



PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL NUEVO VESTÍBULO DE LA ESTACIÓN DE GERNIKA
DE LA LÍNEA AMOREBIETA-BERMEO DE ETS

ANEJO 1. ANTECEDENTES Y REPORTAJE FOTOGRÁFICO



ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES Y REPORTAJE FOTOGRÁFICO

■ ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	1
2. OBJETO	3
3. REPORTAJE FOTOGRÁFICO	4
3.1. INTRODUCCIÓN	4
3.2. ÁMBITO GENERAL DE LA ACTUACIÓN	4
3.3. EDIFICIO HISTÓRICO DE SERVICIO DE VIAJEROS Y ENTORNO DE LA ESTACIÓN DE EUSKOTREN	8
3.4. ANDENES DE LA ESTACIÓN	18
3.5. PASO A NIVEL ENTRE ANDENES.....	20
APÉNDICE 1. PLANOS	1

1. ANTECEDENTES

Se contrata a **TYPESA**, mediante adjudicación del concurso público celebrado a tal efecto por **Euskal Trenbide Sarea (ETS)**, el **Servicio para la Redacción del Proyecto Constructivo del nuevo vestíbulo de la estación de Gernika de la Línea Amorebieta-Bermeo de ETS**.



El 13 de Agosto de 1888 entraba en servicio el ferrocarril de vía métrica de Amorebieta a Gernika que, en su recorrido de poco más de catorce kilómetros, contaba con las estaciones de Amorebieta, Zugastieta, Mújica y Gernika-Lumo. Ésta última era sin duda la principal dependencia de la línea ya que, además de los habituales edificios para el servicio de viajeros y mercancías, también contaba con las instalaciones precisas para el mantenimiento del material móvil de la compañía explotadora.

Dada la importancia, tanto de la localidad como de sus dependencias ferroviarias, la estación de Gernika fue dotada de un elegante edificio levantado en sillería, que contaba con una planta en las alas laterales y dos en el cuerpo central. Esta construcción fue diseñada, como las restantes de la línea, por el ilustre ingeniero donostiarra Pablo de Alzola, en colaboración con el reputado arquitecto bilbaíno Luis de Landecho, concesionario del ferrocarril.

En 1892 el ferrocarril fue prolongado desde Gernika hasta la estación de Sukarrieta y, dado el aumento del tráfico generado por esta ampliación, se procedió a la reforma del edificio de Gernika para incrementar el área destinada a las oficinas administrativas de la compañía. Para ello, se añadió un segundo piso a las dos alas laterales del edificio. Asimismo y después de la guerra civil, se añadió una marquesina para proteger el andén principal, el cual, ante la precariedad de medios del momento, se ejecutó con la reutilización de viejos carriles. Desde entonces, la estación de Gernika ha conservado esta configuración hasta nuestros días.

Además del edificio para el servicio de viajeros, el sistema de estación de Gernika contaba con un edificio destinado a almacén de mercancías en régimen de pequeña velocidad, un muelle de carga, una cochera, un taller de carpintería, otro para mantenimiento de material móvil y un depósito de locomotoras de vapor. Por lo que respecta a su red viaria, disponía de tres vías de paso a las que se

sumaban, una para el servicio de los muelles de carga, dos para el acceso a cochera y tres para el de talleres, además de un puente giratorio para invertir la marcha de las locomotoras de vapor. Asimismo contaba con dos apartaderos industriales.

En 1973, a raíz de la electrificación de la línea, las instalaciones técnicas de la estación de Gernika experimentaron importantes modificaciones, al sustituirse los primitivos de talleres y cocheras por una nueva construcción dotada de cuatro vías. Además, la subestación de tracción se emplazó en las proximidades de esta dependencia.

La estación de Gernika sigue siendo actualmente la principal dependencia de la línea de Euskal Trenbide Sarea de Amorebieta a Bermeo, villa hasta la que se amplió la vía en 1955. Además, recientes actuaciones como la construcción en su entorno de paradas para autobuses y taxis han acentuado su intermodalidad y su indiscutible posición en el transporte sostenible de la comarca.

Es por ello que, dada la relevancia de dicho ramal, y en concreto de la estación de Gernika, ETS ha redactado proyectos y ejecutado diversas actuaciones para mejorar el servicio y la calidad del viaje. Más concretamente, en 2015 se adjudicó a la ingeniería TYPESA la redacción del “Proyecto Constructivo para el Acondicionamiento de la Estación de Gernika y Supresión del Paso a Nivel en el Ramal Amorebieta-Bermeo de ETS”, contemplando las actuaciones que se especifican a continuación:

1. Nuevo Vestíbulo de Estación, al Sur del edificio histórico de estación y próximo a la estación de autobuses.
2. Nuevo Edificio Auxiliar de la estación, próximo al lado Norte del edificio histórico.
3. Definición de nuevos andenes y marquesinas y demolición de los existentes.
4. Demolición del edificio con uso de almacén y desmontaje de la marquesina de protección de la línea de cancelación contigua al edificio histórico
5. Eliminación del paso a nivel entre andenes mediante la definición de una pasarela y sus correspondientes ascensores y escaleras.
6. Rehabilitación de la cubierta, fachadas y carpinterías del edificio histórico de la estación de Gernika.
7. Actualización de todas las instalaciones de la estación a la nueva configuración definida.

Posteriormente, ETS redactó el “Proyecto Constructivo de rehabilitación de la cubierta de la estación de Gernika del ramal Amorebieta-Bermeo de ETS” (diciembre 2017), cuyas obras se adjudicaron a la empresa Construcciones Intxausti. En consecuencia, los puntos 2, 4 y 6 especificados anteriormente (edificio auxiliar, demolición del almacén y rehabilitación parcial del edificio histórico) ya están ejecutados total o parcialmente, y a día de hoy solo queda pendiente la ejecución del nuevo vestíbulo de estación y de la pasarela que eliminará el paso a nivel ente andenes.

Por otra parte, dado el tiempo transcurrido desde el proyecto redactado en 2015, se han producido importantes novedades normativas que obligan a revisar la propuesta. En concreto y entre otras, se han publicado las siguientes normas:

- Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.

- Ley 4/2019, de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma Vasca
- RD 470/2021, de 29 de junio, por el que se aprueba el Código Estructural

2. OBJETO

El objeto del presente Proyecto Constructivo es la definición de una solución para el nuevo vestíbulo que elimine el paso a nivel entre andenes, teniendo en cuenta los proyectos preexistentes y adaptando la propuesta a las nuevas exigencias normativas en sostenibilidad, accesibilidad, rehabilitación, economía circular y optimización estructural, redactando además la documentación necesaria para tramitar las autorizaciones pertinentes dada la ubicación de la estación.

Se deberán rematar también los trabajos pendientes, a criterio de ETS, que afectan al edificio histórico, definir las nuevas instalaciones, así como reformar las existentes que puedan ser afectadas, y urbanizar el conjunto de edificios del ámbito mediante recorridos accesibles y seguros, eliminando o mejorando al menos los puntos negros detectados en el entorno.

Así, la estación de ETS de Gernika se compondrá a futuro del nuevo edificio de servicio de viajeros, el edificio auxiliar para personal laboral de ETS y Euskotren, andenes y marquesinas y los elementos de conexión entre andenes compuestos por ascensores y escaleras fijas y pasarela elevada.

El presente Proyecto Constructivo recoge y define las siguientes actuaciones que definirán la futura configuración y funcionalidad de la nueva Estación de Gernika de ETS:

1. Diseño y proyecto del Nuevo Vestíbulo de Estación para servicio de viajeros en el andén dirección Bermeo, lado núcleo urbano de Gernika, al Sur del edificio histórico de estación y próximo a la estación de autobuses.
2. Adaptación a las nuevas condiciones de accesibilidad, eliminándose el paso entre andenes dentro de la estación y adaptando esta nueva disposición a la normativa de supresión de barreras arquitectónicas vigente, mediante el diseño y proyecto de una pasarela elevada sobre la vía y sus correspondientes ascensores adaptados y escaleras fijas.
3. Desmontaje de la marquesina de protección de la línea de cancelación actual situada en las inmediaciones del edificio histórico para servicio de viajeros y al Sur del mismo.
4. Adecuación del edificio histórico de la actual estación de Gernika, según criterios y requerimientos de ETS.
5. Actualización de las instalaciones de la estación a la nueva configuración, incluyéndose cuadros nuevos y tendidos, iluminación de estación y andenes, así como los demás elementos necesarios para la puesta en servicio.

Los elementos que formarán parte del sistema estación futuro y que ya han sido incorporados al mismo, según definición del Proyecto Constructivo redactado por TYPESA en 2016 total o parcialmente ejecutados, son los siguientes:

1. Nuevo Edificio Auxiliar de la estación, en el antiguo andén de la estación dirección Bermeo, lado núcleo urbano de Gernika, al Norte del edificio histórico (construido).
2. Demolición del edificio con uso de almacén (ejecutado).

3. Adecuación del edificio histórico de la actual estación de Gernika, con la rehabilitación de la cubierta, fachadas y carpinterías (parcialmente ejecutado).

3. REPORTAJE FOTOGRÁFICO.

3.1. INTRODUCCIÓN

Para conocer la realidad física de la zona en la que se desarrollará el proyecto se ha realizado un recorrido de campo y su correspondiente reportaje fotográfico comentado, que se incluye a continuación. La zona de actuación del proyecto se extiende desde el ámbito de la estación de ETS de Gernika al Norte hasta el paso a nivel de la calle Ibarra al Sur.

En el Apéndice 1 de Planos se recoge un reportaje fotográfico ampliado con mayor número de imágenes.

3.2. ÁMBITO GENERAL DE LA ACTUACIÓN

A continuación, se realizará una breve descripción de los espacios urbanos y ferroviarios que se encuentran situados entre la estación de tren Euskotren y el paso a nivel de la calle Ibarra, entendiéndose como tal el ámbito de actuación de este proyecto.

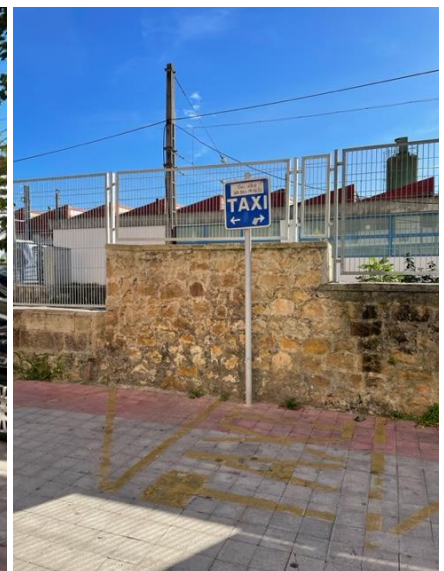
En el casco urbano de Gernika se observan dos ámbitos bien delimitados, como se recoge en el Plan General de Ordenación Urbana. Estos dos espacios están claramente diferenciados por el uso del suelo quedando separados o delimitados por la plataforma ferroviaria del ramal Amorebieta-Bermeo de ETS. Al Oeste de la vía férrea se sitúa el centro urbano propiamente dicho, mientras que las áreas situadas al Este de la misma y comprendidas entre ésta y la carretera BI-635 tienen marcado carácter industrial.



Foto 1. Vista de la Plaza de la Estación en la que se ubica la estación de Euskotren de Gernika. Es el espacio que articula la conexión de la trama urbana con el ferrocarril y que a su vez está conectado con las calles peatonalizadas del entorno.



Foto 2. Imagen de la calle Loizaga tomada desde el entorno de la parada de autobuses. Se trata de un espacio semipeatonalizado que actúa de conexión intermodal de transporte, puesto que conecta la mencionada parada de autobuses con la estación de tren de Euskotren, acogiendo además una parada de taxis.



Fotos 3a y 3b. Dos imágenes de la calle Loizaga tomada en las inmediaciones de la estación de tren de Euskotren en la que se aprecia la parada de taxis. Se observa el cierre del espacio ferroviario compuesto por vallado metálico modular sobre muro de contención de mampostería.



Fotos 4a y 4b. Imágenes del espacio, dentro del dominio ferroviario de ETS, que discurre en paralelo a la calle Loizaga y que se encuentra situado entre el edificio de la parada de autobuses y el edificio histórico de servicio de viajeros de la estación de Gernika. Como puede observarse aloja postes de catenaria y cartelería publicitaria, que deberán ser retirados. Es en este espacio en el que se ubicará el nuevo vestíbulo de la estación de Euskotren de Gernika.



Foto 5. Vista del espacio al Norte de la marquesina de la estación de autobuses. Se puede apreciar el vallado metálico de cierre del espacio ferroviario.



Foto 6. Vista del espacio destinado a la parada de autobuses. Se pueden apreciar a la izquierda la marquesina y a la derecha el edificio exento con un autobús en espera en primer plano. Este espacio semipeatonalizado se encuentra al Sur de la calle Loizaga en las proximidades del paso a nivel sobre plataforma ferroviaria de la calle Ibarra.



Fotos 7a y 7b. Imágenes del edificio exento de la estación de autobuses. Se observa que se trata de una estructura abierta en su mayor parte, compuesta de una sucesión de pórticos de madera. En el extremo Norte se realiza un cierre con paramentos de vidrio para protección de la intemperie de los pasajeros en espera.



Foto 8. Vista de la zona trasera del edificio de la estación de autobuses. Se aprecia el cierre del espacio ferroviario contiguo.

3.3. EDIFICIO HISTÓRICO DE SERVICIO DE VIAJEROS Y ENTORNO DE LA ESTACIÓN DE EUSKOTREN

La estación de Gernika constituye la principal dependencia del Ramal de Amorebieta a Bermeo de ETS. Además, tras las actuaciones realizadas en sus inmediaciones con la construcción de paradas de autobuses y de taxis, así como la semipeatonalización de las calles del entorno y la reurbanización de la Plaza de la Estación, se ha acentuado su intermodalidad y su integración dentro del conjunto del transporte sostenible de la comarca, actuando las zonas reurbanizadas de corredores de un teórico intercambiador de transporte.

Debido a la relevancia de dicho ramal, y en concreto de la estación de Gernika y a la potenciación de su interconexión con otros medios de transporte, se ha planteado por parte de ETS la ejecución de un nuevo sistema de estación, dotándolo de nuevas y modernas dependencias que sustituirán otras obsoletas o inadecuadas en la actualidad.

A través de las siguientes imágenes se realizará un recorrido por la realidad física de los elementos que conforman el sistema de la estación de Gernika.



Foto 9. Vista de la fachada principal del edificio histórico de servicio de viajeros de la estación de Euskotren de Gernika tomada desde la Plaza de la Estación.



Fotos 9 y 10. Imágenes de la fachada principal del edificio histórico de la estación con las fachadas recientemente rehabilitadas.



Foto 11. Vista de la fachada (Este); lado vías, del edificio histórico de la estación de Gernika tomada desde el andén sentido Bilbao. Se observa el cierre parcial del antiguo andén y las puertas de acceso al mismo desde el cuarto de atención al público y oficina del técnico de red de ETS. Fachadas y cubiertas rehabilitadas recientemente.



Fotos 12 y 13. En las imágenes se aprecia el acceso a la línea de cancelación de la estación situada en la calle Loizaga. Las canceladoras se encuentran alojadas bajo una cubierta adosada al edificio histórico de la estación y a la que se accede, bien desde la mencionada calle, o bien desde una puerta lateral desde el vestíbulo del edificio de estación.



Fotos 14 y 15. Vistas de la cubierta que aloja la línea de cancelación que separa los espacios de bajo y fuera de control. En la imagen de la derecha se observa el solar que ocupaba el edificio de almacén demolido, así como la rampa de acceso a los andenes.



Fotos 16 y 17. Dos imágenes del edificio de almacén ya demolido. En la imagen de la derecha se puede apreciar el deterioro de la edificación auxiliar, a modo de caseta, anexa al edificio del almacén citado y también ya demolida.



Fotos 18 y 19. Vistas del espacio existente al Norte del edificio histórico de la estación, situado entre la fachada Este de los edificios que bordean el lado Norte de la Plaza de la Estación y las vías. En esta ubicación se ha llevado a cabo la construcción del denominado edificio auxiliar de la estación, que acoge espacios destinados a vestuarios, estancia y descanso del personal laboral de ETS y Euskotren.



Foto 20. Locales situados en el espacio al Norte del edificio de estación y camino de acceso hasta ellos desde la Plaza de la Estación. Se trata de dos módulos que alojan servicios sanitarios públicos. Al fondo de la imagen el edificio auxiliar de la estación recientemente construido.



Foto 21. Vista del andén del edificio histórico en el lugar donde se ubicaba la terraza del antiguo bar de la estación ya cerrado. Se mantiene el vallado en borde de andén que delimitaba el espacio de terraza. Todos los espacios fuera de control del actual sistema de estación se encuentran protegidos mediante vallas metálicas modulares para impedir, por seguridad, el acceso al tren.



Fotos 22 y 23. Imágenes del antiguo andén contiguo al edificio histórico de la estación. El tramo de este andén aún visible se extiende de dicho edificio de estación hacia el Norte de la misma. El tramo de este andén fuera de control presenta un cierre en borde del mismo para impedir el acceso a la plataforma ferroviaria por seguridad. La imagen de la izquierda está tomada en dirección Norte (Bermeo) y la de la derecha en dirección Sur (Amorebieta-Bilbao). También se observa la marquesina de protección del andén original de la estación ya rehabilitada.



Foto 24. Imagen del paso a nivel entre andenes, alineado con la línea de cancelación de billetes y acceso desde la calle Loizaga. También se aprecia a la izquierda de la imagen la rampa de acceso al andén dirección Bermeo, que permite salvar la diferencia de cota existente entre el punto de acceso a nivel de calle y/o andén antiguo y los andenes actuales. Por el paramento vertical del andén se observan cableado grapado al mismo que aflora desde una conducción enterrada bajo balasto.

Uno de los puntos de actuación recogidos en este documento es el de la adecuación del edificio histórico de servicio de viajeros de la estación en los aspectos no realizados todavía y pendientes de realizar según criterio de ETS.

A continuación, en las imágenes que se adjuntan se recoge el aspecto de algunos de los elementos del edificio histórico de estación, el estado de conservación de los mismos previo a las labores de rehabilitación efectuadas y el estado actual tras el proceso de rehabilitación.



Foto 25. En la imagen superior estado previo a la rehabilitación efectuada y en la imagen inferior estado actual después de la rehabilitación llevada a cabo.

Imágenes superiores previas a la rehabilitación: Vista de la puerta de acceso al edificio histórico de servicio de viajeros en la fachada principal del mismo en la Plaza de la Estación. Dicha puerta de acceso está protegida por una marquesina con cubierta en pendiente, de estructura metálica de carril ferroviario y recogida de agua por canalón en borde de cubierta. Se aprecian en dicha imagen superior algunas deficiencias en la pintura de la estructura metálica y elementos de madera sustentados por aquella y en el estado de canalones.

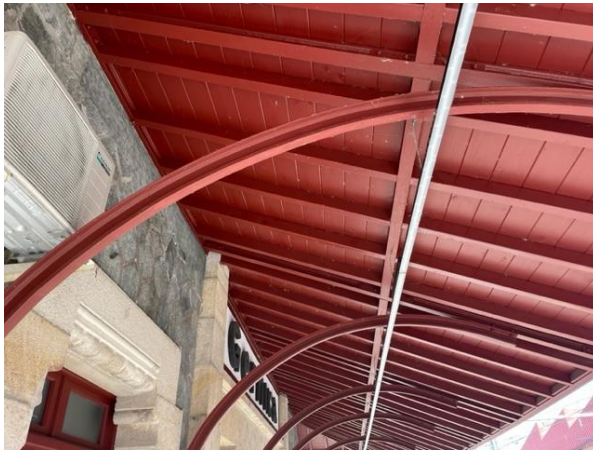
Imagen inferior del estado actual: Misma imagen después de las labores de rehabilitación efectuadas en la marquesina.



Fotos 26 y 27. En las imágenes superiores estado previo a la rehabilitación efectuada y en las imágenes inferiores estado actual después de la rehabilitación llevada a cabo.

Imágenes superiores previas a la rehabilitación: Imágenes de aleros y de cubierta y marquesinas de protección de la entrada de la fachada principal. En ambas se aprecian algunas deficiencias en la protección de la estructura metálica y en las viguetas y entablado de madera. Los canalones presentan algunos desperfectos que pueden llevar aparejada pérdida de capacidad de desagüe y aparición goteras sobre viandantes.

Imágenes inferiores del estado actual: Mismas imágenes de los elementos descritos una vez efectuada la rehabilitación de los mismos en su estado actual.



Fotos 28 y 29. En las imágenes superiores estado previo a la rehabilitación efectuada y en las imágenes inferiores estado actual después de la rehabilitación llevada a cabo.

Imágenes superiores previas a la rehabilitación: Imágenes de la marquesina de protección en fachada de andén. En ambas se aprecian algunas deficiencias en la protección de la estructura metálica y viguetas y entablado de madera. En la imagen de la derecha puede verse la existencia de corrosión y podredumbre en borde de cubierta de marquesina.

Imágenes inferiores del estado actual: Mismas imágenes de los elementos descritos una vez efectuada la rehabilitación de los mismos en su estado actual.

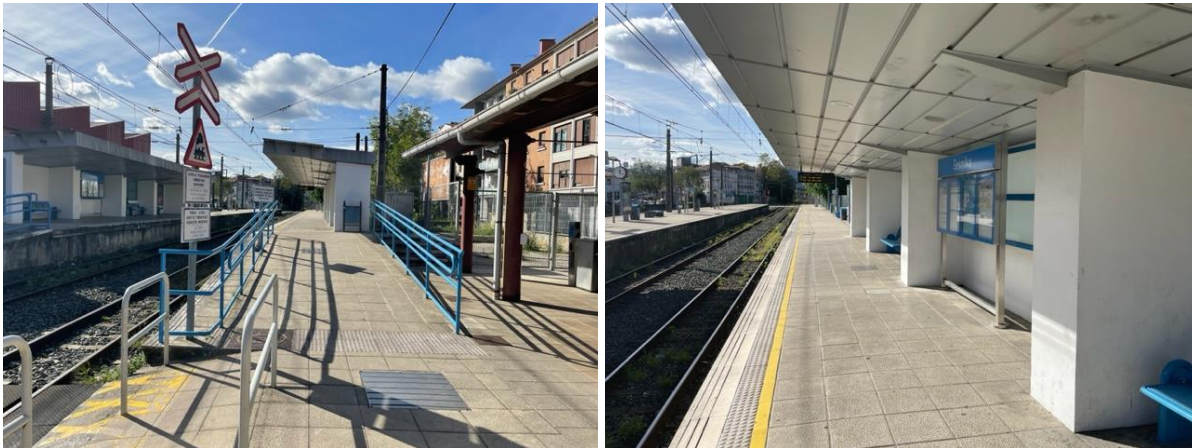
3.4. ANDENES DE LA ESTACIÓN

Otro punto incluido dentro de las actuaciones recogidas en este Proyecto Constructivo es dotar a los andenes de la estación de nuevos acabados superficiales, así como de nuevas marquesinas.

Además, se los dota de nuevas instalaciones e iluminación, elementos de señalética y mobiliario nuevos.



Fotos 30 y 31. Imágenes de los andenes actuales de la estación tomadas en dirección Norte (Bermeo), a la izquierda, y en dirección Sur (Amorebieta) a la derecha. Se aprecian los postes de los pórticos funiculares que sustentan la catenaria, tanto en la plataforma principal como en las vías de acceso a cocheras.



Fotos 32 y 33. Vistas de las marquesinas en andenes actuales de la estación en la imagen de la izquierda. En la imagen de la derecha, la marquesina en el andén dirección Bermeo.



Fotos 34 y 35. Vista de la marquesina del andén sentido Amorebieta-Bilbao en ambas imágenes. En la imagen de la izquierda se observa la puerta de acceso al espacio existente entre la propia marquesina y edificio de cocheras, no apreciándose uso aparente del mismo. En ese espacio se aloja el poste de pórtico de catenaria que se aprecia en la imagen. La imagen de la izquierda está tomada en sentido de circulación Amorebieta-Bilbao y la de la derecha en sentido de circulación Bermeo.



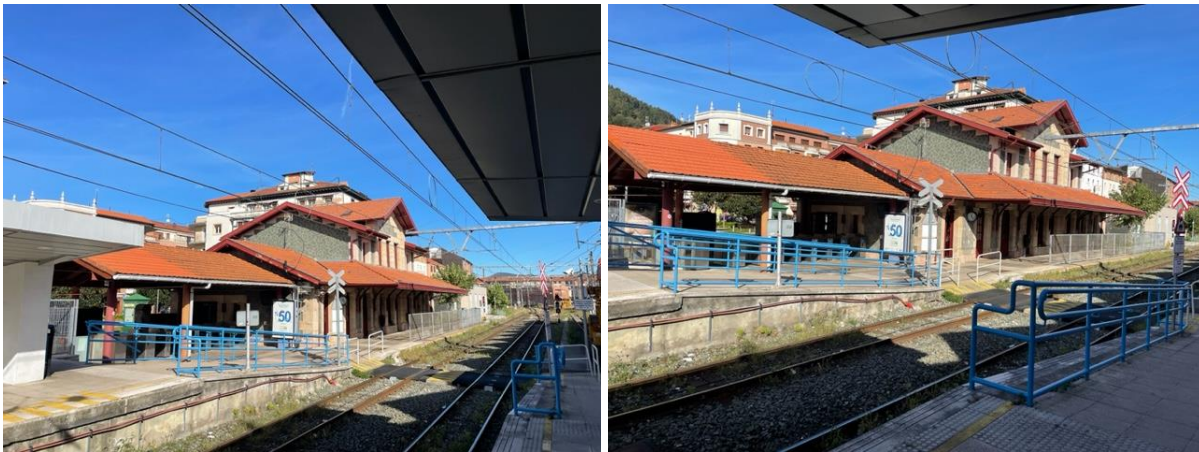
Fotos 36 y 37. Imágenes de mobiliario y señalética existente en marquesinas y andenes actuales. En la imagen de la derecha se observa el cableado grapado por frente de andén en el andén Oeste sentido Bermeo.

3.5. PASO A NIVEL ENTRE ANDENES

El acceso al andén dirección Amorebieta-Bilbao se realiza, desde la línea de cancelación de billetes, a través del paso a nivel entre andenes existente en las inmediaciones del edificio histórico de estación.

La supresión de este cruce que realizan los usuarios del sistema ferroviario sobre la vía es otro de los puntos incluido en las actuaciones recogidas en el este documento. El cruce entre andenes se resuelve mediante pasarela elevada provista de escaleras fijas y ascensores adaptados para personas de movilidad reducida.

Se emplea el espacio de planta rectangular anexo al andén dirección Bermeo, al Sur del nuevo edificio de servicio de viajeros, para ubicar ascensor y escaleras y poder mantener el ancho del andén actual. En el andén sentido Amorebieta-Bilbao, al gozar de mayor anchura, la ubicación de escaleras y ascensor no genera problemas significativos.



Fotos 38 y 39. Vistas generales del edificio de la estación, de las rampas de acceso a la cota de andenes actuales desde cota de los antiguos y el paso a nivel peatonal que conecta ambos andenes.



Fotos 40 y 41. Vista general del paso a nivel existente y su señalización. Se encuentra alineado con el acceso desde la calle Loizaga y la línea de cancelación.



APÉNDICE 1. PLANOS



FOTO 1



FOTO 2



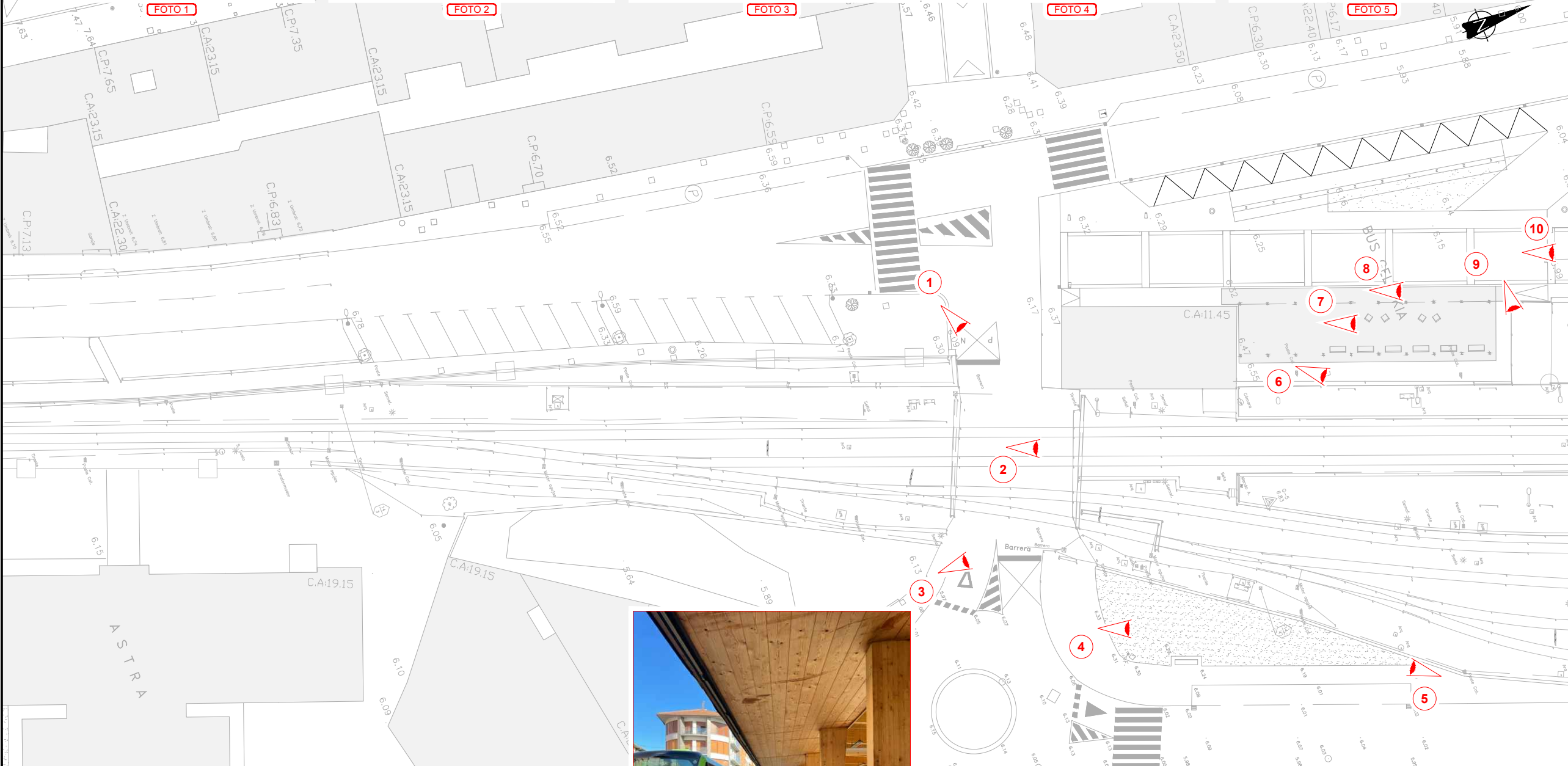
FOTO 3



FOTO 4



FOTO 5



OHARRAK :
NOTAS :

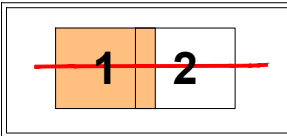


FOTO 6



FOTO 7



FOTO 8

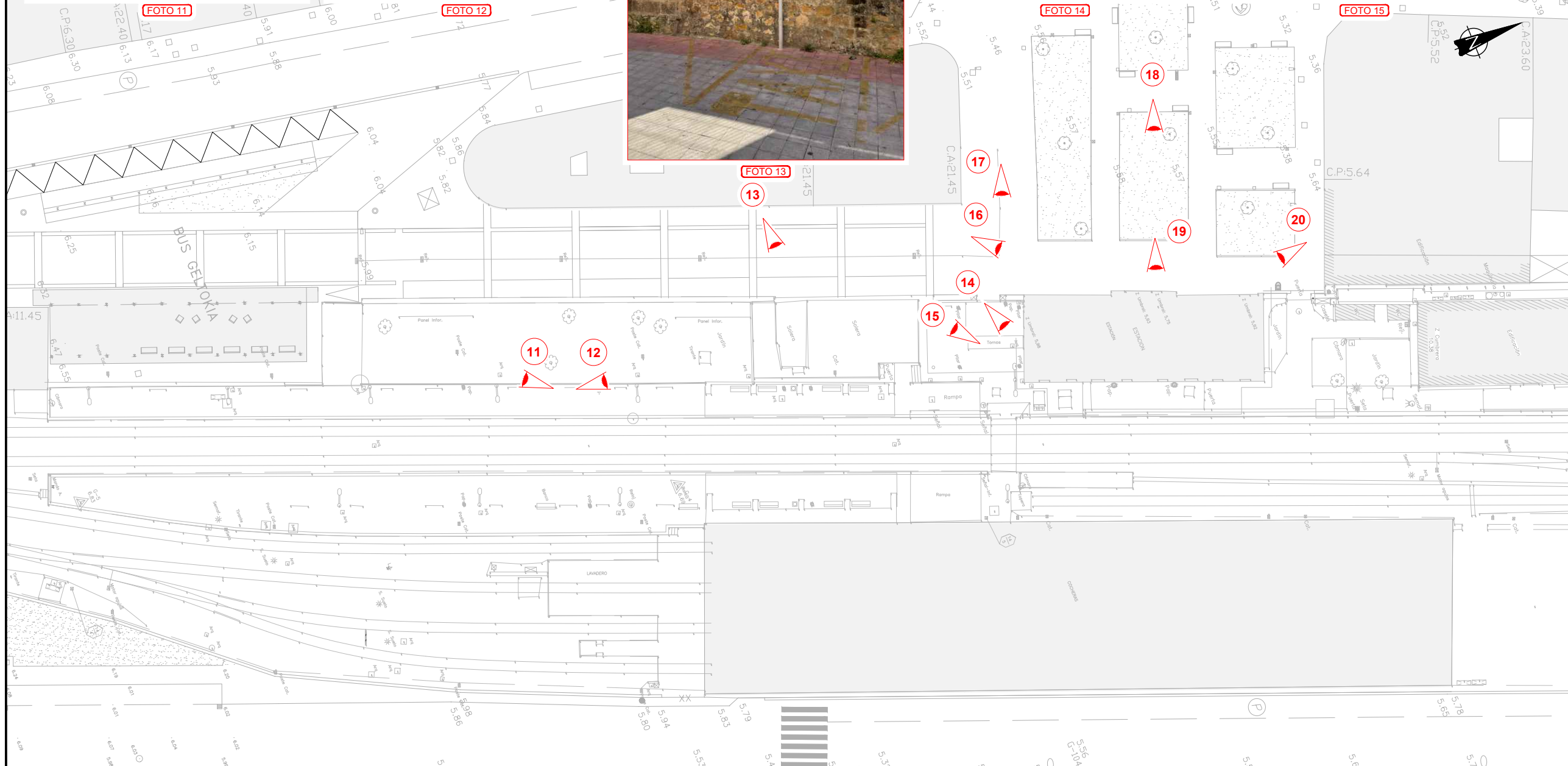
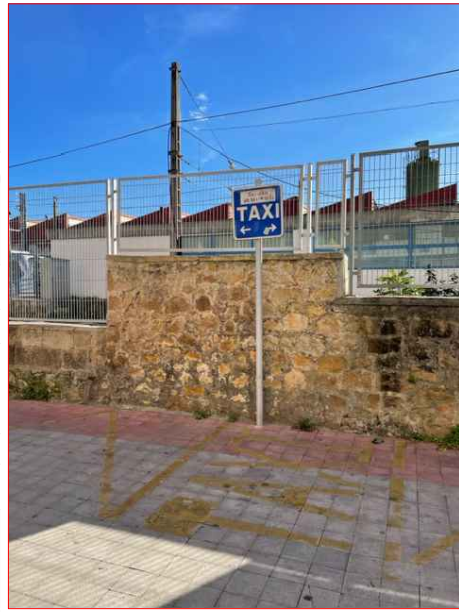


FOTO 9

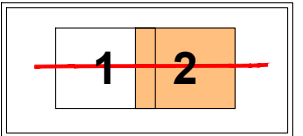


FOTO 10

A	PRIMERA EMISION	Jul. 22		
REV.	CLASE DE MODIFICACION	FECHA	NOMBRE	COMP. OBRA
BERRIKUSPENAK / REVISIONES				
AHOLKULARIA / CONSULTOR		INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR		
AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR		ERREFERENTZIA REFERENCIA		
RL9285-PC-AN-01-DR-01-REP-FOTO-D01				



OHARRAK:
NOTAS:



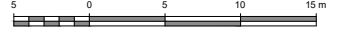
A	PRIMERA EMISION	Jul. 22		
REV.	CLASE DE MODIFICACION	FECHA	NOMBRE	COMP. OBRA
BERRIKUSPENAK / REVISIONES				
AHOLKULARIA / CONSULTOR		INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR		
AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR		ERREFERENTZIA REFERENCIA		
RL9285-PC-AN-01-DR-01-REP-FOTO-D01				

EUSKO JAURLARITZA
LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

GOBIERNO VASCO
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

euskal trenbide sarea
PROIEKTUAREN IKUSKAPENA ETA ZUZENDARITZA
INSPECCIÓN Y DIRECCIÓN DEL PROYECTO

ESKALA ORIGINALA
ESCALA ORIGINAL
1:250
EN DIN A1



ESKALA GRAFIKOA
ESCALA GRAFICA

PROIEKTUAREN IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO
AMOREBIETA-BERMEO LINEAREN GERNIKAKO GELTOKIKO
ARETO BERRIAREN ERAIKUNTZA PROIEKTUA
PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL NUEVO VESTIBULO DE LA
ESTACION DE GERNIKA DE LA LINEA AMOREBIETA-BERMEO

PLANOAREN IZENBURUA
TITULO DEL PLANO
1. ERANSKINA. AURREKARIA ARGAZKI-ERREPORTAJEA
ARGAZKI-ERREPORTAJEA
ANEJO 1. ANTECEDENTES REPORTAJE FOTOGRAFICO
REPORTAJE FOTOGRAFICO

PLANO ZK. / N. PLANO
AN 1.1
ORRIA / HOJA
2 Sigue 3



FOTO 21



FOTO 22



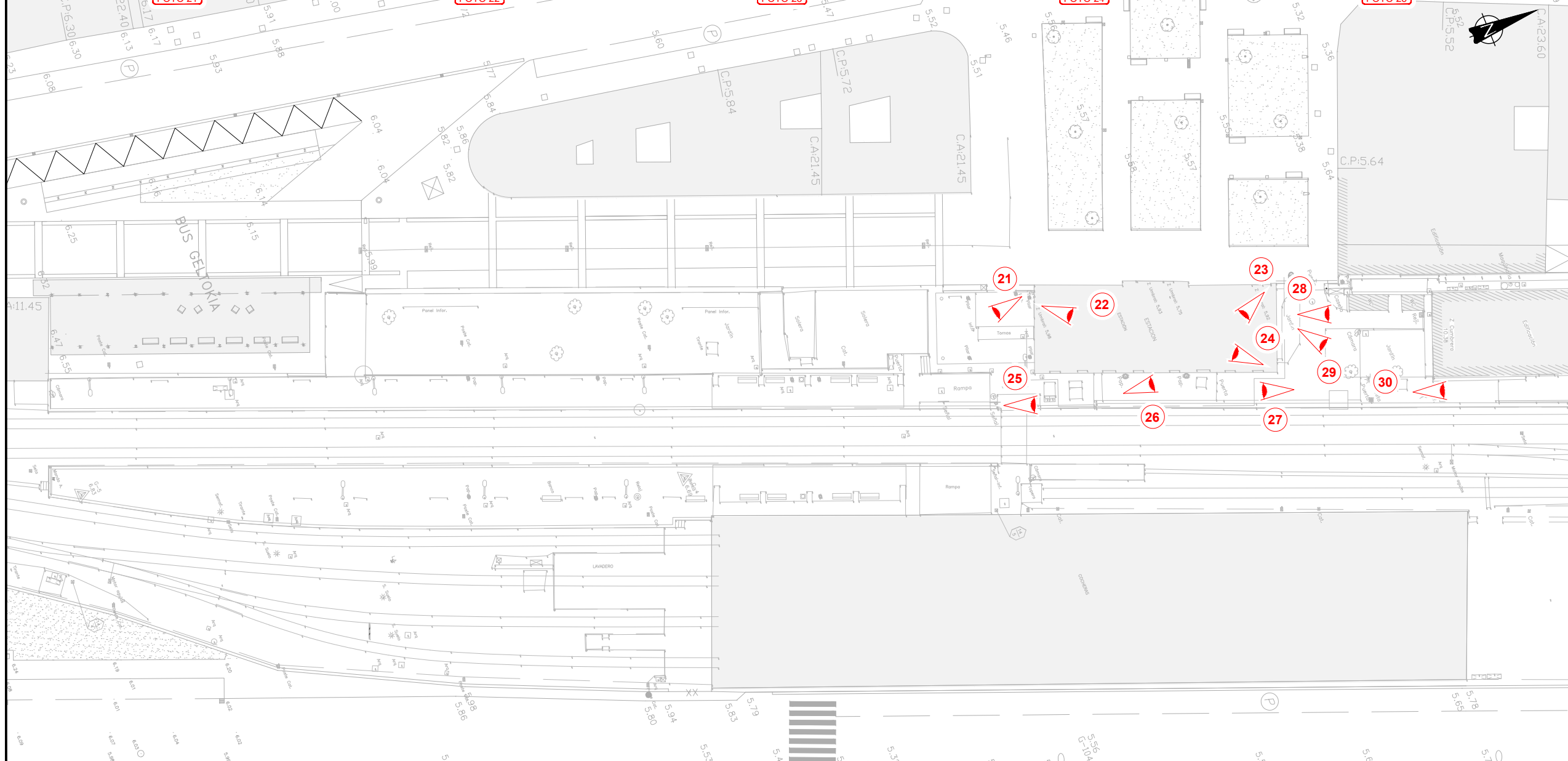
FOTO 23



FOTO 24



FOTO 25



OHARRAK :
NOTAS :

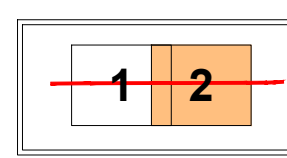


FOTO 26



FOTO 27



FOTO 28



FOTO 29



FOTO 30

A	PRIMERA EMISION	Jul. 22		
REV.	CLASE DE MODIFICACION	FECHA	NOMBRE	COMP. OBRA
BERRIKUSPENAK / REVISIONES				
AHOLKULARIA / CONSULTOR		INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR		
TYPESA				
AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR		ERREFERENTZIA REFERENCIA		
RL9285-PC-AN-01-DR-01-REP-FOTO-D01				



FOTO 31



FOTO 32

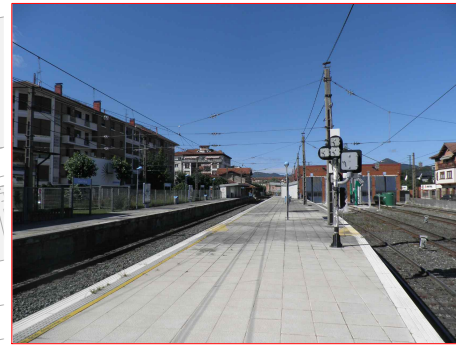


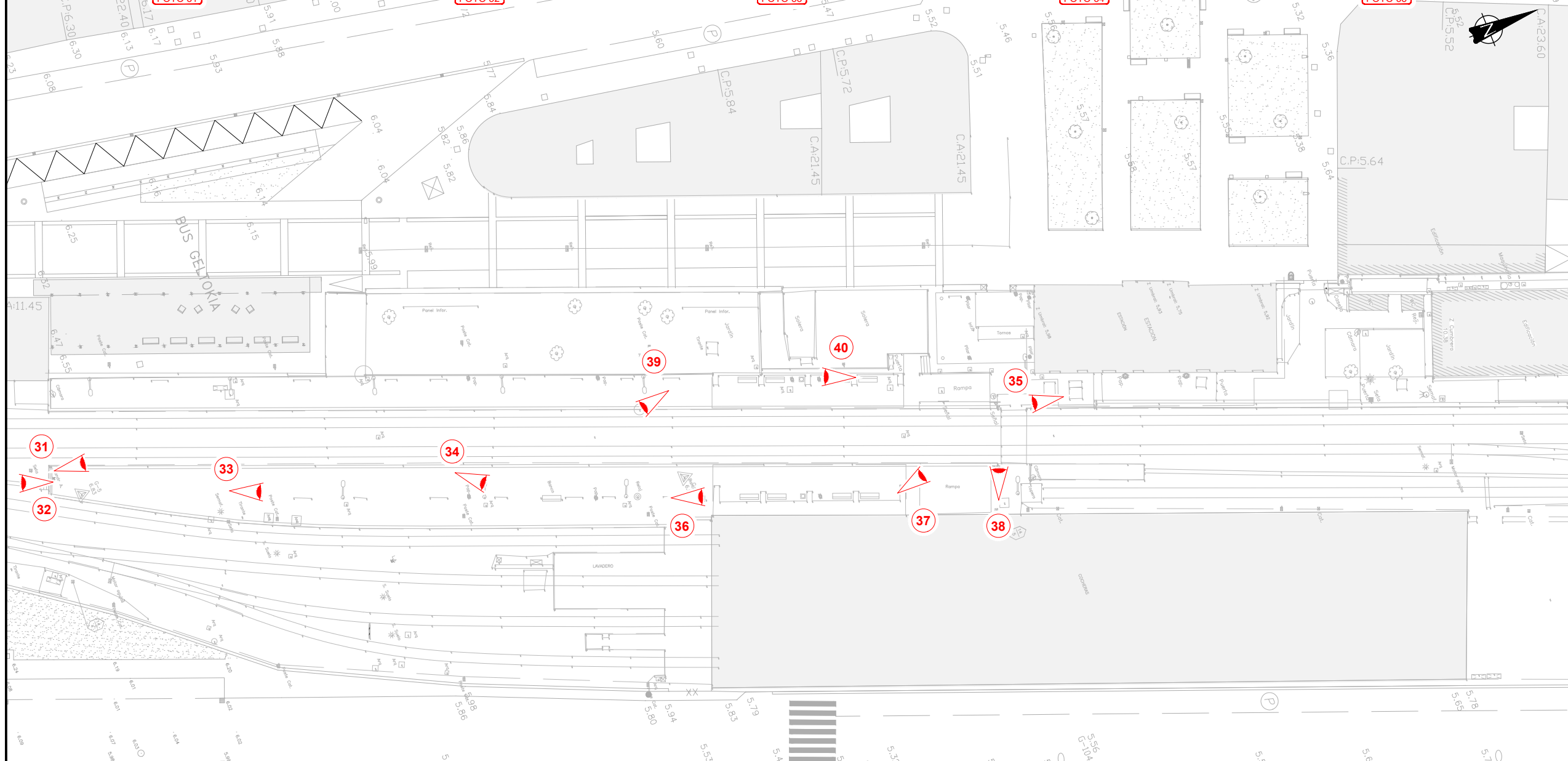
FOTO 33



FOTO 34



FOTO 35



OHARRAK :
NOTAS :

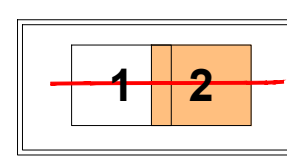


FOTO 36



FOTO 37



FOTO 38



FOTO 39

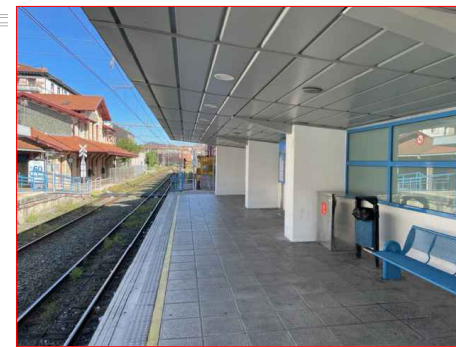



FOTO 40

A	PRIMERA EMISION	Jul. 22		
REV.	CLASE DE MODIFICACION	FECHA	NOMBRE	COMP. OBRA
BERRIKUSPENAK / REVISIONES				
AHOLKULARIA / CONSULTOR		INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR		
 TYPESA				
AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR		ERREFERENTZIA REFERENCIA		
RL9285-PC-AN-01-DR-01-REP-FOTO-D01				