
ANEJO Nº 10. ESTACIÓN DE VITORIA

**ANEJO
10**

INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO	1
2. SITUACIÓN ACTUAL	1
2.1. ESTACIÓN DE VITORIA-GASTEIZ	1
2.2. SITUACIÓN URBANA	3
3. CONDICIONANTES DE DISEÑO	4
3.1. ACCESOS.....	4
3.2. DISTRIBUCIÓN DE USOS DE LA ESTACIÓN	4
3.3. ANDENES.....	5
3.3.1. CONFIGURACIÓN DE ANDENES	5
3.3.2. EVACUACIÓN DE ANDENES	5
3.4. EDIFICIO DE VIAJEROS Y MARQUESINAS DE ANDENES ACTUALES	5
3.5. INTERMODALIDAD	5
3.6. APARCAMIENTO.....	5
3.7. ACCESIBILIDAD Y EXPERIENCIA DEL USUARIO	5
3.8. PROGRAMA DE NECESIDADES	5
4. NUEVA ESTACIÓN DE VITORIA-GASTEIZ	6
4.1. ACCESOS.....	6
4.2. ESQUEMA FUNCIONAL.....	7
4.3. DISTRIBUCIONES DE ESPACIO Y CIRCULACIONES	7
4.3.1. NIVEL 0: ACCESO A LA ESTACIÓN	7
4.3.2. NIVEL -1: MEZZANINA.....	8
4.3.3. NIVEL -2: ANDENES.....	9
4.4. ANDENES.....	9
4.4.1. ANDENES DE ALTA VELOCIDAD	9
4.4.2. ANDÉN DE ANCHO IBÉRICO	10
4.5. SUPERFICIES MÍNIMAS REQUERIDAS.....	10
4.6. EVACUACIÓN DE ANDENES.....	11
4.7. APARCAMIENTO.....	11
4.8. INTEGRACIÓN URBANA Y DESARROLLO URBANÍSTICO	11

APÉNDICE 1. PROGRAMA DE NECESIDADES

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

El objeto del presente anejo es analizar la propuesta estudiada para la ejecución de la nueva estación soterrada de Vitoria-Gasteiz en relación con la integración urbana y la arquitectura recogida en el “Estudio informativo de Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz”.

2. SITUACIÓN ACTUAL

2.1. Estación de Vitoria-Gasteiz

La estación de Vitoria - Gasteiz, conocida popularmente como estación de Dato, por ser este el nombre original de la calle que da acceso a la estación, hoy, calle de Eduardo Dato, es una estación de Adif (nº. 11208). Está situada, a una altura de 528,6 metros sobre el nivel del mar, en el punto kilométrico 492+353 de la línea 100 de Adif entre Madrid-Chamartín y Hendaya.

La estación se ubica en un entorno urbano, en pleno centro de la ciudad, al sur del casco histórico de la ciudad, entre este y el campus de Álava de la Universidad del País Vasco, concretamente en la denominada Plazuela de la Estación, donde confluyen las calles de Eduardo Dato y Jose Erbina.



ILUSTRACIÓN 1 UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN DE VITORIA-GASTEIZ

Se trata de una estación que presta servicios de media y larga distancia a unos 525.000 viajeros anuales (según datos de 2017).

El principal tráfico ferroviario con parada en la estación corresponde a trenes de media distancia y regionales que conectan la ciudad con Madrid, Miranda de Ebro, Burgos, Navarra, Aragón y el resto del País Vasco. Actualmente no existe un enlace directo con Bilbao, por lo que las comunicaciones con la capital se realizan mediante un rodeo vía Miranda de Ebro.

En cuanto a las líneas de larga distancia de Vitoria-Gasteiz, muchos son los trenes de largo recorrido con parada en la estación. Principalmente trenes Alvia con destino Madrid, Barcelona, Asturias o Galicia, con la que también está conectada mediante servicio de trenes Intercity.

La estación es también parada de dos servicios de trenhotel: el *Surexpreso*, también llamado Sudexpress, un centenario tren-hotel internacional que une la Estación de Santa Apolonia de Lisboa en Portugal con Hendaya en Francia pasando por España, y el *Francisco de Goya*, que conecta Madrid con París.

En el exterior de la estación, en la plaza de acceso desde la calle Eduardo Dato, la plazuela de la estación, existen 25 plazas de aparcamiento regulado y 2 más adaptadas para Personas con Movilidad reducida. En esta plaza existe también una parada para cuatro taxis. No obstante, no existe ninguna línea urbana de autobús que tenga parada en la estación o sus proximidades, situándose la más cercana en el número 76 de la calle Manuel Iradier. (Líneas 3,9 y 10)

La actual playa de vías de la estación ocupa una parcela que tiene una anchura media de 48 metros y una longitud máxima de 765 metros (sin incluir el edificio de vestíbulo) computando una superficie total de 32.000 m².

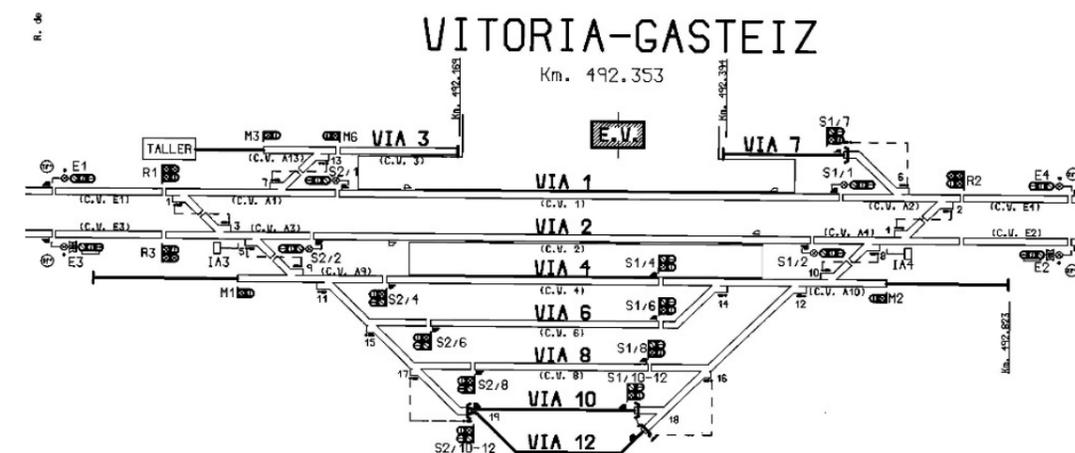


ILUSTRACIÓN 2 ESQUEMA ACTUAL DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE VITORIA-GASTEIZ FUENTE: ADIF

Situada en una posición central y estratégica de Vitoria-Gasteiz, la parcela está delimitada longitudinalmente al norte por las calles Jose Erbina, Salvador García Diestro y la plazuela de la estación y al sur por el paseo de la Universidad. Lateralmente la parcela tiene continuidad con la plataforma ferroviaria, sin límites físicos en el entorno urbano.

La estación de Vitoria-Gasteiz es una estación pasante y dispone de nueve vías, de las cuales tres están destinadas al servicio de viajeros, con la siguiente distribución:

- Tres (3) vías con andén: las dos generales más una de apartado en el lado par. (vías 1, 2 y 4)
- Dos (2) vías en fondo de saco para estacionamiento de trenes. (vías 3 y 7)
- Cuatro (4) vías de apartado en la parte sur de la estación hay 4, además de la mencionada anteriormente, con longitudes aproximadas de entre 450 y 550 m. (vías 6, 8, 10 y 12)
- Tanto el andén lateral como el central (a ambos lados de las vías generales) tienen una anchura de 5 m y la conexión entre ambos se realiza por medio de un paso inferior.

El edificio de viajeros actual fue construido en 1934, e inaugurado en abril de 1935, sustituyendo a la estación original de 1862, cuya capacidad resultó insuficiente para hacer frente al nuevo servicio ferroviario de la línea FEVE Vitoria – Estella, inaugurado en 1927.

La autoría del edificio se atribuye, sin confirmación oficial, al arquitecto canario José Enrique Marrero Regalado, colaborador usual de la época con la Compañía del Norte en el diseño de estaciones en el territorio alavés, como es el caso de Llodio.



ILUSTRACIÓN 3 IMAGEN HISTÓRICA DEL EDIFICIO DE VIAJEROS

El edificio es singular tanto por su interés arquitectónico - es uno de los pocos testimonios que todavía perduran en Vitoria-Gasteiz de los grandes edificios públicos construidos durante la primera mitad del siglo XX – como por su importancia urbanística –la estación determinó el eje principal del nuevo ensanche de la ciudad.

La *Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública* lo describe así:

“El edificio principal presenta una combinación ecléctica de diversos estilos arquitectónicos de inspiración historicista, desde un neo-renacentista enraizado con la arquitectura local, hasta el clasicismo más severo presente en los ventanales adintelados del segundo piso, o elementos del repertorio medieval como los arcos de medio punto de los vanos y puertas de la planta baja y las arquerías de los pisos superiores, a los que hay que añadir elementos propios de la arquitectura rural que se aprecian en las balconadas corridas de madera.

El edificio presenta una composición horizontal de diferentes volúmenes. El cuerpo central es el más elevado. Alcanza una altura de cuatro plantas ocupado únicamente por el vestíbulo, cuyo carácter monumental se acentúa gracias a la gran altura de su techo casetonado y a la gran luminosidad que proporcionan sus ventanales. Este cuerpo central se completa con dos cuerpos laterales de tres pisos, en cuya planta baja se instalaron las taquillas y demás dependencias de atención al viajero.

Dos alas adosadas a cada lado de dos pisos -el superior rematado con una balconada decorada con falsos entramados líneos- enlazan con otros dos edificios de tres plantas en los que destacan las arquerías de medio punto sobre columnas toscanas de los pisos superiores. La fisonomía de la fachada apenas ha cambiado desde su inauguración, no así su interior que se ha visto modificado para adaptarlo a las necesidades del servicio ferroviario actual.”



ILUSTRACIÓN 4 VISTA DE LA FACHADA PRINCIPAL DEL EDIFICIO DE VIAJEROS DESDE LA CALLE EDUARDO DATO

El andén lateral con acceso directo desde el edificio de viajeros está cubierto por una amplia marquesina que avanza hacia las vías desde la fachada del propio edificio de viajeros. El andén central está cubierto por otra marquesina de idéntico estilo con una línea de apoyos que discurre por el eje del andén.

Ambas marquesinas son de tipología metálica compuestas por una cercha longitudinal principal apoyada en pilares dispuestos a lo largo del andén. Sobre esta cercha principal apoyan cerchas secundarias dispuestas perpendicularmente sobre las que apoya la chapa metálica de cobertura.



ILUSTRACIÓN 5 MARQUESINAS EXISTENTES SOBRE ANDENES

Además, incluidos en el ámbito calificado por el PGOU como Red de Ferrocarril, se incluyen al norte del recinto y al oeste del edificio de viajeros, en la calle Salvador García Diestro, tres edificaciones adicionales de tipo nave o taller ferroviario, cuyo uso actual se intuye desvinculado de la estación.



ILUSTRACIÓN 6 VISTA DE LA PLAZUELA DE LA ESTACIÓN CON LOS EDIFICIOS DE TALLER AL FONDO

El edificio de viajeros de la estación está incluido en el CATALOGO DE EDIFICIOS SOMETIDOS AL REGIMEN ESPECIAL DE PROTECCION del PGOU de Vitoria-Gasteiz como Edificios de alta calidad (**categoría B**) para los que se requiere una **Conservación Estructural**.

De acuerdo con lo establecido en la Sección 2ª. Ordenanza de Conservación Estructural - Artículo 7.02.06., en toda obra o intervención que afecte a un edificio calificado dentro de esta categoría se deberán mantener las características volumétricas, distributivas y decorativas básicas del edificio. No obstante, dado que el soterramiento implica la eliminación de los andenes de la cota sobre rasante, las marquesinas existentes, tanto la exenta como la adyacente a la fachada posterior del edificio de viajeros perderán el cometido para el que fueron diseñadas.



ILUSTRACIÓN 7 EXTRACTO DEL PGOU DE VITORIA-GASTEIZ.

2.2. Situación urbana

La línea ferroviaria Madrid-Hendaya, a su paso por el término municipal de Vitoria-Gasteiz, discurre a lo largo de aproximadamente 10 kilómetros en un tramo de características urbanas con distintos grados de consolidación y usos. Dicho tramo se sitúa entre el paso superior de la autovía A-1 (al oeste) y el paso superior de la carretera A-132 (al este).

La traza ferroviaria atraviesa la ciudad por el tercio meridional, quedando en la margen sur de las vías los barrios de Zona Rural Suroeste, Zabalzana, Ariznabarra, Mendizorrotza, San Cristóbal y Adurtza, y en la margen norte el resto de barrios de la ciudad.

A lo largo de dicho tramo, pese a que los nuevos desarrollos urbanísticos han sido diseñados con éxito considerable para minimizar la fractura ocasionada en el tejido urbano por la infraestructura ferroviaria, siguen existiendo a día de hoy, zonas urbanas consolidadas en las que se aprecian las siguientes situaciones conflictivas:

- Numerosos pasos superiores para tráfico rodado y peatonal (15 para tráfico mixto y 8 exclusivos para peatones)
- Fachadas traseras de edificios adosadas al pasillo ferroviario
- Incremento de los niveles sonoros coincidiendo con usos residenciales intensivos
- Segregación y desconexión de los distintos usos existentes a ambos lados del trazado.

La estación ferroviaria de Vitoria-Gasteiz se sitúa en el límite sur del barrio del Ensanche por lo que el soterramiento de la línea permitirá la conexión hacia el sur del Casco Viejo con los barrios de Mendizorrotza y San Cristóbal a través del propio barrio del Ensanche.

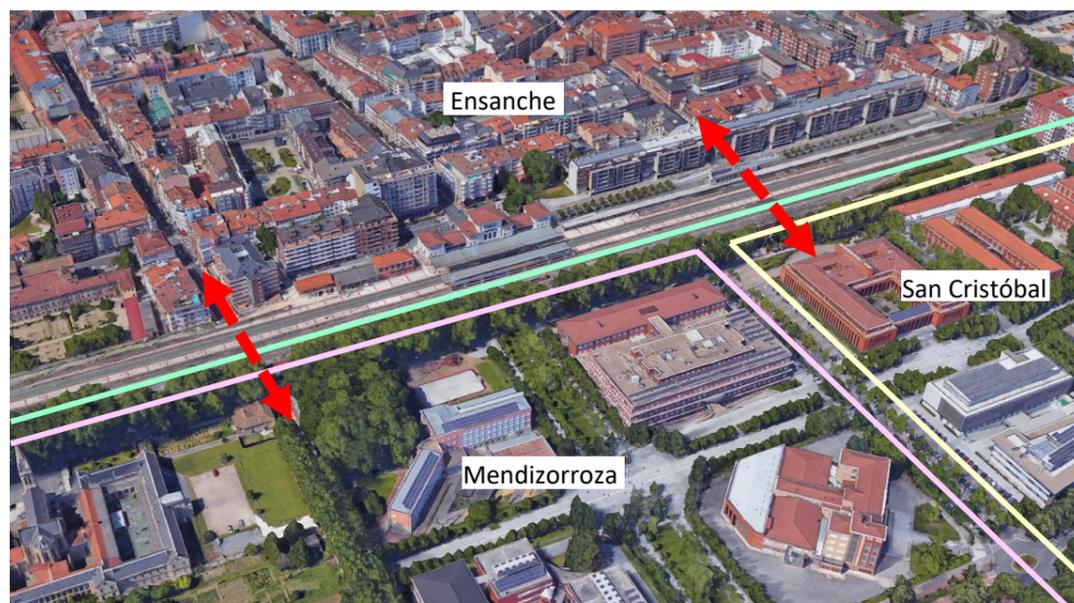


ILUSTRACIÓN 8 TRAZA FERROVIARIA A LO LARGO DEL TEJIDO URBANO DE VITORIA-GASTEIZ.

El paseo de la Universidad discurre, en paralelo, al sur del trazado actual de las vías y los andenes de la estación, a la misma cota que estos. La conexión con el lado norte de la playa de vías se realiza actualmente mediante una serie de pasos inferiores de ciudad que conectan al oeste las calles de Juan Ibáñez de Santo Domingo y de San Antonio, y al este la calle Fueros directamente con el Paseo.

3. CONDICIONANTES DE DISEÑO

3.1. Accesos

Se requiere el mantenimiento integral del edificio de viajeros actual de la estación como acceso a la nueva estación respetando, al ser un elemento protegido (Conservación estructural), la volumetría y decoración actuales del edificio. Además, se planteará un nuevo volumen que desarrolle el nuevo programa de la estación de manera integrada con el edificio existente y generando un nuevo acceso desde el Paseo de la Universidad que permita la integración de la estación en la nueva ordenación urbana planteada sobre el soterramiento de la infraestructura ferroviaria.

3.2. Distribución de usos de la estación

El recinto soterrado de la estación se ejecutará mediante excavación al abrigo de pantallas y las vías se situarán a unos 17 metros por debajo de la cota de calle. En la estación a nivel ferroviario se disponen cinco vías de ancho estándar (Viajeros - AV), una vía de ancho ibérico (Viajeros - Convencional) y una vía de tres hilos pasante (Mercancías). Los tráficos de mercancías estarán separados físicamente de la zona de andenes de viajeros mediante muros. Para cumplir con este planteamiento funcional, la estación deberá desarrollar los siguientes niveles de uso:

- Nivel 0: Ordenación superior y Accesos

Se desarrollará una propuesta de complejo ferroviario permeable y abierto, totalmente integrado en la nueva urbanización que garantice la interconexión de los elementos urbanos existentes con los nuevos espacios a través de usos asociados al ferroviario que complementen en la zona la actividad de la ciudad como pueden ser terciarios, comerciales y de hostelería.

- Nivel -1: Nivel intermedio

En este nivel se desarrollarán por un lado aquellas zonas públicas de la estación que sean necesarias para la conexión del nivel superior de calle con el de andenes. Por otro lado se planteará la superficie de aparcamiento necesaria en uno o varios subniveles y con conexión directa al nuevo vial longitudinal este-oeste proyectado para tráfico rodado en esta misma cota.

Adicionalmente, se han propuesto dos accesos alternativos independientes al parking desde la plazuela de la Estación y desde la calle Fueros.

- Nivel-2: Andenes

En este nivel se plantea la nueva playa de vías de la estación y la ubicación de los cuatro andenes de viajeros (tres para AV y uno para convencional). La zona de andenes deberá quedar independizada físicamente de la vía destinada al tráfico de mercancías mediante la disposición de los correspondientes muros.

3.3. Andenes

3.3.1. Configuración de andenes

En el nivel -2 coexistirán los andenes UIC de Alta Velocidad y los de ancho ibérico para tráfico Convencional, si bien el acceso a estos quedará segregado y controlado en uno de los niveles superiores a este. Los andenes serán centrales dando servicio a dos vías cada uno de ellos, y contarán con una longitud y una anchura mínima establecidas para obtener el mayor número posible de vías interoperables.

Se garantizará que todos los andenes se sitúan a la cota requerida (se ha previsto 0,76 m a cota carril) para el tipo de servicio al que se destinan, permitiendo una transmisión tren-anden y viceversa en condiciones adecuadas de accesibilidad.

3.3.2. Evacuación de andenes

La evacuación deberá estudiarse de manera pormenorizada en futuras fases del proyecto, en función de la configuración formal que pudiese adoptar los distintos niveles de la estación así como el nuevo desarrollo a nivel urbano. No obstante, la presente propuesta ha considerado la distribución de las salidas de evacuación ascendente de acuerdo con los requerimientos normativos vigentes así como su implantación en el nivel de calle a efectos de ser consideradas y coordinadas durante la correspondiente fase de desarrollo urbanístico de la zona.

3.4. Edificio de viajeros y marquesinas de andenes actuales

Se analizará la posible adaptación de los elementos edificatorios existentes de acuerdo a la normativa urbanística vigente, proponiendo su integración y/o rehabilitación en función de su viabilidad técnica y aquella relativa al nivel de protección que aplique al conjunto.

3.5. Intermodalidad

Se fomentará la interconexión entre los distintos modos de transporte, ya sean privados o públicos, compatibilizando los nuevos volúmenes edificatorios y sus accesos con los trazados y las paradas de las nuevas infraestructuras de transporte urbano de la zona.

Se prestará especial atención a la continuidad de los nuevos flujos peatonales a través de las distintas zonas urbanas conectadas entre sí tras el soterramiento.

3.6. Aparcamiento

Se proyectará un aparcamiento subterráneo de 400 plazas, que se desarrollará en 2 niveles conectados con la nueva estación y el nuevo desarrollo urbano en superficie.

Se garantizará el cumplimiento de las condiciones especiales del uso aparcamiento y garajes, con especial hincapié en el número de accesos al mismo, según lo establecido en el *Sección 10ª. Uso de estacionamientos* del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz vigente.

3.7. Integración urbana

Las calles transversales en la zona de la estación, que actualmente discurren soterradas, pasarán a discurrir en superficie (Paseo de La Senda, San Antonio, Los Fueros, Rioja y San Cristóbal),

permitiendo y priorizando la conexión total a nivel entre el barrio del ensanche, el de San Cristóbal y el Campus Universitario. No obstante, indicar que la ordenación urbana de la zona liberada no es objeto del presente estudio informativo, si bien se recoge en planos la propuesta de ordenación del ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, administración competente para su definición y ejecución.

3.7. Accesibilidad y experiencia del usuario

Se garantizará en todo momento la accesibilidad a la infraestructura ferroviaria conforme a la normativa vigente. Asimismo, la propuesta de estación dará respuesta a aquellos requerimientos que permitan una experiencia del usuario óptima y adaptada a las exigencias de nuestro tiempo (sostenibilidad, comunicación, digitalización, seguridad, confort del viajero, arquitectura de género, etc...)

3.8. Programa de necesidades

Se cumplirá objetivamente con el programa de necesidades en sucesivas fases posteriores del estudio. (Ver Apéndice 1. Programa de necesidades)

4. NUEVA ESTACIÓN DE VITORIA-GASTEIZ

La propuesta para la nueva estación de Vitoria-Gasteiz consiste en una nueva estación soterrada, organizada en 3 niveles: nivel de calle / acceso, nivel de andenes y un nivel intermedio que los conecta entre sí.

Desde el nivel 0, donde se sitúan la entrada a la estación y una serie de locales y usos asociados, una vez efectuado el control de accesos, se accede al nivel intermedio (-1) en el que se lleva a cabo la espera de los trenes. A través de cuatro núcleos de comunicación vertical se desciende al nivel -2, donde se sitúan los andenes que dan servicio tanto a las vías de ancho UIC como a las de ancho estándar.



ILUSTRACIÓN 9 PROPUESTA DE NUEVA ESTACIÓN DE VITORIA-GASTEIZ.

Fuente: Gobierno Vasco

*Nota: el esquema funcional definitivo así como el modo de acceso y conexión entre los distintos niveles de la estación será definida en futuras etapas de diseño de manera coordinada con Adif y Renfe

La nueva estación tiene un aparcamiento subterráneo de 400 plazas y bolsa de taxis en superficie. Se prevé la posibilidad de relacionar la estación con nuevas paradas de autobuses urbanos y tranvía, actuaciones excluidas de la actuación ferroviaria objeto del presente Estudio y ligadas a la ordenación superior de los espacios liberados.

4.1. Accesos

Se mantiene el edificio actual de viajeros como uno de los accesos a la nueva estación, el cual se ampliará hacia el sur con un nuevo edificio que ocupará parte de los andenes actuales, área bajo la que se desarrollará la nueva playa de vías. Orientado hacia el nuevo espacio ganado al este tras el soterramiento, se abrirá en este nuevo cuerpo del edificio, un segundo acceso que permita la entrada a la estación desde el Paseo de la Universidad.

La suma de estos dos edificios genera la parte visible en cota de calle de la nueva estación de Vitoria-Gasteiz que será el resultado de la integración del edificio histórico y un nuevo volumen arquitectónico.

De esta manera se mantiene, para los vehículos privados, el acceso norte a la estación por la Calle Eduardo Dato y la plazuela de la Estación, cuyas plazas de aparcamiento actuales dejaran paso al desarrollo de una zona de *Kiss and Ride* (subida y bajada de viajeros), dejando únicamente aquellas plazas de aparcamiento adaptadas requeridas por normativa. También se propone desde la Plazuela de la Estación aparcamientos de motos y un acceso directo por rampa al nuevo aparcamiento subterráneo.

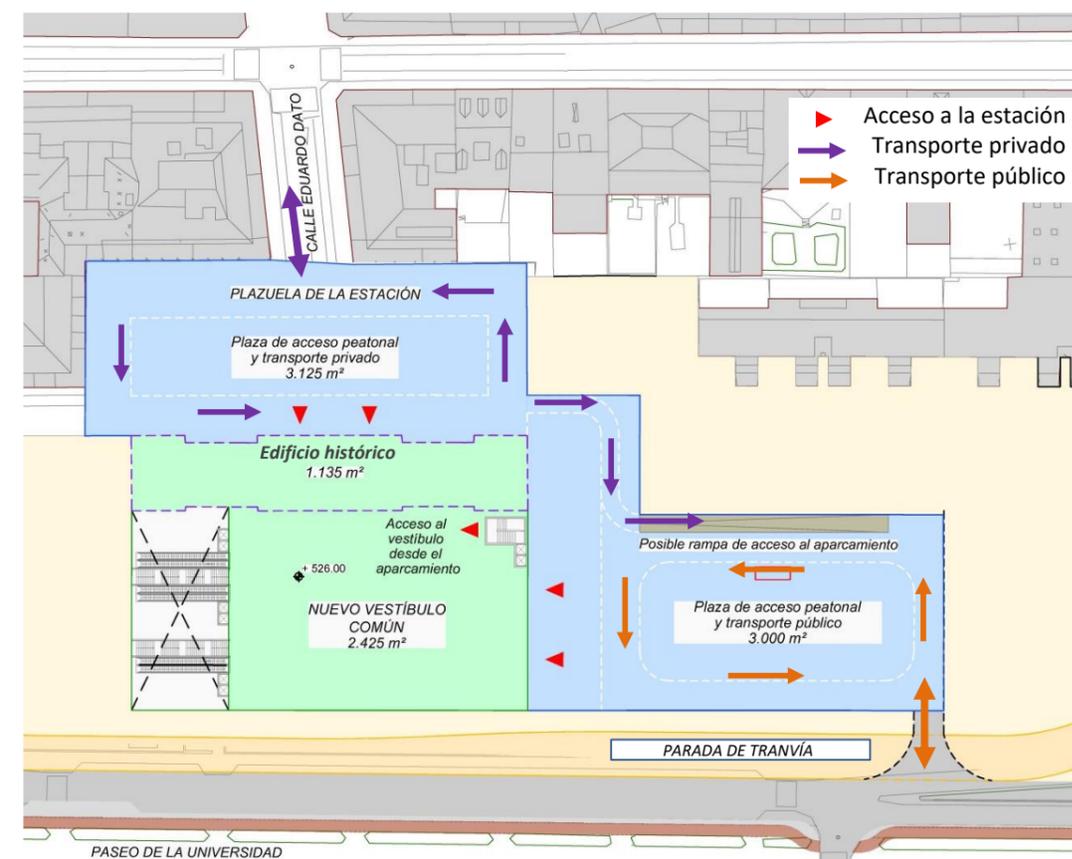


ILUSTRACIÓN 10 PROPUESTA DE ACCESOS A LA NUEVA ESTACIÓN EN NIVEL DE CALLE

Hacia el Oeste se genera una nueva plaza de acceso reservada al transporte público. A través de un nuevo vial longitudinal Este-oeste y con conexión directa con el Paseo de la Universidad, se crea una nueva plaza donde desarrollar una bolsa de taxis y paradas de autobús urbano. Al sur de esta nueva plaza se prevé la posible implantación de una parada del futuro tranvía para reforzar la Intermodalidad con otros modos de transporte. Finalmente, por su proximidad al nuevo carril bici propuesto, se incluye en este nuevo acceso un aparcamiento para bicicletas.

Todas las aceras en fachadas principales de la estación contarán con un ancho mínimo de 5 m.

Así, la estación preserva su posición en la ciudad, manteniendo su acceso original y generando otro nuevo volcado al nuevo desarrollo urbano creado en superficie, y canalizando los flujos actuales y futuros de la ciudad.

4.2. Esquema funcional

La nueva estación se resuelve mediante un esquema común de estación soterrada compuesto de los siguientes niveles y elementos:

- 0 Nivel superior de acceso desde calle.
- -1 Nivel intermedio o mezzanina
- -2 Nivel de andenes y vías

El nuevo vestíbulo de la estación se divide en distintas zonas y niveles siguiendo el siguiente criterio:

- Zona pública del vestíbulo, previa al control de accesos, es común para AV y Convencional. Incluye, a nivel de calle (Nivel 0), el edificio histórico y el nuevo volumen adosado a este. La línea de control de accesos se ubica en su lado oeste, donde se sitúan los núcleos verticales de conexión con el nivel intermedio.
- Zona controlada del vestíbulo de AV, nada más pasar la línea de checking del vestíbulo común (Nivel 0) y la mayor parte de la superficie del nivel intermedio o mezzanina (Nivel -1), donde se sitúa la sala de embarque de AV.
- Zona controlada del vestíbulo de Convencional, nada más pasar la línea de checking del vestíbulo común (Nivel 0) y un recinto más limitado en el nivel intermedio o mezzanina (Nivel -1), dado que la espera de los trenes se produce directamente en el andén.

La separación de circulaciones de salida de viajeros de Alta Velocidad y Convencional se realiza en el vestíbulo común situado en el nivel 0, desde el cual se desciende al nivel intermedio de manera segregada a través de núcleos verticales independientes. El andén mixto (AV + convencional) tendrá una separación física vertical con el fin de independizar ambos servicios.

Los flujos de llegadas de AV se podrán independizar gracias a la duplicidad de núcleos verticales de conexión entre el nivel de andenes y el intermedio, y la posibilidad de generar una zona de circulación en la mezzanina independiente a la sala de embarque, evitando así interferencias entre flujos en la estación.

Por su parte, el flujo de llegadas del área Convencional, es común al de salidas, compartiendo el núcleo de comunicación vertical entre el nivel intermedio (Nivel -1) y el de andenes.

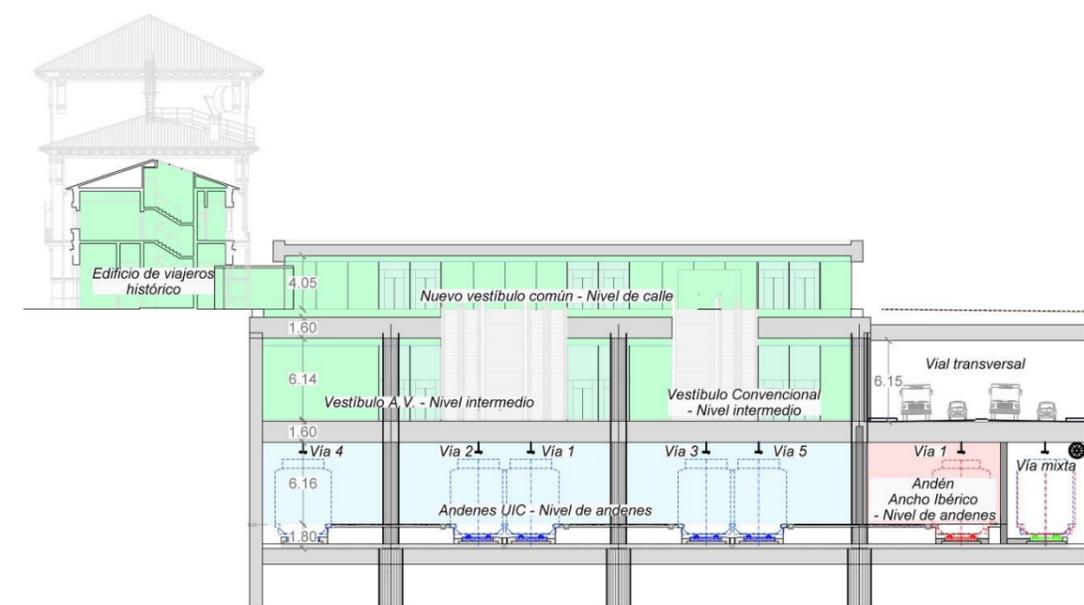


ILUSTRACIÓN 11 SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA NUEVA ESTACIÓN

4.3. Distribuciones de espacio y circulaciones

4.3.1. Nivel 0: Acceso a la estación

A nivel de calle, en la cota +526,00 la solución propuesta genera un espacio común de acceso conformado por el espacio original del Edificio histórico de viajeros y el nuevo volumen a construir junto a este.

Una vez analizadas las posibilidades técnicas y normativas en cuanto a la protección del edificio de viajeros existente se planteará una propuesta de adaptación y redistribución interior del mismo con el fin de reorganizar las zonas internas y de circulación para su integración con el nuevo **Vestíbulo**, que tendrá una superficie total aproximada de 1000 m².

En este nivel del vestíbulo se sitúa el control de seguridad de AV, con un máximo de 3 escáneres para el control de equipaje. Con el fin de segregar flujos de salidas y llegadas, junto al control de accesos se dispondrá de un punto de salida de la zona controlada para permitir la salida directa de los viajeros procedentes del nivel de andenes evitando el cruce de los flujos.

Existirá un espacio reservado para la instalación de 6 máquinas de autoventa de Ave, LD y otros productos comerciales.

Un control de acceso al servicio de Media y Corta Distancia en el andén convencional independiente equipado con una taquilla permitirá el acceso directo a una zona restringida respecto a la sala de embarque de AV en la mezzanina. Esta zona, equipada con al menos 6 tornos (uno de ellos accesible) será reversible de entrada y salida de los viajeros de tráficos convencionales.

Para facilitar un cambio de nivel rápido y directo desde este nivel al nivel inferior intermedio (-1) se minimizan los recorridos y se definen un núcleo vertical para AV compuesto por cuatro escaleras mecánicas (dos de subida y dos de bajada), una escalera fija de ancho suficiente y cuatro ascensores.

En el caso del andén convencional, este núcleo vertical estará compuesto por dos escaleras mecánicas (una de subida y una de bajada), una escalera fija de ancho suficiente y dos ascensores.

Un tercer núcleo de comunicación vertical formado por escaleras fijas y dos ascensores permite el acceso a la estación desde el aparcamiento situado en el nivel intermedio (-1).

En este nivel de la estación, en una zona próxima al acceso, de manera que sea reconocible desde el inicio del proceso del viaje, se ubicará la **Zona de Explotación Pública**. Con una superficie aproximada de 360 m², incluirá los siguientes espacios:

- Área de venta de billetes y Atención al cliente de Renfe (200 m²)
- Área de venta de billetes y Atención al cliente de otras empresas operadoras (100 m²)
- Punto Adif de servicio e información al viajero (60 m²)

Para el adecuado desarrollo de sus funciones, cada uno de estos locales tendrá un fondo mínimo de 12 metros.

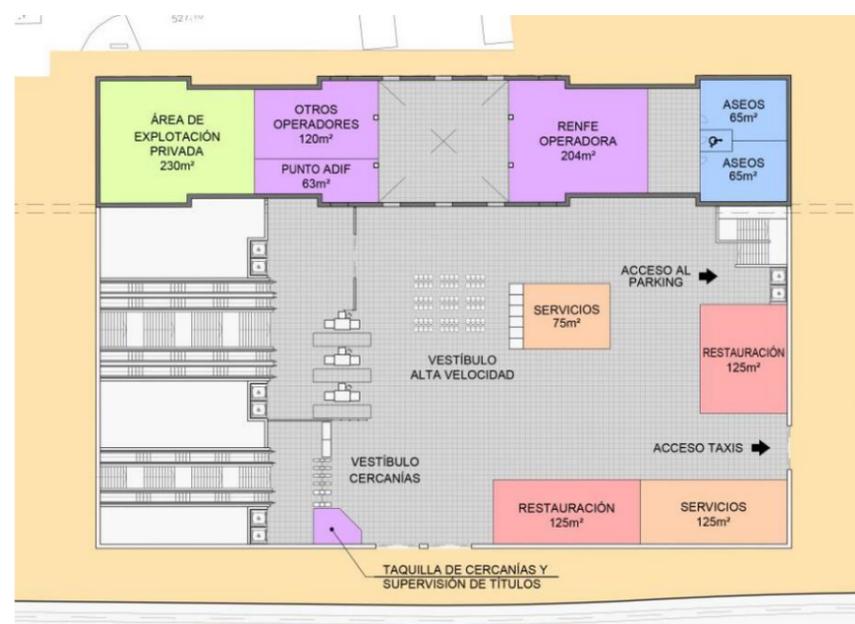


ILUSTRACIÓN 12 PROPUESTA INICIAL DE DISTRIBUCIÓN DE ESPACIOS EN EL NIVEL 0 DE LA ESTACIÓN.

Fuente: Gobierno Vasco

*Nota: de acuerdo con el Programa de Necesidades Funcionales de Adif (Junio 2017) la distribución final de los distintos niveles de la estación será definida en futuras etapas de diseño de manera coordinada con Adif y Renfe

El programa público en este nivel se completa con un bloque de **aseos y locales comerciales y de restauración** con una superficie total de 450 m², de acuerdo con el programa de necesidades,

los cuales deberán estar ubicados a lo largo del flujo principal de la estación y cuya disposición agrupada deberá permitir una explotación flexible. La proporción de estos locales será tal que su fondo nunca será más del doble de su frente. La disposición de los locales fomentará la creación de un Paseo comercial que acompañe interiormente el flujo principal a través del vestíbulo y a la vez dinamice el nuevo espacio urbano exterior en torno a la estación.

Parte del programa requerido para **Explotación Privada** será ubicado en este nivel. Es el caso de aquellos espacios que requieran ciertas condiciones de habitabilidad como son las oficinas de Adif y para otros operadores, gabinete de circulación, etc....

En el exterior, vinculado al acceso existente a la estación a través de la plazuela de la estación, se prevé la ubicación de una zona de Kiss & Ride y aparcamiento de motos. Mientras que la bolsa de taxis se propone situar en la nueva plaza de la estación ubicada frente al acceso este del nuevo edificio de viajeros, en conexión con el Paseo de la Universidad y nuevo vial longitudinal desde el cual se permitirá el acceso a la estación de otros tipos de transporte público como autobuses urbanos y tranvía.

Las rampas de entrada y salida al aparcamiento subterráneo se proponen en la plazuela de la estación y la calle de Los Fueros respectivamente. La propuesta final de espacios exteriores de acceso deberá analizarse juntamente con la traza del tranvía, el desarrollo del carril bici y resto de nuevos viales para tráfico rodado propuestos, los cuales no son objeto del presente Estudio Informativo, por lo que deberán definirse en posteriores etapas de diseño por las administraciones competentes.

4.3.2. Nivel -1: Mezzanina

El nivel intermedio ubicado en la cota +517,60 a 7,74 metros por debajo de la cota de calle funciona a modo de mezzanina sobre el nivel de andenes, que se sitúa 7,76 metros por debajo, conectándolo con el nivel de acceso de la estación.

La zona ferroviaria de este nivel consiste principalmente en **zonas de vestíbulo controladas** desde las que se accede a cada uno de los andenes tras la espera del tren correspondiente. Una vez se ha descendido del vestíbulo común del nivel superior mediante los núcleos verticales generales, se accede directamente bien a la **sala de embarque de AV**, bien al **vestíbulo independiente de Convencional**.

Integrada en la zona de AV existirá una **Sala Club** de estancia diferenciada de la zona de espera general con una superficie aproximada de 100 m².

El resto de los locales en este nivel estarán destinados a bloques de **aseos públicos** y el resto de los espacios requeridos para **Explotación privada** que no precisen estar situados en nivel de calle, como son los almacenes, salas técnicas, cuartos de instalaciones, etc.... Vinculado a la zona del aparcamiento subterráneo y próximo a las plazas reservadas para alquiler de vehículos, se ubicará un local para **Rent a car** de unos 50 m².

El acceso a cada uno de los andenes de AV se realizará mediante un núcleo vertical compuesto de una escalera fija y una escalera mecánica y un ascensor adaptado a PMR y con capacidad para carritos portaequipajes. Un núcleo equivalente servirá de igual modo para la subida a la mezzanina de los viajeros que lleguen a la estación en tren.

La conexión con el andén Convencional, andén compartido con servicio de AV, se realiza mediante núcleos comunes de subida y bajada formados por escaleras fijas por un lado y dos escaleras mecánicas por otro, con un trazado de ida y vuelta que optimiza su geometría para minimizar la afección a la superficie del andén. Debido a que su desarrollo en planta incluye giros a 180º, los descansillos necesarios para estos giros deben tener un fondo mínimo de 5 m. y así evitar aglomeraciones en el flujo de viajeros con maletas que bajen por ellos.

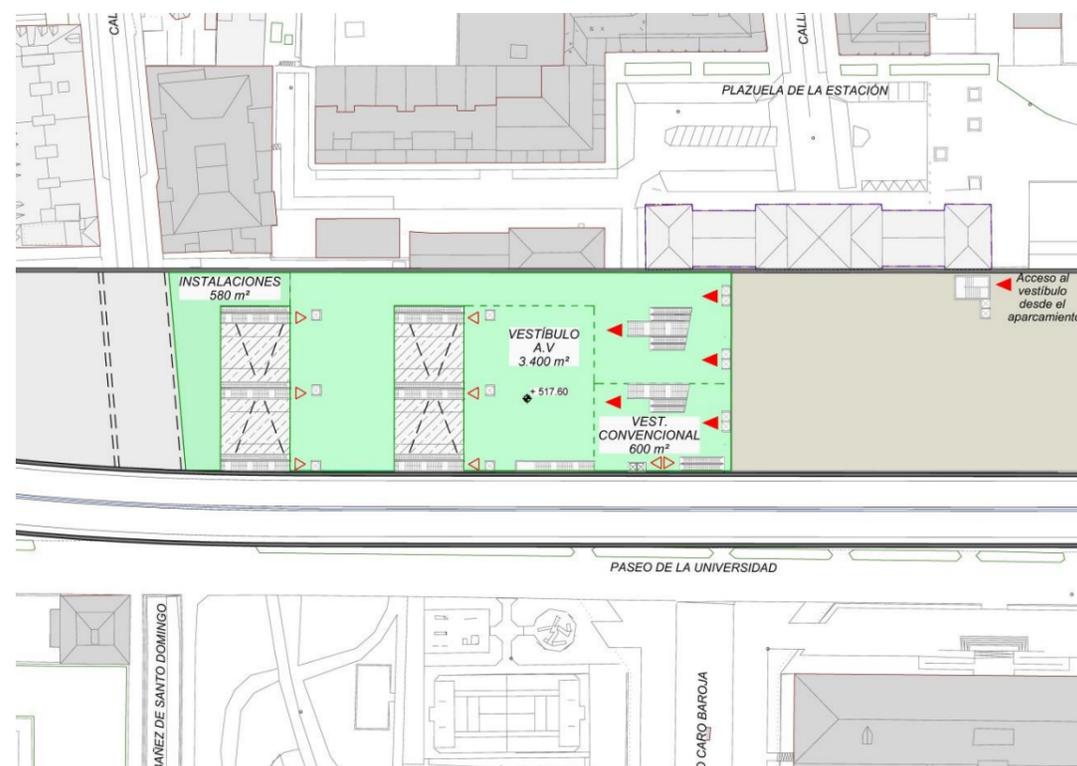


ILUSTRACIÓN 13 PROPUESTA DE NIVEL INTERMEDIO O MEZZANINA

4.3.3. Nivel -2: Andenes

Desde la sala de embarque de alta velocidad situada en el nivel -1 se accede mediante escaleras y ascensores a los tres andenes de la estación, situados en la cota +509,65 en el nivel -2.

Dos de los andenes de AV son andenes centrales de 588 y 591 metros de longitud y de 10 metros de anchura y dan servicio a 4 vías.

El tercer andén es un andén mixto que presta de manera independizada servicio de AV y Convencional, resultando un andén útil con acceso a la vía de ancho UIC de 575 metros de longitud y de 200 metros en el caso de ancho ibérico. La zona central del andén en la que

coexisten ambos usos tiene un ancho total de 12 metros, dejando 6 metros para cada uno de ellos.

En los andenes se han ubicado los núcleos de comunicación vertical necesarios para garantizar la evacuación de la Estación en situación de emergencia.

La ubicación definitiva de estos núcleos con respecto al andén y el nivel intermedio de vestíbulo deberá estudiarse para minimizar los recorridos de los viajeros en los andenes.

La geometría final de todos los núcleos de comunicación vertical en el nivel de andenes se diseñará de forma que cada uno de sus elementos por separado y de manera conjunta cumplan con las distancias mínimas al borde de andén requeridas por el REAL DECRETO 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad y a la zona de peligro según el REGLAMENTO (UE) No 1300/2014 DE LA COMISIÓN de 18 de noviembre de 2014 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida respectivamente.

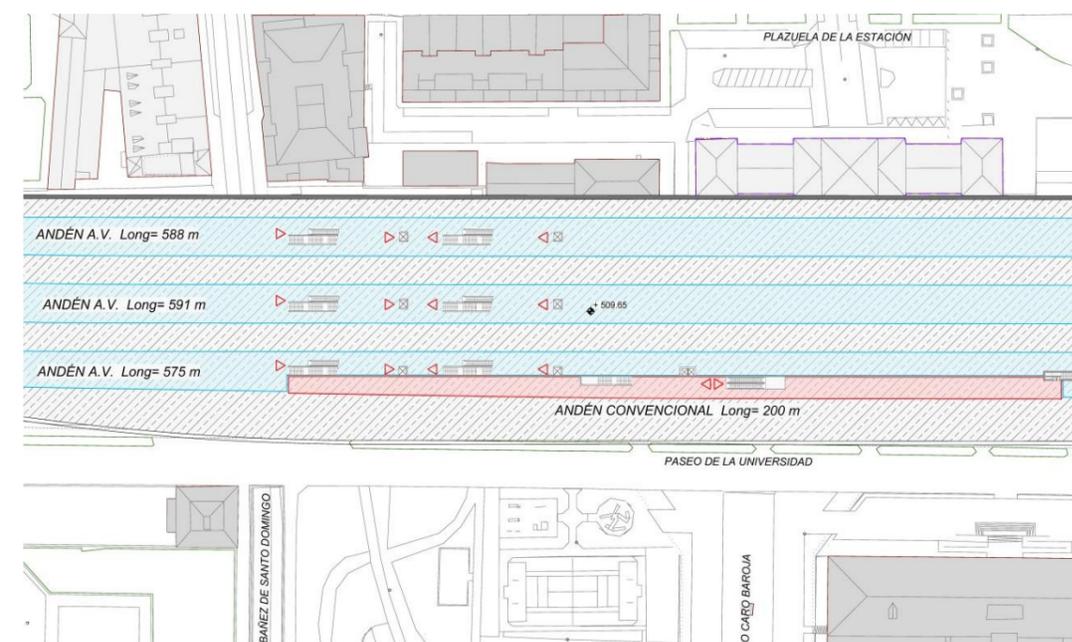


ILUSTRACIÓN 14 ZONA CENTRAL DEL NIVEL DE ANDENES

4.4. Andenes

4.4.1. Andenes de Alta Velocidad

Los servicios de Alta Velocidad cuentan con un total de 3 andenes, dos de los cuales son centrales, de 10 metros de ancho en su zona central y uno de configuración lateral al ser

compartido parcialmente con el andén convencional, quedando de una anchura de 6 metros a cada lado en su zona central.

Se ha diseñado la playa de vías y la posición del recinto de pantallas de la estación a fin de maximizar el número de vías interoperables, quedando finalmente la estación con 5 vías con andenes de longitud útil superior a 400 metros.

4.4.2. Andén de ancho ibérico

Los servicios en ancho ibérico se centralizan en un andén lateral situado al sur de la playa de vías.

La longitud de andén útil resultante es de 200 metros y una anchura en su zona central de 6 metros. Existirá una separación física vertical con el objetivo de diferenciar e independizar totalmente las dos zonas del andén.

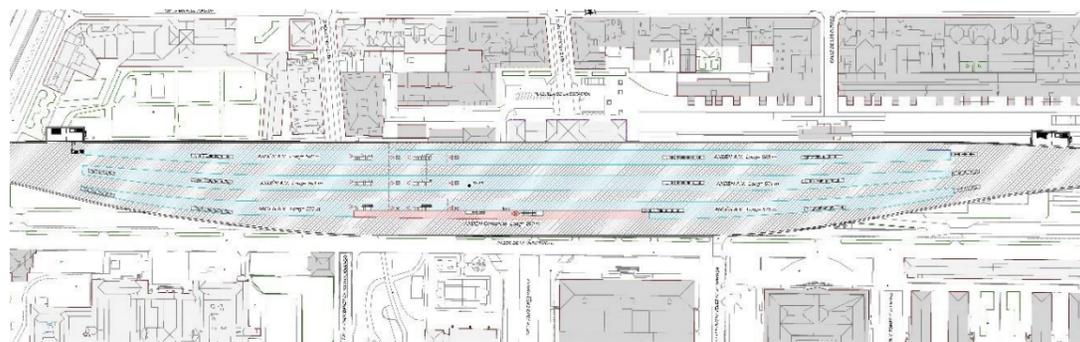


ILUSTRACIÓN 15 NIVEL -2 DE ANDENES

4.5. Superficies mínimas requeridas

De acuerdo con los requerimientos contenidos en el Programa de Necesidades definido por Adif para la nueva estación de Vitoria-Gasteiz en junio de 2017 (ver *apéndice nº1* del presente anejo), se establecen, segregadas por ámbitos, las siguientes áreas funcionales y espacios necesarios para el correcto funcionamiento de la estación.

Las superficies construidas indicadas serán consideradas y garantizadas en futuras etapas del diseño. La propuesta definitiva será siempre consensuada tanto con Adif como con Renfe Operadora a efectos de validación y confirmación de ubicación y dimensiones de cada local o espacio.

PROGRAMA DE NECESIDADES FUNCIONALES DE LA NUEVA ESTACIÓN DE VITORIA-GASTEIZ				
ÁREA FUNCIONAL	LOCAL / ESPACIO	AREA (M ²)	OTROS REQUERIMIENTOS	UBICACIÓN PROPUESTA EI
Accesos / Urbanización	Aparcamiento público	-	<ul style="list-style-type: none"> • 400 plazas • Ubicación exterior específica para plazas reservadas para PMR • aparcamiento exterior para motos y bicicletas de 24 a 30 plazas 	Nivel 0 y -1

PROGRAMA DE NECESIDADES FUNCIONALES DE LA NUEVA ESTACIÓN DE VITORIA-GASTEIZ				
ÁREA FUNCIONAL	LOCAL / ESPACIO	AREA (M ²)	OTROS REQUERIMIENTOS	UBICACIÓN PROPUESTA EI
	Bolsa de taxis	-	<ul style="list-style-type: none"> • 25 taxis • Zona de parada momentánea para 5 taxis 	Nivel 0
	Parada de autobuses	-	<ul style="list-style-type: none"> • Parada urbana de autobuses próxima a las entradas, con marquesinas. • Aparcamiento para 3 autobuses de transbordo para casos de incidencia en la red ferroviaria, en el entorno de una de las entradas principales. 	Nivel 0
	Parada momentánea (Kiss & Ride)	-	<ul style="list-style-type: none"> • reserva de espacio de 15 vehículos • Las aceras en fachadas principales contarán con un ancho mínimo de 5 m. 	Nivel 0
	Zona de emergencias	-	<ul style="list-style-type: none"> • Zona de aparcamiento privativo para ambulancias y vehículos de emergencia. 	Nivel 0
Vestíbulo, zona de espera y control de equipaje	Vestíbulo principal	1000	<ul style="list-style-type: none"> • cerca de los accesos • altura libre mínima de 4 – 6 m. fondo aproximado de 12 m. • falso techo con 80cm de paso libre 	Nivel 0
	Control de accesos		<ul style="list-style-type: none"> • 2 escáneres + 1 a futuro 	Nivel 0
	Sala de embarque AV		<ul style="list-style-type: none"> • 6 máquinas de autoventa de Ave, LD y otros productos comerciales. (aprox. 2 m2 por máquina). 	Nivel -1
	Vestíbulo de Convencional		-	Nivel -1
Sala Club	Sala de estancia diferenciada	100	<ul style="list-style-type: none"> • cerca del área de embarque 	Nivel -1
Área de Explotación Pública	Área de ventas y Atención al Cliente de Renfe Operadora	200	<ul style="list-style-type: none"> • cerca de los accesos • altura libre mínima de 4 m. • fondo aproximado de 12 m. 	Nivel 0
	Área de ventas y Atención al Cliente de Otros Operadores	100		Nivel 0
	Punto ADIF	60		Nivel 0
Área de Explotación Privada	Oficinas de ADIF	50	-	Nivel 0
	Oficinas para otros operadores	75	-	Nivel 0
	Centro de control de instalaciones	10	-	Nivel 0

PROGRAMA DE NECESIDADES FUNCIONALES DE LA NUEVA ESTACIÓN DE VITORIA-GASTEIZ				
ÁREA FUNCIONAL	LOCAL / ESPACIO	AREA (M ²)	OTROS REQUERIMIENTOS	UBICACIÓN PROPUESTA EI
	Local de seguridad (armero)	30	-	Nivel 0
	Gabinete de circulación	30	-	Nivel 0
	Local objetos perdidos	15	-	Nivel 0
	Almacenes	150	-	Nivel -1
	Cuartos de instalaciones	300	<ul style="list-style-type: none"> Ver desglose de superficies en apéndice 1 	Nivel -1
Locales comerciales	Restauración	250	<ul style="list-style-type: none"> en el principal flujo de la estación, potenciando el "paseo comercial" agrupación de espacios que permita una máxima flexibilidad de explotación El fondo nunca superará el doble del frente comercial. 	Nivel 0
	Servicios	200		Nivel 0
	Rent a Car	50		Nivel -1
Aseos públicos	Aseos femeninos (4 cabinas + 4 lavabos)	120	<ul style="list-style-type: none"> Zona de cambiador de bebés Un aseo accesible a PMRs con acceso independiente La zona de lavabos se separará de la de cabinas Se dispondrá de un cuarto de limpieza en el bloque Se dispondrá, en la medida de lo posible, de ventilación natural y no forzada. 	Nivel 0 y -1
	Aseos masculinos (2 cabinas + 3 urinarios + 4 lavabos)			
Andenes	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Ver requerimientos completos en apéndice 1 	Nivel -2

4.6. Evacuación de andenes.

Desde las primeras fases del presente estudio informativo se ha tenido en cuenta la integración en el conjunto de la estación de los principales elementos necesarios para garantizar la evacuación de los andenes de la nueva estación, siendo este, al tratarse de una estación soterrada, uno de los condicionantes más importantes en el diseño de todo el conjunto.

En los andenes se proyectan los núcleos de evacuación, separados entre sí la distancia máxima permitida según su disposición y recorridos de evacuación. Será necesario considerar una adecuada estrategia de sectorización de las distintas zonas de la estación, prestando especial atención a una posible independencia total del nivel intermedio (mezzanina) respecto a la

caverna de andenes. Este planteamiento facilitará sin duda alguna la consecución de los requisitos de la normativa vigente en cuanto a la evacuación de la estación en condiciones de seguridad para los viajeros.

Cabe destacar que la evacuación debe ser estudiada de manera pormenorizada en futuras fases del proyecto.

4.7. Aparcamiento

Pertenciente al conjunto de la nueva estación, se proyecta un aparcamiento subterráneo de 400 plazas, que se desarrolla en 2 niveles entre el nivel de calle y el intermedio de la estación. Ubicado al este del nuevo vestíbulo de viajeros en el cajón ferroviario.

El nivel inferior del aparcamiento tendrá entrada y salida directas desde el nuevo vial soterrado este-oeste de tráfico rodado. Se generarán también, a cota de calle, un acceso alternativo al nivel superior del aparcamiento por la propia Plazuela de la estación, y una salida directa desde este nivel a la calle de los Fueros.

Interiormente, el acceso peatonal del viajero al vestíbulo de la estación desde el aparcamiento se realizará a través de la zona de vestíbulo común situado en la cota de calle (Nivel 0). La necesidad de esta conexión se debe a que el control de accesos a cada uno de los vestíbulos diferenciados (AV / Convencional) se encuentra en este nivel, evitando así tener que duplicar dicho control en el nivel intermedio.



ILUSTRACIÓN 16 ESQUEMA DE ACCESOS AL NUEVO APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO

4.8. Integración urbana y desarrollo urbanístico

En cuanto a la integración urbana, con la puesta en servicio de la nueva estación se consigue comunicar la ciudad a ambos lados de la playa de vías actual conectándola mediante la

ejecución de una losa a la cota de urbanización, lo cual mejora la integración urbana de la parcela con las calles colindante de Jose Erbina y el Paseo de la Universidad.

Esto permite dar continuidad a cota de rasante a las calles existentes transversales a la parcela mediante la apertura de nuevos viales transversales a la parcela, dotando de mayor permeabilidad a la trama urbana de Vitoria-Gasteiz y facilitan la conexión de los distintos barrios en contacto con la estación.

Con el soterramiento se liberan 90.000 m² de suelo para zonas verdes y plazas de uso público, 44.000 de ellos en el entorno de la estación. La actuación estaría encaminada a la recuperación urbana del corredor, convirtiendo el actual eje ferroviario en un gran bulevar con jardines, carriles bici, paseos y un tranvía.

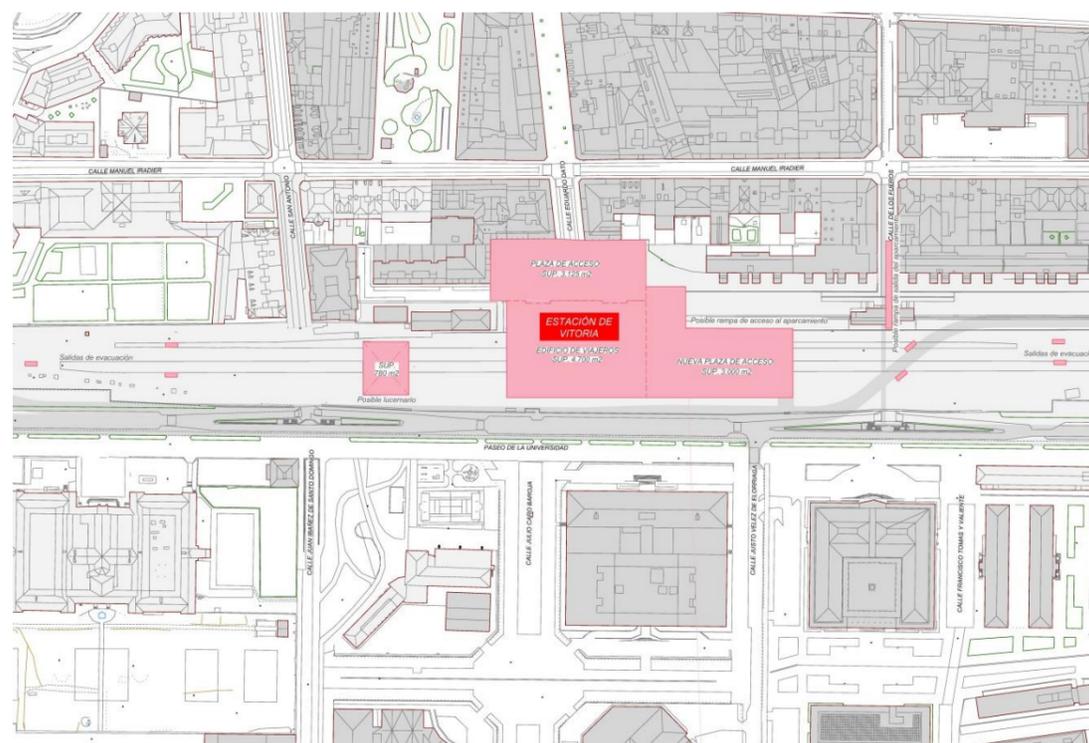


ILUSTRACIÓN 17 SISTEMA GENERAL FERROVIARIO EN NIVEL DE CALLE

A propuesta del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, se plantea la construcción de un nuevo vial longitudinal este-oeste para tráfico rodado de gran capacidad, con dos carriles por sentido, que parte de la calle Portal de Castilla, discurre en superficie al sur del Paseo Carmelo Bernaola, por el pasillo ferroviario actual a lo largo de 200 metros. El vial se soterra en la glorieta del Paseo de la Música y vuelve a salir a superficie tras cruzar bajo la calle San Cristóbal. Se prevé que dicho vial continúe en superficie hasta la Avenida Salburua ocupando el actual corredor ferroviario.

Las calles transversales que actualmente discurren soterradas o elevadas sobre el ferrocarril pasarán a discurrir en superficie (Paseo de la Senda, San Antonio, Los Fueros, Rioja y San Cristóbal), al eliminarse la trinchera ferroviaria.

Asimismo, la remodelación del paseo de la Universidad permitirá habilitar una parada del tranvía junto al nuevo edificio de la estación, lo que facilitará la intermodalidad.

No obstante, indicar de nuevo que la ordenación urbana de la zona liberada no es objeto del presente estudio informativo, si bien se recoge en planos la propuesta de ordenación del ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, administración competente para su definición y ejecución.



ILUSTRACIÓN 18 PROPUESTA DE ORDENACIÓN URBANA SUPERIOR TRAS EL SOTERRAMIENTO

APÉNDICE 1. PROGRAMA DE NECESIDADES



PROGRAMA DE NECESIDADES FUNCIONALES.

Vitoria.

Junio de 2017.

1



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

PROGRAMA DE NECESIDADES

1. EDIFICIO

- 1.1. VESTÍBULO, ZONA DE ESPERA Y CONTROL DE EQUIPAJE
- 1.2. PASARELA DE CONEXIÓN SOBRE ANDENES
- 1.3. AREA DE EXPLOTACIÓN PÚBLICA.
 - 1.3.1. Área de ventas y Atención al Cliente de Renfe Operadora
 - 1.3.2. Área de ventas y Atención al cliente de Otros Operadores
 - 1.3.3. Punto Adif
- 1.4. LOCALES COMERCIALES.
- 1.5. ASEOS PÚBLICOS
- 1.6. SALA CLUB
- 1.7. AREA DE EXPLOTACIÓN PRIVADA

2. URBANIZACIÓN

- 2.1 APARCAMIENTOS
- 2.2 TAXIS
- 2.3 AUTOBUSES
- 2.4 PARADAS MOMENTÁNEAS
- 2.5 EMERGENCIAS
- 2.6 ACCESIBILIDAD

3. ANDENES

4. REUBICACIONES

5. INSTALACIONES

2



INTRODUCCIÓN

Ubicación:

Ciudad: Vitoria
 Nº de habitantes: 247.820 hab.
 Provincia: Álava
 Nº de habitantes: 315.525 hab.

Álava se caracteriza por una fuerte concentración de habitantes en su capital, Vitoria-Gasteiz, en la que viven más de tres cuartas partes de los alaveses.

Demanda:

Nº de viajeros de la estación actual: el número total de viajeros subidos y bajados en 2016 fue de 510.679, de los cuales 273.209 corresponden a Media Distancia y 237.470 a Larga Distancia.

Previsión del Nº de viajeros: la previsión de viajeros para servicios de alta velocidad en 2020 según la "Nota Informativa Demanda de Viajeros de la Estación de Vitoria-Gasteiz" facilitada por la Dirección de Planificación y Proyectos de Adif Alta Velocidad el 15 de marzo de 2017 es la siguiente:

	2020	2024
Larga Distancia	708.295	814.582
Media Distancia	1.901.936	2.051.307
TOTAL	2.610.231	2.865.889

PROGRAMA DE NECESIDADES

Este programa de necesidades se refiere única y exclusivamente al área de estación a ser utilizada por los viajeros del ferrocarril, y no a los edificios, instalaciones, infraestructuras, etc., necesarios para la operatividad de los trenes y de la línea.

Aparte de las superficies aquí estimadas, habrán de tenerse en cuenta los equipamientos necesarios (señalización, papeleras, bancos, casetas o elementos de check-in para los operadores, etc.), que permitan la correcta explotación de la estación desde el mismo momento de su inauguración.

Los materiales serán antivandálicos, de fácil limpieza y durabilidad, y en la medida de lo posible, se tenderá a su unificación. Todos los paramentos deben ser de fácil o nulo mantenimiento, de forma que no sean necesarios elementos auxiliares especiales para esta actividad, siendo además los paramentos horizontales visitables.

Las instalaciones estarán colocadas fuera de las zonas de seguridad en la circulación para evitar los cortes de vía y línea electrificada cuando se tengan que realizar operaciones de mantenimiento.

La solución arquitectónica deberá ser tal que se minimicen los gastos de explotación y en ningún caso debe penalizar el mantenimiento de la estación, proyectándose en general soluciones que permitan una fácil limpieza y que no supongan un coste extraordinario en su mantenimiento. Por la misma razón, los acabados del edificio que se consideren imprescindibles deben ser pensados para que su necesidad de mantenimiento, limpieza, conservación o cualquier otra operación intrínseca a sus características, tenga valor cero o próximo a cero.



1. EDIFICIO

1.1. VESTÍBULO, ZONA DE ESPERA Y CONTROL DE EQUIPAJE

El vestíbulo principal para uso de viajeros se ubicará en la planta principal y nivel de calle y tendrá unas dimensiones aproximadas de 1.000m². La altura del vestíbulo estará entre 4 y 6 m y dispondrá de falso techo con 80cm de paso libre.

En el vestíbulo se situará el control de seguridad, con 2 escáneres y preinstalación de una toma más para el crecimiento a medio plazo. Al lado del control de seguridad se dispondrá de un acceso para canalizar los flujos de llegadas evitando el cruce de los flujos.

Junto al acceso de la sala de embarque se preverá un lugar para 6 máquinas de autoventa de Ave, LD y otros productos comerciales. (aprox. 2 m2 por máquina).

Se integrarán en el diseño del vestíbulo los elementos de información dinámica de trenes (monitores, cronometría, etc.), la información horaria fija (carteles UIC), la señalización corporativa y la posibilidad de su compatibilidad con espacios publicitarios.

Desde el nivel principal a cota de calle hasta la pasarela de conexión a andenes, deberán minimizarse los recorridos y favorecer el rápido cambio de nivel mediante la instalación de adecuados núcleos de comunicación vertical. Cada núcleo deberá contar como mínimo con dos escaleras mecánicas, tres ascensores y una escalera fija.

La propuesta de inserción de la Alta Velocidad plantea el vestíbulo principal a cota de calle (+527,50) conectado con la pasarela mediante un núcleo de comunicación vertical compuesto por escaleras fijas, mecánicas y ascensores. La diferencia de cota entre ambos es de 18,80m, por lo que el desarrollo en planta de estos medios incluye giros a 180º. Los descansillos necesarios para estos giros deben tener un fondo mínimo de 5m. y así evitar aglomeraciones en el flujo de viajeros con maletas que bajen por ellos.

1.2. PASARELA DE CONEXIÓN SOBRE ANDENES

La pasarela de conexión con andenes tendrá un ancho máximo de entre 6 y 8 metros y dispondrá de tomas para la conexión con instalaciones de voz y datos.

En esta zona deberá disponerse también de una zona habilitada para el check-in con sus tomas e instalaciones correspondientes.

1.3. AREA DE EXPLOTACIÓN PÚBLICA.

El espacio para el Área de Explotación Pública se ubicará en una zona reconocible dentro de la estación, preferiblemente cerca de los accesos, para facilitar su reconocimiento desde el inicio del proceso del viaje.

El total de la superficie solicitada para el Área de Explotación Pública es de 360m².

La zona de espera de cada área tendrá una altura libre mínima de 4m. El fondo adecuado para las necesidades de estos usos será de aproximadamente 12m.

Se situarán en el entorno próximo de cada una de las áreas, pero separado de pública concurrencia, los aseos, vestuarios, despachos, locales de descanso y otros servicios.



1.3.1. Área de ventas y Atención al Cliente de Renfe Operadora

Es necesaria una superficie aproximada de 200m² para área de venta y atención al cliente de Renfe Operadora. Tanto la superficie como la distribución interior y el nivel de acabados deben consensuarse con Renfe Operadora.

1.3.2. Área de ventas y Atención al Cliente de Otros Operadores

Es necesaria una superficie aproximada de 100m², a distribuir entre los distintos operadores.

El espacio deberá ser modular y flexible, pues ha de preverse la ocupación de esta área por los diversos operadores de transporte que se espera intervengan a futuro en la explotación.

1.3.3. Punto Adif

Se reservará un espacio para el Punto Estación de Adif de 60m², destinado al servicio y la información al viajero.

Se ubicará en un lugar de referencia dentro de la estación, pudiendo estar junto al resto de Áreas de Explotación Pública o separado de estas.

1.4. LOCALES COMERCIALES.

La ubicación de los locales comerciales deberá estar en el principal flujo de la estación, potenciando el "paseo comercial" y la agrupación de espacios comerciales de forma que permita una máxima flexibilidad en explotación de los mismos.

En cuanto al diseño de los locales, se permitirá formar unidades cuyas proporciones cumplan que el fondo nunca superará el doble de la fachada.

Características generales:

- Cierre o tipos de cierres admisibles, que contemple simultáneamente las distintas posibilidades para su explotación: cierre acristalado con puertas batientes o correderas automáticas, preferiblemente cierres enrollables para locales sin puertas, o combinaciones de ambos.
- Acabados: Como norma general, los locales comerciales se entregarán en bruto, salvo estén situados en el vestíbulo de la estación que se darán con el mismo acabado de suelo y con el techo registrable.
- Acometidas: debe tener contadores individuales para que el arrendatario pueda contratar el suministro directamente con las compañías de agua, electricidad y telecomunicaciones, según normativa vigente, con centralización de contadores privados separada de los correspondientes a zonas comunes y ferroviarias.
- También deberán realizarse acometidas para conexión de la red centralizada de información de trenes de la estación.
- Los locales destinados a Restauración deberán contar además con acometidas de agua, desagüe, decantador de grasas, gas, salida de humos y potencia eléctrica suficiente para la actividad a desarrollar.



- Se tendrán en cuenta las necesidades de rotulación de los locales, dotándoles de instalación y espacio necesario en la fachada.

Para garantizar la comercialización de los locales con el cumplimiento de toda la legislación vigente sobre licencias de actividades, permisos, seguros, y demás normativa municipal, autonómica y estatal que corresponda especialmente cuando los locales se encuentren a nivel bajo rasante (como el Código Técnico de la Edificación y Ley de Edificación entre otros), es necesario que la estación se entregue a Adif con las licencias y permisos necesarios para los locales de la estación, de forma que cada futuro arrendatario pueda obtener la licencia de inicio de actividad que establezca la legislación vigente sin tener que realizar obra alguna fuera de su local.

El proyecto arquitectónico debe integrar todos los elementos asociados a la actividad comercial o en estrecha relación con ésta, como la señalética direccional y comercial corporativa (integrada con la señalética puramente ferroviaria), así como los elementos puntuales como máquinas vending, cabinas, puntos de información, soportes de publicidad convencionales o dinámicos, sean permanentes o temporales, previendo asimismo los emplazamientos adecuados para la implantación de stands temporales y su alimentación de electricidad, voz y datos.

Se velará particularmente por la armonización de los distintos elementos publicitarios, comerciales y de señalización con la totalidad de la arquitectura, con objeto de evitar superposiciones, obstáculos visuales y dificultad en la lectura de los mensajes y en la percepción del espacio arquitectónico.

Además habrá que tener en cuenta las necesidades específicas de instalaciones, rotulación y explotación comercial.

La previsión de espacios será la siguiente:

Nº LOCALES	ACTIVIDAD	TA	SUPERFICIE (m ²)
	Restauración	R	250
	Servicios	S	200
	Rent a Car	Rc	50
	TOTAL		500

Se deberá disponer de Almacenes para dicho comercios en un porcentaje del 10%.

1.5. ASEOS PÚBLICOS

La zona de vestíbulo contará con un bloque de aseos diseñados de tal modo que puedan prestar servicio continuo a los viajeros en caso de labores de limpieza y mantenimiento.

Este bloque de aseos dispondrá de un núcleo para señoras y otro para caballeros, dimensionados de la siguiente manera:

- Aseos femeninos: 4 cabinas + 4 lavabos.
- Aseos masculinos: 2 cabinas + 3 urinarios + 4 lavabos.

Varios

- Zona de cambiador de bebés.
- Un aseo accesible a PMRs con acceso independiente.



- La zona de lavabos se separará de la de cabinas.
- Se dispondrá de un cuarto de limpieza en el bloque.
- Se dispondrá, en la medida de lo posible, de ventilación natural y no forzada.

La superficie total de los aseos solicitada es de 120 m².

1.6. SALA CLUB

Se implantará una sala de estancia diferenciada de la zona de espera general, Sala Club, donde puedan esperar las personas con derecho a la sala. Esta sala preferentemente se situará cerca del área de embarque, en zonas de menor valor comercial o en la reserva de espacio para atención y servicios a clientes propia del operador.

La superficie de la sala será de aproximadamente 100 m2. No obstante su superficie y distribución final debe ser validada por Renfe Operadora.

Como regla general, toda parte de la estación destinada a uso de Renfe-Operadora deberá ser validada por esta compañía.

1.7. AREA DE EXPLOTACIÓN PRIVADA

La superficie de esta zona se estima en 600m² y deberá contar con los siguientes usos:

Oficinas.

- Oficinas de ADIF: 50 m².
- Oficinas para otros operadores: 75 m².

Otros locales.

- Centro de control de instalaciones con una superficie aproximada de 10 m² (* cuadro superficies instalaciones). En este cuarto se instalarán los racks y servidores correspondientes a la instalación del SIV, megafonía y telegestión de instalaciones.
- Local de Seguridad (armero) de unos 30 m².
- Gabinete de circulación de unos 30 m².
- Local objetos perdidos de unos 15 m².

Almacenes.

- Almacén general de la estación: 50 m².
- Almacén de limpieza de la estación: 25m².
- Almacenes para sillas de ruedas, y otros medios de ayuda en plantas de vestíbulo principal, cercano al local de atención al cliente: 20 m².
- Espacio para plataformas elevadores y sillas de ruedas en andenes.

Cuartos de Instalaciones.

En el cuadro siguiente se indican de forma orientativa los espacios técnicos a considerar y las superficies aproximadas que han de tener, estimándose su totalidad en 300 m².



INSTALACIONES	Nº ESPACIOS	ACTIVIDAD	SUPERFICIE (m²)
Acometida agua, grupo de presión y centralización de contadores.	1	Su necesidad depende de la presión de la red y de la normativa municipal sobre el servicio.	(Según normativa)
Cuarto de PCI, más aljibe	1	Según normativa PCI. En caso de ser necesario aljibe, éste será de 24 m3.	30 (Según normativa)
Centros de transformación Compañía, con Cuadro General de B.T.	1	Acceso desde el exterior. Se instalará centro de transformación de abonado.	15
Cuarto de contadores de Baja Tensión compañía eléctrica	1	Deberá tener una pared libre de al menos 2,1m de ancho por 3m de alto.	5
Centros de transformación Abonado, con Cuadro General de B.T.	1	Acceso desde el exterior. Se instalará centro de transformación de abonado.	15
Grupo Electrónico con autonomía para 12 horas	1	Dimensiones por cada Grupo Electrónico asociado a un centro de transformación. Necesita ventilación, punto de repostaje y salida de gases.	10
Sala de cuadros eléctricos generales	1		5
Sala de calderas	1		10
Enfriadoras / Climatizadoras	-	Se instalarán en cubierta / Se instalarán en falsos techos	-
Cuarto Técnico para CCTV y seguridad	1	Características Técnicas a confirmar con la D. De Protección y Seguridad	10
RITA y sala comunicaciones estación	1		5
Control de instalaciones y SIV	1		En otros locales (*)
Sala de comunicaciones venta de billetes	1		En otros locales (**)
RITU	1	Su ubicación debe ser o en cuarto independiente con acceso desde el exterior o en armario exterior.	0 / 5

- Zona de Punto limpio. Local para residuos reciclables sólidos producidos por la estación de viajeros, con acceso rodado directo desde el exterior.
- Local de basuras de la estación de viajeros, cercano al anterior y a los locales que más necesidad tengan, con acceso directo al exterior y con comunicación con todas las plantas, por medio de montacargas.



2. URBANIZACIÓN

2.1 APARCAMIENTOS

Aparcamiento público específico para 400 usuarios y rent a car de la estación, cerrado y con controles de acceso. Las instalaciones de control de este aparcamiento estarán interconectadas con el punto de gestión seleccionado dentro de la estación. **Ubicación exterior** específica para plazas reservadas para **personas con movilidad reducida**.

Se reservará así mismo una zona para aparcamiento exterior para motos y bicicletas de 24 a 30 plazas para cada tipo de transporte, situada en el entorno inmediato de los accesos a la estación, pero sin interferir en los flujos de viajeros.

2.2 TAXIS

El proyecto preverá carriles para el acceso en taxi a la estación con una capacidad para una **bolsa de 25 taxis**. Para 5 de estas **taxis** se reservará, junto al acceso principal a la estación, un espacio de parada momentánea donde el viajero esperará a cubierto.

2.3 AUTOBUSES

Parada urbana de autobuses próxima a las entradas, con marquesinas.

Aparcamiento para 3 autobuses de transbordo para casos de incidencia en la red ferroviaria, en el entorno de una de las entradas principales.

2.4 PARADAS MOMENTÁNEAS

Para los **momentos puntuales** del día la estación deberá contar con una reserva de espacio de **15 vehículos** para la bajada de viajeros que acceden en coche particular. El viajero debe recorrer el máximo camino posible desde el punto donde se ubiquen hasta los accesos a cubierto.

Se deberán compatibilizar los recorridos de acceso a la estación desde los distintos medios de transporte, incluida la zona de parada momentánea y desencoche, de manera que den respuesta a las necesidades planteadas en el presente programa de necesidades.

Las aceras en fachadas principales contarán con un **ancho mínimo de 5 m**.

2.5 EMERGENCIAS

Zona de aparcamiento privativo para ambulancias y vehículos de emergencia.

2.6 ACCESIBILIDAD

Tanto el entorno propio de la estación, como el edificio en sí mismo deberán estar adaptados a personas con movilidad reducida. Se debe cumplir la normativa vigente sobre accesibilidad en todo el ámbito de la estación, y en concreto el Real Decreto 1544/2007 por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, así como toda la normativa vigente de aplicación.



3 ANDENES

El acceso a andenes desde la pasarela de embarque se preverá mediante un núcleo de comunicación que conste de los siguientes elementos: ascensores accesibles a PMRs, (con capacidad para carros portaequipajes), escaleras mecánicas de subida y bajada, según estudio de implantación, y escaleras fijas. La ubicación de estos núcleos con respecto al andén deberá estudiarse para minimizar los recorridos de los viajeros en los andenes.

Además se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- El pavimento del andén deberá ser antideslizante y de fácil limpieza.
- Se incluirá en andenes un punto de información (sistema de interfonía), que podrá estar conectado con el punto de atención al cliente y telegestionado. En el vestíbulo se instalará otro punto y otro en el acceso de la estación.
- La necesidad de instalación de teléfonos SOS y de sistema de video-vigilancia siguiendo las indicaciones de la Dirección de Protección y Seguridad. En andenes se instalarán las cámaras correspondientes al Sistema de Información al Viajero.
- Se dispondrá de una instalación completa de megafonía sectorizada, cronometría y teleindicadores dimensionada para dar servicio a la totalidad de la estación, tanto vestíbulo como andenes, según prescripciones Adif, conectados con sistemas de seguimiento y anuncio automático de las circulaciones.
- Se destinará un espacio por andén, para la ubicación de plataformas elevadoras y sillas para PMR's.
- Se dotarán de preinstalación eléctrica para 2 soportes publicitarios cada 40m.
- Dispondrá de sistema de iluminación que permita la reducción del flujo luminoso en función de las necesidades (ausencia o presencia de luz solar y de viajeros y/o trenes), el sistema de iluminación estará integrado con el sistema de información al viajero para realizar las funciones de regulación de flujo anteriormente citadas.
- Tomas de agua cada 50 metros y de corriente eléctrica (380/230) cada 40 m.

4 REUBICACIONES

En el recinto actual de la estación en la calle Dato existen oficinas e instalaciones de Adif que, en el caso de no mantenerse el edificio actual, deben ser repuestas o reubicadas y trasladadas.

Los locales son:

- Parque de fibra óptica.
- Base de mantenimiento de vía.
- Edificio de Correos.
- Locales representación Sindical.
- Viviendas en planta primera del edificio de viajeros.
- Despacho personal de RR.HH.
- Sindicatos. Comité de empresa.
- Circulación.
- Vestuarios generales estación
- Vestuarios personal limpieza.

En la actualidad, también se realiza servicio de catering, por lo que se dispone de pequeño almacén.

No obstante, toda reposición o reubicación de edificio y usos de Renfe-Operadora deberán ser consensuados con esta compañía.



5 INSTALACIONES

CCTV propio Estaciones

Es necesario incluir un sistema CCTV específico para gestión propia de servicios de estaciones, independiente del que corresponda y defina el área de Seguridad y Protección Civil para dar respuesta a sus necesidades.

Características básicas del sistema:

- Cámaras basadas en estándares IP.
- Incorporar software de gestión de cámaras, centralizado, atención desde el centro de control local de la estación o bien de forma remota.
- Configuración en la red IP multiservicio 34.
- Con cobertura y visualización las zonas siguientes:
 - Andenes como apoyo al SIV.
 - Puertas automáticas de acceso a la estación.
 - Espacios de estancia y flujo de clientes.
 - Elementos de comunicación vertical: escaleras, rampas, ascensores.
 - Puntos críticos de la estación.
- La visualización será en tiempo real, no se contempla realizar grabación y almacenamiento de imágenes.
- Permitirá la visualización de todas las cámaras en mosaico

Sistema de información al viajero (SIV)

- En su definición no debe incluirse ningún contenido relativo a cronometría ni interfonía dado que es íntegramente independiente.
- Añadir su configuración en la red IP multiservicio 34.
- En lo que respecta a monitores considerar de 42" / 49" / 55" / 65"
- Minimizar, en la medida de lo posible, la utilización de teleindicadores de vía, optando por netmonitores.

Equipamientos

Incluir los equipamientos necesarios para clientes y gestión de la estación, de acuerdo a su funcionalidad en las diferentes áreas de la estación, (accesos, pasillos de comunicación, salas de embarque, andenes, etc.), al menos los siguientes:

- Bancos y papeleras.
- Carros portaequipajes, isletas de anclaje de carros.
- Vitrinas informativas.
- Pantallas informativas de control de temperatura y humedad, siguiendo requerimientos del software propiedad de Adif.
- Interfonos en accesos y andenes.
- Cronometría.
- SAI's.

Señalización

Incluir la elaboración de una propuesta completa de señalización, identificación de la estación y rotulación de servicios, desarrollada de acuerdo al Manual de Adif.

11



Gestión centralizada de instalaciones (BMS)

El sistema de gestión centralizada de instalaciones permitirá controlar y gestionar de forma automatizada las instalaciones existentes en la estación, con el criterio de explotación remota y centralizada. Sus funciones principales son:

- Conocer en tiempo real parámetros medibles del estado de las instalaciones.
- Controlar de forma automatizada el régimen de funcionamiento y los niveles de sus actuadores, tanto en tiempo real como mediante programación horaria.
- Registrar información útil para la generación de informes, incluyendo alarmas, averías, horas de funcionamiento y consumos de agua y de energía.

El sistema de gestión centralizada de instalaciones debe incorporar los elementos hardware y software necesarios para lograr un sistema modular y flexible. Para ello, se deberá implantar un sistema de control abierto, descentralizado y gestionado por eventos.

La arquitectura, los sistemas y los protocolos de comunicación deberán ser de tecnología estandarizada y abierta. No será de validez ningún tipo de sistema de telegestión cerrado, que deje a la propiedad cautiva de un fabricante o producto.

El BMS deberá proporcionar un servicio web de manera que se permita la operación del sistema desde el navegador web de cualquier equipo conectado a la red de telegestión.

Desde la aplicación BMS se deberá poder llevar a cabo la telegestión de las siguientes instalaciones:

- Electricidad:
 - CGBT y cuadros de distribución
 - Grupo electrógeno
 - SAI
 - Analizadores de red y contadores
 - Centros de transformación
- Iluminación
- Accesos principales
 - Puertas automáticas
 - Cierres
- Elevación y Transporte
 - Ascensores
 - Escaleras mecánicas
 - Rampas y pasillos rodantes
- Climatización
- Hidráulicas (saneamiento y distribución)
 - Grupos de bombeo y presión
 - Depósitos
 - Válvulas
 - Contadores
- Protección Contra Incendios
- Estado de otros sistemas:
 - Sistema de Información al Viajero
 - Megafonía

Respecto a protección contra incendios, se deberá contemplar la integración de la central de detección de incendios en la aplicación de integración existente en el CPS del área de protección y seguridad, de forma que a éste le lleguen las señales de la central identificables punto a punto. La aplicación de integración es la misma que para los subsistemas de CCTV e intrusión de seguridad. Una vez satisfecho lo anterior, en el sistema de gestión centralizada de la estación deberán integrarse, como mínimo, las señales generales de estado, incendio y alarma, y en caso de ser técnicamente posible, la repetición de las señales de la central identificables punto a punto.

12



Comunicación entre el BMS y el Sistema de Información al Viajero (SIV) mediante mensajes XML:

- El SIV envía mensajes de información de las circulaciones ferroviarias, como la aproximación, estacionamiento y salida de tren, así como mensajes del primer tren previsto y de la llegada del último tren.
- En el BMS será posible habilitar o deshabilitar las actuaciones programadas sobre cada tipo de instalación (iluminación, accesos, escaleras, ascensores, ...) tras la recepción de estos mensajes XML. Estas actuaciones podrán ser independientes o complementarias a las definidas en el modo automático por horario.
- Los mensajes XML serán recibidos por el autómatas del BMS a través de una pasarela XML o similar, no admitiéndose soluciones software para implementar esta integración.

Adecuación tecnológica:

El programa de necesidades debe considerar las instalaciones adaptándolas a unos estándares acordes con una terminal de Alta Velocidad, automatizadas, con control centralizado y en línea con los proyectos de transformación digital actualmente en desarrollo, como por ejemplo al menos las siguientes:

- WIFI. Características funcionales generales:
 - Wifi para sistemas y trabajadores de Adif
 - Posibilitar gestión en movilidad del personal de Adif Estaciones de Viajeros.
 - Posibilitar de comunicación para tareas de mantenimiento, alcanzando a locales técnicos.
 - Wifi para terceros (al menos Operadores ferroviarios)
 - Wifi para clientes
- Señalización-información digital. Equipamientos necesarios y gestor de contenidos para posibilitar información de servicios de estación multicanal, (información a viajeros, comercial, de la ciudad, intermodal, etc.), y señalización dinámica de orientación a clientes.

junio de 2017.