HIRI-HOBEKUNTZAKO ETA MUGIKORTASUN IRAUNKORREKO PROIEKTUA AKARTEGIN HARRESILANDIA KALEA / SOROETAGAIN KALEA

PROYECTO DE MEJORA URBANA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE EN AKARTEGI HARRESILANDIA KALEA / SOROETAGAIN KALEA



KOKAPENA:	**HARRRESILANDA KALEA 6 – SOROETAGAIN KALEA – DONOSTIA KALEA 1 1, 20.280 HONDARRIBIA (GIPUZKOA)**
SUSTATZAILEA:	HONDARRIBIKO UDALA
IDAZLEA:	ZABALA ARKITEKTURA TEKNIKOA ANDONI ZABALA GARCÍA

DOCUMENTACIÓN DEL PROYECTO

ÍNDICE:

Documento 1:

I. MEMORIA Y SUS ANEJOS:

- Anexo I.A Estudio básico de seguridad y salud.
- Anexo I.B Plan de control de calidad.
- Anexo I.C Estudio de gestión de residuos.

Documento 2:

II. PLIEGO DE CONDICIONES.

Documento 3:

III. PRESUPUESTO:

- 3.1 Justificación de precios.
- 3.2 Mediciones.
- 3.3 Cuadros de precios 1.
- 3.4 Cuadros de precios 2.
- 3.5 Resumen del presupuesto.
- 3.6 Presupuesto y mediciones.

Documento 4:

IV. PLANOS.

PROYECTO DE MEJORA URBANA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE EN AKARTEGI HARRESILANDIA KALEA / SOROETAGAIN KALEA

I. MEMORIA

KOKAPENA:	**HARRRESILANDA KALEA 6 – SOROETAGAIN KALEA – DONOSTIA KALEA 1 1, 20.280 HONDARRIBIA (GIPUZKOA)**
SUSTATZAILEA:	HONDARRIBIKO UDALA
IDAZLEA:	ZABALA ARKITEKTURA TEKNIKOA ANDONI ZABALA GARCÍA

Contenido

I. MEMORIA 3
DATOS GENERALES 3
I.1.1 AGENTES DEL PROYECTO 3
I.1.2 SITUACIÓN 3
I.1.3 OBJETO DEL ENCARGO 4
MEMORIA DESCRIPTIVA 5
I.2.1 INFORMACIÓN PREVIA 5
I.2.2 ESTADO ACTUAL 6
I.2.3 DESCRIPCION DEL PROYECTO 16
I.2.4 PLAZO DE EJECUCIÓN 18
MEMORIA CONSTRUCTIVA 19
1. IMPLANTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE OBRA 19
2. DEMOLICIONES Y LEVANTADOS 21
3. MOVIMIENTO DE TIERRAS 21
4. RED DE DRENAJE Y EVACUACIÓN DE AGUAS 22
5. EJECUCIÓN DEL MURO A UNA CARA EN MEDIANA 22
6. BORDILLOS Y CONTRACINTAS 23
7. PAVIMENTACIÓN 23
8. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL 27
9. SEÑALIZACIÓN VERTICAL 28
10. CONTROL DE CALIDAD 28
11. GESTIÓN DE RESIDUOS 28
12. LIMPIEZA FINAL Y RECEPCIÓN DE LAS OBRAS 29
JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA 30
I.4.1 NORMATIVA URBANÍSTICA 30
I.4.2 NORMATIVA ESTATAL Y AUTONÓMICA 30
NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD 31
FICHA NORMATIVA SOBRE ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO 34
DOCUMENTOS QUE COMPONEN EL PROYECTO 41
CONCLUSIONES 41

I. MEMORIA

DATOS GENERALES

I.1.1 AGENTES DEL PROYECTO

PROMOTOR:

Excelentísimo Ayuntamiento de Hondarribia, Hondarribiko Udala, con CIF P-2003700H, con domicilio en Kale Nagusia N.º 20, 20.280 del municipio de Hondarribia (Gipuzkoa) teléfono: 943 11 12 13.

PROYECTISTA:

Andoni Zabala García con NIF: 44552728-A y domicilio en Kale Nagusia N.º 25 bajo, 20.280 del municipio de Hondarribia (Gipuzkoa). Colegiado del COAATG número 1.552, teléfono 633952762.

I.1.2 SITUACIÓN

El ámbito de actuación cuenta con una longitud de alrededor de 350m, comenzando desde el ámbito urbanístico de Villa Alberto AIU 42 en las normas subsidiarias, número 2 de Harresilanda Kalea; hacia el oeste en el ámbito urbanístico de Ituriberri a Jaizkibel 4, y dirección norte, por Soroetagain Kalea hasta el inicio de Donostia Kalea.



Recorte del visor GeoEuskadi "Ortofoto 2025" ámbito de actuación.

I.1.3 OBJETO DEL ENCARGO

El presente proyecto obedece a la demanda por parte del Ayuntamiento de Hondarribia de redactar un proyecto de rehabilitación urbana de los viales desde Harresilanda Kalea, hacia Soroeta Kalea y finalizando al inicio de Donostia Kalea. Dicho itinerario pretende proporcionar una mejora en el entorno urbano fomentando la accesibilidad a los viales existentes tanto para peatones, bicicletas y vehículos que transitan por los mismos adecuándolas para una movilidad más justa y sostenible.
Son objetivos del presente proyecto:

1. Mejorar las condiciones de accesibilidad en el entorno urbano, y en especial en los pasos de cebra para los peatones.
2. Adecuación del carril bici (bidegorri)a la solución propuesta: Establecer conexión entre los viales aptos para bicicletas. Mejoras en el estado del firme, el trazado y la señalización.
3. Proponer una solución para una movilidad más sostenible que se integre en el paisaje natural y urbano circundante.
4. Renovación de pavimento del vial y adaptación del mismo para el uso compartido de vehículos y ciclistas mediante señalización y calmado de tráfico, adaptación de la solución mediante la adecuación de drenajes y otras instalaciones existentes al estado reformado.
5. Implantar sistemas para el ahorro de recursos energéticos y materiales.

A tal fin el Excelentísimo Ayuntamiento de Hondarribia, encarga el presente" Proyecto de mejora urbana y movilidad sostenible" al Arquitecto Técnico Andoni Zabala García, colegiado en el Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Guipúzcoa, con nº 1.552.

MEMORIA DESCRIPTIVA

I.2.1 INFORMACIÓN PREVIA

TOMA DE DATOS, TOPOGRAFÍA

La información previa necesaria para la redacción del proyecto (levantamiento topográfico) ha sido aportada por el promotor para la realización de los planos a partir de planimetría en formato digital.

ANTECEDENTES

A finales de enero de 2026 finalizan las obras del "proyecto de las obras de reurbanización de la calle Santiago Números 1 a 21", punto de partida de la actual propuesta del ayuntamiento de urbanización desde la salida de la rotonda de San Kristobal hacia Harresilanda Kalea hasta Donostia Kalea.

Con el fin de dar continuidad a los anteriores proyectos de urbanización y disponer de los elementos necesarios para la posterior contratación de la redacción del proyecto y de la dirección facultativa de las obras, los servicios municipales solicitan la presentación de una propuesta preliminar consistente en un esquema o anteproyecto básico de la actuación, acompañado de una estimación económica y del plazo previsto para la redacción del proyecto.

La contratación de dichos trabajos se tramitará mediante contrato menor, de conformidad con la legislación vigente en materia de contratación pública, valorándose la oferta conforme a los criterios aplicables a prestaciones de carácter intelectual previstos en el artículo 145 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

En respuesta a dicha solicitud, a finales de abril de 2026 se presentó ante el Ayuntamiento de Hondarribia una propuesta técnica preliminar que definía las actuaciones consideradas necesarias para el desarrollo del presente Proyecto de Urbanización, incluyendo una estimación económica de las obras y la planificación de los trabajos de redacción. Tras el análisis y valoración de las propuestas recibidas por parte de los servicios municipales, nuestra oficina resultó seleccionada para la redacción del proyecto y la posterior dirección facultativa de las obras.

La necesidad de la propuesta surge, además de dar continuación a los anteriores proyectos de urbanización de Portu Auzoa, de la propuesta de Kalez Kale Hondarribia hobetzen, que es el plan para la mejora, mantenimiento y adecuación de distintas zonas y calles del entorno urbano de Hondarribia con la finalidad de promover, zona por zona, la sostenibilidad, la accesibilidad y la calidad de vida en el entorno urbano de Hondarribia, ahondando en la Estrategia Municipal de Desarrollo Sostenible.

De este modo, se pretende impulsar la cohesión social del municipio a través del principio de igualdad de oportunidades para toda la ciudadanía con el objetivo de garantizar que todas las personas puedan disfrutar de la ciudad, al tiempo que se fomenta una movilidad más justa, sostenible y segura para todos los vecinos y vecinas de Hondarribia, indistintamente de su edad o su medio de transporte habitual.

En consecuencia, el ayuntamiento, tras el análisis realizado del entorno urbano ha mostrado que algunas zonas de Hondarribia, que fueron concebidas hace más de 30

años, en la actualidad requieren de mejoras y necesitan acometer un proceso de reurbanización para seguir ofreciendo el mejor uso posible a la ciudadanía. En este sentido, los medios para la movilidad urbana deberán ir cambiando y adaptándose a las nuevas necesidades que se van presentando.

Por esta razón, resulta esencial repensar la movilidad, accesibilidad, el acondicionamiento y el equipamiento en algunos ámbitos del municipio, motivo por el cual se encarga el presente proyecto.

I.2.2 ESTADO ACTUAL

Los pavimentos existentes son de asfalto para el vial de los vehículos motorizados y aparcamientos, las aceras se resuelven mediante baldosa hidráulica cuadrada con acabado granítico; los bordillos que delimitan los citados espacios son, por lo general de hormigón, y con contracintas de hormigón.

Por otro lado, el carril bicicleta o bidegorri se realiza mediante asfalto tintado de color rojo.

Como se muestra en la imagen a Santiago Kalea, se ha realizado recientemente la plataforma de asfalto impreso desde la cual se arrancará la repavimentación del vial Harresilanda Kalea y la continuación del bidegorri en dirección a Santiago Kalea.



Cruce de Santiago Kalea con Harresilanda Kalea



Paso de cebra accesible mediante rebaje de acera, señalización podotáctil en "H".



Paso de cebra accesible mediante rebaje de acera con afección a bidegorri con señal podotáctil en bidegorri.



Paso de cebra accesible mediante rebaje de acera, rampa con pendiente elevada, sin meseta al acceso al paso de cebra (ni a nivel superior, ni inferior)



Paso de cebra accesible mediante elevación del mismo.



Paso de cebra accesible mediante rebaje de acera.



Paso de cebra accesible mediante elevación del mismo.

I. MEMORIA

SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS

El ámbito de actuación no va a alterar ninguno de los servicios, ni instalaciones: abastecimiento de agua potable, red de saneamiento, electricidad, alumbrado público, telecomunicaciones ni gas. Pudiendo existir en estado futuro actuaciones puntuales de movimiento de rejillas, con la consiguiente ligera modificación del trazado de la red.



Aparcamiento restringido a servicios de ambulancia de primeros auxilios DYA.



Aparcamiento para personas discapacitadas Harresilanda Kalea.



Aparcamiento para personas discapacitadas Soroetagain Kalea.



Área destinada a ubicación de contenedores Harresilanda Kalea, fin de bidegorri actual.



Área destinada a ubicación de contenedores Soroetagain Kalea, a la izquierda de la imagen.



Rejilla de saneamiento de aguas pluviales.



Arqueta de telecomunicaciones en bidegorri deteriorado.



Arqueta de saneamiento de pluviales en calzada Soroetagain Kalea.



Área del vial con firme degradado por acción de crecimiento radicular en el límite del aparcamiento.



Fisuras en el vial ciclista con afección de acera, posible deslizamiento de la plataforma en pendiente.



Contracinta de hormigón dañada.



Bordillo de hormigón partido, carencia de elemento de borde.



Bordillo de hormigón partido, carencia de elemento de borde.

I.2.3 DESCRIPCION DEL PROYECTO

El presente proyecto obedece a la demanda por parte del Ayuntamiento de Hondarribia de redactar un proyecto de rehabilitación urbana de los viales desde Harresilanda Kalea, hacia Soroeta Kalea y finalizando al inicio de Donostia Kalea. Dicho itinerario pretende proporcionar una mejora en el entorno urbano fomentando la accesibilidad a los viales existentes tanto para peatones, bicicletas y vehículos que transitan por los mismos adecuándolas para una movilidad más justa y sostenible.
Son objetivos del presente proyecto:

1. Mejorar las condiciones de accesibilidad en el entorno urbano, y en especial en los pasos de cebra para los peatones.
2. Adecuación del carril bici (bidegorri)a la solución propuesta: Establecer conexión entre los viales aptos para bicicletas. Mejoras en el estado del firme, el trazado y la señalización.
3. Proponer una solución para una movilidad más sostenible que se integre en el paisaje natural y urbano circundante.
4. Renovación de pavimento del vial y adaptación del mismo para el uso compartido de vehículos y ciclistas mediante señalización y calmado de tráfico, adaptación de la solución mediante la adecuación de drenajes y otras instalaciones existentes al estado reformado.
5. Implantar sistemas para el ahorro de recursos energéticos y materiales.

AMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito de actuación incluye desde el cruce de Santiago Kalea con harresilanda Kalea, continuando por la intersección hacia Soroetagain Kalea, hasta alcanzar Donostia Kalea, límite de la actuación.

Dicha superficie se desarrolla íntegramente sobre suelo perteneciente, según las normas subsidiarias de Hondarribia, a suelo urbano.

PROGRAMA DE NECESIDADES

El programa de necesidades contempla ejecutar un itinerario peatonal con mejor accesibilidad, que permita el paso de peatones a nivel de acera, así como realizar algunas reparaciones y señalización y pintado longitudinal para el trazado del bidegorri.

La solución se debe ejecutar únicamente en el terreno urbano sin afección a las instalaciones privadas.

Por otro lado, el proyecto persigue criterios que fomentan el desarrollo sostenible; la integración de las nuevas instalaciones con el paisaje natural y urbano, el ahorro de recursos materiales y energéticos y el fomento de la calidad de vida, bienestar, comodidad, salud y composición arquitectónico-paisajista estética.

DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.

El presente proyecto tiene por objeto la reurbanización y mejora de la accesibilidad del itinerario situado en el área de Akartegi del municipio de Hondarribia, comprendido

entre el cruce de Harresilanda Kalea con Santiago Kalea, el tramo de Soroetagain Kalea y el inicio de Donostia Kalea.

Para entender mejor la situación de cada uno de los elementos y/o actuaciones que se describen en el proyecto, el mismo se divide en las siguientes partes, descritas gráficamente en los planos:

- PS: Punto de origen de las actuaciones ubicado en el cruce de Santiago kalea, con Harresilanda kalea.
- P1: Paso de cebra en Harresilanda kalea previo al cruce con Jaizkibel Hiribidea.
- P2.1: Paso de cebra en Jaizkibel Hiribidea hacia Soroetagain kalea, hacia la mediana; junto a P2.2 que es el paso opuesto desde la mediana hacia la calle Ama Guadelupekoa.
- P3: Paso de cebra en Soroetagain kalea N.º 4.
- P4: Paso de cebra en Soroetagain kalea N.º 8.
- P5: Paso de cebra en Donostia kalea N.º 2.

La actuación contempla la adecuación y mejora de los espacios destinados al tránsito peatonal, ciclista y rodado, con el fin de optimizar la funcionalidad, seguridad y accesibilidad del conjunto del ámbito de actuación. Para ello, se plantea la reorganización de los itinerarios existentes y la resolución de los puntos de conflicto entre los distintos modos de movilidad.

En particular, el proyecto aborda el tratamiento de los cruces y conexiones entre itinerarios peatonales, pasos de peatones P1 a P5, carriles ciclistas y viales de circulación de vehículos, mediante soluciones que garanticen la continuidad de los recorridos, la reducción de riesgos para los usuarios y el cumplimiento de los criterios de accesibilidad universal establecidos por la normativa vigente.

El vial para vehículos a motor, y bicicletas, en el caso en el que además transcurre el carril bicicleta, tendrá limitada su velocidad a 30km/h, como se indicará a través señalización horizontal, a excepción del acceso a Santiago Kalea (PS), que será zona de coexistencia de peatones, bicicletas y coches con límite de velocidad a 20km/h indicado mediante señalización vertical.

Asimismo, como se cita en el párrafo anterior se prevé la mejora de la señalización, la adecuación de los pavimentos y la eliminación de barreras arquitectónicas, favoreciendo una movilidad más segura, cómoda e inclusiva para peatones, ciclistas y vehículos.

Con la ejecución de las actuaciones proyectadas se persigue mejorar la calidad urbana del entorno, reforzar la seguridad vial y facilitar la coexistencia de los distintos modos de desplazamiento en uno de los principales ejes de conexión interna del municipio de Hondarribia.

I.2.4 PLAZO DE EJECUCIÓN

Para la realización de las obras, se estima un plazo de ejecución de alrededor de 2,5 meses.

Actividad	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10
Implantación y señalización	■									
Demoliciones y fresados	■	■								
Movimiento de tierras		■	■							
Red de pluviales			■	■						
Muro a una cara mediana			■	■	■					
Bordillos y obra civil				■	■	■				
Pavimentos peatonales					■	■	■			
Asfaltado y pasos elevados						■	■			
Señalización horizontal								■		
Señalización vertical								■	■	
Remates y limpieza									■	■

MEMORIA CONSTRUCTIVA

Las obras para la urbanización del área de intervención que comprenden el presente proyecto se pueden desglosar en los siguientes capítulos:

1. IMPLANTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE OBRA

Con carácter previo al inicio de los trabajos se procederá a la implantación de la obra y a la adopción de las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los trabajadores, usuarios de la vía pública y propiedades colindantes, minimizando en todo momento las afecciones derivadas de la ejecución de las actuaciones proyectadas.

Dado que las obras se desarrollan en un entorno urbano consolidado del municipio de Hondarribia, sobre viales con tránsito peatonal, ciclista y rodado, la ejecución de los trabajos requerirá una planificación específica de la ocupación de la vía pública y de las afecciones al tráfico, manteniendo siempre que sea posible la funcionalidad de los itinerarios existentes y garantizando condiciones adecuadas de accesibilidad.

1.1 Replanteo general de la actuación

Antes del inicio de las obras se realizará el replanteo general de las actuaciones proyectadas, verificando sobre el terreno la correspondencia entre la documentación gráfica del proyecto y la realidad física existente.

Durante esta fase se procederá a:

- Comprobación de alineaciones y rasantes.
- Verificación de límites de actuación.
- Localización de servicios urbanos existentes.
- Comprobación de cotas de pavimentos, registros y elementos urbanos.
- Definición de las fases de ejecución y zonas de trabajo.

Las incidencias detectadas durante el replanteo serán puestas en conocimiento de la Dirección Facultativa para la adopción de las medidas oportunas.

1.2 Instalaciones provisionales de obra

El contratista dispondrá los medios auxiliares necesarios para el correcto desarrollo de los trabajos, incluyendo las instalaciones provisionales requeridas para la ejecución de la obra.

Entre ellas se incluirán:

- Caseta de obra destinada a oficina y almacenamiento de documentación.
- Aseo químico portátil para uso del personal de obra.
- Zona de acopio temporal de materiales.
- Espacios destinados al almacenamiento de maquinaria ligera y herramientas.
- Contenedores para la gestión selectiva de residuos.

La ubicación de estas instalaciones se definirá de manera que se minimicen las afecciones sobre el tráfico y los recorridos peatonales.

1.3 Señalización provisional y balizamiento

Previamente al comienzo de cada fase de trabajo se implantará la correspondiente señalización provisional de obras, de acuerdo con la normativa vigente en materia de señalización temporal y seguridad vial.

La señalización incluirá, entre otros elementos:

- Señales verticales de obras.
- Limitaciones provisionales de velocidad.
- Conos, hitos y balizas reflectantes.
- Vallas peatonales de protección.
- Cintas de balizamiento.
- Señalización luminosa cuando resulte necesaria.

La disposición de la señalización se adaptará a las distintas fases de ejecución, garantizando en todo momento la adecuada información a los usuarios de la vía.

1.4 Mantenimiento de la movilidad y accesibilidad

Durante la ejecución de las obras se adoptarán las medidas necesarias para garantizar la continuidad de los recorridos peatonales y el acceso a las edificaciones, comercios y servicios existentes en el ámbito de actuación.

En aquellos casos en que resulte necesario modificar temporalmente los itinerarios habituales, se habilitarán recorridos alternativos debidamente señalizados y adaptados a las condiciones de accesibilidad exigidas por la normativa vigente.

Asimismo, se procurará mantener la circulación rodada mediante la ejecución de las obras por fases, limitando las ocupaciones simultáneas y coordinando las actuaciones con los servicios municipales competentes.

1.5 Protección de servicios existentes

Antes del inicio de las excavaciones se procederá a la identificación y localización de las redes de servicios existentes que puedan verse afectadas por las obras, incluyendo:

- Red de abastecimiento.
- Red de saneamiento.
- Red de alumbrado público.
- Redes eléctricas.
- Redes de telecomunicaciones.
- Redes de gas, en caso de existir.

Durante la ejecución de los trabajos se adoptarán las medidas necesarias para evitar daños sobre dichas infraestructuras, realizándose las excavaciones manualmente en las proximidades de las conducciones cuando resulte necesario.

1.6 Gestión ambiental y limpieza

Desde el inicio de la obra se mantendrán las condiciones adecuadas de limpieza y orden en la zona de actuación.

Los materiales procedentes de demoliciones, fresados y excavaciones serán retirados periódicamente para evitar acumulaciones innecesarias y minimizar las molestias a los usuarios del entorno.

Igualmente, se adoptarán medidas destinadas a reducir la generación de polvo, ruido y vibraciones, mediante el empleo de procedimientos adecuados de trabajo y el mantenimiento de la maquinaria en correctas condiciones de funcionamiento.

1.7 Inicio de los trabajos

Una vez completadas las actuaciones descritas anteriormente y obtenidas las autorizaciones necesarias, se dará comienzo a las labores de demolición y levantado de los elementos existentes afectados por las obras, iniciándose así la primera fase de ejecución material del proyecto.

2. DEMOLICIONES Y LEVANTADOS

Una vez implantada la obra y establecidas las medidas de señalización y protección necesarias, se procederá a la demolición y levantado de los elementos existentes incompatibles con la solución proyectada.

Los trabajos comprenderán el fresado de pavimentos bituminosos, la demolición de pavimentos peatonales, bordillos, contracintas y demás elementos afectados por las actuaciones previstas.

Las demoliciones se ejecutarán mediante medios mecánicos adecuados, complementados con medios manuales en aquellas zonas próximas a servicios urbanos, mobiliario existente o elementos susceptibles de conservación.

Los materiales resultantes serán clasificados en origen y cargados sobre camión para su transporte a gestor autorizado o instalación de valorización, de acuerdo con las determinaciones del Estudio de Gestión de Residuos y la normativa vigente.

Durante la ejecución de estos trabajos se adoptarán las medidas necesarias para evitar daños sobre infraestructuras existentes y minimizar las afecciones a peatones, ciclistas y vehículos.

3. MOVIMIENTO DE TIERRAS

Finalizadas las demoliciones se procederá a la ejecución de las excavaciones necesarias para la adecuación de rasantes, formación de explanadas, ejecución de drenajes y cimentación de los distintos elementos proyectados.

Las excavaciones se realizarán mediante medios mecánicos, ajustando las dimensiones a las estrictamente necesarias para la correcta ejecución de las obras; los cajeos a realizar no afectarán a las diversas infraestructuras.

Previamente al inicio de la excavación en zanja se procederá al replanteo de la traza, que debe ser aprobada por el director de las obras. Las zanjas no podrán quedar abiertas más de un (1) día, en casos excepcionales se requerirá el permiso expreso de la Dirección de la Obra. El fondo de las mismas se limpiará de todo material suelto y las grietas y hendiduras se rellenarán con el mismo material que constituya la cama o apoyo de la tubería. Esta práctica queda incluida en el precio de la excavación en zanja.

En toda excavación, del tipo que sea, se dispondrán las medidas necesarias para asegurar la estabilidad del terreno, disponiendo los medios que permitan asegurar la misma a deslizamientos y desprendimientos.

Los materiales excavados se clasificarán en función de su aptitud para reutilización. Aquellos materiales adecuados podrán emplearse en rellenos y regularizaciones, mientras que los excedentes serán transportados a vertedero autorizado.

El material que se obtenga en estas excavaciones y se considere aceptable, según el Pliego de Condiciones se podrá utilizar en los rellenos. Éstos se ejecutarán con arreglo a lo dispuesto en el PG3 (Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes) de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El extendido de tierras de la mediana y el relleno del trasdós del muro a una cara se ejecutarán mediante capas sucesivas debidamente extendidas y compactadas hasta alcanzar las densidades exigidas por la normativa aplicable y las especificaciones del proyecto. Ver apartados 5 y 7.1.

Antes de la continuación de los trabajos se verificará la correcta compactación de las superficies resultantes.

4. RED DE DRENAJE Y EVACUACIÓN DE AGUAS

Con objeto de garantizar la adecuada evacuación de las aguas superficiales, se ejecutarán las actuaciones previstas en materia de drenaje.

Los trabajos comprenderán la ejecución de nuevos imbornales para adecuar el drenaje de aguas pluviales al estado propuesto; para ello se deberán realizar las actuaciones de excavación de zanjas, colocación de conducciones, derivación a pozos y sumideros y reposición de los pavimentos afectados; todos los trabajos ejecutados de la evacuación de aguas se realizarán según especificaciones de Servicios de Txingudi.

Las conducciones se dispondrán sobre cama de asiento adecuada y se protegerán mediante rellenos seleccionados debidamente compactados.

Durante la ejecución se comprobarán las pendientes de las conducciones y la correcta conexión con la red existente, realizando las pruebas necesarias para garantizar su funcionamiento.

Una vez finalizados los trabajos se procederá a la reposición de los firmes afectados.

5. EJECUCIÓN DEL MURO A UNA CARA EN MEDIANA

En el área definida en los planos se ejecutará el muro de contención a una cara destinado a la estabilización de los terrenos y a la adaptación de las nuevas rasantes en la mediana que une el paso P2.1 con la mediana.

Los trabajos comenzarán con la excavación de la cimentación hasta alcanzar la cota definida en proyecto, procediéndose posteriormente a la regularización del fondo de excavación y a la colocación de las armaduras correspondientes.

Para ejecutar la cimentación se procederá al hormigonado de la zapata contra el bordillo existente y posteriormente al alzado del muro inclinado, garantizando en todo momento el correcto posicionamiento de las armaduras, los recubrimientos mínimos y la adecuada compactación del hormigón; así mismo se deberá tener especial cuidado en el atado del muro existente con el nuevo.

Finalizada la estructura se ejecutará el sistema de drenaje posterior mediante material granular drenante y conducción drenante en la base del trasdós, evitando la acumulación de presiones hidrostáticas sobre el muro.

Los rellenos posteriores se realizarán mediante tongadas sucesivas debidamente compactadas hasta alcanzar las densidades especificadas en proyecto.

Opcionalmente se realizará un acabado de chapeo en piedra de color similar al existente en continuación al muro existente.

6. BORDILLOS Y CONTRACINTAS

Sobre las bases previamente preparadas se procederá a la colocación de los bordillos proyectados.

Las piezas se colocarán sobre cama de hormigón, verificando en todo momento las alineaciones y rasantes previstas; una vez colocados los mismos se realiza la contracinta con pendiente hacia el bordillo, ejecutada con hormigón en masa, sobre la base del asfalto y acabado fratasado.

Los encuentros con pasos peatonales, zonas accesibles y las contracintas, como elementos de drenaje, se ejecutarán con especial cuidado para garantizar la continuidad de los itinerarios y la correcta evacuación de las aguas.

Los bordillos constituirán la referencia geométrica para la posterior ejecución de los pavimentos peatonales y de calzada.

7. PAVIMENTACIÓN

Además de las actuaciones de pavimentación peatonal y asfáltica, el proyecto contempla la ejecución de itinerario accesible en la mediana que da acceso a los pasos peatonales P2.1 y P2.2 mediante la ejecución de solera armada con rampa de pendiente ligera, inferior al 6%, y plataformas en la mediana, con objeto de mejorar la accesibilidad, la seguridad peatonal y la continuidad de los itinerarios.

Estas actuaciones incluyen la formación de nuevas soleras de hormigón armado, la modificación de pendientes existentes y la elevación de los pasos de peatones hasta aproximarlos a la cota de la acera.

Es preciso mencionar que no se modifican ni alteran los itinerarios peatonales existentes en las aceras, ajustándose el proyecto a lo previamente existente, sólo se realiza la elevación de pasos de cebra, nueva baldosa podotáctil en donde no se dispone de la misma en las condiciones especificadas por el ayuntamiento (podotáctil en "T" con guía direccional) y la ejecución de un nuevo paso de cebra, para realizar de forma accesible el paso entre Soroetagain kalea y Harresilanda Kalea hacia el paso de Jaizkibel y Ama Guadalupe en el cruce peatonal denominado P2.1 – P2.2 en los planos.

7.1 Soleras armadas, rampas y plataformas de hormigón

En la zona de la mediana se ejecutarán plataformas y rampas accesibles mediante solera de hormigón armado con fibras de 15 cm de espesor, realizada con hormigón HA-25 y fibras poliméricas y de vidrio.

La ejecución comprenderá:

1. Replanteo de las plataformas y definición de cotas y pendientes.
2. Preparación y regularización del soporte existente mediante extendido de tierras.
3. Colocación de armaduras y juntas.
4. Vertido, extendido y vibrado del hormigón.
5. Formación del acabado superficial antideslizante mediante cepillado transversal.
6. Curado y protección del hormigón hasta alcanzar la resistencia necesaria.

Los trabajos comprenderán la preparación del terreno de apoyo, la colocación de armaduras, el vertido y compactación del hormigón y la ejecución del acabado superficial correspondiente.

Las nuevas plataformas permitirán resolver los cambios de rasante existentes y mejorar la continuidad de los itinerarios peatonales.

Las pendientes longitudinales proyectadas son inferiores al 6 %, situándose en valores próximos al 2,75 %, por lo que las superficies generadas se consideran itinerarios peatonales accesibles según la Orden TMA/851/2021 y no rampas a efectos de la normativa de accesibilidad.

Asimismo, las pendientes transversales se mantendrán dentro de los límites establecidos por la Orden TMA/851/2021, inferiores al 2%, garantizando simultáneamente la accesibilidad y la correcta evacuación de las aguas superficiales.

El acabado de las rampas y plataformas se realiza con el mismo hormigón con acabado antideslizante; en las plataformas anexas a los pasos de cebra P2.1 y P2.2 se realiza una franja podotáctil para aviso de los peatones, como se muestra en el siguiente punto en el apartado de acabados.

7.2 Pasos de cebra elevados

En varios pasos de peatones existentes se observa actualmente una configuración desfavorable desde el punto de vista de la accesibilidad: la superficie presenta una pendiente descendente desde la acera hacia la calzada, obligando a los peatones a salvar un resalte y descender al nivel del vial.

El proyecto corrige esta situación mediante la ejecución de pasos peatonales sobreelevados y la formación de nuevas superficies a cota próxima a la de la acera.

Las actuaciones previstas contemplan la mejora de la accesibilidad y de la seguridad vial mediante la ejecución de plataformas peatonales y pasos de peatones sobreelevados, corrigiendo la configuración actual de determinados cruces en los que los peatones deben descender desde la acera hacia la calzada.

La solución proyectada consiste en elevar la superficie de cruce hasta aproximarla a la cota de los itinerarios peatonales, favoreciendo la continuidad del recorrido accesible y reduciendo las velocidades de circulación de los vehículos.

Previamente a la ejecución de los mismos, se procederá al fresado del pavimento existente y a la preparación de la superficie de apoyo, citada en el punto 2 de demoliciones.

Posteriormente se ejecutarán los bordillos y las contracintas, así como las soleras armadas previstas en la acera, con objeto de la continuación de la cota de la misma, sin descenso al pavimento hacia el vial. Se realizará también el nuevo itinerario peatonal que conecta los pasos P2.1-P2.2 necesarias para la adaptación de rasantes y formación de nuevas superficies peatonales.

Sobre los pavimentos bituminosos existentes se aplicará riego de adherencia conforme al artículo 531 del PG-3, ejecutándose posteriormente la extensión y compactación de mezcla bituminosa en caliente de acuerdo con las prescripciones establecidas en el artículo 542 del PG-3.

Las nuevas rasantes se diseñan garantizando la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles y el cumplimiento de las condiciones establecidas por la Orden TMA/851/2021 y por la normativa autonómica de accesibilidad aplicable.

La actuación comprende:

1. Demolición puntual del pavimento peatonal y fresado del pavimento asfáltico existente.
2. Preparación del soporte y ejecución, cuando procede, de solera armada de hormigón.
3. Aplicación de riego de adherencia sobre el pavimento fresado.
4. Extensión de mezcla bituminosa en caliente para conformar la plataforma elevada y las rampas de transición.
5. Compactación y ajuste de cotas hasta obtener una transición suave entre acera y calzada.

Sobre las nuevas superficies ejecutadas se colocarán los distintos pavimentos previstos en el proyecto, incluyendo pavimentos podotáctiles de advertencia y direccionales, baldosas de hormigón y demás acabados definidos en la documentación gráfica.

La colocación se realizará sobre capa de asiento adecuada, respetando alineaciones, pendientes y niveles de proyecto.

Todos los pavimentos exteriores dispondrán de características antideslizantes adecuadas para uso exterior y cumplirán las condiciones exigidas por la normativa vigente en materia de accesibilidad.

La disposición de los pavimentos táctiles permitirá la correcta identificación de cruces, cambios de dirección y zonas de atención por parte de personas con discapacidad visual.

<u>Acabados en las aceras y plataformas de acceso a los pasos de cebra:</u>

Sobre las nuevas plataformas y zonas peatonales en el ámbito de la acera se dispondrán los pavimentos previstos en proyecto:

- Pavimento podotáctil de advertencia y direccional.
- Baldosa granallada antideslizante.
- Pavimento tipo canto rodado en las zonas definidas.

El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable y cumplirá con la exigencia de resbaladicidad para los suelos en zonas exteriores establecida en el Documento Básico SUA, Seguridad de utilización y accesibilidad del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación. No presentará piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes de altura superior a 4 mm, y su textura será diferente de la de los pavimentos táctiles indicadores especificados en el artículo 45 de la Orden TMA/851/2021.

En los pasos de cebra se deberá usar pavimento táctil indicador para orientar, dirigir y advertir a las personas, disponiéndose franjas de acabado, orientación y ancho variable.

El pavimento táctil indicador permitirá una fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastones de personas con discapacidad visual, sin que constituya peligro para el tránsito peatonal en su conjunto. Contrastará, tanto cromáticamente como en textura, de modo suficiente con el suelo circundante y, excepto en el caso previsto en el apartado 5 del artículo siguiente, se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador, de acuerdo con su finalidad:

a) Pavimento táctil indicador direccional, para señalar encaminamiento o guía, así como proximidad a elementos para el cambio de nivel. Estará constituido por piezas o materiales con un acabado superficial de acanaladuras rectas y paralelas, cuya altura será de 4 mm.

b) Pavimento táctil indicador de advertencia, para señalar proximidad a puntos de peligro o puntos de decisión. Estará constituido por piezas o materiales con botones sin aristas vivas, de forma troncocónica, cúpula truncada o funcionalmente equivalente cuya altura será de 4 mm. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha.

7.3 Pavimentos bituminosos

Las actuaciones sobre los pavimentos de calzada para vehículos, tanto el fresado superficial y el repavimentado, se realizan en todo el ámbito desde el inicio en Harresilanda Kalea, hasta Donostia Kalea fin de las actuaciones proyectadas, así como la ejecución mediante 2 capas de asfaltado para incrementar la altura en los pasos de cebra existentes que se encuentran a cota inferior a la acera.

En cuanto al bidegorri sus actuaciones comprenderán únicamente el fresado de las capas existentes deterioradas o afectadas por las nuevas rasantes; y el pintado en rojo, de acabado, en todo su ámbito.

Los trabajos se ejecutarán conforme a las prescripciones establecidas en el PG-3.

Una vez realizado el fresado se procederá a la limpieza de la superficie y a la aplicación del correspondiente riego de adherencia conforme al artículo 531 del PG-3.

Posteriormente se extenderá mezcla bituminosa en caliente tipo AC 16 SURF o equivalente, conforme a las características definidas en proyecto y de acuerdo con las prescripciones establecidas en el artículo 542 del PG-3.

La extensión se realizará mediante extendedora mecánica, efectuándose posteriormente la compactación con rodillos adecuados hasta alcanzar las densidades y características superficiales exigidas.

Se verificará la correcta regularidad superficial de los pavimentos, la continuidad de las pendientes de drenaje y la adecuada transición entre las superficies existentes y las de nueva ejecución.

En el bidegorri se empleará como acabado, revestimiento acrílico rojo con árido silíceo antideslizante; en los pasos de cebra se realiza estampado de asfalto sin color en imitación a adoquín y se realiza cebreado mediante pintura alcídica blanca.

7.4 Criterios de accesibilidad y drenaje

La ejecución de las nuevas plataformas y pasos de cebra elevados se realizará garantizando:

- La continuidad del itinerario peatonal accesible.
- La correcta evacuación de aguas superficiales.
- La ausencia de resaltes o discontinuidades peligrosas.
- La compatibilidad con la circulación ciclista y rodada existente.

Las pendientes transversales se ajustarán a los límites establecidos por la normativa de accesibilidad (inferiores al 2%), asegurando al mismo tiempo el adecuado drenaje de las superficies pavimentadas.

8. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

Una vez finalizadas las pavimentaciones se procederá a la ejecución de la señalización horizontal según el Real Decreto 465/2025 de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico.

Los trabajos comprenderán el pintado de pasos peatonales, símbolos ciclistas, marcas longitudinales, líneas de detención y demás elementos definidos en el proyecto.

En el cruce de Harresilanda con el vial de Jaizkibel se ubicará una señal de stop tipo M-6.4.

Cedas el paso M-6.5 entre el P2 y P3 en el cambio de sentido de la mediana, así como al acceder a la rotonda entre los pasos P4-P5.

El vial para vehículos a motor, y bicicletas, en su caso, tendrá limitada su velocidad a 30km/h, como se indicará a través de la señal de obligación M-6.7 en todo el recorrido, a excepción del acceso a Santiago Kalea, que será zona de coexistencia de peatones, bicicletas y coches con límite de velocidad a 20km/h indicado mediante señalización vertical, punto siguiente.

La señalización vial realizada mediante número y/o letras será homologada según especificaciones M-6.22; así como para las bicicletas M-6.10a.

Las marcas viales se ejecutarán mediante pintura reflectante de elevada resistencia al desgaste y adecuada visibilidad tanto en condiciones diurnas como nocturnas.

La aplicación se realizará sobre superficies limpias y secas, respetando las dimensiones establecidas por la normativa de señalización vial.

9. SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Posteriormente se instalarán las señales verticales previstas en el proyecto según el Real Decreto 465/2025 de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico.

Las señales se fijarán mediante postes metálicos anclados a cimentaciones de hormigón, garantizando su estabilidad y correcta orientación respecto a los usuarios de la vía.

La implantación de la señalización se realizará conforme a las determinaciones del Reglamento General de Circulación y a la normativa técnica aplicable; se colocarán las señales de advertencia de peligro previas a la llegada de los pasos de cebra, en el lateral de la calzada definido por el sentido de circulación P-20a para paso peatonal, y P-20c para pasos peatonales y ciclistas.

Como se cita en el párrafo anterior, para limitar la velocidad en la zona de coexistencia se ubicará señal de coexistencia de vehículos, con bicicletas y peatones S-47.

Asimismo, se colocarán los elementos de balizamiento y protección necesarios para completar la ordenación definitiva de la circulación.

10. CONTROL DE CALIDAD

Durante la ejecución de las obras se desarrollarán los controles de calidad necesarios para verificar la conformidad de los materiales y unidades de obra ejecutadas.

Entre otros aspectos se controlarán:

- Compactación de rellenos.
- Características del hormigón.
- Armaduras.
- Mezclas bituminosas.
- Pavimentos.
- Señalización.
- Elementos prefabricados.

Las comprobaciones se realizarán conforme a la normativa vigente y a las especificaciones técnicas del proyecto.

11. GESTIÓN DE RESIDUOS

Los residuos generados durante la ejecución de las obras serán gestionados de acuerdo con el Estudio de Gestión de Residuos y la legislación vigente.

Los materiales procedentes de demoliciones, fresados y excavaciones serán segregados por tipologías y almacenados temporalmente en condiciones adecuadas hasta su transporte a gestores autorizados.

Se fomentará la reutilización y valorización de los materiales siempre que resulte técnicamente viable.

12. LIMPIEZA FINAL Y RECEPCIÓN DE LAS OBRAS

Finalizadas las actuaciones se procederá a la retirada de las instalaciones auxiliares, señalización provisional, materiales sobrantes y residuos generados durante la ejecución.

Se realizará una limpieza general de todas las superficies afectadas, incluyendo pavimentos, elementos de drenaje, señalización y mobiliario urbano.

Posteriormente se efectuarán las comprobaciones finales necesarias para verificar el correcto funcionamiento de las infraestructuras ejecutadas y la adecuación de las obras a las condiciones establecidas en el proyecto, procediéndose finalmente a su recepción.

JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA

I.4.1 NORMATIVA URBANÍSTICA

En la redacción del presente documento se ha tenido en cuenta el cumplimiento de la normativa urbanística y la normativa técnica que le es de aplicación.

Se cumplen los criterios de Ordenación contenidos en las normas subsidiarias de Hondarribia aprobación definitiva en diciembre de 1.996.

I.4.2 NORMATIVA ESTATAL Y AUTONÓMICA

Normativa estatal y autonómica:

- Código Técnico de la edificación R.D.314/2006 y posteriores modificaciones.
- Real Decreto 470/2021, de 29 de junio, por el que se aprueba el Código Estructural
- Real Decreto 465/2025 de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico.

SEGURIDAD Y SALUD

Se realiza Estudio Básico con las disposiciones mínimas en Seguridad y Salud en las obras de construcción según el Real Decreto 1627/1.997 sobre disposiciones mínimas de Seguridad y Salud en las obras de construcción.

CONTROL DE CALIDAD

Se realiza Plan de Control de Calidad según lo establecido en el Código Técnico de la Edificación y en el Decreto 209/2014, por el que se regula el Control de Calidad en la construcción en la Comunidad Autónoma Vasca.

GESTIÓN DE RESIDUOS

Se realiza Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición, de acuerdo con el Real Decreto 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; y a nivel autonómico el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

A continuación, se detalla las diferentes normativas que son de obligado cumplimiento y que hacen referencia a los materiales, obras de hormigón, afirmados e infraestructuras de servicios:

- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (P.G. 3 –OM 2/07/1976 actualizado 6/04/2004).
- Pliego de Condiciones Generales para la recepción de conglomerados hidráulicos (RC - 08)
- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para tuberías de saneamiento de poblaciones, aprobado por O.M. de 15 de Septiembre de 1.986 (B.O.E. 23 de Septiembre de 1.986).
- Normas Tecnológicas de la Edificación del Ministerio de Fomento.
- Reglamentos Electrotécnicos de alta y baja tensión (RD 842/2002).
- Instrucción de normas UNE de aplicación en el Ministerio de Fomento.

- Normas de ensayo del Laboratorio Central de Materiales del Ministerio de Fomento.
- Condiciones de recepción de los materiales.
- Normativa de Servicios de Txingudi.

Asimismo, se cumple la normativa de accesibilidad en el siguiente punto:

NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD

Orden TMA/851/2021, que establece las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para los espacios públicos urbanizados.

A continuación, se realiza un breve análisis de la mencionada orden, con objeto de dar cumplimiento a los apartados de referencia al proyecto:

1. Itinerario Peatonal Accesible (Artículo 5)

Aspecto	Exigencia
Anchura libre de paso	≥ 1,80 m
Altura libre	≥ 2,20 m
Escalones aislados	No permitidos
Pendiente longitudinal	≤ 6 %
Pendiente transversal	≤ 2 %
Pavimento accesible	Obligatorio

2. Pavimentos (Artículo 11)

Pavimento duro y estable. Cumplen todos los acabados de baldosa, el acabado del hormigón antideslizante y las mezclas bituminosas peatonales.

Sin piezas sueltas. Se cumplirá.

Sin cejas ni resaltes peligrosos. Se cumplirá.

Resbaladicidad adecuada para exteriores exigencia de resbaladicidad de exteriores del CTE DB-SUA. Baldosa clase 3.

3. Cruces entre itinerarios peatonales y vehiculares

Se cumplen todos los aspectos con el diseño de los pasos de cebra elevados y el pavimento podotáctil:

- Continuidad del itinerario accesible.
- Eliminación de desniveles innecesarios.
- Pavimento táctil de advertencia.
- Cruces claramente identificables.
- Soluciones que permitan el paso autónomo de personas con movilidad reducida.

4. Pavimento táctil

En los pasos de cebra en los que se ha cambiado el revestimiento se han realizado según la normativa:

- Pavimento de botones en zonas de advertencia.
- Pavimento direccional donde sea necesario el guiado.
- Contraste visual suficiente.

5. Itinerarios ciclistas

Se cumple el apartado de los itinerarios ciclistas

- Diferenciación respecto al itinerario peatonal, color rojo.
- Señalización específica, para el bidegorri.
- Resolución adecuada de los puntos de cruce.

6. Obras provisionales

Se trata en el estudio básico de seguridad y salud, en anexo diferenciado:

- Vallado continuo.
- Señalización de obras.
- Itinerario peatonal alternativo accesible.

LEY 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad.

Dicha ley es de aplicación, en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a todas las actuaciones en materia de urbanismo, edificación, transporte y comunicación realizadas por cualquier sujeto con personalidad física o jurídica, pública o privada. Por lo tanto, también es de aplicación al presente proyecto.

En cumplimiento de esta ley, los espacios de uso público, en particular las vías públicas, el parque y la plaza en general, así como los respectivos equipamientos comunitarios, las instalaciones de servicios públicos y el mobiliario urbano, garantizan su accesibilidad en los términos que establece la ley y sus normas de desarrollo.

Reservas en el entorno urbano, espacios públicos y edificaciones de uso público.

Aparcamientos

No existen en este proyecto

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.

Se adjunta a continuación ficha justificativa del cumplimiento de la Normativa:

Cumplimiento de la normativa de accesibilidad

Las actuaciones proyectadas se han diseñado de conformidad con la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad, el Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos y espacios públicos del País Vasco, y la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, 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.

El proyecto garantiza la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles mediante la adecuación de rasantes, la eliminación de barreras arquitectónicas, la ejecución de pasos peatonales sobreelevados y la incorporación de pavimentos táctiles de advertencia y encaminamiento en los puntos donde resultan necesarios.

Los itinerarios peatonales proyectados disponen de anchura libre suficiente para el cruce y giro de usuarios, pendientes longitudinales inferiores al 6 % y pendientes transversales compatibles con las exigencias de accesibilidad y drenaje establecidas

por la normativa vigente. Asimismo, los pavimentos proyectados presentan características adecuadas de estabilidad, dureza y resbaladicidad para uso exterior.

Los cruces entre itinerarios peatonales, ciclistas y rodados se resuelven garantizando la continuidad de los recorridos accesibles, mejorando las condiciones de seguridad vial y favoreciendo la movilidad autónoma de todas las personas, de acuerdo con los criterios establecidos en la Orden TMA/851/2021

Las soluciones adoptadas garantizan:

- La continuidad de los itinerarios peatonales accesibles.
- La eliminación de barreras arquitectónicas.
- La reducción de desniveles y resaltes.
- La mejora de las condiciones de cruce para peatones.
- La adecuada integración entre itinerarios peatonales, ciclistas y rodados.
- La incorporación de pavimentos podotáctiles en los puntos donde resultan exigibles.

Con ello se mejora sustancialmente la accesibilidad y seguridad del ámbito objeto de actuación respecto a la situación actualmente existente.

FICHA NORMATIVA SOBRE ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO

F.ACC/URB. A.II

AMBITO DE APLICACIÓN: El diseño de planos y la redacción de determinaciones de los instrumentos de planeamiento, y la redacción y ejecución de proyectos de Urbanización, así como el diseño, características y colocación de mobiliario urbano.

ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN: Se considerarán como tales; La pavimentación, abastecimiento y distribución de aguas, saneamiento y alcantarillado, distribución de energía eléctrica, gas, telefonía y telemática, alumbrado público, jardinería y aquellas otras que materialicen las indicaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico.

APARTADO	NORMATIVA. Decreto 68/2000 de 11 de Abril. **Anejo II**			PROYECTO
ITINERARIOS PEATONALES (Anejo II. Art.3.2) Públicos y Privados de uso comunitario.	**ANCHO** Min.	General	A ≥ 200 cm	A = ≥ 200 cm en todos los casos
		Si densidad. d≤12viv/ha	A ≥ 150 cm, con rellanos intermedios ∅=180cm/20m máx.	
	PENDIENTE	Longitudinal	P ≤ 6%	P media ≤6% en las plataformas
		Transversal	P ≤ 2%. Recomd.1,5%	P < 1,5 %
	ALTURA Libre de paso		h ≥ 2,20m	h ≥ 2,20m
	BORDILLO acera Altura máxima.		h ≤ 12cm	Bordillo a nivel de acera, en mediana <12cm
	Excepcionalmente, cuando en la construcción de itinerarios peatonales aparezcan contradicciones con la normativa urbanística o sectorial concurrente en el área o sean de difícil materialización por razones topográficas, será preciso justificar la solución en un informe de los Servicios Municipales, previo a la concesión de licencia.			
PAVIMENTO (Anejo II, Art.3.3.)	**Pavimentos Duros** . Antideslizante y sin resaltos. **Pavimentos Blandos**. Suficientemente compactados, que impidan deslizamientos y hundimientos. **Rejas y registros** de los itinerarios y pasos peatonales, enrasados con el pavimento circundante de material antideslizante aún en mojado, serán de cuadrícula de apertura ≤ 1,0x1,0 cm, si invade el ancho mínimo. del itinerario peatonal y sino de 2,5x2,5cm. **Alcorques.** Serán elementos enrasados al pavimento y no deformables. De ser enrejados cumplirán con lo anteriormente dispuesto para Rejas y registros.			El pavimento de baldosa, tanto podotactil como el que se incorpore nuevo, será duro, antideslizante y sin resaltos Registros= Los ajustados al proyecto cumplirán la norma. Enrasados a pavimento y material antideslizante. Las tapas actuales cumplen con la cuadrícula cuando pasan por itinerario peatonal. No se modifican alcorques.
	SEÑALIZACIÓN Anejo IV: De Desniveles, Depresiones y Cambios de Cota, mediante **Franjas Señalizadoras,** Perpendiculares al sentido de marcha, de Anchura ≥ 1m y con Pavimento de textura y color diferentes.			

<table>
<tr><td>VADOS DE VEHÍCULOS

(Anejo II, Art.3.4)</td><td colspan="3">El itinerario peatonal que atraviesen no debe verse afectado por pendientes superiores a las definidas para los itinerarios peatonales. Hay excepciones en el paso a garajes existentes que no se modifican en el proyecto actual.

Cuando lo anteriormente expuesto no pueda darse, al menos 150cm de acera respetarán dichas pendientes. Si la acera fuese de 150cm, se deberá rebajar el bordillo. Cumple.</td></tr>
<tr><td>PASO DE PEATONES

(Anejo II, Art.3.5)</td><td colspan="2">VADO PEATONAL. Planos inclinados:

ANCHO mínimo a cota de calzada

PENDIENTE Longitudinal

Transversal

ACERA a respetar de anchura

En aceras estrechas rebajar la acera en todo el ancho del paso peatonal con planos inclinados que respeten las pendientes fijadas

ISLETA

ANCHO

SEÑALIZACIÓN Anejo IV: El pavimento en las isletas y en el ancho del vado peatonal ampliado en un metro en todo su perímetro será igual a la franja señalizadora, materializado a través de baldosas u otro tipo de material con protuberancias o tetones de 25mm de ∅, 6mm de altura y 67mm de separación entre centros, antideslizantes y contrastadas en color.</td><td>= Paso peatones

P ≤ 8%

P ≤ 1,5%

A ≥ 150 cm

A nivel de calzada

A ≥ 2m. en viales con doble sentido y tres o más carriles:</td><td>Los nuevos pasos de peatones se elevan en la calzada a la altura de la acera.

Sin pendiente longitudinal, ni transversal en el ámbito del paso peatonal, cebreado.

Ancho >150cm

No existe isleta como tal.

La mediana se encuentra a nivel de acera, sin escalones ni bordillos y con pendientes accesibles de un ancho superior a 2m (itinerario accesible)</td></tr>
<tr><td>PARQUES, JARDINES, PLAZAS

(Anejo II, Art.3.6)</td><td>ANCHO (CAMINOS y SENDAS)

DESNIVELES

DESNIVELES ≥ 0,40m</td><td>A ≥ 2,00 m

Mediante Itinerario Peatonal

Elementos continuos de protección</td><td>A ≥ 2,00 m

Itinerario accesible

N/A

No existen parques, jardines y plazas en el ámbito de actuación del proyecto, ni tampoco se dispone de nuevas áreas.</td></tr>
</table>

ESCALERAS (Anejo II, Art.3.7)	**DIRECTRIZ** recta		No existen escaleras en el ámbito de actuación. N/A
	Directriz caracol o abanico, si huella mínima ≥ 35 cm		
	ANCHO	A ≥ 200 cm	
	HUELLA	h ≥ 35 cm	
	CONTRAHUELLA	t ≤ 15 cm	
	Prohibido sin contrahuellas		
	Nº PELDAÑOS mínimo -máximo	3 ≤ Nº ≤ 12	
	Extremo libre escalón resalto	h ≥ 3 cm	
	DESCANSILLO. FONDO	B ≥ 150 cm	
	PASAMANOS		
	Para cualquier ancho	Obligatorio a ambos lados	
	Para ancho ≥ 240 cm	Además intermedio	
	uno a	H = 100 ± 5 cm	
	otro a	H = 70 ± 5 cm	
	Prolongación en los extremos	L = 45 cm	
	ALTURA LIBRE bajo escalera	H ≥ 220 cm	
	Intrados del tramo inferior	Cerrarlo hasta 220cm	
	PAVIMENTO	Antideslizante	
	BANDAS **en borde peldaño**	A = 5-10cm, antideslizantes y de textura y color diferentes	

	SEÑALIZACIÓN Anejo IV: Se dispondrá señalización táctil en los accesos. y mediante franja señalizadora en los itinerarios peatonales. Se dispondrán placas de orientación en los pasamanos de los edificios públicos de interés general y vestíbulos con varias opciones			
RAMPAS (Anejo II, Art.3.8)	ACCESOS		∅ ≥ 180cm	Cumple
	PENDIENTE			P <6% no se considera rampa.
		Longitudinal	P ≤ 8 %	
		Transversal	P ≤ 1,5 %	
	ANCHURA		A ≥ 200 cm	A = 200 cm
	BORDILLO LATERAL		H ≥ 5 cm	Bordillo
	LONGITUD máxima sin rellano		L ≤ 10m	Cumple
	RELLANO INTERMEDIO. Fondo		B ≥ 200 cm	Cumple
	PASAMANOS:			No se considera rampa dada la pendiente <3%, por lo que no es necesaria la instalación de pasamanos
	Para cualquier ancho		Obligatorio a ambos lados	
		uno a	H = 100 ± 5 cm	
		otro a	H = 70 ± 5 cm	
	Prolongación en los extremos		L = 45 cm	
	PAVIMENTO		Antideslizante	Antideslizante
	SEÑALIZACIÓN Anejo IV: Mediante franja señalizadora en los itinerarios peatonales. Se dispondrán placas de orientación en los pasamanos de los edificios públicos de interés general y vestíbulos con varias opciones.			
ESCAL. MECANICAS, TAPICES RODANTES Y ASCENSORES (Anejo II, Art.3.9)	Cuando se instalen en los espacios públicos este tipo de elementos se estará a lo dispuesto en esta ficha en cuanto a accesibilidad y señalización y en cuanto a construcción ficha referente al Anejo III. No existen en el proyecto.			
APARCAMIENTOS (Anejo II, Art.3.11)	**RESERVA**	1 cada 40 plazas o fracción		Se conservan las plazas de reserva existentes, en Harresilanda y Soroetagain kalea.
		Recorrido peatonal entre dos reservas ≤ 250m		
	Situación junto a accesos y cerca itinerarios peatonales			
	Si reserva próxima a paso peatones. Espacio libre A ≥ 200 cm			
	ANCHO de plaza		A ≥ 360 cm	No se modifican las plazas existentes.
	LARGO de plaza		L ≥ 600 cm	
	En BATERÍA, si no es posible L = 600cm se admite L=500cm.			
	En LINEA si no es posible A = 360m se admite la del resto de vehículos manteniendo el largo establecido debiendo ser las reservadas colindantes al paso peatonal..			
	SEÑALIZACIÓN: Mediante símbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical y horizontal y prohibición de aparcar al resto de vehículos.			
ASEOS PÚBLICOS (Anejo II, Art.3.12)	**RESERVA**	Si se instalan aislados	Accesibles Minusválidos	No se interviene en proyecto en el
		Si hay agrupación		

	DISTRIBUIDOR ASEOS 1 por sexo por /10 o fracción. **PUERTAS,** De distribuidor y cabina adaptada. ∅ ≥ 180cm A ≥ 90cm Zócalo protector en ambas caras de la hoja A ≥ 30cm **BATERÍA URINARIOS:** Al menos uno a h = 45 cm, sin pedestal CABINA INODORO ADAPTADA **ESPACIO LIBRE** ∅ ≥ 150cm, recomen. ∅ ≥ 180cm **LAVABO,** contará al menos con uno a h = 80cm INODORO **h= 45-50cm** Separación de exterior a pared d ≥ 70cm Espacio libre lateral a ≥ 80cm Barras laterales h = 80±5cm L = 80-90cm Distancia barras al eje inodoro d = 30-35cm **PAVIMENTO** Antideslizante en seco y mojado **SUMIDEROS** Enrasados. Rejillas de ranuras r ≥ 1,0cm x 1,0cm **ACCESORIOS** Espejos borde inferior a h ≤ 90cm Perchas, toalleros, etc h = 90-120cm **ALARMA** Tipo cordón o similar a h = 40cm **SEÑALIZACIÓN:** Mediante símbolo internacional de accesibilidad colocado en la puerta de la cabina del inodoro.	equipamiento de aseos públicos.
MOBILI. URBANO (Anejo II, Art.4)	Se entiende como tales, al conjunto de objetos a colocar en los espacios exteriores superpuestos a los elementos de urbanización; Semáforos, Señales, Paneles Informativos, Carteles, Cabinas telefónicas, Fuentes públicas, Servicios Higiénicos, Papeleras, Marquesinas, Asientos y otros de análoga naturaleza. NORMAS GENERALES Se dispondrán de forma que no interfieran la accesibilidad Se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser utilizados por personas con dificultad en la accesibilidad. En las aceras se colocaran en el borde exterior, sin invadir los 200cm de itinerario peatonal o 150cm en densidades de 12viv/ha, ni invadir vados y pasos peatonales. Se dispondrán alineados longitudinalmente en el itinerario peatonal **Elementos salientes de fachada** fijos o móviles que interfieran un itinerario peatonal, Marquesinas, etc h ≥ 220cm Elemento fijo o móvil a h < 220cm, se prolongará hasta el suelo. Elementos Trasparentes 2 **Bandas de colocadas** **a = 20cm, una a h = 90cm** otra a h = 150cm	h ≥ 220cm no existen elementos salientes de fachada.

SEMAFOROS (Anejo II, Art.4.2.2.1)	Contarán con señal acústica, con emisores orientados hacia el otro lado de la calzada, recomendable emisor de activación a distancia por el discapacitados. h = 90-120cm **Semáforos manuales**, pulsador h = 90-120cm	No se interviene en su equipamiento.
TELEFONOS (Anejo II, Art.4.2.2.2)	**RESERVA** Si se instalan aislados Accesibles Minusválidos Si hay agrupación 1 /10 o fracción. En los Locutorios Un teléfono adaptado (a personas con problemas de comunicación) **Cabinas y Locutorios** Cumplirán parámetros accesibilidad en los edificios TELEFONO ACCESIBLE Acceso frontal a su uso, espacio libre ∅ ≥ 180cm Aparatos, diales, monederos y tarjeteros h = 90cm Repisa h = 80cm Bajo libre h = 70cm Baterías Teléfonos Laterales primero y último hasta el suelo	No se interviene en su equipamiento. No se interviene en su equipamiento.
MAQUINAS EXPENDEDORAS (Anejo II, Art.4.2.2.4)	Incorporarán sistema Braille, altorrelieve y macrocaracteres Diales y Monederos h = 90cm Recogida de billetes o productos h = 70cm	No se interviene en su equipamiento.
CONTEDORES, PAPELER., BUZON, o análogos (Anejo II, Art.4.2.2.5)	**BOCAS** h = 90cm **CONTENEDORES** Fuera del itinerario peatonal	h = 90cm No se interviene en su equipamiento.
FUENTES y BEBEDE. (Anejo II, Art.4.2.2.6)	Aproximación a cota Rejillas antideslizantes en seco y mojado ≥2,5cm x 2,5cm Si el accionamiento es manual h ≤ 90cm	No se interviene en su equipamiento.
BANCOS (Anejo II, Art.4.2.2.7)	Asiento con respaldo y reposabrazos h = 40-50cm Reposabrazos h = 20-25cm Distancia máxima entre varios bancos d = 50m Complementariamente a los anteriores y ajustándose a las condiciones ergonómicas para sentarse y levantarse se podrán utilizar otros.	No se interviene en su equipamiento. Cumple
BOLARDOS (Anejo II, Art.4.2.2.8)	Los Bolardos o Mojones serán visibles por color y volumen, no susceptibles de enganches. Cumplen con las características definidas.	
P. INFORMACION (Anejo II, Art.4.2.2.9)	Sistemas de Información Interactivo (Anejo IV) Acceso con espacio libre ∅ ≥ 180cm Teclado, ligeramente inclinado h = 90-120cm Pantalla entre 30-40º inclinación h = 100-140cm	No se interviene en su equipamiento.

PARADA AUTOBUS **MARQUESINA** (Anejo II, Art.4.2.2.10)	En zona de espera y andén un lateral de ancho libre 180cm Si tiene asientos h = 40-50cm **Si tiene elementos trasparentes:** **2 Bandas señal** **a = 20cm,** **colocadas** **una a h = 90cm** otra a h = 150cm Parada por plataforma desde la acera, tendrá mismo pavimento que esta y podrá tener bordillo a 20cm.	No se interviene en su equipamiento.
MOSTRADORES y VENTANILLAS (Anejo II, Art.4.2.2.11)	Altura máxima h ≤ 110cm Dispondrá de un tramo de mostrador de: L = 120cm h= 80cm con hueco libre inferior de F = 50cm h = 70cm	No se interviene en su equipamiento.
ELEMENTOS PROVISIONALES. Protección y Señalización (Anejo II, Art.4.3)	La protección será mediante vallas estables y continuas que no tengan cantos vivos, no sean autodeslizantes y resistan al vuelco. Prohibido la sustitución de vallas por mallas, cuerdas, cables o similares Distancia del vallado a zanjas, acopios, etc d ≥ 50cm **Luces Rojas,** deberán tener los elementos de protección y permanecerán encendidas en horarios de iluminación insuficiente. **Itinerario peatonal garantizado** a ≥ 150cm Si la acera fuese menor de 150cm a = Acera Elementos de andamiaje arriostrando a h ≤ 220m, deberán ser señalizados y protegidos adecuadamente hasta el suelo en longitudinal al itinerario.	d ≥ 50cm No se prevén. a = 200cm
OBSERVACIONES	Debido a que se trata de una rehabilitación y no una obra nueva, hay elementos que no se pueden cumplir al 100% la accesibilidad, como el de la pendiente en áreas con garaje en Soroetagain Kalea; los nuevos elementos que se disponen cumplirán todos los requisitos de accesibilidad.	

DOCUMENTOS QUE COMPONEN EL PROYECTO

Documento 1: I. Memoria y sus anejos:

- Anexo I.A Estudio básico de seguridad y salud.
- Anexo I.B Plan de control de calidad.
- Anexo I.C Estudio de gestión de residuos.

Documento 2: II. Pliego de condiciones.

Documento 3: III. Presupuesto:

- 3.1 Justificación de precios.
- 3.2 Mediciones.
- 3.3 Cuadros de precios 1.
- 3.4 Cuadros de precios 2.
- 3.5 Resumen del presupuesto.
- 3.6 Presupuesto y mediciones.

Documento 4: IV. Planos.

CONCLUSIONES

El Técnico que suscribe el presente Proyecto, considera que las obras a realizar quedan suficientemente definidas con los documentos redactados, habiendo así cumplido el encargo promovido por el Excelentísimo Ayuntamiento de Hondarribia.

En Hondarribia, a 16 de Junio de 2026



El facultativo: ANDONI ZABALA GARCIA

ARQUITECTO TÉCNICO

COLEGIADO Nº:1.552