recorridos de los pasajeros de ambas líneas. En base a este principio, el vestíbulo de acceso es el elemento común de los flujos de pasajeros generados por el acceso desde la calle de la línea de cercanías de Adif y ETS, y también de los pasajeros que van de una a otra.



Para acceder a los andenes de Adif, se atraviesa la barrera tarifaria hacia el norte, donde está el vestíbulo principal de Adif con espacio suficiente para el trasiego de pasajeros y para la espera de los mismos.

En dirección opuesta, pasando la correspondiente barrera tarifaria, se sitúa el acceso a los andenes de ETS.

Los cuartos vinculados al personal se organizan en el área correspondiente a cada línea, así como las instalaciones necesarias.

En el caso de Adif se sitúan en el extremo dejando un amplio espacio entre el vestíbulo principal y las escaleras y ascensores. Esto permite un movimiento fluido de pasajeros e incluso se generan

pequeñas zonas de espera, puesto que la frecuencia y uso de los trenes de cercanías es diferente a la de metro. Este espacio tiene iluminación natural y una comunicación directa con el exterior del paseo gracias a una fachada de vidrio.

Los cuartos de instalaciones en el acceso a los andenes de ETS se organizan en las fachadas, de tal forma que se crea un pasillo que dirige a los pasajeros de inequívocamente hasta los medios de acceso de los andenes, en un extremo de los mismos.

Se utiliza el ancho de las vías de ETS con su andén para generar un edificio lineal fácilmente entendible para los usuarios.

3.2.1. Zona correspondiente a ADIF

El acceso desde el vestíbulo principal a la zona de andenes de Adif, una vez pasada la barrera tarifaria se propone mediante una escalera fija de 2,00m de ancho y un ascensor para cada andén. El andén, de 200 m de largo y 4 metros de ancho, mantiene esta anchura a lo largo de todo su recorrido puesto que los elementos de comunicación vertical están fuera del mismo, en el extremo este. En este mismo lugar se ubican las instalaciones.

3.2.2. Zona correspondiente al TOPO

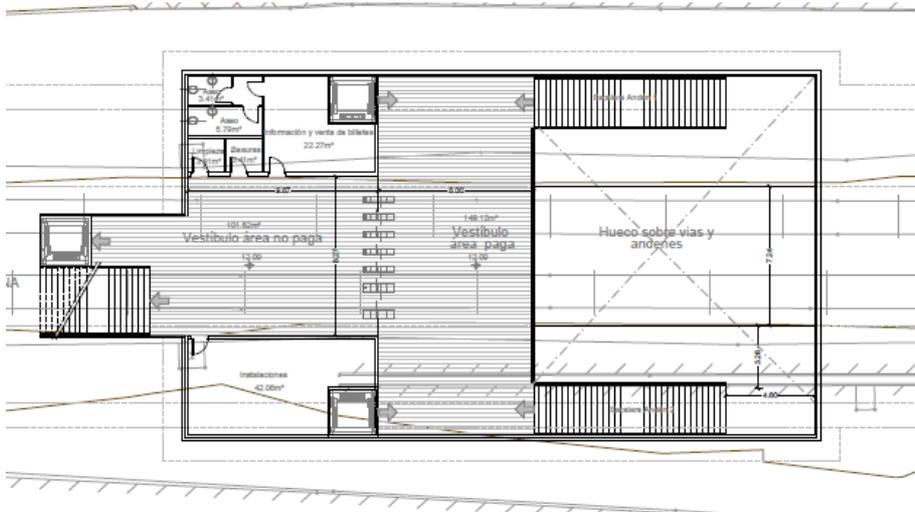
En el nivel alto del intercambiador como ya se ha indicado, se encuentran los andenes del TOPO a una cota de +16,72 m. Se ha optado por dos andenes laterales que dan servicio a las dos vías, se trata de dos andenes de 80 metros y 4,80m de ancho.

El acceso desde el vestíbulo principal es un pasillo de generosas dimensiones que sigue la dirección de las propias vías y los andenes de las mismas, situados en el nivel superior.

Atravesando la fachada interior de vidrio que separa el edificio de cada uno de los andenes se llega a un espacio de paso del que parten las escaleras fijas de 1,2m de ancho una escalera mecánica de subida y un ascensor. Al igual que sucedía en el andén de Adif, la comunicación vertical andén-vestíbulo está en un extremo del andén (dirección Lasarte), lo que permite respetar el ancho del mismo en todo de su desarrollo.

3.3. ACCESO ADIF DESDE AV. BARCELONA

En el lado opuesto a los andenes de ADIF se propone un vestíbulo adicional comunicado con la Av. Barcelona. Desde este vestíbulo se llega a los andenes a través de una escalera fija de 2.70m de ancho y un ascensor para cada andén. Este edificio acristalado forma parte de la trama pavimentada y ajardinada sobre la línea férrea.



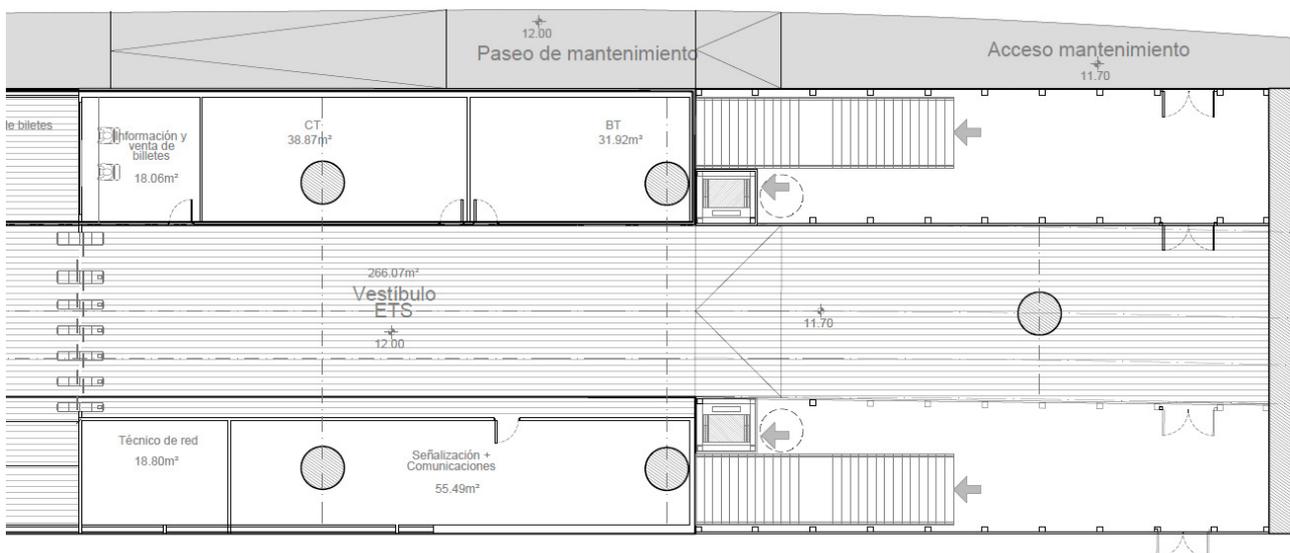
3. Vestíbulo ADIF, acceso desde Av. Barcelona

Sobre los andenes se aprovecha la cubrición para incluir unos lucernarios que de forma puntual introducen luz natural dentro de los mismos.

3.4. ACCESIBILIDAD

El fin del intercambiador es que todo usuario pueda acceder y utilizar las zonas públicas con autonomía, en este sentido y siguiendo las normativas aplicables el edificio se ha diseñado sin obstáculos desde el exterior en el Paseo de Zorroaga hasta los andenes, tanto los de Adif como los de ETS. Toda la parte pública del mismo es parte de un itinerario accesible.

No existe desnivel desde el acceso, y todo el vestíbulo está al mismo nivel. En el caso del acceso a los andenes de TOPO se plantea un cambio de nivel para ganar altura cuando baja la cota de la vía y se soluciona con una rampa accesible de un 10% con 3 metros de longitud.



4. Vestíbulo ETS. Pasillo principal con rampa en desnivel

Para subir (andenes ETS) o bajar (andenes de Adif) se prevén ascensores accesibles.

3.5. SEGURIDAD

En caso de incendio se tendrá en cuenta lo establecido en el CTE. Siendo toda la planta del edificio un sector de incendio (superficie construida inferior a 2500m) con salida directa a la calle (espacio exterior seguro).

El cálculo de la ocupación como de determina en el CTE es de 10 m² por persona.

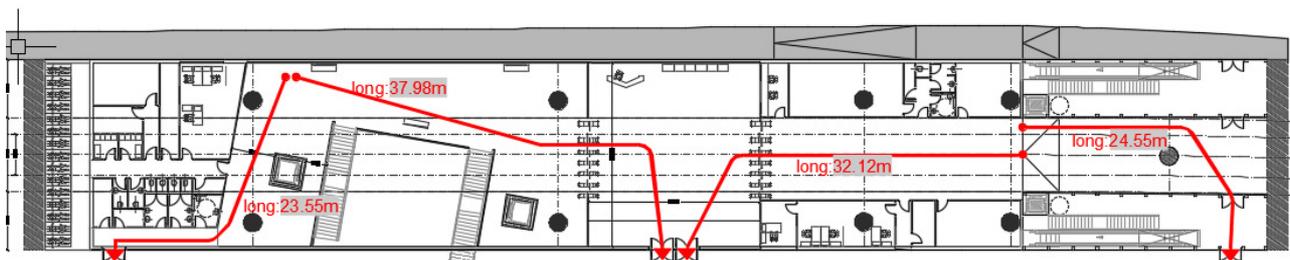
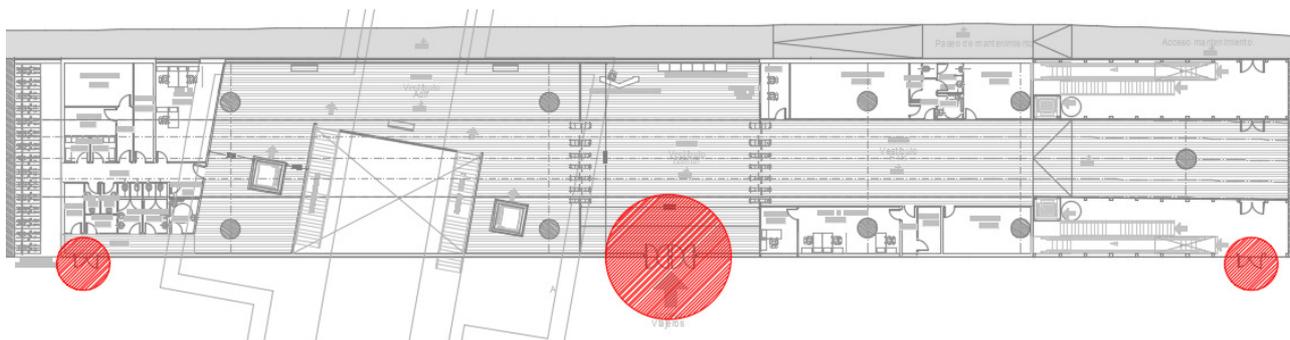
Vestíbulo común: 210,70 m²

Vestíbulo de Adif: 300 m²

Vestíbulo TOPO: 266,07m²

La ocupación total es de 79 personas.

Los recorridos de evacuación no tienen más de 50 metros hasta la calle y se dispone de una salida principal y dos de emergencia en los extremos del vestíbulo.



5. Salidas de emergencia y recorridos de evacuación.

Los medios de evacuación son suficientes para la ocupación prevista. En este caso se tendrían en cuenta solo las puertas de emergencia.