ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)

Provincia: La Coruña

JULIO 2016

MEMORIA

PLANOS

ESTIMACIÓN ECONÓMICA

SANT 3.2 DP1 V6

ineco

estudio Herreros

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO

adif ALTA VELOCIDAD

Anteproyecto de la nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela

1. **Antecedentes**

INTRODUCCIÓN

SITUACIÓN DE PARTIDA

OBJETIVOS

AGENTES

2. **Descripción y Justificación de la propuesta**

DESCRIPCIÓN

DATOS BÁSICOS DE LA PROPUESTA

RAZONAMIENTO

ORGANIZACIÓN DEL PROGRAMA

FUNCIONALIDAD FERROVIARIA

ESTUDIO DE DETALLE DE LOS ACCESOS Y SALIDAS DE LOS ANDENES

INTEGRACIÓN URBANA

PASARELA URBANA E INTEGRACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES

ESTRUCTURA

ESTUDIO INFORMATIVO Y TRAMITACIÓN MEDIOAMBIENTAL

3. **Estimación económica de las actuaciones**

PASARELA DE CONEXIÓN URBANA

NUEVO EDIFICIO DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA

PLANOS

Apéndice 1
Convenio Marco de Colaboración para el desarrollo de la futura estación intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano

Apéndice 2
Superficies

Apéndice 3
Información urbanística y patrimonial de los terrenos del ámbito de actuación

Apéndice 4
Planos de la situación de partida (actuaciones del "*Proyecto de Construcción para la adaptación de la Estación de Santiago de Compostela (A Coruña) a los nuevos servicios de Alta Velocidad* de Mayo 2015)"

Apéndice 5

Adjudicación de las Obras de adaptación de la estación de Santiago de Compostela a los nuevos servicios de Alta Velocidad

Apéndice 6
Coordinación entre ADIF – Alta Velocidad y ADIF sobre la solución propuesta

Apéndice 7
Documentación remitida por la Xunta de Galicia

Apéndice 8
Estudio de movilidad sostenible
(Dirigido desde la Subdirección de Planificación III de ADIF – Alta Velocidad)

Apéndice 9
Conexión Estación tren – Estación Autobuses

1. Antecedentes

INTRODUCCIÓN

FIRMA DEL CONVENIO MARCO DE COLABORACION:

El antecedente inmediato al presente Anteproyecto es el *"Convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, para el desarrollo de la futura estación intermodal de Santiago de Compostela y su entorno"* que con fecha 15 de junio de 2016 se ha firmado entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

OBJETIVOS DEL CONVENIO MARCO DE COLABORACION:

Este Convenio marco recoge en su Estipulación segunda sus objetivos, entre éstos se encuentran el objetivo al que el presente Anteproyecto está encaminado a dar respuesta y que se trascribe a continuación:

> *"Mejorar la permeabilidad transversal de la ciudad en el entorno de la estación de ferrocarril de Santiago de Compostela, a través de una conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña que, a su vez, permitirá la conexión entre la estación ferrocarril y la nueva estación de autobuses. Dicha conexión será funcionalmente capaz de permeabilizar flujos de carácter peatonal entre ambas partes de la ciudad de manera accesible."*

COMPROMISOS DE ADIF-ALTA VELOCIDAD RECOGIDOS EN EL CONVENIO MARCO DE COLABORACION:

- Este Convenio marco recoge en su Estipulación sexta los compromisos asumidos en él por ADIF-Alta Velocidad, entre éstos se encuentra en el apartado 5, el compromiso de:

  > *"Redactar el anteproyecto de la nueva estación intermodal de Santiago de Compostela, en su imagen final, que abarcará la estación de autobuses y su interconexión. El anteproyecto incluirá la solución de permeabilidad transversal peatonal para la ciudad en esta zona que consistirá en una superficie peatonal sobre la playa de vías con capacidad y dimensiones suficientes para salvar las barreras físicas, conectando los barrios adyacentes con la estación de ferrocarril y con la de autobuses y entre sí."*

El presente Anteproyecto da respuesta a este compromiso.

Con el fin de satisfacer el objetivo y compromiso antes reseñados, el presente Anteproyecto se ha redactado resolviendo la imagen final a largo plazo para la nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela, incluyendo básicamente dos actuaciones principales, independientes y compatibles entre sí:

- La **pasarela peatonal urbana** que resuelve la intermodalidad entre la actual estación de tren y la futura estación de autobuses prevista por la Xunta, al tiempo que resuelve el acceso a ambas desde las márgenes norte (Avenida del Hórreo) y sur (Avenida de Clara Campoamor) del recinto de la estación, habilitando el paso de ciudad peatonal entre ambos márgenes de la playa de vías mediante un recorrido accesible.

  Da así respuesta al objetivo arriba reseñado.

- Un **nuevo edificio de estación ferroviaria** sobre las vías anexo a la pasarela peatonal, así como la remodelación del actual edificio de la estación.

  Da así respuesta a la necesidad de servir de base para los proyectos relativos a la futura estación de ferrocarril correspondiente con la imagen final.

Dichas actuaciones quedan definidas en el presente Anteproyecto y serán objeto de proyectos posteriores en cumplimiento del Convenio Marco. En su definición se ha considerado su coordinación entre todos los elementos involucrados en el ámbito de actuación, y que incluyen entre otros: la infraestructura actual, la futura estación de ferrocarril, la estación de autobuses prevista, la Pasarela peatonal urbana y el *"Proyecto de Construcción de adaptación de la estación de Santiago (A Coruña) a los nuevos servicios de Alta Velocidad" de 2015.*

SITUACIÓN DE PARTIDA

La estación de tren de Santiago de Compostela se construyó hace más de un siglo extramuros al sur del Centro Histórico de la ciudad. Su ubicación aprovecha el desnivel entre el borde de la ciudad consolidada y el llamado Campo de las Brañas practicando una escisión en el terreno de 7.5m de desnivel que marcó durante décadas el límite del casco urbano. La barrera que significaba el trazado ferroviario (que data de 1880) junto a la falla topográfica que generó su trinchera, hizo que la estación quedara a una cota inferior de la

de la ciudad a la que se ha accedido peatonalmente desde siempre mediante una escalera pedestre en la calle del Hórreo que señala el ingreso al recinto de la estación que se desarrolla a la cota de las vías.

Los vehículos de todo tipo acceden directamente a la cota de la estación en la que se encuentra también la bolsa de taxis y el aparcamiento de viajeros. El conjunto edificado consta del edificio central de la estación de viajeros con los usos habituales y una construcción aislada vecina utilizada para usos propios de ADIF – Alta Velocidad y de Renfe. Sobre las vías se implanta una marquesina histórica de hierro fundido que constituye un elemento de valor arquitectónico que merece cierta atención.

Además de la propia condición arquitectónica y urbana actual, el presente Anteproyecto de la Nueva Estación intermodal de Santiago de Compostela toma como punto de partida ("Estado Inicial") varios documentos recientes:

- el *"Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, para el desarrollo de la futura estación intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano"*, firmado con fecha 15 de junio de 2016 (ver apéndice 1).
- el *"Proyecto de Construcción de adaptación de la estación de Santiago (A Coruña) a los nuevos servicios de Alta Velocidad"* redactado por INECO en 2015 que proporciona el verdadero Estado Inicial toda vez que sus obras ya se han licitado en el momento de redactar este documento, tal como se recoge en el Convenio (ver apéndice 4).
- el *"Programa de Necesidades. Largo Plazo. Nov 2012"* facilitado por la Dirección de Estaciones de Viajeros de Adif.
- el *"Estudio de Movilidad Sostenible"* de la estación desarrollado por Ineco en 2016 (ver apéndice 8).
- Los planos recibidos del *"Estudio Funcional de la Estación de Autobuses"* facilitados por la Xunta de Galicia (ver apéndice 7).
- y el *"Estudio Funcional de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela"*, redactado en enero de 2016 por INECO con la colaboración en el diseño arquitectónico del despacho Estudio Herreros, sobre la base de los cinco documentos anteriores y del que se deriva el esquema general que desarrolla el presente Anteproyecto.

Básicamente, el Proyecto de Construcción de 2015 adapta la estación existente a los nuevos servicios de la Alta Velocidad de acuerdo con el Programa de Necesidades de Corto/Medio Plazo facilitado por la Dirección de Estaciones de Viajeros de Adif, reacondicionando el interior del edificio actual de la estación para asegurar un servicio adecuado a los viajeros de la Alta Velocidad en el horizonte a corto-medio plazo.

Conviene indicar que el PC mantiene la volumetría y superficies del edificio actual de la estación con la única excepción de una ampliación de nueva planta paralela a las vías en sentido este para alojar una nueva cafetería de viajeros. La superficie del edificio existente más la de la nueva cafetería resulta considerablemente inferior a la referenciada en términos de necesidades para el correcto funcionamiento de la estación por el *"Programa de Necesidades. Largo Plazo. Nov. 2012"* al que debe responder el presente Anteproyecto, que demanda una superficie total que prácticamente dobla la del Proyecto de Construcción a la vez que aumenta considerablemente sus dotaciones de aparcamiento, bolsa de taxis y parada instantánea respecto del mismo.

Como dato previo de especial importancia para la redacción del Anteproyecto, cabe reseñar que el Estudio de Movilidad Sostenible de la estación (Apéndice 6) arroja un dato significativo como es la preponderancia de los viajeros que acceden peatonalmente a la estación. Efectivamente, si se suman los viajeros peatonales (54.1%); el bus urbano que para en la Calle del Hórreo o en la Avenida Clara Campoamor (4.5%); el bus interurbano (3.3% procedente de la Intermodalidad) y los que llegan en bicicleta (0.6%), obtenemos que el 62.5% de los viajeros llega a la estación peatonalmente, mientras que el 37.5% lo hace en taxi, vehículo privado o autobús discrecional a la cota de la estación actual que denominamos "planta técnica".

Se adjunta tabla de flujos de accesos a la estación según los tipos de medio de desplazamiento en el que se observa la preponderancia de peatones.

Distribución de viajeros según cadena modal de acceso
Fuente: Encuesta

Cadena modal de acceso			
1ª etapa	2ª etapa (inmediata)	Viajeros	%
-	VP Parking	4.354	4,5%
-	VP no Parking	16.708	17,1%
-	VP alquiler	554	0,4%
-	Taxi	5.847	6,0%
-	Bus urbano	4.360	4,5%
-	Otro tren	5.040	5,2%
-	Bus interurbano	3.210	3,3%
-	Bus discrecional	179	0,2%
-	Andando	52.812	54,1%
-	Bicicleta	628	0,6%
-	Moto	225	0,2%
Subtotal modo único		93.718	95,9%
VP no Parking	Otro tren	101	0,1%
	Bus interurbano	37	0,0%
Taxi	Otro tren	49	0,1%
Bus interurbano	Bus urbano	29	0,0%
	Otro tren	36	0,0%
Avión	VP Parking	14	0,0%
	VP no Parking	126	0,1%
	Taxi	717	0,7%
	Otro tren	28	0,0%
	Bus interurbano	1.866	1,9%
	Bus discrecional	941	1,0%
Moto	Taxi	14	0,0%
Subtotal dos modos		3.959	4,1%
Total viajes		97.674	100,0%

Según los planos recibidos *(ver apéndice 7)*, el Estudio Funcional de la Estación de Autobuses que desarrollará la Xunta de Galicia ubica el proyecto en el lado sur de la estación de tren, en la margen norte de la calle Clara Campoamor, aproximadamente a la altura del edificio de la Estación de Tren. Esta posición de la estación de autobuses y la necesidad de acceder desde el lado norte de las vías para asegurar su conexión con la estación de tren y el centro de la ciudad necesita la creación de una pasarela sobre las vías que permita el acceso a ambas estaciones desde los lados norte y sur del canal ferroviario así como la intermodalidad entre ambas.

Por otro lado, el *"Estudio Funcional de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela"*, de enero de 2016 (SANT 3.1.DP1 V9) antecedente de este Anteproyecto, concluía como más favorable una tipología de estación basada en una plataforma sobre las vías situada a la cota de la ciudad que desdobla los flujos de viajeros en peatonales que acceden al nivel de la pasarela y los vehiculares de todo tipo que lo hacen al nivel de la Planta Técnica de forma que cada grupo tiene un acceso ideal para sus características, puesto que, al reservar la cota de la pasarela para los viajeros peatonales, se libera todo el espacio frente a la antigua estación para el trasiego de los vehículos particulares, de alquiler, taxis, parada rápida y algunos autobuses.

Al situarse todos los usos públicos del programa sobre la plataforma, el edificio actual de la estación queda a disposición para la reubicación de los usos de Renfe y ADIF ubicados en la actualidad en el edificio adyacente, del que se propone su derribo por carecer de interés y perturbar el funcionamiento de la explanada vehicular.

Por otro lado, el presente Anteproyecto aprovecha cuantos elementos han sido posibles del Proyecto Constructivo para incorporarlos a su esquema operativo. Estos elementos son el ascensor urbano que se construirá para facilitar la conexión de la estación con la cota de la ciudad con un recorrido vertical de 7.5m; el paso peatonal bajo vías que proporciona una interesante sistema de llegadas express a la Planta técnica aprovechando su equipamiento con medios mecánicos, pedestres y ascensores; y el espacio de la nueva cafetería como vestíbulo de llegadas a la cota de la planta técnica. Todos ellos se incorporan al sistema de recorridos de la nueva estación.

Además, el Anteproyecto se adecua a la playa de vías del Proyecto Constructivo sin alterarla, lo cual va a influir de forma determinante en la posición de los elementos de comunicación vertical que se quieran proponer, especialmente en el caso del Anden 2 cuya anchura variable no permite ubicar ningún elemento hasta superar la topera de la vía 3.

Por último, es necesario mencionar que la situación de partida contempla como factible la demolición y realojo de la caseta donde se ubica el gabinete de circulación, proponiendo su reubicación en la plata baja del antiguo edificio de viajeros, en contacto directo con los andenes.

OBJETIVOS

Los objetivos fundamentales que se persiguen en el Convenio de Colaboración son, entre otros, los siguientes:

- *"Dotar a la estación de Santiago de las instalaciones con la capacidad y condiciones necesarias para la llegada de la alta velocidad a Galicia"*
- *"Promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, mediante la ejecución de una estación intermodal en Santiago de Compostela que ponga a disposición del usuario la posibilidad de combinar diferentes modos de transporte público (ferrocarril y autobús) de una manera rápida y eficiente y con un menor coste ambiental y económico"*
- *"Mejorar la permeabilidad transversal de la ciudad en el entorno de la estación de ferrocarril de Santiago de Compostela, a través de una conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña que a su vez, permitirá la conexión entre la estación de ferrocarril y la nueva estación de autobuses. Dicha conexión será funcionalmente capaz de permeabilizar flujos de carácter peatonal entre ambas partes de la ciudad de manera accesible"*
- *"Adaptar las instalaciones ferroviarias a las necesidades a corto y medio plazo, permitiendo al mismo tiempo al compatibilidad de esta actuación con el posterior desarrollo global del ámbito y de la estación intermodal"*

En base a dichos objetivos fundamentales, se establecen las siguientes necesidades, a modo de requisito de diseño, para la redacción del presente Anteproyecto:

Primero: Adaptar la estación a los nuevos servicios de alta velocidad previstos en el horizonte a largo plazo.

Segundo: Implementación de las superficies y dotaciones fijadas por el *"Programa de Necesidades. Largo Plazo. Nov. 2012"* para el edificio de la estación contempladas en el Cuadro de superficies (incluido en el Apéndice 1); y organización del área de estacionamiento para acoger las demandas del Programa de Necesidades centradas en una zona de aparcamientos de pago con capacidad para 400 plazas segregada de la circulación principal, una bolsa de alquiler de coches con capacidad para 100 vehículos, una bolsa de espera de taxis con capacidad para 24 vehículos y una zona de parada momentánea con capacidad para 11 vehículos.

Tercero: elaboración de un esquema de llegadas y salidas a y desde la estación que tenga en consideración las condiciones específicas de los viajeros que acceden indistintamente de forma peatonal o por vehículo. En este sentido se considera prioritario evitar que los viajeros deban cruzar viales rodados en sus desplazamientos peatonales dentro del recinto de la estación.

Cuarto: activación de la accesibilidad de los viajeros con origen/destino la estación de autobuses (intermodalidad) y de la zona sur de la ciudad mediante recorridos tan cortos y de fácil interpretación como sea posible.

Quinto: elaboración de un esquema tanto de salidas y llegadas como de circulaciones internas con origen/destino el edificio de la estación que acorte los recorridos, minimice los desniveles a salvar, evite los cruces de recorridos y ofrezca una relación atractiva con la oferta comercial.

Sexto: estudiar y proponer procesos constructivos que impliquen la mínima afección de las obras a la explotación ferroviaria asegurando en la medida de lo posible el mantenimiento del servicio tanto en lo que se refiere a la playa de vías como al edificio de la estación.

Séptimo: buscar la máxima calidad arquitectónica e integración urbana de la estación que pueda sacar provecho de su situación privilegiada a tan solo 15 minutos caminando del Centro Histórico de la ciudad.

Octavo: alcanzar una relación equilibrada entre costes y beneficios.

AGENTES

El presente proyecto se redacta para ADIF – Alta Velocidad.

Los agentes generales participantes en la Redacción del presente proyecto son **INECO** (consultaría y arquitectura) y **estudio Herreros** (arquitectura).

El equipo consta de los siguientes colaboradores:

- RAS (Rubio & Álvarez-Sala) – *arquitectos colaboradores*
- BAC – *consultoría de estructuras*

2. Descripción y justificación de la propuesta

DESCRIPCIÓN

La propuesta del Anteproyecto consiste en construir un nuevo edificio de viajeros con su vestíbulo, sus equipamientos de atención al cliente y las áreas comerciales en un volumen asentado en una plataforma sobre los andenes al nivel de la ciudad que es en sí misma el elemento de conexión entre las márgenes urbanas norte y sur, inconexas debido al salto topográfico ocupado por la estación existente, y de éstas con la Estación de Autobuses. Este volumen albergará también las dependencias internas propias del servicio tales como oficinas de explotación pública y privada, almacenes e instalaciones.

Además del edificio de la Estación, la citada plataforma contiene una importante cantidad de espacio al aire libre que conforma una plaza de acceso y una franja de circulación peatonal que adopta la configuración de una pasarela urbana que conecta ambos lados de la ciudad. Esta pasarela junto con el diseño del espacio público "Plaza de Clara Campoamor" en su extremo sur, podrá segregarse como actuación independiente de la construcción de la nueva estación intermodal quedando vinculada a la construcción de la estación de autobuses.

El esquema incorpora tanto el paso bajo vías como la ampliación del edificio existente que construirá el Proyecto de Construcción de 2015 como recorrido para los usuarios de llegadas que desde los andenes quieran acceder a la zona de taxis, coches de alquiler, aparcamientos y otros usos rodados (planta técnica).

Para completar el Anteproyecto, puesto que este propone el derribo del edificio complementario de la actual estación situado al este de la misma, se ofrece una distribución pormenorizada de los usos que aloja en el actual edifico de viajeros.

DATOS BÁSICOS DE LA PROPUESTA

RECORRIDOS DE LOS VIAJEROS DE TREN MEDIDOS DESDE EL ANDEN CENTRAL

RECORRIDO DE VIAJEROS PEATONALES (62.5%): Los viajeros de salidas deben recorrer desde la puerta de la estación hasta el pie de las escaleras que les depositan en los andenes 75m, y los de llegadas deben recorrer 75m para hacer el mismo recorrido, salvando ambos un desnivel de 7.5m sin cruzar ningún vial rodado.

RECORRIDO VIAJEROS VEHICULARES (37.5%): Los viajeros de salidas deben recorrer desde la puerta del vestíbulo de la planta técnica hasta el pie de la escalera que los deposita en el andén 65m y salvar un desnivel de 15m (dos medios mecánicos). Los viajeros de llegadas deben recorrer 53m desde el pie de la escalera mecánica del andén hasta la puerta del vestíbulo de llegadas de la planta técnica y salvar un desnivel de 10m (dos medios mecánicos).

RECORRIDOS DE LA INTERMODALIDAD MEDIDOS DESDE EL ANDEN CENTRAL

INTERMODALIDAD: Los viajeros que usan la intermodalidad Tren-Autobús y viceversa deben recorrer 137m desde el pie de la escalera mecánica del andén hasta la puerta de la estación de autobuses.

RELACIÓN CON EL LADO SUR DE LA CIUDAD

RECORRIDO DE LOS VIAJEROS PEATONALES CON ORIGEN/DESTINO EL LADO SUR DE LA CIUDAD. Los viajeros peatonales de salidas y llegadas que acceden o se dirigen al lado sur de la ciudad deben recorrer 155m y salvar un desnivel de 22.5m medidos desde el pie del ascensor situado en la plaza de la Rúa de Clara Campoamor hasta el pie de la escalera mecánica en el andén.

ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS Y AFECCIONES

ELEMENTOS DE COMUNICACIÓN VERTICAL; constituidos por:

- 8 escaleras mecánicas de nueva construcción y 6 que se reutilizan del PC 2015
- 5 ascensores de viajeros de nueva construcción y 3 que se reutilizan del PC 2015
- 1 montacargas de nueva construcción para uso interno.

AFECCIONES: El proceso de obra afecta a la playa de vías y a la planta técnica.

OTROS ASPECTOS: Todos los viajeros de salidas, llegadas e intermodalidad interactúan con la zona comercial. El control de viajeros se realiza en el área de embarque sin climatizar dispuesto en prolongación del vestíbulo, dentro de la marquesina histórica.

INTEGRACIÓN URBANA Y ARQUITECTURA

CREACIÓN DE UNA PLAZA DE ACCESO A LA ESTACIÓN: La propuesta del Anteproyecto genera una Plaza de la Estación, peatonal y horizontal, a la cota del edificio de viajeros que hace que la estación resulte visible desde la ciudad y resuelve con inmediatez la conexión de ambas márgenes mediante pasarela peatonal.

CONSTRUCCIÓN DE UNA PASARELA PEATONAL URBANA: Además de para resolver la necesaria conectividad entre la estación de tren y la de autobuses (intermodalidad), la pasarela urbana jugará un importante papel en la reconfiguración de la ciudad en este punto conectando áreas hasta hoy de difícil acceso.

NUEVA PLAZA DE CLARA CAMPOAMOR: En el punto de desembarco de la pasarela a la cota de la calle Clara Campoamor, se genera la nueva Plaza de Clara Campoamor, en el ángulo noreste del barrio de Ponte Pedriña.

RAZONAMIENTO

Después de analizar las diferentes alternativas, del Estudio Funcional concluye que la disposición más favorable del edificio de la estación es la propuesta ocupando el espacio sobre vías desde el que se podrán ofrecer buenos accesos a los andenes y a los aparcamientos, buenas conexiones con la ciudad, la pasarela peatonal y la estación de autobuses, una cierta libertad para configurar el programa necesario y un esquema óptimo de recorridos peatonales, tanto internos como en lo que se refiere a los movimientos de viajeros dentro del recinto de la estación.

Como ya se ha mencionado, la futura estación de autobuses que plantea la Xunta de Galicia se ubicará en el lado sur de las vías con acceso peatonal desde la misma pasarela que resuelve la intermodalidad al tiempo que conecta ambos lados de la ciudad.

Teniendo en cuenta la diferencia de cotas entre la calle Hórreo y el desnivel a salvar sobre la playa de vías, la ubicación más idónea para la plataforma que engloba al edificio de la estación y la pasarela urbana es en el lado oeste del actual edificio de viajeros, liberando un mínimo espacio respecto a éste y buscando el límite compartido con la marquesina histórica.

Los motivos para plantear esta posición se miden en términos urbanos (buscando la cota más favorable para asegurar los gálibos necesarios sacando el máximo partido del desnivel entre la calle del Hórreo y los andenes), constructivos (para asegurar una construcción ajena al funcionamiento de la estación durante su construcción que no debe afectar al servicio ferroviario) y funcionales (para asegurar los recorridos más cortos entre ambas infraestructuras y facilitar el acceso peatonal a los viajeros que accedan a la estación desde el lado sur de la ciudad).

Ubicar todo el programa solicitado por ADIF para ofrecer un servicio óptimo sobre las vías permite ofrecer el mejor esquema *estación de tren/estación de autobuses/pasarela urbana,* habida cuenta de que en lo que respecta a la estación de tren se beneficiarán de esa secuencia todas las personas que lleguen a ella a pie, ya sea desde el centro o desde el sur de la ciudad, y las que procedan de la intermodalidad.

Este planteamiento permite abrir dos especializaciones programáticas diferentes que redundan en la mejora y facilidad de uso de la estación: la primera busca la separación de los usuarios peatonales (62.5%) de los que acceden o abandonan la estación en vehículo (37.5%) estableciendo una cota para cada grupo (vehículos a la cota del edificio actual y viandantes a la de la pasarela peatonal) y la segunda se refiere a la separación de los flujos de viajeros de llegadas de los de salidas, especialmente en lo que se refiere a cruces entre ellos.

ORGANIZACIÓN DEL PROGRAMA

El Anteproyecto propone una segregación de recorridos entre los peatones y los vehículos, permitiendo siempre a un viajero a pie llegar o salir de la estación por la Plaza de la Estación y conectarse con la ciudad sin cruzarse en ningún punto con viales rodados, y al mismo tiempo facilitando el acceso directo de los usuarios de vehículos a las zonas de parada de taxis, kiss&ride y estacionamiento situadas en el nivel de las vías.

Para resolver esta dualidad de niveles de acceso a la estación (peatones a la cota de la ciudad y vehículos a la cota de la antigua estación), la pieza clave del esquema es el núcleo vertical que resuelve todas las combinaciones de

movilidad del resto de viajeros que no acceden a la estación caminando, acortando notablemente sus recorridos.

El volumen sobre vías se desarrolla en dos plantas. La baja, al nivel de la plataforma contiene todos los usos accesibles para los viajeros: vestíbulo con vistas sobre el espacio de la marquesina histórica y área de embarque con vistas a los andenes y las vías en la que organizar el control de acceso a los trenes y las colas de bajada a los andenes; una zona de venta de billetes y atención al cliente, aseos y la superficie comercial solicitada por el programa de necesidades. La planta alta es de uso exclusivo del personal de ADIF y contiene sus despachos, aulas, almacenes y aseos, junto con un área de instalaciones.

El edificio actual de la estación se destinará a usos de Renfe o ADIF resultantes del traslado de los programas alojados en el edificio que se derriba, quedando el espacio no utilizado disponible para alojar nuevos usos.

(Ver cuadros de cumplimiento de programa y de traslado del edificio de Renfe al actual edificio de viajeros en Apéndice 2: Superficies)

FUNCIONALIDAD FERROVIARIA

- Los viajeros de salidas que accedan a la estación peatonalmente (62.5%) lo harán a cota del vestíbulo de la estación a través de la "Plaza de la Estación" sin cruzar ningún vial rodado una vez dentro del recinto ferroviario. Desde el vestíbulo, acceden al área de embarque salvando el control/escáner de equipajes y desde allí bajarán directamente a los andenes mediante escalera mecánica, ascensor o escalera pedestre.
- Los viajeros rodados que accedan a la estación en vehículo (37.5% del total) lo harán desde la planta técnica acudiendo a la entrada del Hall Vertical del edificio de la estación a la cota del tráfico donde se sitúan las paradas de taxi, el Kiss&ride, los aparcamientos, y la contratación / devolución de los coches de alquiler, para subir desde allí al vestíbulo de la estación para realizar el mismo recorrido que los que han accedido peatonalmente.
- Los viajeros de llegadas que abandonan la estación peatonalmente dispondrán en cada andén de una escalera mecánica exclusiva para ellos que les conduce directamente al vestíbulo evitando cruces con los que están en ese momento bajando a los andenes para embarcar. También podrán usar el ascensor o la escalera pedestre en caso de necesidad.
- Los viajeros de llegadas que deben abandonar la estación en taxi, parada momentánea, coche de alquiler, autobús o vehículo particular, usarán el paso bajo vías habilitado por el Proyecto Constructivo que les conduce directamente a un pequeño vestíbulo desde el que se sale a la explanada de movilidad desde la que se accede a todos los puntos de acceso a vehículos rodados que contempla el programa. Este vestíbulo podrá equiparse en el futuro con puntos de alquiler de vehículos, punto de información, máquinas de vending, etc.
- Los viajeros con destino la estación de autobuses (intermodalidad) deberán subir desde los andenes al vestíbulo de la estación para acceder a la pasarela urbana y recorrerla hasta el vestíbulo de salidas de la estación de autobuses. La intermodalidad simétrica (autobús-tren) realiza el camino inverso.

Todos los recorridos aprovechan las áreas comerciales salvo los de los viajeros de llegadas que abandonan la estación en vehículo y no accedan al vestíbulo principal. Por ello, cabe esperar una rentabilidad óptima de las áreas comerciales por la intensa interacción con los viajeros pero también por su ubicación estratégica a la misma cota que la ciudad y la pasarela peatonal y por lo tanto al del flujo peatonal hacia y desde el parque de las Brañas, la estación de autobuses y el de las personas que usarán este cruce como elemento de conexión entre el sur de la ciudad y el centro de forma cotidiana.

ESTUDIO DE DETALLE DE LOS ACCESOS Y SALIDAS DE LOS ANDENES

En base a las normativas aplicables y a los criterios de funcionalidad y accesibilidad requeridos en un edificio público de estas características, el Anteproyecto considera que los medios mínimos tanto para la conexión de andenes y vestíbulo principal (salidas y llegadas) deben ser:

- una escalera mecánica / rampa mecánica
- una escalera pedestre (160cm según ETI)
- un ascensor normalizado para el transporte de personas de movilidad reducida.

Así, los medios de salidas y de llegadas se pueden combinar de tal manera que ambos recorridos compartan la escalera pedestre y el ascensor, y se ubiquen 2 escaleras mecánicas (una para salidas y otra para llegadas)

El estudio Funcional que precede a este Anteproyecto dejó fijadas las distancias a los bordes de los andenes de los elementos fijos y los gálibos de los mismos de acuerdo con el RD 1544/2007 y a la ETI (UE) 1300/2014.

En nuestro caso de estudio, los elementos fijos (escaleras, ascensores etc...) tienen una dimensión paralela a la vía mayor a 100cm y menor a 1000cm, por lo tanto la distancia libre obligatoria en todos los casos es de 200cm desde el borde del andén hasta el elemento fijo.

INTEGRACIÓN URBANA

La pieza fundamental de la integración de la estación en el conjunto de la ciudad de Santiago es la plataforma/pasarela sobre las vías que hace de elemento conector e integrador de todos los ingredientes del proyecto.

La Calle del Hórreo dispone de una acera de anchura limitada para recorrerla con comodidad en grupos o con maletas en el camino a la estación. Por ello, la plataforma lanza sendos brazos a dos puntos diferentes del borde de la calle con la intención de canalizar los flujos peatonales hacia ella de manera cómoda. Uno de ellos busca integrar el ascensor del PC 2015 con la ventaja de que la cota de la calle en ese punto nos permite entrar en la estación prácticamente a nivel. El otro enlaza con el arranque de la pasarela peatonal que necesita de un conjunto de escaleras y rampas para salvar peatonalmente el desnivel entre la acera y la estación. Ambos brazos confluyen en la llamada "Plaza de la Estación" que funcionará como un lugar horizontal de encuentro, aparcamiento de bicicletas, punto de información, etc.

La estación de autobuses que construirá la Xunta de Galicia en la margen sur de la estación sólo ha sido objeto de este Anteproyecto a efectos de su integración y coherencia con los planteamientos de ADIF – Alta Velocidad a partir de los planos recibidos del Estudio Funcional de la misma y las cotas del vestíbulo y las dársenas establecidas en la documentación recibida, por lo que los planteamientos incluidos en el Anteproyecto tienen una intención mayormente anticipatoria que será necesario coordinar en su momento con los redactores del Proyecto Constructivo de la estación de autobuses.

La Plaza de Clara Campoamor es la última pieza del sistema de integración urbana del complejo intermodal. Está delimitada por las tapias del recinto ferroviario, el borde de la implantación de la calle Clara Campoamor, las parcelas edificadas y edificables existentes y la entrega de la pasarela.

El anteproyecto de la Plaza de Clara Campoamor propone un espacio público de carácter estancial, diáfano, arbolado y ajardinado pero con importantes zonas pavimentadas para facilitar suelos firmes en caso de lluvia y equipado con mobiliario urbano y juegos infantiles.

Recorridos públicos: planteamiento y acuerdos con los diferentes niveles

El Anteproyecto debe dar respuesta a la necesaria integración de varios puntos de acceso desde la ciudad con diferentes cotas y los dos vestíbulos de las estaciones de tren y ferrocarril de manera eficiente y cómoda para los viajeros.

Recordando que el vestíbulo de la estación de tren está a la cota 227.50 y que la Calle del Hórreo en el punto de encuentro de la pasarela en FASE I está a la cota 225.50, ésta necesita subir en 3 tramos de rampa recta de 9m de desarrollo al 6% con descansillos de 1.5m según la normativa correspondiente de la Xunta de Galicia. Con ello se alcanza la cota 227 resolviendo el medio metro que falta mediante otras dos rampas que permiten alcanzar cada una de las dos puertas del vestíbulo de la estación de tren.

En el caso de que no se desarrolle el conjunto de la actuación, la pasarela dispondrá de un ascensor y una escalera provisionales que conectan su nivel con el de la Planta Técnica que da acceso a la estación resultante del PC.

En la imagen final, junto al acceso en rampa de la pasarela surgirá una escalera pedestre que conecta directamente con la Plaza de la estación dejando la mayor cantidad posible de suelo plano frente a su acceso. Así mismo, se prevé un brazo nuevo de conexión con la Calle del Hórreo para alcanzar e integrar el ascensor urbano que construirá el PC con la ventaja de que se trata de un recorrido prácticamente plano que procura un ingreso muy natural a la estación. Sobre este brazo se dispondrá de una escalera metálica para conectar ambos niveles complementaria del ascensor urbano que permite eliminar la escalera imperial preexistente que ocupa un espacio muy útil para otros programas como los autobuses discrecionales o de incidencias al tiempo que elimina un lugar que tendrá muy poco uso en el esquema de circulaciones del complejo y será de difícil control y mantenimiento.

Desde la cota 227.50 del vestíbulo de la estación, la pasarela debe resolver su descenso a la cota 220.50 del vestíbulo de autobuses mediante un conjunto de escalera pedestre y una pareja de escaleras mecánicas que se apoya en un ascensor urbano complementario del que existirá en la Calle del Hórreo. En el tramo entre el grupo de escaleras y el ascensor urbano, la pasarela desciende

medio metro en rampa continua al 4% para igualar su cota a la cubierta de la Estación de Autobuses integrándola en el conjunto.

Desde la cota del vestíbulo de la Estación de Autobuses, la pasarela debe descender a la cota de la Plaza de Clara Campoamor situada a la cota 213.00. Para ello dispone de un nuevo grupo de escaleras pedestres además de una nueva parada del ascensor urbano. El conjunto se completa con un sistema de rampas en tramos rectilíneos de 5m de anchura y con pendiente constante del 4% que conectan estos dos niveles acostados en el terreno existente. Este sistema de rampas resuelve también las conexiones del barrio de Ponte Pedriña con el complejo intermodal mediante el acomodo del trazado de las rampas a sus niveles topográficos y con el complemento de una escalera que facilita un acceso directo del barrio al último tramo de la rampa que accede a la Plaza de la estación de Autobuses.

Es necesario destacar que el presente Anteproyecto no incluye las cuatro escaleras mecánicas que conducen desde la Plaza de Clara Campoamor hasta la cota +227.50 de la pasarela urbana, las cuales serán ejecutadas y financiadas por el Concello de Santiago en una fase posterior.

PASARELA URBANA E INTEGRACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES

Aunque la imagen final de actuación recoge la Nueva estación de Ferrocarril integrada con la estación de autobuses y el paso de ciudad, el Convenio Marco establece para *"mejorar la permeabilidad transversal de la ciudad en el entorno de la estación de ferrocarril a través de una conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña....."* , por lo que se ha previsto la construcción del fragmento de la plataforma que se segrega como pasarela urbana que une la Calle del Hórreo con la Calle Clara Campoamor.

Dicha pasarela ha sido considerada como autónoma en sus aspectos constructivos, estructurales y de acabados, si bien en su día será capaz de mimetizarse en el conjunto de la estación integrándose en la plataforma.

Su desarrollo debe ascender desde la Calle del Hórreo hasta la cota necesaria para salvar el gálibo impuesto por el tráfico ferroviario a base rampas reglamentarias en cuanto a sus longitudes y pendientes para luego descender a la cota del vestíbulo de autobuses fijado por sus proyectistas.

En su extremo sur dispondrá de las escaleras pedestres y ascensor necesarios (descritas en el apartado anterior) para acceder a las diferentes plataformas marcadas por la cota de acceso al vestíbulo de la estación de autobuses y la de la Plaza de Clara Campoamor cuyo diseño también se incluirá en el Proyecto Constructivo.

Por último, el presente Anteproyecto deja abierta la posibilidad de que se habilite un acceso a la estación de autobuses desde la cota de la pasarela que es prácticamente la del vestíbulo de viajeros de la estación de tren tal y como preveían los planos recibidos del estudio Funcional de la estación de Autobuses *(ver apéndice 7)*. Para ello, además de la búsqueda de una armonía formal necesaria, el último tramo de la pasarela urbana adopta la misma cota que la coronación del edificio de la estación de Autobuses.

Tal como se indica en el apartado anterior, se prevé igualmente la posible instalación de las escaleras mecánicas a ejecutar y financiar posteriormente por el Ayuntamiento de Santiago, quedando reflejadas en planos única y exclusivamente a efectos de comprobación geométrica.

ESTRUCTURA

La estación cumple con los usos de estación a la vez que es una pasarela entre dos puntos clave de la ciudad (Norte y Sur). Uno de los mayores retos es poder conectar y lidiar con los distintos niveles o cotas entre los puntos de conexión a la vez de cumplir con los gálibos de los trenes y de los autobuses.

Así mismo se divide la operación en dos zonas: la primera constituye la pasarela de conexión entre ambos puntos y la segunda, perfectamente integrada con la primera, constituye la estación en sí. La pasarela urbana se apoyará sobre una colección de pórticos de hormigón que recorren de norte a sur la propuesta, desde la calle del Hórreo hasta el límite norte de la Plaza de Clara Campoamor.

La estructura tiene unos tramos realizados in situ y otros prefabricados apoyados en vigas realizadas in situ. Este esquema responde a la imposibilidad de ejecutar estructuras de hormigón sobre las vías del tren. Así pues, los tramos iniciales tanto en el lado Sur como en el Norte se realiza in situ y el resto, se plantea mediante una combinación de vigas postensadas de canto con soporte para placas alveolares que cubren la luz entre las mismas.

La primera área es una pequeña parte del resultado final y tendrá previsto el paso de las vainas de postensado de las vigas para garantizar el correcto trabajo cuando esté la siguiente actuación se encuentre en construcción.

El esquema constructivo y estructural de la pasarela tiene tres tramos bien diferenciados:

- El primero cruza sobre la Planta Técnica con 8 metros de anchura, construida in situ a base de una losa de sección continua de hormigón sobre pilares centrados y apoyos que no afectan al esquema de circulaciones rodadas previsto por el PC.
- El segundo, también de 8 metros de anchura cruza las vías con un sistema de pilares centrados y vigas de hormigón in situ sobre las que lanzar placas alveolares con la intención de no interrumpir el tráfico ferroviario. Estas placas salvan grandes luces manteniendo el gálibo exigido para las crujías sobre vías.
- El tercero, de 12m de anchura, es el que acumula más situaciones locales debido a los huecos necesarios para las escaleras, los retranqueos y gálibos solicitados por los redactores del proyecto de la estación de Autobuses.
- El borde este de la pasarela peatonal quedará preparado para la construcción del forjado de la planta principal del edificio de la estación.

La estructura del edificio de la estación se desarrolla en dos alturas adicionales. La primera es un techo intermedio en estructura metálica y techo colaborante con luces importantes que se resuelven gracias a dos vigas de canto en cubierta que quedan encajadas entre el lucernario. La cubierta también se resuelve con estructura metálica al igual que la marquesina que una vez finalizada la estación cubrirá también la pasarela peatonal urbana.

ESTUDIO INFORMATIVO Y TRAMITACIÓN MEDIOAMBIENTAL

Según la estipulación Quinta del Convenio Marco que recoge los compromisos del Ministerio de Fomento:

> "El Ministerio de Fomento realizará y tramitará de acuerdo con la legislación sectorial y ambiental aplicable el Estudio Informativo de la estación de Santiago de Compostela tomando como base el anteproyecto que se especifica en le clausula sexta.
>
> Así mismo, aprobará al amparo de lo dispuesto por el artículo 9 de la Ley 38/2015, el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios que permita revisar o adoptar el ámbito reservado en el vigente Plan General de Santiago para la efectiva implantación del sistema general de comunicaciones y transportes"

3. Estimación económica de las actuaciones

PASARELA DE CONEXIÓN URBANA

1	**CIMENTACIÓN Y ESTRUCTURA**	**555.429,90 €**
2	**ARQUITECTURA**	**307.627,23 €**
2.1	PAVIMENTO	137.889,08 €
2.2	CERRAMIENTO	128.786,22 €
2.3	MOBILIARIO URBANO	40.951,93 €
3	**INSTALACIONES**	**225.708,30 €**
3.1	RED DE SANEAMIENTO	21.580,04 €
3.2	ELECTRICIDAD BAJA TENSIÓN	86.204,32 €
3.3	ILUMINACIÓN	106.885,23 €
3.4	TELECOMUNICACIONES	4.112,37 €
3.5	SEGURIDAD ANTI-INTRUSIÓN Y CCTV	6.926,34 €
4	**PLAZA DE CLARA CAMPOAMOR**	**395.653,13 €**
4.1	MOVIMIENTO DE TIERRAS, CIMENTACIÓN	49.695,60 €
4.2	URBANIZACIÓN Y ARQUITECTURA	257.137,12 €
4.3	INSTALACIONES	87.207,90 €
5	**ACCESOS DESDE CALLE ULLA *(RAMPAS + ESCALERAS + ASCENSOR)***	**201.998,43 €**
5.1	MOVIMIENTO DE TIERRAS, CIMENTACIÓN	18.538,70 €
5.2	ARQUITECTURA	56.118,45 €
5.3	INSTALACIONES	127.341,28 €
6	**ASCENSORES**	**120.100,00 €**
7	**AFECCIONES A INSTALACIONES EXISTENTES**	**50.000,00 €**
	IMPREVISTOS Y VARIOS (10%)	**185.651,70 €**
	GESTIÓN DE RESIDUOS	**27.847,75 €**
	CONTROL DE CALIDAD	**18.565,17 €**
	SEGURIDAD Y SALUD	**25.703,11 €**
	TOTAL PEM	**2.114.284,72 €**
	GASTOS GENERALES Y BENEFICIO INDUSTRIAL (19%)	401.714,10 €
	TOTAL PBL SIN IVA	**2.515.998,82 €**
	IVA (21%)	528.359,75 €
	TOTAL PBL (IVA INCLUIDO)	**3.044.358,57 €**

* La valoración no incluye las escaleras mecánicas a ejecutar y financiar por el Ayuntamiento

NUEVO EDIFICIO DE ESTACIÓN FERROVIARIA

1		**PLAZA DE LA ESTACIÓN**	**802.144,19**
	1.01	CIMENTACIONES Y ESTRUCTURA	**370.960,60**
	1.02	ENVOLVENTES EXTERIORES Y ACABADOS	**141.913,76**
	1.03	INSTALACIONES	**289.269,83**
2		**NUEVO EDIFICIO DE LA ESTACIÓN**	**11.007.848,77**
	2.01	ESTRUCTURA Y OBRA CIVIL	**3.860.424,97**
	2.02	CERRAMIENTOS Y ACABADOS	**3.909.312,30**
	2.03	INSTALACIONES	**1.227.230,40**
	2.04	TRANSPORTE VERTICAL	**1.860.000,00**
	2.05	CONTROL DE ACCESOS	**152.500,00**
3		**EDIFICIO ANTIGUA ESTACIÓN**	**2.484.169,90**
	3.01	INTERIORISMO Y ACABADOS DE LA PLANTA BAJA	**258.084,55**
	3.02	OBRA CIVIL Y ACABADOS EN PL. 1ª	**584.319,40**
	3.03	INSTALACIONES	**1.484.700,00**
	3.04	DERRIBO Y TRASLADO EDIFICIO RENFE-ADIF	**157.065,95**
4		**APARCAMIENTO EXTERIOR**	**2.658.152,12**
	4.00	ACTUACIONES PREVIAS	**624.259,00**
	4.01	MARQUESINAS	**460.934,20**
	4.02	VIALES Y ZONAS DE APARCAMIENTO	**693.621,50**
	4.03	INSTALACIONES	**879.337,42**
5		**ZONA ANDENES TRENES**	**1.606.679,52**
	5.00	ADECUACIÓN MARQUESINA HISTÓRICA	**884.000,00**
	5.01	RENOVACIÓN DE MARQUESINAS	**113.679,52**
	5.02	ILUMINACIÓN Y ADECUACIÓN INSTALACIONES EXISTENTES	**609.000,00**
6		**AFECCIONES A INSTALACIONES EXISTENTES**	**200.000,00**
		IMPREVISTOS Y VARIOS 10%	**1.876.061,34**
		GESTIÓN DE RESIDUOS	**281.409,20**
		CONTROL DE CALIDAD	**187.606,13**
		SEGURIDAD Y SALUD	**375.212,27**
		TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL	**21.480.902,34**
		GASTOS GENERALES Y BENEFICIO INDUSTRIAL (19%)	4.081.371,45
		TOTAL PBL SIN IVA	**25.562.273,79**
		IVA (21%)	5.368.077,50
		TOTAL PBL (IVA INCLUIDO)	**30.930.351,28**

PLANOS

Estación de Santiago de Compostela | Anteproyecto

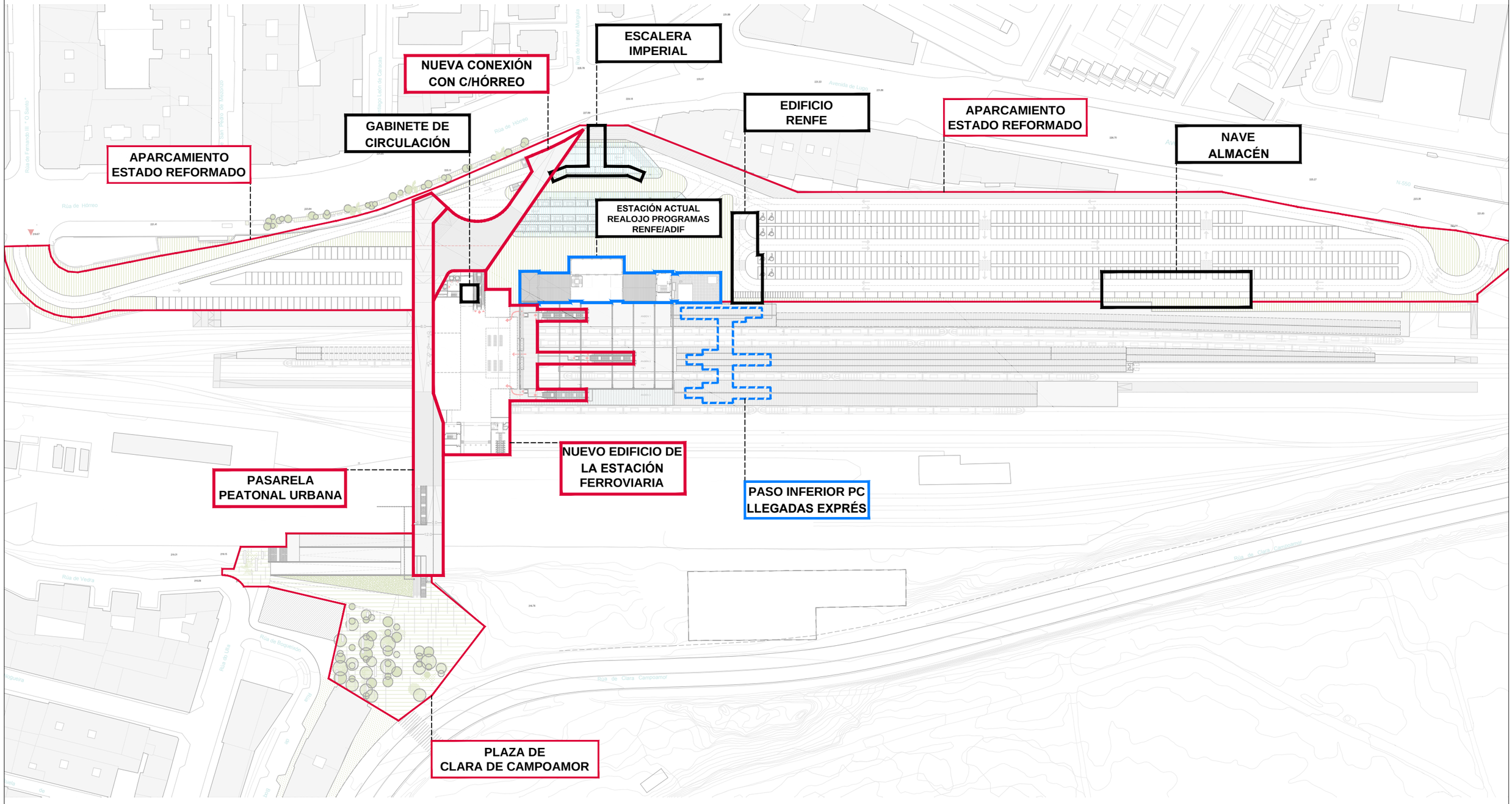
código	plano	descripción	formato	escala en A3
OG - PLANOS ORDENACIÓN GENERAL				
OG01	SITUACIÓN	ORTOFOTO CIUDAD	A3	1/50000
OG02	DEMOLICIONES Y ACTUACIONES		A3	1/1500
OG03	EMPLAZAMIENTO	EMPLAZAMIENTO - ÁMBITO ESTACIÓN	A3	1/1500
OG04	PLANTA +215.00	PLANTA CALLE CAMPOAMOR	A3	1/1500
OG05	PLANTA BAJA +220.00	NIVEL ANDENES + PLANTA BAJA EDIFICIO ANTIGUO ESTACIÓN	A3	1/1500
OG06	PLANTA PLATAFORMA +227.50	PLANTA PLATAFORMA - PLAZA DE LA ESTACIÓN	A3	1/1500
OG07	PLANTA 1 SOBRE PLAT +232.50	NIVEL PLANTA OFICINAS	A3	1/1500
OG08	PLANTA CUBIERTAS +238.00	NIVEL PLANTA CUBIERTAS	A3	1/1500
OG09	SECCION TRANSV AA', BB' Y CC'	POR EDIFICIO NUEVO SOBRE VIAS	A3	1/600
OG10	SECCION LONG 11', 22' Y 33'	POR EDIFICIO NUEVO SOBRE VÍAS	A3	1/600
A - EDIFICACIÓN Y ARQUITECTURA				
A01	PLANTA BAJA +220.00	NIVEL ANDENES + PLANTA BAJA EDIFICIO ANTIGUO ESTACIÓN	A3	1/400
A02	ENTREPLANTA +223.16	NIVEL ENTREPLANTA	A3	1/400
A03	PLANTA PRIMERA +226.86	NIVEL PLANTA PRIMERA	A3	1/400
A04	PLANTA PLATAFORMA +227.50	PLANTA PLATAFORMA - PLAZA DE LA ESTACIÓN	A3	1/400
A05	PLANTA 1 SOBRE PLAT +232.50	NIVEL PLANTA 1 SOBRE PLATAFORMA	A3	1/400
A06	PLANTA DE CUBIERTAS +238.00	NIVEL PLANTA DE CUBIERTAS	A3	1/400
A07	PLAZA SUR +215.00	PLAZA CLARA DE CAMPOAMOR	A3	1/500
A08	PLAZA SUR +220.00	PLAZA CLARA DE CAMPOAMOR	A3	1/500
A09	SECCION TRANSV AA'	POR EDIFICIO ANTIGUO ESTACIÓN	A3	1/300
A10	SECCION TRANSV BB'	POR EDIFICIO NUEVO SOBRE VIAS	A3	1/300
A11	SECCION TRANSV CC'	POR CONEXIÓN BUS Y ZONA SUR	A3	1/300
A12	SECCION LONG 11"	POR EDIFICIO ANTIGUO ESTACIÓN + SALA EMBARQUE	A3	1/300
A13	SECCION LONG 22"	POR EDIFICIO NUEVO SOBRE VÍAS	A3	1/300
A14	SECCION LONG 33"	POR PLATAFORMA SOBRE VÍAS	A3	1/300
A15	ALZADO NORESTE + NOROESTE	DESDE NORESTE | DESDE NOROESTE	A3	1/600
A16	ALZADO SURESTE + SUROESTE	DESDE SURESTE | DESDE SUROESTE	A3	1/600
A17	REALOJOS	ESTADO REFORMADO	A3	1/400
A18	APARCAMIENTO REFORMADO	ZOOM 1	A3	1/600
A18	APARCAMIENTO REFORMADO	ZOOM 2	A3	1/600
A18	APARCAMIENTO REFORMADO	ZOOM 3	A3	1/600
E - ESQUEMAS				
E01	ESQUEMA CIRCULACIONES	SALIDAS Y LLEGADAS	A3	1/600
E02	ESQUEMA CIRCULACIONES	INTERMODALIDAD	A3	1/600
E03	ESQUEMA ACTUACIONES	ACTUACIÓN 01 Y 02	A3	1/1200
E04	ESQUEMA ESTRUCTURAL	PLANTAS - PREDIMENSIONADO ESTRUCTURA	A3	1/1000
E05	ESQUEMA ESTRUCTURAL	SECCIÓN - PREDIMENSIONADO ESTRUCTURA	A3	1/200
PA - PASARELA PEATONAL URBANA				
PA01	PASARELA +215.00	NIVEL PLAZA CLARA DE CAMPOAMOR	A3	1/700
PA02	PASARELA +220.00	NIVEL ANDENES	A3	1/700
PA03	PASARELA +227.50	NIVEL PLATAFORMA	A3	1/700
PA04	SECCIÓN TRANSVERSAL AA'	POR ASCENSOR Y ESCALERA PEATONAL	A3	1/500
PA05	SECCIONES LONGITUDINALES	SECCIONES LONGITUDINALES 11' - 22'	A3	1/600
ALT - PLANOS ALTERNATIVOS MANTENIENDO ESCALERA IMPERIAL PREEXISTENTE				
ALT01	PLANTA BAJA +220.00	NIVEL ANDENES + PLANTA BAJA EDIFICIO ANTIGUO ESTACIÓN	A3	1/1500
ALT02	PLANTA BAJA SOBRE PLAT +227.50	NIVEL PLANTA BAJA SOBRE PLATAFORMA	A3	1/1500
I - IMÁGENES				
IM01	ENTRADA NORTE A ESTACION		A3	
IM02	INTERIOR DESDE VESTÍBULO		A3	
IM03	INTERIOR DESDE ANDENES		A3	
IM04	AEREA		A3	
UP - PLANOS DE INFORMACION URBANÍSTICA Y PATRIMONIAL *(apéndice 3)*				
UP01	ORDENACIÓN URBANÍSTICA		A3	1/2000
UP02	PARCELARIO		A3	1/1000
UP03	LIMITE PATRIMONIAL ADIF		A3	1/1000
UP04	DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO RESULTANTE		A3	1/1500
CON - CONEXIÓN ESTACIÓN TREN - ESTACIÓN AUTOBUSES *(apéndice 8)*				
CON01	OPCIÓN 01+227.50		A3	1/500
CON02	OPCIÓN 01+220.50		A3	1/500
CON03	OPCIÓN 02+227.50		A3	1/500

SITUACIÓN
Santiago de Compostela

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGENIEROS CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:25000 A3: E: 1:50000 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SITUACIÓN	Nº DE PLANO OG01 Hoja 1 de 1

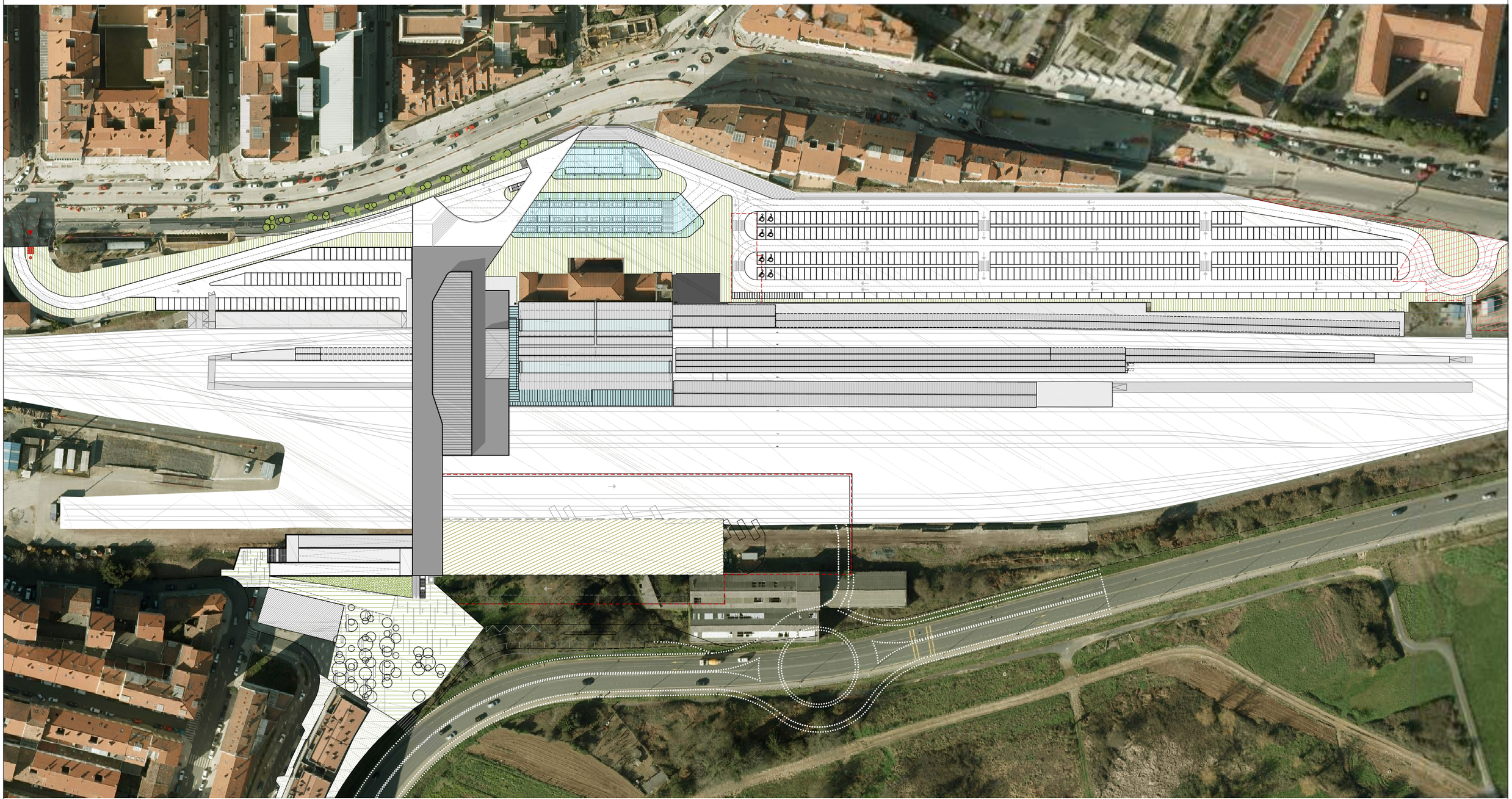
DEMOLICIONES Y ACTUACIONES

- DEMOLICIONES
- ACTUACIONES SOBRE PREEXISTENCIAS
- ACTUACIONES DE NUEVA PLANTA



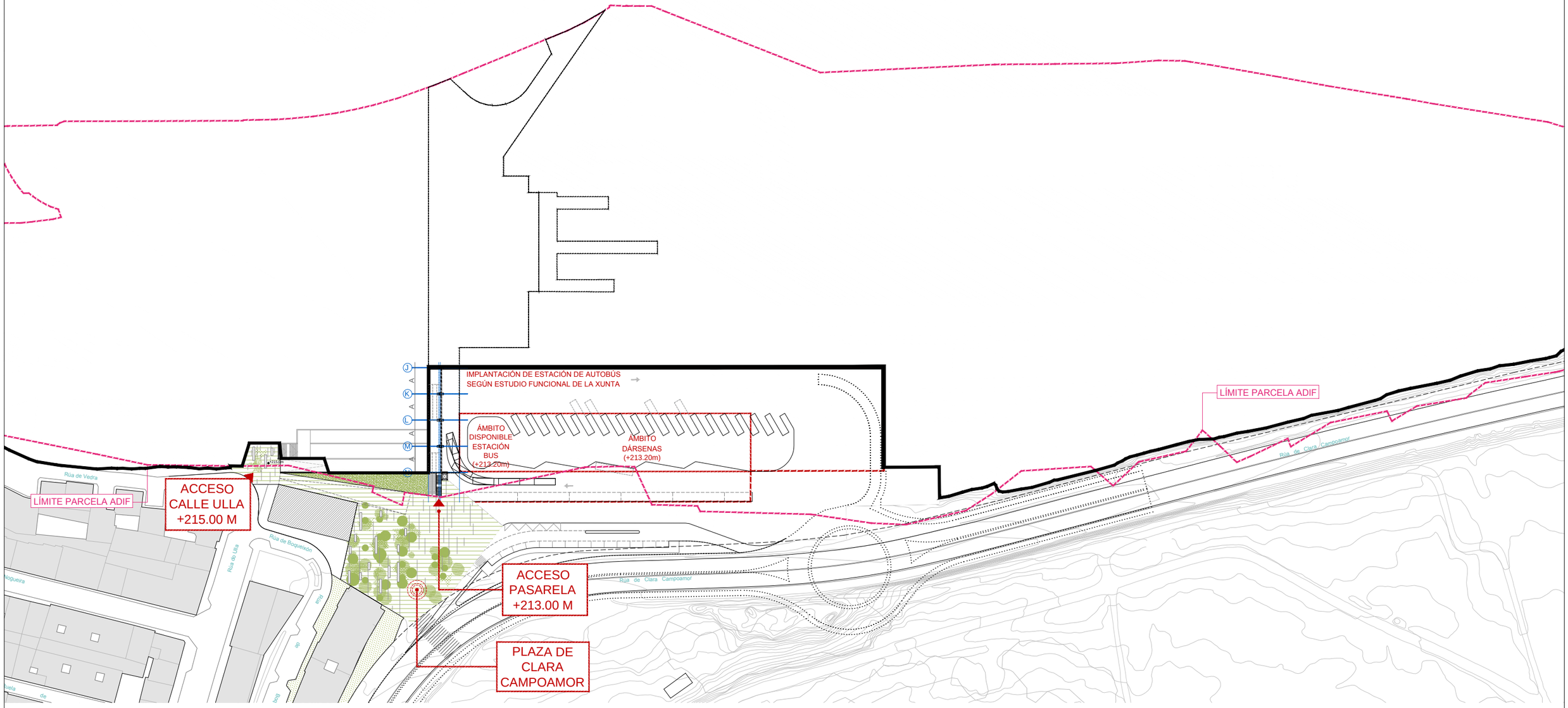
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO DEMOLICIONES Y ACTUACIONES	Nº DE PLANO OG02 Hoja 1 de 1

EMPLAZAMIENTO
Ámbito de la Estación Intermodal



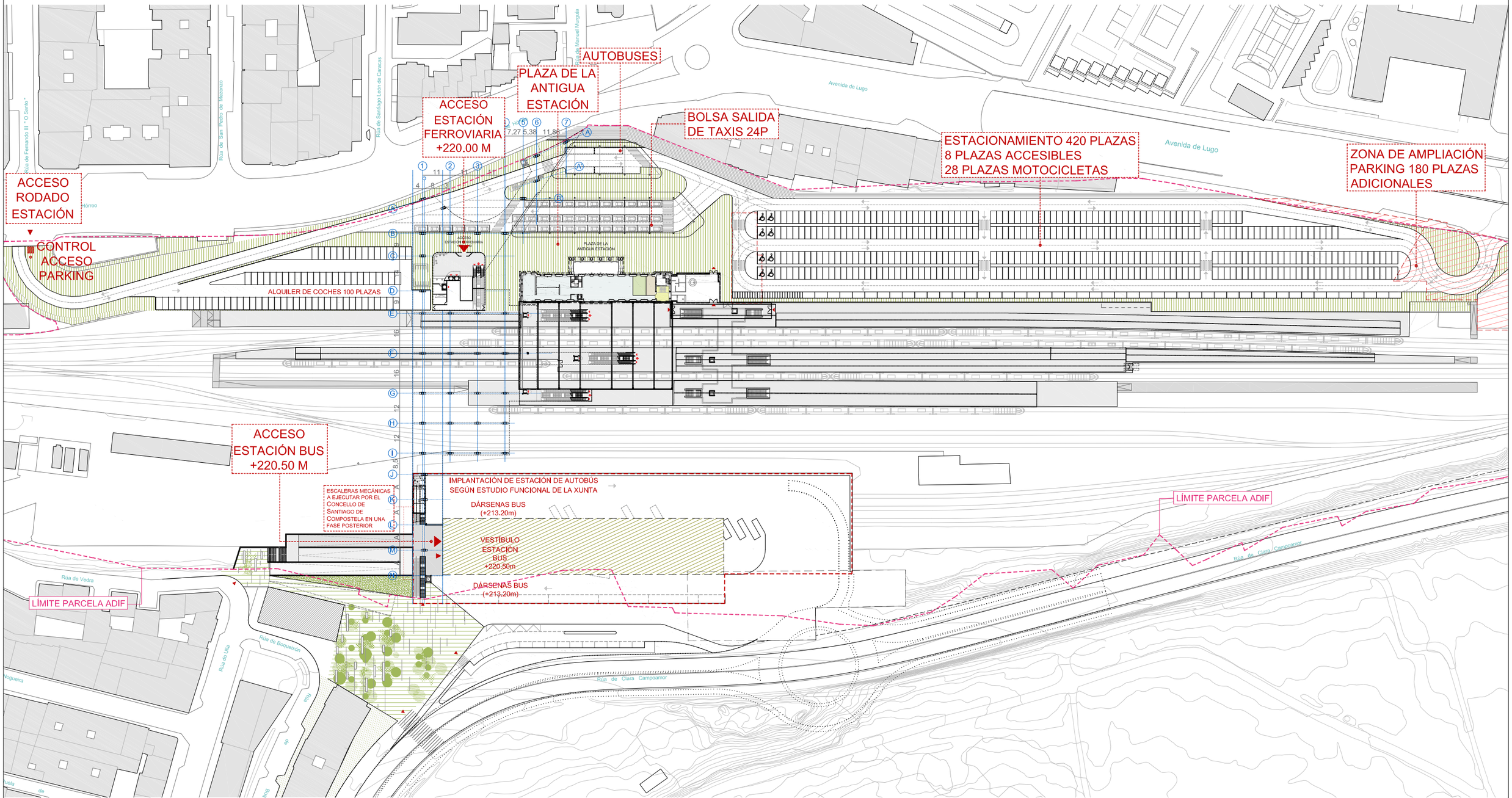
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO EMPLAZAMIENTO Ámbito de la Estación Intermodal	Nº DE PLANO OG03 Hoja 1 de 1

PLANTA CALLE CAMPOAMOR
nivel +215.00



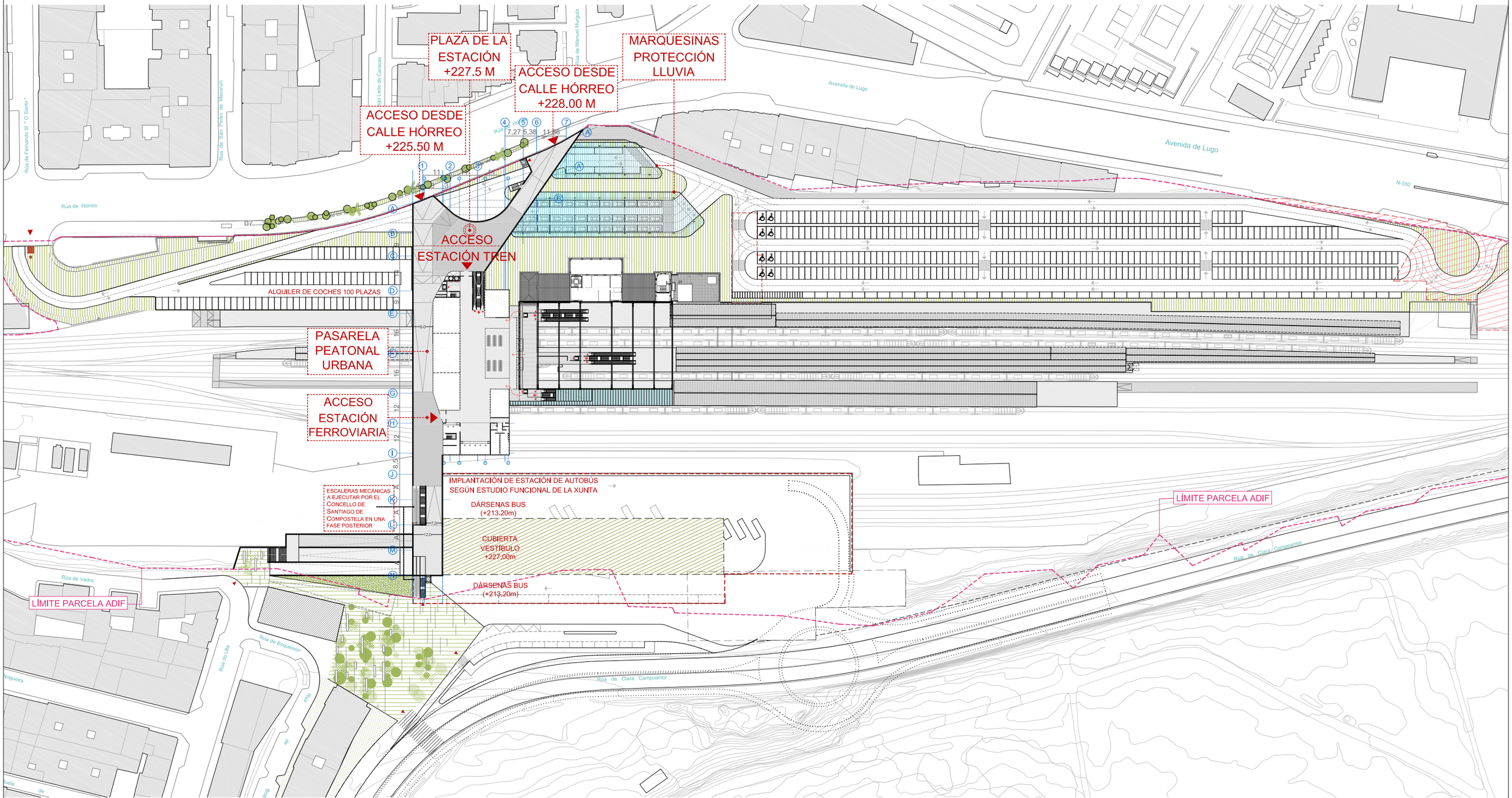
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA CALLE CAMPOAMOR nivel +215.00	Nº DE PLANO OG04 Hoja 1 de 1

PLANTA BAJA
nivel +220.00



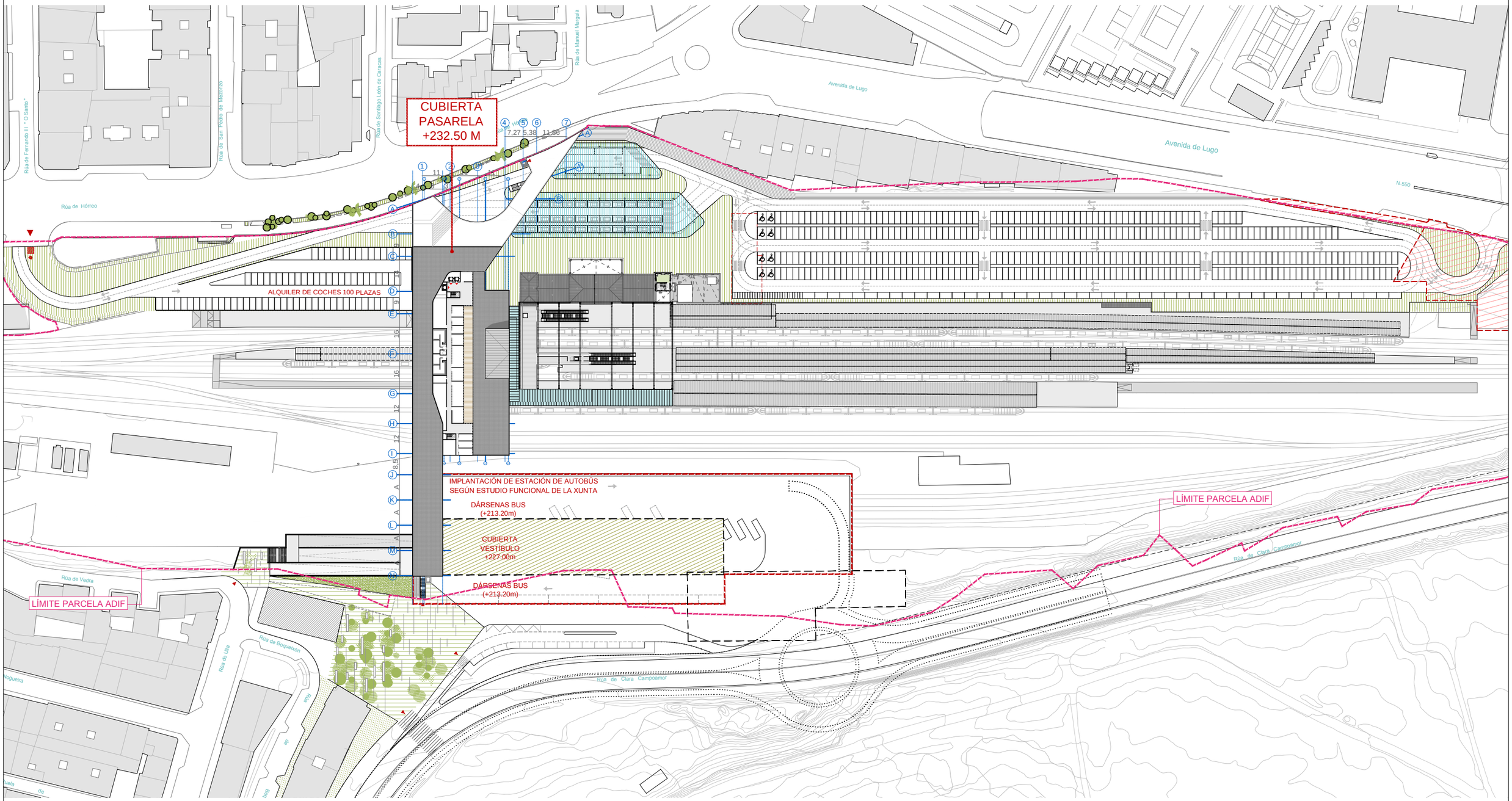
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA BAJA nivel +220.00	Nº DE PLANO OG05 Hoja 1 de 1

PLANTA PLATAFORMA-PLAZA DE LA ESTACIÓN
nivel +227.50



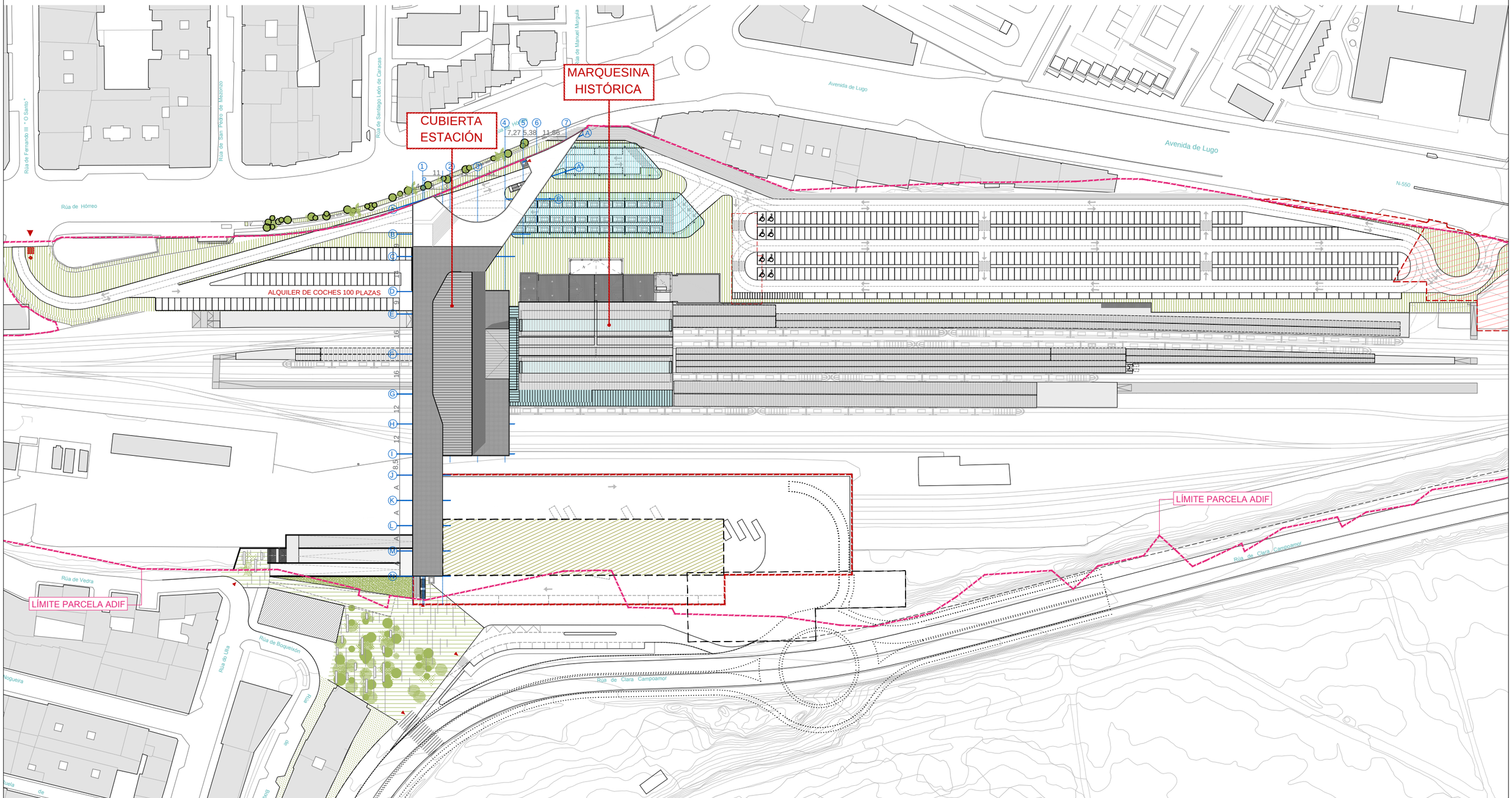
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INC. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA PLATAFORMA-PLAZA DE LA ESTACIÓN nivel +227.50	Nº DE PLANO OG06 Hoja 1 de 1

PLANTA 1 SOBRE PLATAFORMA
nivel +232.00



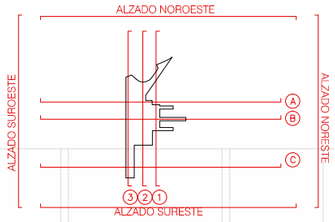
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA 1 SOBRE PLATAFORMA nivel +232.00 m	Nº DE PLANO OG07 Hoja 1 de 1

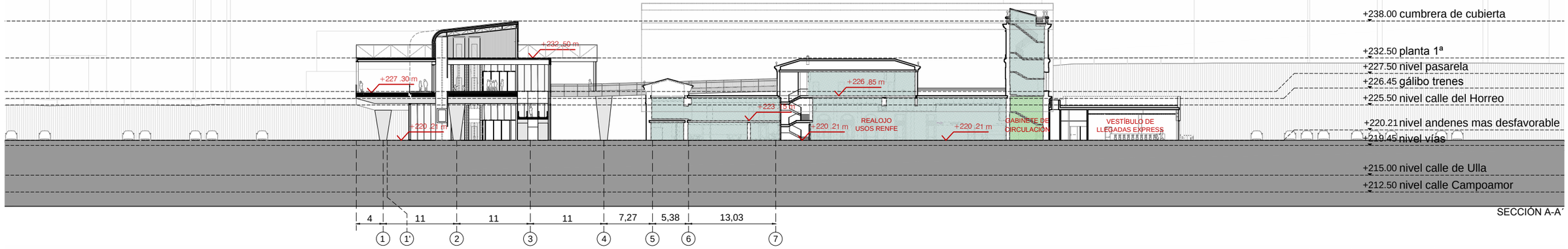
PLANTA DE CUBIERTAS
nivel +238.00



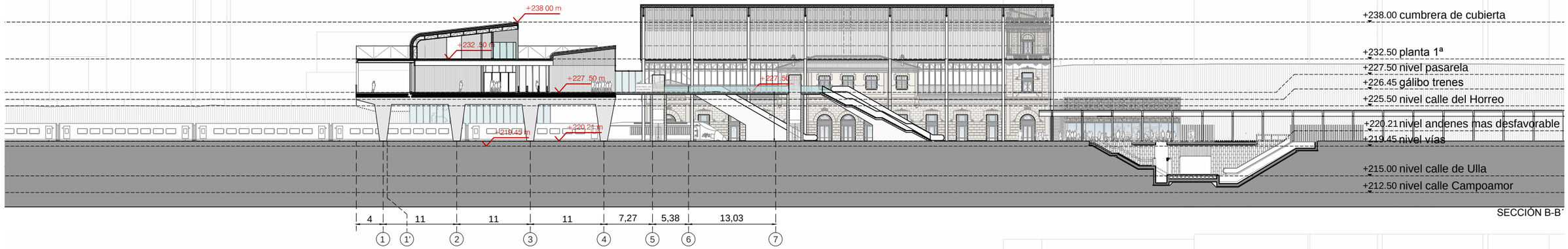
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Ingeniería | Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA DE CUBIERTAS nivel +238.00	Nº DE PLANO OG08 Hoja 1 de 1

SECCIONES TRANSVERSALES

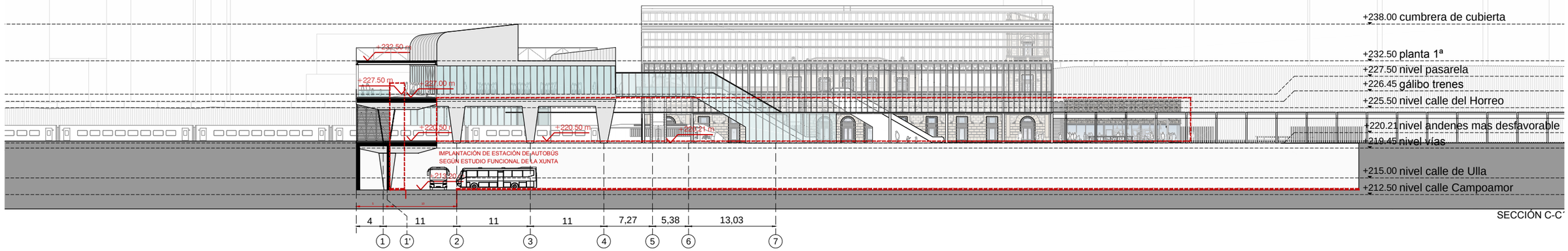




SECCIÓN A-A´



SECCIÓN B-B´



SECCIÓN C-C´

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, DR. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO

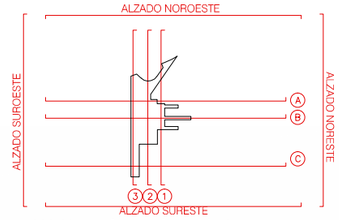
ESCALA NORMAL
A1: E: 1:300
A3: E: 1:600
Numérica | Gráfica

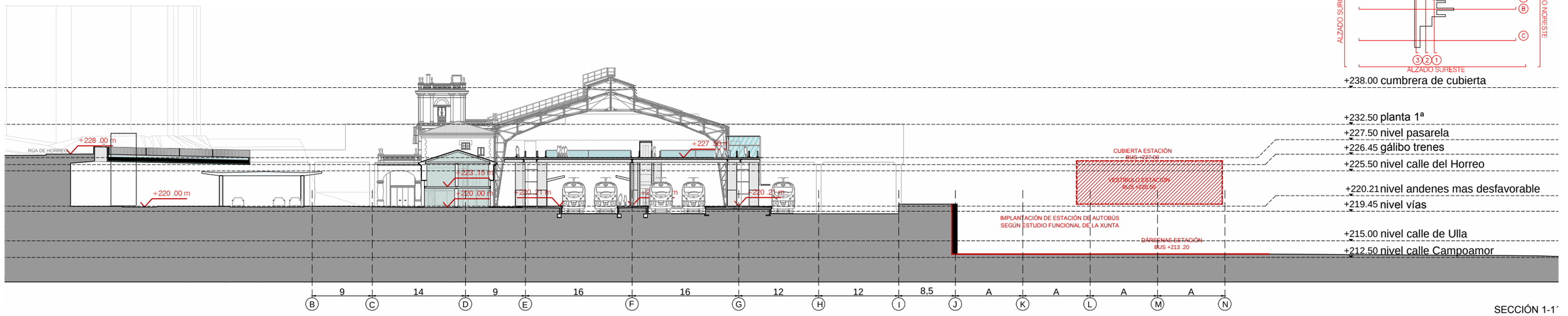
FECHA
JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO
SECCIONES TRANSVERSALES
AA' - BB' - CC'

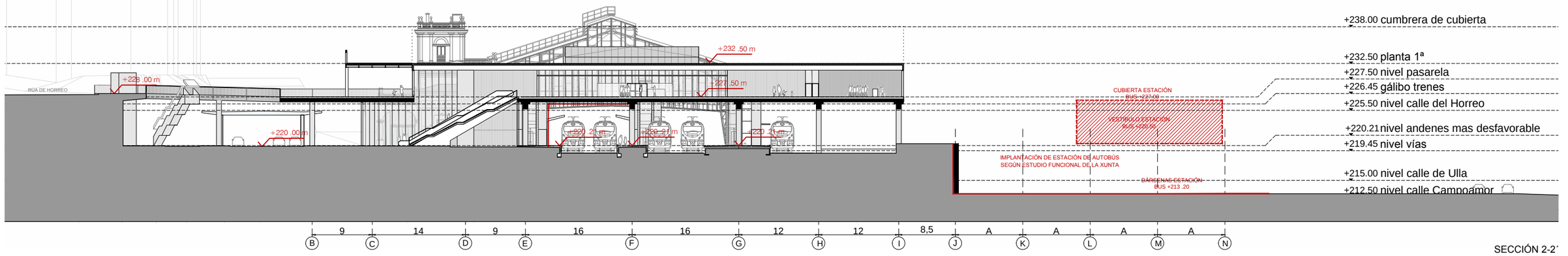
Nº DE PLANO
OG09
Hoja 1 de 1

SECCIONES LONGITUDINALES

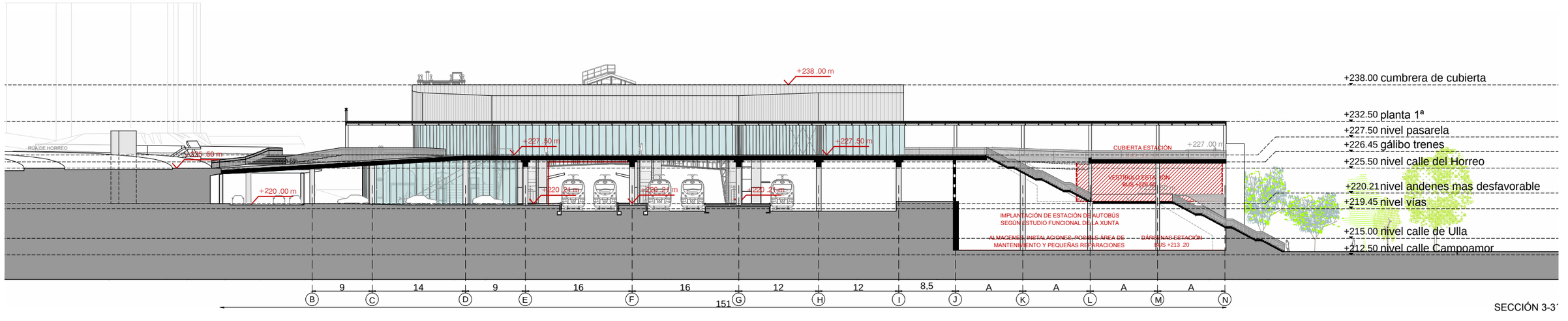




SECCIÓN 1-1´



SECCIÓN 2-2´



SECCIÓN 3-3´

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO
ineco
ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO
VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
Ingeniería
estudio Herreros
JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO
Arquitectura

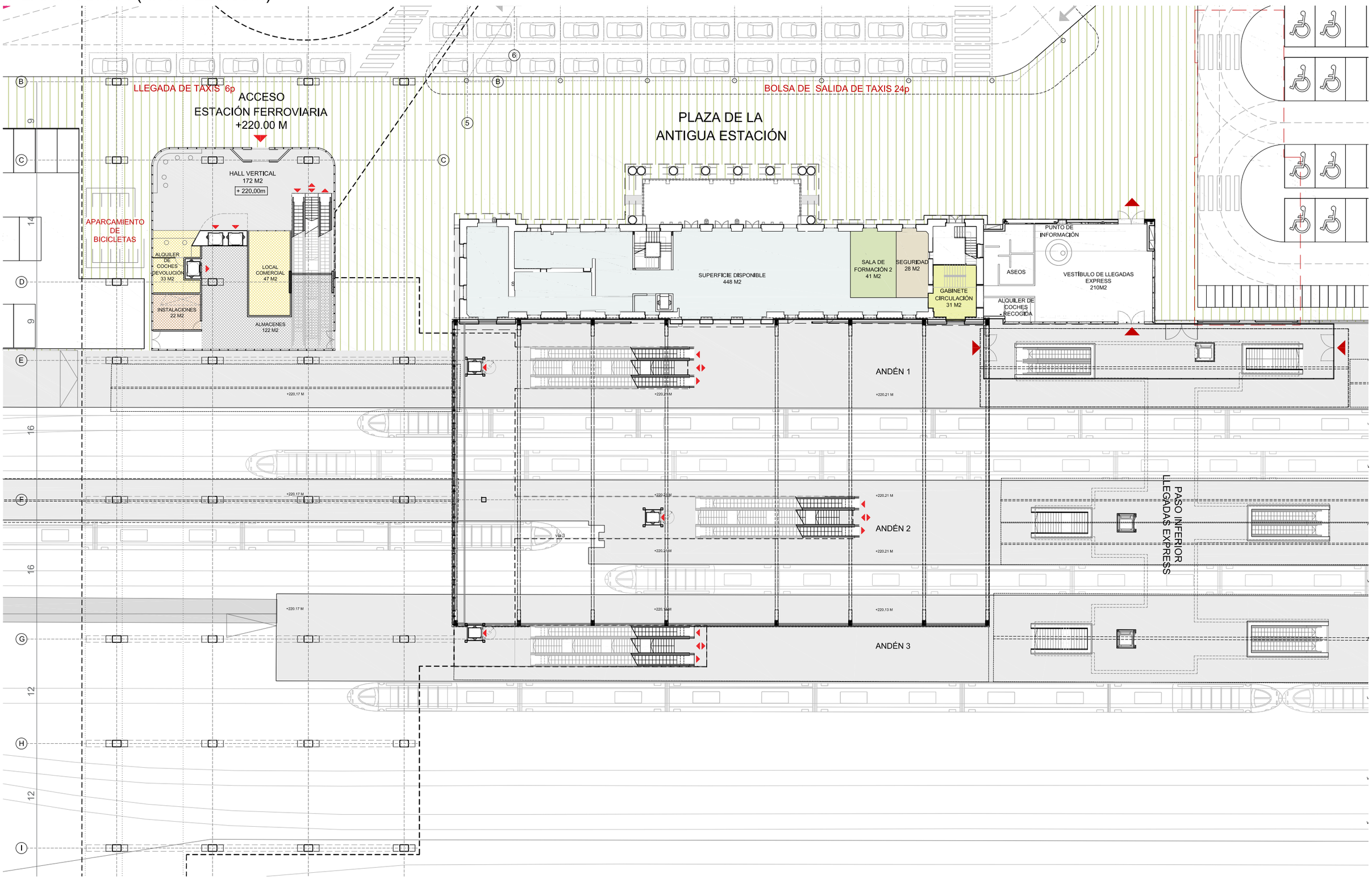
ESCALA NORMAL
A1: E: 1:300
A3: E: 1:600
Numérica | Gráfica

FECHA
JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO
SECCIONES LONGITUDINALES
11' - 22' - 33'

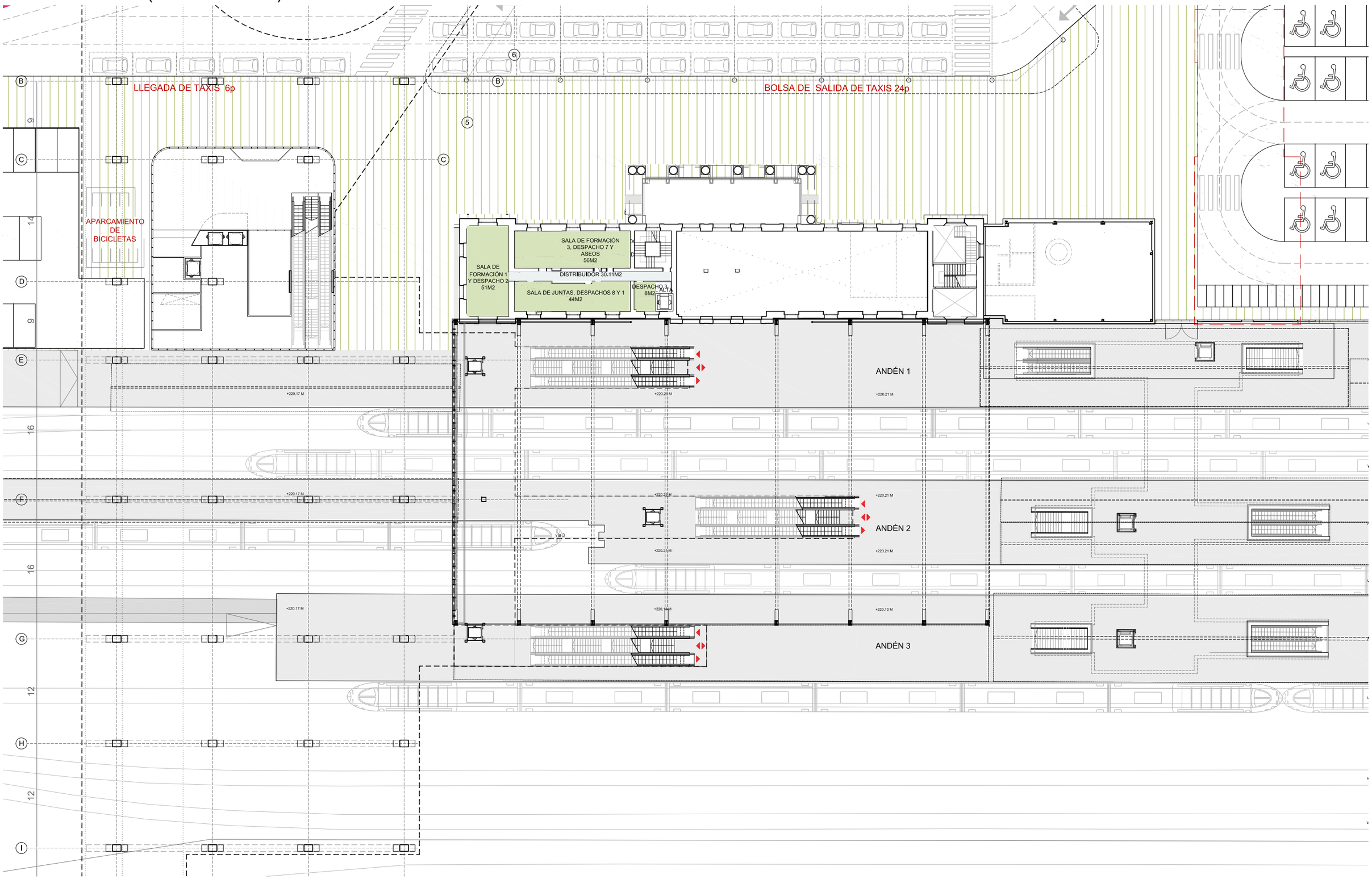
Nº DE PLANO
OG10
Hoja 1 de 1

PLANTA BAJA (nivel +220.00m)



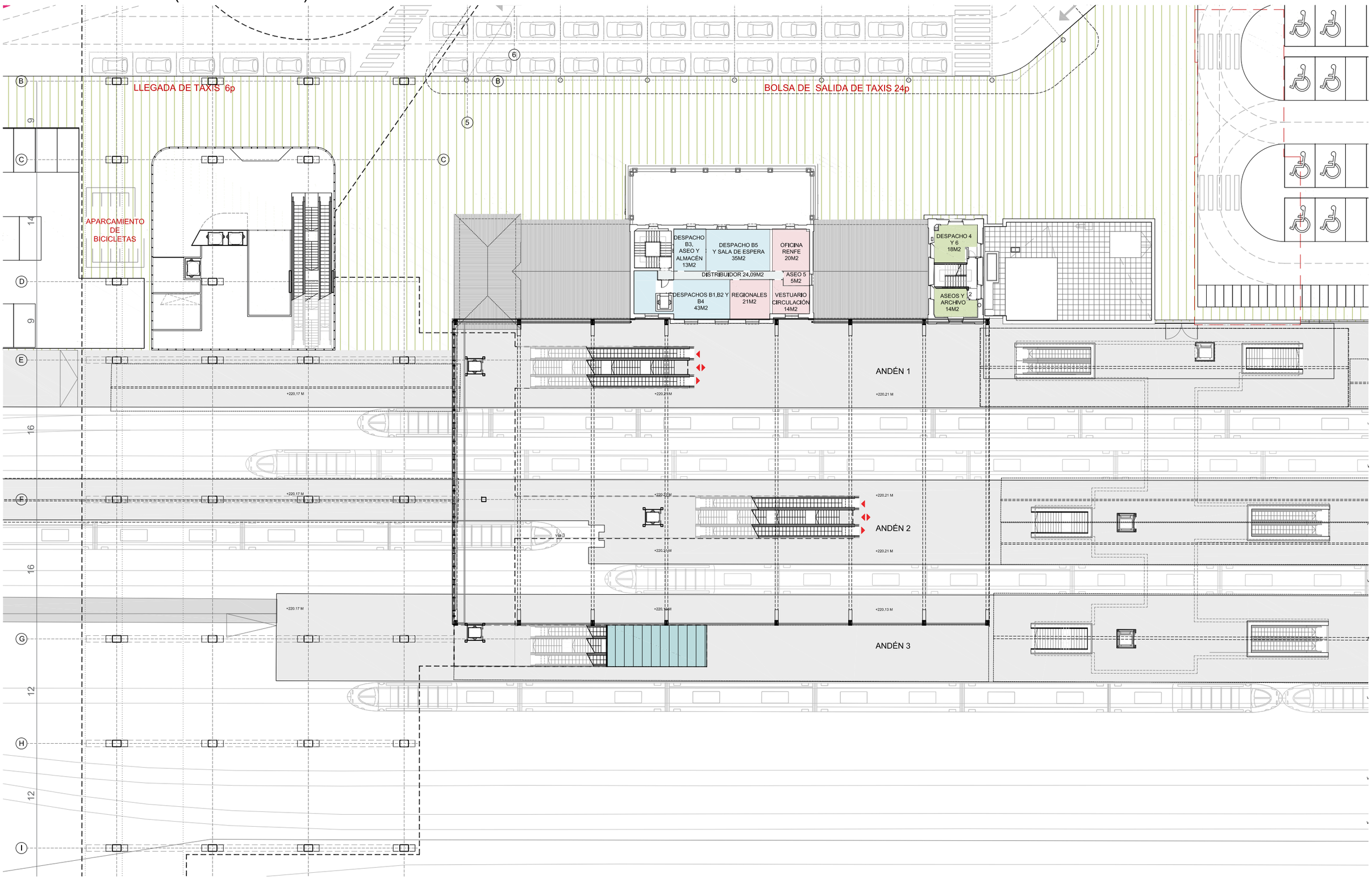
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA BAJA nivel +220.00m	Nº DE PLANO A01 Hoja 1 de 1

ENTREPLANTA (nivel +223.16m)



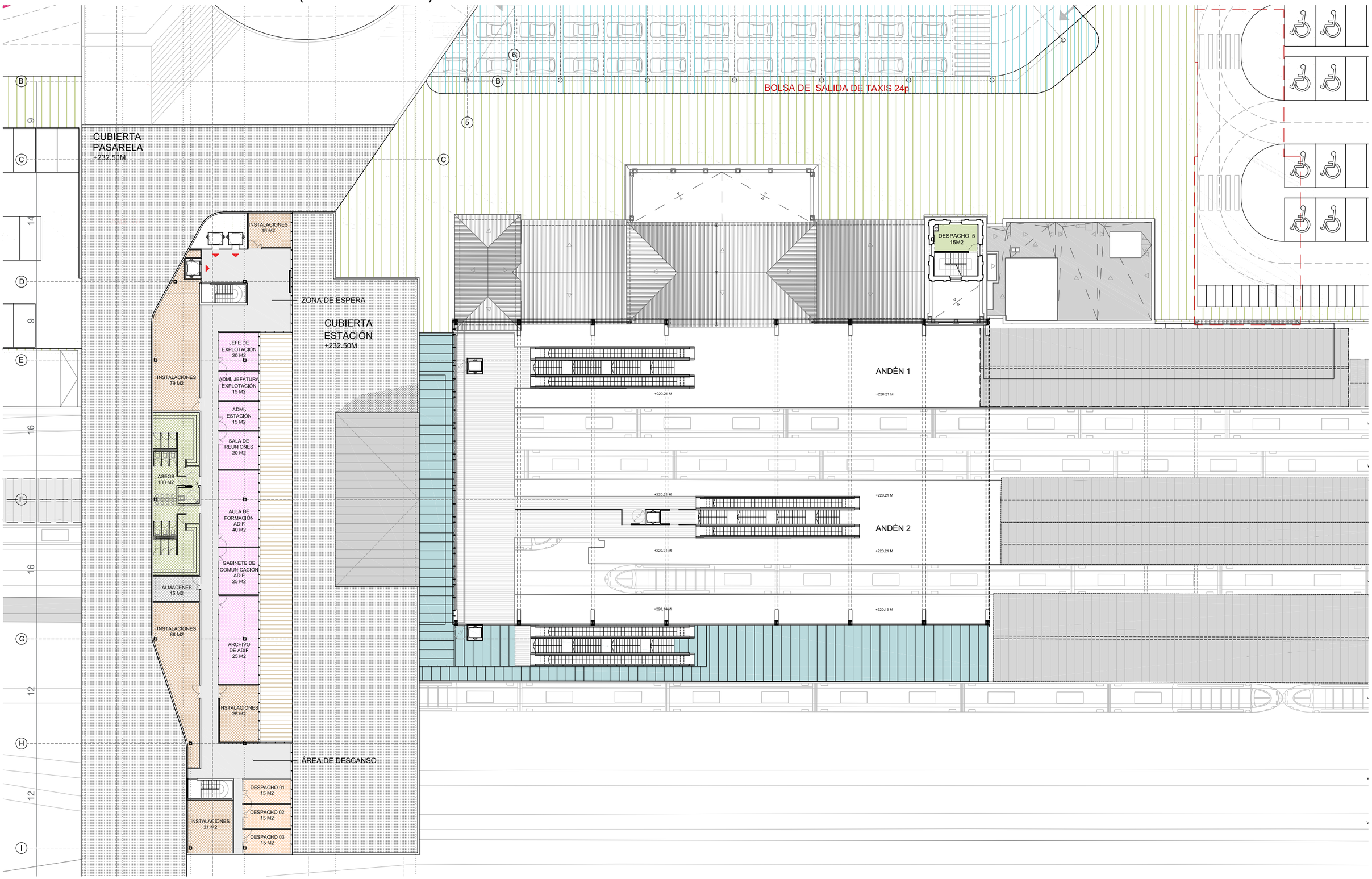
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO ENTREPLANTA nivel +223.16m	Nº DE PLANO A02 Hoja 1 de 1

PLANTA PRIMERA (nivel +226.80m)



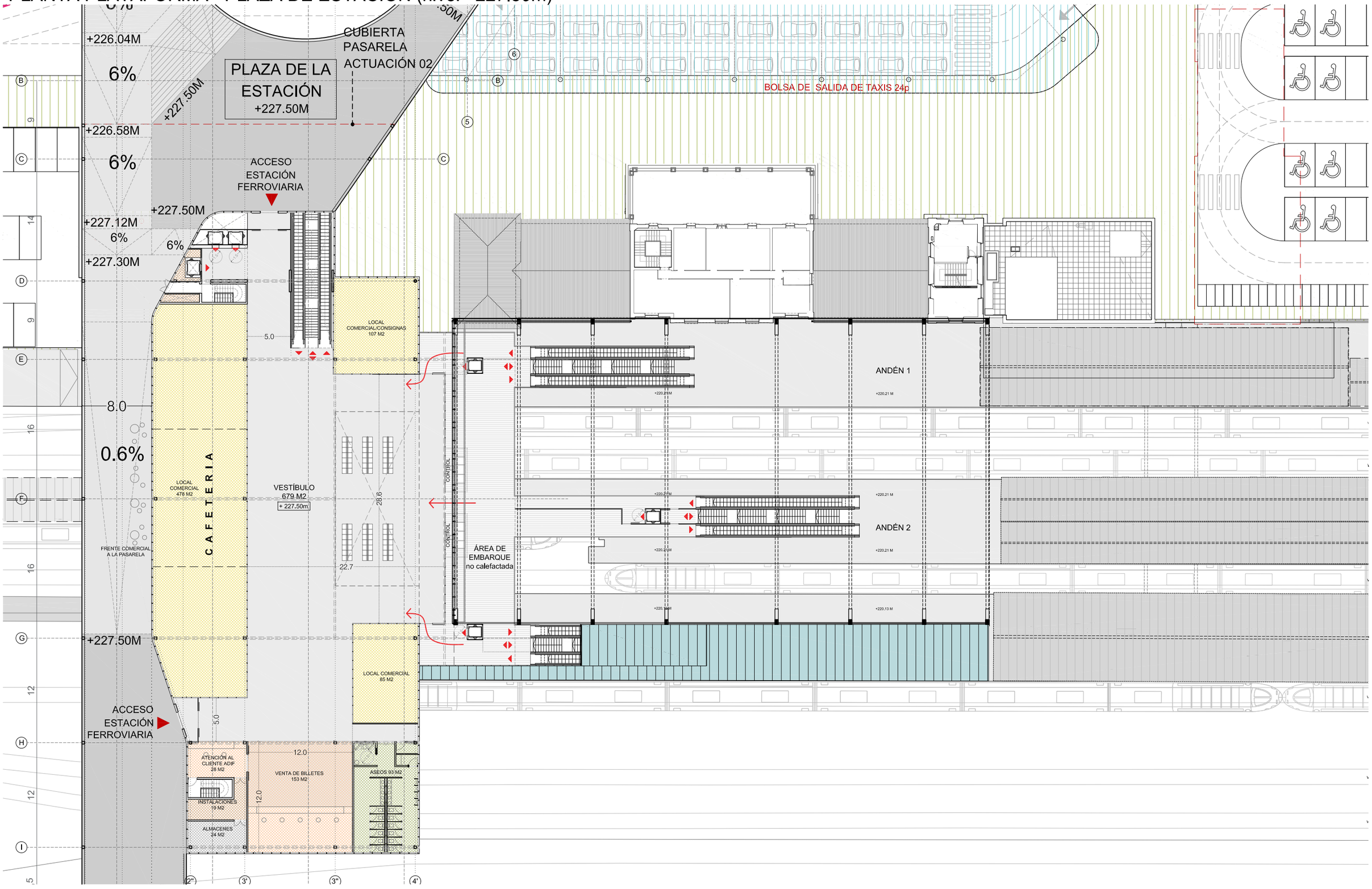
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería Arquitectura estudio Herreros ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA PRIMERA nivel +226.80m	Nº DE PLANO A03 Hoja 1 de 1

PLANTA 1 SOBRE PLATAFORMA (nivel +232.50m)



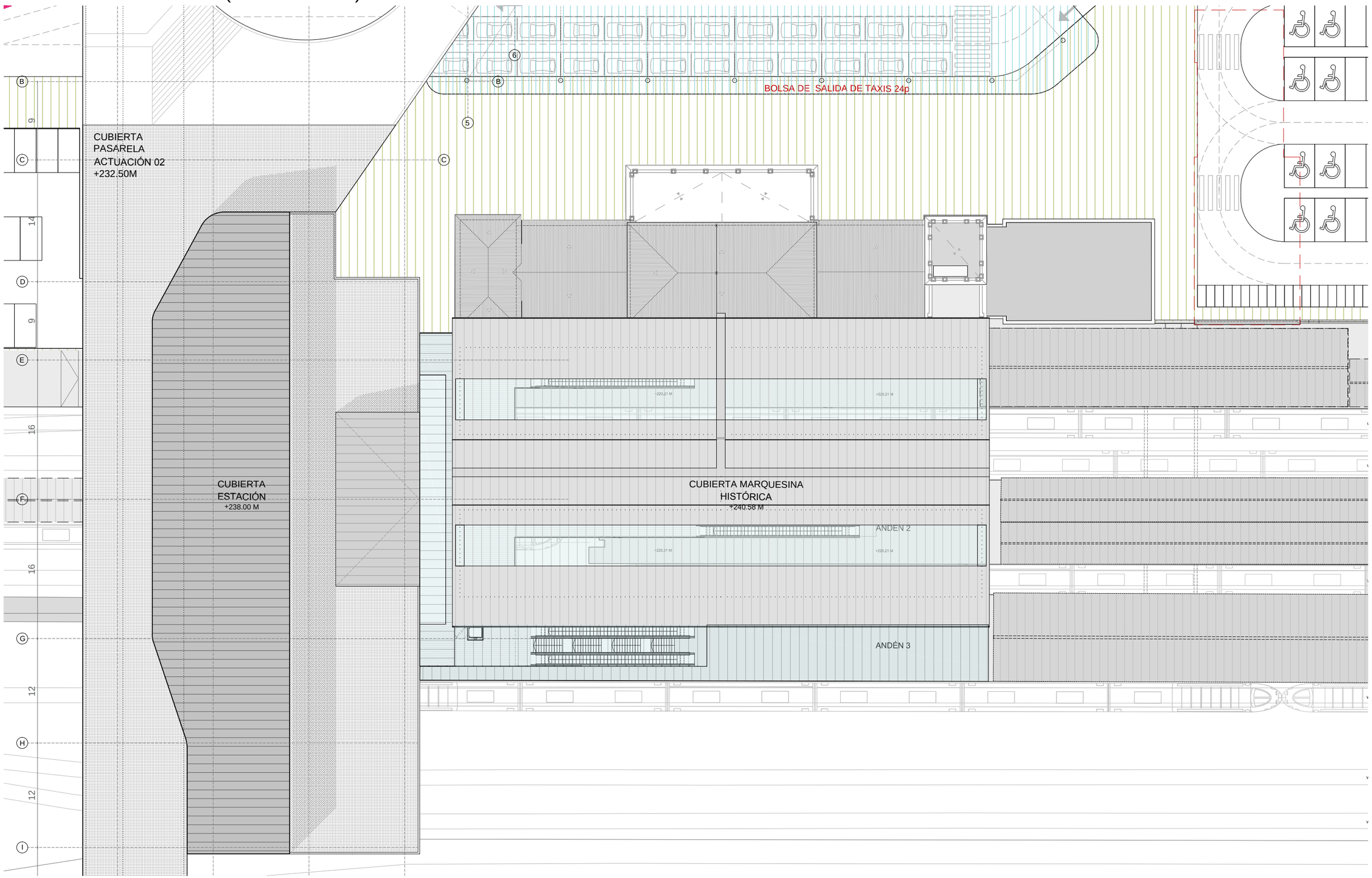
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA 1 SOBRE PLATAFORMA nivel +232.50m Nº DE PLANO A05 Hoja 1 de 1

PLANTA PLATAFORMA - PLAZA DE ESTACIÓN (nivel +227.50m)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA PLATAFORMA - PLAZA DE ESTACIÓN nivel +227.50m Nº DE PLANO A04 Hoja 1 de 1

PLANTA DE CUBIERTAS (nivel +238.00m)



adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

ineco — Ingeniería

ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ
ARQUITECTO

VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Arquitectura
estudio Herreros
JUAN HERREROS GUERRA
ARQUITECTO

ESCALA NORMAL
A1: E: 1:200
A3: E: 1:400
Numérica | Gráfica

FECHA
JULIO
2016

TÍTULO DEL PLANO
PLANTA DE CUBIERTAS
nivel +238.00m

Nº DE PLANO
A06
Hoja 1 de 1

PLAZA SUR:
(+215.00)

IMPLANTACIÓN DE ESTACIÓN DE AUTOBÚS
SEGÚN ESTUDIO FUNCIONAL DE LA XUNTA

proyección de edificio
estación de bus

proyección de
escaleras acceso a
pasarela peatonal

proyección de escaleras
acceso a plaza de
acceso a estación bus

ESPACIO DE ALMACENES, INSTALACIONES, POSIBLE ÁREA DE MANTENIMIENTO Y PEQUEÑAS REPARACIONES

ÁMBITO
DISPONIBLE
ESTACIÓN
BUS
(+213.20m)

ÁMBITO
DISPONIBLE
(+2

+215.0m

4%

215.0 m

ACCESO
CALLE ULLA
+215.00M

4%
MANTIENE LA PENDIENTE DE LA
TOPOGRAFÍA ACTUAL

213.8 m

213.0 m

ACCESO
PASARELA
+213.00M

212.5 m

212.8 m

ACCESO TAXIS
ESTACIÓN DE BUS

PLAZA DE CLARA
DE CAMPOAMOR

212.3 m

212.0 m

ACCESO PARQUE
DE LAS BRAÑAS

ADIF

Rúa do Ulla

Rúa de Boqueixón

Rúa

Rúa

de

* cotas de terreno actual
XXX.X m

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:250 A3: E: 1:500 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLAZA SUR: (+215.00)	Nº DE PLANO A07 Hoja 1 de 1

PLAZA SUR:
(+220.00)

ESCALERAS MECÁNICAS A EJECUTAR POR EL CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA EN UNA FASE POSTERIOR

IMPLANTACIÓN DE ESTACIÓN DE AUTOBÚS SEGÚN ESTUDIO FUNCIONAL DE LA XUNTA

DÁRSENAS BUS (+213.20m)

VESTÍBULO ESTACIÓN BUS +220.50m

DÁRSENAS BUS (+213.20m)

ESPACIO DE ALMACENES, INSTALACIONES POSIBLE ÁREA DE MANTENIMIENTO Y PEQUEÑAS REPARACIONES

ACCESO ESTACIÓN BUS +220.50M

+218.7m

+217.1

+215.0m

4%

4%

4%

4%

219.31

219.15

215.06

215.0 m

ACCESO CALLE ULLA +215.00M

MANTIENE LA PENDIENTE DE LA TOPOGRAFÍA ACTUAL

213.8 m

213.0 m

ACCESO PASARELA +213.00M

212.5 m

212.8 m

ACCESO TAXIS ESTACIÓN DE BUS

PLAZA DE CLARA DE CAMPOAMOR

212.3 m

212.0 m

ACCESO PARQUE DE LAS BRAÑAS

ADIF

Rúa do Ulla

Rúa de Boqueixón

Rúa

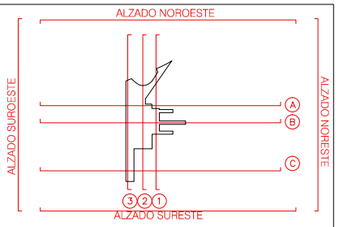
Rúa

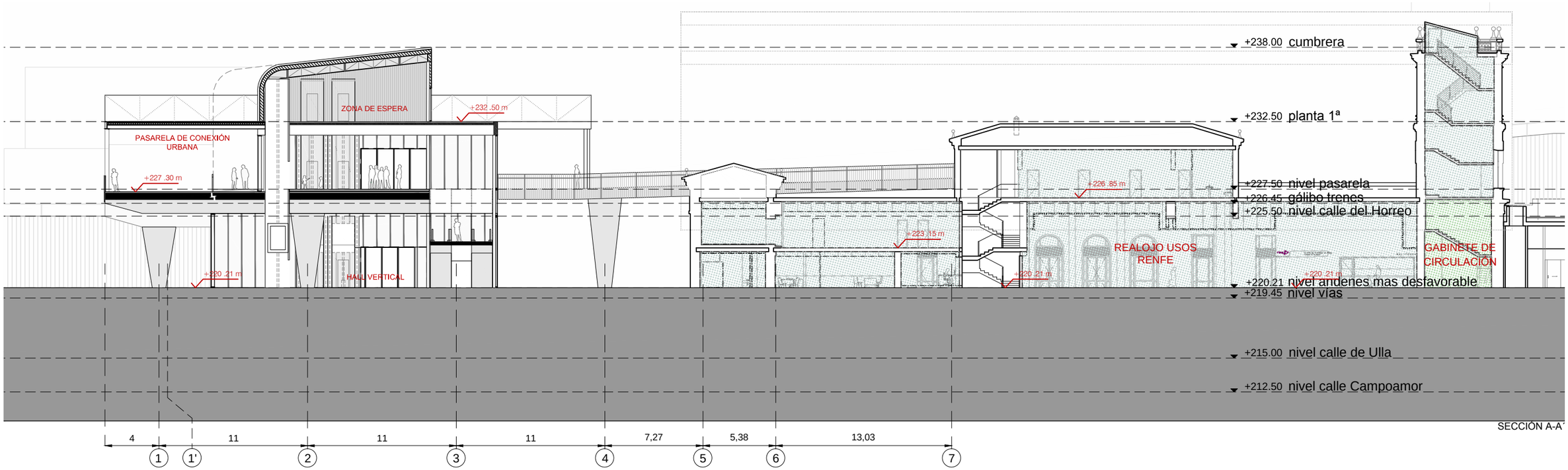
de

* cotas de terreno actual XXX.X m

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:250 A3: E: 1:500 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLAZA SUR: (+220.00)	Nº DE PLANO A08 Hoja 1 de 1

SECCIÓN TRANSVERSAL AA'

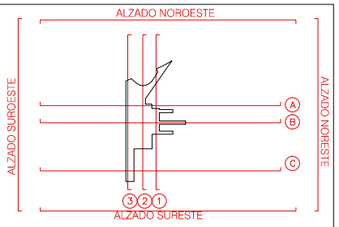


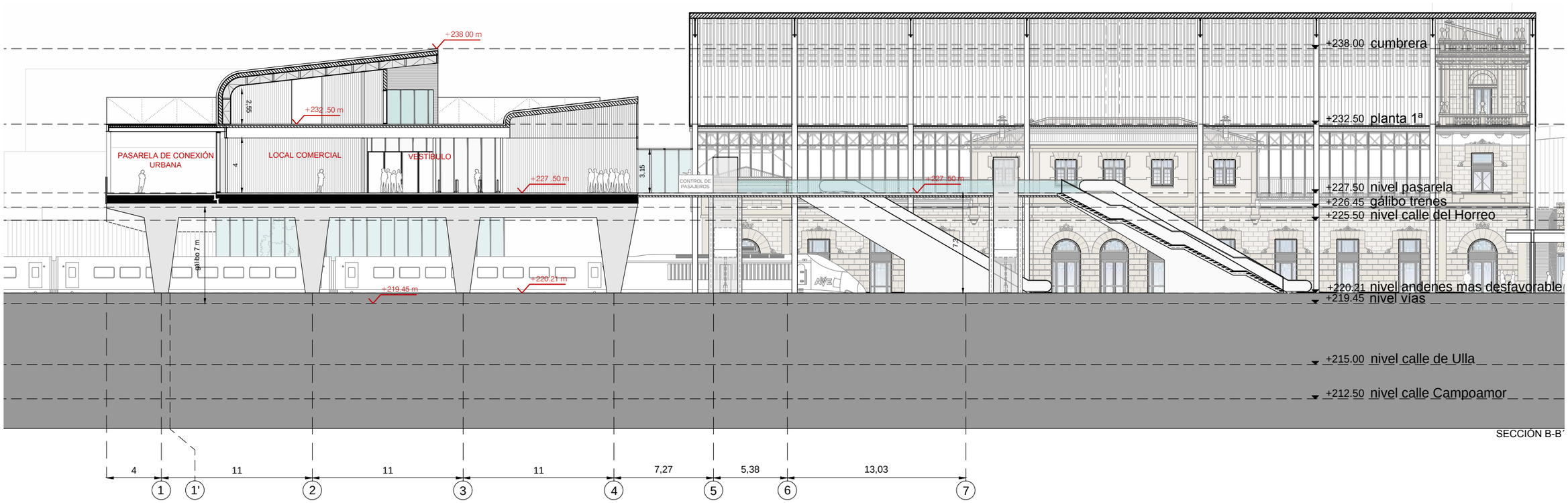


SECCIÓN A-A'

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:150 A3: E: 1:300 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SECCIÓN TRANSVERSAL - AA'	Nº DE PLANO A09 Hoja 1 de 1

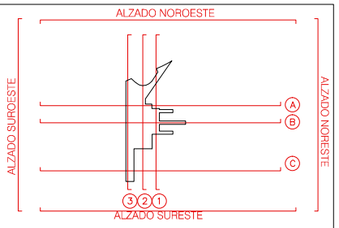
SECCIÓN TRANSVERSAL BB'

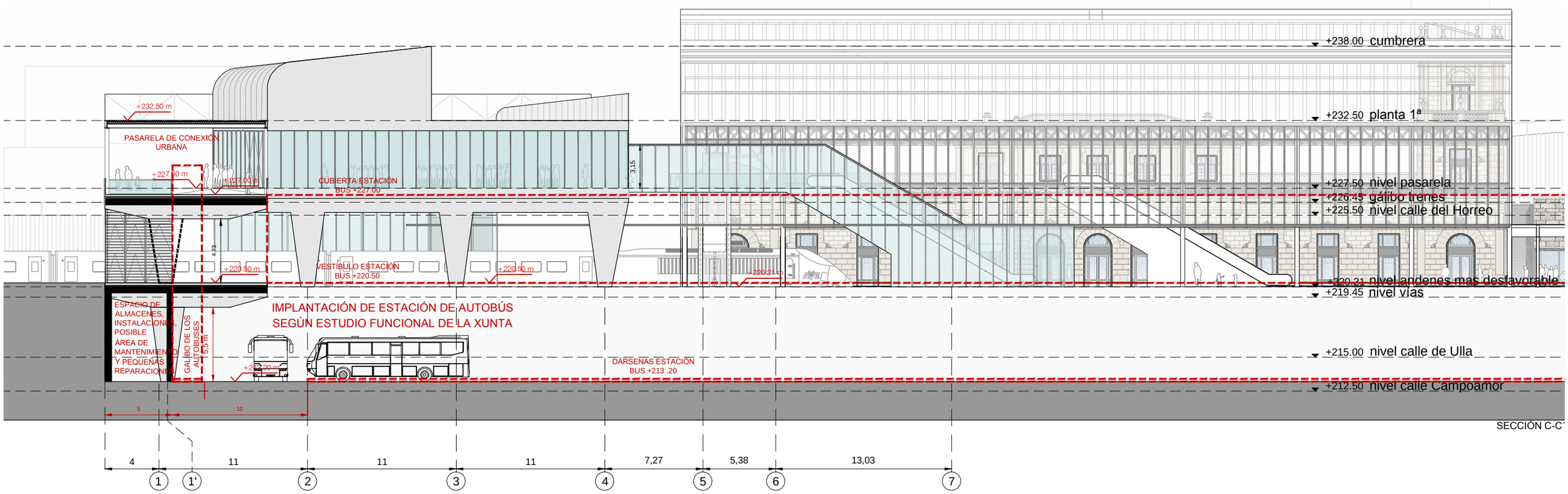




adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:150 A3: E: 1:300 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SECCIÓN TRANSVERSAL - BB'	Nº DE PLANO A10 Hoja 1 de 1

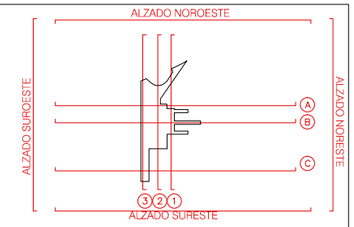
SECCIÓN TRANSVERSAL CC'





adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:150 A3: E: 1:300 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SECCIÓN TRANSVERSAL - CC'	Nº DE PLANO A11 Hoja 1 de 1

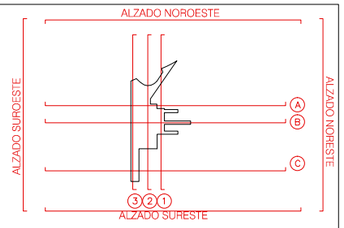
SECCIÓN LONGITUDINAL 11'

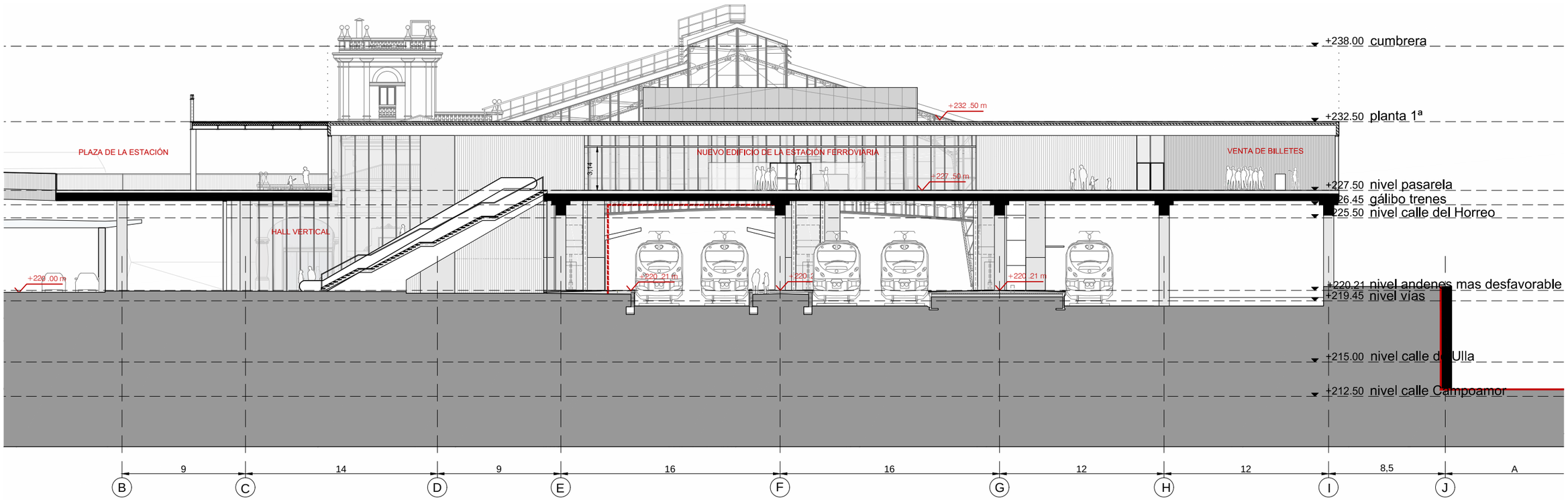


SECCIÓN 1-1´

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:150 A3: E: 1:300 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SECCIÓN LONGITUDINAL -11'	Nº DE PLANO A12 Hoja 1 de 1

SECCIÓN LONGITUDINAL 22'

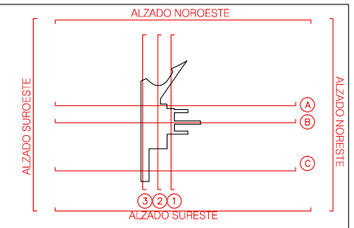




SECCIÓN 2-2´

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:150 A3: E: 1:300 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SECCIÓN LONGITUDINAL -22'	Nº DE PLANO A13 Hoja 1 de 1

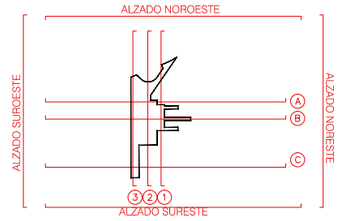
SECCIÓN LONGITUDINAL 33'

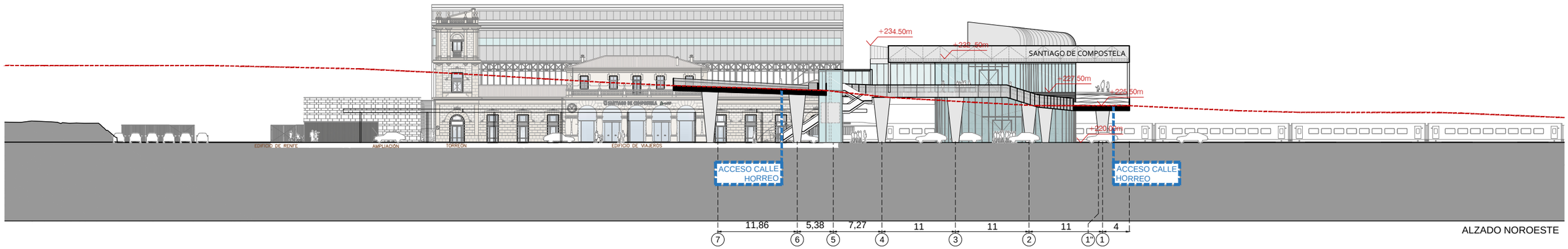


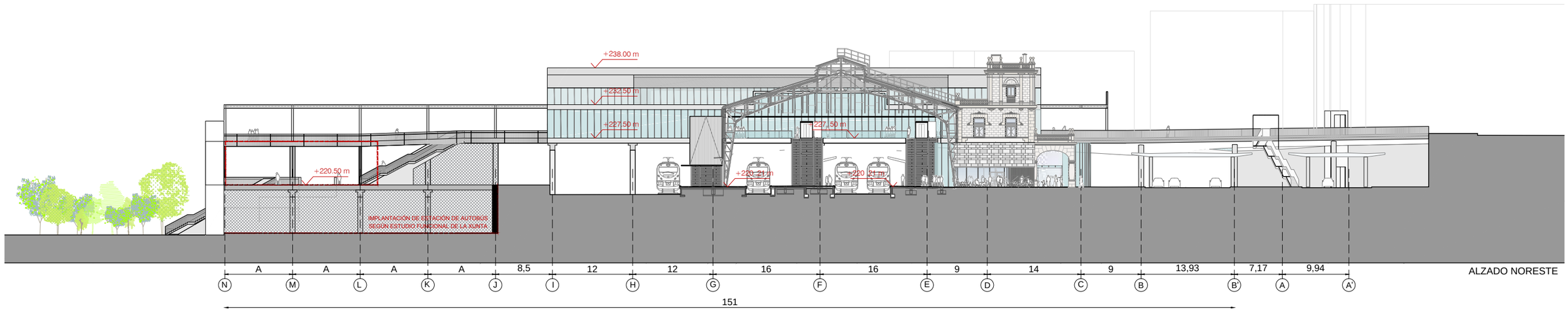
SECCIÓN 3-3´

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO Dr. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:150 A3: E: 1:300 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SECCIÓN LONGITUDINAL -33'	Nº DE PLANO A14 Hoja 1 de 1

ALZADOS

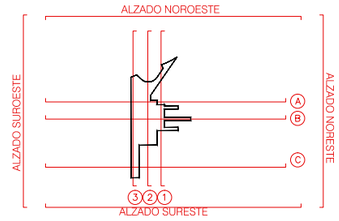


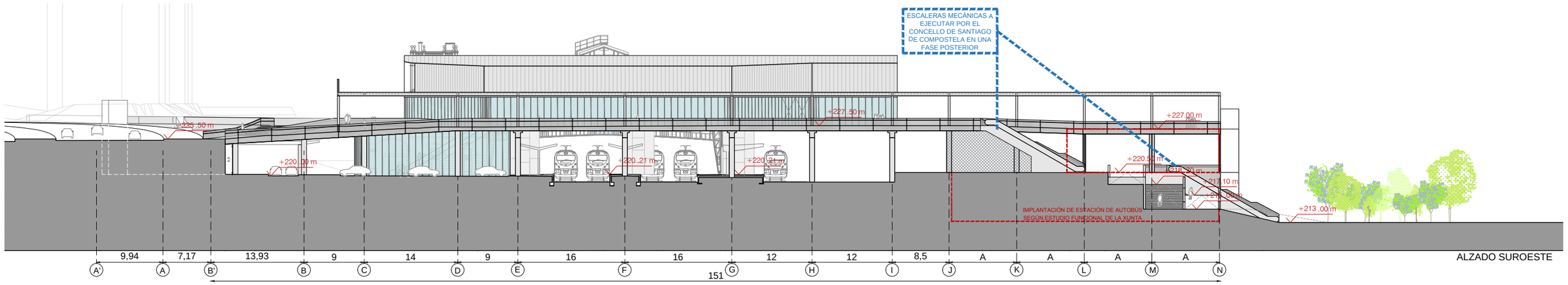


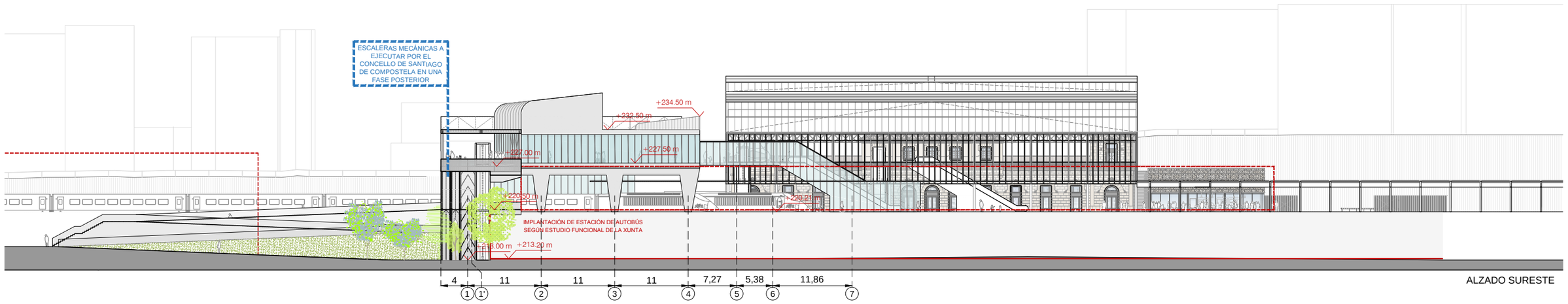


adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:300 A3: E: 1:600 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO ALZADOS NOROESTE - NORESTE	Nº DE PLANO A15 Hoja 1 de 1

ALZADOS

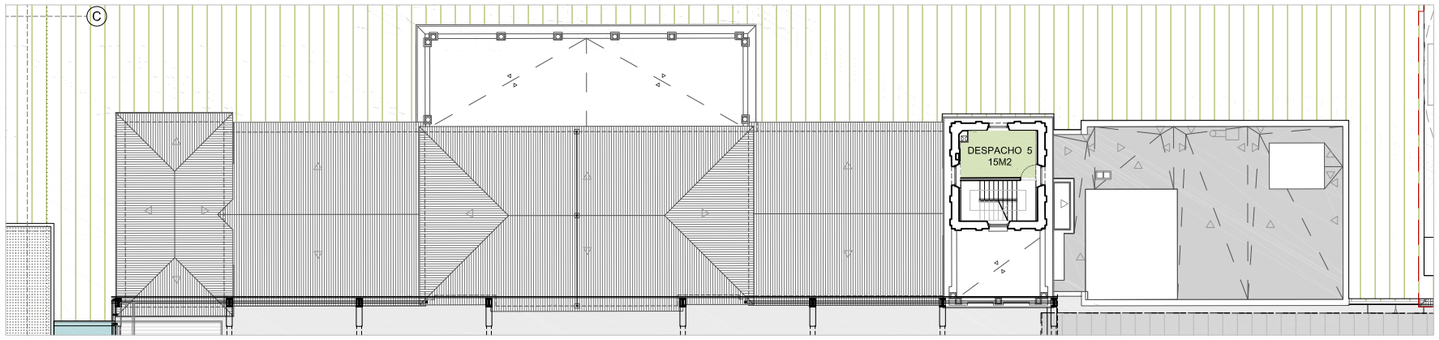




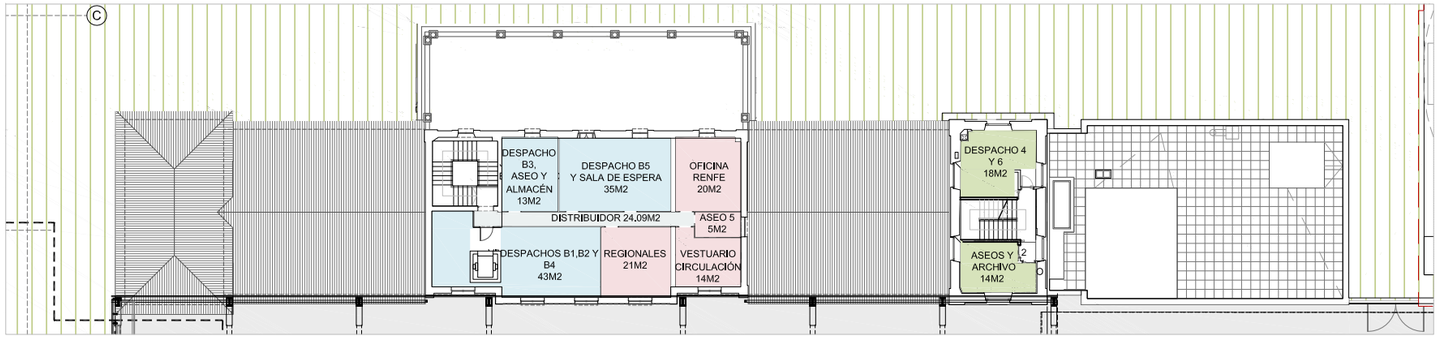


adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:300 A3: E: 1:600 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO ALZADOS SUROESTE - SURESTE	Nº DE PLANO A16 Hoja 1 de 1

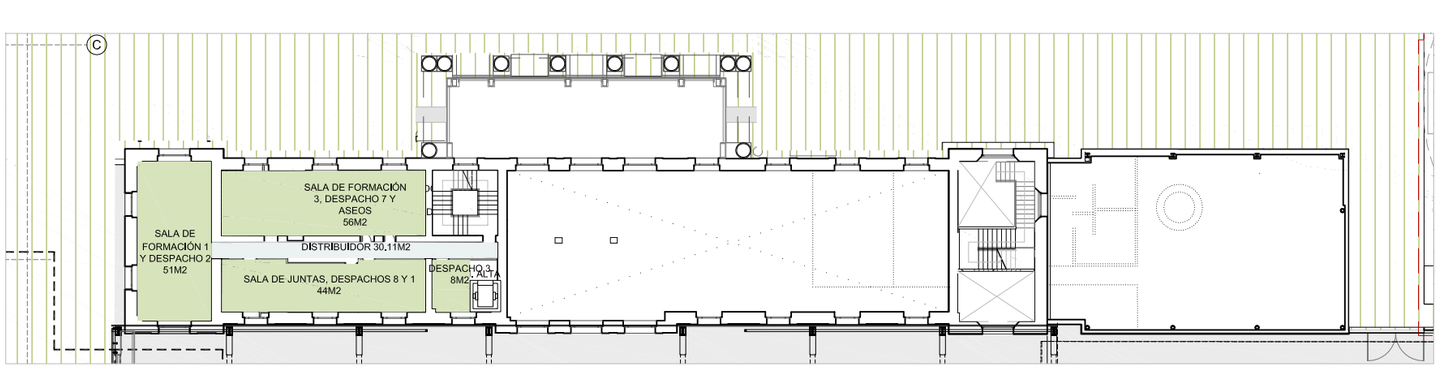
REALOJOS DEL EDIFICIO RENFE
EN EDIFICIO EXISTENTE



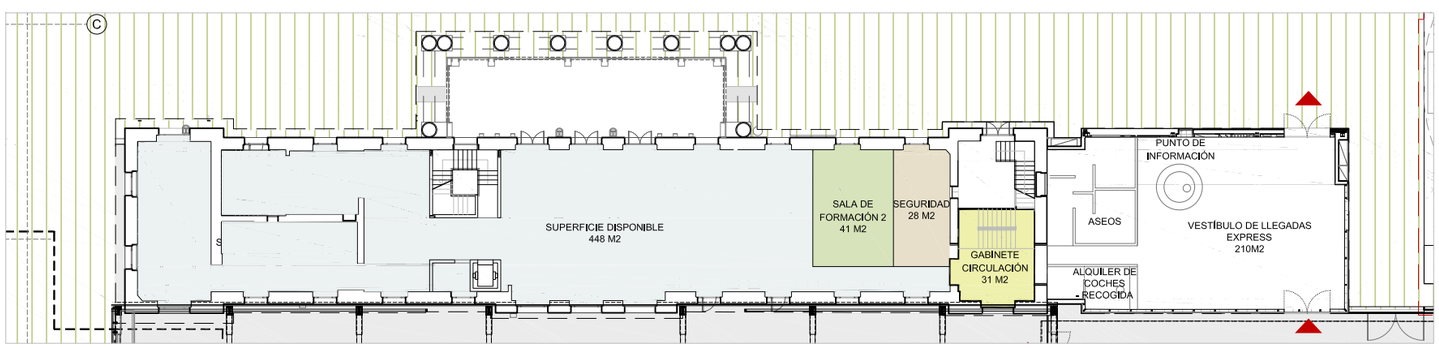
PLANTA 1 SOBRE VIAS (nivel +232.00m)



PLANTA PRIMERA (nivel +226.80m)



ENTREPLANTA (nivel +223.16m)



PLANTA BAJA (nivel +220.00m)

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO
ineco Ingeniería | Arquitectura
ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO
VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
estudio Herreros
JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO

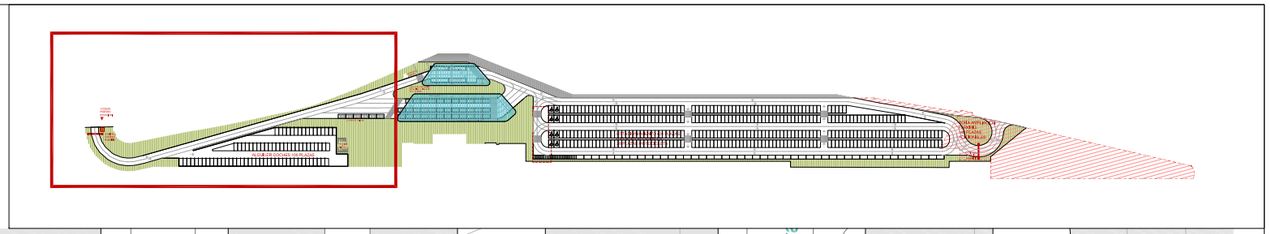
ESCALA NORMAL
A1: E: 1:200
A3: E: 1:400
Numérica | Gráfica

FECHA
JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO
REALOJOS DEL EDIFICIO RENFE EN EDIFICIO EXISTENTE - ESTADO REFORMADO

Nº DE PLANO
A17
Hoja 1 de 1

APARCAMIENTO REFORMADO (nivel +220.00m)



Rúa de Fernando III " O Santo "

Rúa de San Pedro de Mezonzo

Rúa de Santiago León de Car

224.65

Rúa de Hórreo

ACCESO RODADO ESTACIÓN

219.67

221.41

223.84

225.12

CONTROL ACCESO PARKING

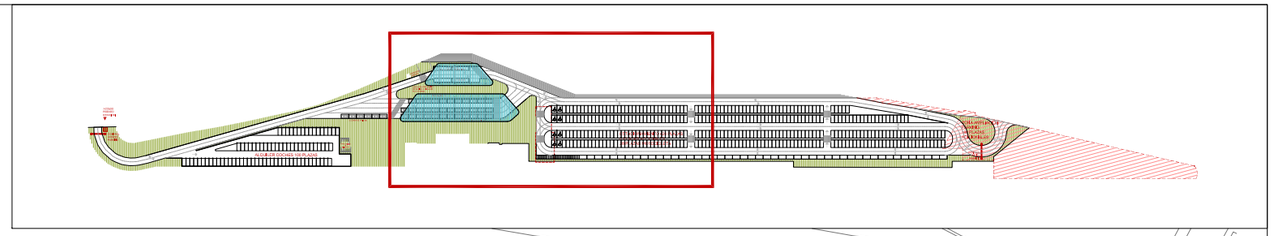
LLEGADA DE TAXIS 6p

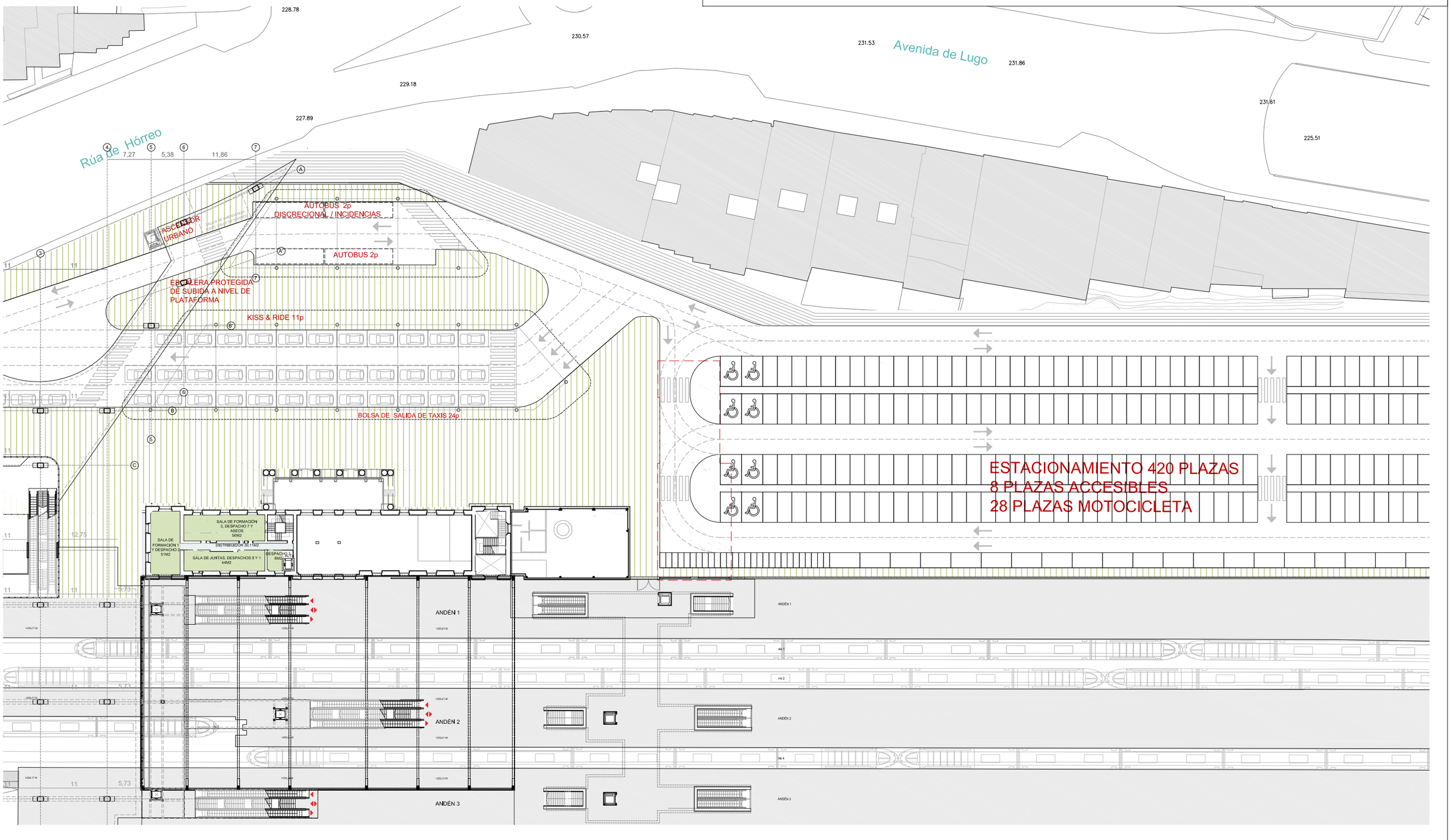
APARCAMIENTO DE BICICLETAS

ALQUILER COCHES 100 PLAZAS

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO DR. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:300 A3: E: 1:600 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO APARCAMIENTO REFORMADO (nivel +220.00m)	Nº DE PLANO A18 Hoja 1 de 3

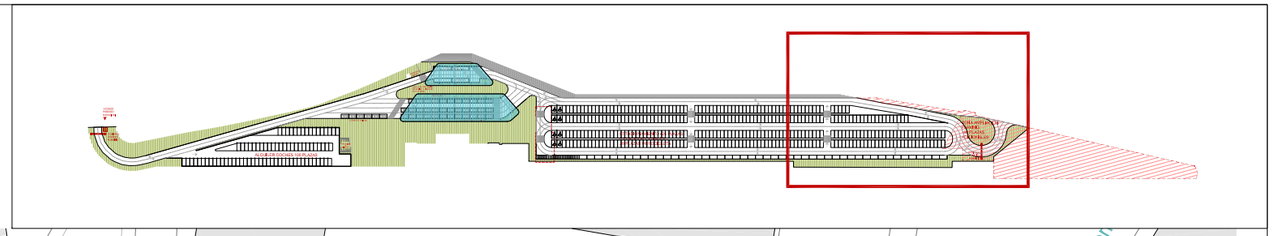
APARCAMIENTO REFORMADO (nivel +220.00m)

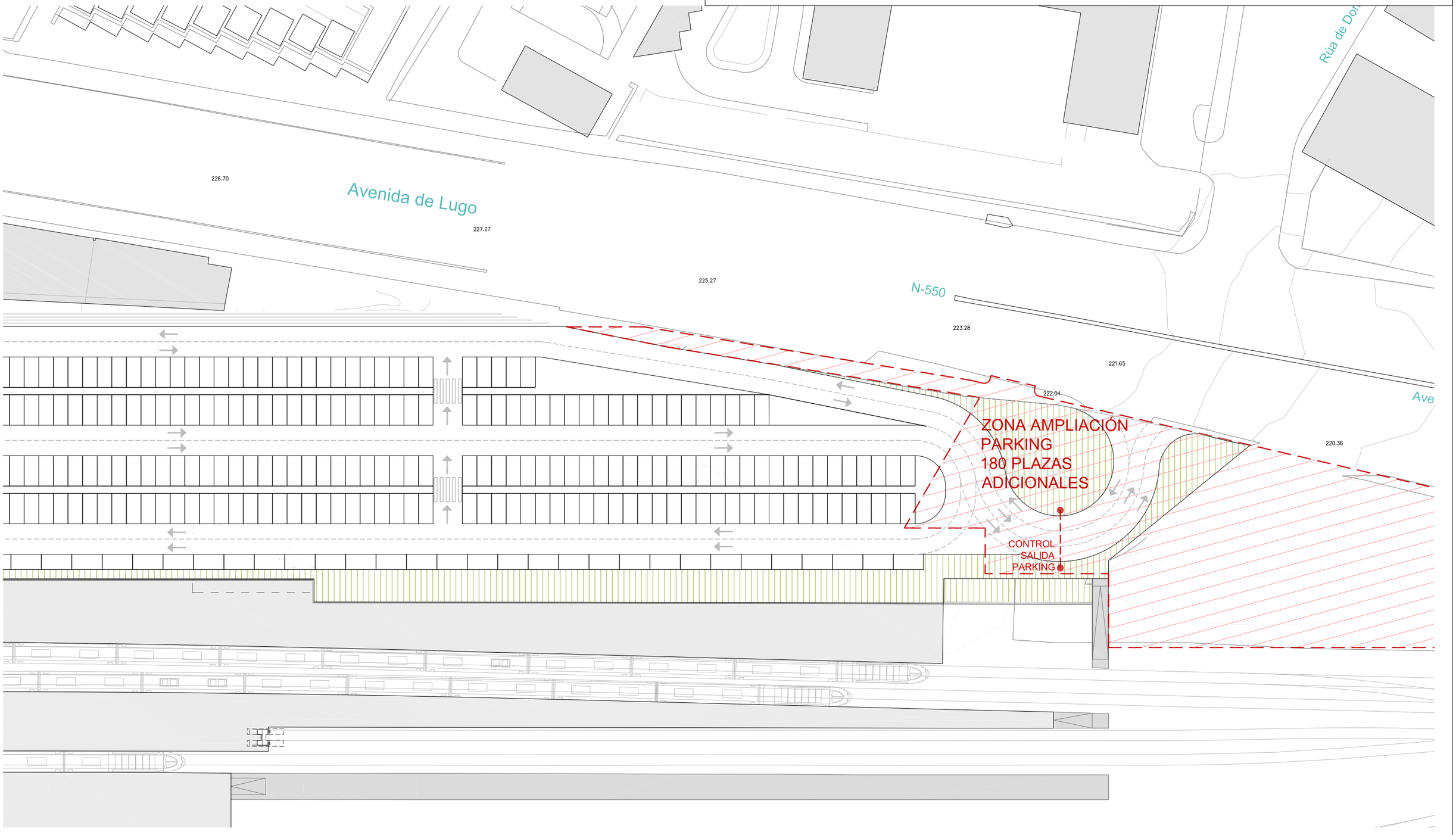




adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO Ingeniería ICC CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:300 A3: E: 1:600 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO APARCAMIENTO REFORMADO (nivel +220.00m) Nº DE PLANO A18 Hoja 2 de 3

APARCAMIENTO REFORMADO (nivel +220.00m)





adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:300 A3: E: 1:600 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO APARCAMIENTO REFORMADO (nivel +220.00m)	Nº DE PLANO A18 Hoja 3 de 3

ESQUEMA CIRCULACIONES SALIDAS Y LLEGADAS (nivel +227.50m)

DISTANCIA RECORRIDA POR LOS VIAJEROS				
	SALIDAS		LLEGADAS	
	HORIZONTAL	VERTICAL	HORIZONTAL	VERTICAL
COCHE / TAXI	52 m	15 m	150 m	14 m
COCHE PARKING	140 m	15 m	65 m	14 m
A PIE	85 m	7.5 m	85m	7.5 m
AUTOBUS	85 m	7.5 m	130m	14 m

CIRCULACIONES

- SALIDAS ESTACIÓN TREN
- LLEGADAS ESTACIÓN TREN
- INTERMODALIDAD

FINAL LLEGADAS CIUDAD: 175m

INICIO SALIDAS AUTOBUS: 70m
FINAL LLEGADAS AUTOBUS: 130m

AUTOBUSES

KISS & RIDE

FINAL LLEGADAS COCHE/TAXI: 150m

CABEZA DE TAXIS

AL APARCAMIENTO DE PAGO

FINAL LLEGADAS COCHE-PARKING 65m
INICIO SALIDAS COCHE-PARKING 140m

INICIO SALIDAS
COCHE/TAXI/AUTOBUS
PLANTA BAJA: 52m

INICIO SALIDAS A PIE: 85m
FINAL LLEGADAS A PIE: 85m

VESTÍBULO DE LLEGADAS PARA VIAJEROS DE MOVILIDAD RODADA

LLEGADAS
SALIDAS
ANDÉN 1

INICIO LLEGADAS A PIE: 85m
FINAL SALIDAS A PIE: 85m

LLEGADAS
SALIDAS
ANDÉN 2

SALIDAS
LLEGADAS
ANDÉN 3

INICIO LLEGADAS COCHE/PARKING: 65m
INICIO LLEGADAS COCHE/TAXI: 150m
INICIO LLEGADAS AUTOBUS: 130m
INICIO LLEGADAS CIUDAD: 175m

INICIO SALIDAS A PIE: 85m
FINAL LLEGADAS A PIE: 85m

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco — Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:300 A3: E: 1:600 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO ESQUEMA CIRCULACIONES SALIDAS Y LLEGADAS nivel +227.50m	Nº DE PLANO E01 Hoja 1 de 1

ESQUEMA CIRCULACIONES INTERMODALIDAD (nivel +227.50m)

DISTANCIA RECORRIDA POR LOS VIAJEROS				
	SALIDAS		LLEGADAS	
	HORIZONTAL	VERTICAL	HORIZONTAL	VERTICAL
BUS-TREN	85 m	15.3 m	87 m	15.3 m

CIRCULACIONES

- SALIDAS ESTACIÓN TREN
- LLEGADAS ESTACIÓN TREN
- INTERMODALIDAD

ESTACIÓN DE TRENES

INTERMODALIDAD

ANDÉN 1

ANDÉN 2

ANDÉN 3

INICIO/FINAL RECORRIDO DESDE ANDENES 137m

HACIA/ DESDE ESTACIÓN DE AUTOBUSES

ESTACIÓN DE AUTOBUSES

INICIO/FINAL RECORRIDO DESDE ANDENES 137m

8.0

5.0

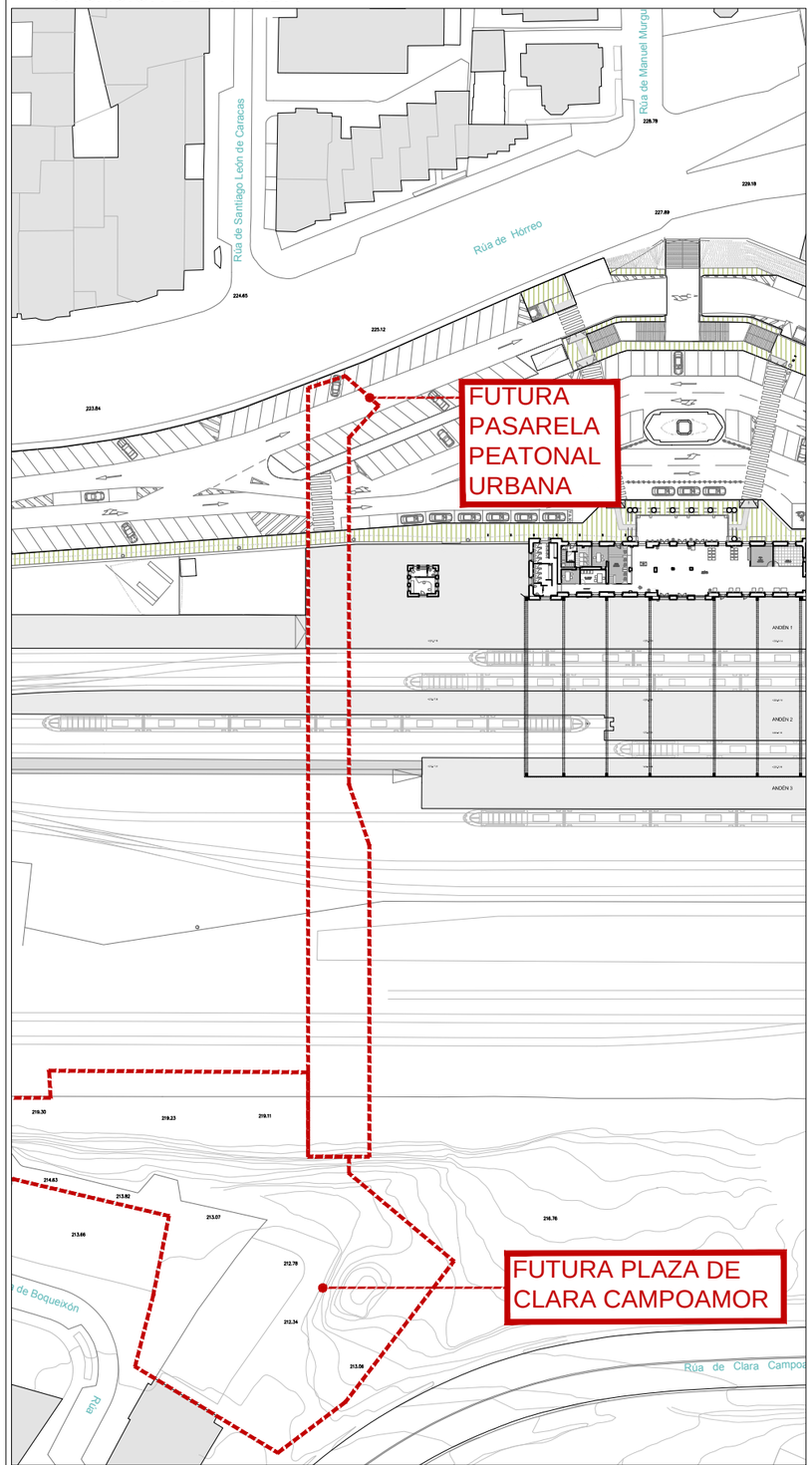
7.0

12.0

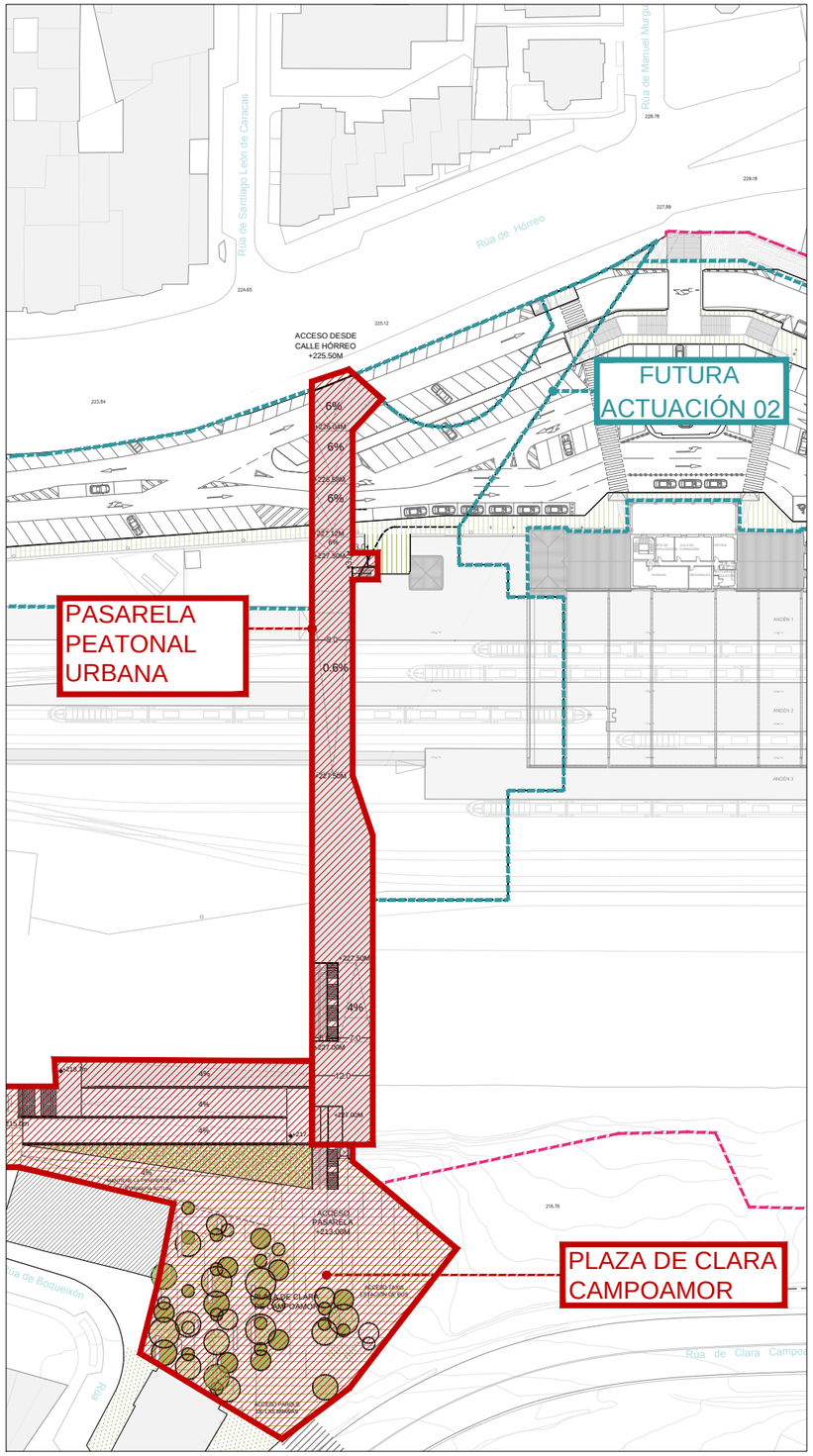
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:300 A3: E: 1:600 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO ESQUEMA CIRCULACIONES INTERMODALIDAD nivel +227.50m	Nº DE PLANO E02 Hoja 1 de 1

ACTUACIONES
Nivel +227.50 m

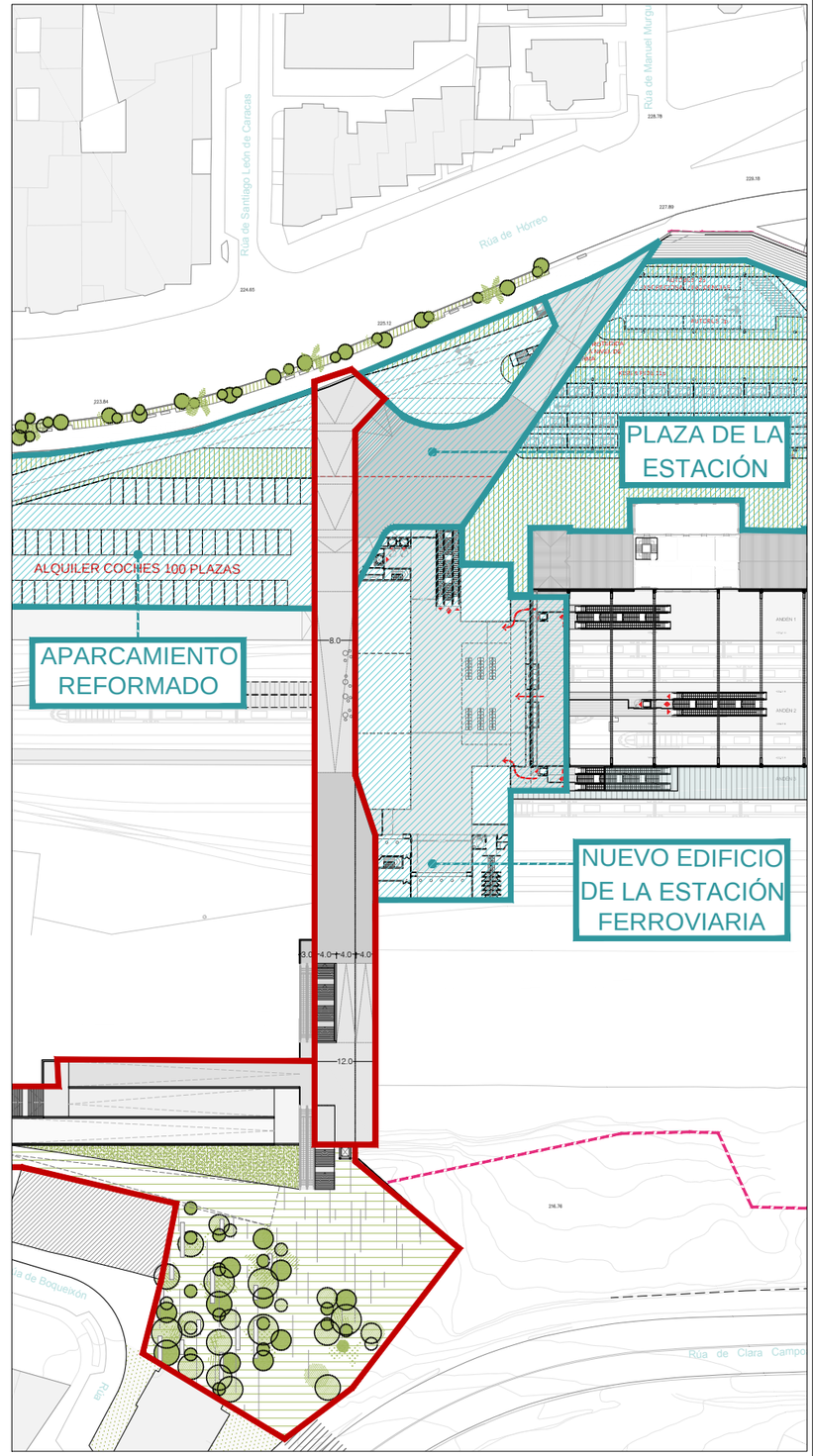
SITUACIÓN DE PARTIDA



ACTUACIÓN 01



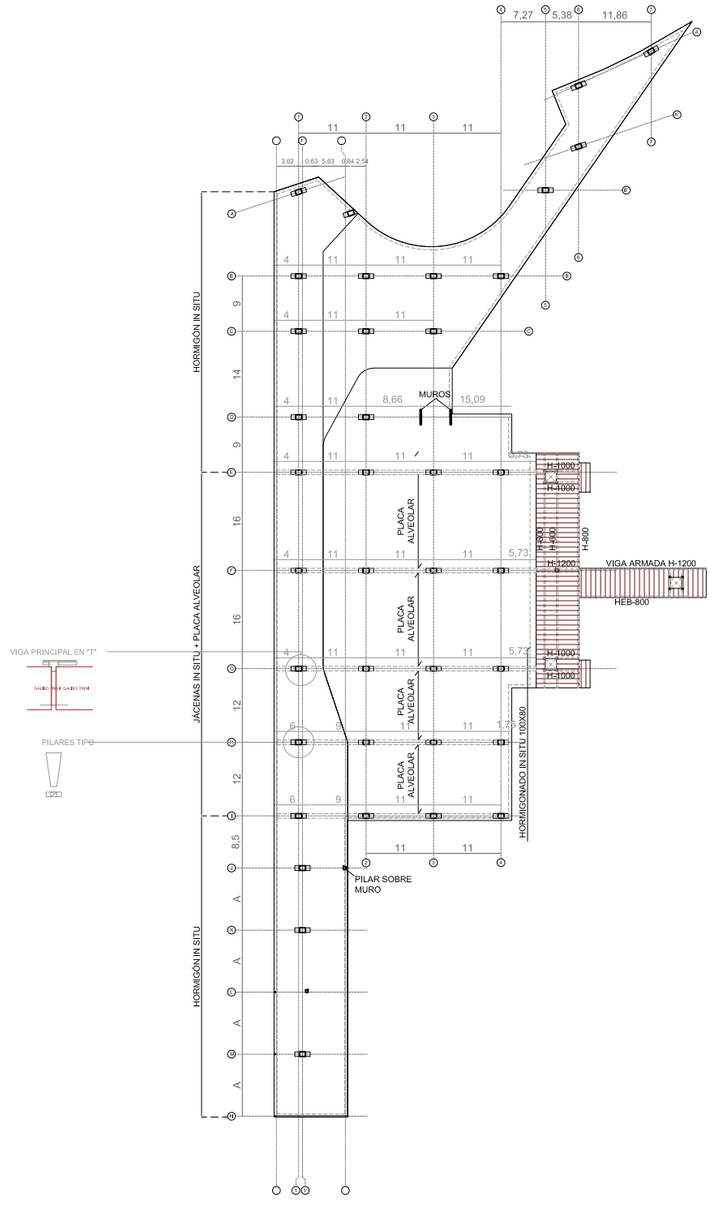
ACTUACIÓN 02



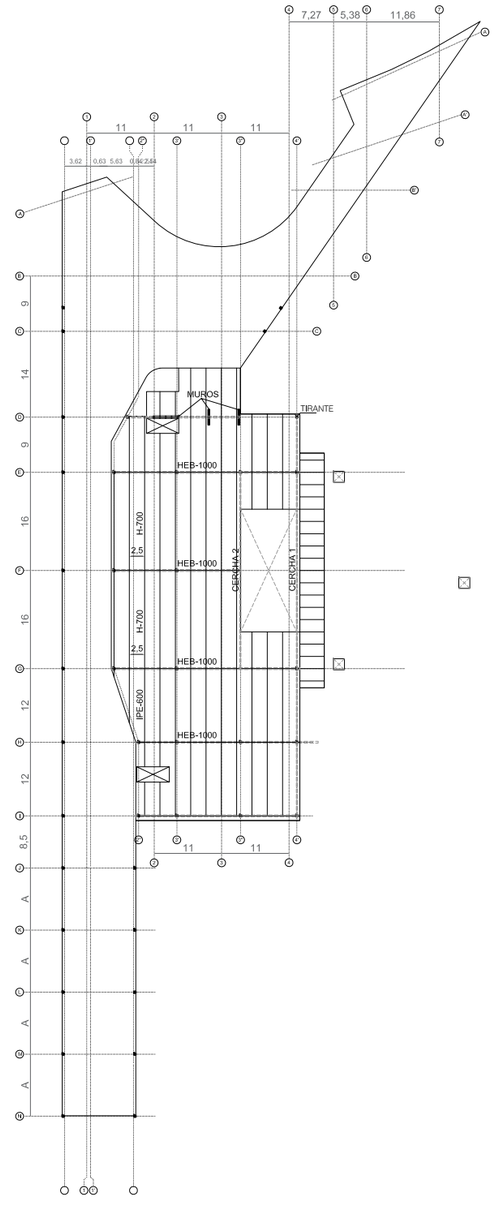
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:600 A3: E: 1:1200 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO ACTUACIONES *ACTUACIÓN 01 Y 02*	Nº DE PLANO E03 Hoja 1 de 1

ESQUEMA ESTRUCTURAL
Plantas - predimensionado estructura

FORJADO PLATAFORMA

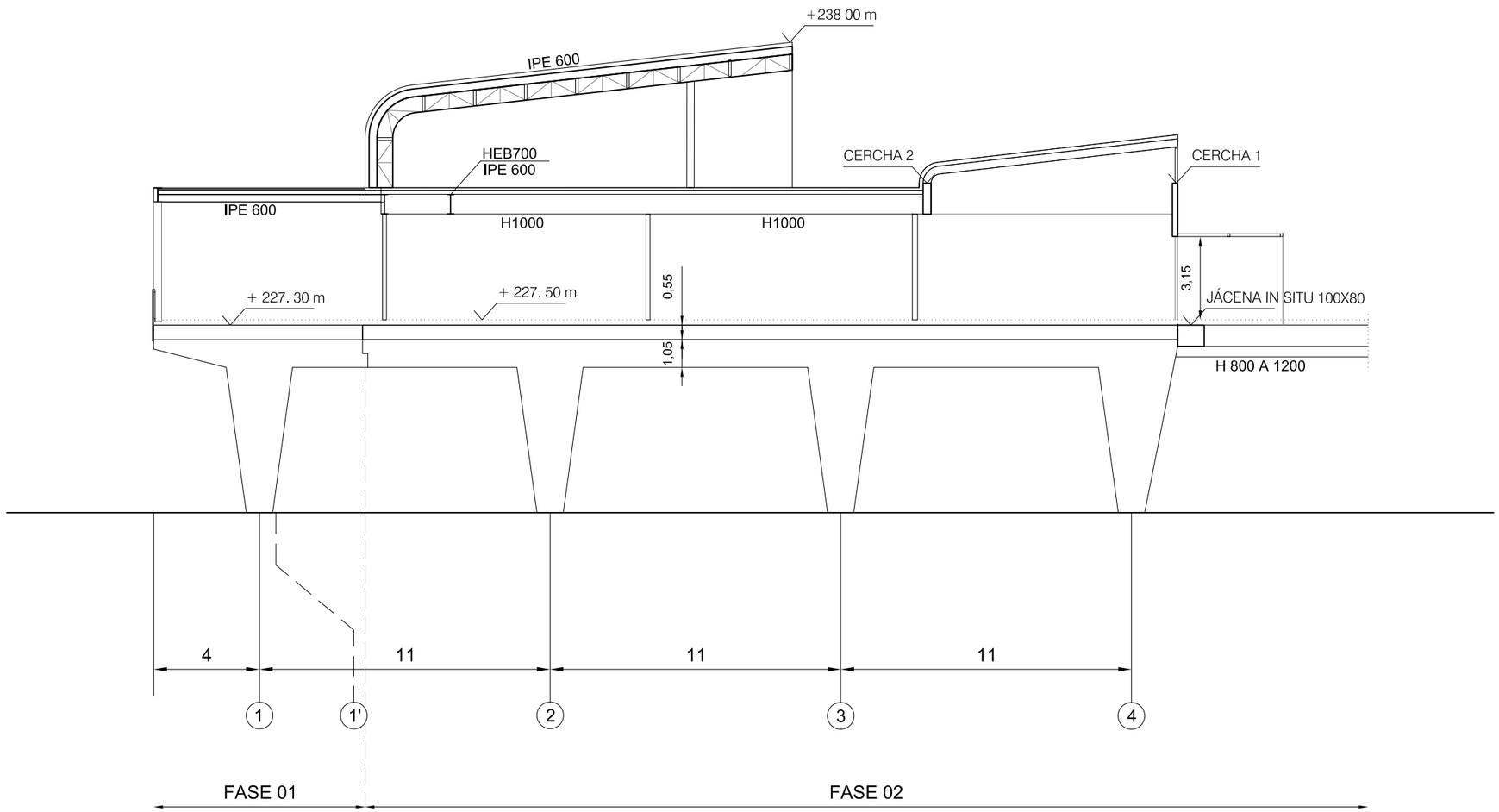


FORJADO PLANTA INTERMEDIA



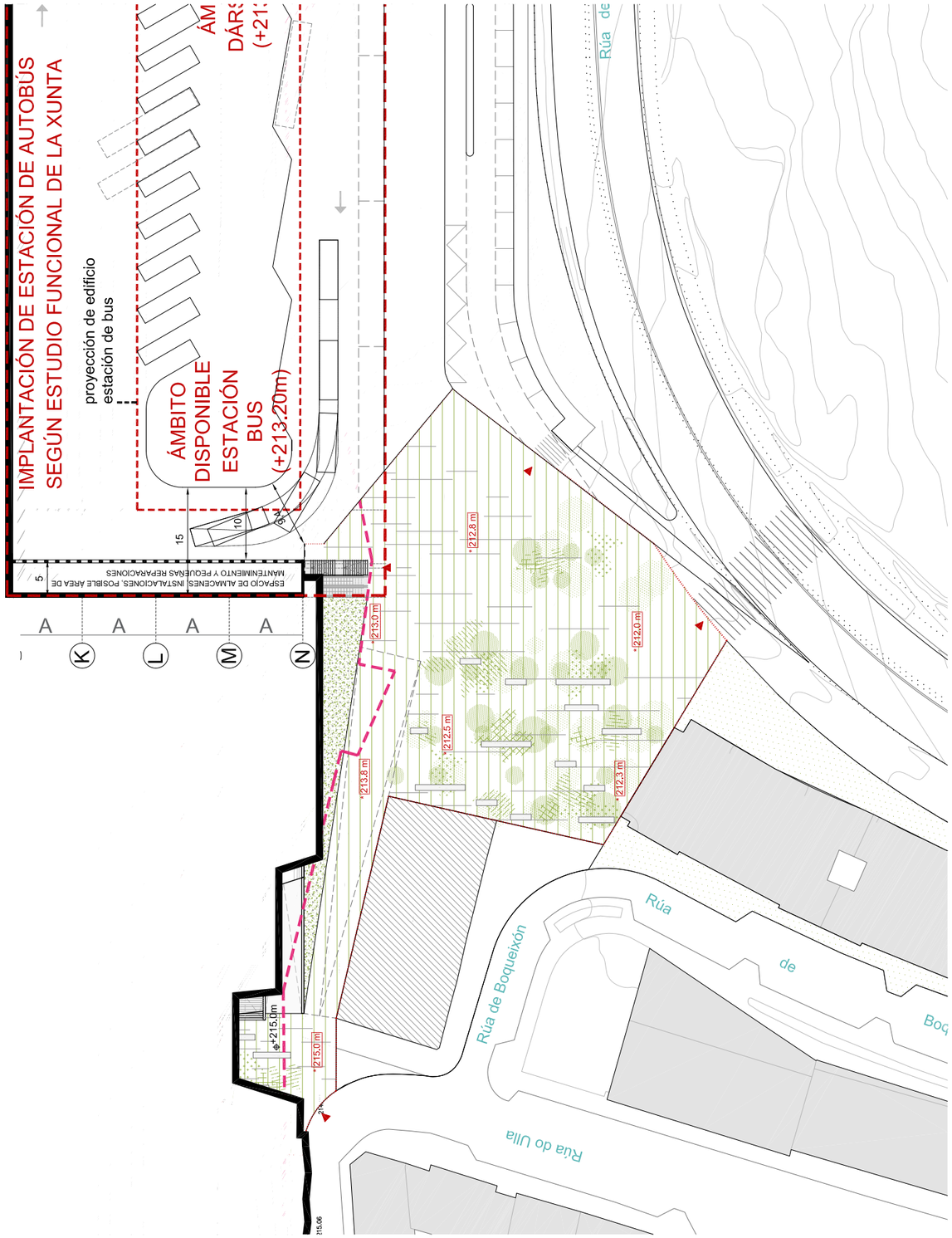
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:500 A3: E: 1:1000 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO ESQUEMA ESTRUCTURAL Plantas - predimensionado estructura	Nº DE PLANO E04 Hoja 1 de 1

ESQUEMA ESTRUCTURAL
Sección - predimensionado estructura



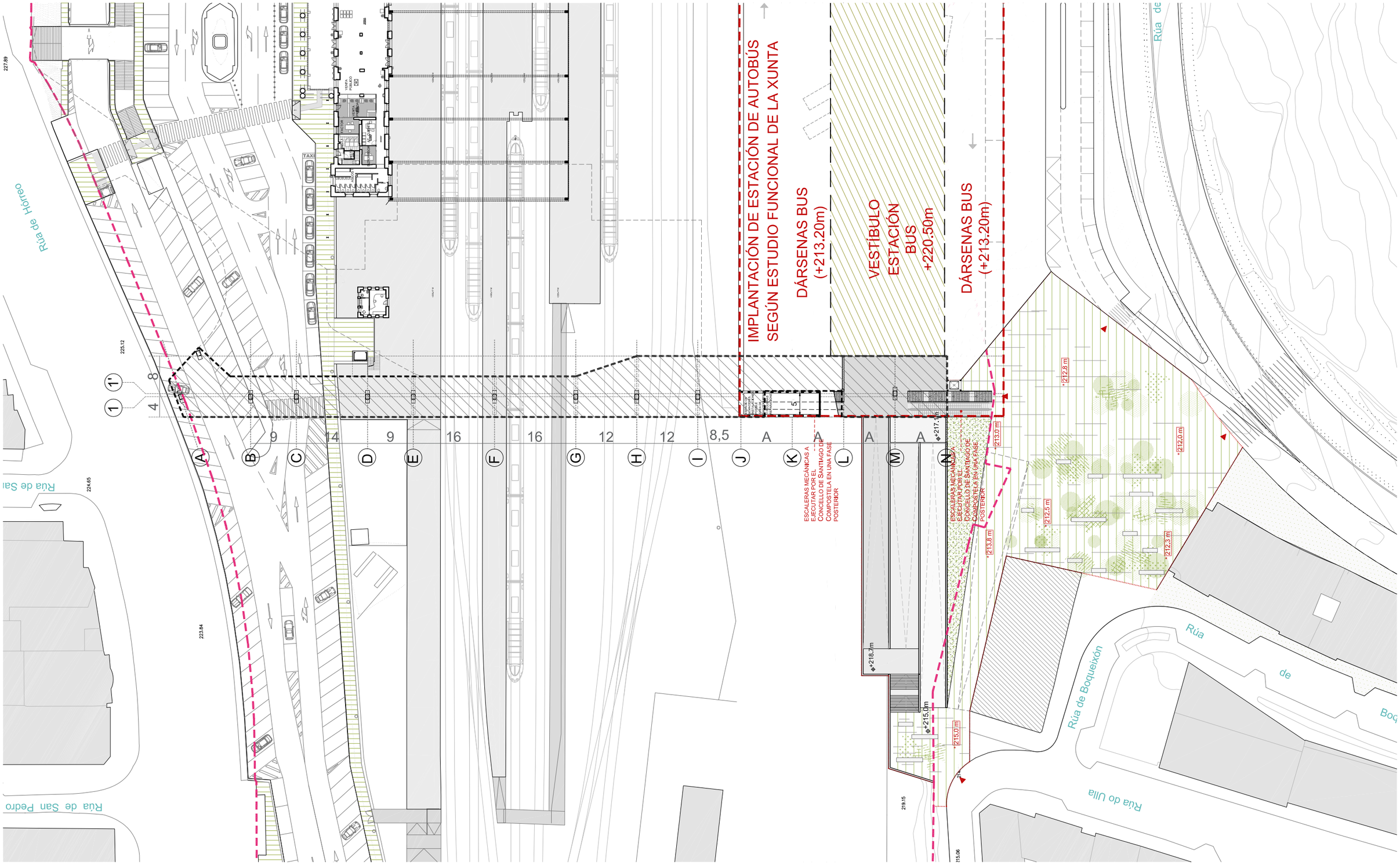
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería | Arquitectura ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:00 A3: E: 1:200 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO ESQUEMA ESTRUCTURAL Sección - predimensionado estructura	Nº DE PLANO E05 Hoja 1 de 1

PASARELA PEATONAL URBANA (+215.00)
NIVEL PLAZA DE CLARA DE CAMPOAMOR



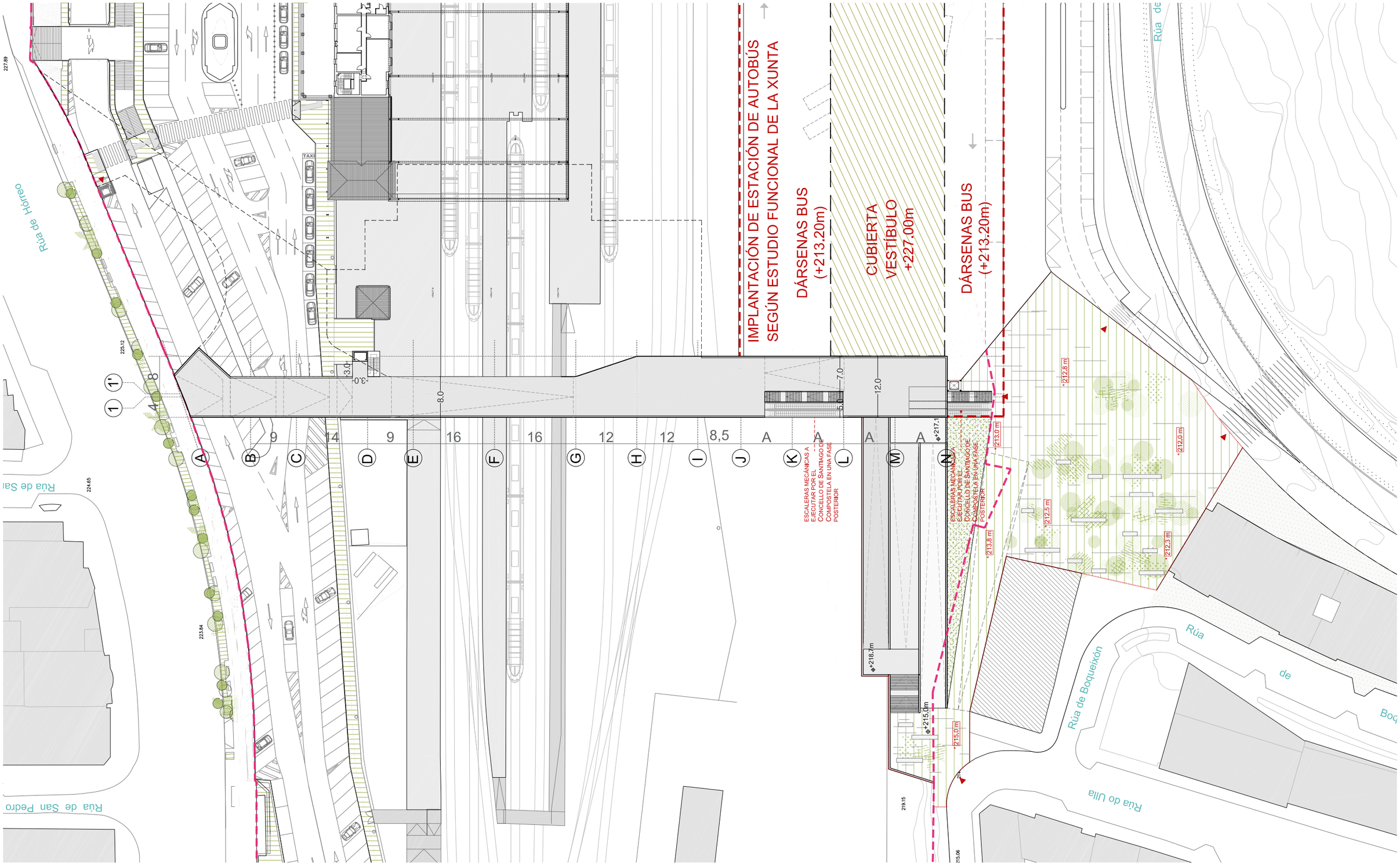
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:350 A3: E: 1:700 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PASARELA PEATONAL URBANA (+215.00) NIVEL PLAZA DE CLARA DE CAMPOAMOR	Nº DE PLANO PA01 Hoja 1 de 1

PASARELA PEATONAL URBANA (+220.00)
NIVEL ANDENES



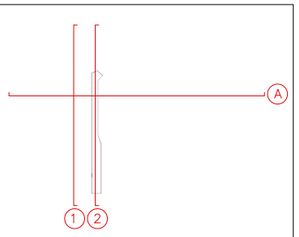
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería Arquitectura ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:350 A3: E: 1:700 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PASARELA PEATONAL URBANA (+220.00) NIVEL ANDENES	Nº DE PLANO PA02 Hoja 1 de 1

PASARELA PEATONAL URBANA (+227.50)
NIVEL PASARELA



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:350 A3: E: 1:700 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PASARELA PEATONAL URBANA (+227.50) NIVEL PASARELA	Nº DE PLANO PA03 Hoja 1 de 1

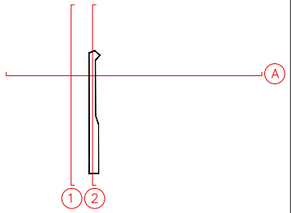
PASAREL A PEATONAL URBANA
SECCIÓN TRANSVERSAL AA'

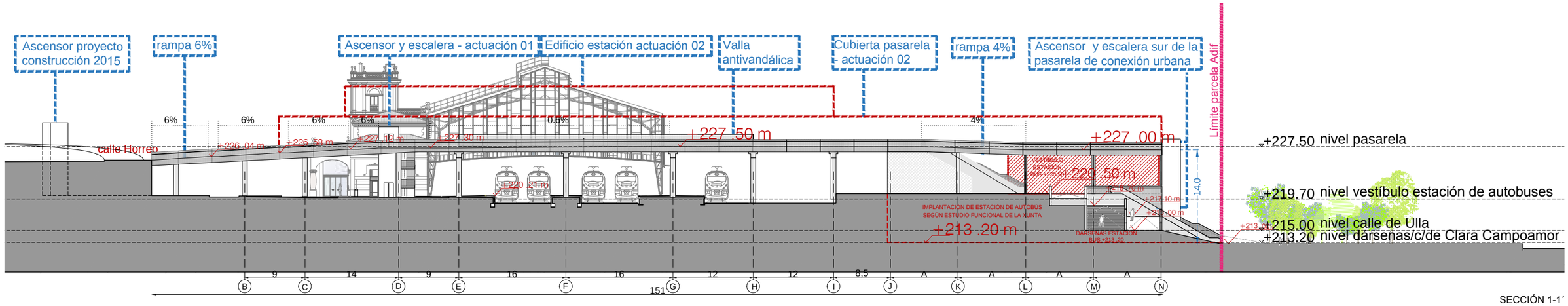


SECCIÓN AA´

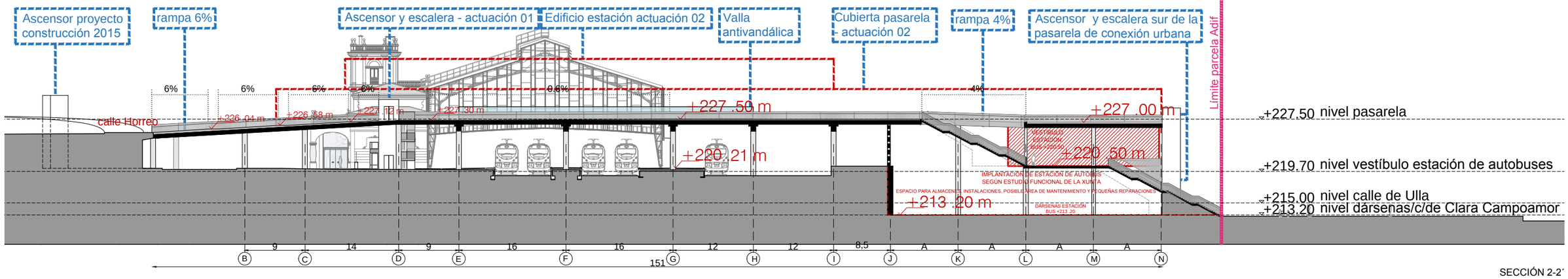
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO Ingeniería Arquitectura ineco estudio Herreros ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO · VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO DR. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS · JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:250 A3: E: 1:500 Numérica · Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PASARELA PEATONAL URBANA SECCIÓN TRANSVERSAL AA'	Nº DE PLANO PA04 Hoja 1 de 1

PASARELA PEATONAL URBANA
SECCIONES LONGITUDINALES





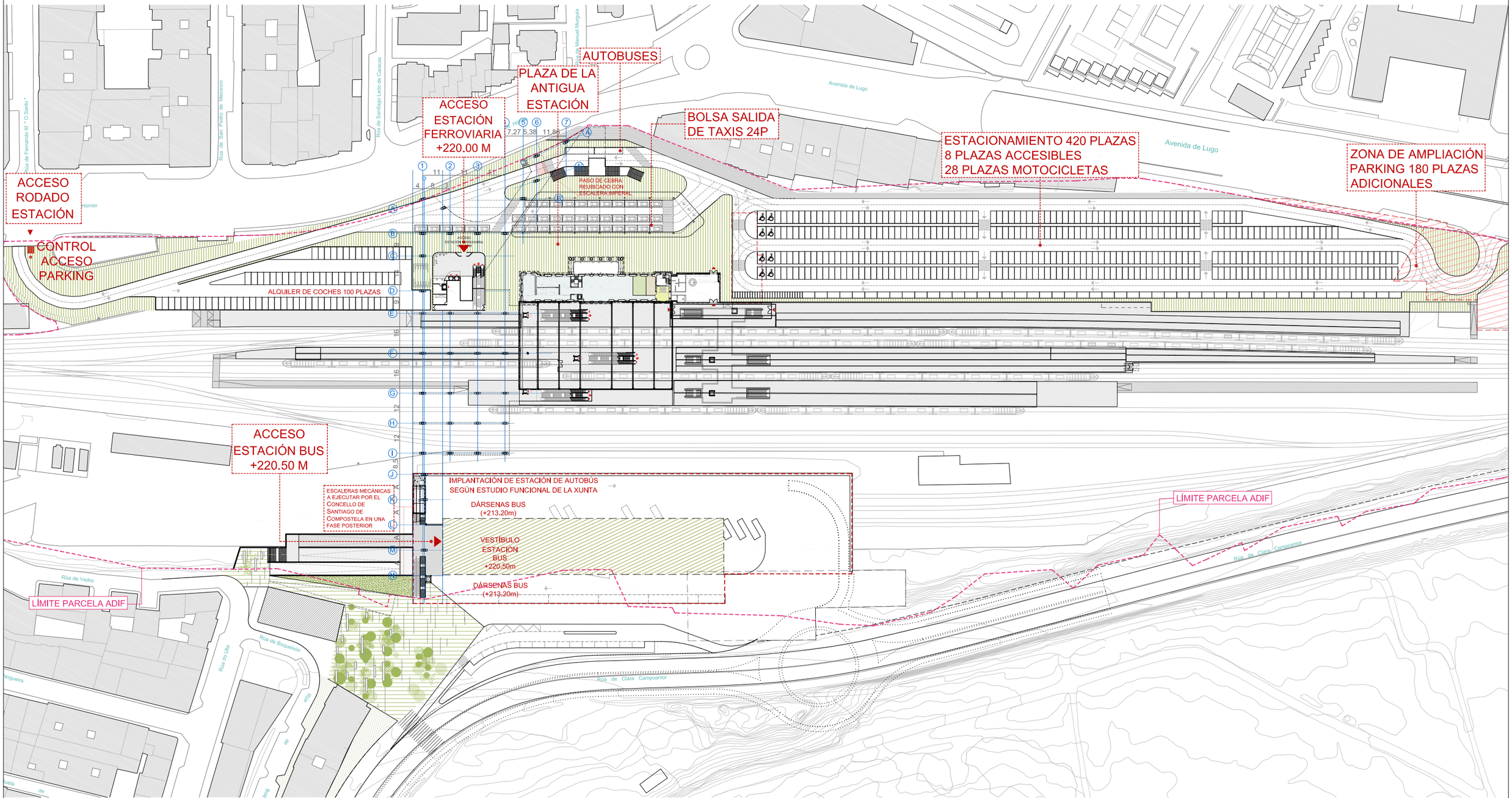
SECCIÓN 1-1´



SECCIÓN 2-2´

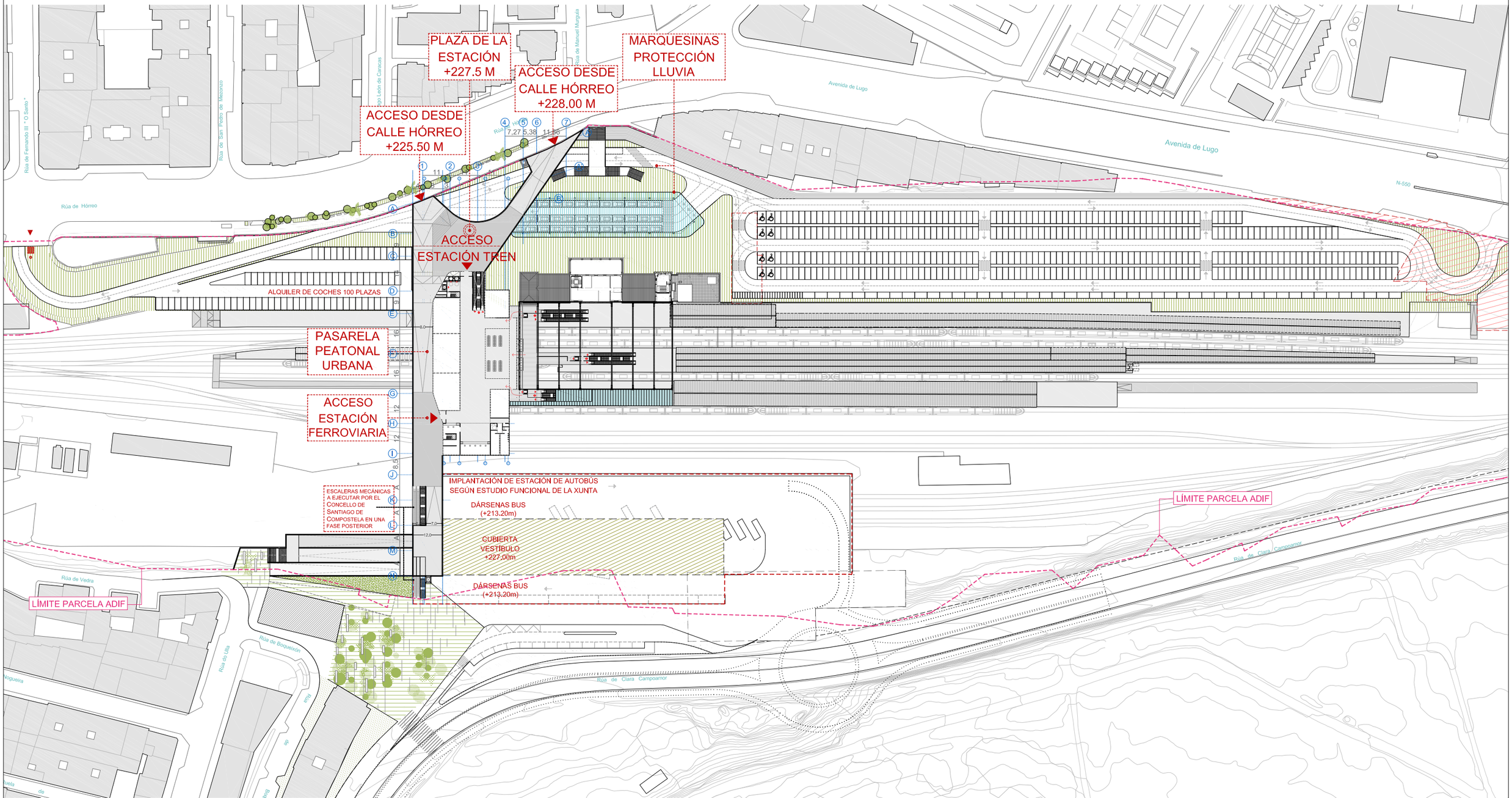
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:300 A3: E: 1:600 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PASARELA PEATONAL URBANA SECCIONES LONGITUDINALES 1-1' 2-2'	Nº DE PLANO PA05 Hoja 1 de 1

ALTERNATIVA MANTENIENDO ESCALERA IMPERIAL PREEXISTENTE
PLANTA BAJA
nivel +220.00



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA BAJA nivel +220.00 ALTERNATIVA MANTENIENDO ESCALERA IMPERIAL	Nº DE PLANO ALT01 Hoja 1 de 1

ALTERNATIVA MANTENIENDO ESCALERA IMPERIAL PREEXISTENTE
PLANTA PLATAFORMA-PLAZA DE LA ESTACIÓN
nivel +227.50



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA PLATAFORMA nivel +227.50 ALTERNATIVA MANTENIENDO ESCALERA IMPERIAL	Nº DE PLANO ALT02 Hoja 1 de 1

IMÁGENES
Entrada norte a estación

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: - A3: E: - Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO IMÁGENES Entrada norte a estación	Nº DE PLANO IM01 Hoja 1 de 1

IMÁGENES
Interior desde vestíbulo

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO Dr. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: - A3: E: - Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO IMÁGENES Interior desde vestíbulo	Nº DE PLANO IM02 Hoja 1 de 1

IMÁGENES
Interior desde andenes

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: - A3: E: - Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO IMÁGENES Interior desde andenes	Nº DE PLANO IM03 Hoja 1 de 1

IMÁGENES
Aérea - desde Norte

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: - A3: E: - Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO IMÁGENES Aérea - desde Norte	Nº DE PLANO IM04 Hoja 1 de 1

Apéndice 1: Convenio Marco de Colaboración para el desarrollo de la futura estación intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano

CONVENIO MARCO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, LA XUNTA DE GALICIA, EL AYUNTAMIENTO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA Y LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD, PARA EL DESARROLLO DE LA FUTURA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA Y SU ENTORNO URBANO.

En Santiago de Compostela, a 15 de junio de 2016

REUNIDOS

- Dña. Ana Pastor Julián, Ministra de Fomento en funciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 21.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y de acuerdo con su nombramiento efectuado por Real Decreto 1826/2011, de 21 de diciembre y con lo señalado en el Real Decreto 1168/2015, de 21 de diciembre, por el que se declara el cese de los miembros del Gobierno.

- Dña. Ethel María Vázquez Mourelle, Conselleira de Infraestructuras e Vivienda, según designación efectuada por el DECRETO 123/2015, do 4 de octubre, (Diario Oficial de Galicia núm. 190, de 5 de octubre de 2015), y en uso de las atribuciones que le corresponden de acuerdo con el artículo 34 de la Ley 1/1983, de 22 de febrero, regulador de la Xunta y de su Presidencia y con el Acuerdo del Consello de la Xunta de 27 de marzo de 1991, publicado por Resolución de la Consellería de Economía y Hacienda del 8 de abril de 1991 (Diario Oficial de Galicia nº 82, de 30 de abril de 1991); en nombre y representación de la Xunta de Galicia.

- Dña. Beatriz Mato Otero, Conselleira de Medioambiente y Ordenación del Territorio, según designación efectuada por el Decreto 122/2015, de 4 de octubre, Diario Oficial de Galicia núm. 190, de 5 de octubre de 2015), y en uso de las atribuciones que le corresponden de acuerdo con el artículo 34 de la Ley 1/1983, de 22 de febrero, regulador de la Xunta y de su Presidencia y con el Acuerdo del Consello de la Xunta de 27 de marzo de 1991, publicado por Resolución de la Consellería de Economía y Hacienda del 8 de abril de 1991 (Diario Oficial de Galicia nº 82, de 30 de abril de 1991); en nombre y representación de la Xunta de Galicia.

- D. Martiño Noriega Sánchez, Alcalde del Ayuntamiento de Santiago de Compostela, en virtud de la representación legal atribuida por el artículo 124.4ª) de la Ley de Bases del Régimen Local.

- D. Gonzalo Ferré Moltó, Presidente de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, en virtud de lo dispuesto en el artículo 23.1 y 23.2.a) del Estatuto de la Entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, aprobado mediante Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio Marco de Colaboración en nombre de sus respectivas Administraciones.

La Administración General del Estado es responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículos 149.1.24 y 149.1.21 de la Constitución). Asimismo, corresponde a la Administración General del Estado la planificación de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General.

La Comunidad Autónoma de Galicia, en función de lo previsto en el artículo 148.5 de la Constitución Española y en el artículo 27.8 del Estatuto de Autonomía de Galicia, ostenta competencias exclusivas en materia de ferrocarriles y carreteras, no incorporadas a la red del Estado, cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.

La Consellería de Infraestructuras e Vivenda, de conformidad con lo previsto en el Decreto 165/2015, de 13 de noviembre, por lo que se establece la estructura orgánica de dicha Consellería (Diario Oficial de Galicia núm. 220, del 18 de noviembre), tiene entre sus competencias y funciones la de impulso, gestión y coordinación de las políticas en los ámbitos de la planificación, financiación y ordenación del transporte. En concreto, le corresponde, a través de la Dirección General de Movilidad, el estudio, análisis e implantación de planes y proyectos de fomento del transporte público y la movilidad sostenible, así como la planificación, coordinación y ejecución de la oferta intermodal de transporte en la comunidad autónoma y de las infraestructuras del transporte de viajeros/as.

La Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, de conformidad con lo previsto en el Decreto 167/2015, de 13 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica de dicha Consellería (Diario Oficial de Galicia núm.221, del 19 de noviembre), tiene entre sus competencias y funciones las de ordenación del territorio y urbanismo. En concreto, le corresponde en materia de urbanismo, a través de la Secretaría Xeral de Ordenación del Territorio y Urbanismo: la preparación de los informes que, con carácter previo a la aprobación inicial o definitiva de instrumentos de planeamiento urbanístico por parte de los ayuntamientos, prevé la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia; la elaboración de las propuestas de resolución respecto de los instrumentos de planeamiento urbanístico cuya aprobación definitiva sea competencia de la persona titular de la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, de conformidad con la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia; la elaboración y tramitación administrativa de las normas técnicas de plan y de las normas subsidiarias y complementarias de plan; y la tramitación administrativa de los instrumentos de planeamiento urbanístico.

El Ayuntamiento de Santiago de Compostela es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (artículos 25.2 y 28, respectivamente, de la Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las bases de Régimen Local).

La entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento y goza de personalidad jurídica propia, así como plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y se rige por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y sus normas de desarrollo, en su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 1.044/2013. ADIF-Alta Velocidad tiene encomendado el mantenimiento y la explotación de las infraestructuras ferroviarias de la Red de Interés General de Alta Velocidad, así como la gestión de su sistema de control de circulación y de seguridad.

Convenida la necesidad y la oportunidad de suscribir el presente Convenio Marco de Colaboración, las partes firmantes,

EXPONEN

PRIMERO.-

Que en el marco de la planificación vigente, el Ministerio de Fomento está llevando a cabo la construcción de la línea de ferrocarril denominada Eje Atlántico de Alta Velocidad.

De acuerdo con el Estudio Informativo aprobado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras el 28 de abril de 2003, dicha línea discurre por el término municipal de Santiago de Compostela con un trazado coincidente con la línea preexistente en la Estación de Santiago.

SEGUNDO.-

Que el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y RENFE (hoy ADIF) firmaron en el año 1998 un Convenio de colaboración en el que, entre otros objetivos, se recoge la ejecución de un viaducto entre los polígonos 1 del SUP-2 y 2 del SUP-3 del PXOU entonces vigente y las actuaciones de remodelación de instalaciones ferroviarias para liberar y desafectar los suelos incluidos en el ámbito de la Estación, en el marco de la ejecución del Plan Especial previsto en el Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM).

TERCERO.-

Que ADIF-Alta Velocidad contrató la redacción del "Proyecto de Construcción para la adaptación de la Estación de Santiago de Compostela (A Coruña), a los nuevos servicios de Alta Velocidad, Línea: Eje Atlántico de Alta Velocidad. Tramo: Santiago – Berdía.", que incluía, asimismo, la redacción del Anteproyecto de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela y su conexión con la ciudad; anteproyecto que actualmente se encuentra aún en redacción.

CUARTO.-

Que el 29 de abril de 2016, el Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, acordó la adjudicación del contrato de obras de ejecución del proyecto de construcción para la adaptación de la estación de Santiago de Compostela (A Coruña) a los nuevos servicios de Alta Velocidad. Eje Atlántico de Alta Velocidad. Tramo Santiago – Berdía (Expediente Nº 3.15/20830.0133) (ON 019/15), con un plazo de ejecución de 18 meses.

QUINTO.-

Que el documento del Texto Refundido final de la Revisión del Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM), fue aprobado definitivamente por Órdenes de la CPTOPT de fechas 03/10/2007 (aprobación parcial condicionada) y 01/09/2008 (aprobación definitiva) y publicada su Normativa Urbanística en el Boletín Oficial de la Provincia de A Coruña (BOPC) de 10/03/2009.

El citado PXOM prevé en su art. 93, un ámbito urbanístico a desarrollar mediante un Plan Especial, denominado "*PE-10R. Plan Especial de Ordenación de Accesos, Infraestructuras, Servizos Ferroviarios e Estación Intermodal na Estación de Ferrocarril*".

El recinto de la Estación tiene la calificación de Sistema General de Transportes y Comunicaciones, y está clasificado como suelo urbano no consolidado, remitiéndose su ordenación detallada al citado Plan Especial de dotaciones e infraestructuras (PE-10R), pendiente de redacción.

SEXTO.-

Que con fecha 31 de marzo de 2015 la Consellería de Infraestruturas e Vivenda de la Xunta de Galicia licitó el contrato de servicio para la "Elaboración de los estudios previos de la terminal de autobuses integrada en la estación intermodal de Santiago de Compostela", firmándose el contrato el 19 de junio de 2015.

Estos estudios previos quedaron finalizados en el mes de noviembre de 2015. Con base en estos estudios previos, la Consellería de Infraestruturas e Vivenda licitó el contrato de servicio para la redacción del proyecto básico y de ejecución de la terminal de autobuses integrada en la estación intermodal de Santiago de Compostela (DOG núm 236 del 11/12/2015 y BOE núm 299 del 15/12/2015), firmándose el contrato el 21 de abril de 2016.

SÉPTIMO.-

Que las partes comparten el interés en promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, a través de medidas y actuaciones destinadas a alcanzar la intermodalidad entre el transporte público de viajeros en autobús y el transporte público de viajeros en ferrocarril, facilitando de

esta manera los desplazamientos entre el origen y el destino final del usuario con mayor rapidez, eficiencia y menor coste.

Por todo lo expuesto, las partes reunidas en virtud de la representación que ostentan convienen suscribir el presente Convenio Marco de Colaboración sobre la base de las siguientes:

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- Objeto y Finalidad del Convenio Marco de Colaboración.

El presente Convenio Marco de Colaboración tiene como finalidad establecer el marco general, las pautas y la metodología que deben regular las relaciones entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y ADIF-Alta Velocidad, para la ejecución y desarrollo de la nueva estación intermodal de Santiago de Compostela.

Por ello son objeto de este Convenio Marco de Colaboración la ejecución y desarrollo de la nueva estación de autobuses, las obras de adecuación y ampliación de la estación ferroviaria de Santiago de Compostela a las necesidades derivadas de la puesta en servicio del Eje Atlántico de Alta Velocidad, junto a aquellas obras que aseguren la permeabilidad transversal del recinto ferroviario y su conexión con la nueva estación de autobuses, así como la realización de los estudios técnicos y económicos necesarios para la definición de aquellas actuaciones orientadas al desarrollo global de la futura Estación Intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano.

SEGUNDA.- Objetivos del Convenio Marco de Colaboración.

Los objetivos fundamentales que se persiguen con la actuación son los siguientes:

- Dotar a la estación de Santiago de las instalaciones con la capacidad y condiciones necesarias para la llegada de la alta velocidad a Galicia.
- Promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, mediante la ejecución de una estación intermodal en Santiago de Compostela que ponga a disposición del usuario la posibilidad de combinar diferentes modos de transporte público (ferrocarril y autobús) de una manera rápida y eficiente y con un menor coste ambiental y económico.
- Mejorar la permeabilidad transversal de la ciudad en el entorno de la estación de ferrocarril de Santiago de Compostela, a través de una conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña que, a su vez, permitirá la conexión entre la estación de ferrocarril y la nueva estación de autobuses. Dicha conexión será funcionalmente capaz de permeabilizar flujos de carácter peatonal entre ambas partes de la ciudad de manera accesible.

- Adaptar las instalaciones ferroviarias a las necesidades a corto y medio plazo, permitiendo al mismo tiempo la compatibilidad de esta actuación con el posterior desarrollo global del ámbito y de la estación intermodal.
- La realización de los estudios técnicos y económicos para la definición de las actuaciones necesarias para el desarrollo global del ámbito definido y de la futura estación intermodal, en los que se contemple de forma más concreta:
  - La determinación de los costes de dichas actuaciones con suficiente grado de aproximación y el establecimiento de las fórmulas para su financiación y en su caso, asignación a las administraciones responsables de la misma.
  - El estudio de las determinaciones a incluir en el planeamiento urbanístico del ámbito de la futura Estación Intermodal de Santiago de Compostela, su interrelación con la nueva estación de autobuses y otros modos de transporte, completando así mismo, la infraestructura viaria que garantice la adecuada conexión de todos ellos con el sistema general viario y la movilidad en su entorno de carácter peatonal y rodado. A tal fin, se revisará la delimitación del suelo necesario para el sistema general de comunicaciones y transporte, y se evaluará la posible atribución de edificabilidades lucrativas a los suelos no afectos a tal fin,al amparo de lo previsto por el artículo 42.6 de la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia (LSG), y con la finalidad de facilitar la financiación de las infraestructuras.

TERCERA.- Compromisos de la Consellería de Infraestruturas y Vivenda.

La Consellería de Infraestruturas y Vivenda, a través de la Dirección Xeral de Mobilidade promoverá la nueva estación de autobuses de la estación intermodal de Santiago de Compostela para lo cual se obliga a:

1. Redactar el proyecto básico y de ejecución de la nueva estación de autobuses integrada en la estación intermodal, de acuerdo con el anteproyecto de estación intermodal previsto en la cláusula séptima, y tomando como base el diseño planteado en los estudios previos elaborados por la Consellería de fecha noviembre de 2015, que se financiará con cargo a los fondos FEDER 14-20.

2. Ejecutar y financiar, con cargo a los fondos FEDER 14-20, las obras de la nueva estación de autobuses integrada en la estación intermodal, tomando como base el proyecto básico y de ejecución previamente redactado por la Consellería.

3. Licitar, adjudicar y ejecutar las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal tomando como base el proyecto previamente redactado por ADIF-Alta Velocidad. La finalización de esta actuación se coordinará con la puesta en servicio de la estación de autobuses.

4. Financiar en un 30% las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

5. Estudiar la posibilidad de modificar por mutuo acuerdo, el contrato de gestión de servicios públicos actualmente vigente en virtud del cual Tussa tiene atribuida la explotación de la actual Estación de Autobuses de Santiago, con el objeto de que el actual concesionario explote la nueva estación de autobuses en las mismas condiciones del contrato actual. De caber esta posibilidad, esta modificación se documentará administrativamente y tendrá efectos una vez que se complete la construcción de la nueva Estación de Autobuses en la Estación Intermodal de Santiago. Esta modificación no llevará aparejadas consecuencias indemnizatorias para ninguna de las dos partes.

CUARTA.- Compromisos de la Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

La Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio realizará, con carácter preferente, las actuaciones que, en el ámbito de sus competencias, le correspondan relativas a las innovaciones y adaptaciones en el planeamiento urbanístico que haya de impulsar y tramitar el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, con el fin de dar cobertura a las actuaciones previstas en el presente Convenio Marco de Colaboración.

QUINTA.- Compromisos del Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento realizará y tramitará de acuerdo con la legislación sectorial y ambiental aplicable el Estudio Informativo de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela tomando como base el anteproyecto que se especifica en la cláusula sexta.

Así mismo, aprobará, al amparo de lo dispuesto por el artículo 9 de la Ley 38/2015, el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios que permita revisar o adaptar el ámbito reservado en el vigente Plan General de Santiago para la efectiva implantación del sistema general de comunicaciones y transportes.

SEXTA.- Compromisos de ADIF-Alta Velocidad.

1. Ejecutar, en una primera fase, las obras correspondientes al "*Proyecto de construcción para la adaptación de la Estación de Santiago de Compostela (A Coruña) a los nuevos servicios de alta velocidad. Eje atlántico de alta velocidad. Tramo: Santiago - Berdía*". Dicha actuación, deberá ser compatible con el posterior desarrollo global de la estación intermodal y de las soluciones a la permeabilidad transversal peatonal y demás comunicaciones peatonales y rodadas.

2. Redactar el proyecto constructivo correspondiente a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal tomando como base el diseño planteado en el anteproyecto previamente redactado por ADIF-Alta Velocidad.

3. Financiar en un 40% las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

4. Transmitir, por alguno de los procedimientos contemplados en la legislación urbanística gallega, los terrenos de su titularidad necesarios para la ejecución de la nueva estación de autobuses, para la remodelación de la calle Clara Campoamor y para las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

   Para ello, ADIF-Alta Velocidad se compromete a tramitar, con la mayor diligencia posible, la desafectación de los suelos y vuelos, de su titularidad que resulten innecesarios para la prestación del servicio ferroviario en el ámbito objeto del presente Convenio Marco de Colaboración y a transmitir al Ayuntamiento los que resulten patrimoniales de aquél una vez concluido el proceso de desafectación, así como a tramitar la cesión del vuelo sobre el dominio público ferroviario correspondiente a la conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña.

   No obstante, en tanto que se produce dicha transmisión formal, ADIF-Alta Velocidad podrá ceder el uso a la Xunta de Galicia de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras de la nueva estación de autobuses y su posterior explotación; todo ello de conformidad con la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas y siempre que quede suficientemente garantizada su posterior obtención por parte del Ayuntamiento. Asimismo, ADIF pondrá a disposición de la Xunta de Galicia para la licitación y ejecución de las obras correspondientes, los terrenos de su titularidad que sean necesarios para las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal en tanto no se produce la trasmisión formal de los mismos al Ayuntamiento de Santiago.

5. Asimismo, ADIF-Alta Velocidad, será responsable de las siguientes actuaciones en línea con los objetivos del presente Convenio Marco de Colaboración:

   - Redactar el anteproyecto de la nueva estación intermodal de Santiago de Compostela, en su imagen final, que abarcará la estación de ferrocarril, la estación de autobuses y su interconexión. El anteproyecto incluirá la solución de permeabilidad transversal peatonal para la ciudad en esta zona que consistirá en una superficie peatonal sobre la playa de vías con capacidad y dimensiones suficientes para salvar las barreras físicas, conectando los barrios adyacentes con la estación de ferrocarril y con la de autobuses y entre sí.

- Redactar y aprobar los proyectos básicos y de construcción de la parte de la estación intermodal que corresponda a la estación ferroviaria tomando como base el diseño planteado en el anteproyecto redactado por Adif-Alta Velocidad.

  Ejecutar y financiar las obras de la parte de la estación intermodal que correspondan a la estación de ferrocarril tomando como base los proyectos básicos y de construcción previamente aprobados por Adif-Alta Velocidad. La ejecución de estas obras se iniciaría cuando el número de viajeros que utilicen los servicios ferroviarios en Santiago de Compostela alcance la cifra de 3.500.000 viajeros/año.

SÉPTIMA.- Compromisos del Ayuntamiento de Santiago de Compostela

1. El Ayuntamiento de Santiago estudiará la modificación de las determinaciones del vigente Plan Xeral de Ordenación Municipal en el ámbito del PE-10R, con el fin de acomodar éstas a las nuevas previsiones de las administraciones sectoriales en relación con el sistema general de comunicaciones y transporte, y redactará el Plan Especial necesario para la ordenación detallada del ámbito.

2. Obtener los suelos necesarios para la implantación de la nueva estación de autobuses, para la remodelación de la calle Clara Campoamor y para las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal, tanto los que sean titularidad de ADIF-Alta Velocidad como los pertenecientes a otros propietarios.

   La obtención de dichos suelos se tramitará por la administración municipal a través de cualquiera de los procedimientos legalmente establecidos al efecto (expropiación, convenio con los propietarios, permuta forzosa con terrenos del patrimonio municipal de suelo, o, en su caso, cesión derivada de su inclusión o adscripción a un polígono de gestión urbanística, previo acuerdo con ADIF-Alta Velocidad.

   Una vez obtenidos dichos suelos por parte del Ayuntamiento, éste le transmitirá a la Xunta de Galicia, sin contraprestación económica, los terrenos, tanto los que sean de titularidad municipal, como los obtenidos según se ha citado anteriormente, que fuesen necesarios para la implantación de la nueva estación de autobuses; así mismo, pondrá a disposición los suelos que sean necesarios, tanto de su titularidad como los obtenidos según se ha citado anteriormente, para la ejecución de las obras de mejora de la permeabilidad urbana de conformidad con el diseño acordado y el Proyecto constructivo a redactar por ADIF-Alta Velocidad indicados en la estipulación sexta.

3. Redactar el proyecto de remodelación de la calle Clara Campoamor, incluyendo el acceso a la Estación de Autobuses, según las necesidades de accesibilidad, seguridad vial y fluidez de tráfico, así como ejecutar y financiar, a su cuenta y cargo, las obras de remodelación de la citada calle, tomando como base el proyecto previamente redactado por el Ayuntamiento de

Santiago de Compostela y teniendo en cuenta lo previsto, en cuanto a los accesos, en el proyecto de la estación de autobuses redactado por la Xunta de Galicia.

4. Financiar en un 30% las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

5. Asumir la titularidad, conservación y mantenimiento de las infraestructuras e instalaciones resultantes de las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

6. Continuar, a través de la empresa municipal Tussa, con la gestión de la nueva estación de autobuses en las mismas condiciones del contrato de concesión de la estación actual. Para este efecto se estudiará la posibilidad de modificar por mutuo acuerdo, el contrato de gestión de servicios públicos actualmente vigente en virtud del cual Tussa tiene atribuida la explotación de la actual Estación de Autobuses de Santiago. De caber esta posibilidad, esta modificación se documentará administrativamente y tendrá efectos una vez que se complete la construcción de la nueva Estación de Autobuses en la Estación Intermodal de Santiago. Esta modificación no llevará aparejadas consecuencias indemnizatorias para ninguna de las dos partes.

7. Facilitar las gestiones urbanísticas necesarias para que la Xunta de Galicia pueda desarrollar, en el ámbito de la actual estación de autobuses, las actuaciones necesarias para atender las necesidades de ampliación de sus instalaciones.

8. Realizar la reorganización necesaria en el transporte urbano para garantizar la adecuada conectividad de la nueva estación intermodal con los principales puntos de interés de la ciudad, tales como hospitales, centros de salud, universidades, zonas comerciales, etc.

OCTAVA.- Planeamiento Urbanístico y su desarrollo.

En el ámbito de sus respectivas competencias, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la Xunta de Galicia, con arreglo a la normativa urbanística de aplicación y de conformidad con los proyectos de infraestructuras ferroviarias y demás estudios que se efectúen en desarrollo del presente Convenio Marco de colaboración, manifiestan su intención de promover y tramitar hasta su aprobación definitiva las innovaciones necesarias en el planeamiento urbanístico para adaptar sus determinaciones a las nuevas necesidades de la Estación Intermodal, de conformidad con lo especificado en la estipulación séptima y de forma consensuada con ADIF-Alta Velocidad, y esto último sin perjuicio de la potestad de planeamiento legalmente reconocida al Ayuntamiento .

En el marco de esta modificación, y de acuerdo con los estudios realizados, se concretará la delimitación del sistema general de comunicaciones y transportes en el ámbito del PE-10R y se valorará la posibilidad de autorizar usos lucrativos en los terrenos no afectos a dicho sistema general, al amparo de lo previsto por el artículo 42.6 de la LSG y en las condiciones autorizadas por dicho

precepto, que incluyen la atribución del 100% del aprovechamiento a los propietarios de los terrenos afectados.

Para ello, en el ámbito de sus respectivas competencias, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la Xunta de Galicia, promoverán y tramitarán con carácter prioritario, una Modificación Puntual del PXOM y en su caso, el Plan Especial que establezca la ordenación detallada del ámbito.

El Ayuntamiento de Santiago aportará a la operación urbanística la totalidad de los suelos y aprovechamientos de su titularidad incluidos en el ámbito de la actuación, con el fin de facilitar la financiación de las infraestructuras, lo que se hará efectivo en el procedimiento de gestión correspondiente.

NOVENA.- Convenios de desarrollo.

Los acuerdos incluidos en el presente **Convenio Marco de Colaboración** requerirán, para ser vinculantes, su desarrollo a través de los correspondientes **Convenios de desarrollo** que se suscribirán, previa tramitación necesaria en su caso, entre las entidades intervinientes.

En todo caso, para la tramitación y formalización de las aportaciones económicas de las Administraciones y entidades públicas firmantes, una vez conocidos con exactitud los costes de las actuaciones, se procederá a suscribir un Convenio de Colaboración de acuerdo con la legislación vigente en la materia que recogerá las obligaciones que financieramente deban asumir las respectivas Administraciones y entidades públicas intervinientes y sus contraprestaciones.

Del mismo modo, para la tramitación y formalización de la obtención de los terrenos necesarios para la ejecución de las actuaciones recogidas en el presente Convenio Marco de Colaboración, las Administraciones y entidades públicas firmantes, una vez conocido con exactitud el alcance de la relación de bienes y derechos afectados, suscribirán un Convenio de Colaboración de acuerdo con la legislación vigente en la materia, que recogerá las obligaciones de las partes, el modo de transmitir dichos suelos y, en su caso, las contraprestaciones que de ello se deriven, y que deban asumir las respectivas Administraciones y entidades públicas intervinientes.

DÉCIMA.- Comisión de Seguimiento

A los efectos de asumir las facultades necesarias y de velar por el cumplimiento de las obligaciones contraídas por cada una de las partes intervinientes se creará una Comisión de Seguimiento compuesta por un representante del Ministerio de Fomento, un representante de la Consellería de Infraestructuras e Vivienda da la Xunta de Galicia, un representante de la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, un representante del Ayuntamiento de Santiago de Compostela y un representante de ADIF-Alta Velocidad.

Dicha Comisión asumirá, sin perjuicio de las competencias que correspondan a cada Organismo y, en particular, a los respectivos órganos de contratación, las siguientes funciones:

a) Llevar a cabo el seguimiento de los estudios y actuaciones derivadas del presente Convenio Marco de Colaboración y, en particular, de los Proyectos, Estudios y Anteproyectos mencionados en las estipulaciones anteriores.
b) Informar del contenido tanto de los proyectos constructivos, y sus correspondientes presupuestos.
c) Promover la coordinación necesaria para la realización de los estudios y proyectos, así como la ejecución de las obras y el desarrollo de cuantas acciones se estimen necesarias y oportunas para la consecución de los objetivos del Convenio Marco de Colaboración.
d) Resolver los problemas que se susciten en la interpretación del Convenio Marco de Colaboración.

Los miembros de la Comisión de Seguimiento, o personas en quien deleguen, se reunirán con una periodicidad al menos semestral, adoptándose los acuerdos que procedan por unanimidad de los miembros.

A las reuniones de dicha Comisión se podrán incorporar, por acuerdo de las partes, aquellos técnicos cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas.

La Comisión de Seguimiento podrá delegar en una Subcomisión Técnica, designada al efecto, el estudio de los aspectos técnicos pertinentes de los proyectos y obras, reservándose en todo caso la decisión final sobre los mismos.

La representación del Ministerio de Fomento presidirá la Comisión de Seguimiento.

DECIMOPRIMERA.- Vigencia

La vigencia del presente Convenio Marco de Colaboración tendrá una duración máxima de cuatro años. No obstante, antes de la finalización de dicho período, los firmantes podrán acordar por unanimidad su prórroga de hasta cuatro años más, sin perjuicio de lo que se disponga en los convenios de desarrollo previstos.

DECIMOSEGUNDA.- Modificación y resolución del convenio

El presente Convenio Marco de Colaboración podrá ser modificado de mutuo acuerdo entre las partes firmantes del mismo.

Serán causas de resolución del presente Convenio Marco:

a) El mutuo acuerdo entre las partes.

b) La fuerza mayor que impida cumplir las finalidades de este convenio.

c) El incumplimiento, por cualquiera de las partes, de las obligaciones esenciales que se establecen en las cláusulas del presente Convenio Marco de Colaboración, previa denuncia por cualquiera de las partes mediante comunicación escrita fehaciente. La resolución será efectiva en el plazo de un mes a contar desde la notificación de la denuncia a la parte incumplidora," sin perjuicio de las compensaciones o indemnizaciones a que hubiese lugar, que podrán ser reclamadas en vía administrativa o contencioso-administrativa.

DECIMOTERCERA.- Naturaleza jurídica del Convenio Marco de Colaboración

El presente Convenio Marco de colaboración tiene naturaleza administrativa y se rige por lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

En consecuencia las dudas y controversias que puedan surgir con motivo de la interpretación y aplicación de este Convenio Marco de colaboración, y que no fuesen solventadas por la Comisión de Seguimiento del mismo, se resolverán por las normas aplicables en derecho, y serán competencia de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Y, en prueba de conformidad con cuanto antecede, firman el presente Convenio Marco de colaboración en el lugar y la fecha indicados al inicio.

La Ministra de Fomento en funciones

Dña. Ana Pastor Julián

Por la Consellería de Infraestructuras y Vivienda de la Xunta de Galicia

Dña. Ethel María Vázquez Mourelle

Por la Consellería de Medioambiente y Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia

Dña Beatriz Mato Otero

Por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela

D. Martiño Noriega Sánchez

Por ADIF-Alta Velocidad

D. Gonzalo Ferré Moltó

Apéndice 2: Superficies

ANTEPROYECTO ESTACIÓN SANTIAGO - PROGRAMA DE NECESIDADES

PROGRAMAS	PROGRAMA DE NECESIDADES 2012						ESTUDIO FUNCIONAL - OP4A			ANTEPROYECTO-2016			
			2.300.000			viajeros año		2.300.000	viajeros año			2.300.000	viajeros año
1. ESTACIÓN FERROVIARIA	**UDS**		**SUP**		**TOTAL**		**UDS**	**SUP**	**TOTAL**	**UDS**	**SUP**	**TOTAL**	
1.1 Vestíbulo					600	m²			**1414 m²**			**1176**	**m²**
Superficie libre útil	1	uds.	600	m²	600	m²			715 m²			679	m²
Hall principal					**0**	**m²**			**332 m²**			**172**	**m²**
Área de Embarque					**0**	**m²**			**367 m²**		área no calefactada *	**325**	**m²**
1.2 Area de explotación (pública)					299	m²			**299 m²**			**319**	**m²**
Venta de billetes					234	m²			**234 m²**			**153**	**m²**
Total venta de billetes					144				144				
Almacén materiales	1	uds.	20	m²	20	m²			20 m²			24	m²
Local de instalaciones	1	uds.	20	m²	20	m²			20 m²			19	m²
Aseos de personal	1	uds.	50	m²	50	m²			50 m²			50	m²
Atención al cliente					**20**	**m²**			**20 m²**			**28**	**m²**
Información y atención al cliente de Adif	1	uds.	20	m²	20	m²			20 m²				m²
Despachos					**45**	**m²**			**45 m²**			**45**	**m²**
3 despachos	3	uds.	15	m²	45	m²			45 m²	3	uds. 15 m²	45	m²
1.3 Locales comerciales					760	m²			**736 m²**			**750**	**m²**
Restauración	2	uds.	105	m²	210	m²			210 m²				m²
Servicios	4	uds.	30	m²	120	m²			120 m²				m²
Alquiler de coches	2	uds.	40	m²	80	m²			76 m²				m²
Comercial		uds.	0	m²	0	m²			0 m²				m²
Equipamiento persona	3	uds.	56,666	m²	170	m²			200 m²				m²
Alimentación	2	uds.	40	m²	80	m²			30 m²				m²
ocio/ juegos		uds.		m²	0	m²			0 m²				m²
Almacenes comerciales		uds.		m²	0	m²			0 m²				m²
Consignas	1	uds.	100	m²	100	m²			100 m²				m²
Otros		uds.		m²	0	m²			0 m²				m²
1.4 Aseos					90	m²			**122 m²**			**93**	**m²**
Estimación de superficies exigidas					90	m²			**82 m²**				**m²**
Aseos femeninos	1	uds.	45	m²	45	m²			41 m²				m²
Aseos masculinos	1	uds.	45	m²	45				41				m²
Aseos de la cafetería del edificio antiguo de la estación									**40 m²**			**40**	**m²**
1.5 Area de explotación (privada)					240	m²			**242 m²**			**250**	**m²**
Jefe de explotación	1	uds.	20	m²	20	m²			22 m²			20	m²
Administración Jefatura de explotación	1	uds.	15	m²	15	m²			15 m²			15	m²
Administración estación	1	uds.	15	m²	15	m²			15 m²			15	m²
Sala de reuniones	1	uds.	20	m²	20	m²			20 m²			20	m²
Archivo de Adif	1	uds.	40	m²	40	m²			40 m²			40	m²
Aula de formación de Adif	1	uds.	40	m²	40	m²			40 m²			40	m²
Gabinete de comunicación de Adif	1	uds.	25	m²	25	m²			25 m²			25	m²
Vestuarios para contratas	1	uds.	50	m²	50	m²			50 m²			50	m²
Centro de control de instalaciones	1	uds.	15	m²	15	m²			15 m²			25	m²
1.6 Almacenes					150	m²			**197 m²**			**137**	**m²**
Almacén general	1	uds.	50	m²	50	m²			100 m²				m²
Almacén limpieza estación	1	uds.	50	m²	50	m²			47 m²				m²
Almacén máquinas de mantenimiento	1	uds.	50	m²	50	m²			50 m²				m²
1.7 Instalaciones					283	m²			**303 m²**			**280**	**m²**
Acometida agua, grupo de presion y central contadores	1	uds.	20	m²	20	m²			m²				m²
cuarto de tratamiento de aguas grises	1	uds.	15	m²	15	m²			m²				m²
local de residuos	1	uds.	40	m²	40	m²			m²				m²
Acometida de gas y ERM y bateria de contadores	0	uds.	0	m²	0	m²			m²				m²
Cuarto de PCI, mas aljibe	1	uds.	30	m²	30	m²			m²				m²
Centros de transformación compañía, cuadro general de B.T	1	uds.	15	m²	15	m²			m²				m²
Cuarto contadores de baja tensión compañía eléctrica	1	uds.	15	m²	15	m²			m²				m²
C.T abonado con cuadro general de B.T (estación)	1	uds.	20	m²	20	m²			m²				m²
Grupo electrógeno con autonomia 12h	1	uds.	20	m²	20	m²			m²				m²
Sala de cuadros eléctricos generales	1	uds.	20	m²	20	m²			m²				m²
Sala de calderas	1	uds.	15	m²	15	m²			m²				m²
Enfriadoras		uds.	40	m²	0	m²			m²				m²
Climatizadoras		uds.	8	m²	0	m²			m²				m²
Cuarto técnico para CCTV y seguridad	1	uds.	15	m²	15	m²			m²				m²
RITA y sala de comunicaciones estación	1	uds.	15	m²	15	m²			m²				m²
Sala de comunicaciones venta de billetes	1	uds.	8	m²	8	m²			m²				m²
RITU	1	uds.	10	m²	10	m²			m²				m²
Cuarto control parking	1	uds.	25	m²	25	m²			m²				m²
Gabinete de circulación									20 m²				m²
Otros locales					0	m²			**0 m²**			**0**	**m²**
SUPERFICIE TOTAL ESTACIÓN FERROVIARIA					**2422**	**m²**			**3313 m²**			**3005**	**m²**

* La diferencia entre las superficies útiles del programa de necesidades y las superficies que figuran en los planos es de un 20% atribuible a los espesores de los elementos constructivos y a las circulaciones internas de los diferentes programas

REALOJO USOS RENFE AL EDIFICIO ANTIGUO DE LA ESTACIÓN (ver cuadro adjunto)		**554,9 m²**	**944,5 m²**
planta baja del edificio de antiguo de la estación		88 m²	500 m²
entreplanta 1 del edificio de antiguo de la estación		195 m²	173,45 m²
planta primera del edificio de antiguo de la estación		219 m²	197,31 m²
entreplanta 2 del edificio de antiguo de la estación		26 m2	46,8 m3
planta segunda baja del edificio de antiguo de la estación		26,9 m²	26,9 m²
SUPERFICIE TOTAL ANTEPROYECTO	2422	**3868 m²**	**3949 m²**

EDIFICIO DE LA ANTIGUA ESTACIÓN

	ESTADO INICIAL (PC 2015)	REALOJO RENFE EN EST.ANTIGUA
2. EDIFICIO ANTIGUA ESTACION	**TOTAL**	**TOTAL**
Planta baja	**0 m²**	**813,98 m²**
Pórtico		93,98 m²
Superficie disponible		405 **m²**
Gabinete de circulación		31 m²
Sala de formación 2	45,9 m²	46 m²
Seguridad	27 m²	28
Vestíbulo de salidas Express		210 m²
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores		8,78 m²
Planta Entreplanta	**158,4 m²**	**194,36 m²**
Realojo usos Renfe	**158,4 m²**	**194,36 m²**
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores		7,25 m²
Despacho 1	7,7 m²	7 m²
Despacho 2	8,2 m²	12 m²
Despacho 3	8,1 m²	8 m²
Despacho 7	11,9 m²	11 m²
Despacho8	10,6 m²	10 m²
Sala de juntas	26,8 m²	26 m²
Sala de formación 1	39,1 m²	39 m²
Sala de formación 3	30,7 m²	30 m²
Aseos	15,3 m²	14 m²
Nucleos de comunicación verticales y distribuidor		30,11 m²
Planta Primera	**192,46 m²**	**221,99 m²**
Realojo usos Renfe	**192,46 m²**	**221,99 m²**
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores		12,9 m²
Despacho 4	10,6 m²	10 m²
Despacho 6	9,2 m²	8 m²
Archivo	3,8 m²	5 m²
Aseos	6,7 m²	7 m²
Despacho B1	26 m²	25 m²
Despacho B2	10,6 m²	7 m²
Despacho B3	8,5 m²	9 m²
Despacho B4	12,6 m²	11 m²
Despacho B5	26,3 m²	26 m²
Sala de espera	9,4 m²	8 m²
Aseo	6,7 m²	7 m²
Almacén	2,2 m²	2 m²
Aseo 5 (RENFE)	4,79 m²	5 m²
Oficina (RENFE)	20,35 m²	20 m²
Regionales (RENFE)	20,61 m²	21 m²
Vestuario 3 circulación (RENFE)	14,11 m²	14 m²
Nucleos de comunicación verticales y distribuidor		24,09 m²
Planta Segunda	**8,5 m²**	**27,9 m²**
Realojo usos Renfe	**8,5 m²**	**27,9 m²**
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores		12,9 m²
Despacho 5	8,5 m²	15 m²
SUPERFICIE TOTAL EDIFICIO RENFE	**359 m²**	**549,3 m²**
SUPERFICIE TOTAL EDIFICIO ESTACIÓN ANTIGUA		**1258 m²**

3. ENTORNO	PLAZAS - PROGRAMA DE NECESIDADES 2012	PLAZAS - ANTEPROYECTO 2016
3.1 Aparcamientos		
Aparcamiento público	400 plazas 6000 m²	420 plazas
Alquiler de coches	100 plazas 1500 m²	100 plazas
Motocicletas y bicicletas	30 plazas 75 m²	28 plazas
Área específica pórticos de carros	- m²	-
Aparcamiento público Estación de Autobuses	-	-
3.2 Taxis		
Parada de taxis (a cubierto)	10 plazas 50 ml	6 plazas 30 ml
Bolsa de taxis	25 plazas 125 ml	24 plazas 120 ml
3.3 Autobuses		
Autobuses para incidencias	3 plazas 30 ml	2 plazas 20 ml
Parada Autobuses Urbanos	1 plazas 10 ml	2 plazas 20 ml
3.4 Paradas momentáneas		
Parada momentánea	15 plazas 75 ml	11 plazas 55 ml
3.5 Carga y descarga y emergencias		
Zona de carga y descarga	3 plazas 15 ml	3 plazas 15 ml
Ambulancias, coches de policía	1 plazas 5 ml	1 plazas 5 ml

EDIFICIO ANTIGUA ESTACIÓN - JUSTIFICACIÓN DE DEMOLICIONES Y REALOJOS

	ESTADO INICIAL (PC 2015)		ACCIÓN A REALIZAR EN EL ANTEPROYECTO 2016
4.EDIFICIO ANTIGUA ESTACION	**TOTAL**		
Planta baja	**842,02**	**m²**	
Zona actuación PC	**842,02**	**m²**	
Pórtico	93,98	m²	ESTOS PROGRAMAS ESTÁN REFLEJADOS EN EL PROGRAMA DE NECESIDADES 2012 POR LO TANTO PUEDEN SER ELIMINADOS SIN NECESIDAD DE REUBICARLOS EN EL NUEVO EDIFICIO
Vestíbulo	264,79	m²	
Venta público	44,34	m²	
Centro de viajes	107,62	m²	
Locales comerciales	41,32	m²	
Cafetería	163,54	m²	
Aseos	84,47	m²	
Almacén	21,15	m²	
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores	8,78	m²	
Zona sin actuación PC	**12,03**	**m²**	
Acceso	5,65	m²	
Instalaciones	6,38	m²	
Planta Entreplanta	192,2	**m²**	
Zona actuación PC	**7,16**	**m²**	
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores	7,16	m²	-
Zona sin actuación PC	**185,012**	**m²**	
Sala Relés	50,95	m²	-
Aseo 3	7,06	m²	ESTOS PROGRAMAS ESTÁN REFLEJADOS EN EL PROGRAMA DE NECESIDADES 2012 POR LO TANTO PUEDEN SER ELIMINADOS SIN NECESIDAD DE REUBICARLOS EN EL NUEVO EDIFICIO
Vestuario 1 femenino	16,62	m²	
Archivo 1	4,21	m²	
Encargado Inst. Seguridad	13,81	m²	
Almacén 3	5,05	m²	
Distribuidor	30,11	m²	
Aseos 4	11,97	m²	
Vestuario 2 masculino	16,412	m²	
Comunicaciones	14,52	m²	
Comunicaciones alta velocidad	14,3	m²	
Planta Primera	**231,92**	**m²**	
Zona actuación PC	**46,12**	**m²**	
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores	12,23	m²	-
Despachos jefatura estaciones Galicia	31,3	m²	-
Aseo 6	2,59	m²	
Zona sin actuación PC	**185,8**	**m²**	
Jefe de explotación	17,59	m²	ESTOS PROGRAMAS ESTÁN REFLEJADOS EN EL PROGRAMA DE NECESIDADES 2012 POR LO TANTO PUEDEN SER ELIMINADOS SIN NECESIDAD DE REUBICARLOS EN EL NUEVO EDIFICIO
Aula de formación	34,53	m²	
Vivienda	49,73	m²	
Distribuidor	24,09	m²	
Aseo 5 (RENFE)	4,79	m²	ESTOS PROGRAMAS PERTENECEN A RENFE Y POR LO TANTO DEBEN SER REUBICADOS EN EL EDIFICIO DE LA ANTIGUA ESTACIÓN (60M2)
Oficina (RENFE)	20,35	m²	
Regionales (RENFE)	20,61	m²	
Vestuario 3 circulación (RENFE)	14,11	m²	
Planta segunda	**27,36**	**m²**	
Zona actuación PC	**27,36**	**m²**	
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores	9,56	m²	-
Despachos jefatura estaciones Galicia	17,8	m²	-
SUPERFICIE TOTAL EDIFICIO ANTIGUA ESTACIÓN	**1293**	**m²**	**TOTAL SUPERFICIE RENFE A REALOJAR 359M2**

EDIFICIO RENFE-ADIF - JUSTIFICACIÓN DE DEMOLICIONES Y REALOJOS

	ESTADO INICIAL (PC 2015)		ACCIÓN A REALIZAR EN EL ANTEPROYECTO 2016
5. EDIFICIO RENFE-ADIF	**TOTAL**		
Planta baja	**259,4**	**m²**	
Zona RENFE	**102,3**	**m²**	
Vestíbulo y distribuidor	25,1	m²	ESTOS PROGRAMAS PERTENECEN A RENFE Y POR LO TANTO DEBEN SER REUBICADOS EN EL EDIFICIO DE LA ANTIGUA ESTACIÓN (102M2)
Despacho B1	26	m²	
Despacho B2	10,6	m²	
Despacho B3	8,5	m²	
Despacho B4	12,6	m²	
Despacho B5	26,3	m²	
Sala de espera	9,4	m²	
Aseo	6,7	m²	
Almacén	2,2	m²	
Zona ADIF	**157,1**	**m²**	
Avis	22,7	m²	ESTOS PROGRAMAS ESTÁN REFLEJADOS EN EL PROGRAMA DE NECESIDADES 2012 POR LO TANTO PUEDEN SER ELIMINADOS SIN NECESIDAD DE REUBICARLOS EN EL NUEVO EDIFICIO
Europcar	22,6	m²	
Almacén	23	m²	
Almacén común	11,3	m²	
Oficina 1	13,5	m²	
Oficina 2	10,3	m²	
Oficina 3	20,8	m²	
Baño	1,6	m²	
Almacén	4,7	m²	
Cuarto técnico	6,3	m²	
Vestíbulo	6,4	m²	
Almacén	1,3	m²	
Oficina dirección de comunicación	12,6	m²	
Distribuidor	2,4	m²	
Planta primera	**243,1**	**m²**	
Zona RENFE	**243,1**	**m²**	
Despacho 1	7,7	m²	ESTOS PROGRAMAS PERTENECEN A RENFE Y POR LO TANTO DEBEN SER REUBICADOS EN EL EDIFICIO DE LA ANTIGUA ESTACIÓN (243M2)
Despacho 2	8,2	m²	
Despacho 3	8,1	m²	
Despacho 4	10,6	m²	
Despacho 5	8,5	m²	
Despacho 6	9,2	m²	
Despacho 7	11,9	m²	
Despacho 8	10,6	m²	
Sala de juntas	26,8	m²	
Archivo	3,8	m²	
Aseo	6,7	m²	
Sala de formación 1	39,1	m²	
Sala de formación 2	45,9	m²	
Sala de formación 3	30,7	m²	
Aseos	15,3	m²	
Distribuidor 1	13,7	m²	
Distribuidor 2	23,9	m²	
Planta segunda	**27**	**m²**	
Zona RENFE	**27**	**m²**	
Seguridad	7,6	m²	ESTOS PROGRAMAS PERTENECEN A RENFE Y POR LO TANTO DEBEN SER REUBICADOS EN EL EDIFICIO DE LA ANTIGUA ESTACIÓN (27M2)
Seguridad	7,8	m²	
Seguridad	11,6	m²	
SUPERFICIE TOTAL EDIFICIO RENFE-ADIF	**530**	**m²**	**TOTAL SUPERFICIE RENFE A REALOJAR 372M2**

#

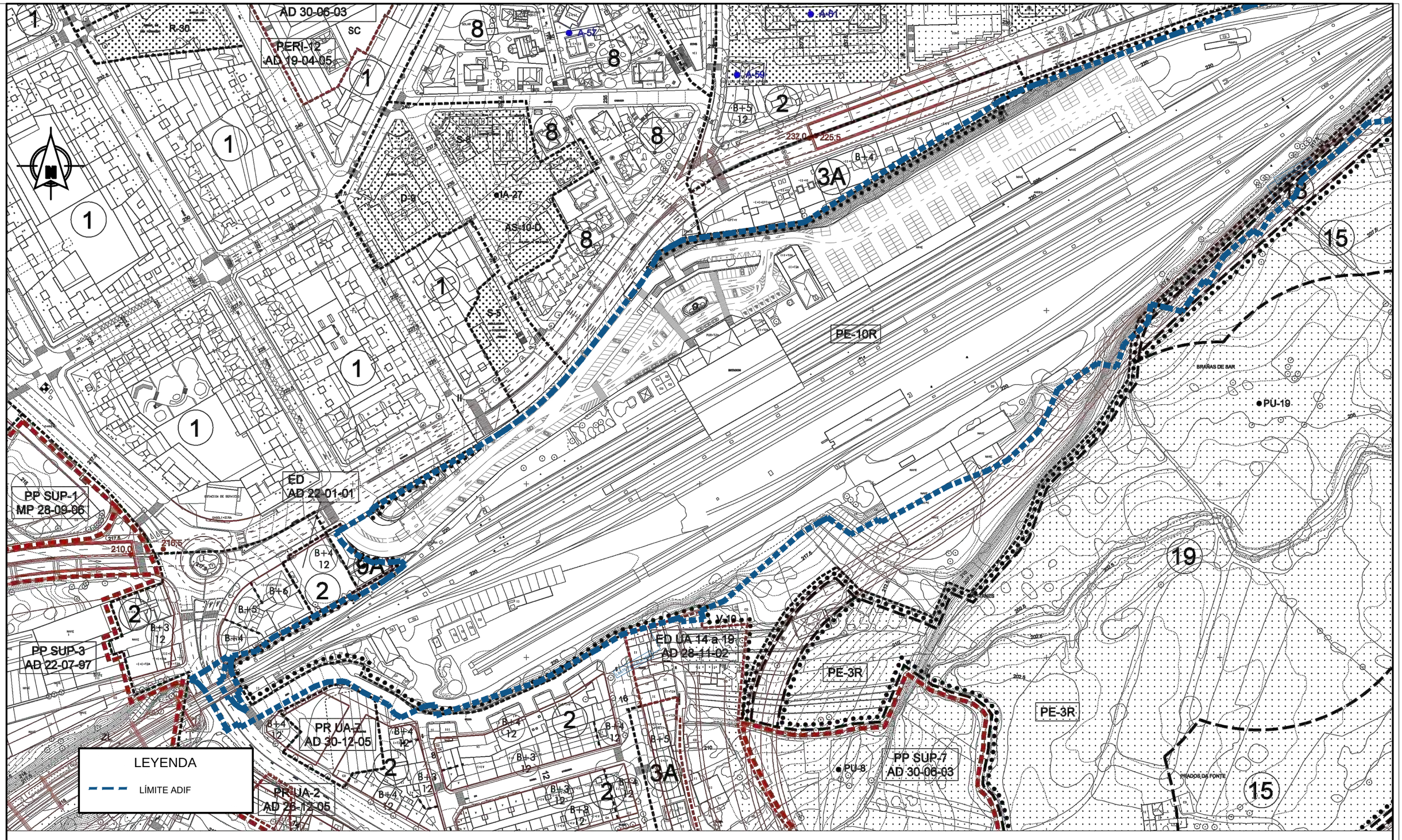
ALMACEN MUELLE 2 - JUSTIFICACIÓN DE DEMOLICIONES Y REALOJOS

	ESTADO INICIAL (PC 2015)	ACCIÓN A REALIZAR EN EL ANTEPROYECTO 2016
6. ALMACEN MUELLE 2		
SE PROPONE LA DEMOLICIÓN DE ESTA NAVE PARA UBICAR EL ESTACIONAMIENTO SOLICITADO POR EL PN 2012		

GABINETE DE CIRCULACIÓN - JUSTIFICACIÓN DE DEMOLICIONES Y REALOJOS

	ESTADO INICIAL (PC 2015)	ACCIÓN A REALIZAR EN EL ANTEPROYECTO 2016
7. GABINETE DE CIRCULACIÓN		
SE PROPONE LA REUBICACIÓN DE ESTOS USOS EN EL NUEVO EDIFICIO PARA LIBERAR EL ESPACIO NECESARIO PARA EL NUEVO ACCESO A LA ESTACIÓN		

Apéndice 3: Información urbanística y patrimonial de los terrenos del ámbito de actuación



LÍMITE TERMO MUNICIPAL
LÍMITE DE SOLO URBANO / ORDENANZA
LÍMITE DE SOLO URBANO / ORDENACIÓN SUBSISTENTE
NC P-1 SOLO URBANO NON CONSOLIDADO / P-1, PERI 1R, AS-A, UG-A, UG-1
LÍMITE DE SOLO DE NÚCLEO RURAL / ORDENANZA
ÁMBITO DE SOLO URBANIZABLE
SUD-1 DELIMITADO
SUND-1 NON DELIMITADO
SOLO URBANIZABLE DELIMITADO / PLANEAMENTO SUBSISTENTE
ÁMBITO PLAN ESPECIAL
ÁMBITO PLAN ESPECIAL SUBSISTENTE

3 ORDENANZA Nº
Nº ALTURA E FONDO MÁX. DA EDIFICACIÓN
CAMBIO DE ALTURA DA EDIFICACIÓN
ALIÑACIÓNS PROPOSTAS
DISTANCIA ENTRE ALIÑACIÓNS
327,2 PUNTO ALTIMÉTRICO DE RASANTE NO NOVO VIARIO
VIARIO PROPOSTO / SISTEMA XERAL EN SOLO URBANIZABLE
IV TIPO SISTEMA VIARIO
SERVICIOS TÉCNICOS DE INFRAESTRUCTURAS
SISTEMA XERAL DE COMUNICACIÓNS

SOLO RÚSTICO DE PROTECCIÓN
16 ORDINARIA
16 AGROPECUARIA
17 FORESTAL
18 DE INFRAESTRUCTURAS
19 DAS AUGAS
20 DE ESPACIOS NATURAIS
21 DE INTERESE PAISAXÍSTICO
22 DE INTERESE PATRIMONIAL ARTÍSTICO OU HISTÓRICO

EQUIPAMENTO COMUNITARIO
EC-1 NA CIDADE
EC-01.1 NO TERRITORIO
EM EQUIPAMENTO MÚLTIPLE
IA INSTITUCIONAL ADMINISTRATIVO
SU SERVICIOS URBANOS
SC-DM SOCIO CULTURAL/MULTIUSO
S SANITARIO
AS-SAS-ASD ASISTENCIAS
RU RESIDENCIAL UNIVERSITARIO
R RELIXIOSO
RE RESERVA DE EQUIPAMENTO
DEM DOCENTE PÚBLICO ENSINO SECUNDARIO
DOC DOCENTE PÚBLICO INF. E PRIMARIA
D DOCENTE PRIVADO
CM CEMITERIO
ZD-DEP DEPORTIVOS

U EQUIPAMENTO UNIVERSITARIO
UD DOCENTE E INVESTIGACIÓN
USD SOCIO-CULTURAL
UDEP DEPORTIVO
UC COMPLEMENTARIOS
UR ASISTENCIAL RESIDENCIAL
EU ÁREAS DE USOS MÚLTIPLES

SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E ZONAS VERDES PÚBLICAS
PU PARQUE URBANO
PR PARQUE RECREATIVO
ZAV ZONAS VERDES
ZL ZONAS LIBRES
PF PARQUES PERIURBANOS
REFERIDO A SISTEMA XERAL

ELEMENTOS E CONXUNTOS DO CATALOGO
XACEMENTOS ARQUEOLÓXICOS. ÁREA PROTECCIÓN INTEGRAL
ÁREA DE RESPECTO / ZONA DE RESPECTO ESPECIAL
IGREXAS, CONXUNTOS PARROQUIAIS E CAPELAS
EDIFICIOS, CONXUNTOS RURAIS E MURÍOS
ELEMENTOS DE ARQUITECTURA DO TERRITORIO
ELEMENTOS MENORES
ARQUITECTURA URBANA
129 Nº DE REFERENCIA
MASAS ARBÓREAS

OFICINA DE PLANEAMENTO S.A.

EXCMO. CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
REVISION DO PLAN XERAL DE ORDENACION MUNICIPAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
DOCUMENTO REFUNDIDO

CONCELLO DE SANTIAGO

OUTUBRO 2008

ORDENACION

PLANO Nº 2 J28

ESCALA 1/2.000

ORDENACION URBANISTICA

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

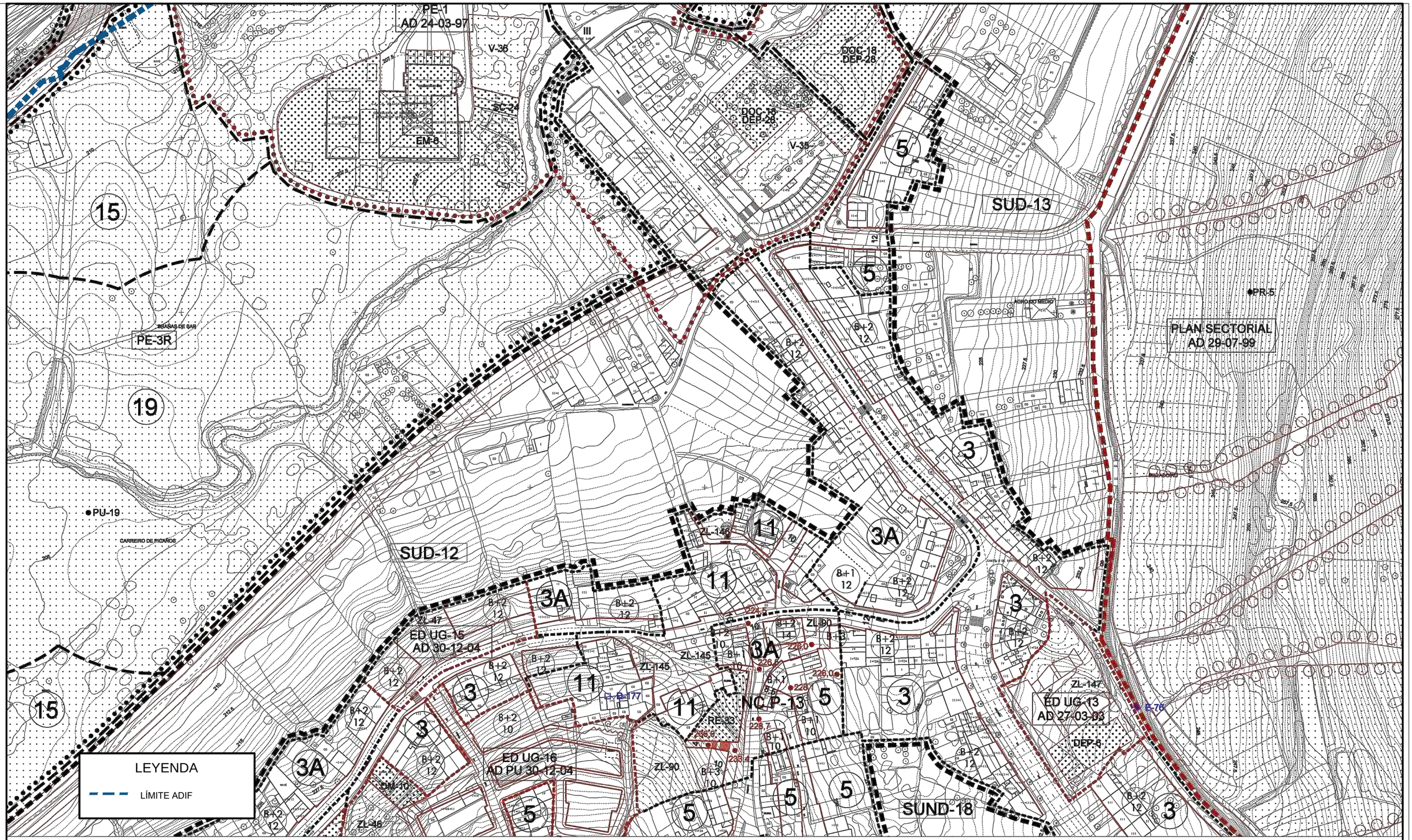
Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO

ESCALA NORMAL
A1: E: 1:1000
A3: E: 1:2000
Numérica
Gráfica

FECHA
JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Ordenación Urbanística

Nº DE PLANO
UP01
Hoja 1 de 1



LÍMITE TERMO MUNICIPAL
LÍMITE DE SOLO URBANO / ORDENANZA
LÍMITE DE SOLO URBANO / ORDENACIÓN SUBSISTENTE
NC P-1 SOLO URBANO NON CONSOLIDADO / P-1, PERI 1R, AEI-A, UG-A, UG-1
LÍMITE DE SOLO DE NÚCLEO RURAL / ORDENANZA
ÁMBITO DE SOLO URBANIZABLE
SUD-1 DELIMITADO
SUND-1 NON DELIMITADO
SOLO URBANIZABLE DELIMITADO / PLANEAMENTO SUBSISTENTE
ÁMBITO PLAN ESPECIAL
ÁMBITO PLAN ESPECIAL SUBSISTENTE

3 ORDENANZA Nº
B+2 ALTURA E FONDO MÁX. DA EDIFICACIÓN
CAMBIO DE ALTURA DA EDIFICACIÓN
ALIÑACIÓNS PROPOSTAS
DISTANCIA ENTRE ALIÑACIÓNS
327.2 PUNTO ALTIMÉTRICO DE RASANTE NO NOVO VIARIO
VIARIO PROPOSTO / SISTEMA XERAL EN SOLO URBANIZABLE
IV TIPO SISTEMA VIARIO
SERVICIOS TÉCNICOS DE INFRAESTRUCTURAS
SISTEMA XERAL DE COMUNICACIÓNS

SOLO RÚSTICO DE PROTECCIÓN
16 ORDINARIA
16 AGROPECUARIA
17 FORESTAL
18 DE INFRAESTRUCTURAS
19 DAS AUGAS
20 DE ESPACIOS NATURAIS
21 DE INTERÉSE PAISAXÍSTICO
22 DE INTERESE PATRIMONIAL ARTÍSTICO OU HISTÓRICO

EQUIPAMENTO COMUNITARIO
SC-1 NA CIDADE
SC-01.1 NO TERRITORIO
EM EQUIPAMENTO MÚLTIPLE
IA INSTITUCIONAL ADMINISTRATIVO
SU SERVICIOS URBANOS
SC-DM SOCIO CULTURAL-MULTIUSO
S SANITARIO
AS-SAS-ASD ASISTENCIAIS
RU RESIDENCIAL UNIVERSITARIO
R RELIXIOSO
RE RESERVA DE EQUIPAMENTO
DEIM DOCENTE PÚBLICO ENSINO SECUNDARIO
DOC DOCENTE PÚBLICO INF. E PRIMARIA
D DOCENTE PRIVADO
CM CEMITERIO
ZD-DEP DEPORTIVOS

SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E ZONAS VERDES PÚBLICAS
PU PARQUE URBANO
PR PARQUE RECREATIVO
ZV-V ZONAS VERDES
ZL ZONAS LIBRES
PF PARQUES PERIURBANOS
REFERIDO A SISTEMA XERAL

U EQUIPAMENTO UNIVERSITARIO
UD DOCENTE E INVESTIGACIÓN
USD SOCIO-CULTURAL
UDEP DEPORTIVO
UC COMPLEMENTARIOS
UR ASISTENCIAL RESIDENCIAL
EU ÁREAS DE USOS MÚLTIPLES

ELEMENTOS E CONXUNTOS DO CATALOGO
XACEMENTOS ARQUEOLÓXICOS. ÁREA PROTECCIÓN INTEGRAL
ÁREA DE RESPECTO / ZONA DE RESPECTO ESPECIAL
IGREXAS, CONXUNTOS PARROQUIAIS E CAPELAS
EDIFICIOS, CONXUNTOS RURAIS E MUÍÑOS
ELEMENTOS DE ARQUITECTURA DO TERRITORIO
ELEMENTOS MENORES
ARQUITECTURA URBANA
129 Nº DE REFERENCIA
MASAS ARBÓREAS

OFICINA DE PLANEAMENTO S.A.

EXCMO. CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
REVISION DO PLAN XERAL DE ORDENACION MUNICIPAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
DOCUMENTO REFUNDIDO

CONCELLO DE SANTIAGO

OUTUBRO 2008
ESCALA 1/2.000

ORDENACION
ORDENACION URBANISTICA

PLANO Nº 2 K28

---

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

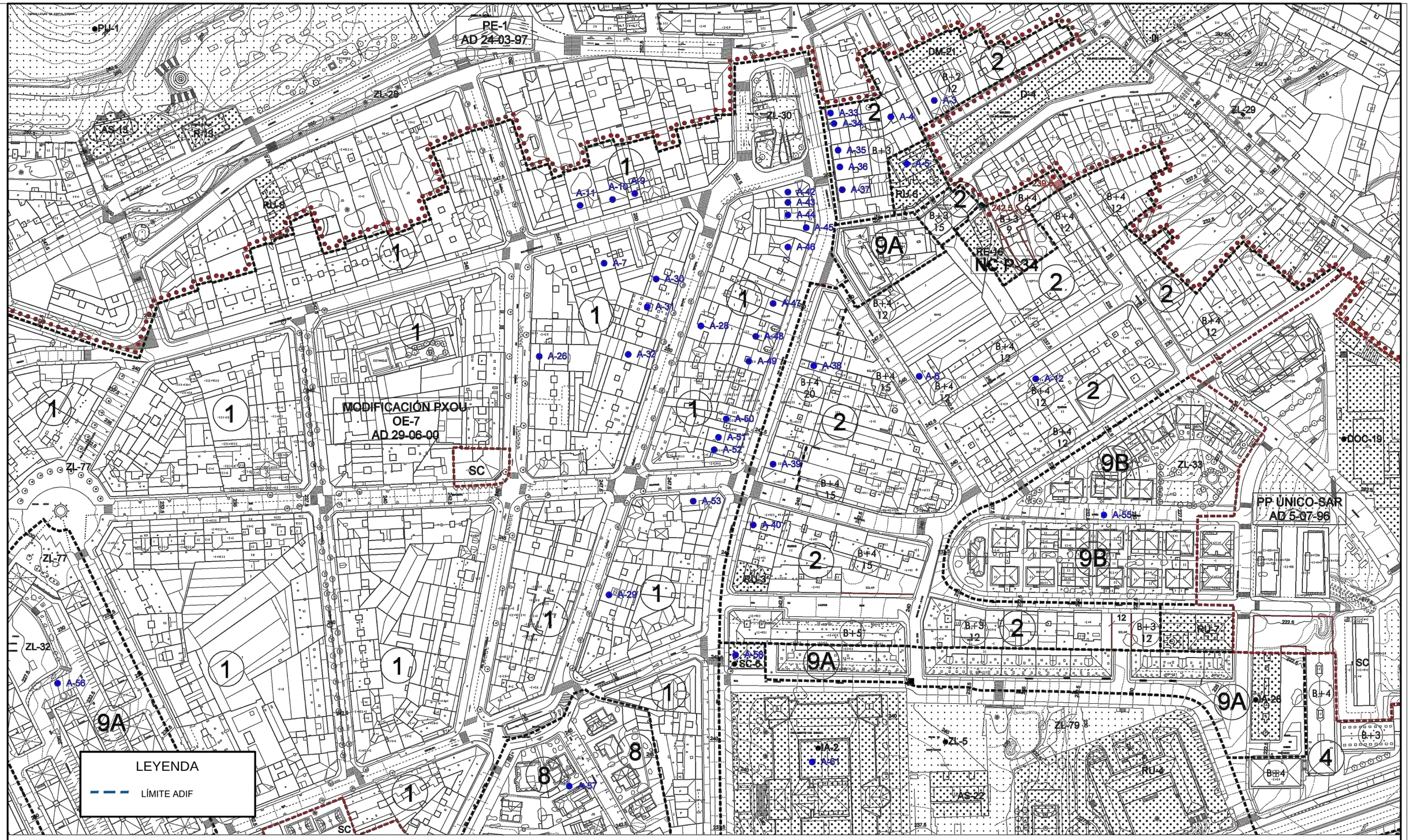
AUTOR DEL PROYECTO
ineco
ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO
Ingeniería VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO Ing. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
Arquitectura estudio Herreros
JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO

ESCALA NORMAL
A1: E: 1:1000
A3: E: 1:2000
Numérica
Gráfica

FECHA
JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Ordenación Urbanística

Nº DE PLANO
UP01
Hoja 2 de 4



LÍMITE TERMO MUNICIPAL
LÍMITE DE SOLO URBANO / ORDENANZA
LÍMITE DE SOLO URBANO / ORDENACIÓN SUBSISTENTE
NC P-1 SOLO URBANO NON CONSOLIDADO / P-1, PERI 1R, AEI-A, UG-A, UG-1
LÍMITE DE SOLO DE NÚCLEO RURAL / ORDENANZA
ÁMBITO DE SOLO URBANIZABLE
SUD-1 DELIMITADO
SUND-1 NON DELIMITADO
SOLO URBANIZABLE DELIMITADO / PLANEAMENTO SUBSISTENTE
ÁMBITO PLAN ESPECIAL
ÁMBITO PLAN ESPECIAL SUBSISTENTE

3 ORDENANZA Nº
ALTURA E FONDO MÁX. DA EDIFICACIÓN
CAMBIO DE ALTURA DA EDIFICACIÓN
ALIÑACIÓNS PROPOSTAS
DISTANCIA ENTRE ALIÑACIÓNS
327.2 PUNTO ALTIMÉTRICO DE RASANTE NO NOVO VIARIO
VIARIO PROPOSTO / SISTEMA XERAL EN SOLO URBANIZABLE
IV TIPO SISTEMA VIARIO
SERVICIOS TÉCNICOS DE INFRAESTRUCTURAS
SISTEMA XERAL DE COMUNICACIÓNS

SOLO RÚSTICO DE PROTECCIÓN
16 ORDINARIA
16 AGROPECUARIA
17 FORESTAL
18 DE INFRAESTRUCTURAS
19 DAS AUGAS
20 DE ESPACIOS NATURAIS
21 DE INTERESE PAISAXÍSTICO
22 DE INTERESE PATRIMONIAL ARTÍSTICO OU HISTÓRICO

EQUIPAMENTO COMUNITARIO
SG-1 NA CIDADE
SG-01.1 NO TERRITORIO
EM EQUIPAMENTO MÚLTIPLE
IA INSTITUCIONAL ADMINISTRATIVO
SU SERVICIOS URBANOS
SC-DM SOCIO CULTURAL/MULTIUSO
S SANITARIO
AS-SAS-ASD ASISTENCIAIS
RU RESIDENCIAL UNIVERSITARIO
R RELIXIOSO
RE RESERVA DE EQUIPAMENTO
DEM DOCENTE PÚBLICO ENSINO SECUNDARIO
DOC DOCENTE PÚBLICO INF. E PRIMARIA
D DOCENTE PRIVADO
CM CEMITERIO
ZD-DEP DEPORTIVOS

U EQUIPAMENTO UNIVERSITARIO
UD DOCENTE E INVESTIGACIÓN
USD SOCIO-CULTURAL
UDEP DEPORTIVO
UC COMPLEMENTARIOS
UR ASISTENCIAL RESIDENCIAL
EU ÁREAS DE USOS MÚLTIPLES

SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E ZONAS VERDES PÚBLICAS
PU PARQUE URBANO
PR PARQUE RECREATIVO
ZAV ZONAS VERDES
ZL ZONAS LIBRES
PF PARQUES PERIURBANOS
REFERIDO A SISTEMA XERAL

ELEMENTOS E CONXUNTOS DO CATALOGO
XACEMENTOS ARQUEOLÓXICOS. ÁREA PROTECCIÓN INTEGRAL
ÁREA DE RESPECTO / ZONA DE RESPECTO ESPECIAL
IGREXAS, CONXUNTOS PARROQUIAIS E CAPELAS
EDIFICIOS, CONXUNTOS RURAIS E MUÍÑOS
ELEMENTOS DE ARQUITECTURA DO TERRITORIO
ELEMENTOS MENORES
ARQUITECTURA URBANA
129 Nº DE REFERENCIA
MASAS ARBÓREAS

OFICINA DE PLANEAMENTO S.A.

EXCMO. CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

REVISION DO PLAN XERAL DE ORDENACION MUNICIPAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DOCUMENTO REFUNDIDO

CONCELLO DE SANTIAGO

OUTUBRO 2008

ESCALA 1/2.000

ORDENACION

ORDENACION URBANISTICA

PLANO Nº 2 J27

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

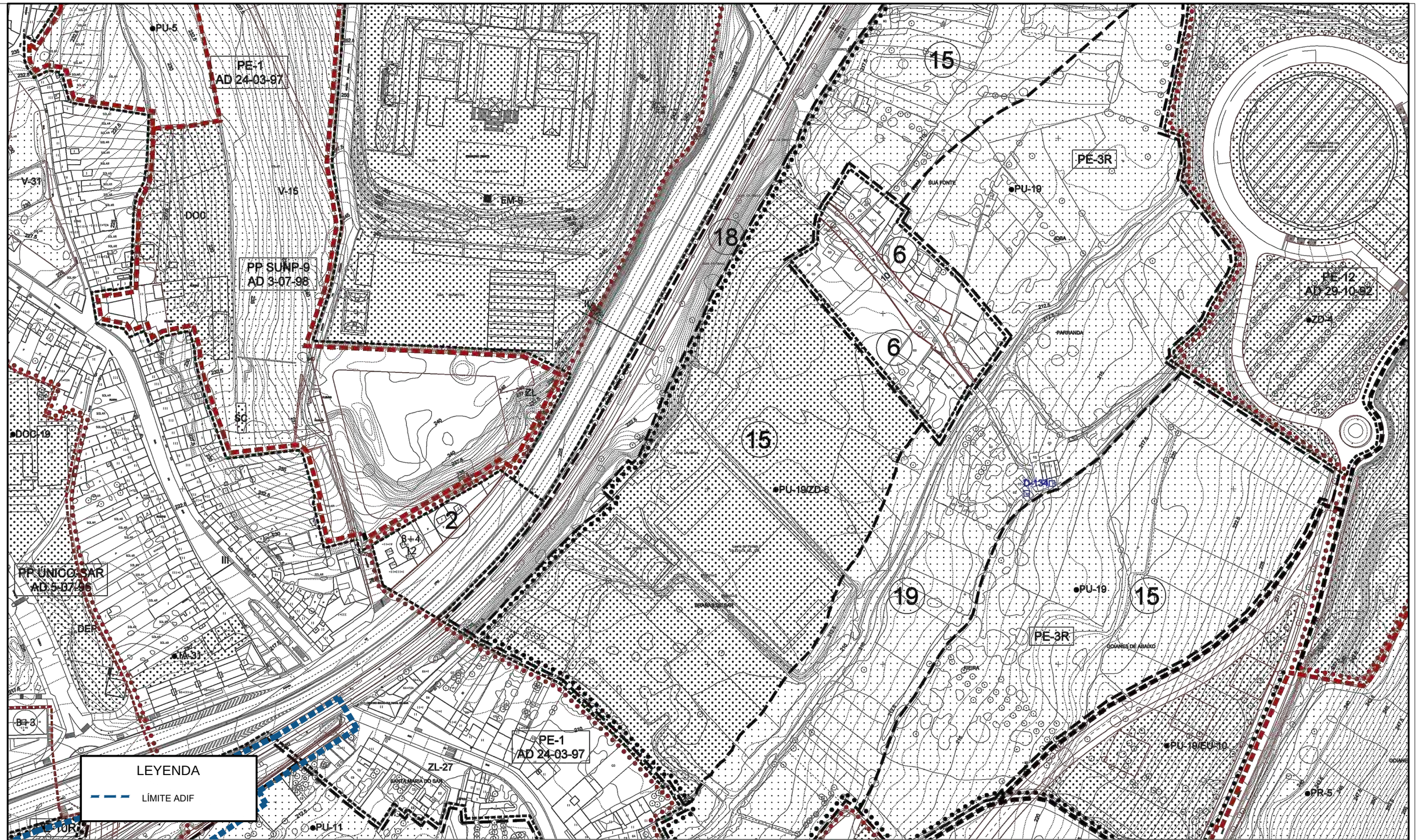
Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO

ESCALA NORMAL
A1: E: 1:1000
A3: E: 1:2000
Numérica | Gráfica

FECHA
JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Ordenación Urbanística

Nº DE PLANO
UP01
Hoja 3 de 4



LÍMITE TERMO MUNICIPAL
LÍMITE DE SOLO URBANO / ORDENANZA
LÍMITE DE SOLO URBANO / ORDENACIÓN SUBSISTENTE
NC P-1 SOLO URBANO NON CONSOLIDADO / P-1, PERI 1R, AEI-A, UG-A, UG-1
LÍMITE DE SOLO DE NÚCLEO RURAL / ORDENANZA
ÁMBITO DE SOLO URBANIZABLE
SUD-1 DELIMITADO
SUND-1 NON DELIMITADO
SOLO URBANIZABLE DELIMITADO / PLANEAMENTO SUBSISTENTE
ÁMBITO PLAN ESPECIAL
ÁMBITO PLAN ESPECIAL SUBSISTENTE

3 ORDENANZA Nº
(N/2) ALTURA E FONDO MÁX. DA EDIFICACIÓN
CAMBIO DE ALTURA DA EDIFICACIÓN
ALIÑACIÓNS PROPOSTAS
DISTANCIA ENTRE ALIÑACIÓNS
• 327.2 PUNTO ALTIMÉTRICO DE RASANTE NO NOVO VIARIO
VIARIO PROPOSTO / SISTEMA XERAL EN SOLO URBANIZABLE
IV TIPO SISTEMA VIARIO
SERVICIOS TÉCNICOS DE INFRAESTRUCTURAS
SISTEMA XERAL DE COMUNICACIÓNS

SOLO RÚSTICO DE PROTECCIÓN
16 ORDINARIA
16 AGROPECUARIA
17 FORESTAL
18 DE INFRAESTRUCTURAS
19 DAS AUGAS
20 DE ESPACIOS NATURAIS
21 DE INTERESE PAISAXÍSTICO
22 DE INTERESE PATRIMONIAL ARTÍSTICO OU HISTÓRICO

EQUIPAMENTO COMUNITARIO
EC-1 NA CIDADE
EC-01.1 NO TERRITORIO
EIM EQUIPAMENTO MÚLTIPLE
IA INSTITUCIONAL ADMINISTRATIVO
SU SERVICIOS URBANOS
SC-DM SOCIO CULTURAL-MULTIUSO
S SANITARIO
AS-SAS-ASD ASISTENCIAIS
RU RESIDENCIAL UNIVERSITARIO
R RELIXIOSO
RE RESERVA DE EQUIPAMENTO
DEM DOCENTE PÚBLICO ENSINO SECUNDARIO
DOC DOCENTE PÚBLICO INF. E PRIMARIA
D DOCENTE PRIVADO
CM CEMITERIO
ZD-DEP DEPORTIVOS

U EQUIPAMENTO UNIVERSITARIO
UD DOCENTE E INVESTIGACIÓN
USD SOCIO-CULTURAL
UDEP DEPORTIVO
UC COMPLEMENTARIOS
UR ASISTENCIAL RESIDENCIAL
EU ÁREAS DE USOS MÚLTIPLES

SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E ZONAS VERDES PÚBLICAS
PU PARQUE URBANO
PR PARQUE RECREATIVO
ZJAV ZONAS VERDES
ZL ZONAS LIBRES
PF PARQUES PERIURBANOS
REFERIDO A SISTEMA XERAL

ELEMENTOS E CONXUNTOS DO CATALOGO
XACEMENTOS ARQUEOLÓXICOS. ÁREA PROTECCIÓN INTEGRAL
ÁREA DE RESPECTO / ZONA DE RESPECTO ESPECIAL
IGREXAS, CONXUNTOS PARROQUIAIS E CAPELAS
EDIFICIOS, CONXUNTOS RURAIS E MUÍÑOS
ELEMENTOS DE ARQUITECTURA DO TERRITORIO
ELEMENTOS MENORES
ARQUITECTURA URBANA
129 Nº DE REFERENCIA
MASAS ARBÓREAS

OFICINA DE PLANEAMENTO S.A.

EXCMO. CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

REVISION DO PLAN XERAL DE ORDENACION MUNICIPAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DOCUMENTO REFUNDIDO

CONCELLO DE SANTIAGO

OUTUBRO 2009

ESCALA 1/2.000

ORDENACION

ORDENACION URBANISTICA

PLANO Nº 2 K27

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

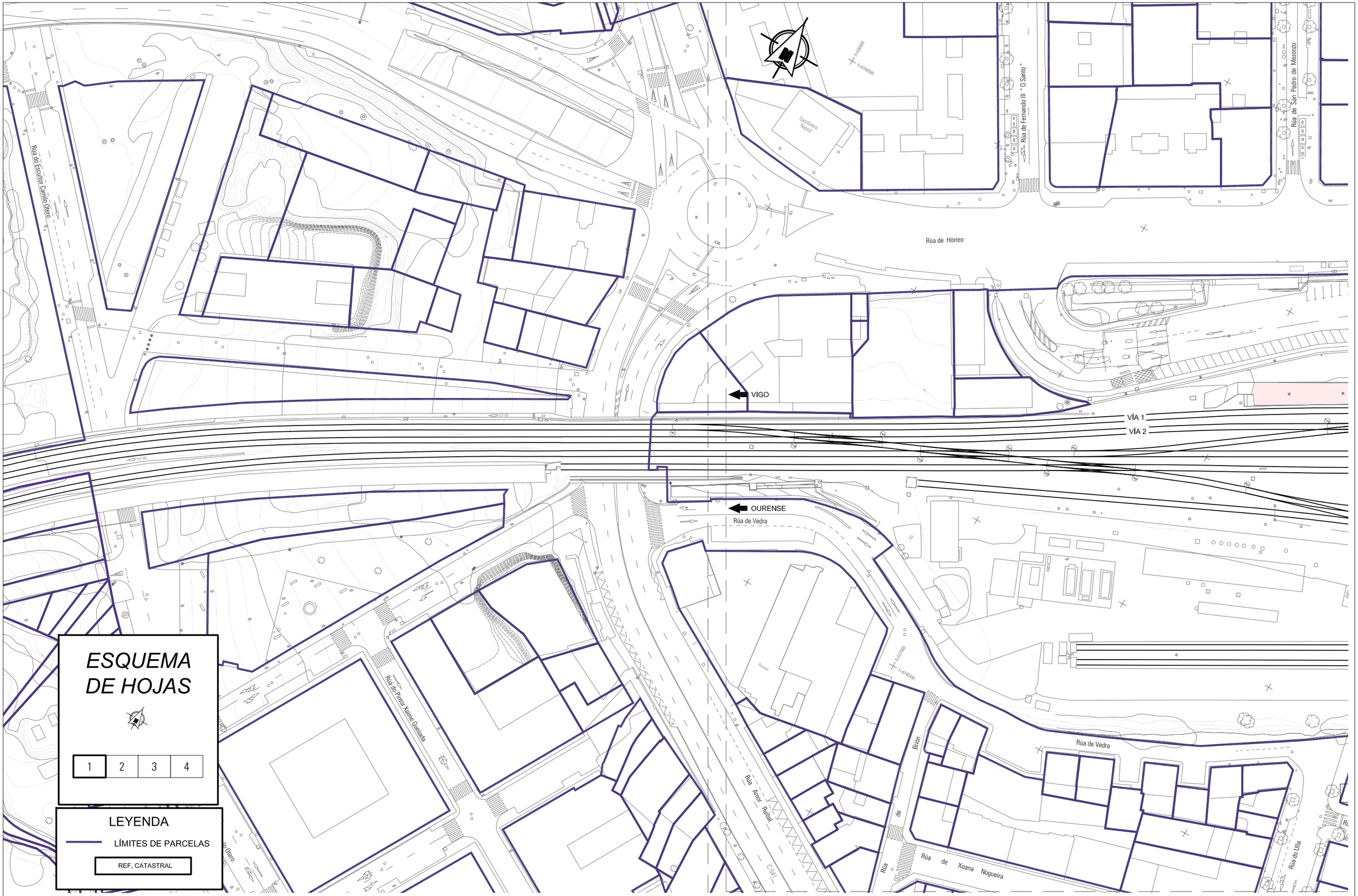
Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO

ESCALA NORMAL
A1: E: 1:1000
A3: E: 1:2000
Numérica | Gráfica

FECHA
JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Ordenación Urbanística

Nº DE PLANO
UP01
Hoja 4 de 4



ESQUEMA DE HOJAS

1	2	3	4

LEYENDA

LÍMITES DE PARCELAS

REF. CATASTRAL

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO

ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO

ESCALA NORMAL

A1: E: 1:500
A3: E: 1:1000
Numérica | Gráfica

FECHA

JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Parcelario

Nº DE PLANO

UP02

Hoja 1 de 4

Rúa de San Pedro de Mezonzo

Rúa de Santiago León de Caracas

Rúa de Manuel Murguía

Ambulatorio Concepción Arenal

Rúa de Hórreo

ANDÉN 1

ANDÉN 2

ANDÉN 3

VÍA 3

VÍA 4

VÍA 5

VÍA 6

VÍA 7

VÍA 10

VÍA 11

VÍA 12

A CORUÑA

OURENSE/VIGO

CARGADERO DE MERCANCÍAS

Almacenamiento de madera

Rampa

7367901NH3476G0001DM

7367901NH3476G0002FQ

7266701NH3476A0001IG

7465159NH3476E0000RR

7465102NH3476E0001KT

Rúa de Clara Campoamor

7465187NH3476E0001GT

7465103NH3476E0001RT

7465188NH3476E0001QT

7465160NH3476E0001PT

Rúa do Ulla

Rúa de Boqueixón

ESQUEMA DE HOJAS

1	2	3	4

LEYENDA

LÍMITES DE PARCELAS

REF. CATASTRAL

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO

ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

ineco — Ingeniería

ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ
ARQUITECTO

VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO
ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Arquitectura

estudio Herreros

JUAN HERREROS GUERRA
ARQUITECTO

ESCALA NORMAL

A1: E: 1:500
A3: E: 1:1000

Numérica | Gráfica

FECHA

JULIO 2016

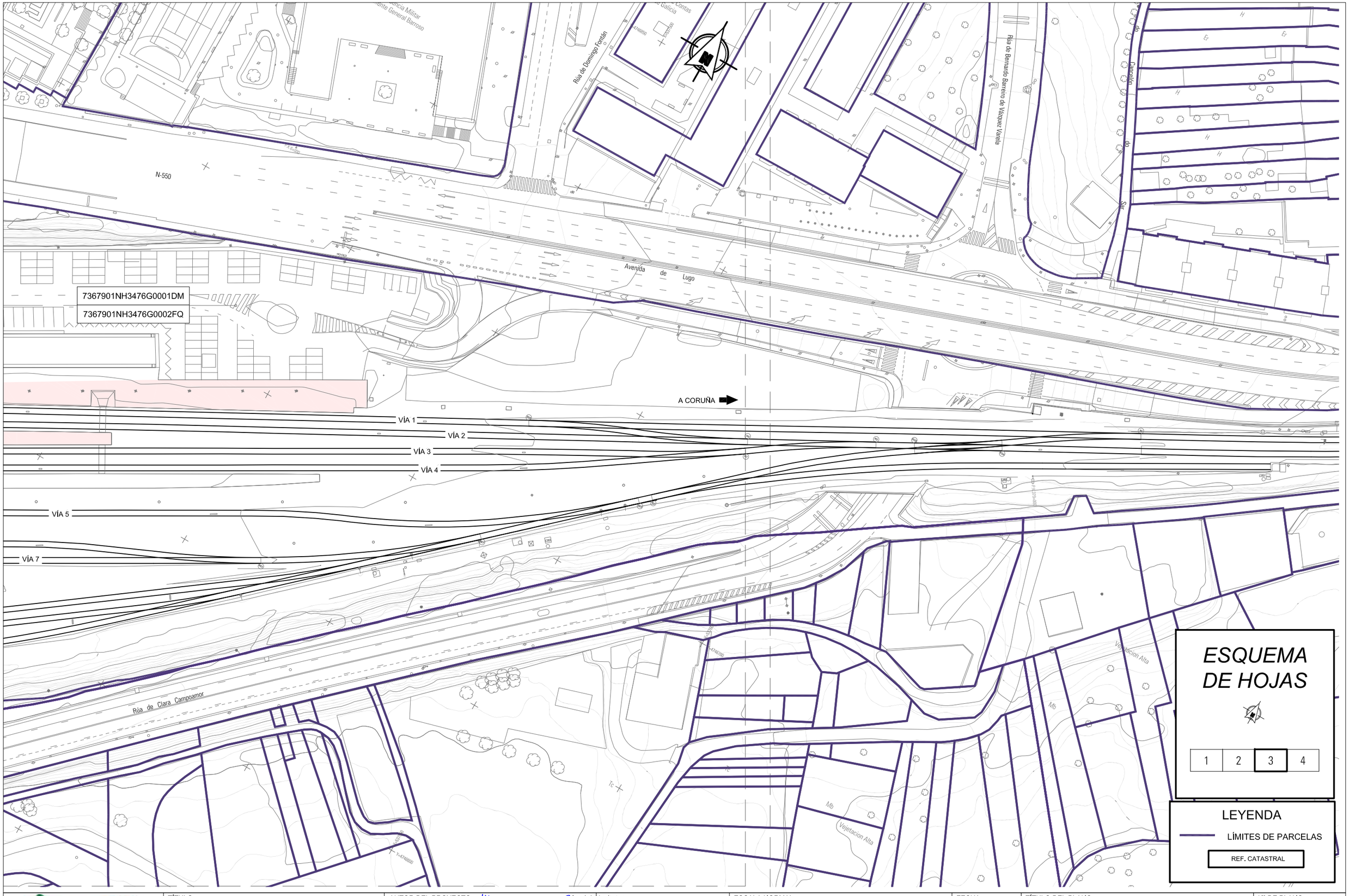
TÍTULO DEL PLANO

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Parcelario

Nº DE PLANO

UP02

Hoja 2 de 4



adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO

ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO

ESCALA NORMAL

A1: E: 1:500
A3: E: 1:1000
Numérica | Gráfica

FECHA: JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Parcelario

Nº DE PLANO: UP02

Hoja 3 de 4

Rúa de Bernardo Barreiro de Vázquez Varela

do Cancelón

Rúa do castrón Douro

N-550

AC-261

Rúa

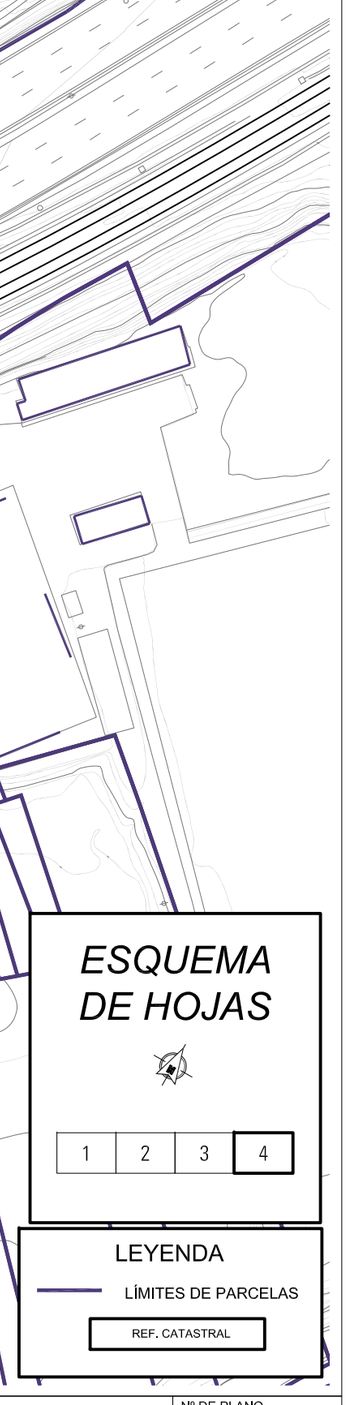
da

Ponte

do

Vegetación Alta

Mb



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO Ing. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:500 A3: E: 1:1000 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Parcelario	Nº DE PLANO UP02 Hoja 4 de 4

Rúa do Escultor Camilo Otero

Rúa de Fernando III " O Santo "

Rúa de San Pedro de Mezonzo

Rúa de Hórreo

Gasolineira Repsol

X=538900
Y=4746500

VIGO

OURENSE

VÍA 1

VÍA 2

Rúa de Vedra

Rúa do Pintor Xohne Quesada

Ruínas

Rúa Amor Rubial

Bidón

Rúa de Xoana Nogueira

Rúa do Ulla

X=537900
Y=4746350

LÍMITE PARCELA ADIF

ESQUEMA DE HOJAS

1	2	3	4

LEYENDA

LÍMITE PATRIMONIAL ADIF

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO

ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO

ESCALA NORMAL

A1: E: 1:500
A3: E: 1:1000
Numérica | Gráfica

FECHA

JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Límite Patrimonial Adif

Nº DE PLANO

UP03

Hoja 1 de 4

Rúa de Fernando III "O Santo"
Rúa de San Pedro de Mezonzo
Ambulatorio Concepción Arenal
Rúa de Santiago León de Caracas
Rúa de Manuel Murguía
Rúa de Hórreo
ANDÉN 1
ANDÉN 2
ANDÉN 3
VÍA 1
VÍA 2
VÍA 3
VÍA 4
VÍA 5
VÍA 6
VÍA 7
VÍA 10
VÍA 11
VÍA 12
A CORUÑA
OURENSE/VIGO
CARGADERO DE MERCANCÍAS
Almacenamiento de madera
Rampa
Rúa de Vedra
LÍMITE PARCELA ADIF
Rúa de Poqueixón
Rúa do Ulla
Rúa de Clara Campoamor

ESQUEMA DE HOJAS

1	2	3	4

LEYENDA

LÍMITE PATRIMONIAL ADIF

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO
Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO

ESCALA NORMAL
A1: E: 1:500
A3: E: 1:1000
Numérica | Gráfica

FECHA
JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Límite Patrimonial Adif

Nº DE PLANO
UP03
Hoja 2 de 4

N-550

Avenida de Lugo

Rúa de Domingo Fontán

ANDÉN 1

ANDÉN 2

ANDÉN 3

VÍA 1

VÍA 2

VÍA 3

VÍA 4

VÍA 5

VÍA 6

VÍA 7

VÍA 10

VÍA 11

A CORUÑA

OURENSE/VIGO

CARGADERO DE MERCANCÍAS

Almacenamiento de madera

LÍMITE PARCELA ADIF

Rúa de Clara Campoamor

ESQUEMA DE HOJAS

1	2	3	4

LEYENDA

LÍMITE PATRIMONIAL ADIF

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO

ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO

ESCALA NORMAL

A1: E: 1:500

A3: E: 1:1000

Numérica | Gráfica

FECHA

JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Límite Patrimonial Adif

Nº DE PLANO

UP03

Hoja 3 de 4

Avenida de Lugo

Ría de Domingo Fontán

Ría de Bernardo Barreiro de Vázquez Varela

Ría do castrón Douro

Cancelón

A CORUÑA

VÍA 1

VÍA 2

VÍA 3

VÍA 4

Campogamor

Vejetacion Alta

Mb

Tc

AC-261

ESQUEMA DE HOJAS

1	2	3	4

LEYENDA

LÍMITE PATRIMONIAL ADIF

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO

ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

ineco — Ingeniería

ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ
ARQUITECTO

VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO
ITOP. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

estudio Herreros — Arquitectura

JUAN HERREROS GUERRA
ARQUITECTO

ESCALA NORMAL

A1: E: 1:500
A3: E: 1:1000

Numérica | Gráfica

FECHA

JULIO 2016

TÍTULO DEL PLANO

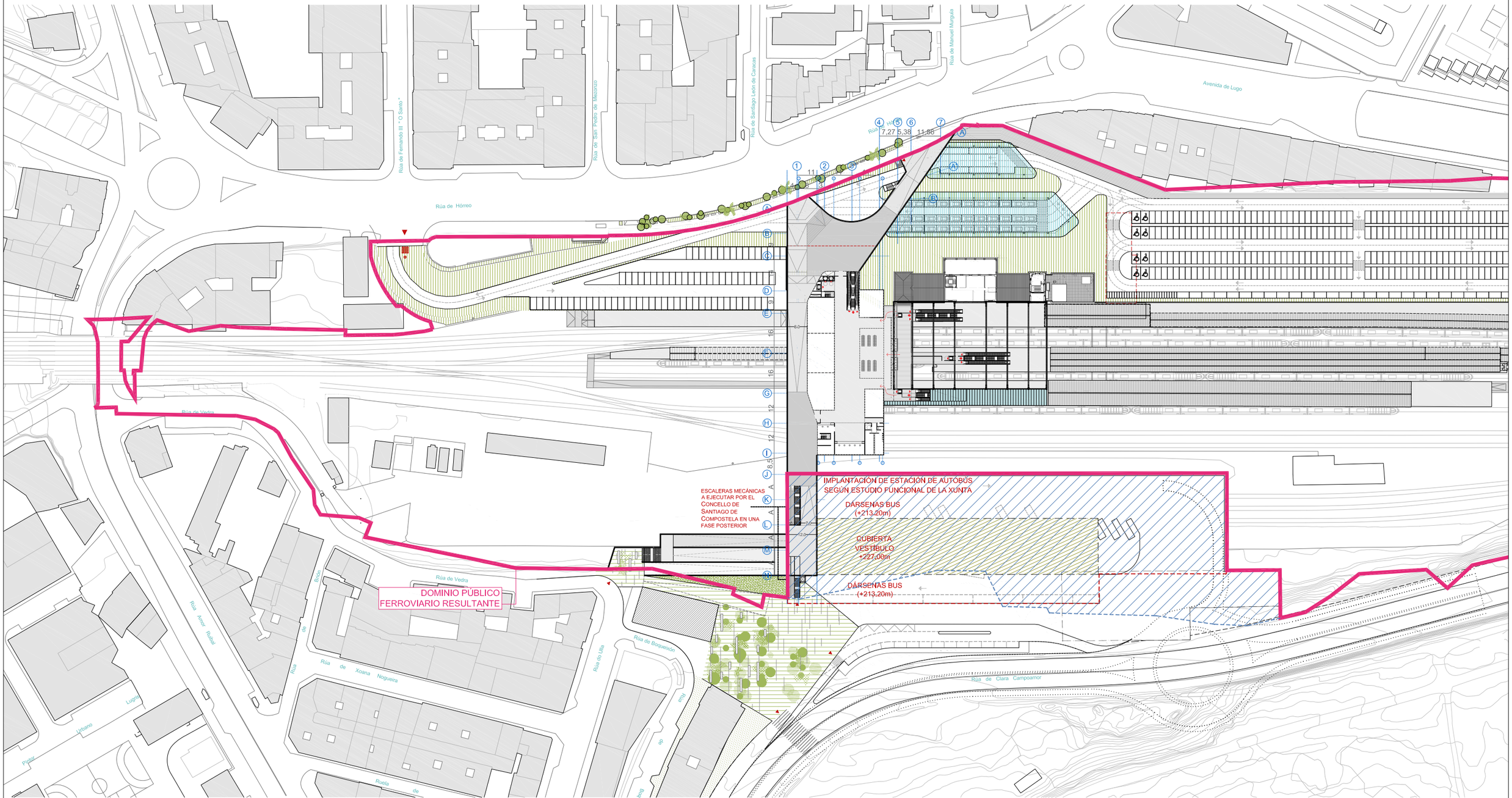
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Límite Patrimonial Adif

Nº DE PLANO

UP03

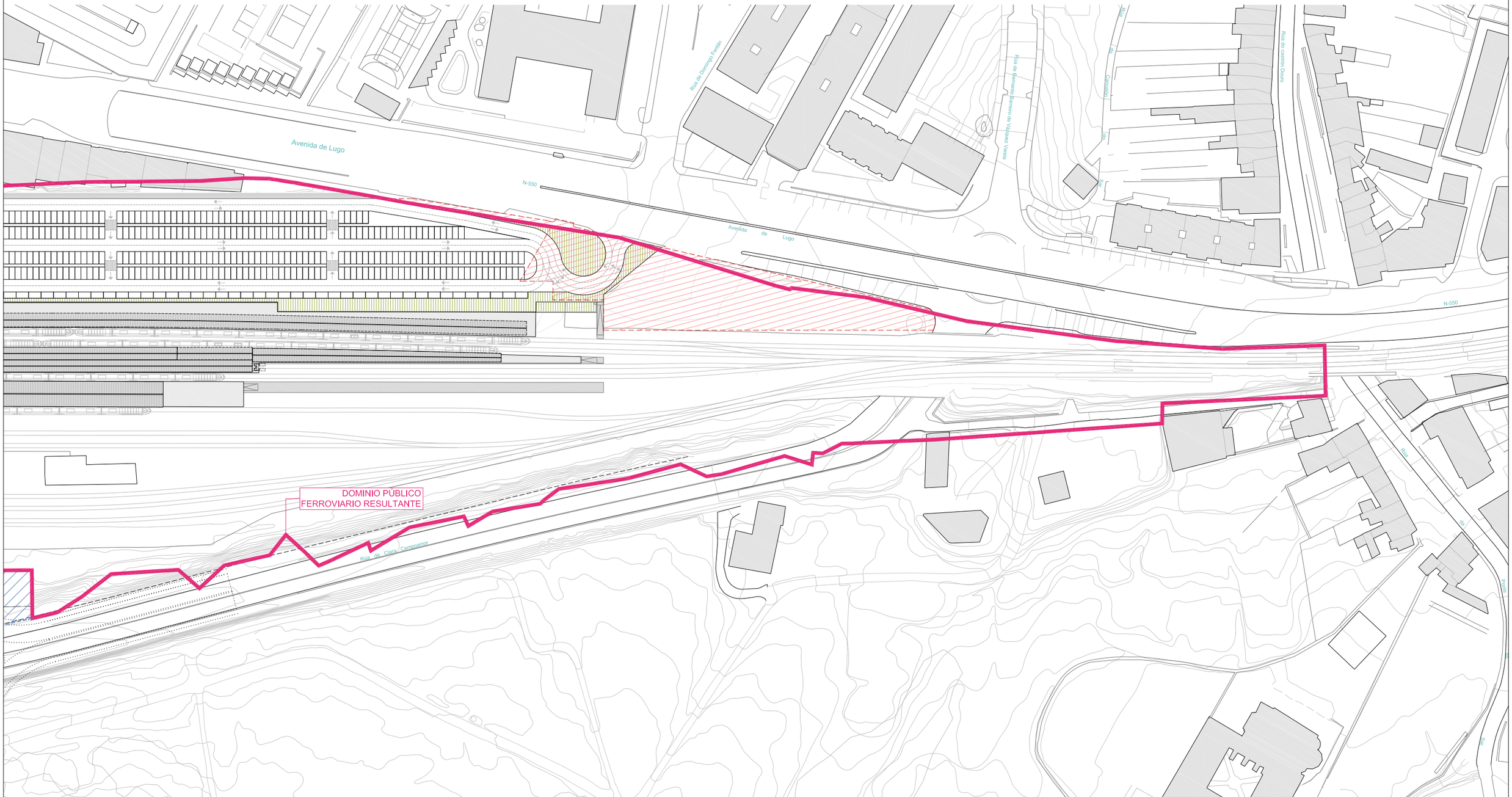
Hoja 4 de 4

DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO RESULTANTE
Estación de autobuses y vial de acceso excluido



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO RESULTANTE Estación de autobuses y vial de acceso excluido	Nº DE PLANO UP04 Hoja 1 de 2

DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO RESULTANTE
Estación de autobuses y vial de acceso excluido



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica | Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO RESULTANTE Estación de autobuses y vial de acceso excluido	Nº DE PLANO UP04 Hoja 2 de 2

Apéndice 4: Planos de la situación de partida

ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

X = 536900
Y = 4748600

X = 537400
Y = 4748900

X = 537100
Y = 4746200

Rúa de Fernando III "O Santo"
Rúa de San Pedro de Mezonzo
Rúa de Santiago León de Caracas
Rúa de Manuel Murguía
Rúa de Hórreo
Praza da Constitución
Rúa de Domingo Fontán
Avenida de Lugo
N-550
Rúa de Vedra
Rúa de Clara Campoamor
Rúa Amor Ruibal
Rúa de Brión
Rúa de Xoana Nogueira
Rúa do Ulla
Rúa de Boqueixón
Ruela de Brión

VIGO
OURENSE
Rúa de Vedra
A CORUÑA

VÍA 1
VÍA 2
VÍA 3a
VÍA 3b
VÍA 4
VÍA 5
VÍA 6
VÍA 7
VÍA 10
VÍA 11
VÍA 12

ANDÉN 1
ANDÉN 2
ANDÉN 3

CARGADERO DE MERCANCÍAS

ACTUACIONES

1. Recrecido y ampliación de andenes 1 y 2 (incluye marquesina en toda su longitud)
2. Adecuación vía 3 (Ripado lado A Coruña)
3. Nuevo paso inferior
4. Reforma interior del edificio existente
5. Ampliación del edificio existente
6. Traslado del gabinete de circulación
7. Renovación chapa y pintura de marquesina existente
8. Rehabilitación de marquesina histórica
9. Desmantelamiento kiosco y punto de información en andén y traslado al vestíbulo
10. Nueva marquesina en parada de taxis, kiss&ride y parada de autobuses
11. Cerramiento exterior de andén 1
12. Mejora de accesibilidad desde rúa de Hórreo
13. Actuaciones en aparcamiento
14. Demolición de muelle 1 y adecuación de muelle 2 como almacén
15. Evacuación de andenes

P:\2014\14188502_doc_tecnica\Delineacion\SANT1.1\PC\V2\Doc2\03_Conjunto\1_PI-Conjunto.dwg

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

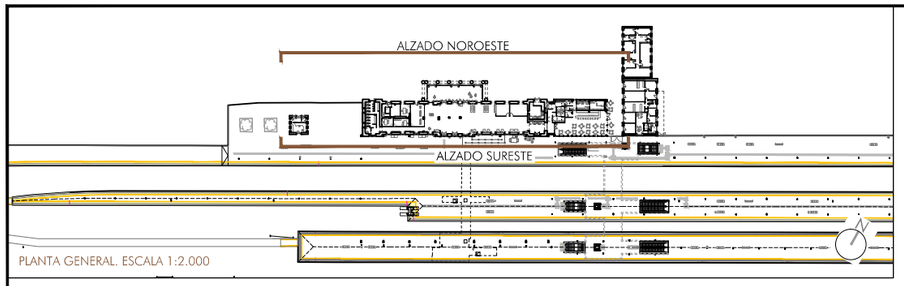
AUTOR DEL PROYECTO
MARIO JARA LABRADOR, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO
VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, Ing. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
ineco

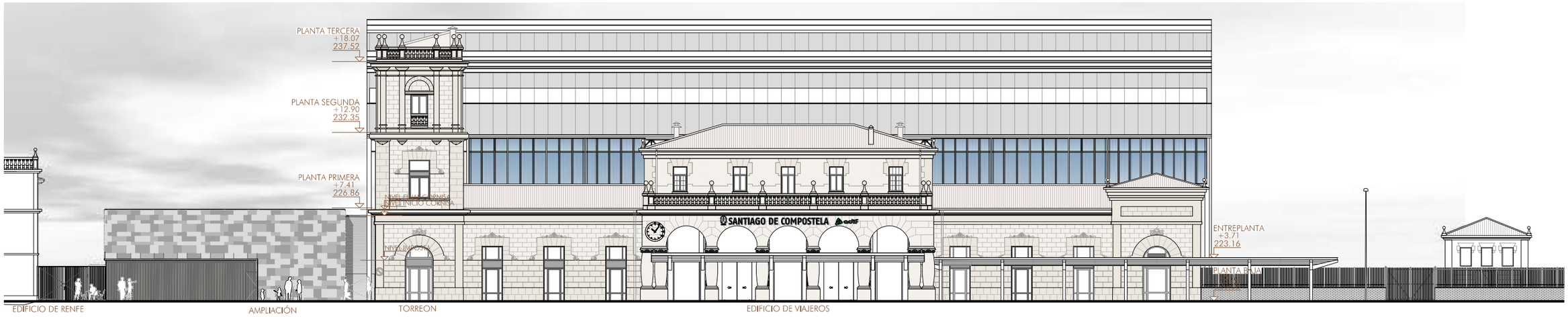
ESCALA NORMAL
1:2.000
Numérica | Gráfica
0 20 40m

FECHA
MAYO 2015

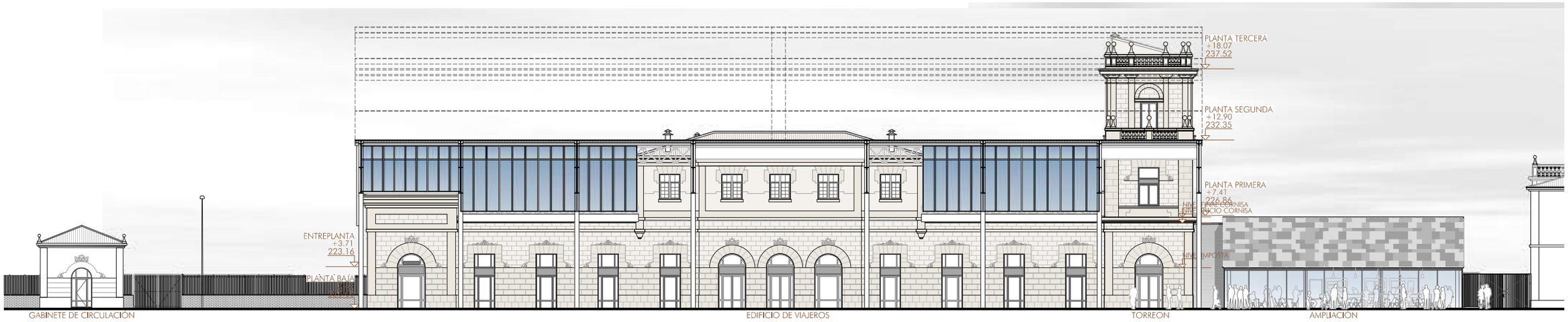
TÍTULO DEL PLANO
PLANOS DE CONJUNTO
PLANTA GENERAL

Nº DE PLANO
2.3.1
Hoja 1 de 1





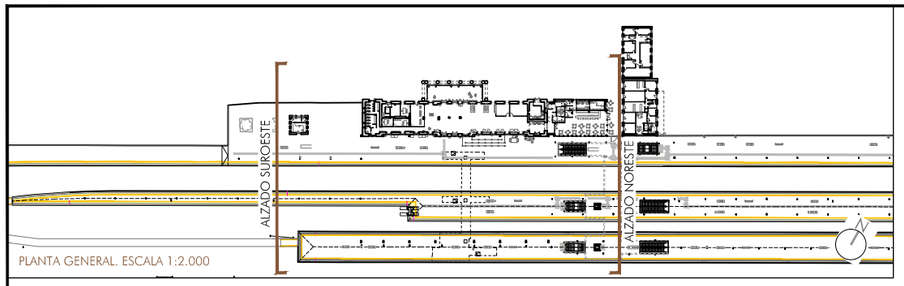
ALZADO NOROESTE

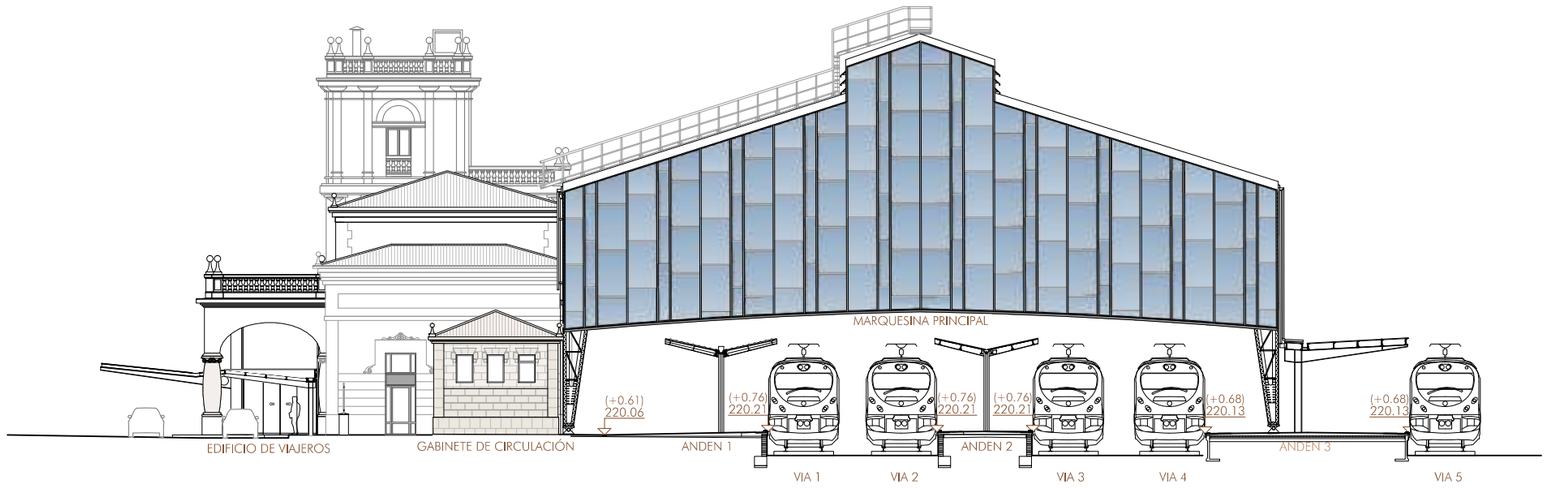


ALZADO SURESTE

P:\2014\14188\02_doc_tecnica\Delineacion\SANT1.1\PCIV2\Doc2\03_Conjunto\2_AlConjunto.dwg

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO MARIO JARA LABRADOR, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ineco	ESCALA NORMAL 1:300 0 3 6m Numérica Gráfica	FECHA MAYO 2015	TÍTULO DEL PLANO PLANOS DE CONJUNTO ALZADOS GENERALES	Nº DE PLANO 2.3.2 Hoja 1 de 2





ALZADO SUROESTE

ALZADO NORESTE

P:\2014\141885\02_doc_tecnica\Delineacion\SANT1.1\PCIV2\Doc2\03_Conjunto\2_AlConjunto.dwg

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO
MARIO JARA LABRADOR, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO
VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
ineco

ESCALA NORMAL
1:300
Numérica
Gráfica
0 3 6m

FECHA
MAYO 2015

TÍTULO DEL PLANO
PLANOS DE CONJUNTO
ALZADOS GENERALES

Nº DE PLANO
2.3.2
Hoja 2 de 2

MEJORA DE ACCESIBILIDAD DESDE RÚA DE HÓRREO

- Nuevo ascensor
- Nuevo acerado y paso peatonal (afección a dos plazas de aparcamiento)

ACTUACIONES EN APARCAMIENTO

- Renovación y nivelación de pavimento en zona adoquinada.
- Desplazamiento de Kiss&Ride (Afección 2 plazas)
- Nueva marquesina de vidrio sobre parada de vehículos.
- Nueva marquesina prefabricada modular en parada de autobuses.
- Nuevo acerado en pórtico.
- Nueva marquesina en parada de taxis.

AMPLIACIÓN DEL EDIFICIO EXISTENTE

- **Superficie de la actuación 237m²**
  - Nueva de Cafetería.
  - Nuevo núcleo de aseos.

TRASLADO DEL GABINETE DE CIRCULACIÓN

RENOVACIÓN DE CHAPA DE CUBIERTA Y PINTURA DE MARQUESINA EXISTENTE EN ANDEN 1

RECRECIDO DE ANDEN 1

DESMANTELAMIENTO DE CASETA DE INFORMACIÓN DE RENFE EN ANDÉN

EVACUACIÓN DE ANDENES

AMPLIACIÓN Y RECRECIDO DE ANDEN 2 Y PROLONGACIÓN DE MARQUESINA

- Escáner
- Check-in

Gasolinera Repsol

Fernando III " O Santo "

Pedro de Mezonzo

Rúa de Santiago

Rúa de Hórreo

X = 538900

Y = 4746600

VIGO

OURENSE

Rúa de Vedra

ANDÉN 1

ANDÉN 2

ANDÉN 3

VÍA 1

VÍA 2

ALVIA 730 HÍBRIDO DOBLE (366m)/AVANT S-121 DOBLE (214,72m)

AVANT S-121 (107,36m)

VÍA 3a

VÍA 4

VÍA 5

VÍA 6

VÍA 7

VÍA 10

VÍA 11

VÍA 12

A CORUÑA

ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

REFORMA INTERIOR DEL EDIFICIO EXISTENTE

- **Superficie de la actuación 720m²**
- Ampliación del vestíbulo.
- Incorporación de dos locales comerciales (se deja espacio para un futuro tercer local).
- Redistribución y desplazamiento del centro de viajes (incluso centro de viajes provisional durante las obras).
- Traslado de locales de la Jefatura de Estaciones de Galicia a plantas primera y segundas del torreón, previa reestructuración y demolición de entreplantas.
- Renovación y adecuación de todas las instalaciones a normativa vigente y nuevas necesidades en zona de actuación.
- Renovación de acabados.
- Reubicación atención al cliente y dependencias anexas a venta de billetes.

DESMANTELAMIENTO DE KIOSCO DE ANDÉN

NUEVA MARQUESINA EN ANDENES 1 Y 2

REHABILITACIÓN DE MARQUESINA PRINCIPAL

- Sustitución de la cubierta.
- Reparación de la estructura.
- Reposición de pasarela superior y rampa de acceso y nuevas líneas de vida.
- Actuaciones en muros cortina.

DOTACIÓN DE TOMAS PARA POSIBLE CONTROL EN ANDENES 2 Y 3

ACTUACIONES EN PASO INFERIOR

- **Nuevo paso inferior**
  - Nuevo paso inferior (569m²) con 3 ascensores (andenes 1, 2 y 3) y 6 escaleras mecánicas (andenes 1 , 2 y 3)

ACTUACIONES EN PASO INFERIOR

- **Clausura de paso existente**
  - Cierre de embocaduras.
  - Clausura de ascensores para uso público.
  - Ejecución de arquetas de enlace en cada andén.

Ruínas

X = 537000

Y = 4746980

Rúa do Ulla

Rúa de Boqueixón

Rúa de Clara Campoamor

X = 537300

Y = 4746480

ESQUEMA DE HOJAS

1	2

LEYENDA

ACTUACIONES FERROVIARIAS (Con afección directa a la circulación ferroviaria)

RESTO DE ACTUACIONES

DELIMITACIÓN DE LA LONGITUD DE ESTACIONAMIENTO POSIBLE EN ANDÉN

ESTACIONAMIENTO DE TREN (C. Doble)

P:\2014\141885\02_doc_tecnica\Delineacion\SANT1.1\PCIV\2\Doc2\03_Conjunto\03_PlActuaciones.DWG

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

MARIO JARA LABRADOR
ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ
ARQUITECTO

VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO
ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ineco

ESCALA NORMAL
1:1.000
Numérica

0 10 20m
Gráfica

FECHA
MAYO 2015

TÍTULO DEL PLANO
PLANOS DE CONJUNTO
RESUMEN DE ACTUACIONES

Nº DE PLANO
2.3.3
Hoja 1 de 2

ACTUACIONES EN APARCAMIENTO

- Disposición de nuevas plazas

DEMOLICIÓN TOTAL DE MUELLE 1 Y PARCIAL DE MUELLE 2, ADECUACIÓN DE MUELLE 2 COMO ALMACÉN

CERRAMIENTO EXTERIOR DE ANDEN PARA CONTROLAR ACCESOS, INCLUYENDO PUERTAS DE USO PARA EVACUACIÓN

AMPLIACIÓN Y RECRECIDO DE ANDEN 1

EVACUACIÓN DE ANDENES

AMPLIACIÓN Y RECRECIDO DE ANDEN 2

PROLONGACIÓN DE MARQUESINA EXISTENTE EN ANDENES 1 Y 2

NUEVA MARQUESINA EN ANDÉN 2

ACTUACIONES EN PASO INFERIOR

- **Nuevo paso inferior**
  - Nuevo paso inferior (569m²) con 3 ascensores (andenes 1, 2 y 3) y 6 escaleras mecánicas (andenes 1 , 2 y 3)

ANDÉN 1
ANDÉN 2
ANDÉN 3
VÍA 1
VÍA 2
VÍA 3b
VÍA 4
VÍA 5
VÍA 6
VÍA 7
VÍA 10
VÍA 11
AVANT S-121 DOBLE (214,72m)
A CORUÑA
OURENSE/VIGO
CARGADERO DE MERCANCÍAS

ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Avenida de Lugo
Rúa de Domingo Fontán
Rúa de Clara Campoamor
Edificio de madera

X=537250
Y=4746760
X=537600
Y=4746850
X=537600
Y=4746700

LEYENDA

- ACTUACIONES FERROVIARIAS (Con afección directa a la circulación ferroviaria)
- RESTO DE ACTUACIONES
- DELIMITACIÓN DE LA LONGITUD DE ESTACIONAMIENTO POSIBLE EN ANDÉN
- ESTACIONAMIENTO DE TREN (C. Doble)

ESQUEMA DE HOJAS

1	2

P:\2014\141885\02_doc_tecnica\Delineacion\SANT1.1\PCIV\2\Doc2\03_Conjunto\3_PlActuaciones.DWG

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO
MARIO JARA LABRADOR, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO
VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
ineco

ESCALA NORMAL
1:1.000
Numérica
Gráfica
0 10 20m

FECHA
MAYO 2015

TÍTULO DEL PLANO
PLANOS DE CONJUNTO
RESUMEN DE ACTUACIONES

Nº DE PLANO
2.3.3
Hoja 2 de 2

ACTUACIONES

Actuaciones en edificaciones

- Actuaciones en el edificios existentes
- Edificio ampliación
- Acondicionamiento interior de nave existente
- Ejecución de nueva fachada en nave existente

Actuaciones en el entorno de la estación

- Ejecución de nuevo acerado
- Asfaltado de aparcamiento
- Nuevo ascensor

Actuaciones en los pasos inferiores

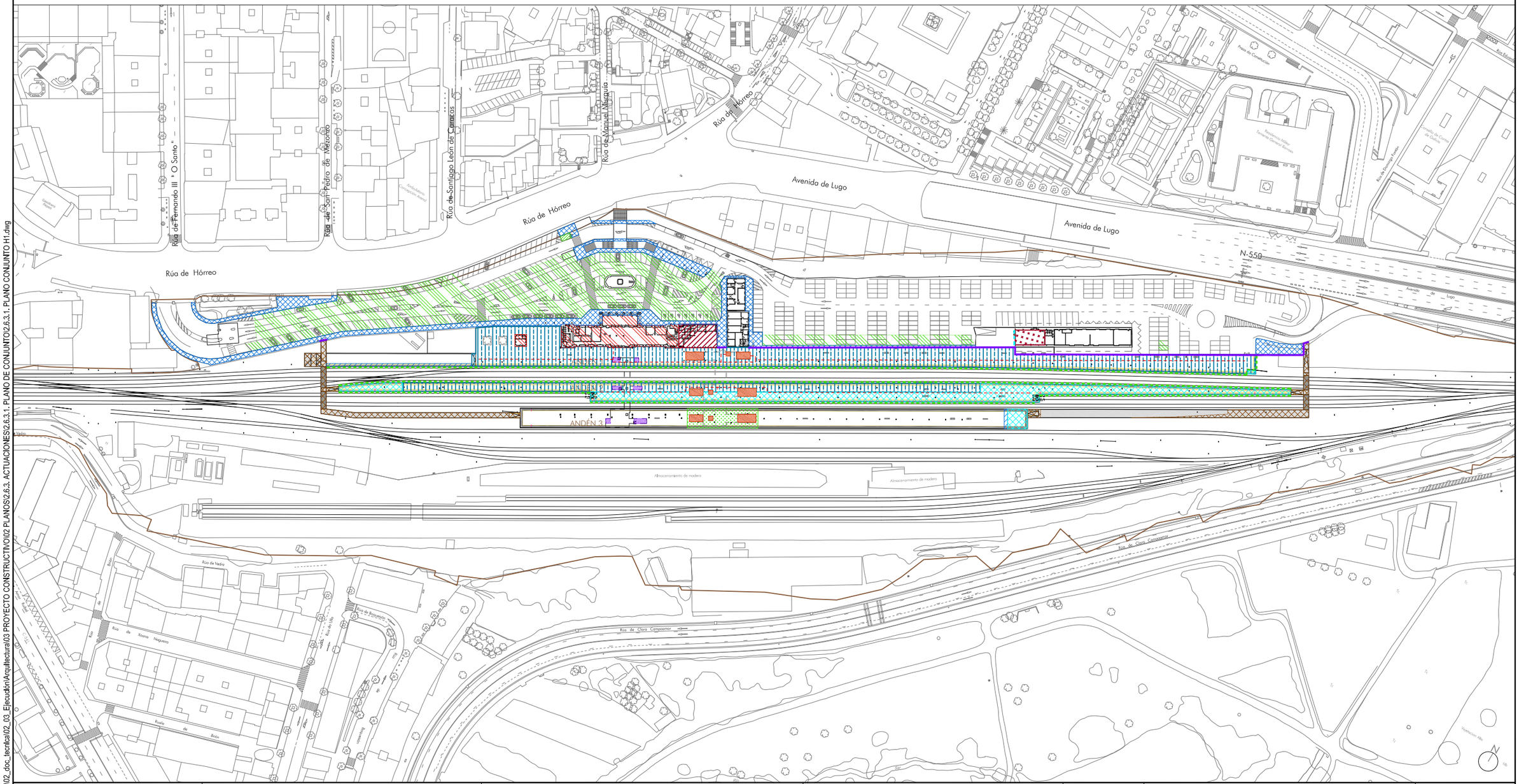
- Clausura paso inferior, trampilla de acceso para mantenimiento y rejilla de ventilación
- Nuevo paso inferior

Actuaciones en andenes

- Recrecido de andén existente
- Ampliación de andén
- Actuaciones en vías de evacuación
- Reposición de pavimento existente por afección
- Reposición de pavimento y borde de andén por afección de nuevo paso inferior
- Ejecución borde de andén
- Ejecución encaminamientos
- Nueva cerrajería

Actuaciones en marquesinas

- Nueva marquesina
- Reposición de material de cubierta y renovación puntual de instalaciones
- Reposición parcial de marquesina idem existente tras demolición de nave 1
- Reposición marquesina tras construcción de nuevo paso inferior y nuevo material de cobertura
- Reposición de material de cubierta (panel de chapa de acero en perfil comercial con dos láminas prelacadas con núcleo de espuma de poliuretano y policarbonato en lucernarias), pasarela de mantenimiento, muros cortina y renovación puntual de instalaciones



P:\2014\141885\02_doc_tecnica\02_03_Ejecución\Arquitectura\03 PROYECTO CONSTRUCTIVO\02 PLANOS\2.6.3. ACTUACIONES\2.6.3.1. PLANO DE CONJUNTO\2.6.3.1. PLANO DE CONJUNTO H1.dwg

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO MARIO JARA LABRADOR, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO VENANCIO FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ineco	ESCALA NORMAL 1:2000 Numérica 0 10 20 40 m. Gráfica	FECHA MAYO 2015	TÍTULO DEL PLANO ARQUITECTURA ACTUACIONES PLANO DE CONJUNTO. PLANTA ANDENES Nº DE PLANO 2.6.3.1 Hoja 01 de 02

ACTUACIONES

Actuaciones en edificaciones

- Actuaciones en el edificios existentes
- Edificio ampliación
- Acondicionamiento interior de nave existente
- Ejecución de nueva fachada en nave existente

Actuaciones en el entorno de la estación

- Ejecución de nuevo acerado
- Asfaltado de aparcamiento
- Nuevo ascensor

Actuaciones en los pasos inferiores

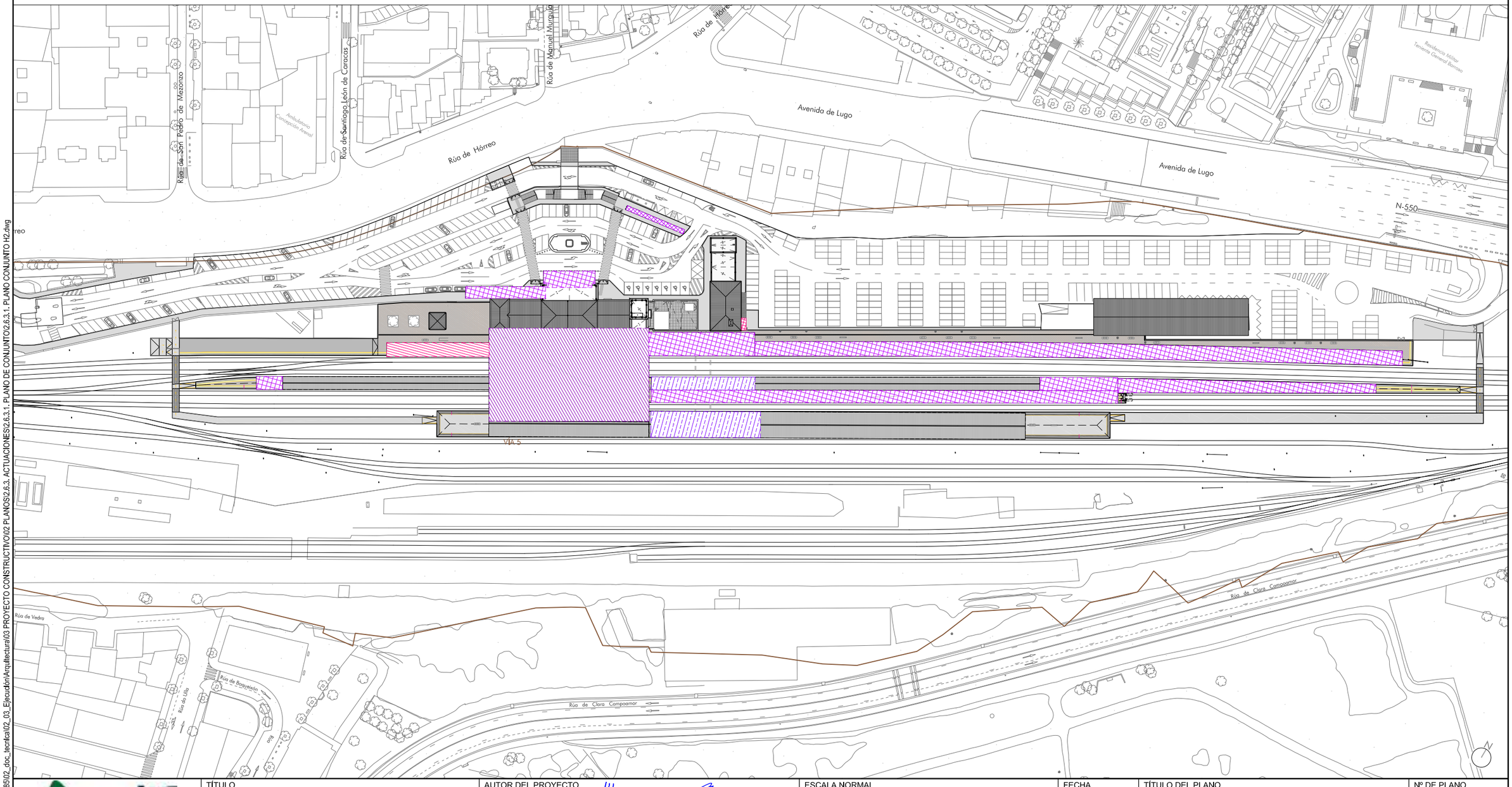
- Clausura paso inferior, trampilla de acceso para mantenimiento y rejilla de ventilación
- Nuevo paso inferior

Actuaciones en andenes

- Recrecido de andén existente
- Ampliación de andén
- Actuaciones en vías de evacuación
- Reposición de pavimento existente por afección
- Reposición de pavimento y borde de andén por afección de nuevo paso inferior
- Ejecución borde de andén
- Ejecución encaminamientos
- Nueva cerrajería

Actuaciones en marquesinas

- Nueva marquesina
- Reposición de material de cubierta y renovación puntual de instalaciones
- Reposición parcial de marquesina idem existente tras demolición de nave 1
- Reposición marquesina tras construcción de nuevo paso inferior y nuevo material de cobertura
- Reposición de material de cubierta (panel de chapa de acero en perfil comercial con dos láminas prelacadas con núcleo de espuma de poliuretano y policarbonato en lucernarias), pasarela de mantenimiento, muros cortina y renovación puntual de instalaciones



P:\2014\141885\02_doc_tecnica\02_03_EjecutivoArquitectura\03 PROYECTO CONSTRUCTIVO\02 PLANOS\2.6.3. ACTUACIONES\2.6.3.1. PLANO DE CONJUNTO\2.6.3.1. PLANO CONJUNTO H2.dwg

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

MARIO JARA LABRADOR
ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ
ARQUITECTO

VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO
ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ineco

ESCALA NORMAL
1:1.500
Numérica

0 10 20 25 m
Gráfica

FECHA
MAYO 2015

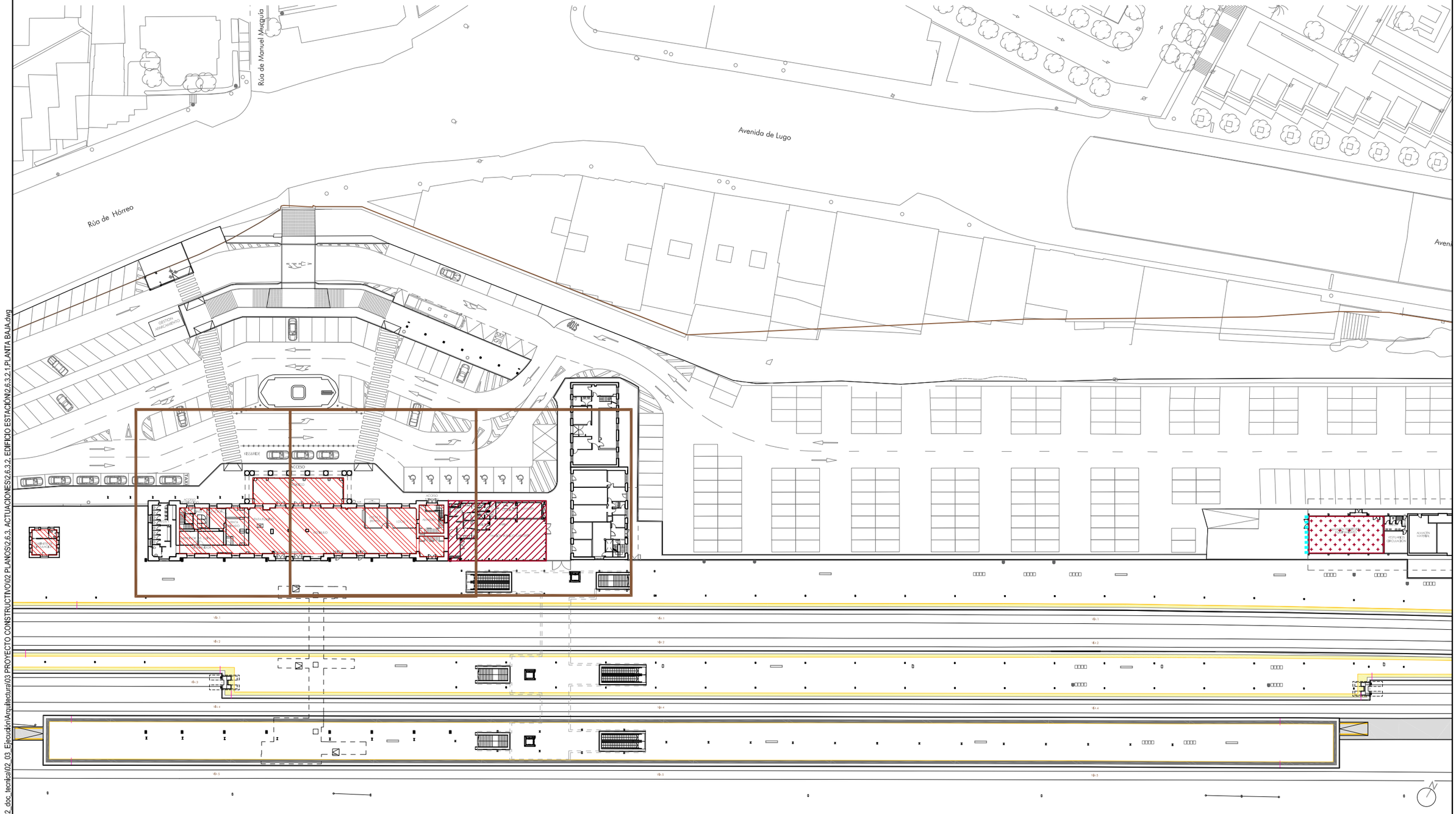
TÍTULO DEL PLANO
ARQUITECTURA
ACTUACIONES
PLANO CONJUNTO. PLANTA MARQUESINAS

Nº DE PLANO
2.6.3.1
Hoja 02 de 02

ACTUACIONES

Actuaciones en edificaciones

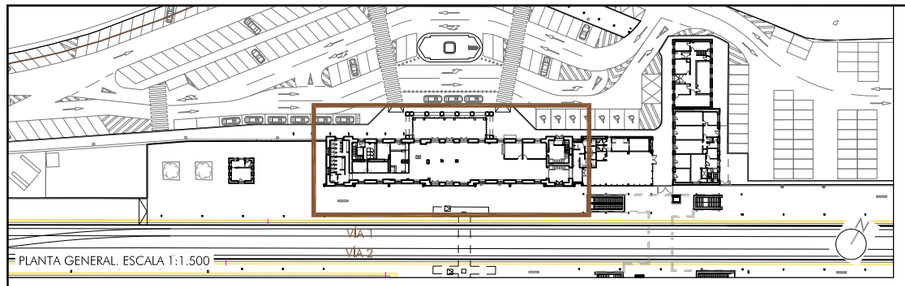
- Actuaciones en el edificios existentes
- Edificio ampliación
- Acondicionamiento interior de nave existente
- Ejecución de nueva fachada en nave existente



P\2014\14188502_doc_tecnica\02_03_EjecuciónArquitectura\03 PROYECTO CONSTRUCTIVO\02 PLANOS\2.6.3. ACTUACIONES\2.6.3.2. EDIFICIO ESTACIÓN\2.6.3.2.1.PLANTA BAJA.dwg

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO MARIO JARA LABRADOR ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ineco	ESCALA NORMAL 1:750 Numérica Gráfica 0 2.5 7.5 15 m.	FECHA MAYO 2015	TÍTULO DEL PLANO ARQUITECTURA ACTUACIONES. EDIFICIO ESTACIÓN PLANTA BAJA	Nº DE PLANO 2.6.3.2.1 Hoja 01 de 03

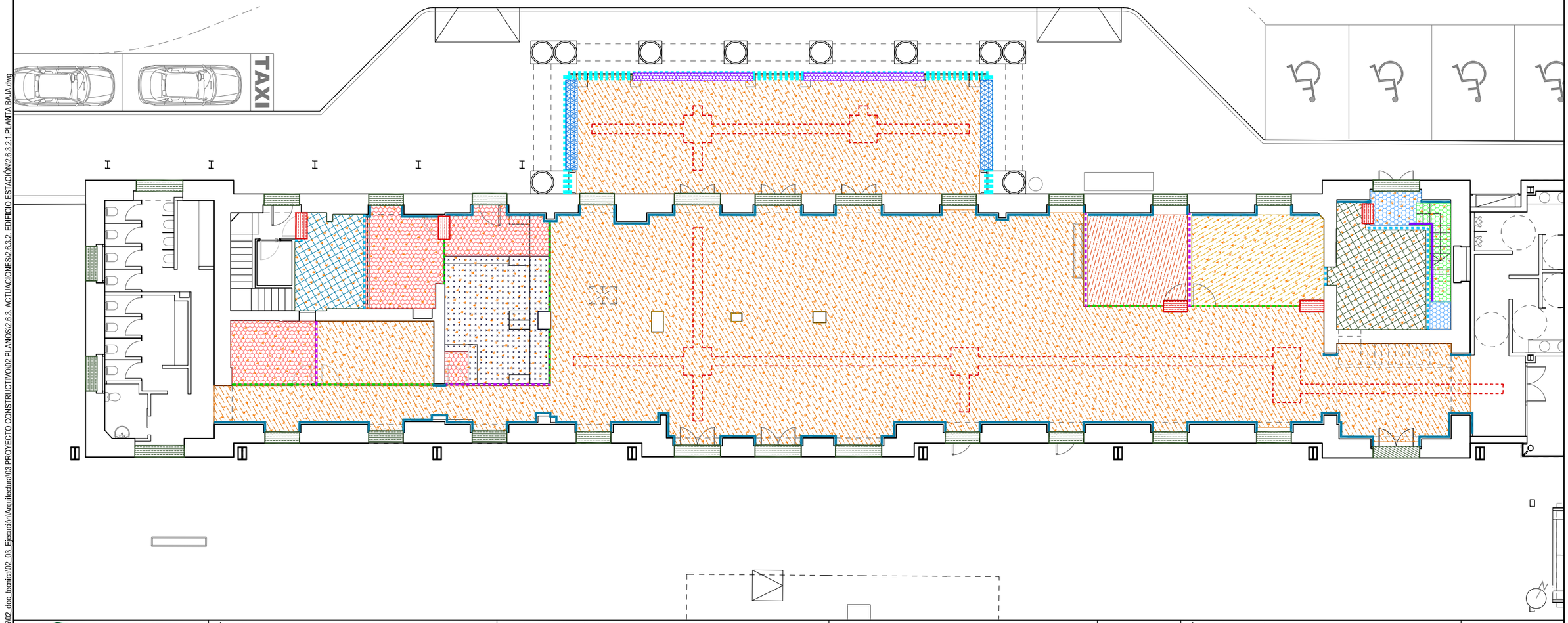


PLANTA GENERAL. ESCALA 1:1.500

- Mampara de vidrio laminar con carpintería de aluminio anodizado
- Tabique autoportante con subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón-yeso en ambas caras
- Mampara de tablero estratificado sobre subestructura de perfiles de acero anodizado
- Muro cortina compuesto por panel sandwich de aluminio anodizado con carpintería de aluminio
- Trasdosado interior de muro existente mediante subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón-yeso en cara interior
- Nueva carpintería exterior
- Nueva carpintería interior
- Puertas de vidrio automáticas
- Puerta de vidrio automática de evacuación

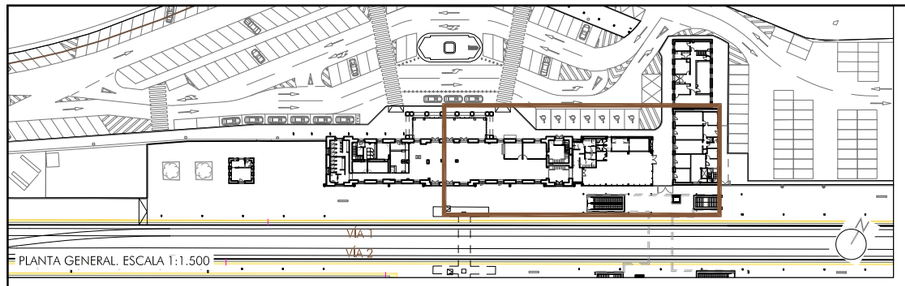
ACTUACIONES EN EDIFICACIONES

- Pavimento de gres porcelánico símil hormigón Microcemento Gris 60x60 cm
- Moqueta FORBO-CORAL BRUSH BLEND 5741 o equivalente según imagen corporativa de RENFE
- Solado de terrazo micrograno en baldosas de 40x40 cm sobre mortero de cemento y arena
- Revestimiento vinílico homogéneo de 2mm en rollos recibido con pegamento
- Revestimiento vinílico homogéneo de 2mm en losetas de 60x60 cm recibidas con pegamento sobre capa de pasta niveladora
- Revestimiento vinílico homogéneo de 2mm en losetas de 60x60 cm recibidas con pegamento sobre capa de pasta niveladora y falso techo acústico registrable de placas de yeso laminado liso de 60x60 cm, suspendido de perfilería semivista
- Revestimiento vinílico homogéneo de 2 mm sobre suelo técnico elevado de baldosas 60x60 cm y pies de acero galvanizado
- Pavimento de piedra natural de GRANITO BLANCO TRAGAL acabado Waterjet Light, incluyendo piezas podotáctiles para formación de encaminamientos en gres porcelánico, y falso techo de listones de madera maciza HUNTER DOUGLAS sistema GRID o equivalente
- Solado de terrazo micrograno en baldosas de 40x40 cm sobre mortero de cemento y arena y falso techo acústico registrable de placas de yeso laminado liso suspendido de perfilería semivista
- Pavimento de gres porcelánico antideslizante, falso techo suspendido continuo
- Pavimento de gres porcelánico antideslizante, falso techo acustico registrable
- Pavimento de gres porcelánico símil hormigón Microcemento Gris y falso techo de listones de madera maciza HUNTER DOUGLAS sistema GRID o equivalente
- Equipamiento y mobiliario completo
- Ejecución encaminamientos
- Ejecución cerrajería barandilla escalera
- Pilar metálico HEB (según planos de estructuras)
- Pilar metálico de sección circular (según planos de estructuras) con pintura intumescente
- Muro cortina compuesto por vidrio bajo emisivo con carpintería de aluminio
- Muro de fachada ventilada de aplacado de granito, aislamiento de poliuretano proyectado, soporte de 1/2 ladrillo perforado y trasdosado interior de doble placa de cartón yeso, con aislamiento de paneles de lana de roca, sobre subestructura de acero galvanizado
- Muro de fachada formado por lamas de aluminio machihembradas acabado anodizado, subestructura de aluminio y tornillería de acero inoxidable. Aislamiento térmico de espuma de poliuretano proyectado en cara exterior. Soporte formado por fábrica de 1/2 pie de ladrillo perforado tosco recibido con mortero de cemento y arena y enfoscado de cemento exterior de 1,5 cm reforzado con armadura de acero galvanizado.Trasdosado interior compuesto por subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón-yeso en cara interior
- Ladrillo hueco doble para formación de barra con enfoscado, maestrado y fratasado con mortero de cemento
- Ejecución de acceso, almacén y cocina mediante particiones autoportantes compuestas por subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón yeso en ambas caras, falso techo registrable y pavimento de baldosas de gres porcelánico antideslizante Cercano Kubik de PORCELANOSA o equivalente
- Ejecución de núcleo de aseos mediante particiones autoportantes compuestas por subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón yeso en ambas caras, alicatado de gres porcelánico STON-KER de BUTECH acabado Caucaso Blanco o equivalente, cabinas mediante tableros de panel fenólico, falso techo continuo de placa de cartón yeso con acabado pintado plástico mate y pavimento de baldosas de gres porcelánico antideslizante STON-KER de BUTECH acabado Caucaso Negro o equivalente
- Ejecución de aseos mediante particiones autoportantes compuestas por subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón yeso en ambas caras,alicatado azulejo blanco de la casa VIVES o equivalente, falso techo registrable y pavimento de baldosas de gres porcelánico antideslizante Cercano Kubik de PORCELANOSA o equivalente



P:\2014\14\1885\02_doc_tecnica\02_03_EjecucióndeArquitectura\03.PROYECTO CONSTRUCTIVO\02 PLANOS\2.6.3. ACTUACIONES\2.6.3.2. EDIFICIO ESTACIÓN\2.6.3.2.1.PLANTA BAJA.dwg

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO MARIO JARA LABRADOR, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ineco	ESCALA NORMAL 1:175 Numérica / Gráfica 0 1 2 3.5 m.	FECHA MAYO 2015	TÍTULO DEL PLANO ARQUITECTURA ACTUACIONES. EDIFICIO ESTACIÓN PLANTA BAJA	Nº DE PLANO 2.6.3.2.1 Hoja 02 de 03

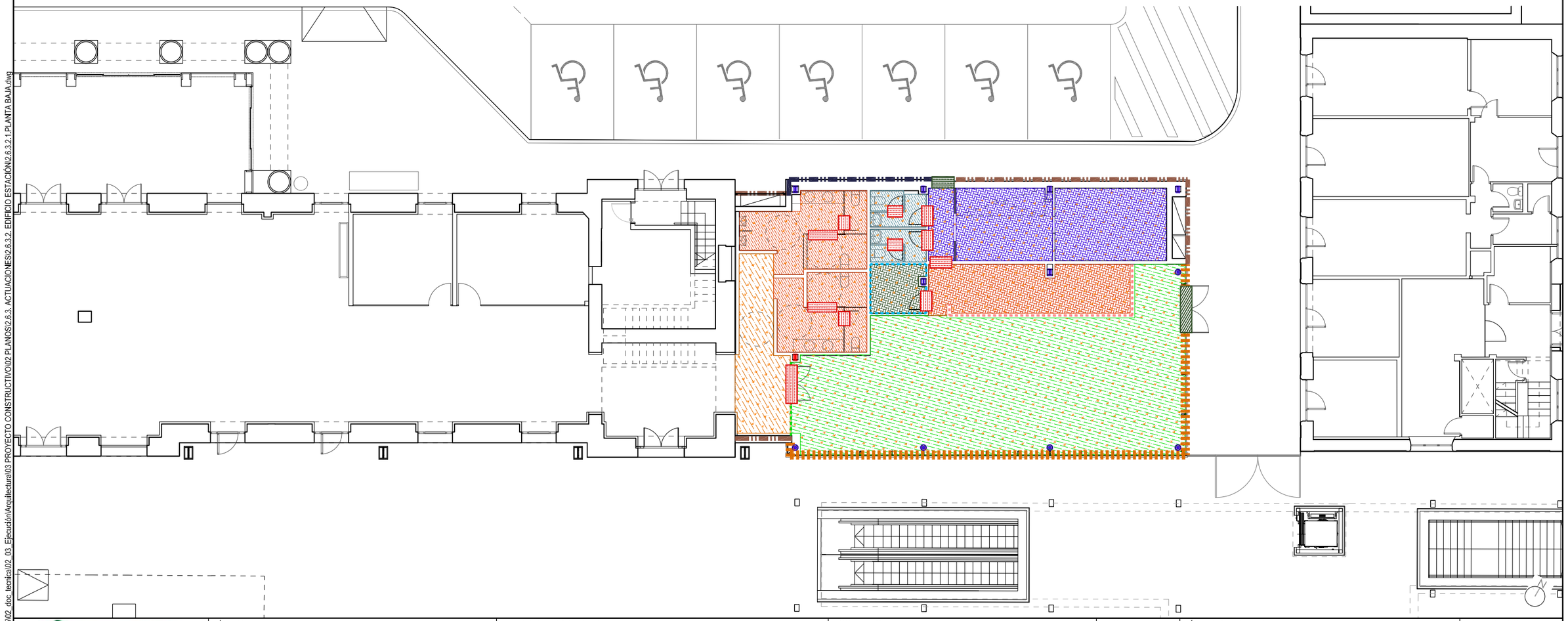


PLANTA GENERAL. ESCALA 1:1.500

- Mampara de vidrio laminar con carpintería de aluminio anodizado
- Tabique autoportante con subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón-yeso en ambas caras
- Mampara de tablero estratificado sobre subestructura de perfiles de acero anodizado
- Muro cortina compuesto por panel sandwich de aluminio anodizado con carpintería de aluminio
- Trasdosado interior de muro existente mediante subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón-yeso en cara interior
- Nueva carpintería exterior
- Nueva carpintería interior
- Puertas de vidrio automáticas
- Puerta de vidrio automática de evacuación

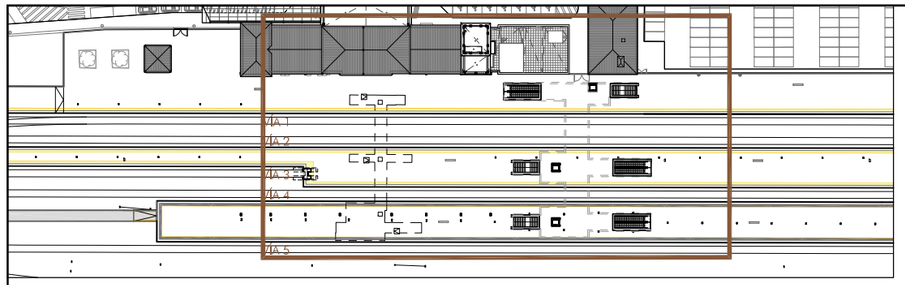
ACTUACIONES EN EDIFICACIONES

- Pavimento de gres porcelánico símil hormigón Microcemento Gris 60x60 cm
- Moqueta FORBO-CORAL BRUSH BLEND 5741 o equivalente según imagen corporativa de RENFE
- Solado de terrazo micrograno en baldosas de 40x40 cm sobre mortero de cemento y arena
- Revestimiento vinílico homogéneo de 2mm en rollos recibido con pegamento
- Revestimiento vinílico homogéneo de 2mm en losetas de 60x60 cm recibidas con pegamento sobre capa de pasta niveladora
- Revestimiento vinílico homogéneo de 2mm en losetas de 60x60 cm recibidas con pegamento sobre capa de pasta niveladora y falso techo acústico registrable de placas de yeso laminado liso de 60x60 cm, suspendido de perfilería semivista
- Revestimiento vinílico homogéneo de 2 mm sobre suelo técnico elevado de baldosas 60x60 cm y pies de acero galvanizado
- Pavimento de piedra natural de GRANITO BLANCO TRAGAL acabado Waterjet Light, incluyendo piezas podotáctiles para formación de encaminamientos en gres porcelánico, y falso techo de listones de madera maciza HUNTER DOUGLAS sistema GRID o equivalente
- Solado de terrazo micrograno en baldosas de 40x40 cm sobre mortero de cemento y arena y falso techo acústico registrable de placas de yeso laminado liso suspendido de perfilería semivista
- Pavimento de gres porcelánico antideslizante, falso techo suspendido continuo
- Pavimento de gres porcelánico antideslizante, falso techo acustico registrable
- Pavimento de gres porcelánico símil hormigón Microcemento Gris y falso techo de listones de madera maciza HUNTER DOUGLAS sistema GRID o equivalente
- Equipamiento y mobiliario completo
- Ejecución encaminamientos
- Ejecución cerrajería barandilla escalera
- Pilar metálico HEB (según planos de estructuras)
- Pilar metálico de sección circular (según planos de estructuras) con pintura intumescente
- Muro cortina compuesto por vidrio bajo emisivo con carpintería de aluminio
- Muro de fachada ventilada de aplacado de granito, aislamiento de poliuretano proyectado, soporte de 1/2 ladrillo perforado y trasdosado interior de doble placa de cartón yeso, con aislamiento de paneles de lana de roca, sobre subestructura de acero galvanizado
- Muro de fachada formado por lamas de aluminio machihembradas acabado anodizado, subestructura de aluminio y tornillería de acero inoxidable. Aislamiento térmico de espuma de poliuretano proyectado en cara exterior. Soporte formado por fábrica de 1/2 pie de ladrillo perforado tosco recibido con mortero de cemento y arena y enfoscado de cemento exterior de 1,5 cm reforzado con armadura de acero galvanizado.Trasdosado interior compuesto por subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón-yeso en cara interior
- Ladrillo hueco doble para formación de barra con enfoscado, maestrado y fratasado con mortero de cemento
- Ejecución de acceso, almacén y cocina mediante particiones autoportantes compuestas por subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón yeso en ambas caras, falso techo registrable y pavimento de baldosas de gres porcelánico antideslizante Cercano Kubik de PORCELANOSA o equivalente
- Ejecución de núcleo de aseos mediante particiones autoportantes compuestas por subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón yeso en ambas caras, alicatado de gres porcelánico STON-KER de BUTECH acabado Caucaso Blanco o equivalente, cabinas mediante tableros de panel fenólico, falso techo continuo de placa de cartón yeso con acabado pintado plástico mate y pavimento de baldosas de gres porcelánico antideslizante STON-KER de BUTECH acabado Caucaso Negro o equivalente
- Ejecución de aseos mediante particiones autoportantes compuestas por subestructura de perfiles de acero galvanizado, paneles de lana de roca y doble placa de cartón yeso en ambas caras,alicatado azulejo blanco de la casa VIVES o equivalente, falso techo registrable y pavimento de baldosas de gres porcelánico antideslizante Cercano Kubik de PORCELANOSA o equivalente



P:\2014\14\1885\02_doc_tecnica\02_03_EjecucióndeArquitectura\03.PROYECTO CONSTRUCTIVO\02 PLANOS\2.6.3. ACTUACIONES\2.6.3.2. EDIFICIO ESTACIÓN\2.6.3.2.1.PLANTA BAJA.dwg

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO MARIO JARA LABRADOR, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ineco	ESCALA NORMAL 1:175 Numérica / Gráfica 0 1 2 3.5 m.	FECHA MAYO 2015	TÍTULO DEL PLANO ARQUITECTURA ACTUACIONES. EDIFICIO ESTACIÓN PLANTA BAJA	Nº DE PLANO 2.6.3.2.1 Hoja 03 de 03



ACTUACIONES EN ANDENES

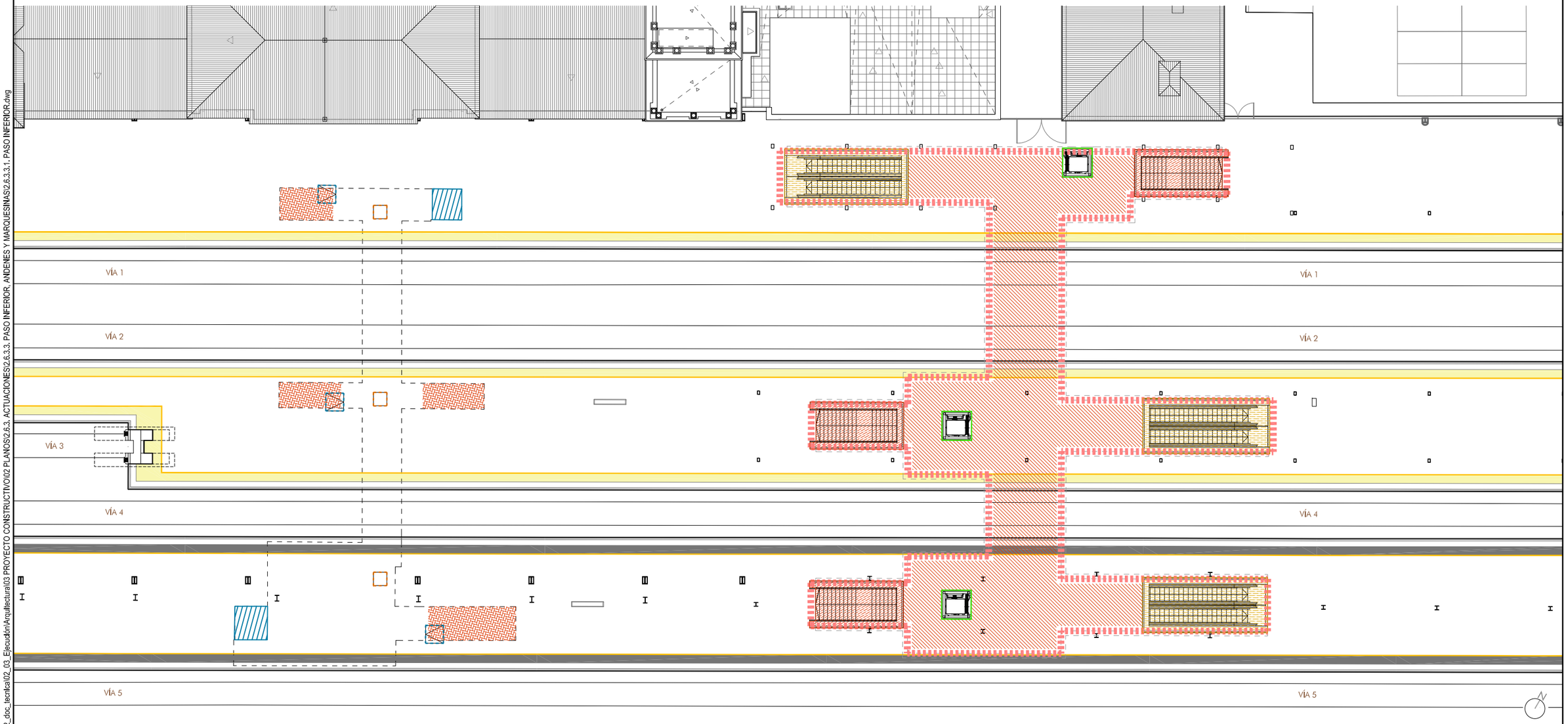
- Pavimento señalizador de botones
- Pasos sobre vías tipo pedestrail
- Recrecido de andén existente
- Ejecución encaminamientos
- Ampliación de marquesina de andén existente
- Reposición de pavimento existente por afección
- Reposición de pavimento y borde de andén por afección
- Ejecución de vías de evacuación (solera sobre terreno)
- Rampa de bajada a vías de evacuación (muretes inclinados in situ, solera sobre relleno)
- Ampliación de andén (murete prefabricado, solera sobre relleno)
- Ejecución borde de andén, baldosas de botones y banda amarilla en cumplimiento de la normativa de accesibilidad
- Recolocación de escáner
- Nueva cerrajería
- Nueva rejilla
- Reposición de marquesinas afectadas por paso inferior

Nuevo paso inferior

- Ejecución de muros perimetrales de paso inferior compuestos por pantalla de micropilotes, pantalla de hormigón proyectado, muro de hormigón armado, cámara ventilada, trasdosado interior con paneles tipo Prodex de PRODEMA o equivalente con fijación oculta y zócalo de tabicón de ladrillo hueco doble
- Ejecución de escaleras, incluidas embocaduras
- Ejecución de paso inferior
- Nueva escalera mecánica incluidas embocaduras
- Nuevo ascensor incluido castillete completo

Cancelación de Paso Inferior Existente

- Clausura de hueco de ascensor incluida reposición de solado sobre nuevo forjado
- Clausura de hueco de escaleras incluida reposición de solado sobre nuevo forjado
- Nueva arqueta de entronque
- Trampilla practicable para acceso de servicio y ventilación del paso inferior clausurado



P:\2014\141885\02_doc_tecnica\02_03_EjecuciónArquitectura\03 PROYECTO CONSTRUCTIVO\02 PLANOS\2.6.3. ACTUACIONES\2.6.3.3. PASO INFERIOR, ANDENES Y MARQUESINAS\2.6.3.3.1. PASO INFERIOR.dwg

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

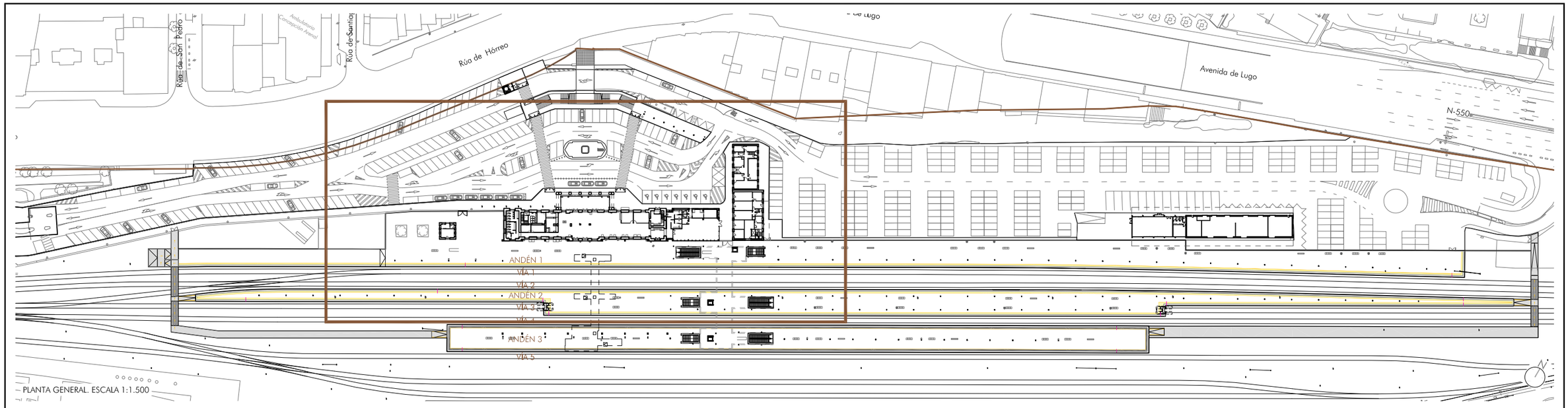
AUTOR DEL PROYECTO
MARIO JARA LABRADOR, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO
VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
ineco

ESCALA NORMAL
1:300 Numérica
0 1m 5 m 10 m Gráfica

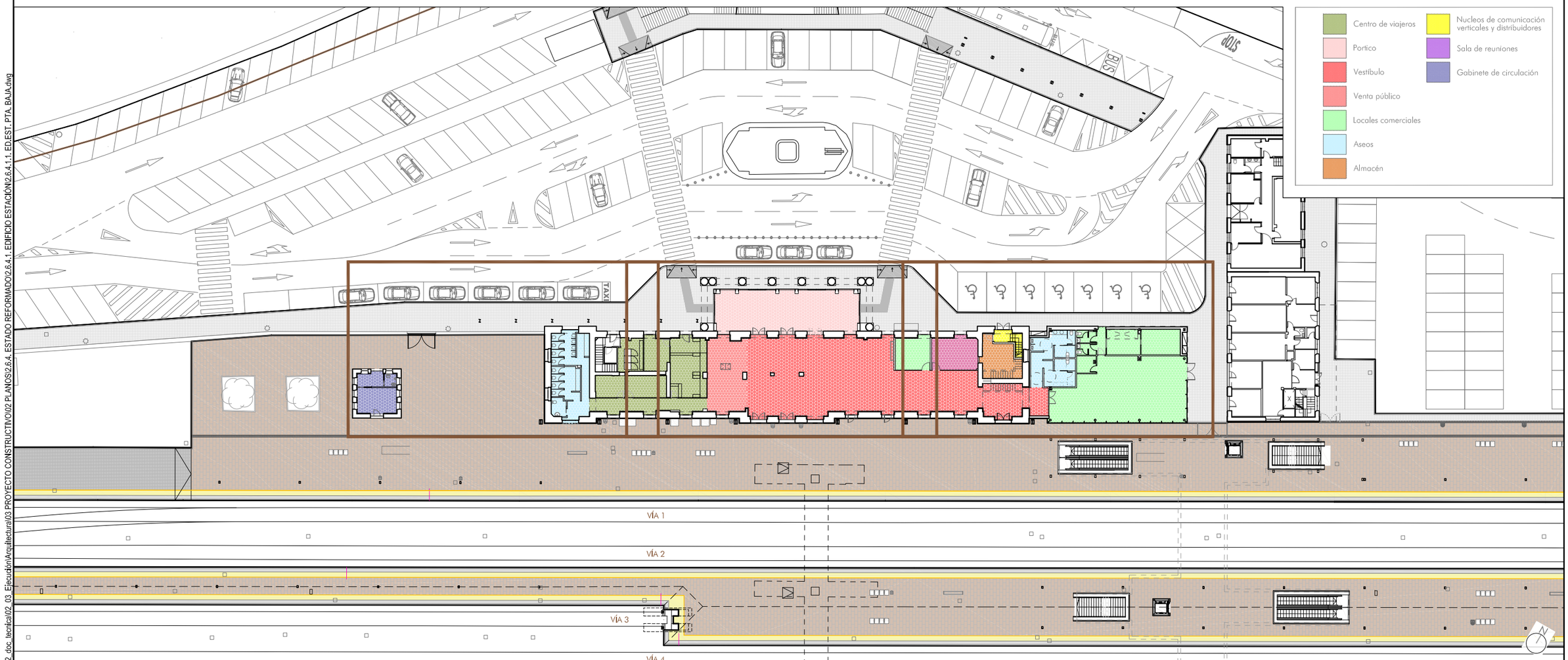
FECHA
MAYO 2015

TÍTULO DEL PLANO
ARQUITECTURA. ACTUACIONES
PASO INFERIOR, ANDENES Y MARQUESINAS
PASO INFERIOR

Nº DE PLANO
2.6.3.3.1
Hoja 01 de 01



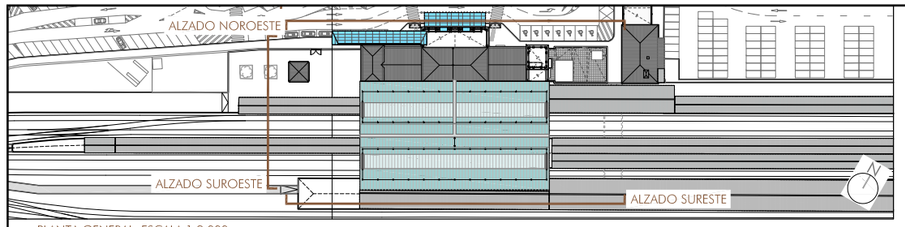
PLANTA GENERAL. ESCALA 1:1.500



- Centro de viajeros
- Portico
- Vestíbulo
- Venta público
- Locales comerciales
- Aseos
- Almacén
- Nucleos de comunicación verticales y distribuidores
- Sala de reuniones
- Gabinete de circulación

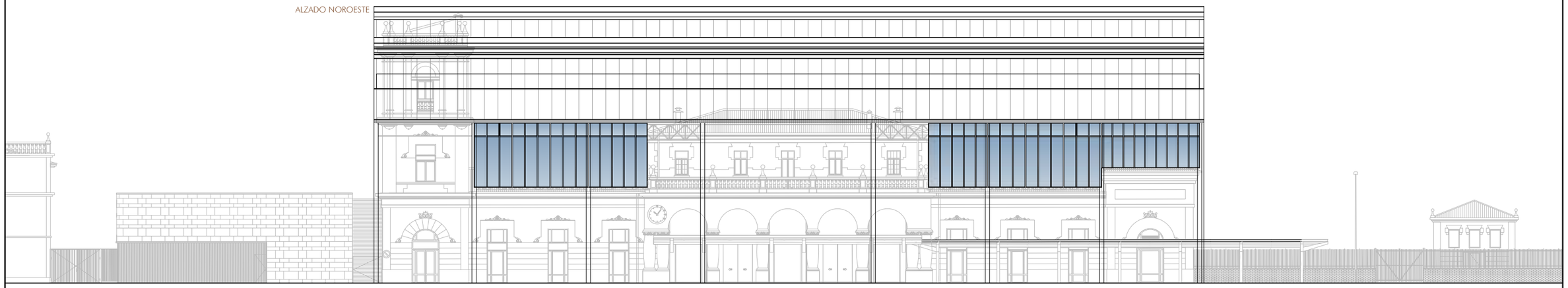
P:\2014\141885\02_doc_tecnica\02_03_Ejecución\Arquitectura\03 PROYECTO CONSTRUCTIVO\02 PLANOS\2.6.4. ESTADO REFORMADO\2.6.4.1. EDIFICIO ESTACIÓN\2.6.4.1.1. ED.EST. PTA. BAJA.dwg

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO MARIO JARA LABRADOR, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS ineco	ESCALA NORMAL 1:500 Numérica 0 2.5 5 10 m. Gráfica	FECHA MAYO 2015	TÍTULO DEL PLANO ARQUITECTURA. ESTADO REFORMADO EDIFICIO ESTACIÓN PLANTA BAJA. PLANO DE CONJUNTO	Nº DE PLANO 2.6.4.1.1 Hoja 01 de 05

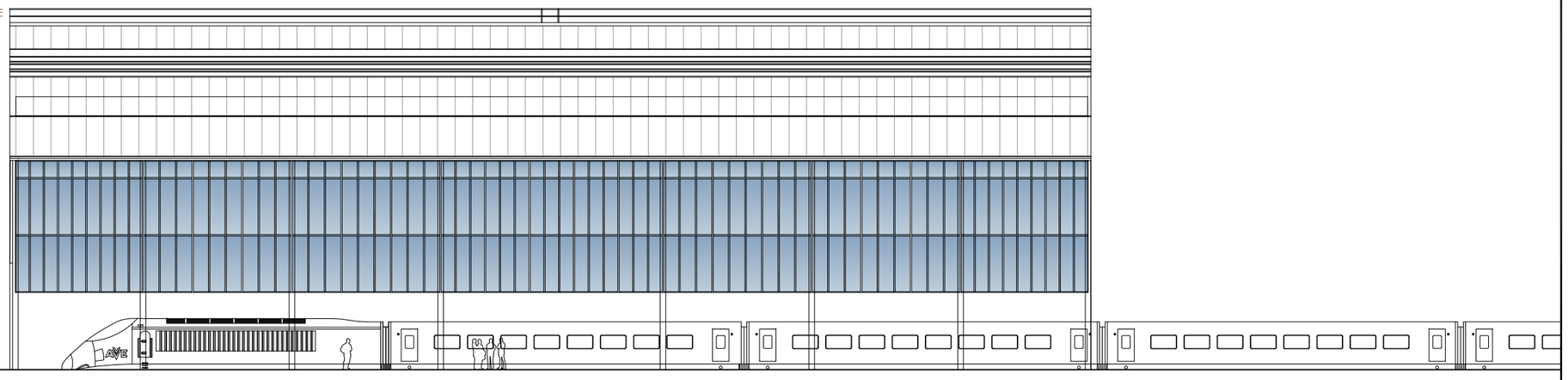


PLANTA GENERAL. ESCALA 1:2.000

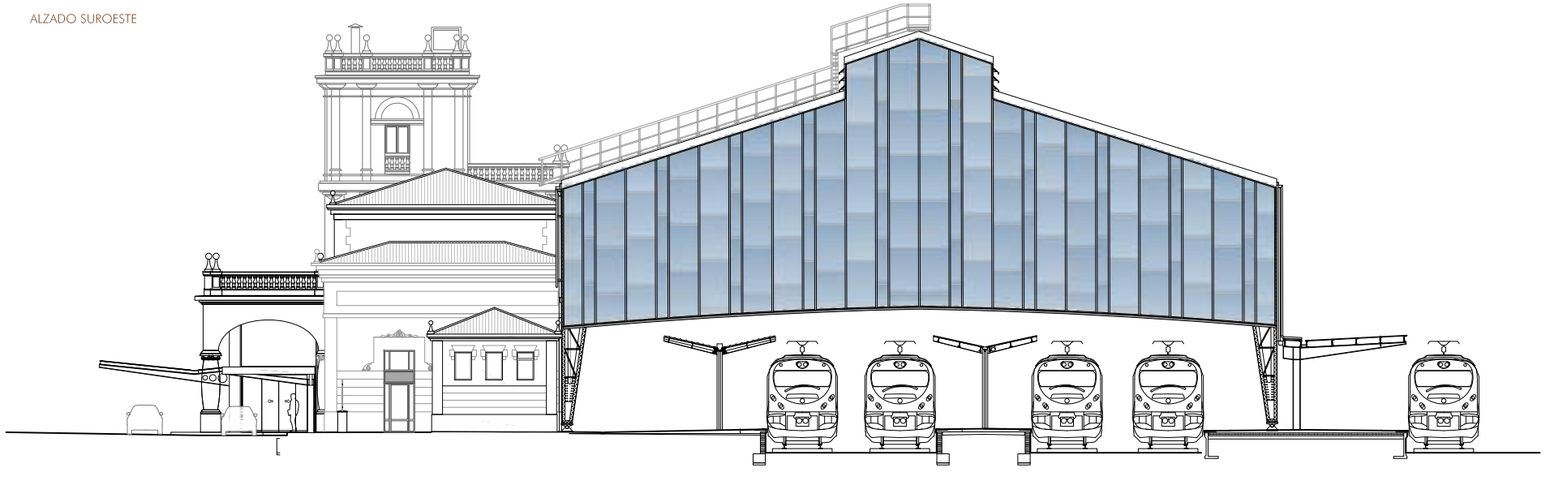
ALZADO NOROESTE



ALZADO SURESTE



ALZADO SUROESTE



P:\2014\14\1885102_doc_tecnica\02_03_EjecucionArquitectura\03 PROYECTO CONSTRUCTIVO\02 PLANOS\2.7. MARQUESINA PPAL\2.7.4.2.H1.dwg

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO

MARIO JARA LABRADOR
ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ
ARQUITECTO

VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO
ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ineco

ESCALA NORMAL
1:300
Numérica | Gráfica

0 1,5 3 6 m.

FECHA
MAYO 2015

TÍTULO DEL PLANO
REHABILITACIÓN DE LA MARQUESINA PRINCIPAL
MUROS CORTINA
ESTADO REFORMADO. ALZADOS

Nº DE PLANO
2.7.4.2
Hoja 01 de 02

Apéndice 5: adjudicación de las Obras de adaptación de la estación de Santiago de Compostela a los nuevos servicios de Alta Velocidad

MINISTERIO
DE FOMENTO

adif
ALTA VELOCIDAD

UNIÓN EUROPEA

Nota de prensa

La inversión prevista asciende a más de 9,2 millones de euros

Fomento adjudica la adaptación de la estación de Santiago de Compostela a los nuevos servicios de alta velocidad

- Esta actuación permitirá incrementar la calidad del servicio a los usuarios en la estación compostelana, que será ampliada y reformada con criterios de accesibilidad integral, eficiencia energética y sostenibilidad, fomentando la intermodalidad

- Las obras, ejecutadas por Adif Alta Velocidad, contemplan mejoras en la configuración de vías e instalaciones ferroviarias, andenes, marquesinas, edificio de viajeros, viales interiores, aparcamiento y accesos a la estación

Madrid, 29 de abril de 2016 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento, a través de Adif Alta Velocidad, ha aprobado hoy la adjudicación del contrato de obras de ejecución del proyecto de adaptación de la estación de Santiago de Compostela a los nuevos servicios de alta velocidad, dentro del tramo Santiago-Berdía del Eje Atlántico de Alta Velocidad.

El objetivo de esta actuación es mejorar la explotación de la estación de Santiago, adaptándola a la demanda estimada a corto y medio plazo. En este sentido hay que destacar que en esta estación confluyen el Eje Atlántico A Coruña-Vigo, actualmente en servicio, y el tramo Ourense-Santiago de la futura Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia.

El contrato ha sido adjudicado por el Consejo de Administración de Adif Alta Velocidad con un presupuesto de 9.249.256 euros (IVA incluido). Las obras cuentan con un plazo de ejecución de 18 meses.

CORREO ELECTRÓNICO
jmgreglero@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes.

DELEGACIÓN DE COMUNICACIÓN
NORTE-NOROESTE

MINISTERIO
DE FOMENTO

adif
ALTA VELOCIDAD

UNIÓN EUROPEA

Nota de prensa

Adaptación de la estación de Santiago

Los trabajos permitirán incrementar la calidad del servicio prestado a los usuarios en la estación compostelana, que será ampliada y reformada con criterios de accesibilidad integral, eficiencia energética y sostenibilidad. Además, fomentarán la intermodalidad con otros transportes y, por extensión, la mejora de las comunicaciones en la zona.

El proyecto define diversas mejoras en los ámbitos de infraestructura, arquitectura, instalaciones y urbanización de la estación, entre las que destacan las siguientes:

- Recrecido del andén 1 y ejecución de una nueva marquesina.

- Recrecido del andén 2, prolongación del mismo por ambos lados y ampliación de su anchura en la parte central, ocupando la actual vía 3, que perderá su carácter pasante y quedará configurada con 2 vías mango: una dirección A Coruña y otra dirección Ourense-Vigo.

- Adecuación de la electrificación, instalaciones de seguridad y comunicaciones existentes a la nueva configuración de vías.

- Nuevo paso inferior bajo las vías, dotado de ascensores y escaleras mecánicas para acceso a todos los andenes.

- Ampliación del edificio de viajeros y reforma interior.

- Rehabilitación integral de la marquesina principal.

- Reordenación de viales interiores y plazas de aparcamiento. Disposición de nuevas marquesinas.

- Instalación de un nuevo ascensor próximo a la escalera monumental para facilitar el acceso de los ciudadanos a la estación.

CORREO ELECTRÓNICO
jmgreglero@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes.

DELEGACIÓN DE COMUNICACIÓN
NORTE-NOROESTE

MINISTERIO
DE FOMENTO

adif
ALTA VELOCIDAD

UNIÓN EUROPEA

Financiación europea

Esta actuación podrá ser cofinanciada por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF).

“Una manera de hacer Europa”

Nota de prensa

CORREO ELECTRÓNICO
jmgreglero@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes.

DELEGACIÓN DE COMUNICACIÓN
NORTE-NOROESTE

Apéndice 6: Coordinación entre ADIF - Alta Velocidady ADIF sobre la solución propuesta

15/02/16

NOTA SOBRE LA PROPUESTA DE ANTEPROYECTO ESTACIÓN SANTIAGO DE COMPOSTELA

adif ALTA VELOCIDAD

Nota interna

Remisión de documentación
Anteproyecto Estación Santiago Compostela

15 de febrero de 2016

De: Eduardo Molina Soto
Director de Planificación y Proyectos

Para: Carlos Ventura Soriano
Director de Estaciones de Viajeros

En esta Dirección se está redactando el "***Anteproyecto Global para la Estación de Santiago de Compostela***"; para ello se están considerando las necesidades a largo plazo para dicha estación, su integración urbana y su intermodalidad con la futura estación de autobuses que está previsto ubicar al sur de la playa de vías.

El documento adjunto recoge la siguiente información:

- Una Propuesta de Actuación Global para la Estación de referencia que se propone desarrollar en el Anteproyecto cuya redacción se está iniciando.
  Esta propuesta corresponde con la Opción-4A.
- Una Propuesta de Pasarela Peatonal Urbana que se acometería en una fase inicial y se integraría con las actuaciones de la fase final.
  Esta pasarela permitiría el acceso a la estación desde el sur de la ciudad y desde la futura estación de autobuses.
- Planos de propuesta remitidos por la Xunta de Galicia a esta Dirección relativos a la futura estación de autobuses.
- Descripción de las opciones 1, 2 y 3 analizadas previamente.

Se ruega informe por su parte sobre la opción Propuesta 4A y la fase inicial que incluye la Pasarela Peatonal indicadas a la mayor brevedad posible, de cara a poder cumplir con los plazos previstos.

adif ALTA VELOCIDAD
Dirección de Planificación y Proyectos
Subdirección de Planificación I
Registro de ~~Entrada~~/Salida 1810
Nº Registro
Fecha 19 FEB. 2016

ANTEPROYECTO DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA)

Provincia: La Coruña

FEBRERO 2016

PROPUESTA PREVIA PARA EL ANTEPROYECTO GLOBAL

SANT 3.1 DP3 V1

ineco

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO

adif ALTA VELOCIDAD

04/04/16

NOTA INFORME SOBRE EL ESTUDIO FUNCIONAL PARA EL ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

adif

adif
Dirección de Planificación y Proyectos
Estación de Viajeros
Registro de Entrada/Salida 0963
Nº Registro
Fecha 07 ABR. 2016
Pase a
Para

Nota interna

4 de abril 2016
16160SDTEC.039

De: Carlos Ventura Soriano.
Director de Estaciones de Viajeros

Para: Eduardo Molina Soto
Director de Planificación y Proyectos

Asunto: "Anteproyecto Global para la estación de Santiago de Compostela".

Estimado Eduardo,

En relación al Anteproyecto para la nueva estación de Santiago de Compostela, de las cinco propuestas incluidas en el documento, la Dirección de Estaciones de Viajeros está de acuerdo con la solución escogida (4A) ya que su esquema funcional es el que más se adapta a una estación con una previsión de 3.500.000 viajeros/año.

En lo relativo a la propuesta escogida, adjunto remito informe donde se revisa el cumplimiento del Programa de Necesidades y se profundiza en los aspectos a desarrollar durante la redacción del Proyecto Básico. Fundamentalmente se debe plantear una nueva distribución interior según los flujos principales de viajeros dentro de la estación, reordenando y jerarquizando los espacios, como se muestra en la propuesta incluida dentro del informe.

De cara a la siguiente fase de este proyecto, sería conveniente mantener reuniones de coordinación para conseguir una óptima solución para la futura estación de Santiago de Compostela.

Un saludo.

CARLOS VENTURA SORIANO
Director de Estaciones de Viajeros

adif
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS
Dirección General
Registro de
Nº Registro 2613
Fecha 05.04.16

D.ESTACIONES DE VIAJEROS adif
SUBDIRECCIÓN TÉCNICA
04 ABR 2016
SALIDA Nº 2016-160-024

adif

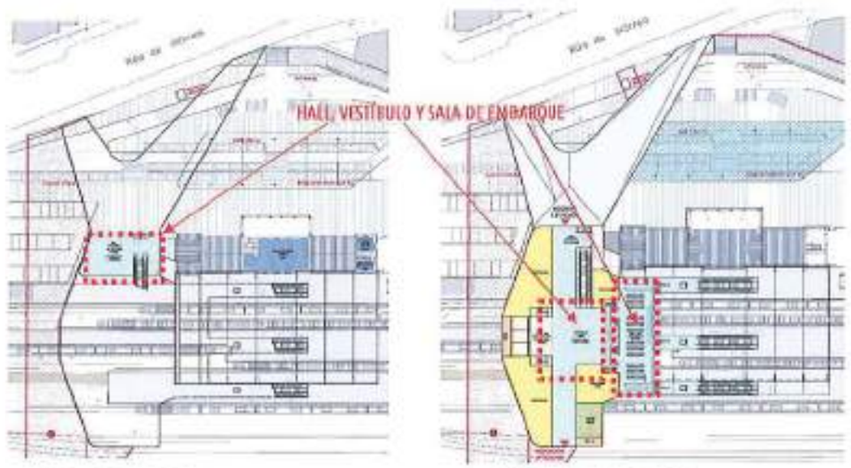
INFORME SOBRE EL ESTUDIO FUNCIONAL PARA EL ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA.

La propuesta de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela sitúa el nuevo edificio de la estación sobre las vías, produciéndose tanto las salidas como las llegadas de los viajeros desde el nuevo edificio. El edificio de viajeros actual se mantiene para reubicar los usos ahora dispersos por el recinto de la estación, demoliendo el resto de edificaciones del entorno próximo.

En el documento, además de la propuesta 4A, también se incluyen tres opciones ya descartadas por la Dirección de Planificación y Proyectos. En la primera se amplía el edificio histórico realizándose las salidas y llegadas a través del mismo. En la segunda se separan las salidas, que se hacen a través del edificio histórico, de las llegadas, que se realizan mediante una plataforma sobre vías. En la tercera opción también se separan los flujos de viajeros, realizando las salidas desde el nuevo edificio sobre vías y las llegadas atravesando el edificio histórico. A su vez, cada solución presenta dos alternativas, una demoliendo los edificios anexos y otra manteniéndolos.

La Dirección de Estaciones de Viajeros está de acuerdo con la solución escogida (4A) ya que unifica los flujos de salida y llegadas en el futuro edificio intermodal, solución que entendemos apropiada para estaciones con este número de viajeros. Por otro lado, y aunque no se hace referencia expresa, estamos de acuerdo en que el paso inferior actual quede fuera de los flujos de los viajeros y tenga consideración de galería técnica para funcionamiento interno de la estación. También estamos de acuerdo con el planteamiento de demoler los edificios anexos para configurar el nuevo aparcamiento.

El anteproyecto incluye, además, la definición de una pasarela peatonal urbana de 8m de ancho para permitir el acceso desde la calle Rúa del Hórreo hasta el recinto de la futura estación de autobuses.



SOLUCIÓN 4A.COTA +220

SOLUCIÓN 4A.COTA +227.50

ESTACIÓN INTERMODAL

A continuación se revisa la propuesta 4A siguiendo el orden del Programa de Necesidades redactado en Noviembre de 2012.

-Vestíbulo Principal.

El vestíbulo principal se sitúa en la cota +227,50 y tiene una superficie de 715m2, que se compone de un vestíbulo propiamente asociado a la estación de 300m2, al que se añaden dos pasillos de acceso, desde la ciudad y desde la nueva estación de autobuses, hasta sumar los 715m2. En esta configuración propuesta el espacio público más utilizado resulta pequeño y las zonas de paso donde el viajero no tiene comodidad de espera, grandes. Se plantea una sala de embarque de 367 m2 (no solicitada en el Programa de Necesidades) que en el caso de Santiago no ayuda al buen funcionamiento de la estación.

Se solicita y propone una nueva forma para conseguir un único vestíbulo en planta alta, que mejore las proporciones planteadas en el anteproyecto, de tal forma que las zonas de paso se incorporen al vestíbulo central para conformar un único espacio visual. Se debe incorporar al vestíbulo parte de la sala de embarque, cuyo espacio debe ser reducido al mínimo imprescindible para permitir llegar a las escaleras mecánicas de los tres andenes.

En la cota +220 se dispone un Hall de Acceso desde el aparcamiento de 332m2. Si bien este Hall de Acceso no ha sido solicitado en el Programa de Necesidades, el desarrollo del proyecto lo justifica para dar servicio a los usuarios que llegan a la estación mediante vehículo rodado. No obstante, y dado el exceso de superficie para ser un acceso secundario, se debe reducir en su tamaño y dotarlo de uso comercial ubicando los 80m2 solicitados en el Programa de Necesidades para "Rent a Car" en el mismo.

-Acceso a Andenes.

El anteproyecto define el acceso desde la sala de embarque a los tres andenes mediante 1 ascensor, 1 escalera mecánica de subida y otra de bajada, y una escalera fija. El acceso a las escaleras fijas y mecánicas se realiza a través de un pasillo donde se sitúa el ascensor.

Si bien el número de medios de acceso es el adecuado, debe estudiarse una nueva forma de acceder a los andenes. En la configuración actual el paso de viajeros se reduce al ancho mínimo entre el ascensor y la barandilla del "finger" de embarque. Este "finger" incrementa la superficie destinada a circulaciones dentro de la intervención sin mejorar las condiciones de comodidad del usuario.

Debe estudiarse este acceso sin que la posición del ascensor interfiera con el acceso a las escaleras y sin que se incremente la superficie a la zona de embarque.

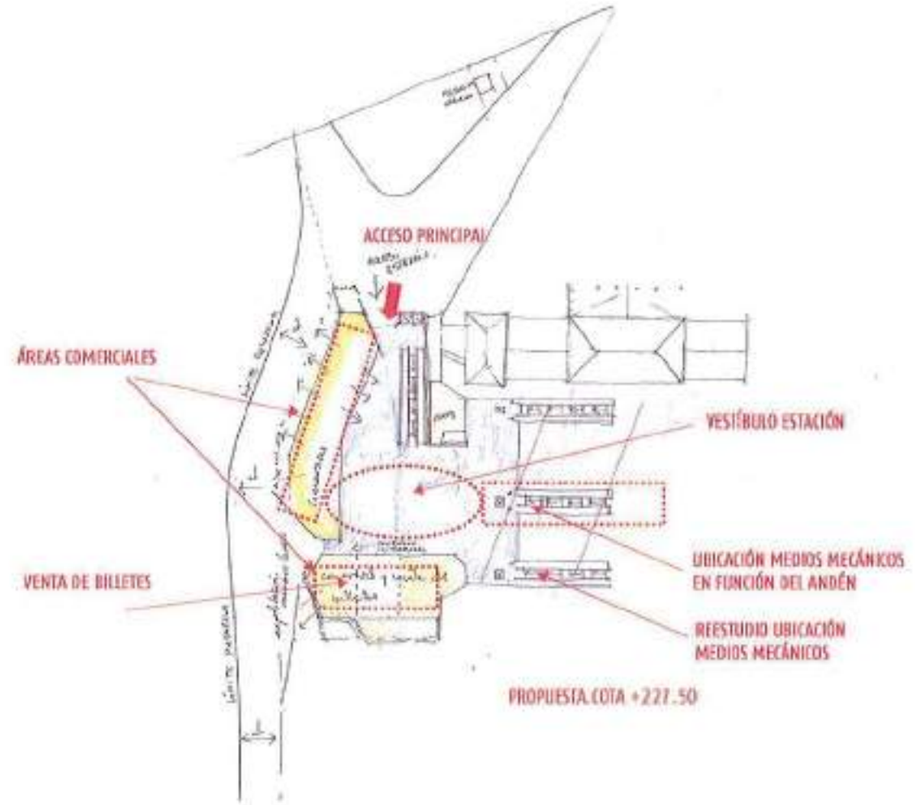
-Área de Explotación Pública.

- Venta de billetes. El anteproyecto incluye espacio para 3 puestos con un frente de 12m según lo solicitado en el Programa de Necesidades. El anteproyecto ubica la venta de billetes en el espacio central de la estación.

  La ubicación propuesta para la venta de billetes debe ser modificada de forma que no ocupe un espacio predominante en la estación, destinando ese espacio central para uso comercial.

- Despachos, locales asociados a la venta de billetes y atención al cliente de Adif. El anteproyecto incluye 155m2 en una segunda planta ubicada encima de la superficie dedicada a la venta de billetes. La superficie coincide con la solicitada en el Programa de Necesidades si bien, con respecto a la atención al cliente ésta debe ser independiente a la venta de billetes, aunque también deberá estar integrada en el mismo frente que los locales comerciales.

  Si bien la documentación no tiene el suficiente nivel de detalle para su estudio, debe asegurarse que esta cota cumple con las condiciones de accesibilidad relativas a su uso, debiéndose incorporar en todo caso ascensor.



-Locales Comerciales.

La superficie comercial incluida en el anteproyecto es de 736m2 que cumple, de forma aproximada con la superficie solicitada en el Programa de Necesidades.

El anteproyecto únicamente diferencia los usos entre superficie comercial (sin definir actividad) y cafetería, por lo que no puede confirmarse que el local de consignas esté situado próximo a la zona de escáneres según lo solicitado en el Programa de Necesidades.

El anteproyecto propone situar gran parte de la superficie comercial en el pasillo de acceso a la estación y en el pasillo de conexión con la estación de autobuses, fuera de los flujos de estancia del viajero. Debe estudiarse una nueva distribución de estos pasillos en relación a las nuevas proporciones del vestíbulo para ubicar su fachada comercial en vestíbulo principal de la estación.

También debe permitir que los locales que tengan fachada a la pasarela urbana puedan explotarse por ambos lados. De esta forma esta vía tendrá un carácter más comercial y no sólo de tránsito, lo que dotará a los locales de una mayor presencia y versatilidad comercial.

Una vez replanteado de forma global el espacio comercial debe también dotarse al espacio común del vestíbulo de tomas para stands, vending y publicidad. Sería necesario que el equipo redactor del proyecto incluyese las estructuras básicas para poder habitar, usar y comercializar dicho espacio, proyectando esas áreas comerciales.

-Área de explotación privada.
El Programa de Necesidades solicitaba 240m2 para las oficinas de la Jefatura de Explotación y para vestuarios de contratas. El anteproyecto incluye la superficie solicitada en la segunda planta del futuro edificio (cota +231.50).
-Almacenes.
El Programa de Necesidades solicitaba 150m2 para Almacenes. El anteproyecto incluye la superficie solicitada en la segunda planta del futuro edificio (cota +231.50).
Si bien el anteproyecto aún no tiene escala suficiente, debe incluir los medios necesarios (montacargas y/o escaleras) para utilizar esos almacenes.

-Instalaciones.
El anteproyecto realiza una previsión de superficie de instalaciones de 280m2, repartida entre las cotas +227.50 y +231.50 del futuro edificio, que es similar a la previsión incluida en el Programa de Necesidades.

URBANIZACIÓN

-Acceso peatonal a la estación intermodal.
El anteproyecto proyecta el acceso peatonal desde la Rua del Hórreo mediante pasarela urbana sobre el patio de coches de la estación.
La forma de la plaza debe intentar respetar, en proyección vertical, la traza de la escalera monumental existente e integrar en el diseño de la plaza el ascensor de acceso desde la ciudad al aparcamiento.
El anteproyecto define el acceso desde el aparcamiento hasta la estación mediante 2 ascensores, escaleras mecánicas de subida y bajada, y escalera fija. La solución se considera correcto desde el punto de vista de accesos al edificio de viajeros.

-Aparcamientos.
El anteproyecto incluye un aparcamiento con 400 plazas y zona reservada de 100 plazas para coches de alquiler, independientes una de la otra. Si bien incluye las plazas solicitadas para su puesta en explotación, falta por definir cómo se va a realizar la reserva de espacio de 200 plazas para permitir la ampliación del aparcamiento.
El número de plazas actuales es de 450 de las que 380 plazas son de la empresa concesionaria, 35 de alquiler de coches y 35 de usos ferroviarios. Este aspecto debe ser considerado ya que no deben disminuirse las plazas actuales del aparcamiento en ningún caso.
El anteproyecto debe incluir la cubrición del recorrido peatonal desde el aparcamiento, de forma que el viajero realice el máximo camino posible a cubierto.

-Nuevo vial.
Debe mantenerse la configuración actual de entradas y salidas a la estación, regulada por las barreras del aparcamiento. El vial no debe ser independiente y de libre acceso para no convertirse en una alternativa más rápida que el vial urbano paralelo. Su acceso y salida deberá restringirse para uso de la estación.

-Accesos/salidas aparcamiento.
De acuerdo con el punto anterior, se deberá estudiar el número de barreras de entrada y salida de las zonas de aparcamiento, con su nueva configuración, para garantizar la máxima fluidez en todo momento y especialmente en las puntas horarias de gran afluencia de usuarios por la llegada simultánea de trenes.

-Taxis, autobuses y paradas momentáneas.
El anteproyecto incluye 8 plazas para taxis, una bolsa de 24 plazas y 12 plazas para parada momentánea de coches. El anteproyecto cumple de forma general, con el número de plazas solicitadas.

La distribución de la zona de paradas debe replantearse, de forma que se acceda de forma directa desde el hall de la cota +220 a la cabeza de la bolsa de taxis y no al último taxi en espera. Esto se puede conseguir invirtiendo el sentido de circulación de forma que la cabeza del Kiss & Ride se ubique en el acceso directo al hall de la estación.
Parada autobús. Los autobuses, como en la situación actual, deberán tener un único sentido de circulación en el recinto de la estación. Para facilitar la intermodalidad, la situación de la parada del Autobús municipal y del Autobús del Aeropuerto deberán ser visibles desde el acceso a la estación y estar apoyadas por una señalética que facilite su localización.

EDIFICIO HISTÓRICO

El anteproyecto utiliza el Edificio Histórico como zona de realojo de todas las dependencias y usos que actualmente conforman la estación de Santiago. Se debe comprobar en el desarrollo del proyecto que los realojos planteados contemplan los usos existentes, centro de formación y gabinete médico de Renfe, entre otros, sin fraccionar sus dependencias. Dada las sucesivas intervenciones que se han realizado en el edificio debe comprobarse el estado de los forjados y estructuras previamente a la asignación de usos.

PASARELA PEATONAL

El ancho de 8m de la pasarela parece excesivo (la pasarela peatonal de Chamartín tiene 4,4m de ancho para un largo de 115m). El estudio del ancho de la pasarela debe realizarse con la yuxtaposición del edificio de viajeros, de forma que la pasarela peatonal final no resulte desproporcionada ni presente espacios residuales de difícil gestión.
Será necesario durante la redacción del proyecto constructivo comprobar que la estructura portante no ocasiona pérdida de plazas en el aparcamiento actual y que las acometidas de instalaciones son independientes de las de la estación.

28/04/16

RESPUESTA AL INFORME SOBRE EL ESTUDIO FUNCIONAL PARA EL ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

RESPUESTA AL

"INFORME SOBRE EL ESTUDIO FUNCIONAL PARA EL ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA"

ANTECEDENTES:

- Con fecha 15 de febrero de 2016 ADIF A.V. remitió a la Dirección de Estaciones de Viajeros de ADIF, CD del *"Propuesta de Actuación Global"* en la que solicitaba informe de conformidad sobre la propuesta.

- Con fecha 5 de abril de 2016 se ha recibido en respuesta al envío anterior, nota interna de la Dirección de Estaciones de Viajeros de ADIF, a la que se adjunta Informe sobre el *"Estudio Funcional para el Anteproyecto de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela"*. Ambos, nota e informe, se adjuntan en su formato original en el apéndice 2.

RESPUESTA PÁRRAFO POR PÁRRAFO ALINFORME DE REFERENCIA:

INFORME SOBRE EL ESTUDIO FUNCIONAL PARA EL ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA.

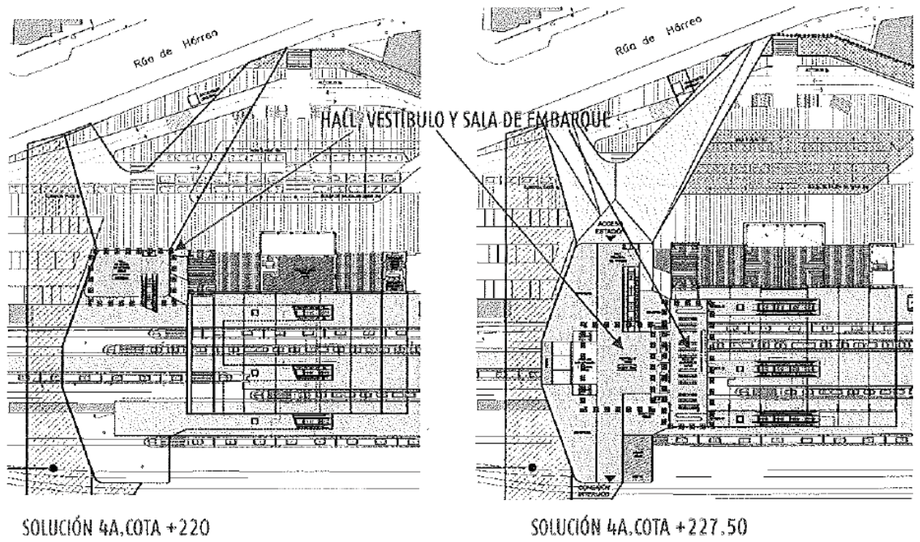
La propuesta de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela sitúa el nuevo edificio de la estación sobre las vías, produciéndose tanto las salidas como las llegadas de los viajeros desde el nuevo edificio. El edificio de viajeros actual se mantiene para reubicar los usos ahora dispersos por el recinto de la estación, demoliendo el resto de edificaciones del entorno próximo.

En el documento, además de la propuesta 4A, también se incluyen tres opciones ya descartadas por la Dirección de Planificación y Proyectos. En la primera se amplía el edificio histórico realizándose las salidas y llegadas a través del mismo. En la segunda se separan las salidas, que se hacen a través del edificio histórico, de las llegadas, que se realizan mediante una plataforma sobre vías. En la tercera opción también se separan los flujos de viajeros, realizando las salidas desde el nuevo edificio sobre vías y las llegadas atravesando el edificio histórico. A su vez, cada solución presenta dos alternativas, una demoliendo los edificios anexos y otra manteniéndolos.

La Dirección de Estaciones de Viajeros está de acuerdo con la solución escogida (4A) ya que unifica los flujos de salida y llegadas en el futuro edificio intermodal, solución que entendemos apropiada para estaciones con este número de viajeros. Por otro lado, y aunque no se hace referencia expresa, estamos de acuerdo en que el paso inferior actual quede fuera de los flujos de los viajeros y tenga consideración de galería técnica para funcionamiento interno de la estación. También estamos de acuerdo con el planteamiento de demoler los edificios anexos para configurar el nuevo aparcamiento.

El anteproyecto incluye, además, la definición de una pasarela peatonal urbana de 8m de ancho para permitir el acceso desde la calle Rúa del Hórreo hasta el recinto de la futura estación de autobuses.

ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



El Informe al que responde este documento se refiere a la OPCIÓN 4A elegida como la más adecuada por el Estudio Funcional redactado. En sus primeras líneas, el Informe corrobora la elección de la mencionada opción por lo que nos ceñiremos exclusivamente a esta variante. No obstante, para dar respuesta a todos los requerimientos, se ha revisado el proyecto completo generando una **Nueva Configuración** que se adjunta y que debe ser considerada la propuesta vigente del anteproyecto a la que se referirán a partir de ahora todos los comentarios al informe.

El Informe corrobora a grandes rasgos la organización del Estudio Funcional pero realiza en su introducción un comentario sobre el que es necesario llamar la atención. Nos referimos a la afirmación de que no se considera la incorporación del paso inferior bajo andenes al esquema de circulaciones de la futura estación. No obstante, el anteproyecto sí considera mantener el paso bajo vías y sus elementos mecánicos (en su definición incluida en el PC de 2015), incorporado al esquema de circulaciones de la futura estación y no relegarlo a galería de mantenimiento eliminándolo del flujo de viajeros.

Parece interesante incorporar el paso inferior de peatones al sistema de circulaciones para los viajeros de llegadas que abandonarán la estación por medios rodados situados a la cota de las vías. De esta forma se podría conducir muy fácilmente a los pasajeros de los tres andenes que se dirigen a tomar un taxi, alquilar un coche, recoger su vehículo del aparcamiento o encontrarse con una persona que les ha venido a recoger en el parada momentánea, sin obligarles a subir a la plataforma y volver a bajar reduciendo muy considerablemente sus recorridos. Es importante reseñar que los usuarios del aparcamiento, los taxis y el parada momentánea suman un 27,6% delos viajeros sin considerar ningún tipo de autobús urbano o discrecional.

A su vez, la nueva cafetería prevista en el Proyecto Constructivo de 2015 con un tratamiento acristalado, podría muy bien ser un vestíbulo de llegadas para estos viajeros que habrían salido del paso inferior en el Andén 1 y reconducidos a través de un recinto controlado a este punto en el que podrían disponer de algún servicio (alquiler de coches, aseos, punto de información, etc.).

galería de servicios, la reducción de la carga de los andenes y sus medios mecánicos que suben a la plataforma en el momento de la llegada del tren con un público que es el menos consumidor desde el punto de vista comercial y la salida del público en la cabeza de la cola de los taxis.

Por lo tanto, el anteproyecto mantiene el paso inferior según los planos adjuntos.

ESTACIÓN INTERMODAL

A continuación se revisa la propuesta 4A siguiendo el orden del Programa de Necesidades redactado en Noviembre de 2012.

-Vestíbulo Principal.

El vestíbulo principal se sitúa en la cota +227,50 y tiene una superficie de 715m2, que se compone de un vestíbulo propiamente asociado a la estación de 300m2, al que se añaden dos pasillos de acceso, desde la ciudad y desde la nueva estación de autobuses, hasta sumar los 715m2. En esta configuración propuesta el espacio público más utilizado resulta pequeño y las zonas de paso donde el viajero no tiene comodidad de espera, grandes. Se plantea una sala de embarque de 367 m2 (no solicitada en el Programa de Necesidades) que en el caso de Santiago no ayuda al buen funcionamiento de la estación.

Se solicita y propone una nueva forma para conseguir un único vestíbulo en planta alta, que mejore las proporciones planteadas en el anteproyecto, de tal forma que las zonas de paso se incorporen al vestíbulo central para conformar un único espacio visual. Se debe incorporar al vestíbulo parte de la sala de embarque, cuyo espacio debe ser reducido al mínimo imprescindible para permitir llegar a las escaleras mecánicas de los tres andenes.

En la cota +220 se dispone un Hall de Acceso desde el aparcamiento de 332m2. Si bien este Hall de Acceso no ha sido solicitado en el Programa de Necesidades, el desarrollo del proyecto lo justifica para dar servicio a los usuarios que llegan a la estación mediante vehículo rodado. No obstante, y dado el exceso de superficie para ser un acceso secundario, se debe reducir en su tamaño y dotarlo de uso comercial ubicando los 80m2 solicitados en el Programa de Necesidades para "Rent a Car" en el mismo.

En la **Nueva Configuración** se dispone un vestíbulo unitario y de fácil lectura visual, con todas las áreas comerciales a la vista y con una superficie de 570m^2 que no incluyen las áreas consumidas por los dos corredores de 5.00m de anchura que lo conectan con los accesos principales desde la ciudad y desde la Estación de Autobuses. A esta superficie se ha añadido otra de 260m^2 con una anchura de 7.00m que denominamos Área de Embarque que incluye los escáneres del control de acceso para los que se han reservado 3m y un espacio de 4m de anchura para la formación de colas de embarque con un cierto desahogo en sus extremos. El Área de Embarque solo acoge a viajeros ya controlados de salidas.

El citado vestíbulo tiene una proporción rectangular armónica que permitirá su ocupación con zonas de descanso y espera y también para disponer montajes publicitarios, pequeños kioscos, promociones, etc.

Respecto del Hall de Acceso a cota +220, la **Nueva Configuración** propone su colmatación a la búsqueda de la máxima eficiencia. Allí se ubican ahora los puntos de alquiler de coches solicitados, una parte de las instalaciones y casi la totalidad de los almacenes solicitados por el programa. Se entiende que este punto de instalaciones puede ser de gran utilidad para resolver las acometidas y la subida de las mismas a las plantas superiores. Además, esta ubicación ofrece a instalaciones y almacenes un acceso directo desde el aparcamiento de

Los accesos a nivel de la plataforma son dos: el que llamamos Acceso Norte o Acceso Ciudad que mantiene la posición fijada por el Estudio Funcional y el Acceso Sur que es el responsable de la conexión con la estación de autobuses. La **Nueva Configuración** ha desplazado este acceso a la esquina suroeste del edificio tal y como sugiere el Informe, generando allí un ensanchamiento de la pasarela para facilitar en su momento la instalación de una conexión cubierta entre ambas estaciones sin obstruir el recorrido peatonal de la pasarela y sin mezclar flujos.

-Acceso a Andenes.

El anteproyecto define el acceso desde la sala de embarque a los tres andenes mediante 1 ascensor, 1 escalera mecánica de subida y otra de bajada, y una escalera fija. El acceso a las escaleras fijas y mecánicas se realiza a través de un pasillo donde se sitúa el ascensor.

Si bien el número de medios de acceso es el adecuado, debe estudiarse una nueva forma de acceder a los andenes. En la configuración actual el paso de viajeros se reduce al ancho mínimo entre el ascensor y la barandilla del "finger" de embarque. Este "finger" incrementa la superficie destinada a circulaciones dentro de la intervención sin mejorar las condiciones de comodidad del usuario.

Debe estudiarse este acceso sin que la posición del ascensor interfiera con el acceso a las escaleras y sin que se incremente la superficie a la zona de embarque.

En la **Nueva Configuración**, los medios mecánicos para acceder a los andenes se han colocado lo más próximos posible a la sala de embarque dejando un espacio suficiente para realizar el control y segregar los flujos de los ascensores, escaleras mecánicas y pedestres. El Andén 2 tiene la particularidad de estar fuertemente condicionado en cuanto a la ubicación de los medios mecánicos por la presencia de la vía 3, que no permite colocarlos más próximos de lo que figura en los planos por motivos de gálibo y áreas de protección.

En los Andenes 1 y 3, siguiendo los comentarios del Informe, se han desplazado sus ascensores hasta hacerlos coincidir con la zona de embarque para despejar totalmente la anchura del finger de escaleras. Estos andenes permiten una evacuación directa de los viajeros de llegadas al vestíbulo de la estación sin mezclar el flujo de viajeros de llegada con el de los de salida. El Andén 2 no puede ofrecer la misma solución a los viajeros de llegadas por lo que se ha optado por conectar a estos viajeros con el finger de salida del Andén 1 aprovechando el retraso obligado de las escaleras del andén 2 respecto del primero. Esta configuración no aumenta los recorridos de los viajeros y evita todos los cruces de los de llegadas con los de salidas y de los viajeros controlados con los de llegadas.

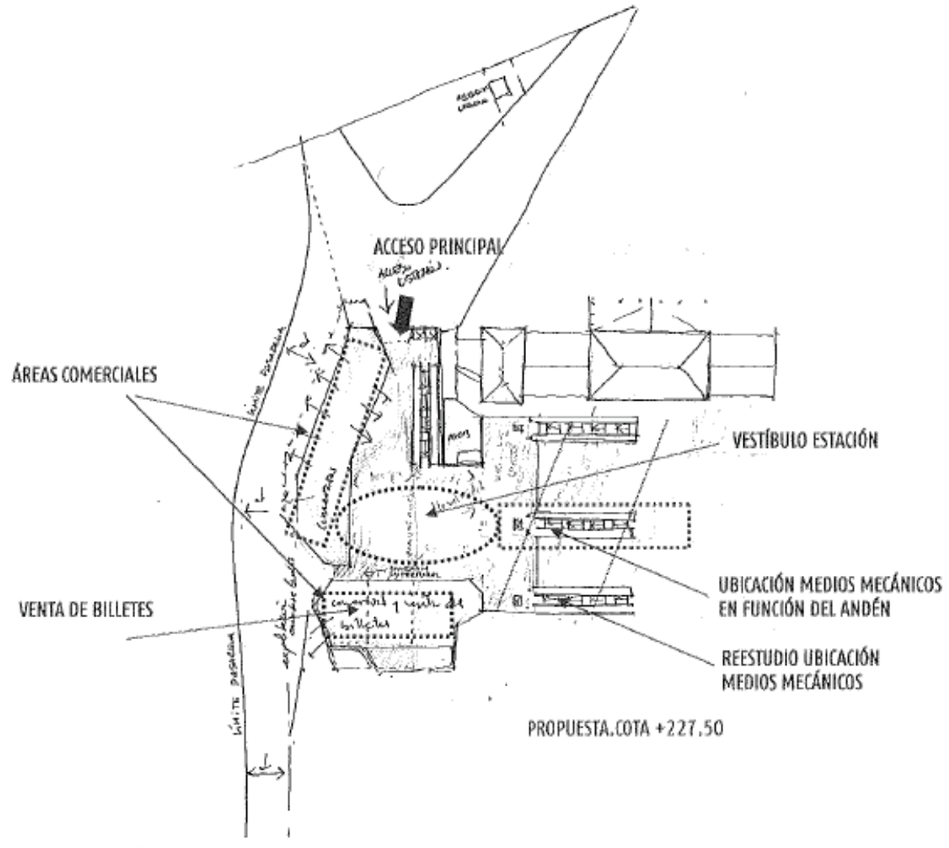
-Área de Explotación Pública.

- Venta de billetes. El anteproyecto incluye espacio para 3 puestos con un frente de 12m según lo solicitado en el Programa de Necesidades. El anteproyecto ubica la venta de billetes en el espacio central de la estación.

  La ubicación propuesta para la venta de billetes debe ser modificada de forma que no ocupe un espacio predominante en la estación, destinando ese espacio central para uso comercial.

- Despachos, locales asociados a la venta de billetes y atención al cliente de Adif. El anteproyecto incluye 155m2 en una segunda planta ubicada encima de la superficie dedicada a la venta de billetes. La superficie coincide con la solicitada en el Programa de Necesidades si bien, con respecto a la atención al cliente ésta debe ser independiente a la venta de billetes, aunque también deberá estar integrada en el mismo frente que los locales comerciales.

  Si bien la documentación no tiene el suficiente nivel de detalle para su estudio, debe asegurarse que esta cota cumple con las condiciones de accesibilidad relativas a su uso, debiéndose incorporar en todo caso ascensor.



La **Nueva Configuración** reubica el punto de venta de billetes y atención al cliente en el frente perpendicular al ingreso en el vestíbulo dotándole de la máxima visibilidad al tiempo que se reservan las áreas centrales a la actividad comercial tal y como sugiere el Informe.

La conexión de la zona de venta de billetes con las oficinas de la planta superior se realizará por la escalera situada entre las instalaciones del vértice suroeste del edificio y la zona

-Locales Comerciales.

La superficie comercial incluida en el anteproyecto es de 736m2 que cumple, de forma aproximada con la superficie solicitada en el Programa de Necesidades.

El anteproyecto únicamente diferencia los usos entre superficie comercial (sin definir actividad) y cafetería, por lo que no puede confirmarse que el local de consignas esté situado próximo a la zona de escáneres según lo solicitado en el Programa de Necesidades.

El anteproyecto propone situar gran parte de la superficie comercial en el pasillo de acceso a la estación y en el pasillo de conexión con la estación de autobuses, fuera de los flujos de estancia del viajero. Debe estudiarse una nueva distribución de estos pasillos en relación a las nuevas proporciones del vestíbulo para ubicar su fachada comercial en vestíbulo principal de la estación.

También debe permitir que los locales que tengan fachada a la pasarela urbana puedan explotarse por ambos lados. De esta forma esta vía tendrá un carácter más comercial y no sólo de tránsito, lo que dotará a los locales de una mayor presencia y versatilidad comercial.
Una vez replanteado de forma global el espacio comercial debe también dotarse al espacio común del vestíbulo de tomas para stands, vending y publicidad. Sería necesario que el equipo redactor del proyecto incluyese las estructuras básicas para poder habitar, usar y comercializar dicho espacio, proyectando esas áreas comerciales.

Siguiendo las recomendaciones del Informe, la **Nueva Configuración** reubica los usos comerciales para traerlos a una posición más baricéntrica respecto del vestíbulo de viajeros. Básicamente, el grueso de la actividad comercial ocupa ahora una gran mancha enfrentada al vestíbulo reservada para este uso. Con esta distribución se han suprimido las interrupciones de las áreas comerciales para permitir explotaciones más diversas y acomodadas a la demanda. Así mismo se ha abierto un frente comercial de considerables dimensiones a la pasarela para que cumpla con su doble misión de tránsito y calle comercial tal y como solicita el Informe.

-Área de explotación privada.

El Programa de Necesidades solicitaba 240m2 para las oficinas de la Jefatura de Explotación y para vestuarios de contratas. El anteproyecto incluye la superficie solicitada en la segunda planta del futuro edificio (cota +231.50).

El Informe se limita a corroborar el cumplimiento del programa. En la versión corregida se mantienen las superficies pero se ha mejorado la distribución para ofrecer mayor comodidad a los usuarios, luz natural y circulaciones sencillas.

-Almacenes.

El Programa de Necesidades solicitaba 150m2 para Almacenes. El anteproyecto incluye la superficie solicitada en la segunda planta del futuro edificio (cota +231.50).
Si bien el anteproyecto aún no tiene escala suficiente, debe incluir los medios necesarios (montacargas y/o escaleras) para utilizar esos almacenes.

Se ha decidido bajarlos a la planta del aparcamiento para facilitar su accesibilidad. Lo que deba ser subido a las plantas superiores lo hará por el núcleo de escaleras y ascensores del Hall Vertical del edificio.

-Instalaciones.

El anteproyecto realiza una previsión de superficie de instalaciones de 280m2, repartida entre las cotas +227.50 y +231.50 del futuro edificio, que es similar a la previsión incluida en el Programa de Necesidades.

buscando la verticalidad de las dependencias en torno al núcleo de escaleras y ascensores junto al acceso norte para distribuirlo luego en las plantas superiores de manera equilibrada. Las instalaciones correspondientes a los usos de la plataforma de la estación (locales comerciales) se centralizan en el extremo suroeste de edificio.

URBANIZACIÓN

-Acceso peatonal a la estación intermodal.

El anteproyecto proyecta el acceso peatonal desde la Rua del Hórreo mediante pasarela urbana sobre el patio de coches de la estación.

La forma de la plaza debe intentar respetar, en proyección vertical, la traza de la escalera monumental existente e integrar en el diseño de la plaza el ascensor de acceso desde la ciudad al aparcamiento.

El anteproyecto define el acceso desde el aparcamiento hasta la estación mediante 2 ascensores, escaleras mecánicas de subida y bajada, y escalera fija. La solución se considera correcta desde el punto de vista de accesos al edificio de viajeros.

La solución que se ha dibujado en la **Nueva Configuración** para las pasarelas en rampa que conectan la Calle del Hórreo con la plataforma respeta el trazado de la escalera imperial existente e incorpora el ascensor que se construirá según el Proyecto Constructivo. En su encuentro, ambas rampas generan un espacio que hemos denominado Plaza de la Estación que tiene holgura suficiente para convocar grupos de personas, aparcar bicicletas, instalar algún montaje efímero de tipo promocional o turístico, etc.

Por otro lado, la Nueva Configuración propone la eliminación de la escalera imperial de la estación actual. Desde el punto de vista urbano y arquitectónico se trata de una construcción sin interés y con muy pocas prestaciones en cuanto a la comodidad al viajero. La acera a la que se engancha es estrecha y no ofrece una situación óptima para una estación que es utilizada mayoritariamente por viajeros que llegan y salen a pie y que deben salvar esa altura con una maleta sin protección de la intemperie. Por otro lado, cuando la futura estación entre en funcionamiento, el uso de esta escalera será prácticamente nulo y corre el riesgo de convertirse en un lugar residual de difícil control y mantenimiento. Por otro lado, en la distribución de los flujos vehiculares, esta construcción supone una obstrucción que condiciona la geometría y capacidad de la plaza de la estación haciendo que su integración en el esquema de movilidades de la estación resulta muy forzada hasta el punto de que no cabe descartar que una necesidad futura (más plazas de autobuses por ejemplo) aconseje su derribo.

Por todo ello, la propuesta del anteproyecto que se recoge en los planos de la Nueva Configuración propone una escalera de nueva construcción, simple y funcional, protegida de la lluvia que conecta la plataforma con la isla central de la técnica, integrada en el sistema de circulaciones de la futura estación.

-Aparcamientos.

El anteproyecto incluye un aparcamiento con 400 plazas y zona reservada de 100 plazas para coches de alquiler, independientes una de la otra. Si bien incluye las plazas solicitadas para su puesta en explotación, falta por definir cómo se va a realizar la reserva de espacio de 200 plazas para permitir la ampliación del aparcamiento.

El número de plazas actuales es de 450 de las que 380 plazas son de la empresa concesionaria, 35 de alquiler de coches y 35 de usos ferroviarios. Este aspecto debe ser considerado ya que no deben disminuirse las plazas actuales del aparcamiento en ningún caso.

El anteproyecto debe incluir la cubrición del recorrido peatonal desde el aparcamiento, de forma

El anteproyecto en su **Nueva Configuración** demuestra que se puede construir un aparcamiento de más de 400 plazas para vehículos privados en la zona norte. Además, mantiene el número de plazas de coches de alquiler, taxis y parada momentánea del estudio funcional que ya cumplían el programa de necesidades tal y como reconoce el Informe por lo que se asegura que nunca tendrá menos servicios que ahora. Por otro lado, la supresión de la escalera imperial permite generar unas paradas de autobuses (interurbanos, discrecionales, de incidencias...) en ambos sentidos de la circulación holgadas y visibles.

El anteproyecto propone ubicar la ampliación de 200 plazas del aparcamiento sobre los terrenos de Adif al norte de las vías hasta colmatarlos de vehículos, al Este del parking actual.

-Nuevo vial.

Debe mantenerse la configuración actual de entradas y salidas a la estación, regulada por las barreras del aparcamiento. El vial no debe ser independiente y de libre acceso para no convertirse en una alternativa más rápida que el vial urbano paralelo. Su acceso y salida deberá restringirse para uso de la estación.

Se prevé el control a la entrada de todos los vehículos al recinto y segregar del sistema de circulaciones abierto el aparcamiento de vehículos privados de manera que no se pueda usar como by-pass urbano por vehículos ajenos a la estación.

-Accesos/salidas aparcamiento.

De acuerdo con el punto anterior, se deberá estudiar el número de barreras de entrada y salida de las zonas de aparcamiento, con su nueva configuración, para garantizar la máxima fluidez en todo momento y especialmente en las puntas horarias de gran afluencia de usuarios por la llegada simultánea de trenes.

El aparcamiento de 400 plazas tiene una entrada/salida en cada uno de sus extremos, lo que se considera suficiente para su adecuado funcionamiento.

-Taxis, autobuses y paradas momentáneas.

El anteproyecto incluye 8 plazas para taxis, una bolsa de 24 plazas y 12 plazas para parada momentánea de coches. El anteproyecto cumple de forma general, con el número de plazas solicitadas.

La distribución de la zona de paradas debe replantearse, de forma que se acceda de forma directa desde el hall de la cota +220 a la cabeza de la bolsa de taxis y no al último taxi en espera. Esto se puede conseguir invirtiendo el sentido de circulación de forma que la cabeza del Kiss & Ride se ubique en el acceso directo al hall de la estación.

Parada autobús. Los autobuses, como en la situación actual, deberán tener un único sentido de circulación en el recinto de la estación. Para facilitar la intermodalidad, la situación de la parada del Autobús municipal y del Autobús del Aeropuerto deberán ser visibles desde el acceso a la estación y estar apoyadas por una señalética que facilite su localización.

Respecto del sentido del giro de los taxis y de los usuarios de la parada momentánea y la ubicación de la cabeza de la cola de los taxis que propone el Informe, cabe hacer las siguientes reflexiones entendiendo que todos estos vehículos acceden a la estación por el acceso controlado situado al oeste del recinto:

- Si una vez llegados al espacio de la técnica de la estación hacemos girar a los taxis y vehículos de parada momentánea a la derecha para situar la cabeza de la cola frente a la cafetería prevista en el Proyecto Constructivo de 2015 y la cola de la misma en el punto de salida del Hall, los usuarios del taxi que salen por el vestíbulo habilitado en la antigua cafetería del Proyecto Constructivo tendrán la cabeza de los taxis en el punto de salida al exterior como solicita el INFORME. El resto de los viajeros de

mecánicos que accederán a la estación por el Hall Vertical sin que se produzcan en ese punto congestiones de grupos de viajeros recién llegados. Además, estos taxis, una vez cargados, pueden salir del recinto por su puerta Oeste por la que han entrado rodeando la isla central pero también pueden hacerlo a través del aparcamiento de vehículos privados siendo los únicos junto con los autobuses que podrán utilizarlo como by-pass. Los usuarios de la parada momentánea harán el mismo recorrido pero no podrán salir del recinto por el aparcamiento.

Respecto de la visibilidad de los autobuses, el recorrido hacia los mismos bajo la plataforma asegura protección de la lluvia y una visibilidad suficiente incluso si se decidiera dejar la escalera imperial. Por otro lado, sería deseable que los autobuses recorrieran el recinto siempre por el vial más al norte utilizando el aparcamiento como by-pass para no hacerles pasar entre los taxis y los vehículos de la parada momentánea, tal como se hace en la actualidad.

EDIFICIO HISTÓRICO

El anteproyecto utiliza el Edificio Histórico como zona de realojo de todas las dependencias y usos que actualmente conforman la estación de Santiago. Se debe comprobar en el desarrollo del proyecto que los realojos planteados contemplan los usos existentes, centro de formación y gabinete médico de Renfe, entre otros, sin fraccionar sus dependencias. Dada las sucesivas intervenciones que se han realizado en el edificio debe comprobarse el estado de los forjados y estructuras previamente a la asignación de usos.

Se adjuntan esquemas de reubicación de las dependencias que es necesario alojar en el edificio de la antigua estación. Teniendo en cuenta que los espacios contemplados han sido objeto de reforma en el Proyecto de construcción de 2015, se entiende que no supone problema su ocupación (planta baja y Torreón al completo). La viabilidad en la posible ocupación de la planta primera se entiende queda asegurada dado que dichos espacios se encuentran en uso actualmente.

En cualquier caso, fases posteriores de mayor definición lo estudiarán con el detalle propio de un Proyecto Constructivo.

PASARELA PEATONAL

El ancho de 8m de la pasarela parece excesivo (la pasarela peatonal de Chamartín tiene 4,4m de ancho para un largo de 115m). El estudio del ancho de la pasarela debe realizarse con la yuxtaposición del edificio de viajeros, de forma que la pasarela peatonal final no resulte desproporcionada ni presente espacios residuales de difícil gestión.

Será necesario durante la redacción del proyecto constructivo comprobar que la estructura portante no ocasiona pérdida de plazas en el aparcamiento actual y que las acometidas de instalaciones son independientes de las de la estación.

La pasarela peatonal de la Estación Intermodal de Santiago no es solo un ingrediente funcional de la misma llamado a resolverse con una política de mínimos, se trata de un elemento esencial de la personalidad del proyecto con una importante componente de conexión urbana entre ambas márgenes de la ciudad. Además, la fachada de los locales comerciales hacia la misma le otorga un carácter de calle comercial en la que no se deberían descartar usos lucrativos al aire libre como terrazas de bares y venta exterior de los locales.

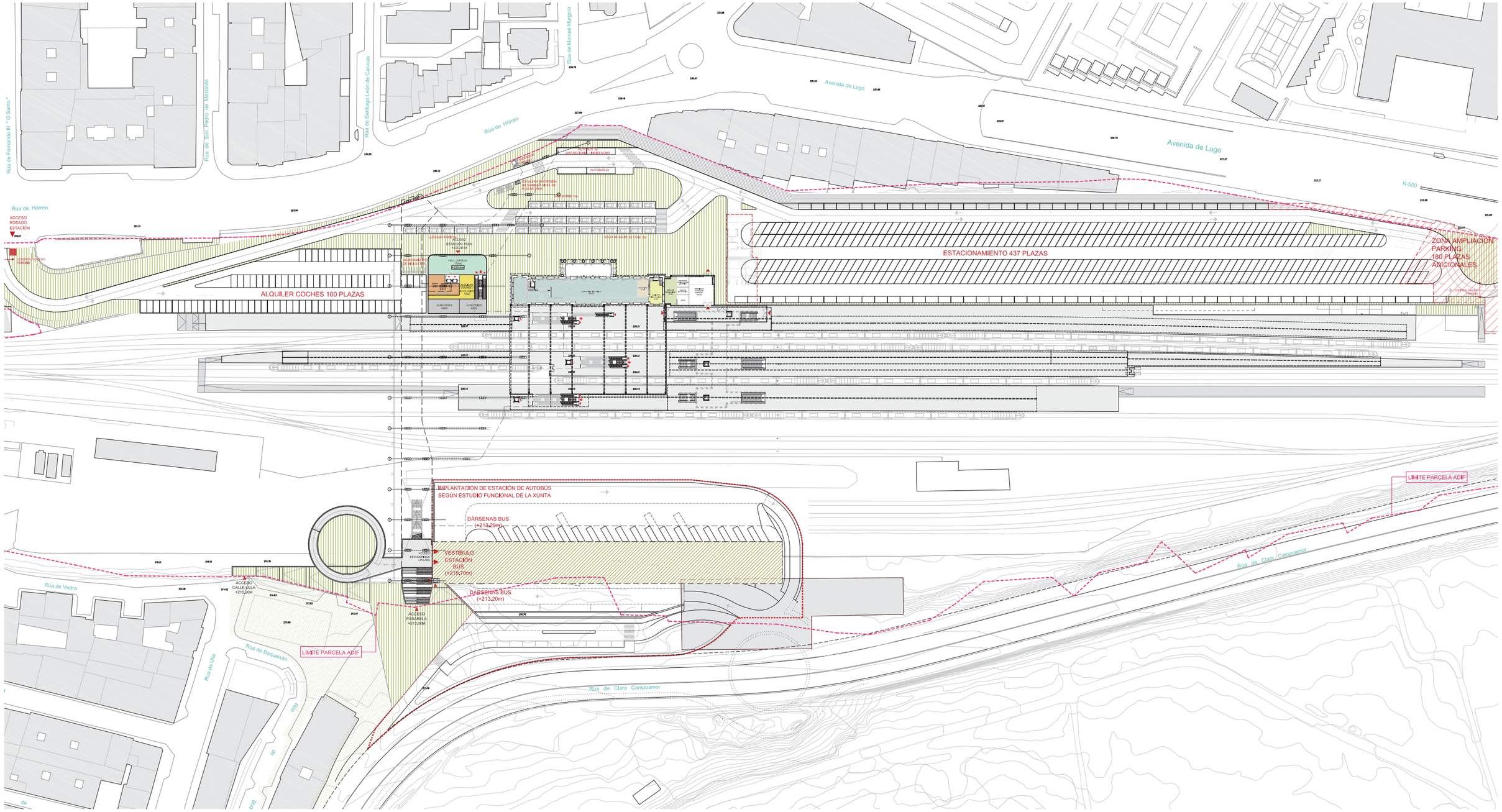
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

mencionada Plaza de la Estación frente al acceso principal de la estación y en su lado sur para ofrecer una conexión franca entre ambas estaciones de 4 m de anchura facilitando que al vestíbulo de la de autobuses se pueda acceder directamente desde la plataforma y asegurando que es posible cubrir la conexión entre ambas estaciones de la lluvia, algo que en Santiago de Compostela (la ciudad gallega en la que más llueve) parece importante.

Apéndice 1: planos de **Nueva Configuración** propuesta para el *"Anteproyecto de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela"*

NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

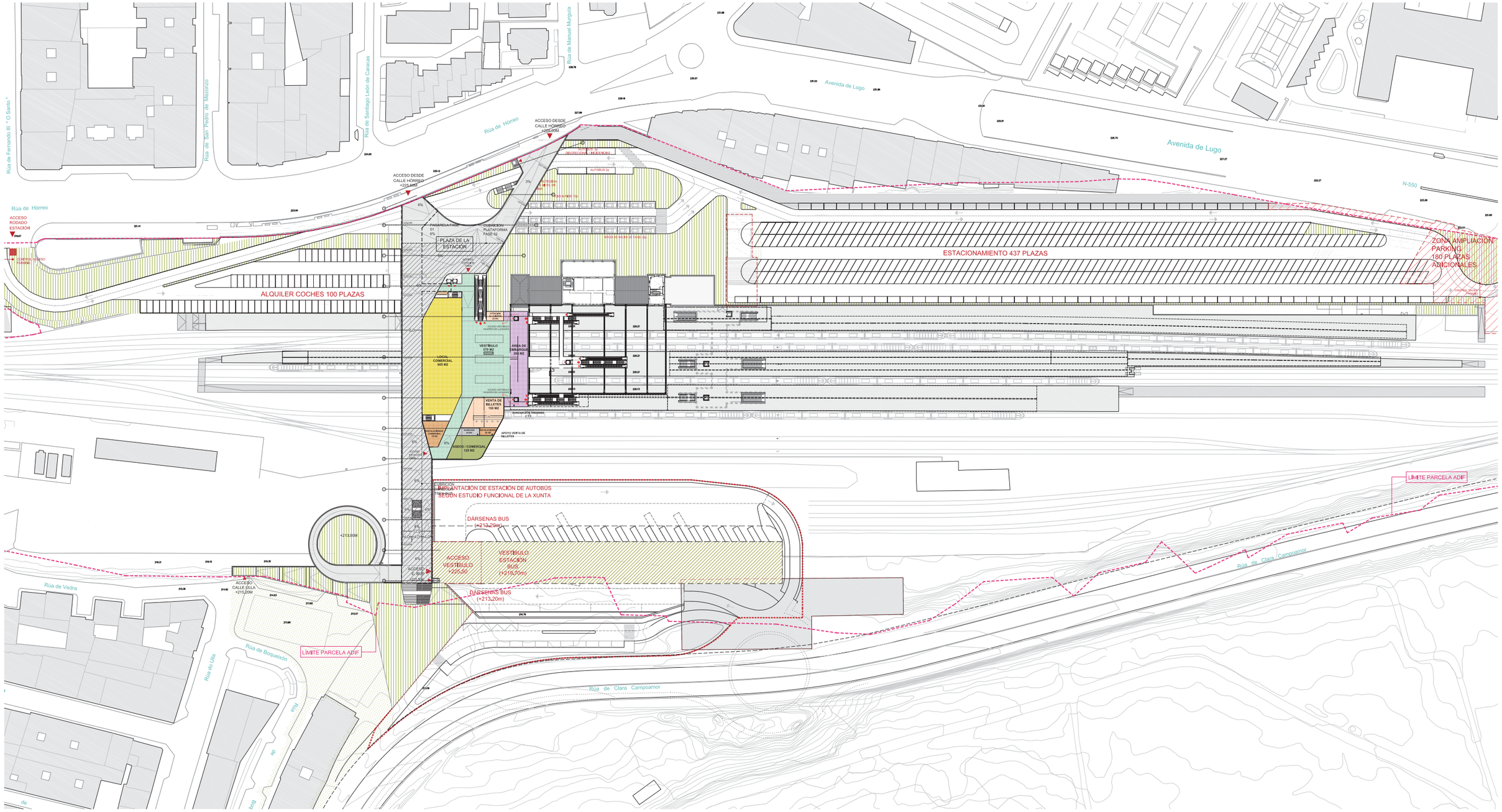
PLANTA BAJA
nivel +220.00



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica | Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA BAJA nivel +220.00	Nº DE PLANO OG05 Hoja 1 de 1

NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

PLANTA PLATAFORMA-PLAZA DE LA ESTACIÓN
nivel +227.50

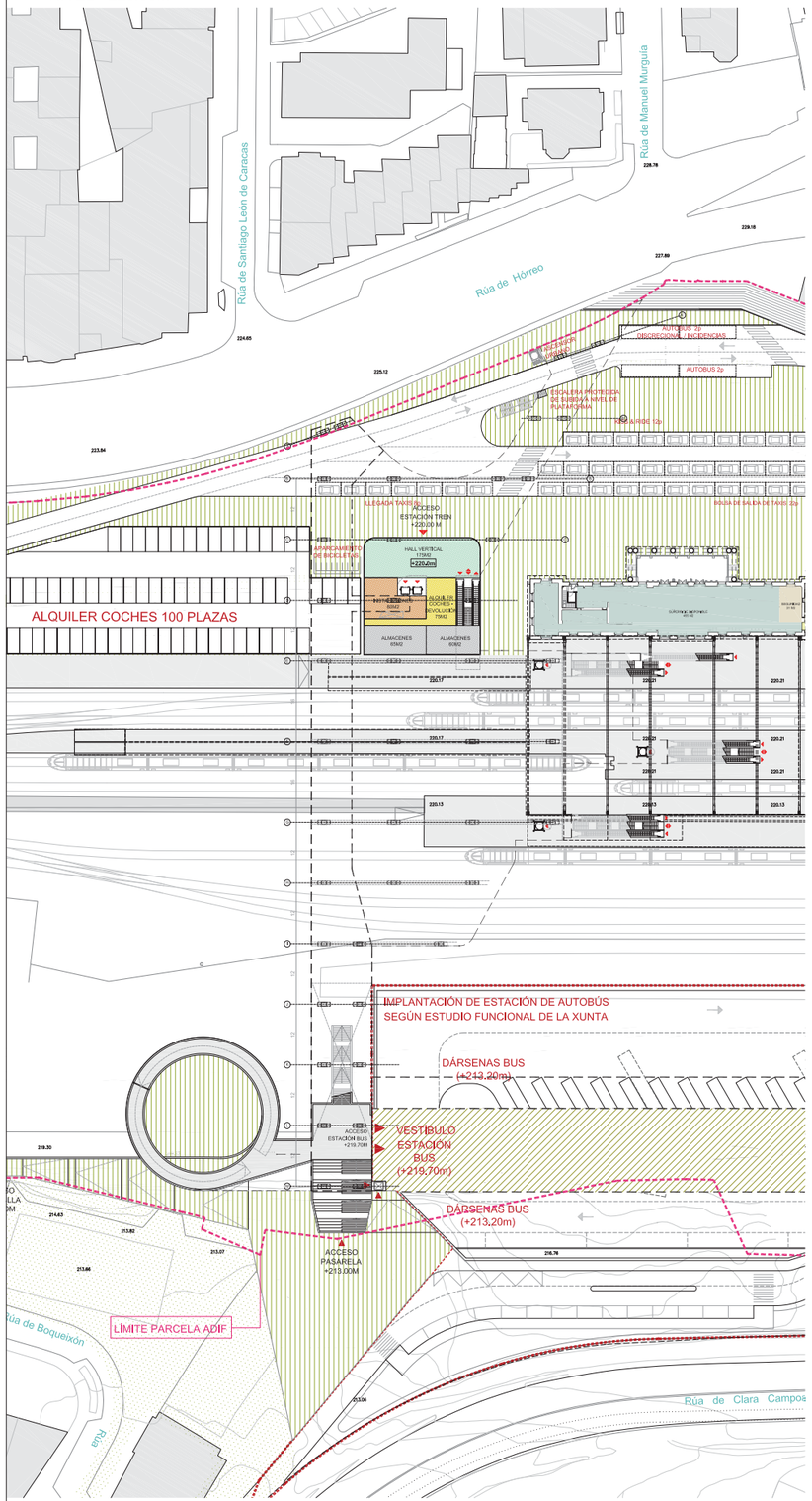


adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica · Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA PLATAFORMA-PLAZA DE LA ESTACIÓN nivel +227.50	Nº DE PLANO OG05 Hoja 1 de 1

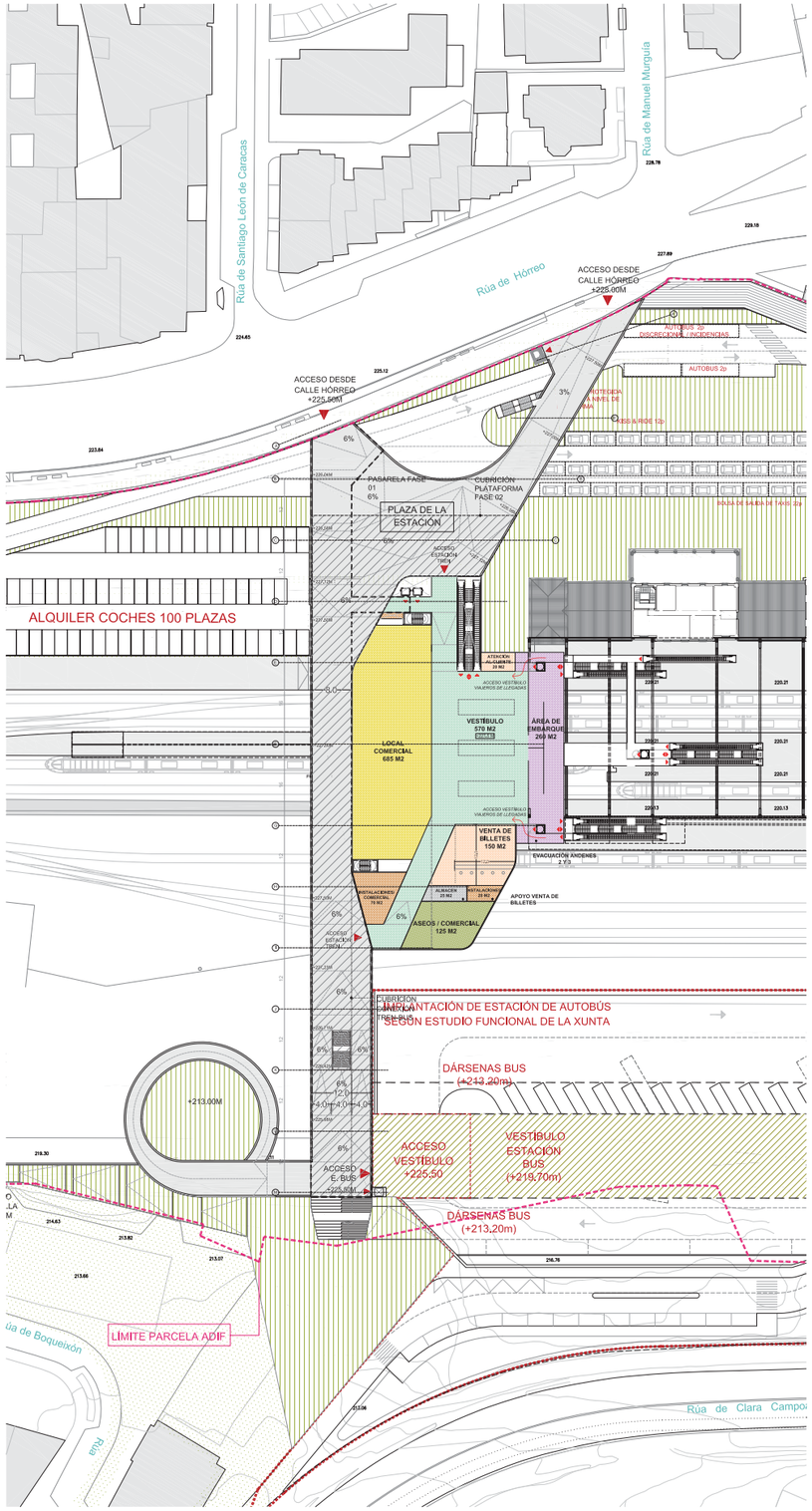
NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

PLANTAS GENERALES

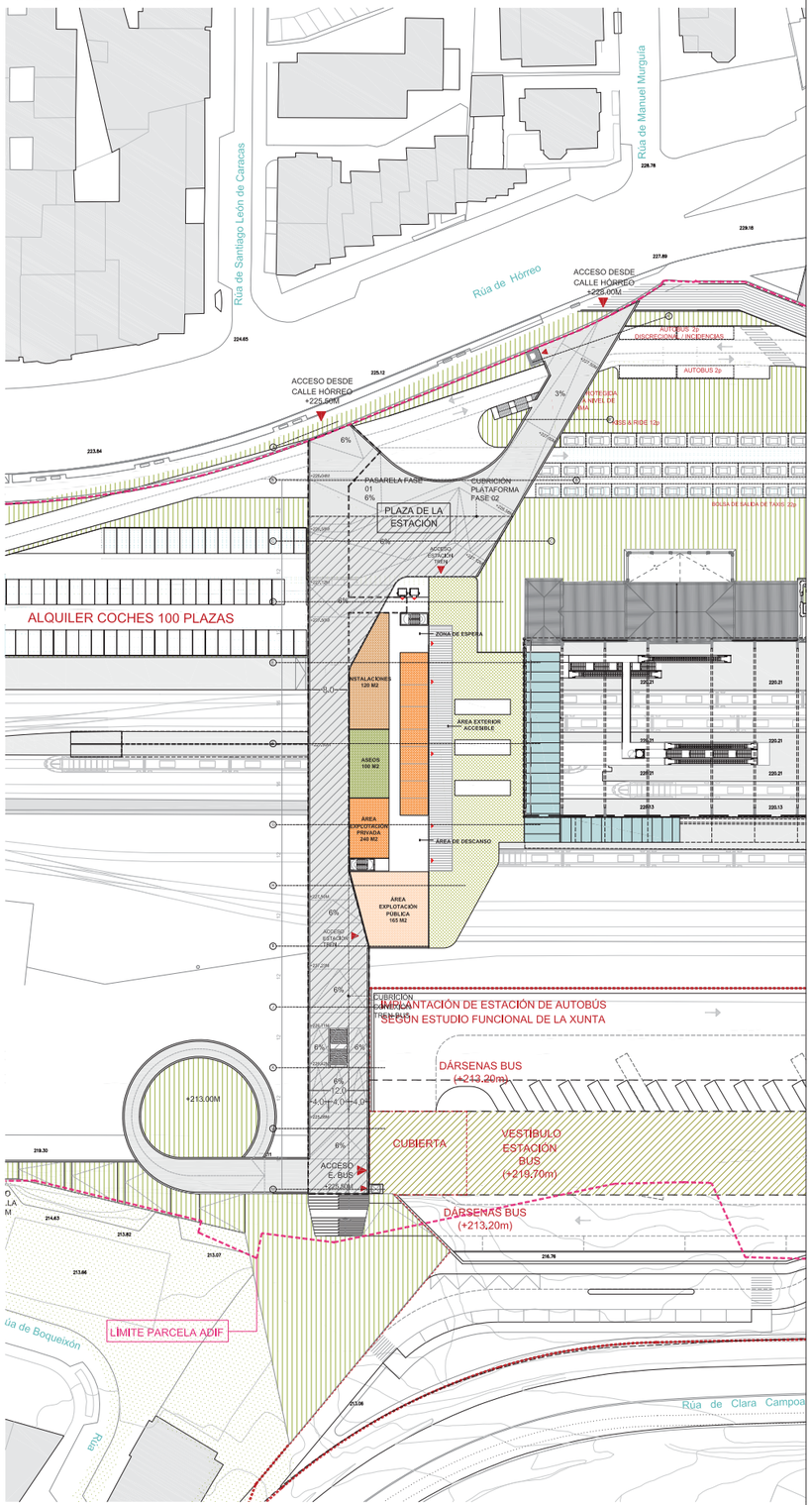
NIVEL +220.00m



NIVEL +227.50m



NIVEL +232.00m



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · TMS Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:600 A3: E: 1:1200 Numérica / Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTAS GENERALES Nº DE PLANO A01 Hoja 1 de 1

NUEVA CONFIGURACIÓN - 18/04/16

ESQUEMA CIRCULACIONES INCORPORANDO EL PASO BAJO ANDENES

CIRCULACIONES
- LLEGADAS ESTACIÓN TREN
- SALIDAS ESTACIÓN TREN

Rúa de Hórreo

Rúa de

224.65

225.12

ASCENSOR URBANO

BUS

AUTOBUSES

AUTOBUS 2p

ESCALERA PROTEGIDA DE SUBIDA / PLATAFORMA

KISS&RIDE

BUS

AUTOBUSES

TAXI

KISS & RIDE 12p

KISS & RIDE

LLEGADA TAXIS 8p

ACCESO ESTACIÓN TREN +220.00 M

BOLSA DE SALIDA DE TAXIS 22p

CABEZA DE TAXIS

AL APARCAMIENTO DE PAGO

BICICLETAS

APARCAMIENTO DE BICICLETAS

HALL VERTICAL 175M2 +220.0m

INSTALACIONES 80M2

ALQUILER COCHES - DEVOLUCIÓN 75M2

ALMACENES 65M2

ALMACENES 60M2

PLAZAS

SUPERFICIE DISPONIBLE 455 M2

SEGURIDAD 31 M2

GABINETE CIRCULACIÓN 45 M2

VESTÍBULO DE LLEGADAS PARA VIAJEROS DE MOVILIDAD RODADA

SALA FORMACIÓN 1 50 M2

INFORMACIÓN

ASEOS

EXPRESS 160 M2

ANDÉN 1

ANDÉN 3

vía 1

vía 2

vía 3

vía 4

vía 5

220.17

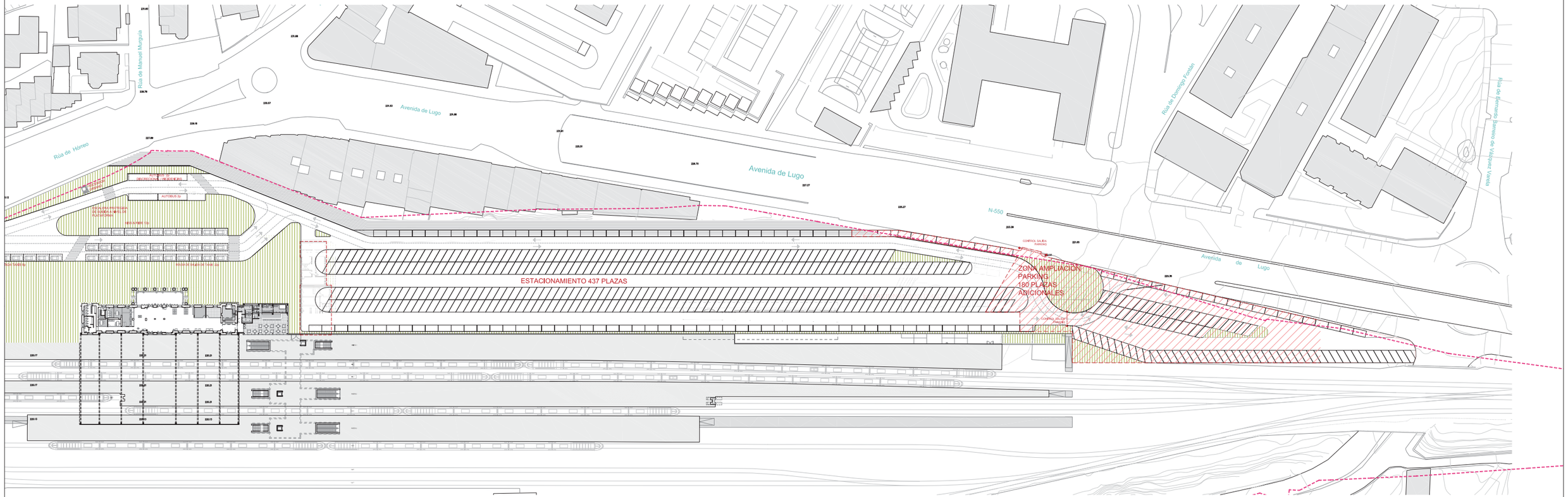
220.21

220.13

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:250 A3: E: 1:500 Numérica · Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO NUEVA CONFIGURACION ESQUEMA CIRCULACIONES INCORPORANDO EL PASO BAJO ANDENES	Nº DE PLANO Hoja 1 de 1

NUEVA CONFIGURACIÓN - 18/04/16

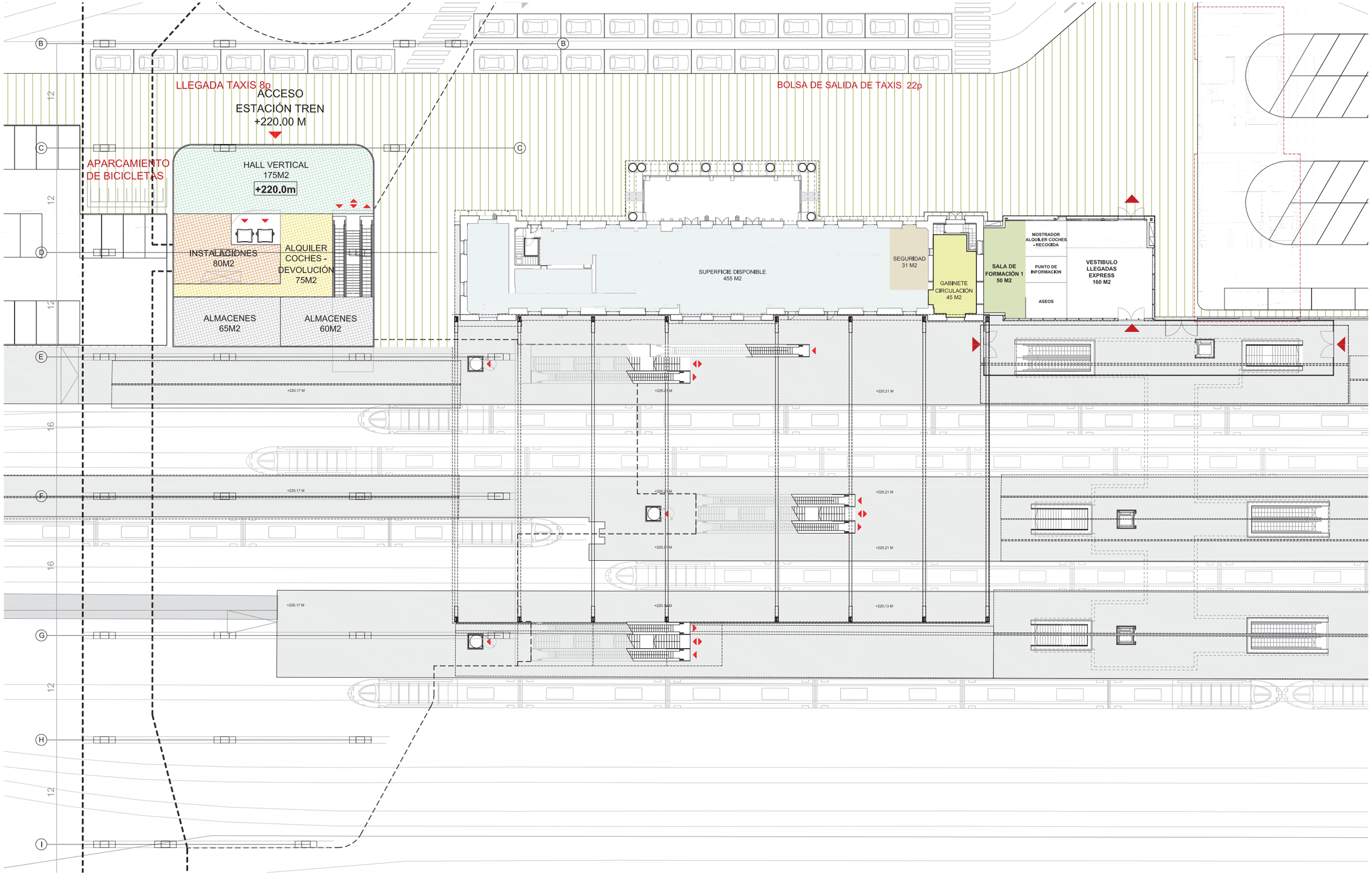
ESQUEMA - POSIBLE AMPLIACION PARKING NORTE (400 + 180 PLAZAS)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica / Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO **NUEVA CONFIGURACIÓN - 18/04/16** ESQUEMA - POSIBLE AMPLIACION PARKING NORTE (400 + 180 PLAZAS)	Nº DE PLANO Hoja 1 de 1

NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

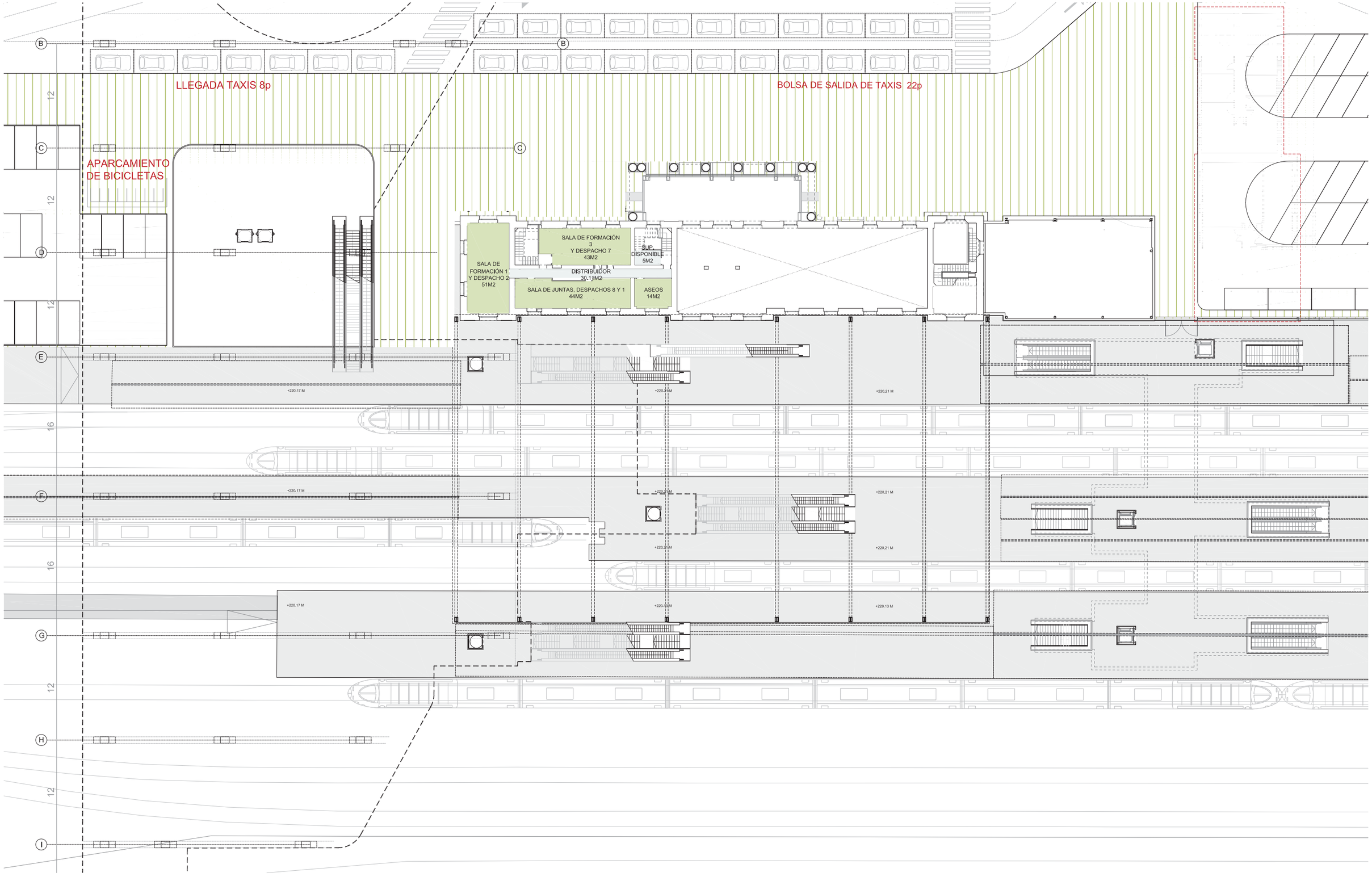
PLANTA BAJA (nivel +220.00m)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica / Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA BAJA nivel +220.00m	Nº DE PLANO A01 Hoja 1 de 1

NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

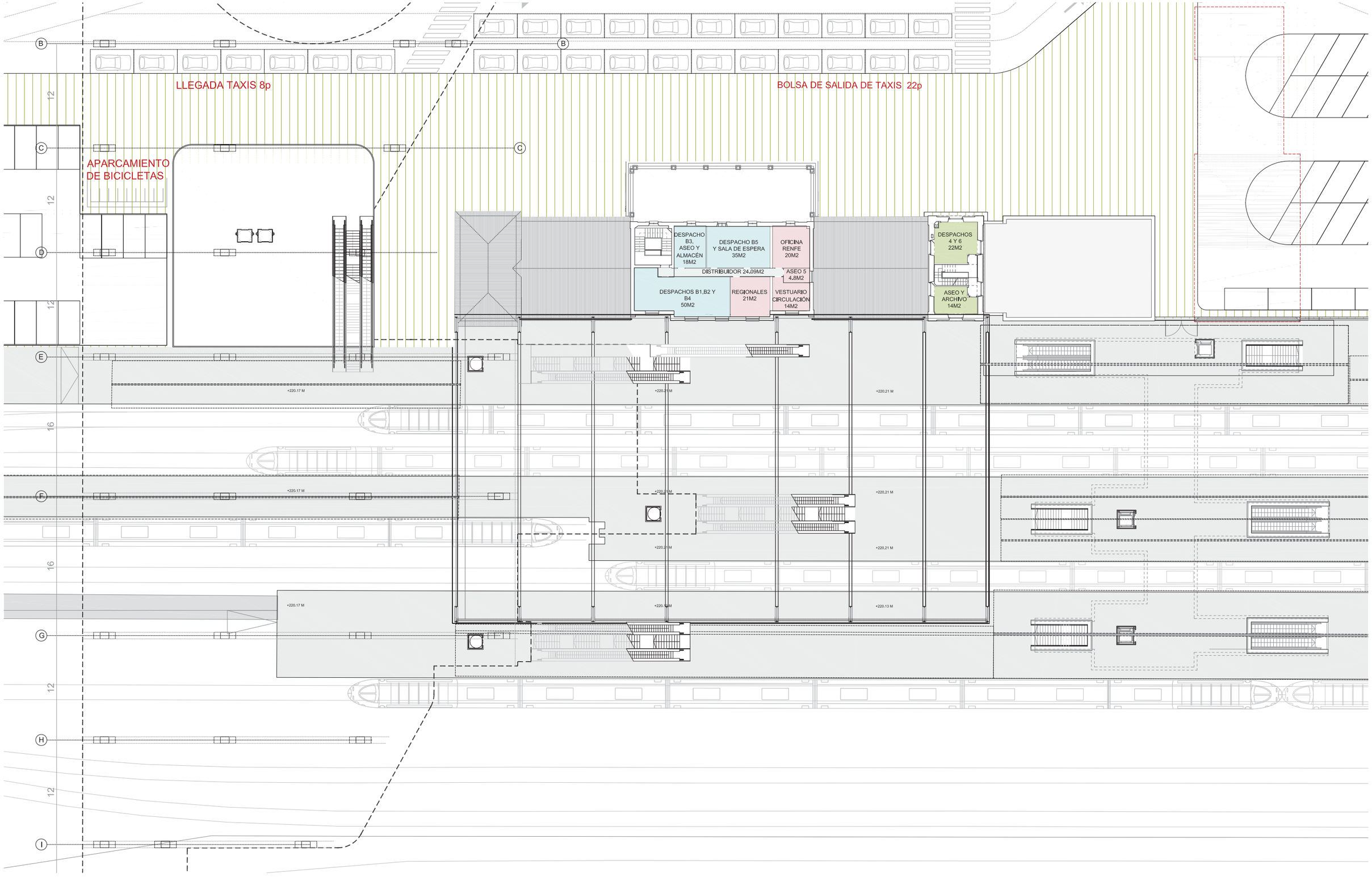
ENTREPLANTA (nivel +223.16m)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica / Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO ENTREPLANTA nivel +223.16m	Nº DE PLANO A02 Hoja 1 de 1

NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

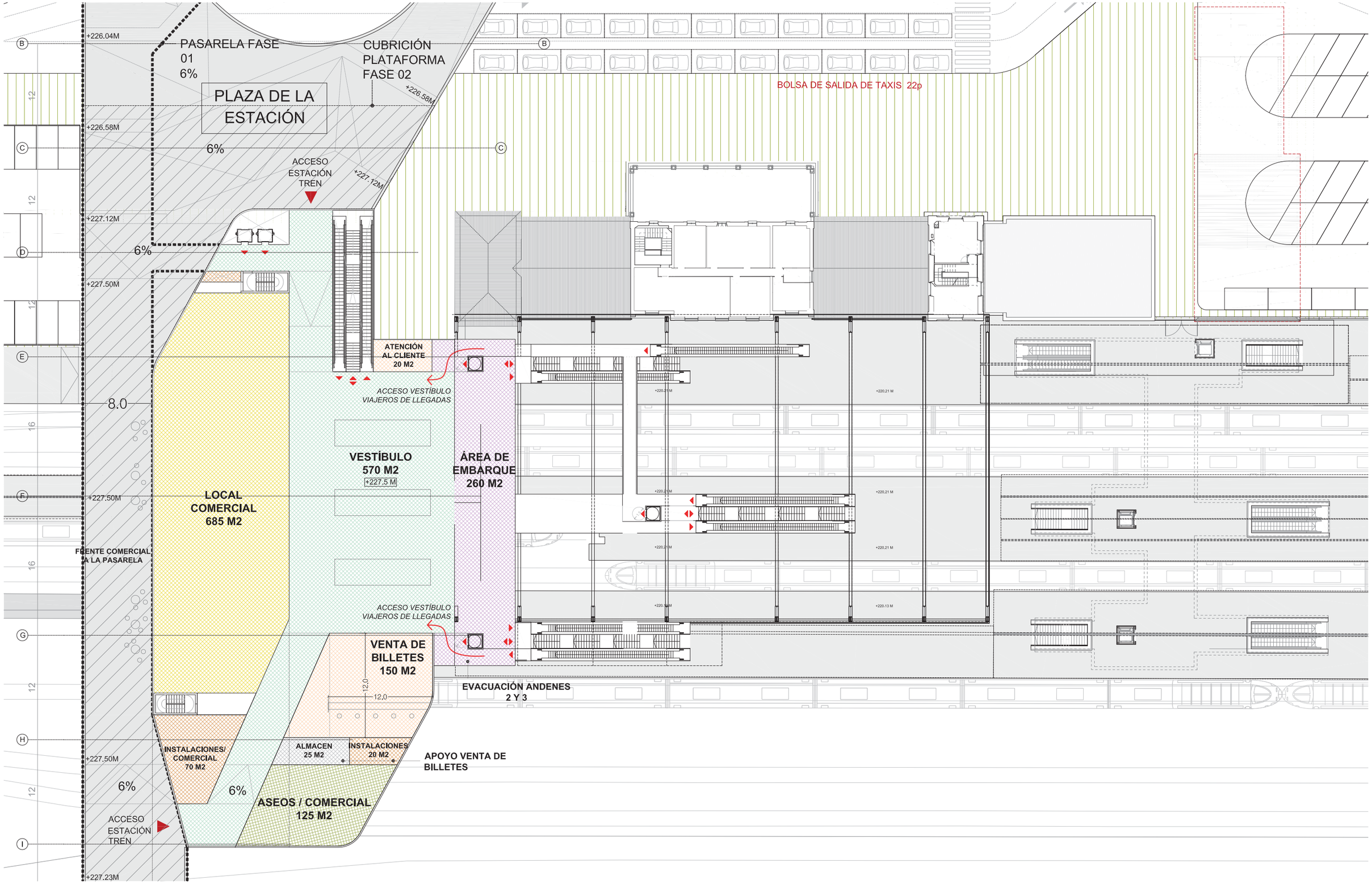
PLANTA PRIMERA (nivel +226.80m)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica | Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA PRIMERA nivel +226.80m	Nº DE PLANO A03 Hoja 1 de 1

NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

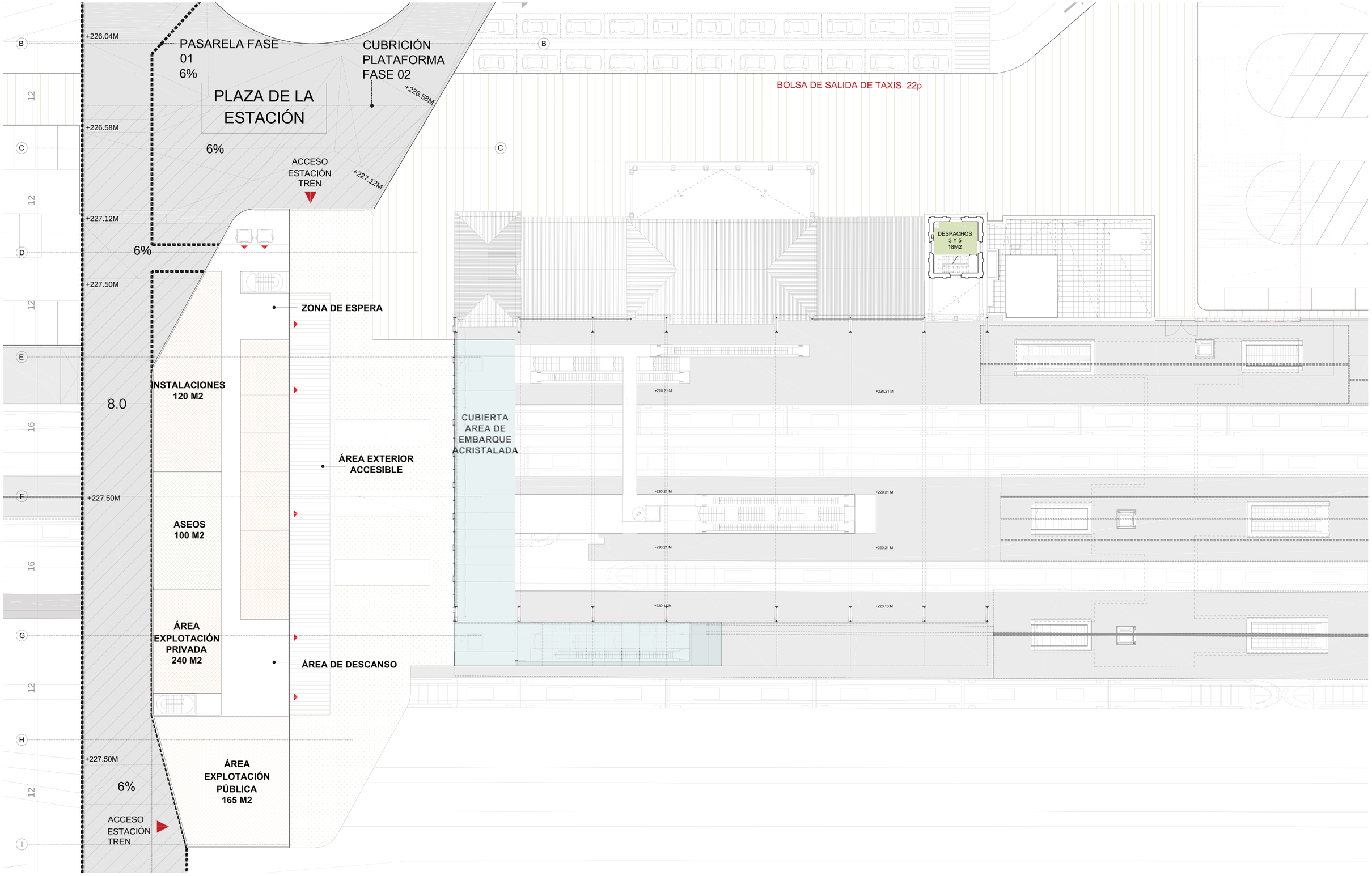
PLANTA BAJA SOBRE VIAS (nivel +227.50m)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica · Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA BAJA SOBRE VIAS nivel +227.50m	Nº DE PLANO A04 Hoja 1 de 1

NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

PLANTA 1 SOBRE VIAS (nivel +232.00m)

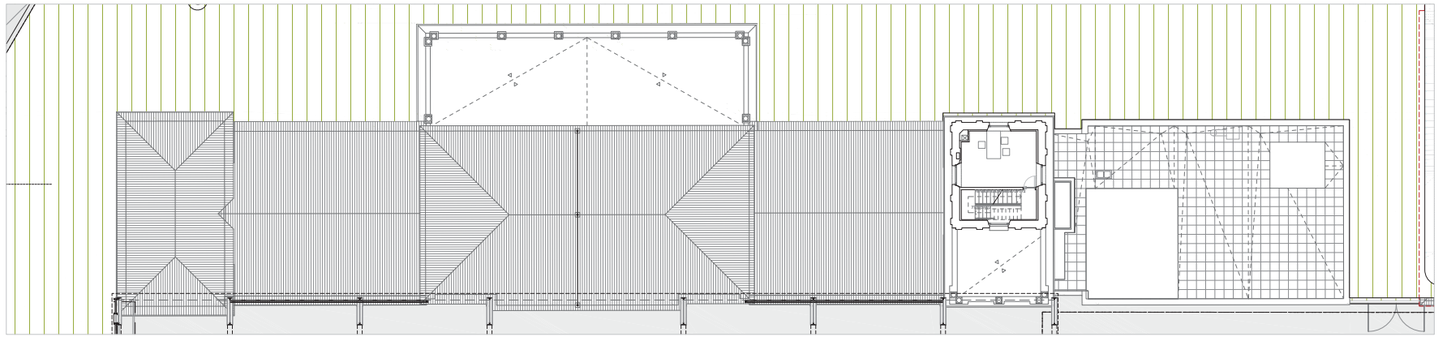


adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica / Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA 1 SOBRE VIAS nivel +232.00m	Nº DE PLANO A05 Hoja 1 de 1

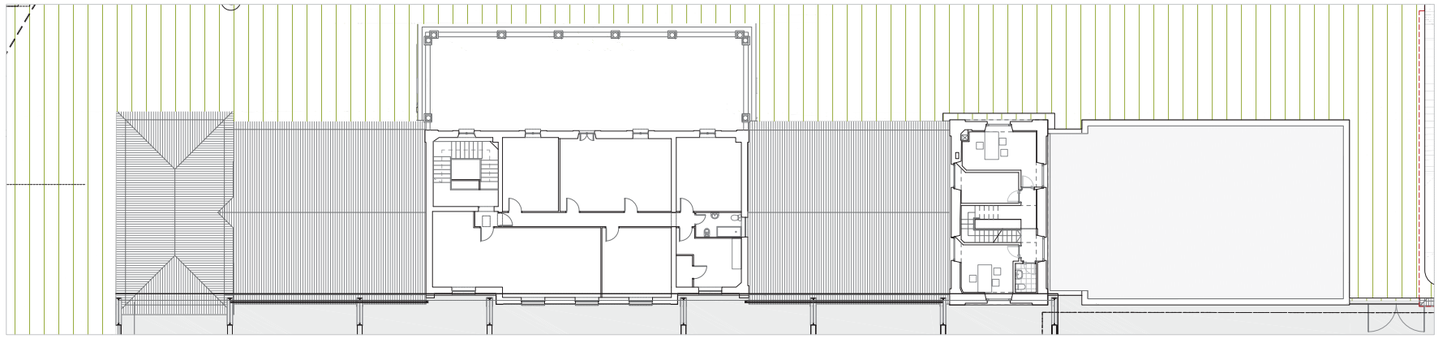
NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

REALOJOS EDIFICIO EXISTENTE -

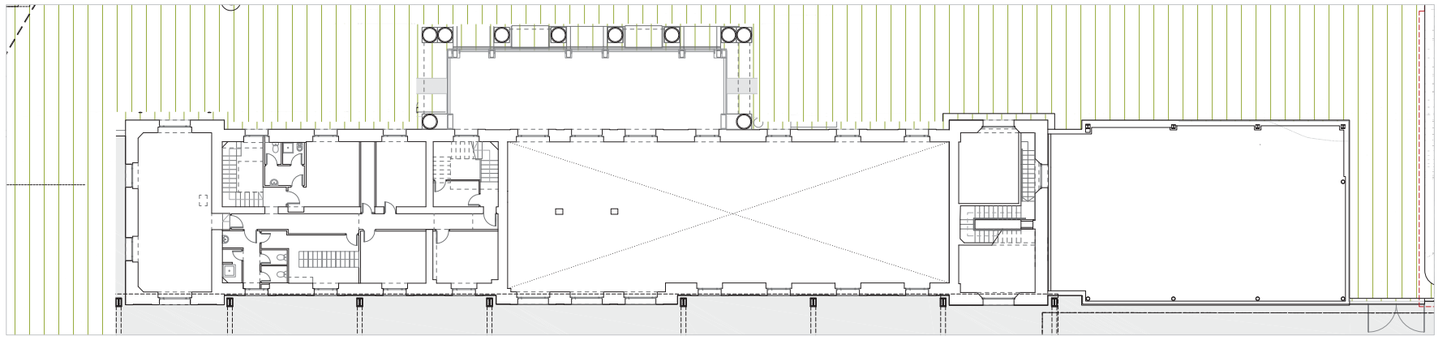
PROYECTO CONSTRUCTIVO ACTUAL



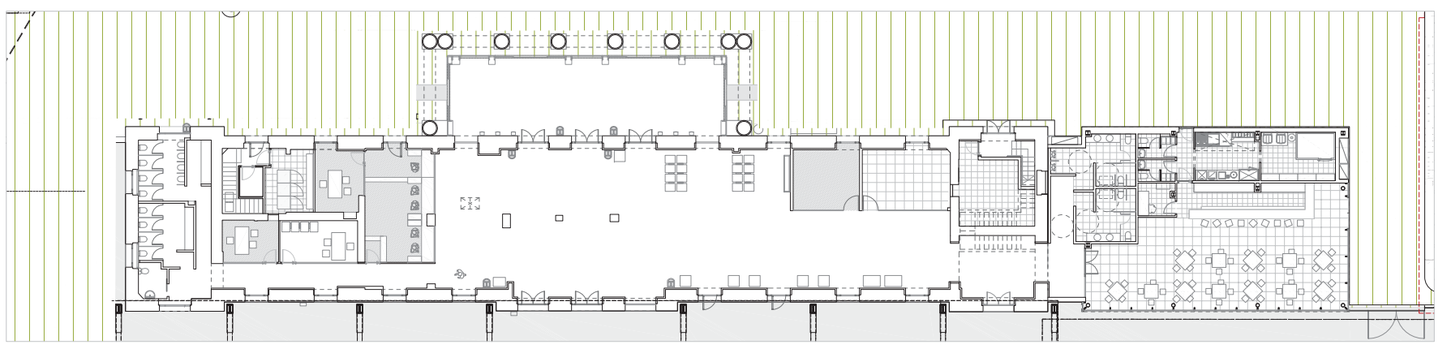
PLANTA 1 SOBRE VIAS (nivel +232.00m)



PLANTA PRIMERA (nivel +226.80m)



ENTREPLANTA (nivel +223.16m)



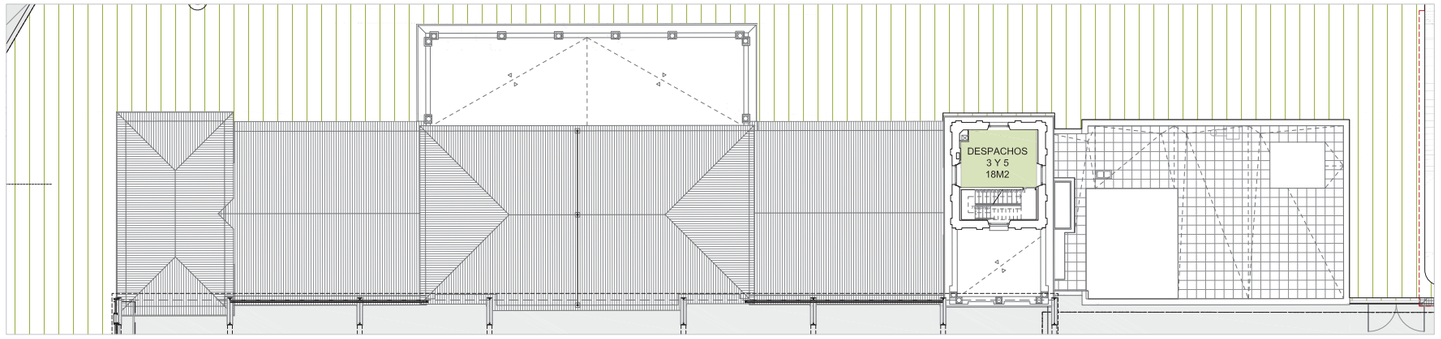
PLANTA BAJA (nivel +220.00m)

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · RMS Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica · Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO REALOJOS EDIFICIO EXISTENTE PROYECTO CONSTRUCTIVO ACTUAL	Nº DE PLANO Hoja 1 de 1

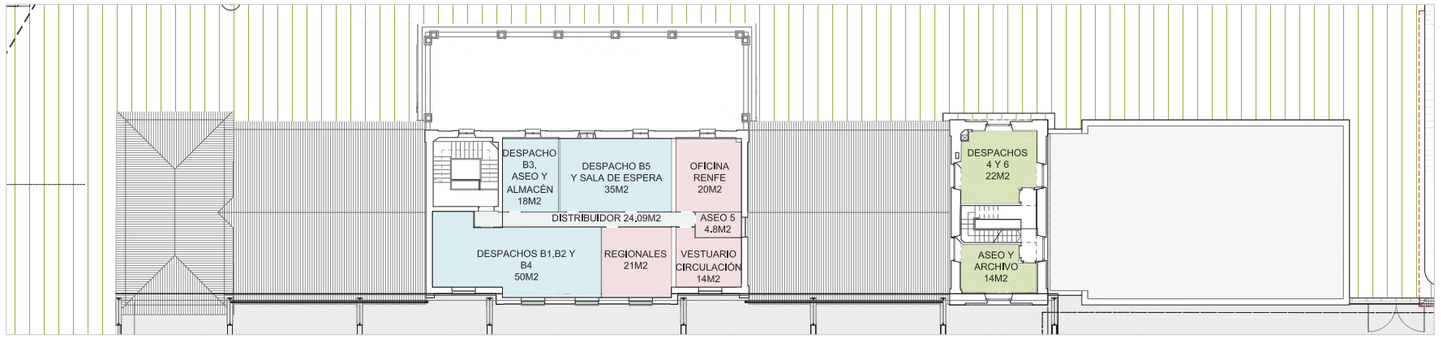
NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

REALOJOS EDIFICIO EXISTENTE -

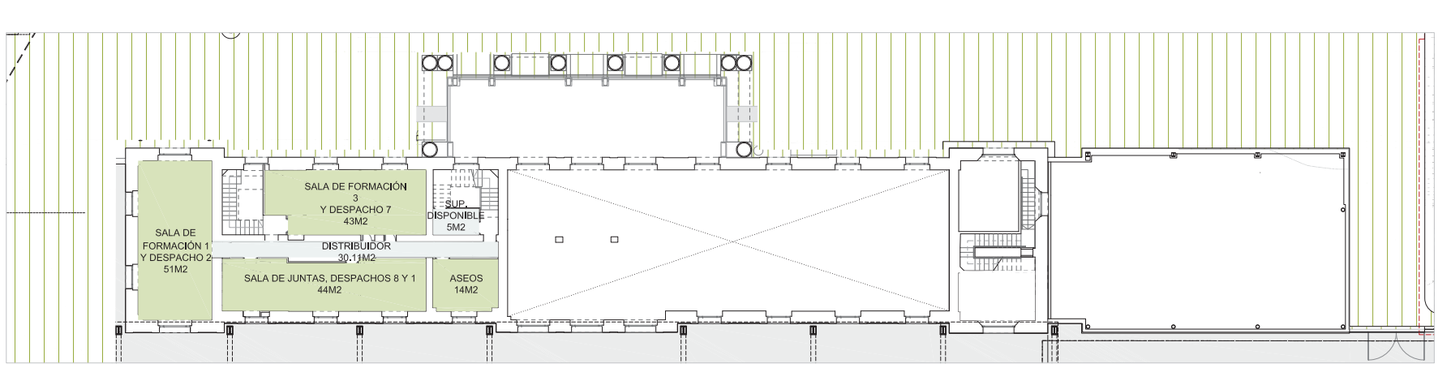
ANTEPROYECTO OPCIÓN A



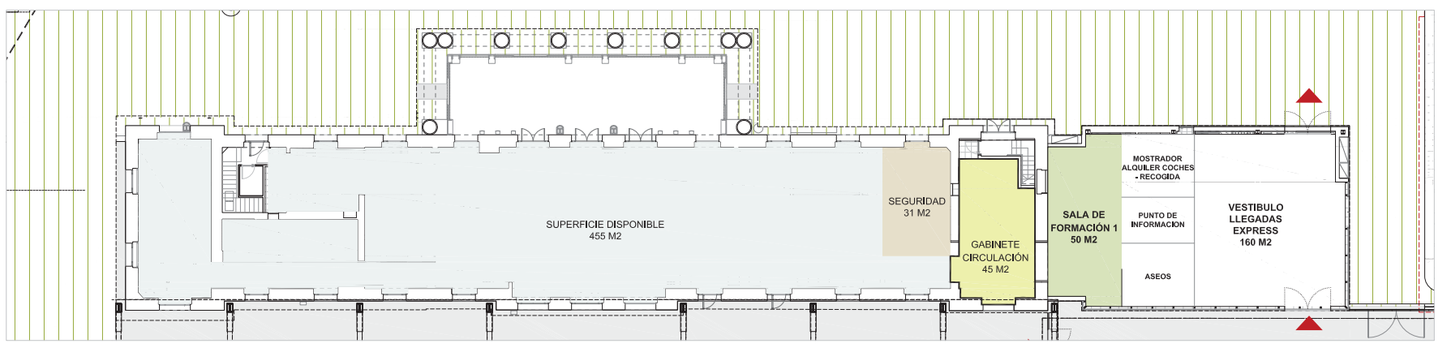
PLANTA 1 SOBRE VIAS (nivel +232.00m)



PLANTA PRIMERA (nivel +226.80m)



ENTREPLANTA (nivel +223.16m)



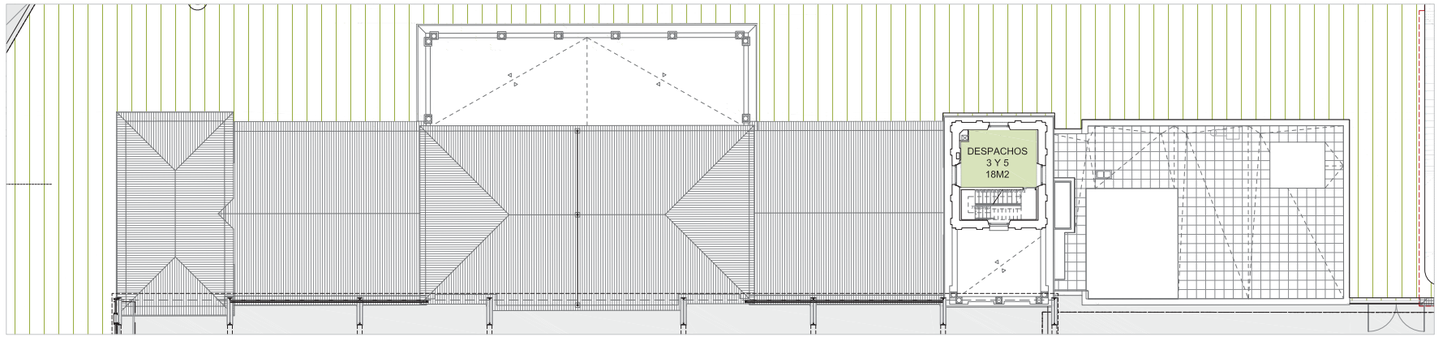
PLANTA BAJA (nivel +220.00m)

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica · Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO REALOJOS EDIFICIO EXISTENTE ANTEPROYECTO - **OPCIÓN A**	Nº DE PLANO Hoja 1 de 1

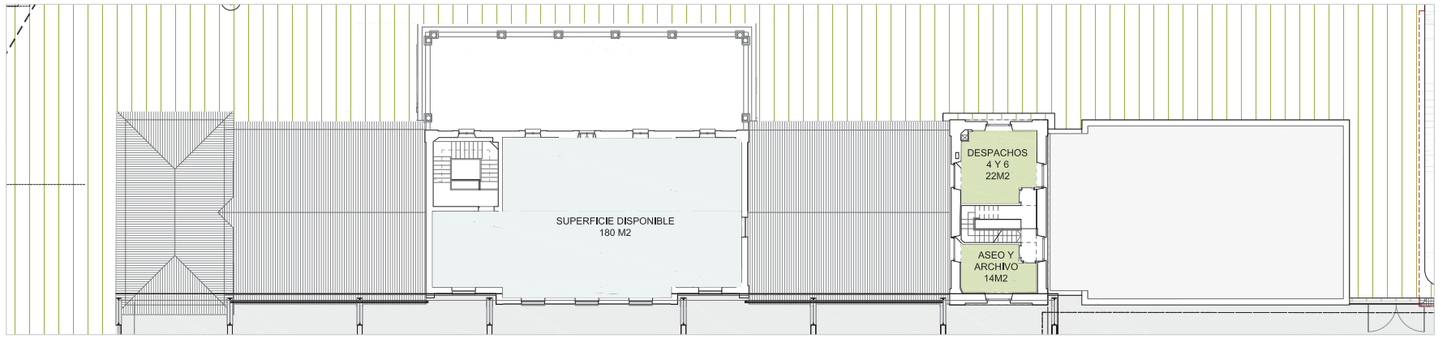
NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

REALOJOS EDIFICIO EXISTENTE -

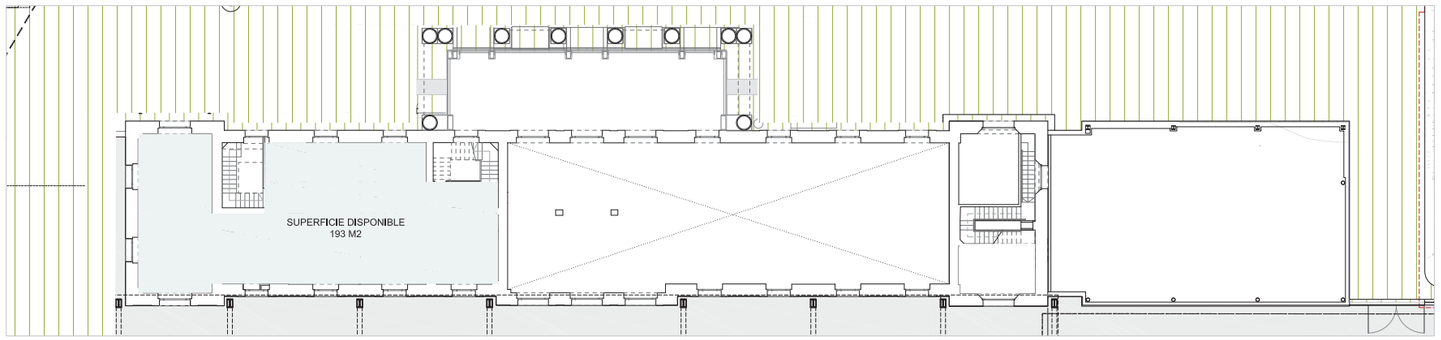
ANTEPROYECTO OPCIÓN B



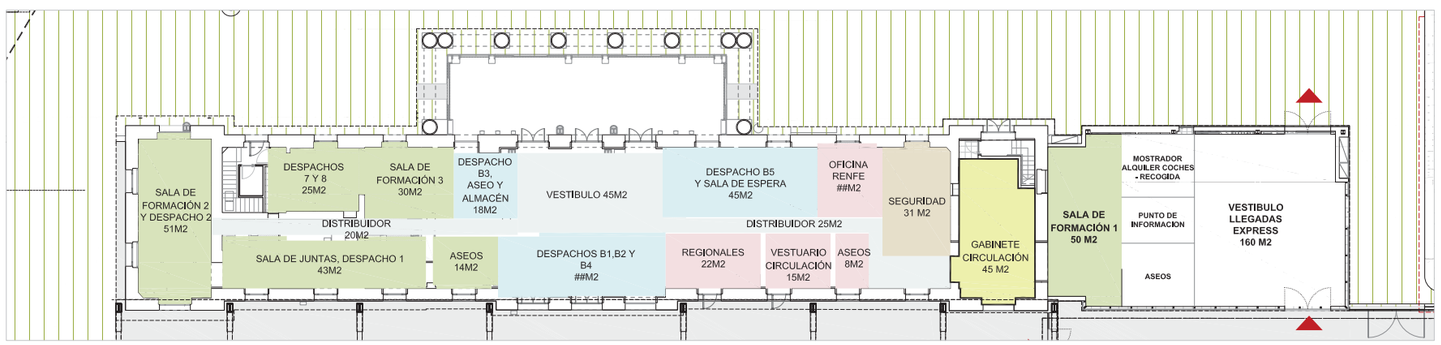
PLANTA 1 SOBRE VIAS (nivel +232.00m)



PLANTA PRIMERA (nivel +226.80m)



ENTREPLANTA (nivel +223.16m)



PLANTA BAJA (nivel +220.00m)

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería · estudio Herreros Arquitectura · Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:400 Numérica · Gráfica	FECHA ABRIL 2016	TÍTULO DEL PLANO REALOJOS EDIFICIO EXISTENTE ANTEPROYECTO - **OPCIÓN B**	Nº DE PLANO Hoja 1 de 1

ANTEPROYECTO ESTACIÓN SANTIAGO - PROGRAMA DE NECESIDADES

PROGRAMAS	PROGRAMA DE NECESIDADES 2012						ESTUDIO FUNCIONAL - OP4A			ANTEPROYECTO-NUEVA CONFIGURACION		
		2.300.000			viajeros año		2.300.000	viajeros año		2.300.000	viajeros año	
1. ESTACIÓN FERROVIARIA	**UDS**		**SUP**		**TOTAL**		**UDS**	**SUP**	**TOTAL**	**UDS**	**SUP**	**TOTAL**
1.1 Vestíbulo					600	m²			1414 m²			1005 m²
Superficie libre útil	1	uds.	600	m²	600	m²			715 m²			570 m²
Hall principal					0	m²			332 m²			175 m²
Sala de Embarque					0	m²			367 m²			260 m²
1.2 Area de explotación (pública)					299	m²			299 m²			315 m²
Venta de billetes					234	m²			234 m²			m²
Total venta de billetes					144				144			
Almacén materiales	1	uds.	20	m²	20	m²			20 m²			m²
Local de instalaciones	1	uds.	20	m²	20	m²			20 m²			m²
Aseos de personal	1	uds.	50	m²	50	m²			50 m²			m²
Atención al cliente					20	m²			20 m²			m²
Información y atención al cliente de Adif	1	uds.	20	m²	20	m²			20 m²			m²
Despachos					45	m²			45 m²			m²
3 despachos	3	uds.	15	m²	45	m²			45 m²			m²
1.3 Locales comerciales					760	m²			736 m²			760 m²
Restauración	2	uds.	105	m²	210	m²			210 m²			m²
Servicios	4	uds.	30	m²	120	m²			120 m²			m²
Alquiler de coches	2	uds.	40	m²	80	m²			76 m²			m²
Comercial		uds.	0	m²	0	m²			0 m²			m²
Equipamiento persona	3	uds.	56,666	m²	170	m²			200 m²			m²
Alimentación	2	uds.	40	m²	80	m²			30 m²			m²
ocio/ juegos		uds.		m²	0	m²			0 m²			m²
Almacenes comerciales		uds.		m²	0	m²			0 m²			m²
Consignas	1	uds.	100	m²	100	m²			100 m²			m²
Otros		uds.		m²	0	m²			0 m²			m²
1.4 Aseos					90	m²			133 m²			100 m²
Estimación de superficies exigidas					90	m²			82 m²			m²
Aseos femeninos	1	uds.	45	m²	45	m²			41 m²			m²
Aseos masculinos	1	uds.	45	m²	45				41			m²
Aseos femeninos sala de embarque	0	uds.	0	m²	0	m²			0 m²			m²
Aseos masculinos sala de embarque	0	uds.	0	m²	0				0			m²
Aseos de la cafeteria del edificio antiguo de la estación									51 m²			m²
1.5 Area de explotación (privada)					240	m²			242 m²			240 m²
Jefe de explotación	1	uds.	20	m²	20	m²			22 m²			m²
Administración Jefatura de explotación	1	uds.	15	m²	15	m²			15 m²			m²
Administración estación	1	uds.	15	m²	15	m²			15 m²			m²
Sala de reuniones	1	uds.	20	m²	20	m²			20 m²			m²
Archivo de Adif	1	uds.	40	m²	40	m²			40 m²			m²
Aula de formación de Adif	1	uds.	40	m²	40	m²			40 m²			m²
Gabinete de comunicación de Adif	1	uds.	25	m²	25	m²			25 m²			m²
Vestuarios para contratas	1	uds.	50	m²	50	m²			50 m²			m²
Centro de control de instalaciones	1	uds.	15	m²	15	m²			15 m²			m²
1.6 Almacenes					150	m²			197 m²			150 m²
Almacén general	1	uds.	50	m²	50	m²			100 m²			m²
Almacén limpieza estación	1	uds.	50	m²	50	m²			47 m²			m²
Almacén máquinas de mantenimiento	1	uds.	50	m²	50	m²			50 m²			m²
1.7 Instalaciones					283	m²			303 m²			285 m²
Acometida agua, grupo de presion y central contadores	1	uds.	20	m²	20	m²			m²			m²
cuarto de tratamiento de aguas grises	1	uds.	15	m²	15	m²			m²			m²
local de residuos	1	uds.	40	m²	40	m²			m²			m²
Acometida de gas y ERM y bateria de contadores	0	uds.	0	m²	0	m²			m²			m²
Cuarto de PCI, mas aljibe	1	uds.	30	m²	30	m²			m²			m²
Centros de transformación compañía, cuadro general de B.T	1	uds.	15	m²	15	m²			m²			m²
Cuarto contadores de baja tensión compañía eléctrica	1	uds.	15	m²	15	m²			m²			m²
C.T abonado con cuadro general de B.T (estación)	1	uds.	20	m²	20	m²			m²			m²
Grupo electrógeno con autonomia 12h	1	uds.	20	m²	20	m²			m²			m²
Sala de cuadros eléctricos generales	1	uds.	20	m²	20	m²			m²			m²
Sala de calderas	1	uds.	15	m²	15	m²			m²			m²
Enfriadoras		uds.	40	m²	0	m²			m²			m²
Climatizadoras		uds.	8	m²	0	m²			m²			m²
Cuarto técnico para CCTV y seguridad	1	uds.	15	m²	15	m²			m²			m²
RITA y sala de comunicaciones estación	1	uds.	15	m²	15	m²			m²			m²
Sala de comunicaciones venta de billetes	1	uds.	8	m²	8	m²			m²			m²
RITU	1	uds.	10	m²	10	m²			m²			m²
Cuarto control parking	1	uds.	25	m²	25	m²			m²			m²
Gabinete de circulación									20 m²			m²
Otros locales					0	m²			0 m²			0 m²
SUPERFICIE TOTAL ESTACIÓN FERROVIARIA					2422	m²			3324 m²			2855 m²

* La diferencia entre las superficies útiles del programa de necesidades y las superficies que figuran en los planos es de un 20 % atribuible a los espesores de los elementos constructivos y a las circulaciones internas de los diferentes programas

REALOJO USOS RENFE AL EDIFICIO ANTIGUO DE LA ESTACIÓN (ver cuadro adjunto)		554,9 m²	944,5 m²
planta baja del edificio de antiguo de la estación		88 m²	500 m²
entreplanta 1 del edificio de antiguo de la estación		195 m²	173,45 m²
planta primera del edificio de antiguo de la estación		219 m²	197,31 m²
entreplanta 2 del edificio de antiguo de la estación		26 m²	46,8 m3
planta segunda baja del edificio de antiguo de la estación		26,9 m²	26,9 m²
SUPERFICIE TOTAL ANTEPROYECTO	2422	**3879 m²**	**3799 m²**

EDIFICIO DE LA ANTIGUA ESTACIÓN

	ESTADO INICIAL (PC 2015)		REALOJO RENFE EN EST.ANTIGUA	
2. EDIFICIO ANTIGUA ESTACION	**TOTAL**		**TOTAL**	
Planta baja	**0**	**m²**	**836,98**	**m²**
Pórtico			93,98	m²
Superficie disponible			455	**m²**
Gabinete de circulación			45	m²
Sala de formación 2	45,9	m²	50	m²
Seguridad	27	m²	31	
Vestibulo de salidas Express			162	m²
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores			8,78	m²
Planta Entreplanta	**150,3**	**m²**	**196,27**	**m²**
Realojo usos Renfe	**150,3**	**m²**	**196,27**	**m²**
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores			7,16	m²
Despacho 1	7,7	m²	7	m²
Despacho 2	8,2	m²	12	m²
Sala de juntas	26,8	m²	26	m²
Sala de formación 1	39,1	m²	39	m²
Sala de formación 3	30,7	m²	31	m²
Aseos	15,3	m²	17	m²
Despacho 7	11,9	m²	12	m²
Despacho8	10,6	m²	10	m²
Nucleos de comunicación verticales y distribuidor			30,11	m²
Superficie disponible		m²	5	m²
Planta Primera	**192,46**	**m²**	**232,32**	**m²**
Realojo usos Renfe	**192,46**	**m²**	**232,32**	**m²**
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores			12,23	m²
Despacho 4	10,6	m²	11	m²
Despacho 6	9,2	m²	11	m²
Archivo	3,8	m²	5	m²
Aseos	6,7	m²	7	m²
Despacho B1	26	m²	26	m²
Despacho B2	10,6	m²	11	m²
Despacho B3	8,5	m²	9	m²
Despacho B4	12,6	m²	13	m²
Despacho B5	26,3	m²	26	m²
Sala de espera	9,4	m²	8	m²
Aseo	6,7	m²	7	m²
Almacén	2,2	m²	2	m²
Aseo 5 (RENFE)	4,79	m²	5	m²
Oficina (RENFE)	20,35	m²	20	m²
Regionales (RENFE)	20,61	m²	21	m²
Vestuario 3 circulación (RENFE)	14,11	m²	14	m²
Nucleos de comunicación verticales y distribuidor			24,09	m²
Planta Segunda	**16,6**	**m²**	**27,5**	**m²**
Realojo usos Renfe	**16,6**	**m²**	**27,5**	**m²**
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores			9,5	m²
Despacho 3	8,1	m²	9	m²
Despacho 5	8,5	m²	9	m²
SUPERFICIE TOTAL EDIFICIO RENFE	**359**	**m²**	**456,1**	**m²**
SUPERFICIE TOTAL EDIFICIO ESTACIÓN ANTIGUA			**1293**	**m²**

3. ENTORNO	PLAZAS				PLAZAS				PLAZAS				PLAZAS			
3.1 Aparcamientos																
Aparcamiento público	400	plazas	6000	m²	400	plazas			400	plazas			400	plazas		
Alquiler de coches	100	plazas	1500	m²	100	plazas			100	plazas			100	plazas		
Motocicletas y bicicletas	30	plazas	75	m²	30	plazas			30	plazas			30	plazas		
Área específica pórticos de carros	-			m²	-				-				-			
Aparcamiento público Estación de Autobuses	-				-				-				-			
3.2 Taxis																
Parada de taxis (a cubierto)	10	plazas	50	ml	8	plazas	40	ml	8	plazas	40	ml	8	plazas	40	ml
Bolsa de taxis	25	plazas	125	ml	25	plazas	125	ml	25	plazas	125	ml	25	plazas	125	ml
3.3 Autobuses																
Autobuses para incidencias	3	plazas	30	ml	3	plazas	30	ml	3	plazas	30	ml	3	plazas	30	ml
Parada Autobuses Urbanos	1	plazas	10	ml	1	plazas	10	ml	1	plazas	10	ml	1	plazas	10	ml
3.4 Paradas momentáneas																
Parada momentánea	15	plazas	75	ml	12	plazas	60	ml	12	plazas	60	ml	12	plazas	60	ml
3.5 Carga y descarga y emergencias																
Zona de carga y descarga	3	plazas	15	ml	3	plazas	15	ml	3	plazas	15	ml	3	plazas	15	ml
Ambulancias, coches de policía	1	plazas	5	ml	1	plazas	5	ml	1	plazas	5	ml	1	plazas	5	ml

EDIFICIO ANTIGUA ESTACIÓN - JUSTIFICACIÓN DE DEMOLICIONES Y REALOJOS

	ESTADO INICIAL (PC 2015)		ACCIÓN A REALIZAR EN EL ANTEPROYECTO 2015 - OPCION 4A
4.EDIFICIO ANTIGUA ESTACION	**TOTAL**		
Planta baja	**842,02**	**m²**	
Zona actuación PC	**842,02**	**m²**	
Pórtico	93,98	m²	ESTOS PROGRAMAS ESTÁN REFLEJADOS EN EL PROGRAMA DE NECESIDADES 2012 POR LO TANTO PUEDEN SER ELIMINADOS SIN NECESIDAD DE REUBICARLOS EN EL NUEVO EDIFICIO
Vestíbulo	264,79	m²	
Venta público	44,34	m²	
Centro de viajes	107,62	m²	
Locales comerciales	41,32	m²	
Cafeteria	163,54	m²	
Aseos	84,47	m²	
Almacén	21,15	m²	
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores	8,78	m²	
Zona sin actuación PC	**12,03**	**m²**	
Acceso	5,65	m²	
Instalaciones	6,38	m²	
Planta Entreplanta	192,2	**m²**	
Zona actuación PC	**7,16**	**m²**	
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores	7,16	m²	-
Zona sin actuación PC	**185,012**	**m²**	
Sala Relés	50,95	m²	-
Aseo 3	7,06	m²	ESTOS PROGRAMAS ESTÁN REFLEJADOS EN EL PROGRAMA DE NECESIDADES 2012 POR LO TANTO PUEDEN SER ELIMINADOS SIN NECESIDAD DE REUBICARLOS EN EL NUEVO EDIFICIO
Vestuario 1 femenino	16,62	m²	
Archivo 1	4,21	m²	
Encargado Inst. Seguridad	13,81	m²	
Almacén 3	5,05	m²	
Distribuidor	30,11	m²	
Aseos 4	11,97	m²	
Vestuario 2 masculino	16,412	m²	
Comunicaciones	14,52	m²	
Comunicaciones alta velocidad	14,3	m²	
Planta Primera	**231,92**	**m²**	
Zona actuación PC	**46,12**	**m²**	
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores	12,23	m²	-
Despachos jefatura estaciones Galicia	31,3	m²	-
Aseo 6	2,59	m²	
Zona sin actuación PC	**185,8**	**m²**	
Jefe de explotación	17,59	m²	ESTOS PROGRAMAS ESTÁN REFLEJADOS EN EL PROGRAMA DE NECESIDADES 2012 POR LO TANTO PUEDEN SER ELIMINADOS SIN NECESIDAD DE REUBICARLOS EN EL NUEVO EDIFICIO
Aula de formación	34,53	m²	
Vivienda	49,73	m²	
Distribuidor	24,09	m²	
Aseo 5 (RENFE)	4,79	m²	ESTOS PROGRAMAS PERTENECEN A RENFE Y POR LO TANTO DEBEN SER REUBICADOS EN EL NUEVO EDIFICIO (60M2)
Oficina (RENFE)	20,35	m²	
Regionales (RENFE)	20,61	m²	
Vestuario 3 circulación (RENFE)	14,11	m²	
Planta segunda	**27,36**	**m²**	
Zona actuación PC	**27,36**	**m²**	
Nucleos de comunicación verticales y distribuidores	9,56	m²	-
Despachos jefatura estaciones Galicia	17,8	m²	-
SUPERFICIE TOTAL EDIFICIO ANTIGUA ESTACIÓN	**1293**	**m²**	**TOTAL SUPERFICIE RENFE A REALOJAR 359M2**

EDIFICIO RENFE-ADIF - JUSTIFICACIÓN DE DEMOLICIONES Y REALOJOS

	ESTADO INICIAL (PC 2015)		ACCIÓN A REALIZAR EN EL ANTEPROYECTO 2015 - OPCION 4A
5. EDIFICIO RENFE-ADIF	**TOTAL**		
Planta baja	**259,4**	**m²**	
Zona RENFE	**102,3**	**m²**	
Vestibulo y distribuidor	25,1	m²	
Despacho B1	26	m²	
Despacho B2	10,6	m²	
Despacho B3	8,5	m²	ESTOS PROGRAMAS PERTENECEN A RENFE Y POR LO TANTO DEBEN SER REUBICADOS EN EL NUEVO EDIFICIO (102M2)
Despacho B4	12,6	m²	
Despacho B5	26,3	m²	
Sala de espera	9,4	m²	
Aseo	6,7	m²	
Almacén	2,2	m²	
Zona ADIF	**157,1**	**m²**	
Avis	22,7	m²	
Europcar	22,6	m²	
Almacén	23	m²	
Almacén común	11,3	m²	
Oficina 1	13,5	m²	
Oficina 2	10,3	m²	
Oficina 3	20,8	m²	ESTOS PROGRAMAS ESTÁN REFLEJADOS EN EL PROGRAMA DE NECESIDADES 2012 POR LO TANTO PUEDEN SER ELIMINADOS SIN NECESIDAD DE REUBICARLOS EN EL NUEVO EDIFICIO
Baño	1,6	m²	
Almacén	4,7	m²	
Cuarto técnico	6,3	m²	
Vestibulo	6,4	m²	
Almacén	1,3	m²	
Oficina dirección de comunicación	12,6	m²	
Distribuidor	2,4	m²	
Planta primera	**243,1**	**m²**	
Zona RENFE	**243,1**	**m²**	
Despacho 1	7,7	m²	
Despacho 2	8,2	m²	
Despacho 3	8,1	m²	
Despacho 4	10,6	m²	
Despacho 5	8,5	m²	
Despacho 6	9,2	m²	
Despacho 7	11,9	m²	ESTOS PROGRAMAS PERTENECEN A RENFE Y POR LO TANTO DEBEN SER REUBICADOS EN EL NUEVO EDIFICIO (243M2)
Despacho 8	10,6	m²	
Sala de juntas	26,8	m²	
Archivo	3,8	m²	
Aseo	6,7	m²	
Sala de formación 1	39,1	m²	
Sala de formación 2	45,9	m²	
Sala de formación 3	30,7	m²	
Aseos	15,3	m²	
Distribuidor 1	13,7	m131	
Distribuidor 2	23,9	m132	
Planta segunda	**27**	**m²**	
Zona RENFE	**27**	**m²**	
Seguridad	7,6	m²	ESTOS PROGRAMAS PERTENECEN A RENFE Y POR LO TANTO DEBEN SER REUBICADOS EN EL NUEVO EDIFICIO (27M2)
Seguridad	7,8	m²	
Seguridad	11,6	m²	
SUPERFICIE TOTAL EDIFICIO RENFE-ADIF	**530**	**m²**	**TOTAL SUPERFICIE RENFE A REALOJAR 372M2**

#

ALMACEN MUELLE 2 - JUSTIFICACIÓN DE DEMOLICIONES Y REALOJOS

	ESTADO INICIAL (PC 2015)	ACCIÓN A REALIZAR EN EL ANTEPROYECTO 2015 - OPCION 4A
6. ALMACEN MUELLE 2		
SE PROPONE LA DEMOLICIÓN DE ESTA NAVE PARA UBICAR EL ESTACIONAMIENTO SOLICITADO POR EL PN 2012		

GABINETE DE CIRCULACIÓN - JUSTIFICACIÓN DE DEMOLICIONES Y REALOJOS

	ESTADO INICIAL (PC 2015)	ACCIÓN A REALIZAR EN EL ANTEPROYECTO 2015 - OPCION 4A
7. GABINETE DE CIRCULACIÓN		
SE PROPONE LA REUBICACIÓN DE ESTOS USOS EN EL NUEVO EDIFICIO PARA LIBERAR EL ESPACIO NECESARIO PARA EL NUEVO ACCESO A LA ESTACIÓN		

Apéndice 2: Nota interna e *"Informe sobre el Estudio Funcional para el Anteproyecto de la nueva estación Intermodal de Santiago de Compostela"* de la Dirección de Estaciones de Viajeros

adif

adif
Dirección de Distribución y Registro
Subdirección de Planificación I
Registro de Entrada Nº Interno 0963
Nº Registro
Fecha 07 ABR. 2016
Pase a .....
Para .....
.....

Nota interna

4 de abril 2016
16160SDTEC.039

De: Carlos Ventura Soriano.
Director de Estaciones de Viajeros

Para: Eduardo Molina Soto
Director de Planificación y Proyectos

Asunto:"Anteproyecto Global para la estación de Santiago de Compostela".

Estimado Eduardo,

En relación al Anteproyecto para la nueva estación de Santiago de Compostela, de las cinco propuestas incluidas en el documento, la Dirección de Estaciones de Viajeros está de acuerdo con la solución escogida (4A) ya que su esquema funcional es el que más se adapta a una estación con una previsión de 3.500.000 viajeros/año.

En lo relativo a la propuesta escogida, adjunto remito informe donde se revisa el cumplimiento del Programa de Necesidades y se profundiza en los aspectos a desarrollar durante la redacción del Proyecto Básico. Fundamentalmente se debe plantear una nueva distribución interior según los flujos principales de viajeros dentro de la estación, reordenando y jerarquizando los espacios, como se muestra en la propuesta incluida dentro del informe.

De cara a la siguiente fase de este proyecto, sería conveniente mantener reuniones de coordinación para conseguir una óptima solución para la futura estación de Santiago de Compostela.

Un saludo.

CARLOS VENTURA SORIANO
Director de Estaciones de Viajeros

adif
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS
Dirección General
Registro de Entrada
Nº Registro 2619
Fecha 05.04.16

D.ESTACIONES DE VIAJEROS adif
SUBDIRECCIÓN TÉCNICA
04 ABR 2016
SALIDA Nº 2016-160-0024

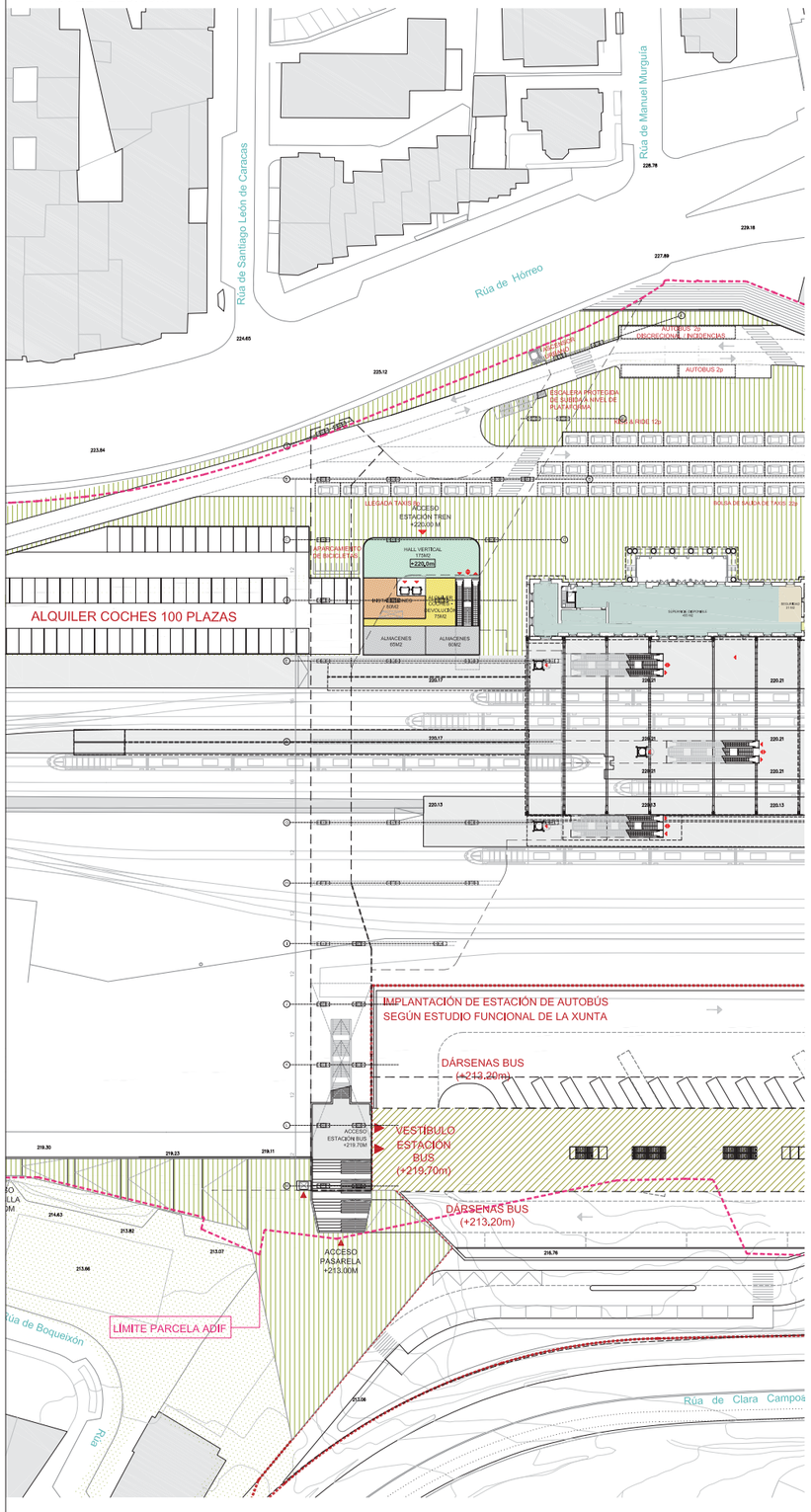
03/05/16

PROPUESTA DE DISTRIBUCIÓN DE ESTACIÓN DE VIAJEROS

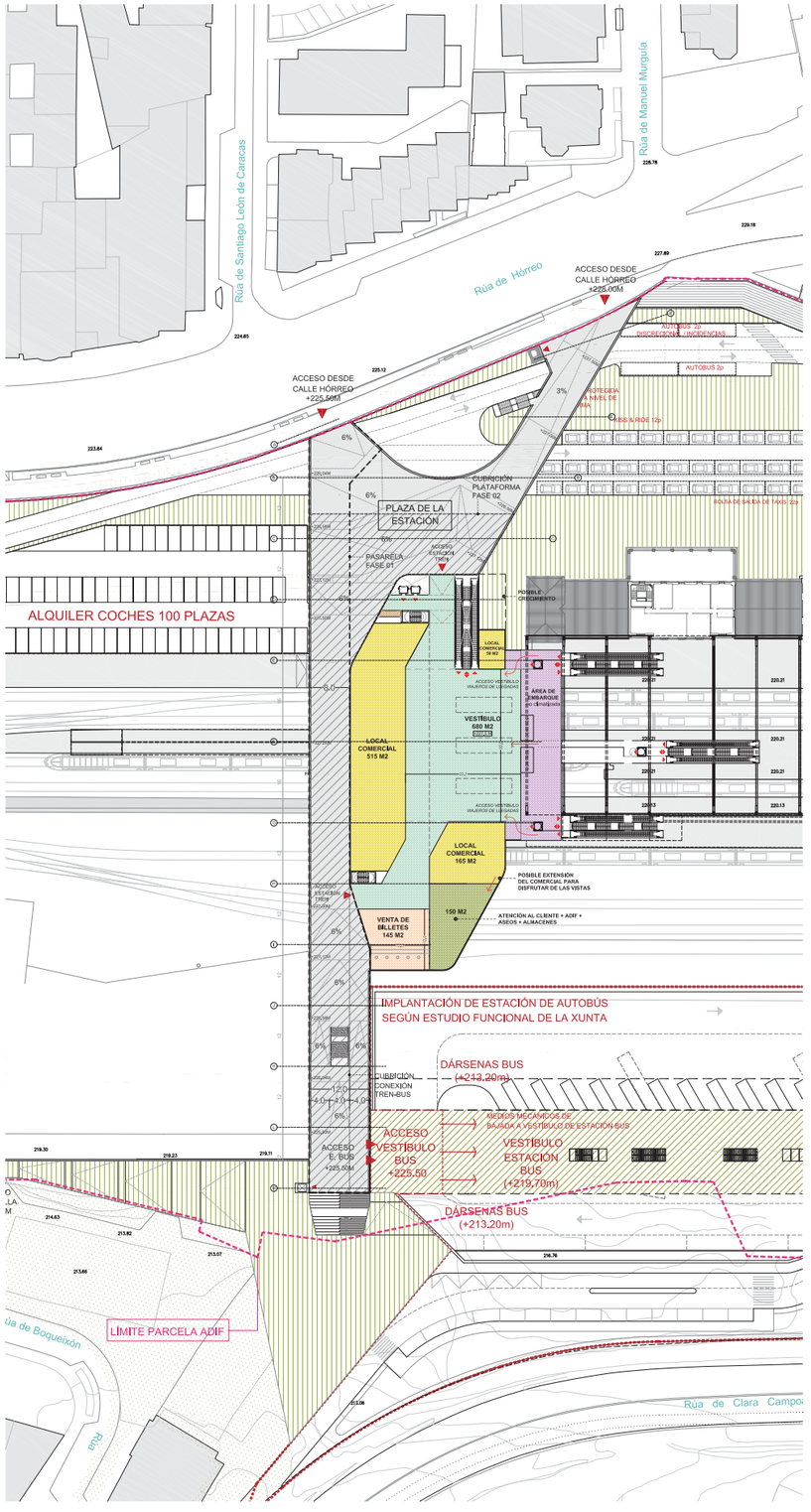
NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

PLANTAS GENERALES

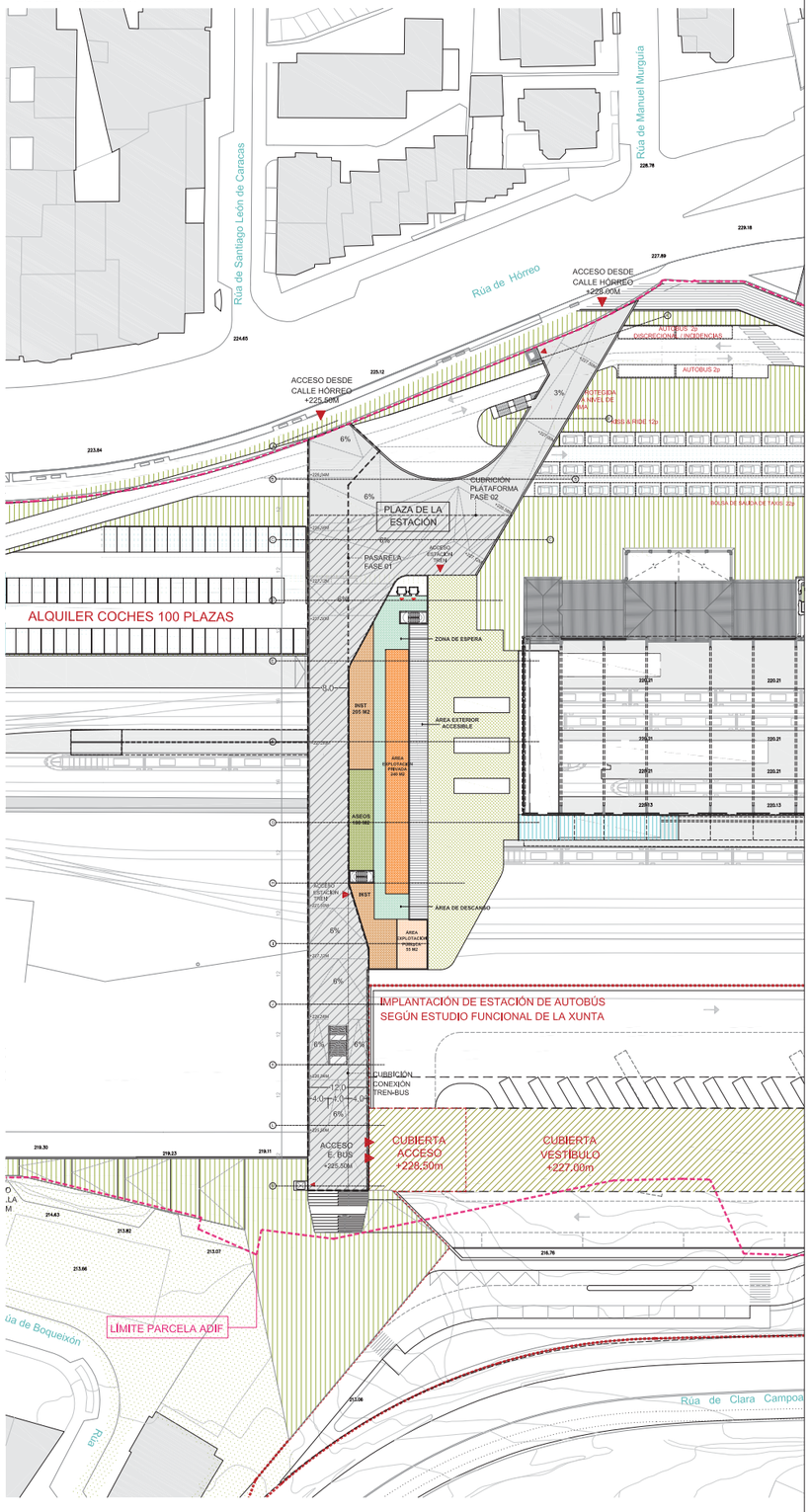
NIVEL +220.00m



NIVEL +227.50m



NIVEL +232.00m



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ESTUDIOS, ANTEPROYECTO Y PROYECTOS NECESARIOS PARA LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería estudio Herreros Arquitectura Arquitectos colaboradores	ESCALA NORMAL A1: E: 1:600 A3: E: 1:1200 Numérica / Gráfica		FECHA ABRIL 2016	Nº DE PLANO A01 Hoja 1 de 1
					TÍTULO DEL PLANO PLANTAS GENERALES	

10/06/16

RESPUESTA A LA NOTA SOBRE LA NUEVA PROPUESTA FUNCIONAL DE LA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA REMITIDA POR LA DIRECCIÓN DE ESTACIONES DE VIAJEROS

adif ALTA VELOCIDAD

Nota interna

Remisión de respuesta
Estación de Santiago de Compostela

10 de junio de 2016

De: Eduardo Molina Soto
Director de Planificación y Proyectos

Para: Carlos Ventura Soriano
Director de Estaciones de Viajeros

En relación con la colaboración que viene desarrollándose entre la Dirección de Planificación y Proyectos de ADIF-AV y la Dirección de Estaciones de viajeros de ADIF respecto al ***"Anteproyecto de la nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela"***, y en respuesta a la ***"Nota sobre la nueva propuesta funcional de la estación intermodal de Santiago de Compostela"*** remitida con fecha 12 de mayo de 2016 por la Subdirección Técnica de la Dirección de Estaciones de Viajeros.

Adjunto se envía para su conocimiento la ***"Respuesta a la nota sobre la nueva propuesta funcional de la estación intermodal de Santiago de Compostela"***, remitida por la Dirección de estaciones de viajeros, que recoge los acuerdos alcanzados durante la mencionada coordinación y que han servido para el cierre del contenido del Anteproyecto de referencia.

Las modificaciones a dicho Anteproyecto derivadas los acuerdos mencionados serán recogidas en la versión definitiva del Anteproyecto.

adif ALTA VELOCIDAD
Dirección de Planificación y Proyectos
Subdirección de Planificación I
Registro de ~~Entrada~~ Salida 1938
Nº Registro
Fecha 13 JUN. 2016

DIRECCIÓN ESTACIONES DE VIAJEROS adif

adif ALTA VELOCIDAD

Nota interna

Remisión de respuesta
Estación de Santiago de Compostela

10 de junio de 2016

De: Eduardo Molina Soto
Director de Planificación y Proyectos

Para: Carlos Ventura Soriano
Director de Estaciones de Viajeros

En relación con la colaboración que viene desarrollándose entre la Dirección de Planificación y Proyectos de ADIF-AV y la Dirección de Estaciones de viajeros de ADIF respecto al ***"Anteproyecto de la nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela"***, y en respuesta a la ***"Nota sobre la nueva propuesta funcional de la estación Intermodal de Santiago de Compostela"*** remitida con fecha 12 de mayo de 2016 por la Subdirección Técnica de la Dirección de Estaciones de Viajeros.

Adjunto se envía para su conocimiento la ***"Respuesta a la nota sobre la nueva propuesta funcional de la estación Intermodal de Santiago de Compostela"***, remitida por la Dirección de estaciones de viajeros, que recoge los acuerdos alcanzados durante la mencionada coordinación y que han servido para el cierre del contenido del Anteproyecto de referencia.

Las modificaciones a dicho Anteproyecto derivadas los acuerdos mencionados serán recogidas en la versión definitiva del Anteproyecto.

adif ALTA VELOCIDAD
Dirección de Planificación y Proyectos
Subdirección de Planificación I
Registro de ~~Entrada~~/Salida 1938
Nº Registro
Fecha 13 JUN. 2016

adif ALTA VELOCIDAD

RESPUESTA A LA
"NOTA SOBRE LA NUEVA PROPUESTA FUNCIONAL
DE LA ESTACION INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA"
REMITIDA POR LA DIRECCION DE ESTACIONES DE VIAJEROS

1. ANTECEDENTES:

La Dirección de Planificación y Proyectos (DPP) dirige actualmente los trabajos de redacción del ***"Anteproyecto de la nueva estación Intermodal de Santiago de Compostela"***, estos trabajos son continuación de los relativos al ***"Estudio Funcional de la nueva estación Intermodal de Santiago de Compostela"***. Durante el desarrollo de estos trabajos se ha venido realizando una colaboración entre ésta Dirección (DPP) y la Dir. de Estaciones de viajeros (DEV) cuyos últimos hitos se recogen a continuación:

- Con fecha 28 de abril de 2016 y en relación con el *"Anteproyecto de la nueva estación Intermodal de Santiago de Compostela"* tuvo lugar una reunión entre ambas direcciones, en la que se acordó el envío, por parte de la de DPP a la DEV, de una nueva propuesta de distribución para dicha estación, que recogiera las observaciones realizadas por la Dirección encargada de la explotación durante la reunión, de cara a su revisión por ésta y validación final, con el fin de acordar una propuesta consensuada que permitiera el cierre del Anteproyecto de referencia.

- Con fecha 3 de mayo de 2016 la DPP remitió lo acordado a la DEV mediante e-mail.

- Con fecha 12 de mayo de 2016 la DEV remitió en respuesta a la Propuesta enviada el 3 de mayo, la *"Nota Sobre la nueva propuesta funcional de la estación Intermodal de Santiago de Compostela"*.

- Con fecha 17 de mayo de 2016 tuvo lugar una reunión entre miembros del personal de ambas Direcciones, en la que se acordó las soluciones encaminadas a resolver las solicitudes realizadas por la DEV en su *"Nota Sobre la nueva propuesta funcional de la estación Intermodal de Santiago de Compostela"*, soluciones que se recogen en la versión definitiva del Anteproyecto de referencia.

  Para ello la DPP mostró una planta principal esquemática para el nuevo edificio de viajeros que fue validada por la DEV durante esta reunión, esta planta tal y como se acordó, podría sufrir aún algún ajuste en su desarrollo, especialmente respecto a la necesidad de una nueva escalera que se ubicaría en el tramo central del área comercial principal en su fachada oeste. Finalmente el consultor ha concluido que esta escalera no es necesaria, por lo que no se incorpora al Anteproyecto.

  Se acordó que esta planta esquemática fuera la base de las plantas definitivas.
  (Ver planta esquemática en apéndice 3)

  La DEV aclaro así mismo en dicha reunión, su preferencia por no demoler la escalera histórica existente.

El presente escrito da respuesta a la nota remitida por la DEV, para ello se recoge su texto íntegro en azul y su respuesta a continuación en negro. Así mismo recoge, los acuerdos cerrados durante la reunión de 17 de mayo de 2016 que serán volcados a la edición final del Anteproyecto y que afectan a todos y cada uno de los puntos de la *"Nota Sobre la nueva propuesta funcional de la estación intermodal de Santiago de Compostela"*, cuyo texto original se adjunta en el apéndice 1.

2. ANALISIS:

A continuación se recogen las respuestas a los temas planteado en la nota de la DEV:

ANTECEDENTES:

El pasado 28 de abril de 2016 la Dirección de Planificación y Proyectos de Alta Velocidad (DPP) presentó la Dirección de Estaciones de Viajeros (DEV) las modificaciones realizadas a la Propuesta Funcional de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela que dan respuesta al informe emitido por la DEV el 6 de abril de 2016.

Sin comentario

REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN ENTREGADA:

1. *Edificio de Viajeros.*
2. *La nueva configuración plantea un vestíbulo unitario, de fácil lectura visual, con todas la áreas comerciales a la vista e integrando un área de embarque para los viajeros de Alta Velocidad, por lo que mejora de forma sustancial la propuesta presentada previamente.*

-Vestíbulo principal.

La superficie del vestíbulo, según lo indicado por el proyectista, es 570m2. A esta superficie hay que sumar 260m2 de Área de Embarque con lo que resulta una superficie total de vestíbulo de 830m2, que si bien excede de lo solicitado en el Programa de Necesidades se justifica por la configuración existente de andenes. La DEV propone que la zona calefactada sea únicamente la superficie propia del vestíbulo y no el embarque.

Dada la conformidad manifestada por la DEV sobre este punto respecto a la superficie y configuración del vestíbulo y el Área de embarque, la solución definitiva del Anteproyecto, avanzará en este sentido introduciendo solo los matices que sean necesarios.

La solución definitiva del Anteproyecto recogerá la solicitud de no calefactar el Área de embarque.

-Locales comerciales.

La nueva configuración reordena los locales comerciales en una única pastilla de forma que facilita la explotación posterior del mismo, incluido su acceso desde la pasarela, por lo que la. DEV está de acuerdo en su ubicación.

La zona comercial se divide en 3 partes siendo una de ellas muy superior a las otras en superficie. La DEV ha aclarado en la reunión de 17 de mayo de 2016, que es a ésta preponderancia de la zona central a lo que se refiere en el párrafo anterior.

Dada la conformidad manifestada por la DEV sobre este punto, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los matices que sean necesarios.

La solución definitiva del Anteproyecto incluirá las 3 mismas zonas con una proporción de sus superficies similar.

(Ver planos adjuntos en apéndice 2).

Se debe plantear una predistribución del área comercial, situando la cafetería y el local de consignas que debe estar situado próximo a la zona de escáneres según lo solicitado en el Programa de Necesidades.

La DEV aclaró en la reunión de 17 de mayo de 2016, que la cafetería debe situarse en la parte central de la zona comercial principal, y las consignas en la zona comercial norte.

La solución definitiva del Anteproyecto incluirá la predistribución solicitada en los términos indicados. La cafetería se ubicará en parte central de la zona comercial principal y las consignas en la zona comercial norte.

(Ver planos adjuntos en apéndice 2).

La DEV está de acuerdo en que los almacenes generales de la estación se ubiquen en el Hall de planta +220. El Proyecto Constructivo debe asegurar que los ascensores propuestos permita ese uso en lo relativo a pesos, tamaños, etc.

Dada la conformidad manifestada por la DEV sobre este punto respecto a la ubicación de los almacenes, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los matices que sean necesarios.

(Ver planos adjuntos en apéndice 2).

La solución definitiva del Anteproyecto incluirá la precisión sobre los ascensores solicitada por la DEV con el grado de detalle propio de un Anteproyecto.

-Ubicación de la Venta de Billetes.

Estamos de acuerdo con la nueva distribución y ubicación de la zona de venta de billetes y atención al cliente.

Dada la conformidad manifestada por la DEV sobre este punto respecto a la distribución y ubicación de la venta de billetes y la atención al cliente, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los matices que sean necesarios.

(Ver planos adjuntos en apéndice 2).

-Hall de acceso desde aparcamiento.

La nueva configuración reduce el tamaño de este espacio e incorpora locales de alquiler de coches y zonas de instalaciones.

La DEV no está de acuerdo con la solución planteada para la distribución de locales. Se debe situar el cuarto de instalaciones a la parte trasera, junto con los almacenes y dejar todo el frente de vestíbulo para locales comerciales (rent a car). El acceso al aparcamiento no es necesario que se haga a través del pasillo proyectado.

Dada la solicitud manifestada por la DEV sobre este punto respecto a la distribución y el pasillo, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los cambios que sean necesarios para conseguir lo solicitado.

(Ver planos adjuntos en apéndice 2).

-Oficinas.

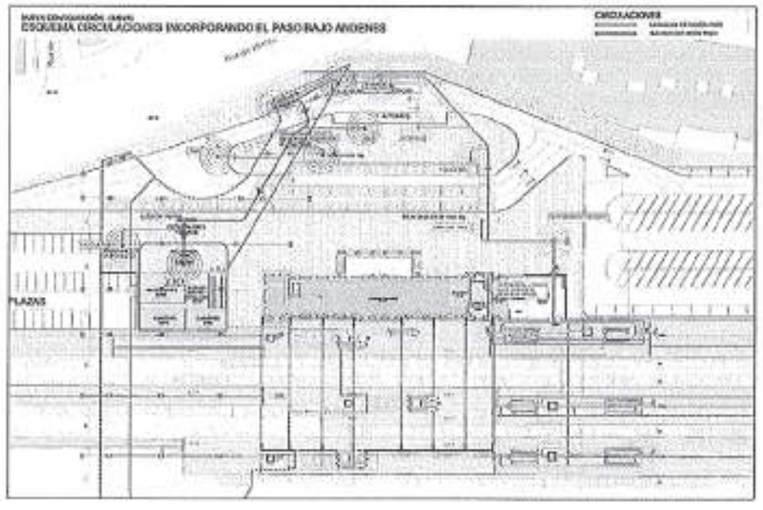
La nueva configuración regulariza y distribuye el área de Explotación privada en torno a un pasillo de distribución y con vista directa al vestíbulo de la estación. También utiliza los ascensores generales de la estación como acceso a la misma.
La DEV está de acuerdo con la distribución presentada.

Dada la conformidad manifestada por la DEV sobre este punto respecto a la distribución, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los matices que sean necesarios.

(Ver planos adjuntos en apéndice 2).

-Paso inferior.

La nueva configuración permite el desdoblamiento de flujos a futuro, utilizando el paso inferior construido en el proyecto de 2015.



La solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido manteniendo el paso inferior del P.C. de 2015 y la posibilidad de adecuación de la cafetería como vestíbulo de salidas directas. Se introducirán solo los matices que sean necesarios.

El Anteproyecto no incluirá la adecuación de la cafetería del P.C. de 2015 como vestíbulo de llegadas. Si bien, contará con esta posibilidad en el futuro y no penalizará dicha opción.

-Acceso a andenes.

La nueva configuración resuelve el acceso a andenes de dos formas distintas. En los andenes laterales integra el ascensor en el área de embarque, mientras que en el andén central mantiene el acceso mediante "finger". La DPP explica durante la reunión que esta configuración es debida a la topera prevista en el Proyecto Constructivo de 2015 y que va a proceder al estudio de su retranqueo, de forma que se permita reducir la superficie del "finger".
La DEV está de acuerdo con este planteamiento.

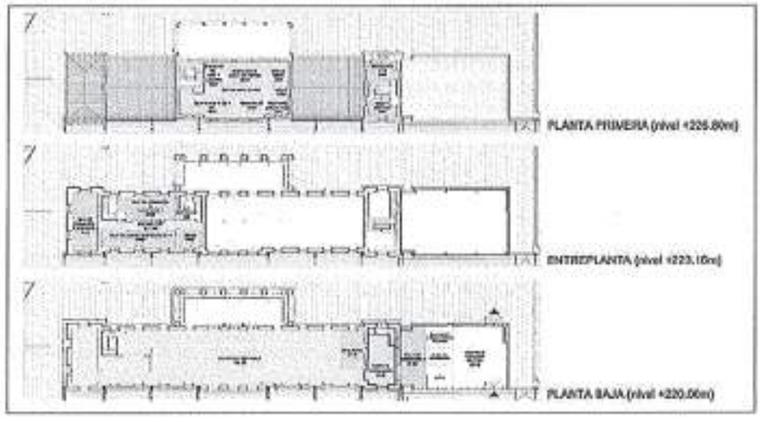
Dada la conformidad manifestada por la DEV sobre este punto respecto a, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los matices que sean necesarios.

La solución definitiva del Anteproyecto incluirá las escaleras del andén 2 sin acercarse hacia el Área de embarque, dada la imposibilidad de hacer esta modificación sin afectar a la funcionalidad del mango de esta topera.

2. Edificio Histórico y su ampliación.

La DPP presentó dos propuestas de distribución del Edificio Histórico. La primera, ocupando la planta baja y dejando libre las superiores, y la segunda, dejando libre la planta inferior ocupando las superiores, y manifiesta su preferencia por la segunda de las propuestas.

La DEV, mostró su acuerdo con la propuesta de dejar diáfana la planta baja, ya que permitiría una futura comercialización y ocupar el resto de las plantas para la reubicación de todos los usos que se encuentran en los edificios que se demuelen del entorno de la estación.



Dada la conformidad manifestada por la DEV sobre este punto respecto al actual Edificio de viajeros, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los matices que sean necesarios.

La solución definitiva del Anteproyecto recogerá la opción elegida por la DEV, consistente en la reubicación de espacios en plantas altas y la planta baja libre y diáfana (Por falta de espacio será necesario ubicar algunos locales en planta baja que se agruparan en el extremo este de la misma). No obstante no se incluirán las actuaciones de demolición y construcción necesarias para ello, de modo que la planta baja del edifico de viajeros

quedará simplemente disponible. Esto último es debido a que esta planta y los posibles usos futuros que pueda albergar están fuera del alcance del Anteproyecto de la nueva estación intermodal, al no formar parte de la misma, no ser necesarios para su explotación y no verse afectados por las actuaciones previstas.

En la reunión de 17 de mayo de 2016 y a solicitud de la DEV se acuerda que la DPP estudie la posibilidad de incluir en el Anteproyecto las actuaciones necesarias para dejar esta planta baja acondicionada como un local comercial en bruto, pero esto no es posible por lo explicado en el párrafo anterior.

La DEV insistió, según lo recogido en el Informe del 4 de abril de 2016, en la necesidad de comprobar el estado actual del edificio y la situación futura derivada al cambio de uso y a la modificación de sobrecargas en los forjados, cubiertas y fachadas. También es necesaria la adecuación del mismo a la normativa vigente (CTE) debida a la modificación a realizar.

La solución definitiva del Anteproyecto con el grado de detalle propio de un documento de estas características, incluirá lo solicitado por la DEV.

Con respecto al nuevo cuerpo acristalado adyacente al Edificio Histórico, previsto en el Proyecto Constructivo de 2015, se acordó en la reunión que, al igual que el resto de la planta baja del edificio de viajeros, este cuerpo quede diáfano para su posible utilización a futuro como vestíbulo de llegadas de viajeros.

Dada la conformidad manifestada por la DEV sobre este punto respecto al actual Edificio de viajeros, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los matices que sean necesarios.

La solución definitiva del Anteproyecto recogerá la consideración de este espacio como futuro vestíbulo de salidas. No obstante y tal y como se ha acordado en la reunión de 17 de mayo de 2016, no se incluirán las actuaciones de demolición y construcción necesarias para ello. Este espacio quedará simplemente disponible.

3. Aparcamientos.

3.1 Escalera monumental.

La DPP propone la demolición de la escalera monumental en la nueva configuración, debido a que queda como acceso secundario a la estación. El acceso al patio de coches de la estación (cota +220) se realiza a través de las escaleras interiores de la nueva estación intermodal. El equipo redactor del proyecto justifica su demolición ya que, "(...) desde el punto de vista urbano y arquitectónico se trata de una construcción sin interés y con muy pocas prestaciones en cuanto a la comodidad del viajero. (...) Por otro lado, cuando la estación entre en funcionamiento el uso de esta escalera será nulo y corre el riesgo de convertirse en un lugar residual de difícil control y mantenimiento."

La opinión de la DEV es que, aún sin estar la escalera monumental protegida, forma parte del conjunto edificio-ciudad, con cierta relevancia en el entorno y por tanto podría no entenderse su demolición desde el punto de vista social. Este punto recoge la sensibilidad que se ha trasmitido desde nuestro territorio.

En la reunión de 17 de mayo de 2016 la DEV indica que hace suya la oposición que al respecto ha manifestado su personal de el territorio, y aclara más allá de la duda manifestada en el párrafo previo, su oposición a la demolición de dicha escalera.

Respecto a este punto no se conoce a fecha de redacción de esta nota, la opinión expresa al respecto del Ayuntamiento de la ciudad, la cual es sin duda relevante.

El equipo redactor del Anteproyecto ha manifestado su opinión al respecto, indicando la en su opinión, conveniencia de eliminar esta escalera por motivos funcionales, dado que penaliza la distribución de viales en planta baja

En la situación final esta escalera, actual acceso de la ciudad a la Estación:

- Competirá visual y funcionalmente con el nuevo elemento equivalente, es decir con la losa que conecta la C/ del Hórreo con el nuevo edifico de viajeros sobre vías, pudiendo crear confusión en el viajero.
- Dificulta la distribución de viales y demás espacios propios de un área como la existente en planta baja.
- No se integra adecuadamente en el conjunto final y pierde su función principal de conexión de la ciudad con la estación en el estado final.

La conexión entre la C/Hórreo y la cota inferior puede resolverse en el estado final mediante una nueva escalera de menor tamaño que se integra en el conjunto final adecuadamente.

La solución definitiva del Anteproyecto incluirá una propuesta en la que se demuele esta escalera y una alternativa en la que no se demuele.

3.2 Aparcamiento.

El aparcamiento incluye 400 plazas para aparcamiento público y 100 plazas para alquiler de coches con lo que hacen un total de 500 plazas. Este número de plazas cumple con lo solicitado en el Programa de Necesidades. No obstante falta el ajuste funcional del aparcamiento (radio de giros, plazas reservadas a PMR, calles intermedias etc.), que puede provocar perdida de plazas, por lo que en un estudio más detallado del aparcamiento ha de asegurarse que se mantienen las 450 plazas actuales.

La solución definitiva del Anteproyecto incluirá el ajuste funcional del aparcamiento solicitado y se tratará en la medida de lo posible de mantener o aumentar si es posible el numero de 450 plazas actual.

(Ver planos adjuntos en apéndice 2).

En relación a la cubrición de las plazas de aparcamiento con marquesinas insistimos en su necesidad según lo solicitado en el Programa de Necesidades, dada la climatología de Santiago de Compostela.

La solución definitiva del Anteproyecto no incluirá marquesinas en el aparcamiento debido a su coste económico.

3.3 Nuevo vial.

En la nueva configuración, el vial de acceso a la estación prevé el control a la entrada de todos los vehículos al recinto, de manera que no se pueda usar como by-pass urbano por vehículos ajenos a la estación, dando respuesta a lo solicitado por la DEV.

Dada la conformidad manifestada por la DEV sobre este punto respecto al vial, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los matices que sean necesarios.

3.4 Accesos/salidas aparcamiento.

En la nueva configuración, el aparcamiento mantiene una entrada/salida en cada una de los extremos.

Actualmente la estación cuenta con dos barreras de entrada al aparcamiento y tres barreras de salida. En el Informe previo se solicitaba su análisis por parte del proyectista por si era necesario aumentar el número, pero en ningún caso para su posible reducción. Actualmente con este número de entradas y salidas (especialmente en estas últimas) existen problemas de cola en horas punta por lo que se solicita se incorporen como mínimo el número de barreras existentes en la actualidad.

La solución definitiva del Anteproyecto incluirá como mínimo el número de barreras existentes en la actualidad, 2 de entrada y 3 de salida.

(Ver planos adjuntos en apéndice 2).

3.5 Taxis, autobuses y paradas momentáneas.

Se acuerda durante la reunión que el funcionamiento de la zona de espera de vehículos pueda funcionar de manera reversible (permitir el cambio de sentido de circulación sólo cambiando la señalética), de forma que la parada de viajeros sea siempre en frente al acceso de la estación y que se pueda modificar la zona de espera de taxis en el caso de que se produzca la separación del flujo de salida a través del cuerpo acristalado adyacente al edificio de viajeros actual.

Dada la conformidad general manifestada por la DEV sobre este punto respecto al funcionamiento de la zona de espera de vehículos, la solución definitiva del Anteproyecto avanzará en este sentido introduciendo solo los matices necesarios, no obstante, en la reunión de 17 de mayo de 2016 la DEV solicitó a la DEV que el sentido de circulación frente al actual edificio de viajeros fuera de este a oeste y que la definición de este ámbito permitiera su cambio solo con modificación de la pintura en calzada.

El Anteproyecto incluirá el sentido de circulación de este a oeste frente al actual edificio de viajeros solicitado por la DEV y una definición de aceras y demás elementos que permitan que el sentido pueda ser reversible únicamente con cambiar la pintura en las calzadas y rebajes en aceras.

El kiss&ride (parada momentánea) se plantea como un aparcamiento en línea, lo que dará lugar a que se utilice como tal. Se debería plantear como un carril de paso y parada momentánea sin posibilidad de aparcamiento, como está diseñado en otros espacios públicos donde existe este servicio de parada rápida.

La solución definitiva del Anteproyecto incluirá el kiss&ride como un carril de paso y parada momentánea sin posibilidad de aparcamiento. Esto se consigue tal y como explicó la DEV en la reunión del 17 de mayo de 2016 eliminando las áreas de acerado anterior y posterior a la banda de estacionamiento previsto en la propuesta remitida el 3 de mayo de 2016.

Con respecto a las paradas de autobuses se debe analizar una posible nueva ubicación. Situar las mismas en la cota del aparcamiento (cota +220) incorpora discontinuidades verticales que se podría eliminar si se produjera en la fachada de la pasarela (cota +227). Además en esta

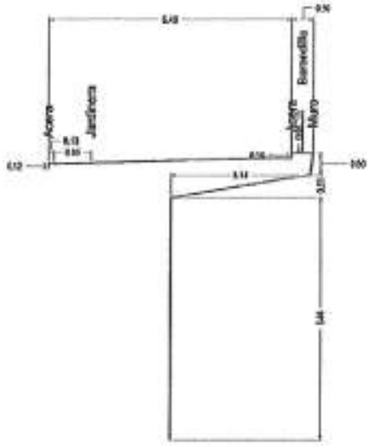
situación, la conexión con la futura estación de autobuses sería más cómoda para los usuarios, evitando tener que subir a la pasarela para volver a bajar. Por eso proponemos se analice la posibilidad de realizar las paradas de autobús en la cota de la pasarela, una en la acera contigua a la estación y otra, mediante paso de peatones, en la acera de enfrente.

La solución definitiva del Anteproyecto no incluirá modificación respecto a las paradas de autobuses salvo por los matices que san necesarios. Esto es debido a que:

- En la actualidad las paradas de autobuses ya se encuentran en esta zona.
- Las paradas de autobuses que se incluyen en la actuación no son autobuses urbanos, sino exclusivamente los de emergencia y las lanzaderas con destino el aeropuerto, los cuales permanecen estacionados largo tiempo en estas paradas, por lo que si realizaran esta parada en un carril del vial publico penalizarían gravemente la circulación en dicho vial.

  En la reunión de 17 de mayo de 2016 la DPP explicó este punto y la DEV retiró la solicitud hecha al respecto en su nota.

  En cualquier caso, en la C/Hórreo, no hay espacio físico para la ubicación de estas paradas fuera de los carriles y en ellos el tráfico se cortaría por autobuses con paradas largas. Se tendría que ampliar la acera sur, pero ello implica, como se observa en las imágenes siguientes, afectar a la estructura del cajón del soterramiento existente.
- La reubicación de estas paradas en el vial público como se solicita, exige una coordinación con las autoridades locales que en cualquier caso puede realizarse durante la redacción de los proyectos futuros.



4. Pasarela.

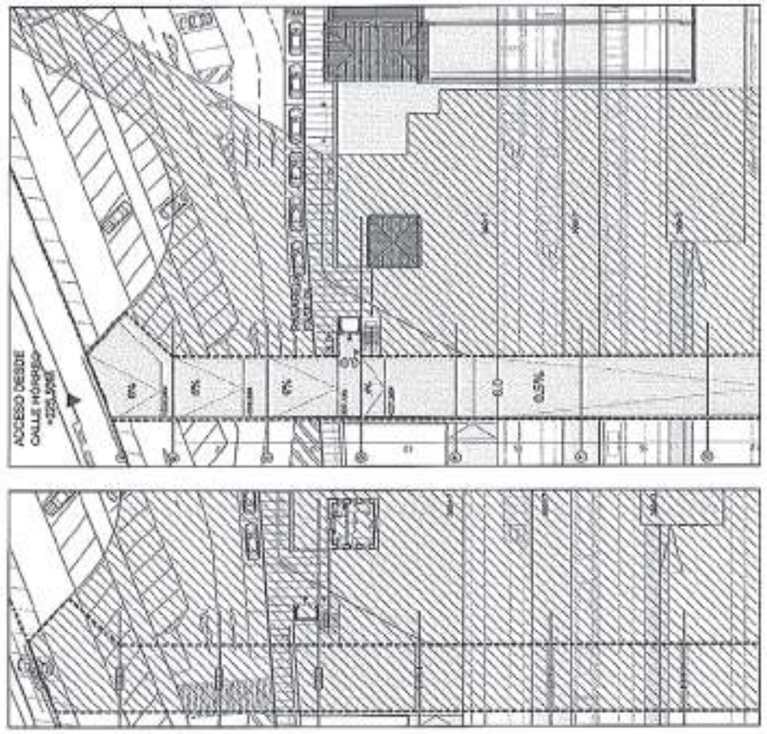
El ancho de la pasarela está ya definido y acordado con la Xunta y el Concello. El ancho final de la misma es de 8 metros libres desde la fachada del edificio.

En la primera fase de construcción de la pasarela urbana, no se contempla la cubrición de la misma dejándolo para actuaciones posteriores. Lo que sí incluye es la protección de seguridad para no arrojar objetos en la zona de vías.

En esa primera fase de construcción, la pasarela dispondrá de un acceso provisional al patio de coches (cota +220) de la estación para mejorar la intermodalidad entre los viajeros de la estación de ferrocarril y de autobuses. Para ello se plantea un acceso peatonal perpendicular a la pasarela que consta de ascensor y escaleras fijas.

La DEV no está de acuerdo con este acceso provisional y solicita que caso de realizarse se estudie la solución propuesta para que no se convierta en un acceso residual de la estación con los problemas de de seguridad y mantenimiento que este tipo de entradas secundarias conllevan.

La solución definitiva del Anteproyecto incluirá el acceso mencionado tal y como se aprecia en las imágenes siguientes y en los planos adjuntos en el apéndice 1.



8 de junio de 2016

RESPUESTA A LA

"NOTA SOBRE LA NUEVA PROPUESTA FUNCIONAL

DE LA ESTACION INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA"

REMITIDA POR LA DIRECCION DE ESTACIONES DE VIAJEROS

Apéndice 1

"Nota Sobre la nueva propuesta funcional de la estación intermodal de Santiago de Compostela"

Texto original

NOTA SOBRE LA NUEVA PROPUESTA FUNCIONAL DE LA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA.

ANTECEDENTES:

El pasado 28 de abril de 2016 la Dirección de Planificación y Proyectos de Alta Velocidad (DPP) presentó a la Dirección de Estaciones de Viajeros (DEV) las modificaciones realizadas a la Propuesta Funcional de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela que dan respuesta al informe emitido por la DEV el 4 de abril de 2016.

REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN ENTREGADA:

1. Edificio de Viajeros.

La nueva configuración plantea un vestíbulo unitario, de fácil lectura visual, con todas la áreas comerciales a la vista e integrando un área de embarque para los viajeros de Alta Velocidad, por lo que mejora de forma sustancial la propuesta presentada previamente.

-Vestíbulo principal.

La superficie del vestíbulo, según lo indicado por el proyectista, es 570m2. A esta superficie hay que sumar 260m2 de Área de Embarque con lo que resulta una superficie total de vestíbulo de 830m2, que si bien excede de lo solicitado en el Programa de Necesidades se justifica por la configuración existente de andenes. La DEV propone que la zona calefactada sea únicamente la superficie propia del vestíbulo y no el embarque.

-Locales comerciales.

La nueva configuración reordena los locales comerciales en una única pastilla de forma que facilita la explotación posterior del mismo, incluido su acceso desde la pasarela, por lo que la DEV está de acuerdo en su ubicación.

Se debe plantear una predistribución del área comercial, situando la cafetería y el local de consignas que debe estar situado próximo a la zona de escáneres según lo solicitado en el Programa de Necesidades.

La DEV está de acuerdo en que los almacenes generales de la estación se ubiquen en el Hall de planta +220. El Proyecto Constructivo debe asegurar que los ascensores propuestos permita ese uso en lo relativo a pesos, tamaños, etc.

-Ubicación de la Venta de Billetes.

Estamos de acuerdo con la nueva distribución y ubicación de la zona de venta de billetes y atención al cliente.

-Hall de acceso desde aparcamiento.

La nueva configuración reduce el tamaño de este espacio e incorpora locales de alquiler de coches y zonas de instalaciones.

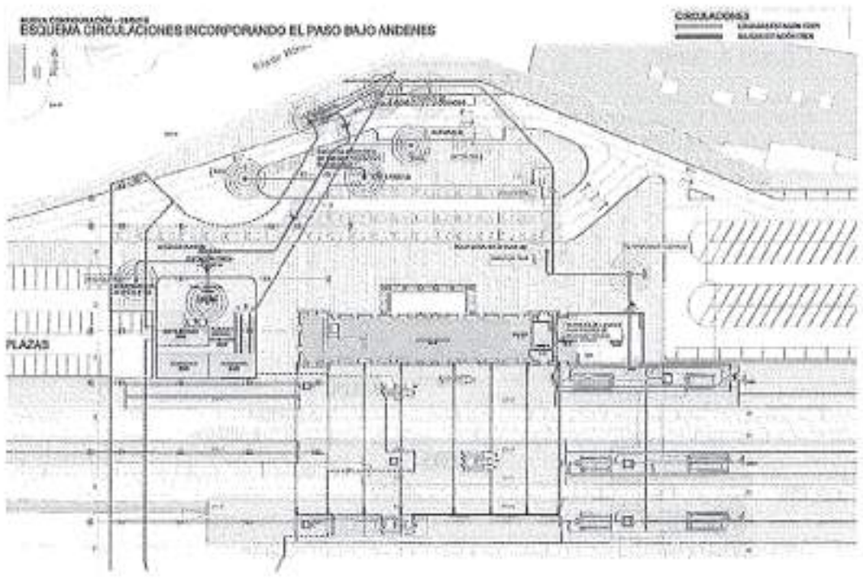
La DEV no está de acuerdo con la solución planteada para la distribución de locales. Se debe situar el cuarto de instalaciones a la parte trasera, junto con los almacenes y dejar todo el frente de vestíbulo para locales comerciales (rent a car). El acceso al aparcamiento no es necesario que se haga a través del pasillo proyectado.

-Oficinas.

La nueva configuración regulariza y distribuye el área de Explotación privada en torno a un pasillo de distribución y con vista directa al vestíbulo de la estación. También utiliza los ascensores generales de la estación como acceso a la misma.
La DEV está de acuerdo con la distribución presentada.

-Paso inferior.

La nueva configuración permite el desdoblamiento de flujos a futuro, utilizando el paso inferior construido en el proyecto de 2015.



-Acceso a andenes.

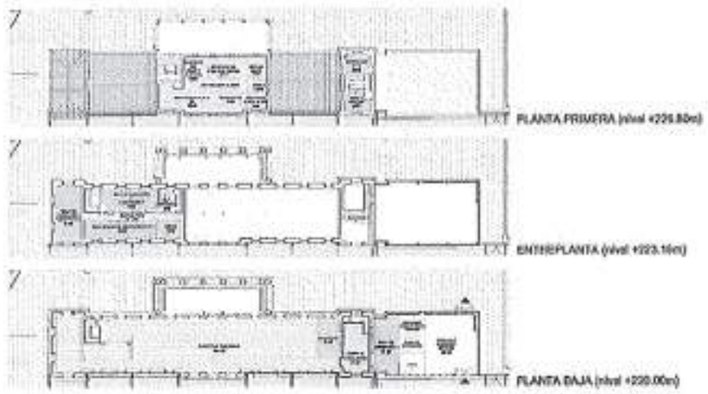
La nueva configuración resuelve el acceso a andenes de dos formas distintas. En los andenes laterales integra el ascensor en el área de embarque, mientras que en el andén central mantiene el acceso mediante "finger". La DPP explica durante la reunión que esta configuración es debida a la topera prevista en el Proyecto Constructivo de 2015 y que va a proceder al estudio de su retranqueo, de forma que se permita reducir la superficie del "finger".

La DEV está de acuerdo con este planteamiento.

2. Edificio Histórico y su ampliación.

La DPP presentó dos propuestas de distribución del Edificio Histórico. La primera, ocupando la planta baja y dejando libre las superiores, y la segunda, dejando libre la planta inferior ocupando las superiores, y manifiesta su preferencia por la segunda de las propuestas.

La DEV, mostró su acuerdo con la propuesta de dejar diáfana la planta baja, ya que permitiría una futura comercialización y ocupar el resto de las plantas para la reubicación de todos los usos que se encuentran en los edificios que se demuelen del entorno de la estación.



La DEV insistió, según lo recogido en el informe del 4 de abril de 2016, en la necesidad de comprobar el estado actual del edificio y la situación futura derivada al cambio de uso y a la modificación de sobrecargas en los forjados, cubiertas y fachadas. También es necesaria la adecuación del mismo a la normativa vigente (CTE) debida a la modificación a realizar.

Con respecto al nuevo cuerpo acristalado adyacente al Edificio Histórico, previsto en el Proyecto Constructivo de 2015, se acordó en la reunión que, al igual que el resto de la planta baja del edificio de viajeros, este cuerpo quede diáfano para su posible utilización a futuro como vestíbulo de llegadas de viajeros.

3. Aparcamientos.

3.1 Escalera monumental.

La DPP propone la demolición de la escalera monumental en la nueva configuración, debido a que queda como acceso secundario a la estación. El acceso al patio de coches de la estación (cota +220) se realiza a través de las escaleras interiores de la nueva estación intermodal. El equipo redactor del proyecto justifica su demolición ya que, *"[...] desde el punto de vista urbano y arquitectónico se trata de una construcción sin interés y con muy pocas prestaciones en cuanto a la comodidad del viajero. [...] Por otro lado, cuando la estación entre en funcionamiento el uso de esta escalera será nulo y corre el riesgo de convertirse en un lugar residual de difícil control y mantenimiento."*

La opinión de la DEV es que, aún sin estar la escalera monumental protegida, forma parte del conjunto edificio-ciudad, con cierta relevancia en el entorno y por tanto podría no entenderse su demolición desde el punto de vista social. Este punto recoge la sensibilidad que se ha trasmitido desde nuestro territorio.

3.2 Aparcamiento.

El aparcamiento incluye 400 plazas para aparcamiento público y 100 plazas para alquiler de coches con lo que hacen un total de 500 plazas. Este número de plazas cumple con lo solicitado en el Programa de Necesidades. No obstante falta el ajuste funcional del aparcamiento (radio de giros, plazas reservadas a PMR, calles intermedias etc.), que puede provocar perdida de plazas, por lo que en un estudio más detallado del aparcamiento ha de asegurarse que se mantienen las 450 plazas actuales.

En relación a la cubrición de las plazas de aparcamiento con marquesinas insistimos en su necesidad según lo solicitado en el Programa de Necesidades, dada la climatología de Santiago de Compostela.

3.3 Nuevo vial.

En la nueva configuración, el vial de acceso a la estación prevé el control a la entrada de todos los vehículos al recinto, de manera que no se pueda usar como by-pass urbano por vehículos ajenos a la estación, dando respuesta a lo solicitado por la DEV.

3.4 Accesos/salidas aparcamiento.

En la nueva configuración, el aparcamiento mantiene una entrada/salida en cada uno de los extremos.

Actualmente la estación cuenta con dos barreras de entrada al aparcamiento y tres barreras de salida. En el informe previo se solicitaba su análisis por parte del proyectista por si era necesario aumentar el número, pero en ningún caso para su posible reducción. Actualmente con este número de entradas y salidas (especialmente en estas últimas) existen problemas de cola en horas punta por lo que se solicita se incorporen como mínimo el número de barreras existentes en la actualidad.

3.5 Taxis, autobuses y paradas momentáneas.

Se acuerda durante la reunión que el funcionamiento de la zona de espera de vehículos pueda funcionar de manera reversible (permitir el cambio de sentido de circulación sólo cambiando la señalética), de forma que la parada de viajeros sea siempre en frente al acceso de la estación y que se pueda modificar la zona de espera de taxis en el caso de que se produzca la separación del flujo de salida a través del cuerpo acristalado adyacente al edificio de viajeros actual.

El kiss&ride (parada momentánea) se plantea como un aparcamiento en línea, lo que dará lugar a que se utilice como tal. Se debería plantear como un carril de paso y parada momentánea sin posibilidad de aparcamiento, como está diseñado en otros espacios públicos donde existe este servicio de parada rápida.

Con respecto a las paradas de autobuses se debe analizar una posible nueva ubicación. Situar las mismas en la cota del aparcamiento (cota +220) incorpora discontinuidades verticales que se podría eliminar si se produjera en la fachada de la pasarela (cota +227). Además en esta situación, la conexión con la futura estación de autobuses sería más cómoda para los usuarios, evitando tener que subir a la pasarela para volver a bajar. Por eso proponemos se analice la posibilidad de realizar las paradas de autobús en la cota de la pasarela, una en la acera contigua a la estación y otra, mediante paso de peatones, en la acera de enfrente.

4. Pasarela.

El ancho de la pasarela está ya definido y acordado con la Xunta y el Concello. El ancho final de la misma es de 8 metros libres desde la fachada del edificio.
En la primera fase de construcción de la pasarela urbana, no se contempla la cubrición de la misma dejándolo para actuaciones posteriores. Lo que sí incluye es la protección de seguridad para no arrojar objetos en la zona de vías.

En esa primera fase de construcción, la pasarela dispondrá de un acceso provisional al patio de coches (cota +220) de la estación para mejorar la intermodalidad entre los viajeros de la estación de ferrocarril y de autobuses. Para ello se plantea un acceso peatonal perpendicular a la pasarela que consta de ascensor y escaleras fijas.

La DEV no está de acuerdo con este acceso provisional y solicita que caso de realizarse se estudie la solución propuesta para que no se convierta en un acceso residual de la estación con los problemas de de seguridad y mantenimiento que este tipo de entradas secundarias conllevan.

RESPUESTA A LA

"NOTA SOBRE LA NUEVA PROPUESTA FUNCIONAL

DE LA ESTACION INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA"

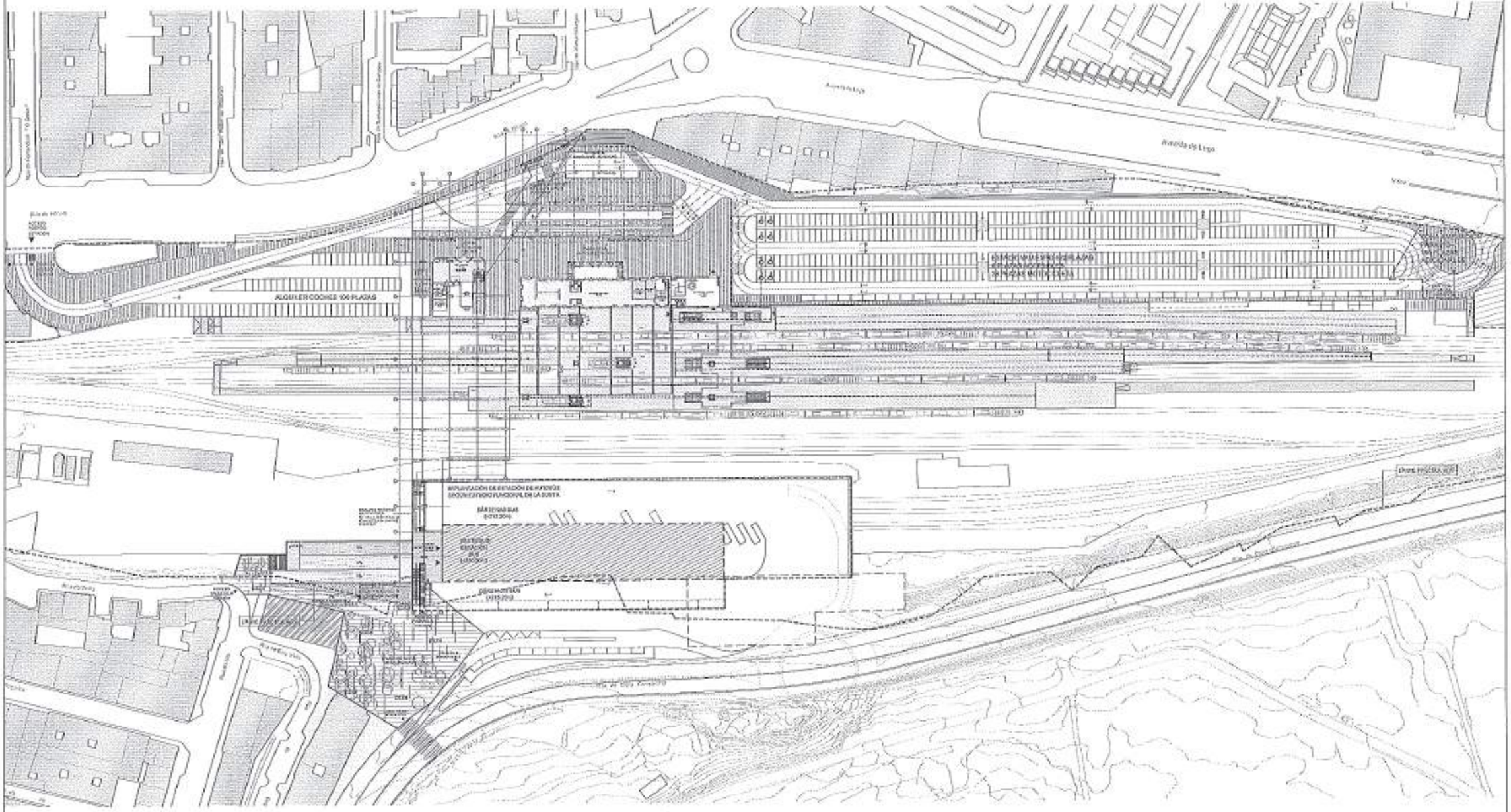
REMITIDA POR LA DIRECCION DE ESTACIONES DE VIAJEROS

Apéndice 2

Planos

NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

PLANTA BAJA
nivel +220.00



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO ineco	Arquitectura estudio Herreros	ESCALA NORMAL A1: E: 1:750 A3: E: 1:1500 Numérica Gráfica	FECHA JUNIO 2016	TÍTULO DEL PLANO PLANTA BAJA nivel +220.00	Nº DE PLANO OG04 Hoja 1 de 1

FASE 2 :
(+227.50)

CUADRO DE SUPERFICIES

USO	PROGRAMA	PLANTA 220m	PLANTA 227m	PLANTA 232,5m	TOTAL
VESTÍBULO	609 m²	0 m²	960 m²	0 m²	960 m²
HALL VESTÍBULO VERTICAL	0 m²	900 m²	0 m²	0 m²	900 m²
EXPLOTACIÓN PÚBLICA	209 m²	0 m²	210 m²	102 m²	312 m²
VENTA BILLETES	144 m²	0 m²	140 m²	0 m²	
ATENCIÓN AL CLIENTE	20 m²	0 m²	20 m²	0 m²	
DESPACHOS	45 m²	0 m²	0 m²	50 m²	
ASEOS	50 m²	0 m²	0 m²	50 m²	
ALMACÉN	30 m²	0 m²	30 m²	0 m²	
INSTALACIONES	20 m²	0 m²	20 m²	0 m²	
EXPLOTACIÓN PRIVADA	249 m²	0 m²	0 m²	248 m²	248 m²
EXPLOTACIÓN PRIVADA	199 m²	0 m²	0 m²	100 m²	
ASEOS	50 m²	0 m²	0 m²	50 m²	
LOCALES COMERCIALES	700 m²	60 m²	675 m²	0 m²	760 m²
ASEOS	50 m²	0 m²	50 m²	0 m²	50 m²
ALMACENES	180 m²	125 m²	0 m²	135 m²	140 m²
INSTALACIONES	200 m²	35 m²	30 m²	200 m²	265 m²

adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO: ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO: ineco

estudio Herreros

ESCALA NORMAL: A1: E 1/250 A3: E 1/500 Numérica Gráfica

FECHA: JUNIO 2016

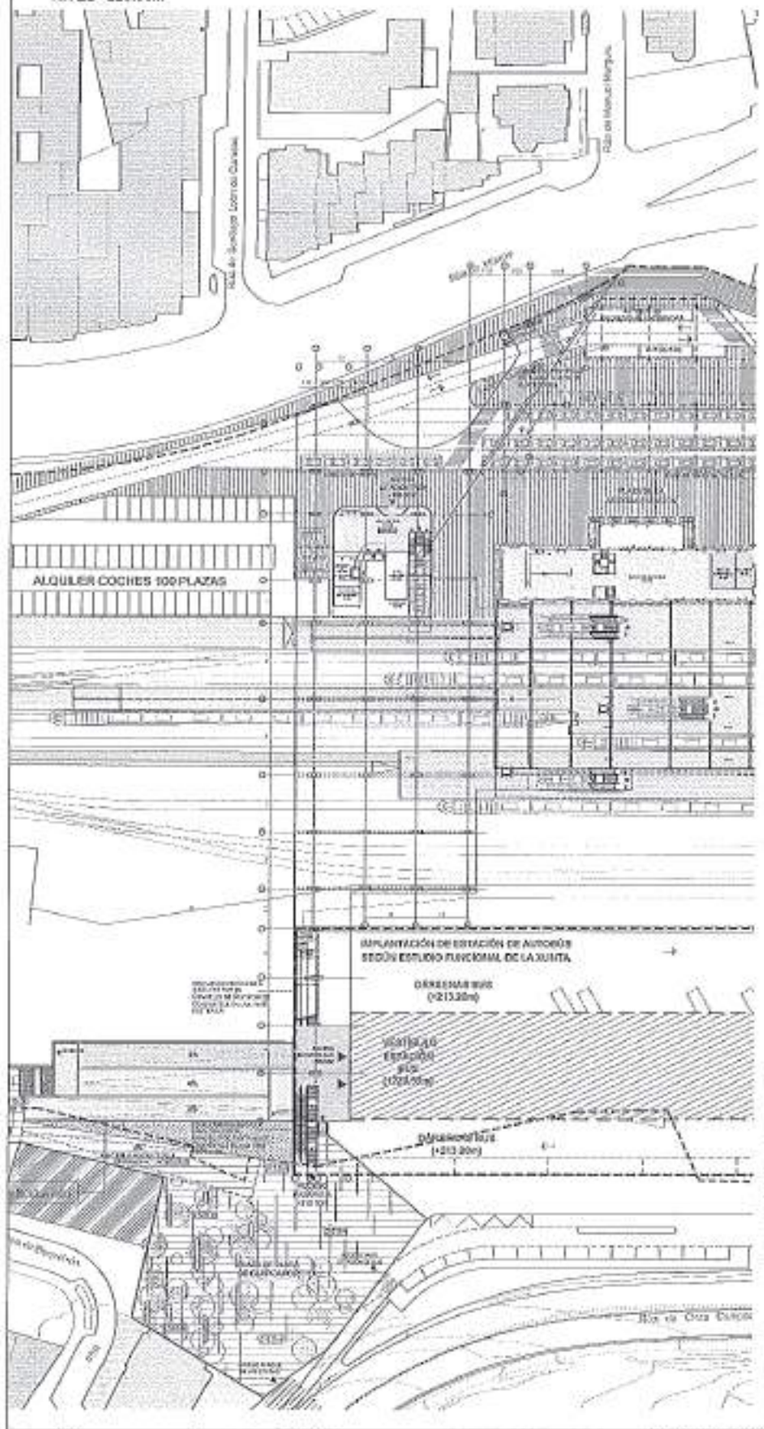
TÍTULO DEL PLANO: FASE 2: (+227.50)

Nº DE PLANO: Hoja 1 de 1

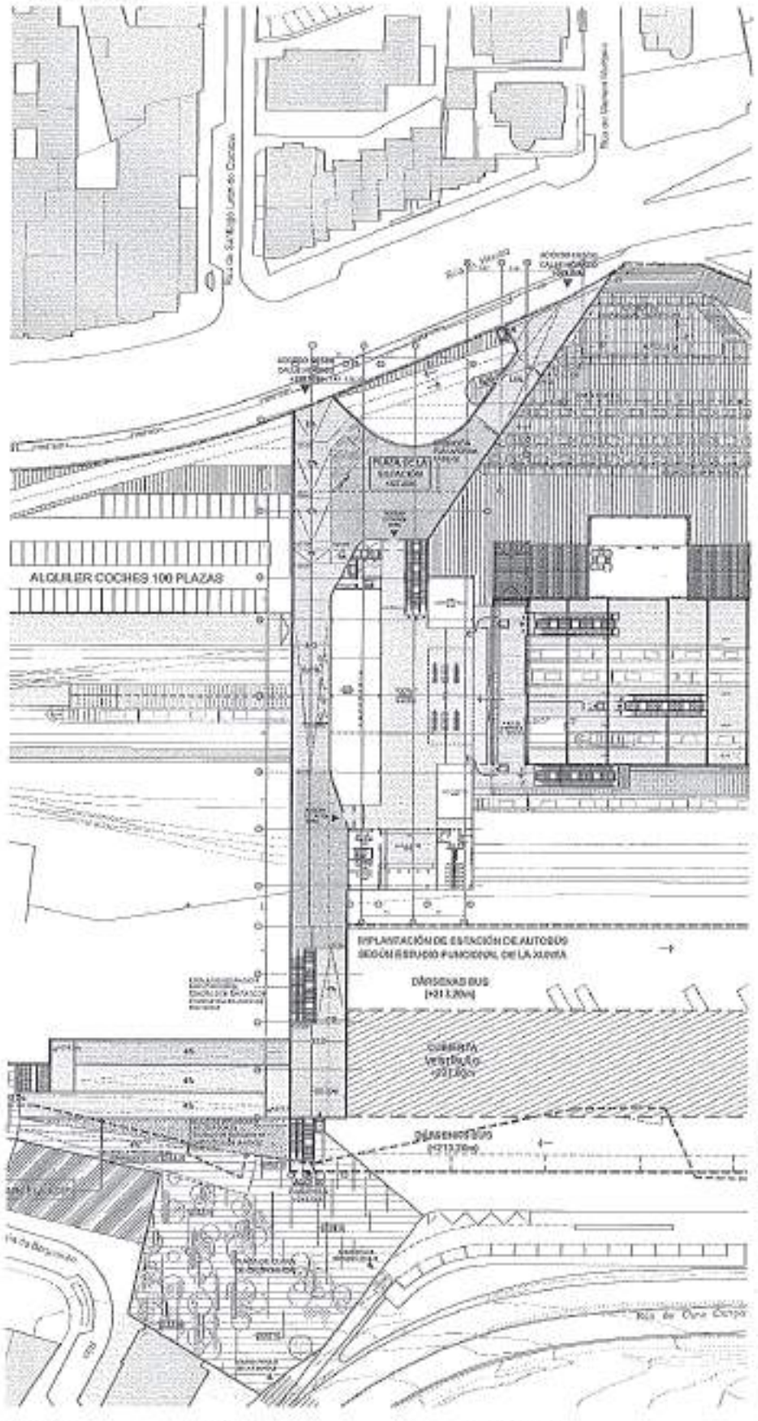
NUEVA CONFIGURACION 18/04/2016

PLANTAS GENERALES

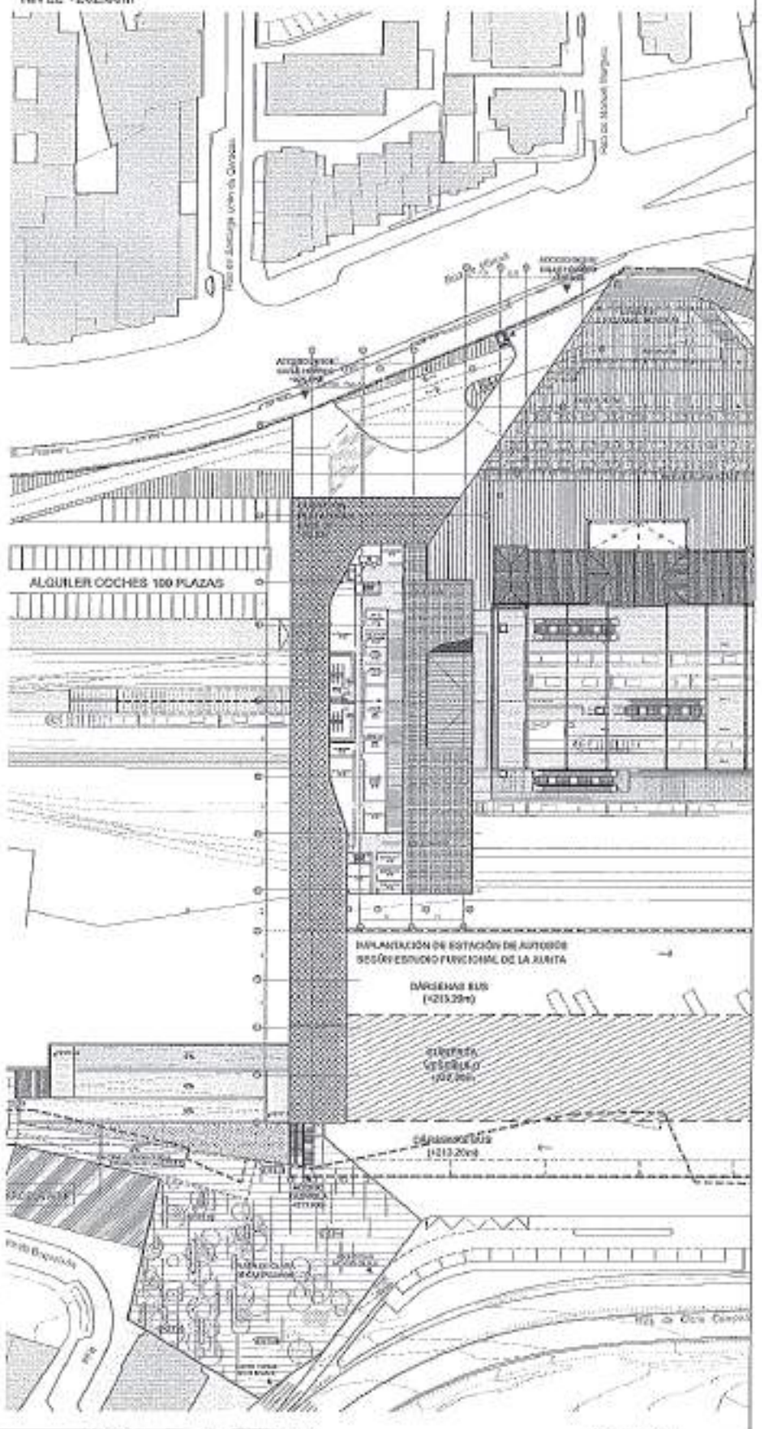
NIVEL +220.00m



NIVEL +227.50m



NIVEL +232.50m



adif ALTA VELOCIDAD

TÍTULO
ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD

AUTOR DEL PROYECTO
ineco
Ingeniería Arquitectura
estudio Herreros

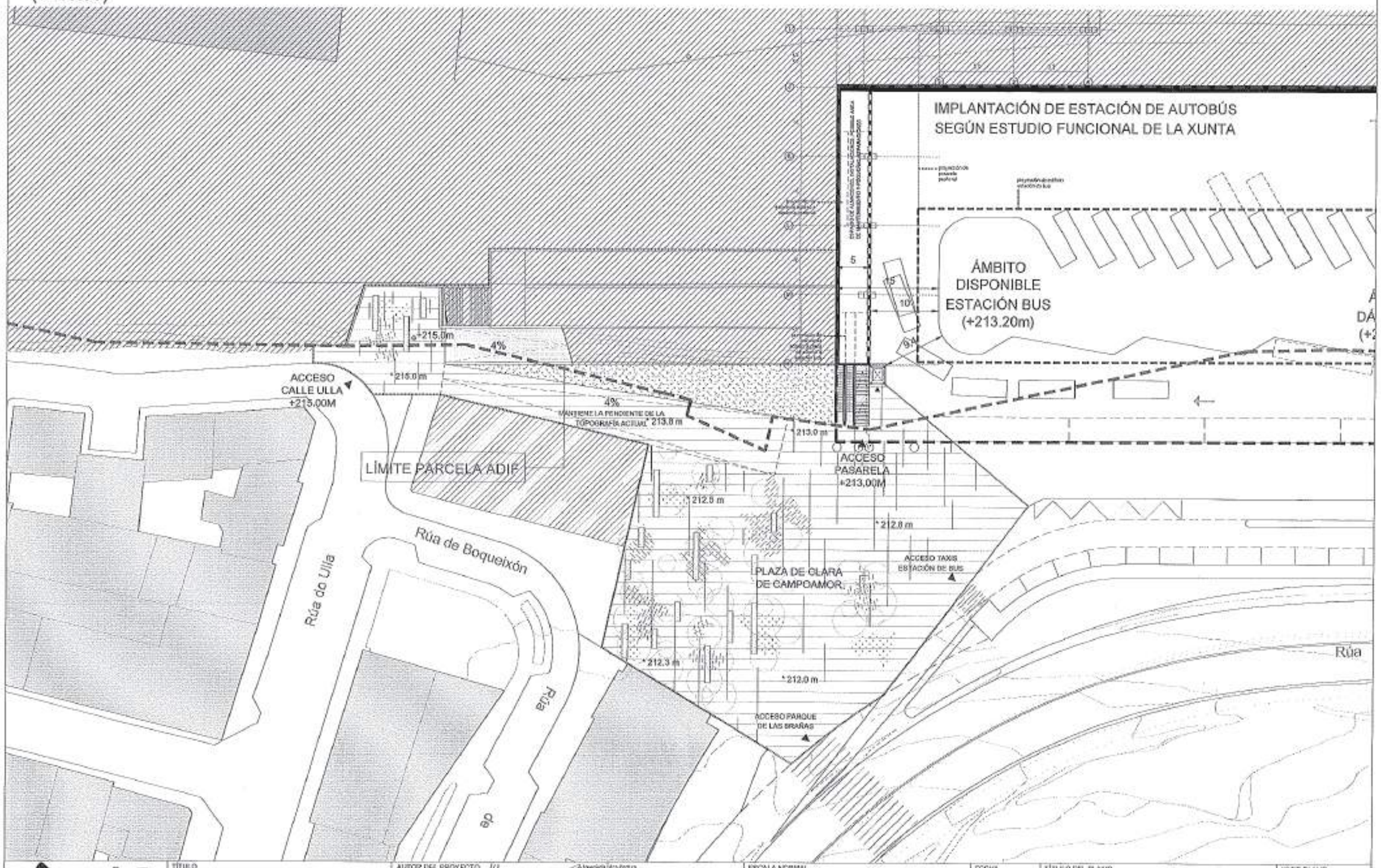
ESCALA NORMAL
A1: E: 1:500
A3: E: 1:1000
Numérica | Gráfica

FECHA
JUNIO 2016

TÍTULO DEL PLANO
PLANTAS GENERALES

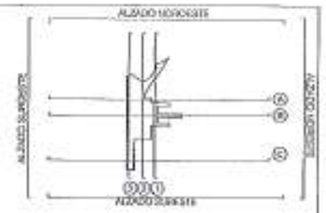
Nº DE PLANO
A01
Hoja 1 de 1

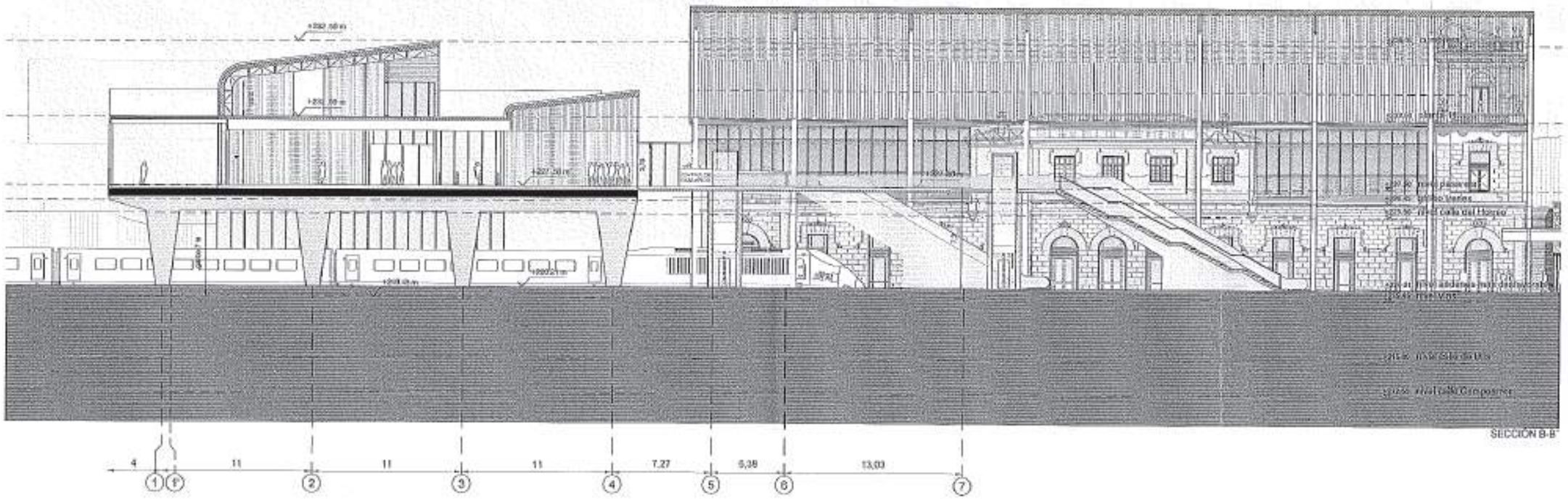
ESTUDIO ZONA SUR:
(+215.00)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERNACIONAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO ineco estudio Herreros	ESCALA NORMAL A1: E: 1:200 A3: E: 1:600 Numérica Gráfica	FECHA JUNIO 2016	TÍTULO DEL PLANO ESTUDIO ZONA SUR: (+215.00)	Nº DE PLANO Hoja 1 de 1

SECCIONES TRANSVERSALES





SECCIÓN B-B'

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería Arquitectura estudio Herreros	ESCALA NORMAL A1: E: 1:150 A3: E: 1:300 Numérica Gráfica	FECHA JUNIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SECCIÓN TRANSVERSAL - BB' ZOOM	Nº DE PLANO A10 Hoja 1 de 1

ESTUDIO ZONA SUR:
(+220.00)

IMPLANTACIÓN DE ESTACIÓN DE AUTOBÚS
SEGÚN ESTUDIO FUNCIONAL DE LA XUNTA

DÁRSENAS BUS
(+213.20m)

VESTÍBULO
ESTACIÓN
BUS
(+220.50m)

ESCALERAS MECÁNICAS A EJECUTAR POR EL CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA EN UNA FASE POSTERIOR

ACCESO ESTACIÓN BUS +220.50M

ACCESO CALLE ULLA +215.00M

ESCALERAS MECÁNICAS A EJECUTAR POR EL CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA EN UNA FASE POSTERIOR

MANTIENE LA PENDIENTE DE LA TOPOGRAFÍA ACTUAL

LÍMITE PARCELA ADIF

ACCESO PASARELA +213.00M

ACCESO TAXIS ESTACIÓN DE BUS

PLAZA DE CLARA DE CAMPOAMOR

ACCESO PARQUE DE LAS BRAÑAS

Rúa do Ulla

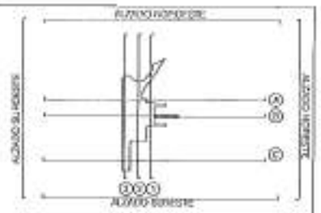
Rúa de Boqueixón

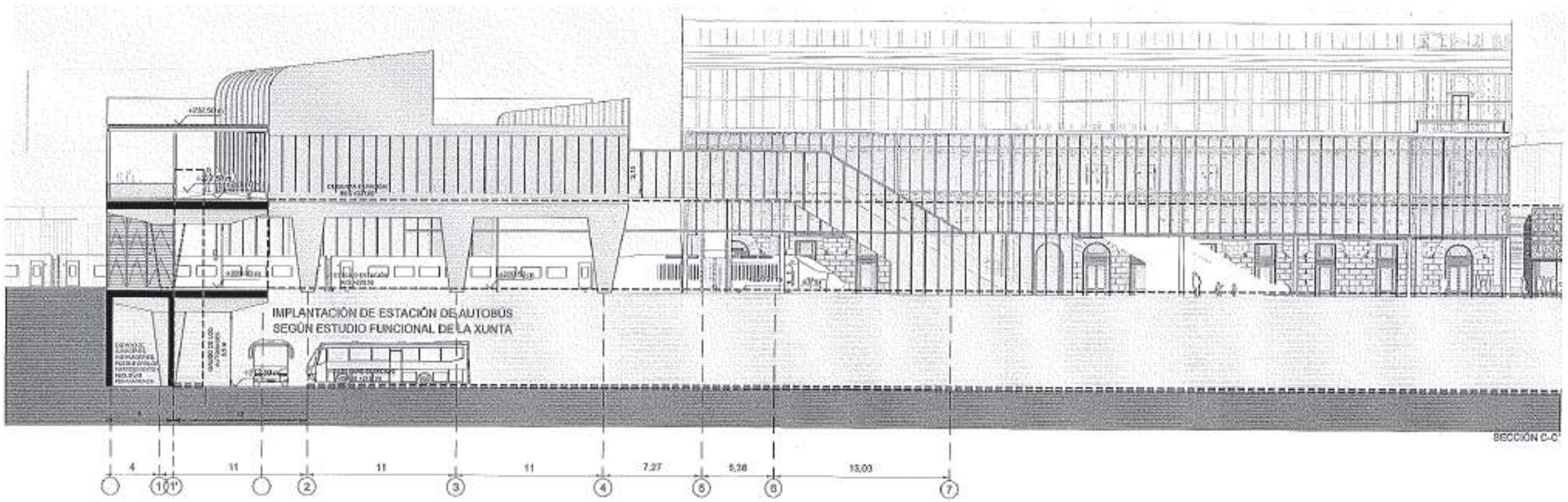
Rúa

cotas de terreno actual XXX,X m

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO: ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO: ineco; estudio Herreros	ESCALA NORMAL: A1: E: 1:250, A3: E: 1:500, Numérica, Gráfica	FECHA: JUNIO 2016	TÍTULO DEL PLANO: ESTUDIO ZONA SUR: (+220.00)	Nº DE PLANO: A07, Hoja 1 de 1

SECCIONES TRANSVERSALES

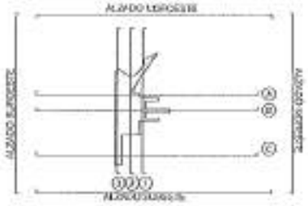


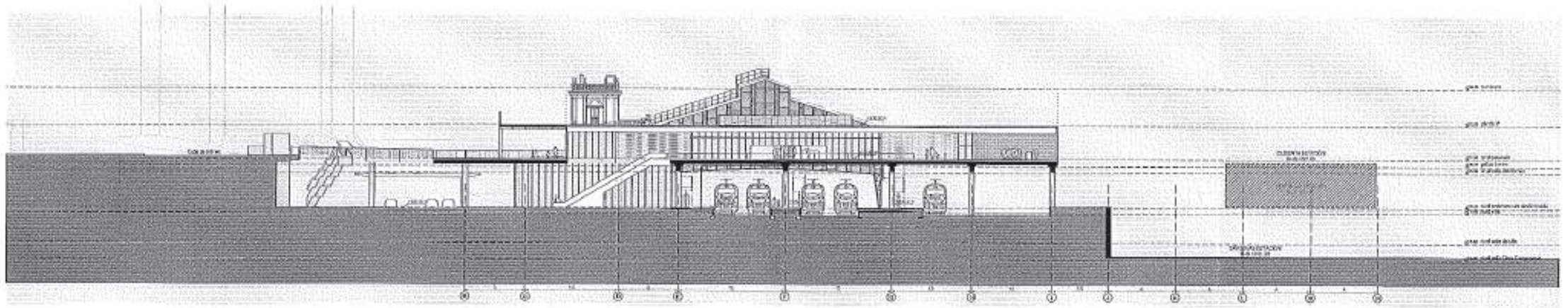


SECCIÓN C-C'

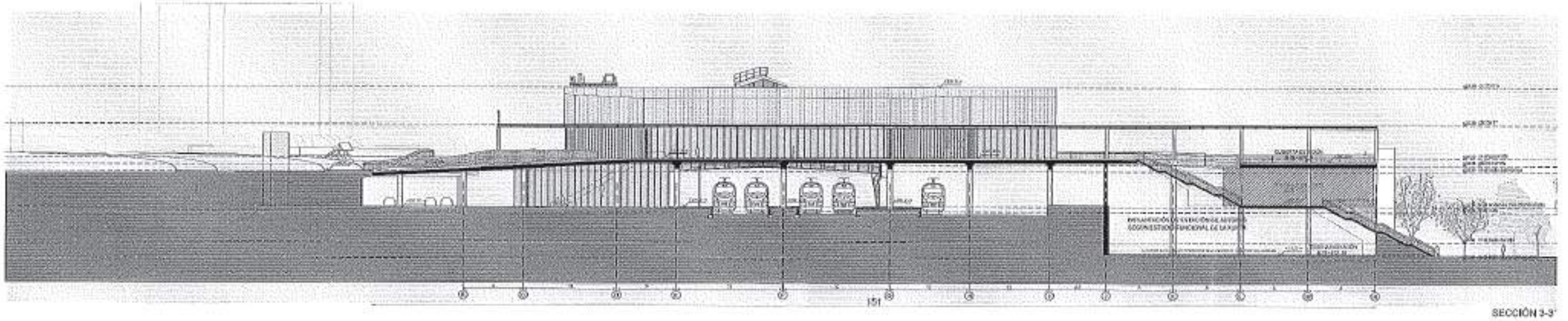
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería Arquitectura estudio Herreros	ESCALA NORMAL A1: E: 1:150 A3: E: 1:300 Numérica Gráfica	FECHA JUNIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SECCIÓN TRANSVERSAL - CC' ZOOM	Nº DE PLANO A11 Hoja 1 de 1

SECCIONES LONGITUDINALES





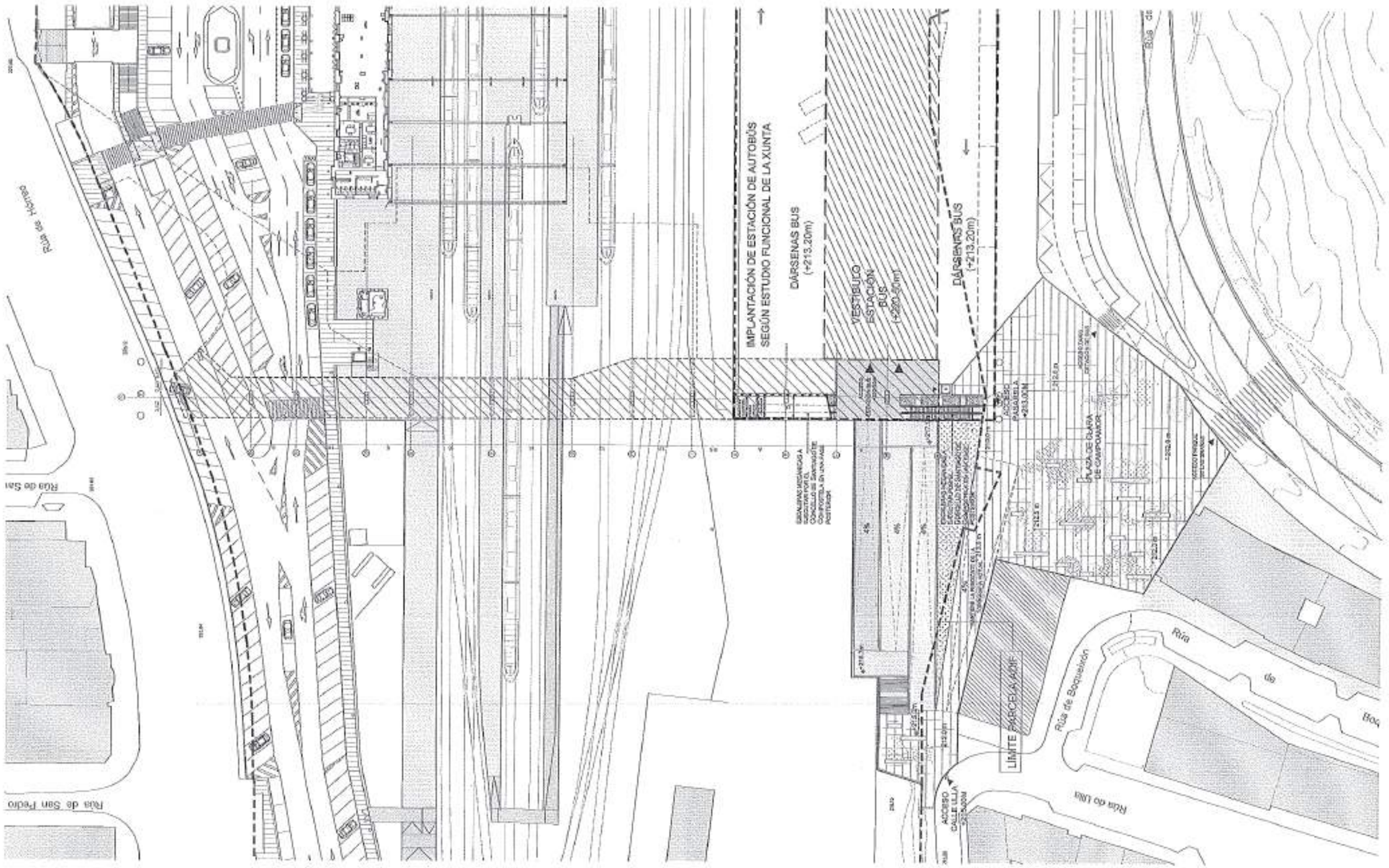
SECCIÓN 2-2'



SECCIÓN 3-3'

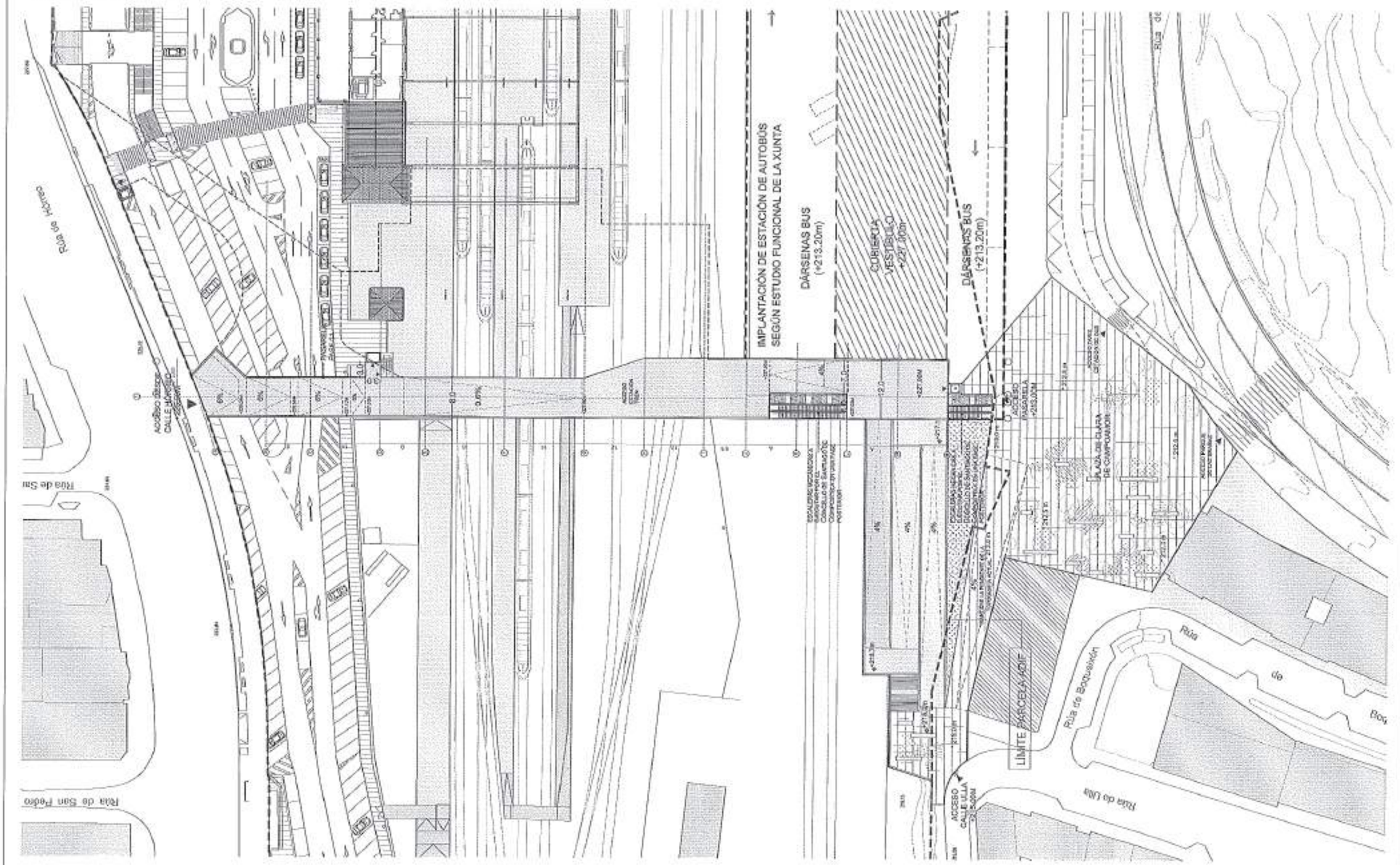
adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO ineco estudio Herreros	ESCALA NORMAL A1: E: 1:500 A3: E: 1:600 Numérica Gráfica	FECHA JUNIO 2016	TÍTULO DEL PLANO SECCIONES LONGITUDINALES 22' - 33'	Nº DE PLANO Hoja 1 de 1

FASE 1 (+220.00)
NIVEL ANDENES



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO ineco estudio Herreros	ESCALA NORMAL A1: E: 1:350 A3: E: 1:700 Numérica Gráfica	FECHA JUNIO 2016	TÍTULO DEL PLANO FASE 1 (+220.00) NIVEL ANDENES Nº DE PLANO FA01 Hoja 1 de 1

FASE 1 (+227.50)
NIVEL PASARELA



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería Arquitectura estudio Herreros	ESCALA NORMAL A1: E: 1:350 A3: E: 1:700 Numérica Gráfica	FECHA JUNIO 2016	TÍTULO DEL PLANO FASE 1 (+227.50) NIVEL PASARELA	Nº DE PLANO FA02 Hoja 1 de 1

RESPUESTA A LA

"NOTA SOBRE LA NUEVA PROPUESTA FUNCIONAL

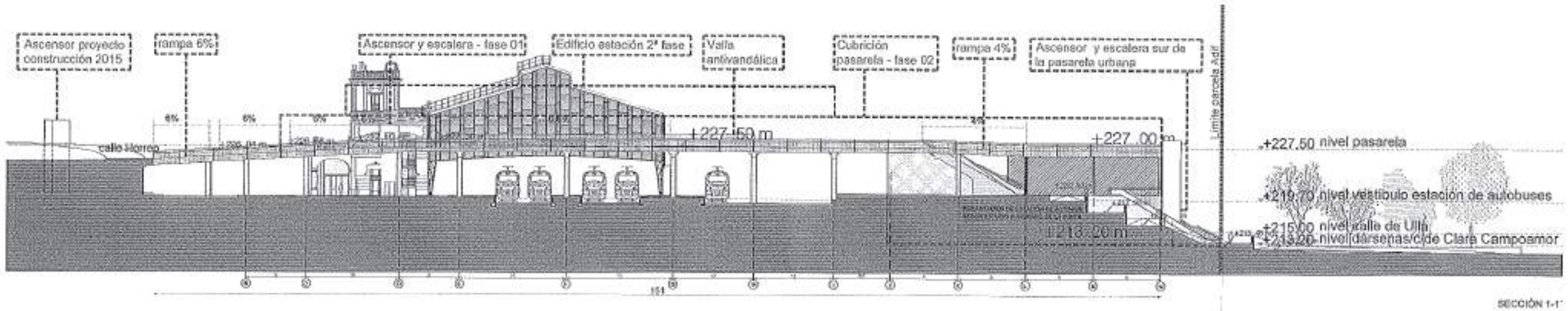
DE LA ESTACION INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA"

REMITIDA POR LA DIRECCION DE ESTACIONES DE VIAJEROS

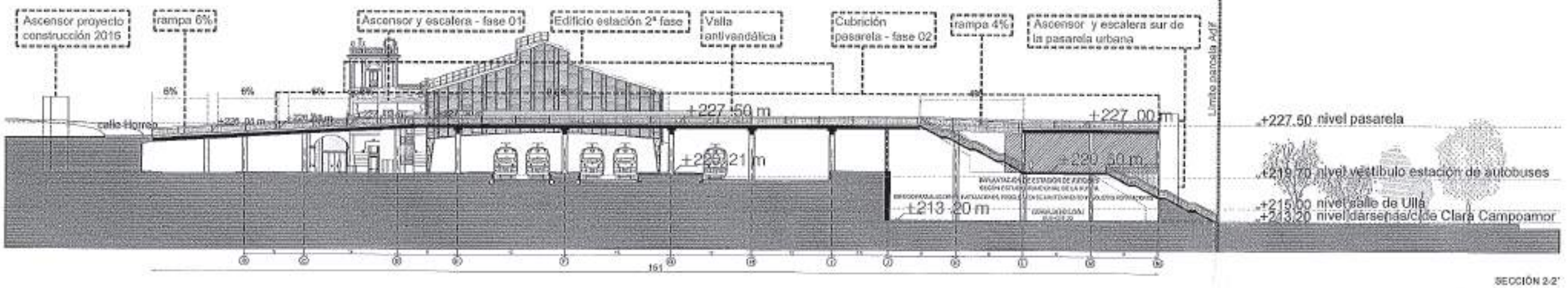
Apéndice 3

Esquema de la planta principal del edifico de viajeros mostrado por la DPP a la DEV durante la reunión del 17 de mayo de 2016, y validado por la DEV en dicha reunión como solución final a matizar durante la finalización de los trabajos del Anteproyecto.

FASE 01
SECCIONES LONGITUDINALES



SECCIÓN 1-1'



SECCIÓN 2-2'

adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO: ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD	AUTOR DEL PROYECTO: ineco / estudio Herreros	ESCALA NORMAL: A1: E: 1:200, A3: E: 1:600, Numérica, Gráfica	FECHA: JUNIO 2016	TÍTULO DEL PLANO: FASE 01 SECCIONES LONGITUDINALES 1-1' 2-2'	Nº DE PLANO: FA05, Hoja 1 de 1

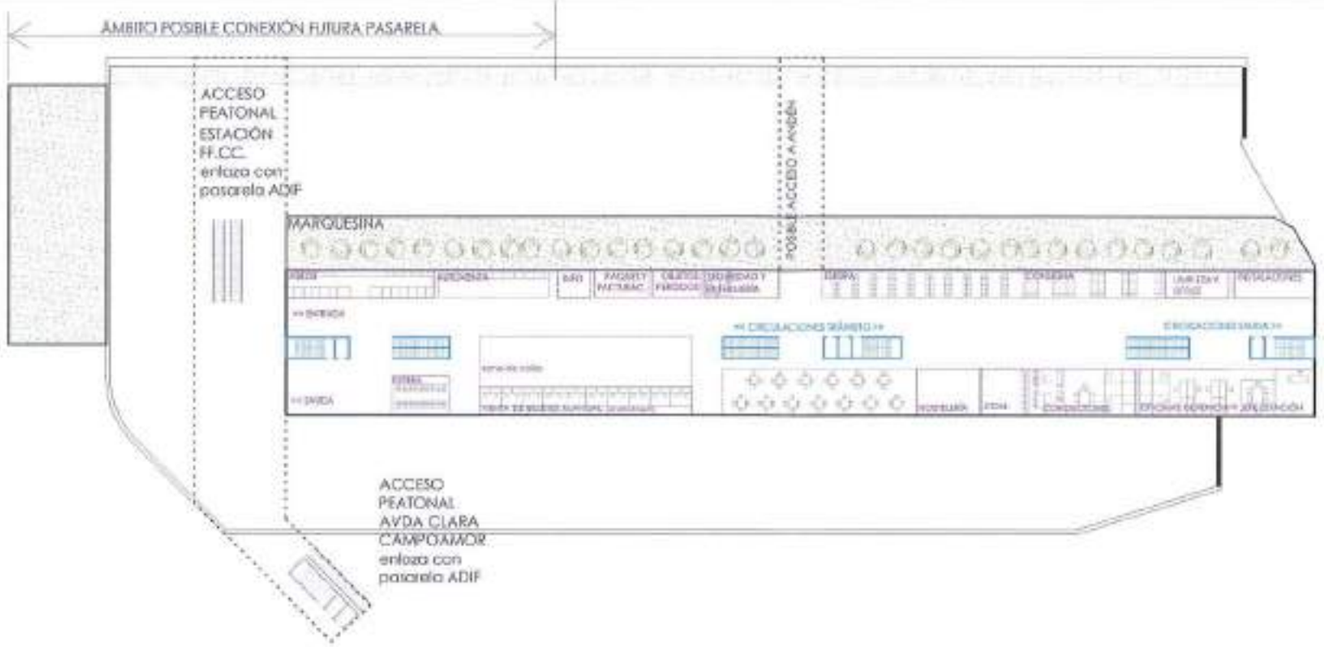
Apéndice 7:

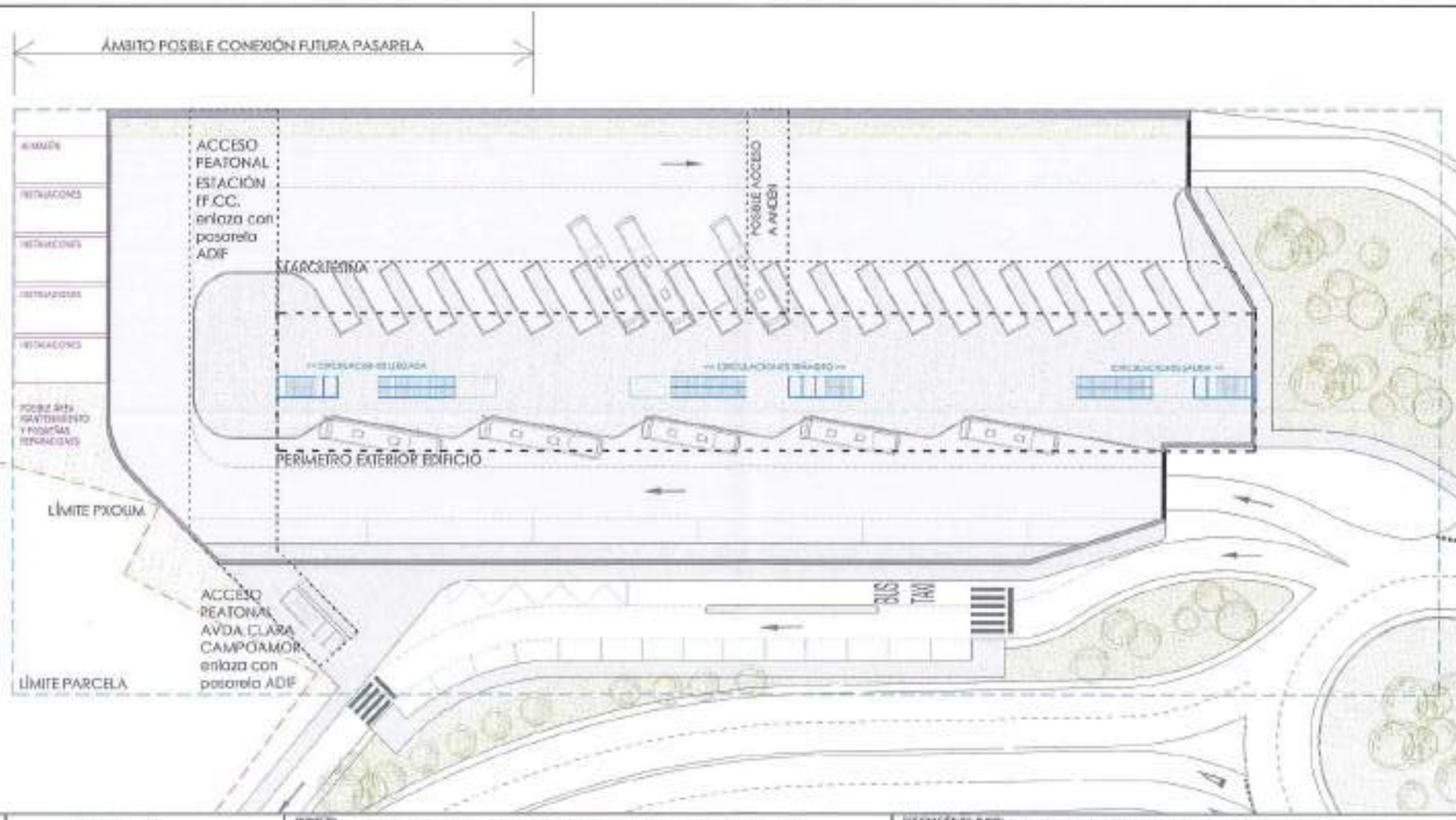
Documentación remitida por la Xunta de Galicia

17/11/15

PLANOS DE LOS ESTUDIOS PREVIOS DE LA TERMINAL DE AUTOBUSES INTEGRADA EN LA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

XUNTA DE GALICIA CONSELLERÍA DE INFRAESTRUTURAS E VIVENDA	idom	ESTUDIOS PREVIOS DE LA TERMINAL DE AUTOBUSES INTEGRADA EN LA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA	ESTUDIO FUNCIONAL DE LA TERMINAL. ALTERNATIVA A2 VISTA GENERAL	ESCALA: 1:2000 — Nº PLANO: A2.1





XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE INFRAESTRUTURAS E VIVENDA

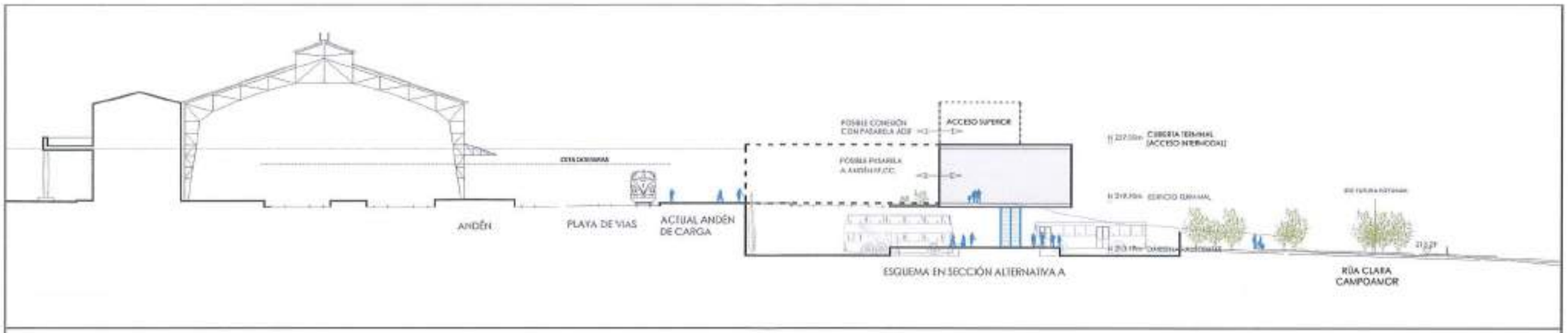
idom

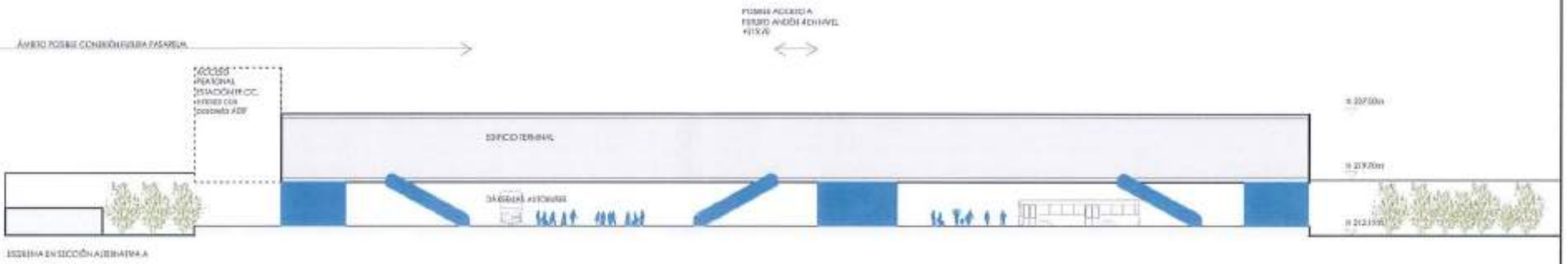
ESTUDIOS PREVIOS DE LA TERMINAL DE AUTOBUSES INTEGRADA EN LA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

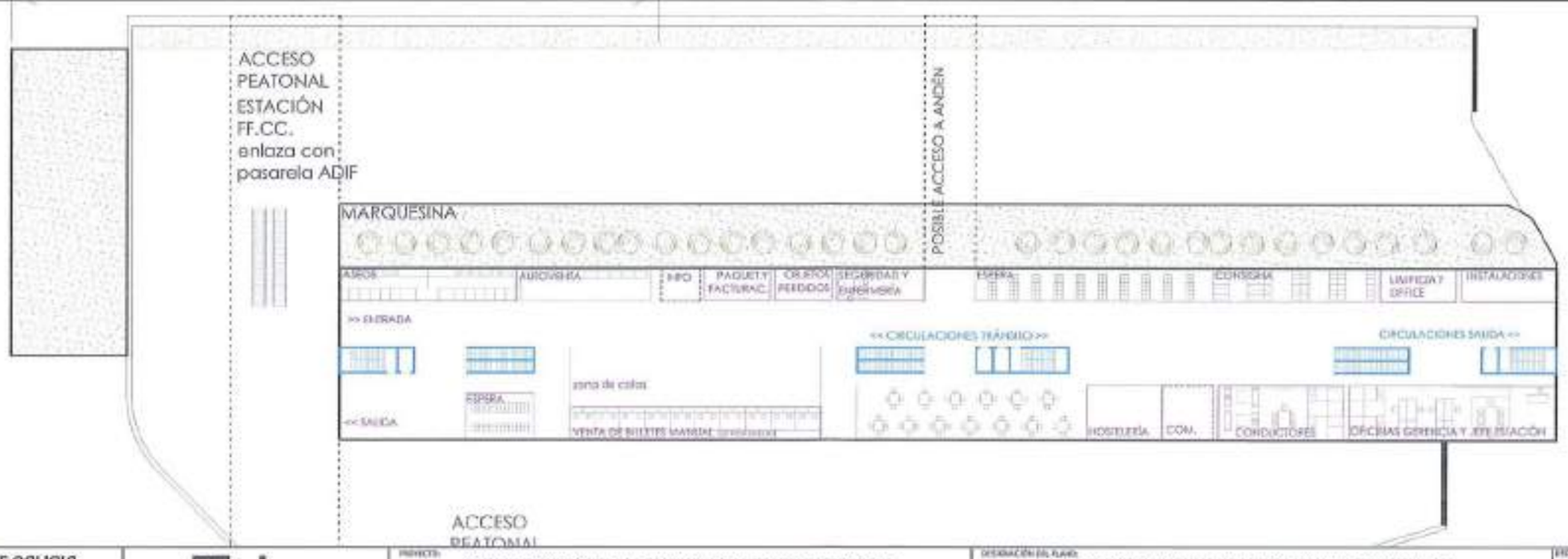
ESTUDIO FUNCIONAL DE LA TERMINAL. ALTERNATIVA A2
CONFIGURACIÓN DEL EDIFICIO DE VIAJEROS. PLANTA

1:600

A2.2







XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE INFRAESTRUTURAS E VIVENDA

idom

PROYECTO: ESTUDIOS PREVIOS DE LA TERMINAL DE AUTOBUSES INTEGRADA EN LA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

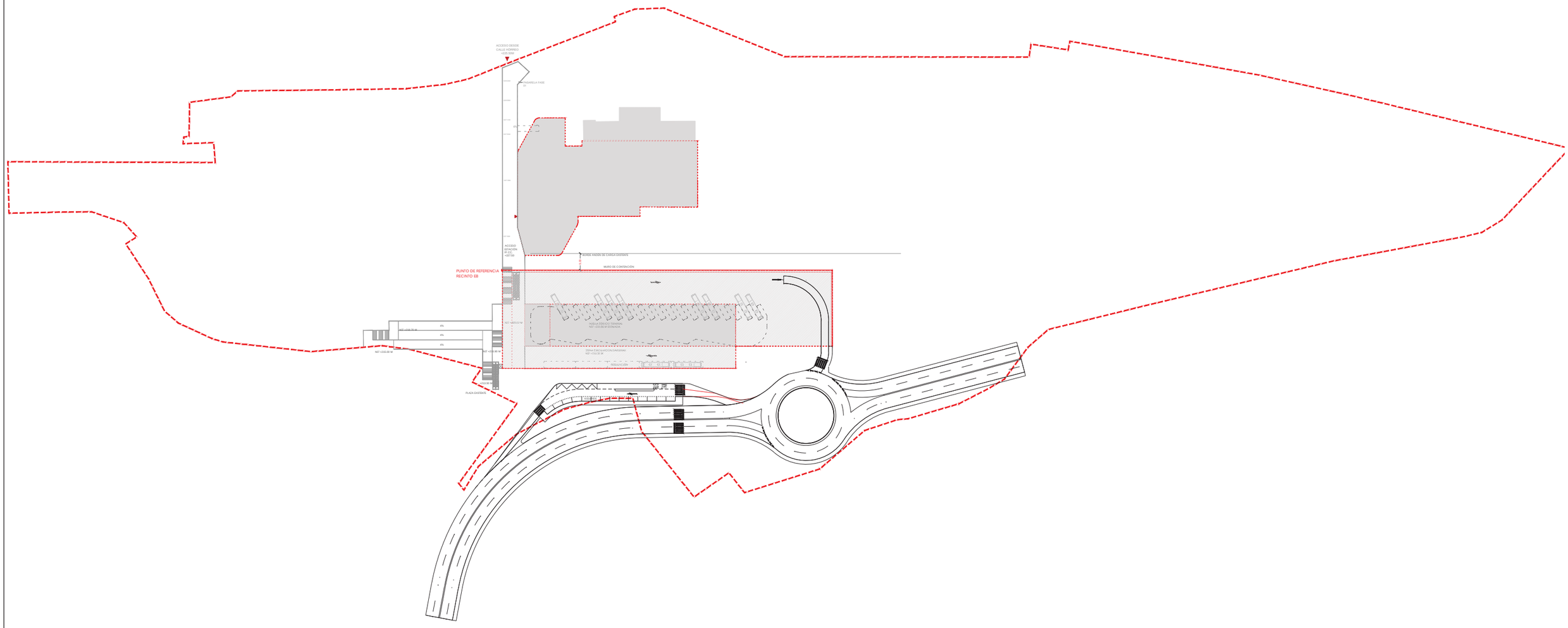
DESIGNACIÓN DEL PLANO: ESTUDIO FUNCIONAL DE LA TERMINAL. ALTERNATIVA A2
CONFIGURACIÓN DEL EDIFICIO DE VIAJEROS. PLANTA

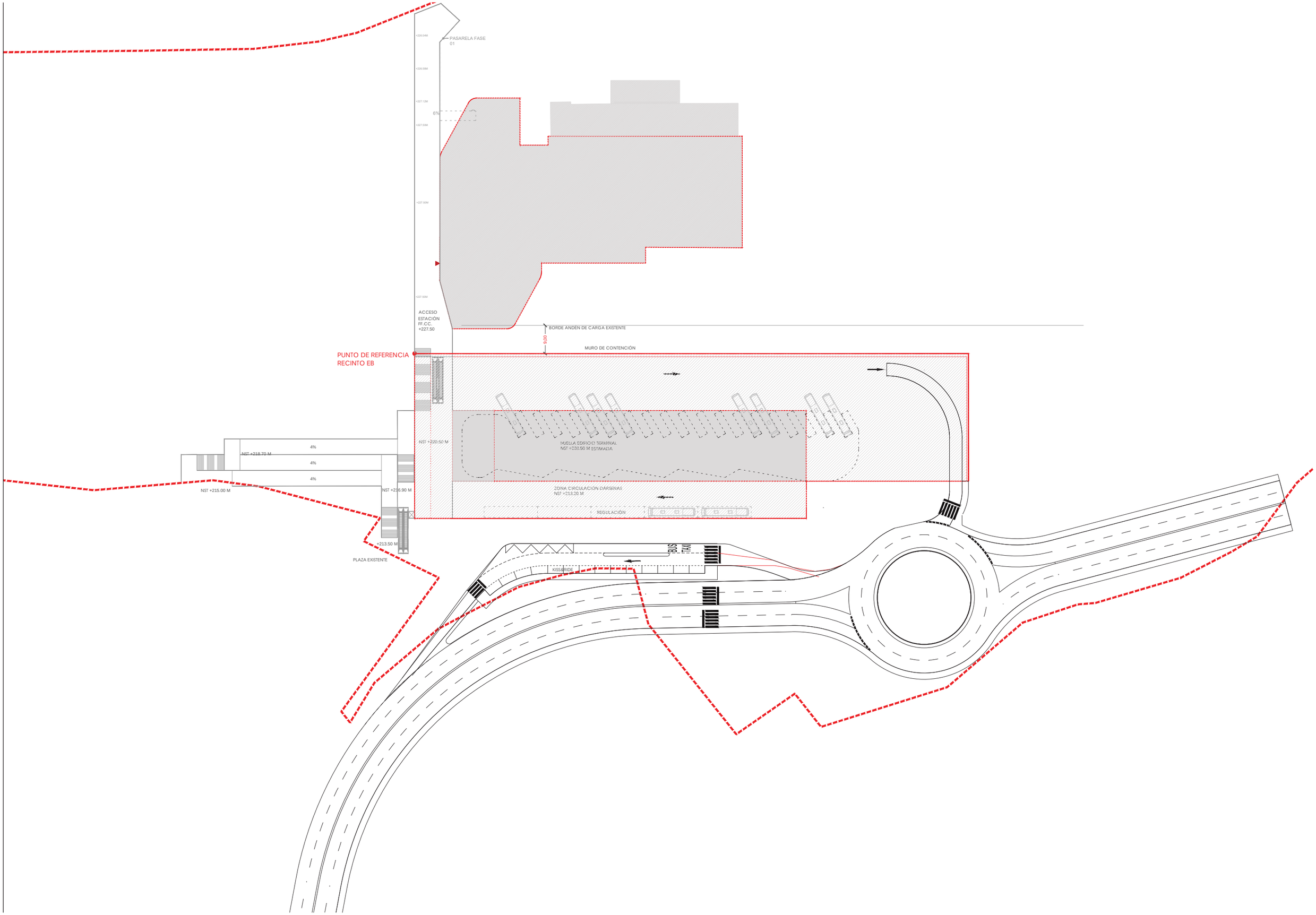
ESCALA: 1:600

Nº PLANO: A2.3

27/05/16

PLANOS DEL RECINTO DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES


ACCESO DESDE CALLE HORNO
+837.00
PASARELA FASE III
ACCESO EDIFICIO P. EC. +837.00
PUNTO DE REFERENCIA RECINTO EB
RAMPA ANDEN DE CARGA EXISTENTE
MURO DE CONTENCIÓN
NUEVA EDIFICIO TERMINAL NIT +330.00 M SOBRANTE
ZONA CASCUAFICION/LIMPIEZA NIT +324.00 M
FRANJA FLORA
NIT +330.00 M
NIT +329.75 M
NIT +325.00 M
NIT +320.00 M
4%
4%
4%
+3.00 M
PLAZA EXISTENTE


+226.04M
+226.58M
+227.12M
+227.50M
+227.50M
+227.50M
PASARELA FASE 01
6%
ACCESO ESTACIÓN FF.CC. +227.50
BORDE ANDÉN DE CARGA EXISTENTE
9.00
MURO DE CONTENCIÓN
PUNTO DE REFERENCIA RECINTO EB
NST +220.50 M
HUELLA EDIFICIO TERMINAL NST +220.50 M ESTIMADA
ZONA CIRCULACIÓN DÁRSENAS NST +213.20 M
REGULACIÓN
4%
4%
4%
NST +218.70 M
NST +215.00 M
NST +216.90 M
+213.50 M
PLAZA EXISTENTE
KISS&RIDE
BUS
TRAM

+227.50M

ACCESO
ESTACIÓN
FF.CC.
+227.50

BORDE ANDÉN DE CARGA EXISTENTE

9.00

MURO DE CONTENCIÓN

PUNTO DE REFERENCIA
RECINTO EB

NST +220.50 M

HUELLA EDIFICIO TERMINAL
NST +220.50 M ESTIMADA

4%

NST +218.70 M

4%

4%

NST +215.00 M

NST +216.90 M

ZONA CIRCULACIÓN DÁRSENAS
NST +213.20 M

REGULACIÓN

+213.50 M

PLAZA EXISTENTE

BUS

TAXI

KISS&RIDE

Apéndice 8: Estudio de movilidad sostenible

(DIRIGIDO DESDE LA SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN III DE ADIF-ALTA VELOCIDAD)

ÍNDICE

1. Diagnóstico de la situación actual 1
- 1.1 Contexto de la estación ferroviaria 1
  - 1.1.1 Inserción en el tejido urbano 1
  - 1.1.2 Funcionalidad de la estación 1
- 1.2 Análisis de la movilidad en el entorno de la estación en la situación actual 1
  - 1.2.1 Caracterización de la oferta de infraestructuras y servicios de transporte 1
  - 1.2.2 Caracterización de la demanda de transporte 9
  - 1.2.3 Diagnóstico del sistema de transporte en la situación actual. 51

2. Diagnóstico de la situación futura 54
- 2.1 Prognosis de la demanda ferroviaria 54
- 2.2 Actuaciones propuestas a corto-medio y largo plazo 55
  - 2.2.1 Actuaciones a corto-medio plazo 55
  - 2.2.2 Actuaciones a largo plazo 55
- 2.3 Análisis de compatibilidad 56

3. Objetivos 58
- 3.1 Fomentar modos y vehículos más sostenibles 58
- 3.2 Mejorar la conexión en transporte público de la estación ferroviaria con los principales centros atractores de viajes de la ciudad 58
- 3.3 Minimizar el impacto de los accesos a la estación en el viario del entorno 59
- 3.4 Optimizar la utilización del aparcamiento de la estación ferroviaria 59

4. Medidas 59
- 4.1 Estudio de caracterización de los flujos vehiculares en el acceso a la estación ferroviaria 59
- 4.2 Informar a los usuarios de la estación ferroviaria acerca de sus posibilidades de conexión peatonal y con el transporte público urbano e interurbano 60
- 4.3 Estudio de viabilidad de aplicar nuevos descuentos en las tarifas de autobús a los usuarios del ferrocarril 61
- 4.4 Estudio de viabilidad de introducir descuentos a los vehículos de bajas emisiones en el aparcamiento de la estación 62

4.5 Estudio de alternativas para la adecuación del aparcamiento de la estación al Programa de Necesidades funcionales a largo plazo 63

ANEJO I: TRABAJOS DE CAMPO 65

- Encuestas a viajeros subidos en la estación de Santiago de Compostela 65
- Aforo de las personas que entran y salen de la estación 67
- Control de la bolsa de taxis estacionados en el recinto de la estación 68

ANEJO II: EXPANSIÓN DE LA MUESTRA OBTENIDA 70

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Líneas de autobús urbano con paradas en el entorno de la estación... 4

Tabla 2. Líneas de autobús interurbano 6

Tabla 3. Servicios REGIONAL con parada en Santiago de Compostela 7

Tabla 4. Servicios MD con parada en Santiago de Compostela 8

Tabla 5. Servicios AVANT con parada en Santiago de Compostela..... 8

Tabla 6. Servicios AVANT / ALVIA y AVANT / INTERCITY con parada en Santiago de Compostela..... 8

Tabla 7. Servicios INTERCITY, ALVIA y TREN HOTEL con parada en Santiago de Compostela..... 9

Tabla 8. Reparto modal de los viajes de los ciudadanos del AM y de Santiago de Compostela..... 9

Tabla 9. Reparto modal de los viajes entre Santiago y el resto de concellos del Área Metropolitana.....10

Tabla 10. Reparto modal de los viajes con el exterior de los concellos del Área Metropolitana 10

Tabla 11. Programación del aforo en los accesos a los andenes de la estación 20

Tabla 12. Aforo en los accesos principales a los andenes de la estación 20

Tabla 13. Tráfico de acceso a los andenes de la estación por intervalo horario 20

Tabla 14. Tráfico de salida de los andenes de la estación por intervalo horario20

Tabla 15. Entradas al aparcamiento por intervalo horario.....22

Tabla 16. Tiempo medio de estancia de los taxis en el aparcamiento 23

Tabla 17. Evolución de la demanda en las líneas de autobús urbano 25

Tabla 18. Frecuencia y demanda de las líneas de autobús urbano con parada próxima a la estación 26

Tabla 19. Distribución por línea de los viajeros que acceden a la estación en autobús urbano.....29

Tabla 20. Caracterización de las líneas de autobús urbano utilizadas en el acceso a la estación.....32

Tabla 21. Demanda de viajeros a destinos principales según tipo de servicio..35

Tabla 22. Distribución horaria de viajeros subidos según tipo de día.....35

Tabla 23. Distribución horaria de viajeros subidos según tipo de servicio 36

Tabla 24. Distribución de viajeros subidos según situación laboral..... 37

Tabla 25. Distribución de viajeros subidos según motivo de viaje y tipo de servicio 38

Tabla 26. Distribución de viajeros subidos según motivo de viaje y periodo horario 38

Tabla 27. Distribución de viajeros subidos según frecuencia de viaje y tipo de servicio 39

Tabla 28. Distribución de viajeros subidos según frecuencia de viaje y periodo horario 39

Tabla 29. Distribución de viajeros subidos según frecuencia y motivo del viaje40

Tabla 30. Distribución de viajeros según modo de acceso inmediato 41

Tabla 31. Distribución de viajeros según cadena modal de acceso 41

Tabla 32. Distribución de viajeros según origen del viaje 42

Tabla 33. Distribución de viajeros según C.P. de origen. Viajeros origen Santiago de Compostela..... 42

Tabla 34. Distribución de viajeros según municipio origen. Viajeros origen provincia A Coruña 44

Tabla 35. Distribución de viajeros según cadena modal de acceso. Viajeros origen otras provincias gallegas 47

Tabla 36. Distribución de viajeros según cadena modal de acceso. Viajeros origen otras provincias gallegas 48

Tabla 37. Distribución de viajeros según modo de acceso y tipo de servicio ... 48

Tabla 38. Distribución de viajeros según cadena modo de acceso y periodo horario 49

Tabla 39. Distribución de viajeros según cadena modo de acceso y motivo de viaje..... 50

Tabla 40. Distribución de viajeros según cadena modo de acceso y frecuencia de viaje..... 50

Tabla 41. Distribución de viajeros según cadena modo de acceso y número de acompañantes..... 51

Tabla 42. Demanda actual y prevista en la estación de Santiago a corto-medio plazo 54

Tabla 43. Demanda prevista en la estación de Santiago a largo plazo..... 55

Tabla 44. Demanda de viajeros a destinos principales por tipo de servicio a corto-medio plazo 56

Tabla 45. Demanda de viajeros a destinos principales por tipo de servicio a largo plazo 56

Tabla 46. Distribución de viajeros según modo de acceso y tipo de servicio a corto-medio plazo 57

Tabla 47. Distribución de viajeros según modo de acceso y tipo de servicio a largo plazo 57

Tabla 48. Distribución de viajeros por modo de acceso y horizonte temporal .. 57

Tabla 49. Oferta de servicios objeto de investigación. Estación Santiago de Compostela..... 65

Tabla 50. Resultado de la investigación según jornada 66

Tabla 51. Aforo de entradas y salidas según acceso y periodo horario 68

Tabla 52. Número de taxis según hora..... 68

Tabla 53. Factores de expansión según tren..... 70

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Situación de la estación ferroviaria..... 1

Figura 2. Red viaria y aparcamientos..... 2

Figura 3. Accesos peatonales 3

Figura 4. Parada de taxis 3

Figura 5. Paradas de autobús urbano en el entorno de la estación 4

Figura 6. Parada de autobús en conexión con el aeropuerto de Lavacolla..... 5

Figura 7. Señalización parada de autobús interurbano..... 5

Figura 8. Paradas de autobús interurbano en el entorno de la estación 5

Figura 9. Densidad de población por zona de transporte. Detalle centro de Santiago..... 11

Figura 10. Suelo industrial por zona de transporte 11

Figura 11. Suelo industrial por zona de transporte. Detalle centro de Santiago11

Figura 12. Cuota de generación de viajes en bus urbano por zona de transporte. Detalle centro de Santiago 12

Figura 13. Cuota de atracción de viajes en bus urbano por zona de transporte. Detalle centro de Santiago 12

Figura 14. Déficit de aparcamiento en residencia según zona de transporte. Detalle centro de Santiago 16

Figura 15. Ratio de aparcamiento libre en calle / viajes atraídos según zona de transporte. Detalle centro de Santiago..... 16

Figura 16. Viajes atraídos en vehículo privado según zona de transporte. Detalle centro de Santiago 17

Figura 17. Viajes atraídos en vehículo privado por motivo de trabajo según zona de transporte. Detalle centro de Santiago..... 17

Figura 18. Ratio entre aparcamiento gratuito y viajes atraídos en vehículo privado según zona de transporte. Detalle centro de Santiago 17

Figura 19. Puntos de conflicto entre capacidad de la vía e intensidad de tráfico a corto plazo..... 18

Figura 20. Puntos de conflicto entre capacidad de la vía e intensidad de tráfico a medio plazo 19

Figura 21. Puntos de conflicto entre capacidad de la vía e intensidad de tráfico a largo plazo 19
Figura 22. Accesos a los andenes de la estación ferroviaria 20
Figura 23. Itinerario línea 6 26
Figura 24. Itinerario línea 15 26
Figura 25. Itinerario línea C2 26
Figura 26. Itinerario línea C4 27
Figura 27. Itinerario línea P3 27
Figura 28. Itinerario línea C6 27
Figura 29. Itinerario línea C5 28
Figura 30. Itinerario línea 12 28
Figura 31. Itinerario línea C11 29
Figura 32. Itinerario línea 1 30
Figura 33. Itinerario línea 5 30
Figura 34. Itinerario línea 4 31
Figura 35. Itinerario línea P7 31
Figura 36. Aparcamiento de bicicletas en la estación ferroviaria 32

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Reparto modal de los viajes de acceso a la Universidad 12
Gráfico 2. Reparto modal de los viajes de acceso al Hospital Clínico 13
Gráfico 3. Reparto modal de los viajes de acceso al Polígono del Tambre 13
Gráfico 4. Motivo de viaje de los usuarios de autobús urbano 14
Gráfico 5. Motivo de viaje de los usuarios de autobús interurbano 14
Gráfico 6. Motivo de viaje de los usuarios del vehículo privado 15
Gráfico 7. Motivo de viaje en modos blandos 15
Gráfico 8. Evolución horaria de las entradas y salidas de los andenes 21
Gráfico 9. Comparación entre las entradas a la estación y los viajeros subidos a los trenes 21
Gráfico 10. Evolución mensual del número de vehículos que utilizan el aparcamiento de la estación 22
Gráfico 11. Evolución del grado de ocupación del aparcamiento de la estación 23
Gráfico 12. Grado de ocupación del aparcamiento frente a viajeros subidos .. 23
Gráfico 13. Evolución de la bolsa de taxis 24
Gráfico 14. Bolsa de taxis frente a viajeros subidos por periodo horario 25
Gráfico 15. Bolsa de taxis frente a viajeros subidos por cuarto de hora 25
Gráfico 16. Evolución de la demanda anual de viajeros subidos y bajados 33
Gráfico 17. Evolución de la demanda anual de viajeros subidos 33
Gráfico 18. Evolución de la demanda anual de viajeros subidos (últimos 12 meses) 34
Gráfico 19. Distribución horaria de viajeros subidos 35
Gráfico 20. Distribución horaria de viajeros subidos según tipo de día 36
Gráfico 21. Distribución porcentual de viajeros subidos según tipo de día 36
Gráfico 22. Distribución de viajeros subidos según sexo 37
Gráfico 23. Distribución de viajeros subidos según tipo de servicio y situación laboral 37
Gráfico 24. Distribución de viajeros subidos según motivo de viaje y tipo de servicio 38

Gráfico 25. Distribución de viajeros subidos según motivo de viaje y periodo horario 38

Gráfico 26. Distribución de viajeros subidos según frecuencia de viaje y tipo de servicio 39

Gráfico 27. Distribución de viajeros subidos según frecuencia de viaje y periodo horario 39

Gráfico 28. Distribución de viajeros subidos según frecuencia y motivo de viaje 40

Gráfico 29. Distribución de viajeros subidos según número de acompañantes. 40

Gráfico 30. Distribución de viajeros según combinación de modos de acceso .. 41

Gráfico 31. Distribución de viajeros según C.P. de origen. Viajeros origen Santiago de Compostela 43

Gráfico 32. Distribución de viajeros según modo de acceso. Viajeros origen Santiago de Compostela 43

Gráfico 33. Distribución de viajeros según modo de acceso y zona postal. Viajeros origen Santiago de Compostela 44

Gráfico 34. Distribución de viajeros según municipio origen. Viajeros origen provincia A Coruña 45

Gráfico 35. Distribución de viajeros según modo de acceso. Viajeros origen provincia A Coruña 45

Gráfico 36. Distribución de viajeros según modo de acceso y municipio. Viajeros origen provincia A Coruña 46

Gráfico 37. Distribución de viajeros según modo de acceso. Viajeros origen otras provincias gallegas 46

Gráfico 38. Distribución de viajeros según modo de acceso y provincia. Viajeros origen otras provincias gallegas 47

Gráfico 39. Distribución de viajeros según modo de acceso. Viajeros origen resto España/otro país 48

Gráfico 40. Distribución de viajeros según modo de acceso y tipo de servicio .. 49

Gráfico 41. Distribución de viajeros según modo de acceso y periodo horario . 49

Gráfico 42. Distribución de viajeros según modo de acceso y motivo de viaje .. 50

Gráfico 43. Distribución de viajeros según modo de acceso y frecuencia de viaje 50

Gráfico 44. Distribución de viajeros según modo de acceso y número de acompañantes 51

1. Diagnóstico de la situación actual

1.1 Contexto de la estación ferroviaria

1.1.1 Inserción en el tejido urbano

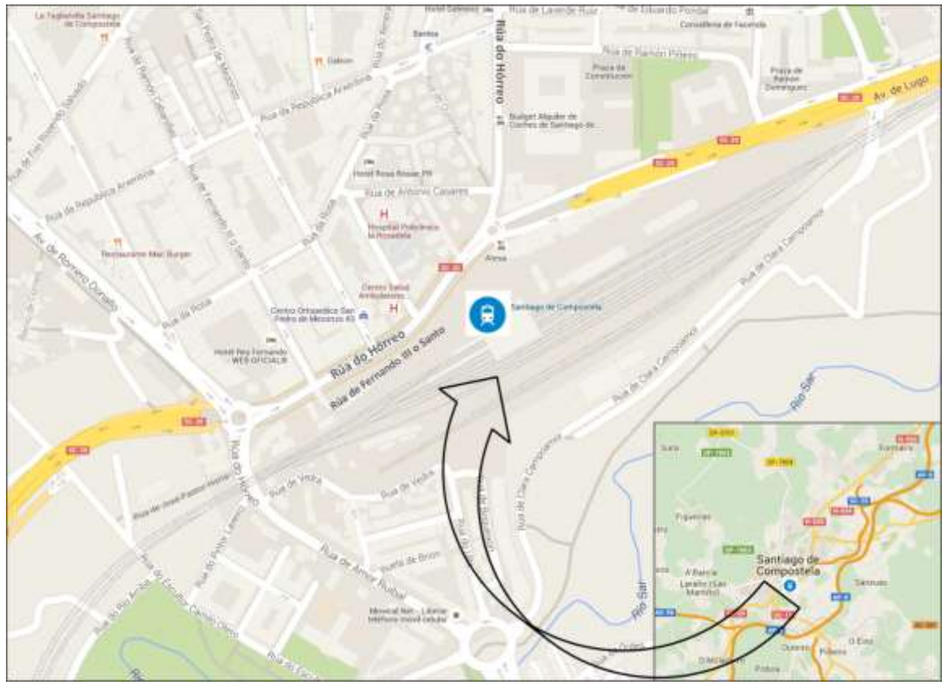
La estación de ferrocarril de Santiago de Compostela se localiza en la rúa do Hórreo 75A, al límite de la trama urbana en la zona sur de la ciudad.

Esta localización posibilita un buen acceso por carretera a través de las siguientes vías:

- SC-20: carretera de circunvalación del municipio que discurre justo por delante de la estación, paralelamente a las vías del tren.
- SC-11: carretera que conecta la AP-9 con la SC-20 en las proximidades de la estación ferroviaria.

El complejo ferroviario se encuentra delimitado físicamente por las siguientes rúas: rúa do Hórreo, avenida de Lugo, rúa de Vedra y rúa de Clara Campoamor. La avenida de Romero Donallo y la rúa de Restollal destacan entre otras vías urbanas que permiten en acceso a la estación.

Figura 1. Situación de la estación ferroviaria
Fuente: Google Maps



1.1.2 Funcionalidad de la estación

La estación de ferrocarril de Santiago de Compostela se construyó en 1943 con la apertura de la línea férrea A Coruña – Santiago de Compostela.

En la actualidad, la estación, con configuración pasante, forma parte de las siguientes líneas:

- Eje Atlántico: A Coruña – Santiago – Vigo
- Zamora – Santiago de Compostela

La LAV Ourense – Santiago de Compostela se sitúa entre la bifurcación Coto da Torre (Ourense) y la bifurcación A Grandeira (Santiago de Compostela).

En los últimos años se han realizado inversiones que han supuesto una mejora de la infraestructura ferroviaria que da acceso a la estación de Santiago de Compostela. Destacan las siguientes:

- LAV Ourense – Santiago de Compostela.
- Electrificación a 25 Kv c.a. y mejora del Eje Atlántico (A Coruña – Vigo), con variantes de trazado entre Santiago de Compostela y Vigo.
- Adaptación a 200 km/h de todo el Eje Atlántico (actualmente se está trabajando en el ERTMS de la línea).

La estación alberga servicios ferroviarios de distinto tipo: servicios de larga distancia, que conectan la capital gallega con Madrid, Barcelona y Hendaya; servicios de media distancia, que conectan Santiago con otros principales núcleos gallegos; y servicios regionales, servicios que permiten la conexión de la ciudad con otros núcleos gallegos menos importantes.

La importancia de la ciudad de Santiago de Compostela desde el punto de vista turístico, administrativo y territorial ha llevado a que su estación ferroviaria sea la que más tráfico de viajeros registre en Galicia.

1.2 Análisis de la movilidad en el entorno de la estación en la situación actual

1.2.1 Caracterización de la oferta de infraestructuras y servicios de transporte

1.2.1.1 Red viaria y aparcamientos

El acceso en vehículo privado al aparcamiento de la estación se realiza bien a través de la rúa de Fernando III o Santo, bien a través de la avenida de Lugo. Las imágenes de estos accesos (imágenes 2 y 4) con la localización del lugar de la toma de las fotografías se muestran en la figura siguiente.

El aparcamiento público de la estación, gestionado por la empresa SABA, dispone de 434 plazas en superficie e incluye una parada de taxis con capacidad para 8 vehículos.

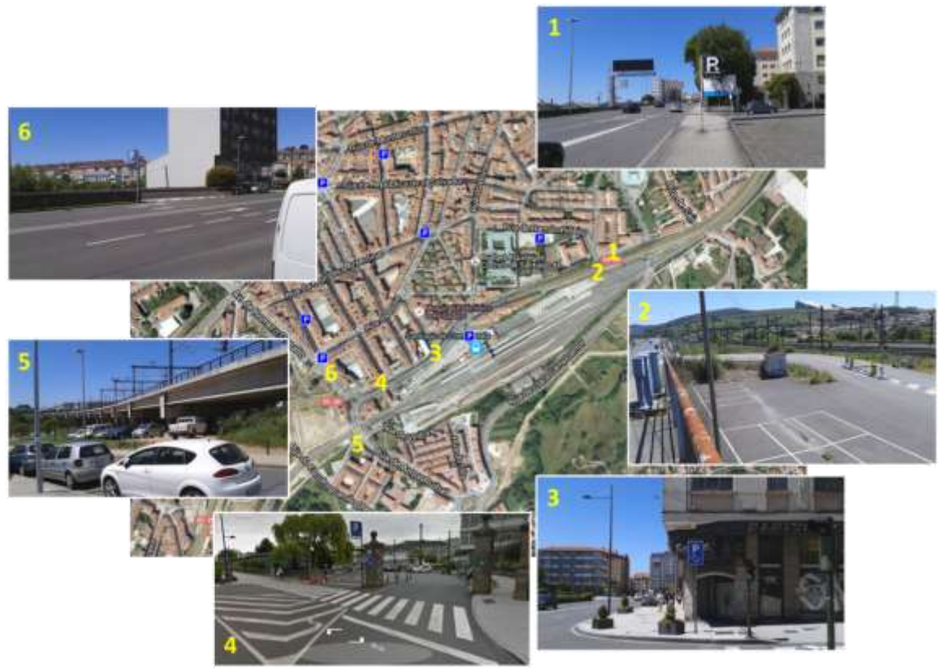
En el entorno de la estación se localizan otros aparcamientos públicos, entre los que destacan los siguientes:

- Hórreo, situado en la rúa Ramón Piñeiro, s/n., cuenta con 410 plazas y se representa con el número 1 en la figura siguiente.
- El Ensanche, situado en la rúa Romero Donallo, 45, cuenta con 523 plazas y se representa con el número 6 en la figura siguiente.
- A Rosa, situado en la plaza de Ponte Castro, cuenta con 437 plazas y se representa con el número 3 en la figura siguiente.

El Ayuntamiento dispone de un sistema de regulación y control de tráfico y estacionamiento para gestionar los aparcamientos de, entre otros, la estación de tren y la rúa do Hórreo. Este sistema permite informar a los ciudadanos del nivel de ocupación de estos aparcamientos en cada momento.

Además, bajo el puente ferroviario sobre la rúa de Amor Ruibal existe un aparcamiento no regulado de vehículos (representado por el número 5 en la siguiente figura). En esta localización se anuncia la futura construcción de un aparcamiento disuasorio.

Figura 2. Red viaria y aparcamientos
Fuente: Elaboración propia



1.2.1.2 Red peatonal

El acceso peatonal al complejo formado por el edificio de la estación, aparcamiento y playa de vías e instalaciones ferroviarias se realiza por dos puntos:

- Rúa do Hórreo, a la altura de su intersección con la rúa de Fernando III o Santo. Este punto constituye también el acceso oeste de vehículos al aparcamiento de la estación.
- Rúa do Hórreo, a la altura de su intersección con la rúa de Manuel Murguía.

Como se ha mencionado anteriormente, en la avenida de Lugo, a la altura de su intersección con la rúa de Ramón Piñeiro, se sitúa el acceso este al aparcamiento de la estación. Aunque el acceso en sí no dispone de aceras, no existe señalización que impida el acceso peatonal por este punto.

El acceso a los andenes de la estación puede realizarse por cinco puntos:

- A través de cualquiera de las puertas de la fachada del edificio de la estación. Habitualmente sólo dos de las puertas existentes permiten el

acceso público; son la puerta principal del vestíbulo de la estación y la puerta de la cafetería.

- Acceso por el lateral oeste del edificio de la estación, zona colindante a las carpas blancas.
- Acceso por el lateral este del edificio de la estación, zona situada entre el torreón de la estación y la oficina de alquiler de vehículos.
- Acceso por la zona este del aparcamiento.
- Acceso por la zona del aparcamiento junto a las oficinas de alquiler de vehículos.

La situación de estos accesos se representa en la figura siguiente.

Figura 3. Accesos peatonales
Fuente: Elaboración propia

1.2.1.3 Taxi

Existe una bolsa de taxis delante de uno de los accesos a los andenes de la estación (acceso por las carpas blancas colindantes al edificio de la estación en la zona oeste), con capacidad para 8 taxis.

La siguiente imagen muestra la fila de taxis en la parada de la estación.

Figura 4. Parada de taxis
Fuente: Elaboración propia

1.2.1.4 Servicios de autobús urbano

La empresa municipal TUSSA, creada en 1999, tiene entre sus fines la ordenación y control del tráfico urbano, así como la gestión de la estación de autobuses y de la movilidad en la ciudad en general.

TUSSA tiene en concesión 22 líneas de autobús urbano, las cuales son operadas por las siguientes empresas: Tralusa (líneas 1, 4, 5, 6, 8, 9, 12, 13, 15, C2, C4, C5, C6, C11, P1, P2, P3 y P4), Transportes Mosquera (línea 7), Autos Grabanxa (línea P6), Aucasa (línea P7) y Hermanos Ferrín (línea P8).

Las líneas de autobús urbano con parada en las proximidades de la estación ferroviaria son las siguientes:

Tabla 1. Líneas de autobús urbano con paradas en el entorno de la estación
Fuente: Tussa

LÍNEA	TIPOLOGÍA	ITINERARIO	FRECUENCIA HABITUAL (min)
Línea 6	Diurna	San Marcos / Os Tilos	20-30
Línea 12	Mañana	Os Tilos / Hospital Provincial	75-90 (lunes a sábados laborables)
Línea 15	Diurna	Campus Norte / Plaza de Galicia / Campus Sur	20 (60, mañanas de sábados laborables)
Línea C2	Circular, diurna	Estación de autobuses / Fontiñas /Hospital Provincial /Vite / Estación de autobuses	40 (60 en sábados, domingos y festivos)
Línea C4	Circular, diurna	Estación de autobuses /Vite / Hospital Provincial / Fontiñas / Estación de autobuses	40 (60, mañanas de sábados laborables)
Línea C5	Circular, diurna	Pol. Costa Vella / Amio / Plaza de Galicia / Paxonal / Amio / Pol. Costa Vella	60 (lunes a sábados laborables)
Línea C6	Circular, diurna	Pol. Costa Vella / Amio / Paxonal / Plaza de Galicia / Amio / Pol. Costa Vella	60 (lunes a viernes y mañanas de sábados laborables)
Línea P3	Circular, diurna	Rúa Valle Inclán / Santa Lucía /A Pajuela	60

La oferta de servicios de autobús urbano descrita en este apartado fue consultada en julio de 2015.

La figura siguiente representa las paradas de autobús urbano en la zona de la estación de tren, especificándose las líneas que efectúan parada en aquéllas más próximas a los accesos peatonales de la estación (a través del acceso oeste de vehículos al aparcamiento de la estación y a través de la escalinata situada frente al edificio de la estación).

Las líneas 7 y C11 efectúan parada en las proximidades del acceso este de vehículos al aparcamiento de la estación. No obstante, dicho acceso no está acondicionado para el acceso de peatones, por lo que no se han incluido dichas líneas en la tabla descriptiva anterior.

Figura 5. Paradas de autobús urbano en el entorno de la estación
Fuente: Elaboración propia

Nota: Imagen elaborada a partir de la herramienta interactiva de la página web del Concello de Santiago de Compostela. Sin embargo, de acuerdo con la web de Tussa, la línea SL ha sido sustituida por la línea P3.

La línea P6, que conecta la rúa da Rosa y el Polígono del Tambre, pasa frente al edificio de la estación de ferrocarril pero las paradas se encuentran algo apartadas (en la rúa da Rosa cerca de su intersección con la rúa da República Argentina).

Además, en el propio aparcamiento de la estación se sitúa una de las paradas del servicio de autobús que conecta Santiago con el aeropuerto de Lavacolla, servicio prestado entre las 6:10 y las 00:10 horas con una frecuencia de 30 minutos. La siguiente imagen muestra la ubicación de la parada.

Figura 6. Parada de autobús en conexión con el aeropuerto de Lavacolla
Fuente: Elaboración propia

1.2.1.5 Autobuses interurbanos

En el entorno de la estación existen varias paradas de autobuses interurbanos.

Figura 7. Señalización parada de autobús interurbano
Fuente: Elaboración propia

Figura 8. Paradas de autobús interurbano en el entorno de la estación
Fuente: Elaboración propia

Dichas paradas se identifican por la existencia de una marca vial en zig-zag amarillo en el carril derecho de la calzada y una señal vertical de prohibido aparcar por parada de autobús. No obstante, no cuentan con marquesinas o postes indicativos de las líneas que efectúan parada en las mismas.

A continuación se realiza un análisis de los autobuses interurbanos que conectan Santiago con otros concellos gallegos. Dicho análisis se basa en la información disponible en la página web de la Xunta dedicada al transporte metropolitano de Galicia (http://tmg.cmati.xunta.es/horarios-area-de-santiago) a fecha de julio de 2015.

Se analizan los servicios en un sentido; puesto que las encuestas se realizaron a viajeros subidos en la estación ferroviaria (y en las encuestas se preguntó por el modo de acceso a la estación), se analiza la oferta de servicios con destino en la estación de Santiago.

La tabla siguiente resume, para cada corredor, el número aproximado de servicios diarios de autobús interurbano existentes con destino o paso por Santiago de Compostela, así como cuántos de ellos efectúan parada en la estación ferroviaria o en sus proximidades (rúa da Rosa, Pontepedriña, rúa de Amor Ruibal). También se muestran los concellos atravesados en cada corredor de autobús interurbano y las empresas que los prestan.

Tabla 2. Líneas de autobús interurbano
Fuente: Xunta de Galicia

Corredor	Concellos que forman parte del corredor (1)	Número de servicios diarios (1 sentido)	Servicios diarios con parada en la E.F. (1 sentido)	Servicios diarios con parada próxima a la estación	Empresas prestadoras
Ames	Ames, Brión, Teo, Santiago	248	44	134 (Rúa da Rosa)	Arriva Noroeste, Viaxes Rois, Castromil, Hermanos Ferrín, Santiaguesa Metropolitana, Hedegasa, Autocares Modesto Riveiro, Trap, Autobuses Urbanos de Lugo
Boqueixón	Boqueixón, Touro, O Pino, Santiago	19	1	8 (Pontepedriña)	Transportes Mosquera, Empresa Lázara y Castromil
Brión	Brión, Rois, Ames, Santiago	108	31	65 (Rúa da Rosa)	Modesto Riveiro, Hermanos Ferrín, Castromil, Viaxes Rois
O Pino	O Pino, Santiago	16	0	0	Empresa Freire, Arriva Noroeste
Oroso	Oroso, Ordes, Santiago	23	0	8 (Rúa da Rosa)	Autos Grabanxa, Castromil
Touro	Touro, Boqueixón, O Pino, Santiago	11	1	0	Transportes Mosquera, Empresa Lázara
Trazo	Trazo, Santiago	3	0	1 (Rúa de Amor Ruibal)	Aucasa
Val do Dubra	Val do Dubra, A Baña, Ames, Santiago	9	0	0	Aucasa, Santiaguesa Metropolitana
Vedra	Vedra, Teo, Boqueixón, Santiago	16	0	16 (Rúa da Rosa y/o Pontepedriña)	Empresa Seoane, Castromil
Negreira	Negreira, Ames, Brión, Santiago	21	21	0	Hermanos Ferrín
Rois	Rois, Padrón, Brión, Ames, Santiago	20	11	0	Viaxes Rois, Hermanos Ferrín, Castromil
Teo	Teo, Ames, Vedra, Santiago	149	28	112 (Rúa da Rosa y/o Pontepedriña)	Hedegasa, Seoane, Castromil, Donado Campos, Arriva Noroeste, Hermanos Ferrín
Estrada	A Estrada, Pontevea, Santiago	12	0	0	Donado Campos
Pontevea	Pontevea, Santiago	18	0	0	Donado Campos, Castromil

(1) Sólo se incluyen los concellos atravesados antes de llegar a Santiago

A la vista de la tabla anterior, los corredores de Ames, Teo y Brión (al oeste y suroeste del concello de Santiago) son los que cuentan con una mayor oferta de servicios de autobús metropolitano (más de 100 servicios por sentido y día), teniendo más de la mitad de estos servicios parada en las proximidades de la estación ferroviaria de Santiago.

De entre los corredores que rondan o están por debajo de los 20 servicios por sentido y día, se pueden diferenciar tres grupos:

- Los corredores de Vedra, Negreira y, en menor medida, Rois, destacan porque una gran mayoría de sus servicios efectúan parada en la estación o en sus proximidades.
- Uno de cada tres servicios de los corredores de Boqueixón y Oroso efectúa parada en las proximidades de la estación.
- Los servicios que discurren por los corredores de O Pino, Touro, Trazo, Val do Dubra, Estrada y Pontevea carecen de parada en las proximidades de la estación ferroviaria.

1.2.1.6 Servicios ferroviarios

Los servicios ferroviarios se han clasificado atendiendo a la tipología del servicio ofrecido por Renfe con parada en la estación de Santiago de Compostela:

- Regional: cubren relaciones en el eje A Coruña – Vigo y Santiago – Ourense por la vía antigua

- Media Distancia (MD): relaciones A Coruña – Vigo por el trazado nuevo entre Santiago y Vigo
- Avant: relaciones A Coruña – Ourense y Santiago – Ourense, ambas por la nueva infraestructura entre Santiago y Ourense
- Avant / Alvia: relación A Coruña-Ourense / Barcelona
- Avant / Intercity: relación A Coruña-Ourense / Hendaya
- Intercity: algunos servicios de la relación A Coruña-Ourense (lunes, jueves y sábado) y Barcelona-A Coruña (miércoles y domingo)
- Alvia: relaciones de Ferrol y A Coruña con Madrid
- Tren hotel: relación entre A Coruña y Madrid

Para cada tipología de servicio se incluye una tabla indicando el origen y destino de cada relación y los códigos de tren con los que se opera. Para cada número/código de tren se indica la hora de salida del tren desde la estación de Santiago, el tiempo de recorrido desde Santiago, el tiempo de recorrido total y los días de la semana en los que opera.

Si bien las tablas incluyen todos los servicios con parada en Santiago a fecha de mayo de 2015, se han sombreado aquellos servicios que, por finalizar en dicha estación, no han sido objeto de la encuesta realizada (la muestra de la encuesta está formada por viajeros subidos en la estación de Santiago).

Tabla 3. Servicios REGIONAL con parada en Santiago de Compostela
Fuente: Renfe

REGIONAL	**Número de tren**	**Hora salida**	**Tviaje desde Santiago**	**Tviaje total**	**Días**
Santiago-A Coruña	12560	22:55	0:36	0:36	L a V y D
Coruña-Santiago	12561	-	0:38	0:38	L a V y D
Coruña-Vigo	12411	6:19	1:24	2:03	L a V
	12421	10:41	1:22	2:03	L a D
	12431	16:26	1:22	2:03	L a D
	12441	19:49	1:32	2:13	L a D
Coruña-Vilagarcía	12453	13:56	0:34	1:15	L a D
Santiago -Ourense	12967	17:25	1:46	1:46	L a D
Ourense-Santiago	12960	-	1:45	1:45	L a D
	12968	-	1:46	1:46	D
Santiago -Vigo	12455	14:35	1:28	1:28	L a D
	12459	20:40	1:26	1:26	L a D
	12461	22:00	1:28	1:28	L a D
Vigo-A Coruña	12512	6:48	1:31	2:09	L a V
	12526	11:18	1:31	2:08	L a D
	12528	14:02	1:30	2:08	L a D
	12538	16:40	1:28	2:06	L a D
	12554	22:03	1:31	2:08	L a D
Vigo-Santiago	12480	-	1:27	1:27	L a D
	12488	-	1:32	1:32	L a D
Santiago -Vilagarcía	12451	10:12	0:40	0:40	L a D
	12457	18:00	0:36	0:36	L a D
Vilagarcía-Santiago	12482	-	0:38	0:38	L a D
	12484	-	0:38	0:38	L a D
	12590	-	0:41	0:41	L a D

Tabla 4. Servicios MD con parada en Santiago de Compostela
Fuente: Renfe

MD	Número de tren	Hora salida	Tviaje a/desde Santiago	Tviaje total	Días
Coruña-Vigo	09073	7:30	1:02	1:32	L a D
	09083	8:30	0:50	1:20	L a D
	09093	9:30	0:50	1:20	L a D
	09113	11:30	0:50	1:20	L a V
	09123	12:30	0:50	1:20	L a D
	09133	13:30	0:58	1:28	L a D
	09153	15:30	0:50	1:20	L a D
	09173	17:30	0:50	1:20	L a D
	09183	18:30	0:50	1:20	L a D
	09213	21:32	1:03	1:35	L a D
Vigo-A Coruña	09072	7:46	0:59	1:32	L a D
	09082	9:42	0:50	1:20	L a D
	09112	12:07	0:50	1:20	L a D
	09132	14:28	1:01	1:31	L a D
	09142	15:27	0:50	1:20	L a V
	09162	17:27	0:50	1:20	L a D
	09172	18:07	0:50	1:20	L a D
	09182	19:07	0:50	1:20	L a D
	09192	20:27	0:50	1:20	L a D
	09212	22:38	1:01	1:31	L a D

Tabla 5. Servicios AVANT con parada en Santiago de Compostela
Fuente: Renfe

AVANT	Número de tren	Hora salida	Tviaje a/desde Santiago	Tviaje total	Días
Coruña-Ourense	09071	7:00	0:38	1:08	L a V
	09141	14:30	0:38	1:08	L a S
	09201	20:30	0:38	1:08	L a S
	09111	11:50	0:38	1:08	S
Santiago -Ourense	09271	7:50	0:38	0:38	L a V
	09351	15:35	0:38	0:38	L a V
	09381	18:35	0:38	0:38	L a S
Ourense-A Coruña	09480	8:35	0:38	1:08	L a V
	09550	16:10	0:38	1:08	L a S
	09590	20:10	0:38	1:08	L a S
	09500	11:10	0:38	1:08	S
Ourense-Santiago	09470	-	0:38	0:38	L a V
	09500	-	0:38	0:38	L a V
	09570	-	0:38	0:38	L a S

Tabla 6. Servicios AVANT / ALVIA y AVANT / INTERCITY con parada en Santiago de Compostela
Fuente: Renfe

	Número de tren	Hora salida	Tviaje a/desde Santiago	Tviaje total	Días
AVANT / ALVIA					
A Coruña-Ourense / Barcelona	31625 / 00625	8:34	0:37 / 12:51	1:06 / 13:20	M, X, V, D
Ourense / Barcelona-A Coruña	31626 / 00626	21:52	0:38 / 12:20	1:10 / 12:52	L, M, J, S
AVANT / INTERCITY					
A Coruña-Ourense / Hendaya	31280 / 00280	10:06	0:44 / 11:09	1:20 / 11:45	L a D
Ourense / Irún-A Coruña	31283 /00283	19:43	0:41 / 10:26	1:15 / 11:00	L a D

Tabla 7. Servicios INTERCITY, ALVIA y TREN HOTEL con parada en Santiago de Compostela
Fuente: Renfe

	Número de tren	Hora salida	Tviaje a/desde Santiago	Tviaje total	Días
INTERCITY					
Coruña-Ourense	10720	8:34	0:37	1:06	L, J, S
Barcelona-A Coruña	10723	21:52	12:20	12:52	X, D
ALVIA					
Coruña-Madrid	04154	16:05	5:43	6:13	L a V, D
	04144	14:50	5:29	5:59	D
Ferrol-Madrid	04084	9:05	5:51	7:41	L a V
	04284	9:05	5:57	7:47	S
Madrid-A Coruña	04075	12:52	5:30	6:03	L a V
	04085	14:34	5:47	6:19	S
	04175	21:57	5:30	6:03	V
Madrid-Ferrol	04155	20:43	5:41	7:36	L a V
	04355	20:43	5:41	7:36	D
TREN HOTEL					
Coruña-Madrid	00852	22:33	9:29	10:07	L a V, D
Madrid-A Coruña	00851	7:06	8:33	9:18	L a S

1.2.2 Caracterización de la demanda de transporte

1.2.2.1 Estudios de movilidad existentes

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

El concello de Santiago de Compostela dispone de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible que fue aprobado en el año 2012.

El ámbito del plan es el Área Metropolitana de Santiago de Compostela (AM), que está formada por los concellos de Santiago de Compostela, Ames, Teo, Brión y Oroso.

El **análisis de la movilidad global** se basa en las encuestas telefónicas a domicilios del ámbito, información que se ha complementado con encuestas a bordo de las líneas de transporte público urbanas e interurbanas. Para dicho análisis, el Área Metropolitana de Santiago se dividió en 23 zonas de transporte.

La comparación de los viajes realizados por los ciudadanos del AM y del concello de Santiago refleja que el vehículo privado gana importancia en los desplazamientos de los ciudadanos del AM, mientras que para los ciudadanos de Santiago aumenta el peso de los desplazamientos a pie y del transporte público.

La tabla siguiente muestra el reparto modal de los viajes realizados por los ciudadanos del AM de Santiago y por los ciudadanos de Santiago.

Tabla 8. Reparto modal de los viajes de los ciudadanos del AM y de Santiago de Compostela
Fuente: PMUS

	VIAJES TOTALES			
	Área Metropolitana		Santiago de Compostela	
Indicador	Viajes / dia	%	Viajes / dia	%
Viajes totales	385.184		253.909	
Viajes motorizados	248.137	64,4%	138.346	54,5%
Viajes no motorizados	137.047	35,6%	115.562	45,5%
Viajes vehículo privado	206.088	53,5%	107.812	42,5%
Viajes en transporte público	42.049	10,9%	30.534	12,0%
Viajes a pie	135.515	35,2%	114.414	45,1%
Viajes en bicicleta	1.532	0,4%	1.148	0,5%

La movilidad entre el concello de Santiago y su AM se caracteriza por una marcada asimetría en el reparto modal. Mientras que el transporte público supone el 13,8% de los viajes de los ciudadanos del AM (69.273 viajes al día, todos los modos en ambos sentidos), dicha cuota baja al 7,5% en los viajes de los ciudadanos de Santiago (8.914 viajes al día, todos los modos en ambos sentidos). La mayor reticencia de los ciudadanos de Santiago a usar el transporte público para viajar a su AM se debe a que al tratarse de viajes menos recurrentes existe un menor conocimiento de las opciones de transporte y, por tanto, de la oferta de transporte público.

La tabla que figura a continuación muestra el número de viajes de los ciudadanos del AM y de los ciudadanos de Santiago entre Santiago y su AM.

Tabla 9. Reparto modal de los viajes entre Santiago y el resto de concellos del Área Metropolitana
Fuente: PMUS

	CONEXIÓN AM CON SANTIAGO			
	Área Metropolitana		Santiago de Compostela	
Indicador	Viajes / día	%	Viajes / día	%
Viajes totales	69.273		8.914	
Viajes motorizados	61.475	88,7%	8.506	95,4%
Viajes no motorizados	2.110	3,0%	409	4,6%
Viajes vehículo privado	51.930	75,0%	7.834	87,9%
Viajes en transporte público	9.545	13,8%	671	7,5%
Viajes a pie	1.820	2,6%	242	2,7%
Viajes en bicicleta	290	0,4%	166	1,9%

En cuanto a los viajes de Santiago con el exterior del AM (15.195 viajes en ambos sentidos), el vehículo privado acapara prácticamente la totalidad de los mismos (90,4%), frente a un 9,2% de cuota del transporte público.

A continuación se incluye una tabla con el reparto modal de los viajes de los ciudadanos del AM y de los ciudadanos de Santiago con el exterior del AM.

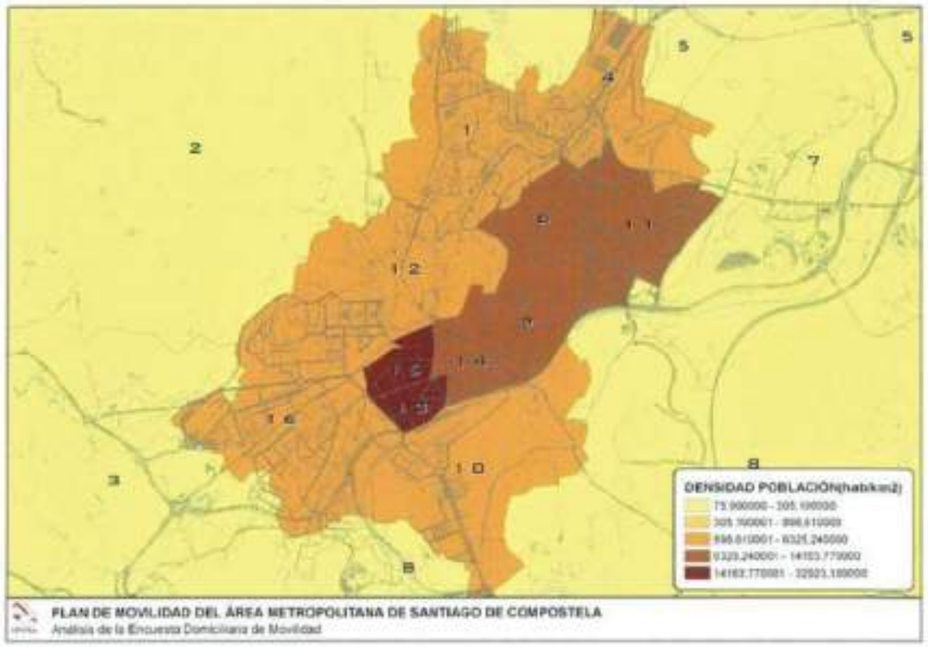
Tabla 10. Reparto modal de los viajes con el exterior de los concellos del Área Metropolitana
Fuente: PMUS

	VIAJES CON EL EXTERIOR			
	Área Metropolitana		Santiago de Compostela	
Indicador	Viajes / día	%	Viajes / día	%
Viajes totales	28.025		15.195	
Viajes motorizados	27.974	99,8%	15.144	99,7%
Viajes no motorizados	51	0,2%	51	0,3%
Viajes vehículo privado	26.125	93,2%	13.739	90,4%
Viajes en transporte público	1.848	6,6%	1.404	9,2%
Viajes a pie	0	0,0%	0	0,0%
Viajes en bicicleta	51	0,2%	51	0,3%

El **análisis de movilidad por zonas de transporte** arroja que las zonas periféricas y rurales son las que presentan mayor motorización y tamaño familiar.

En cuanto a densidad de población, es mayor en Santiago, destacando el corredor definido por el Ensanche, parte baja de Virxe da Cerca y Fontiñas (Figura 9).

Figura 9. Densidad de población por zona de transporte. Detalle centro de Santiago
Fuente: PMUS



La industria de Santiago se concentra en los polígonos de Tambre y Costa Vella (ambos en la zona 5, al norte del continuo urbano), y en el polígono de Ames, (zona 3, al sur).

Figura 10. Suelo industrial por zona de transporte
Fuente: PMUS

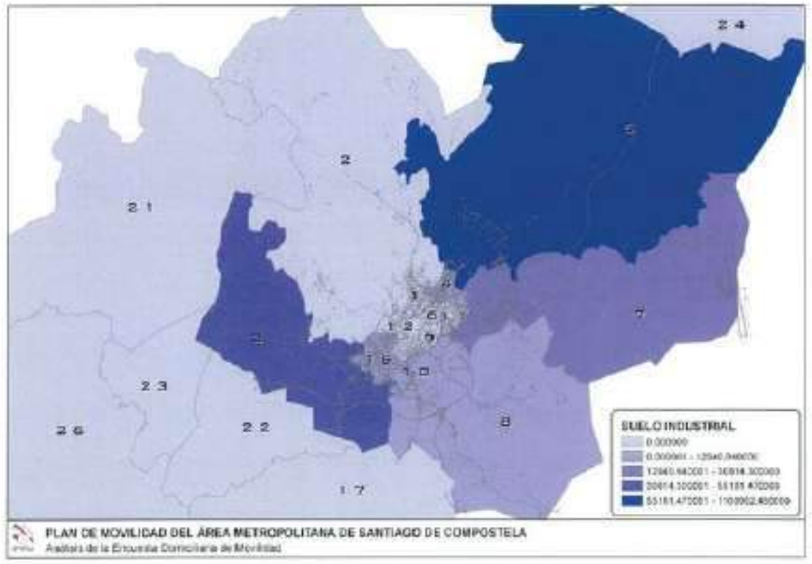
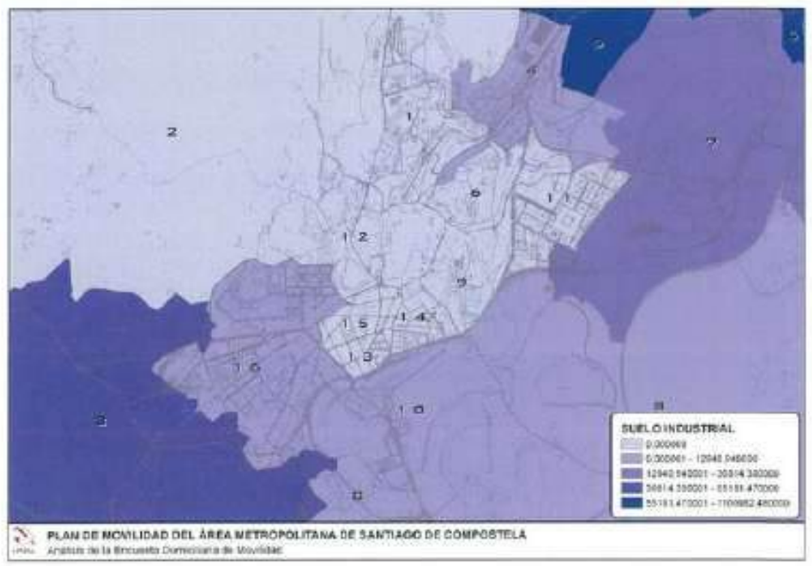


Figura 11. Suelo industrial por zona de transporte. Detalle centro de Santiago
Fuente: PMUS



Las siguientes imágenes muestran la cuota de generación y atracción de viajes en autobús urbano por zona de transporte.

Figura 12. Cuota de generación de viajes en bus urbano por zona de transporte. Detalle centro de Santiago
Fuente: PMUS

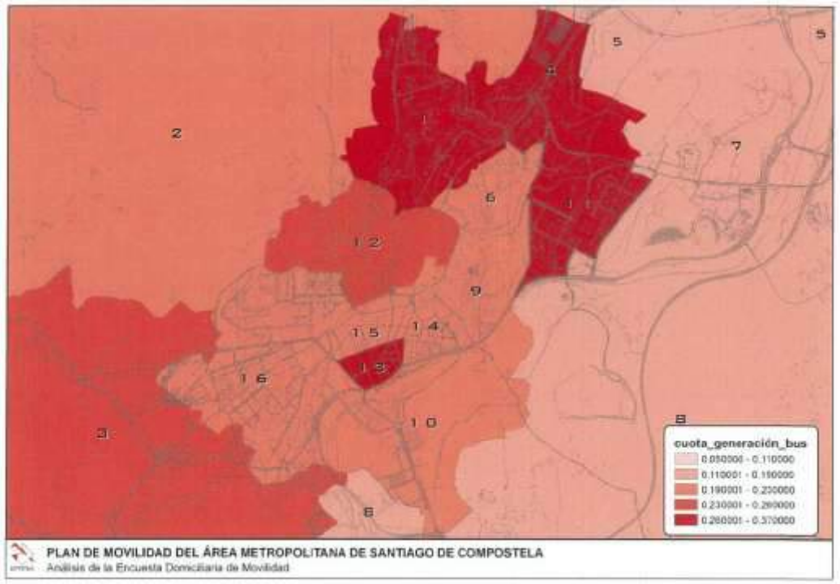
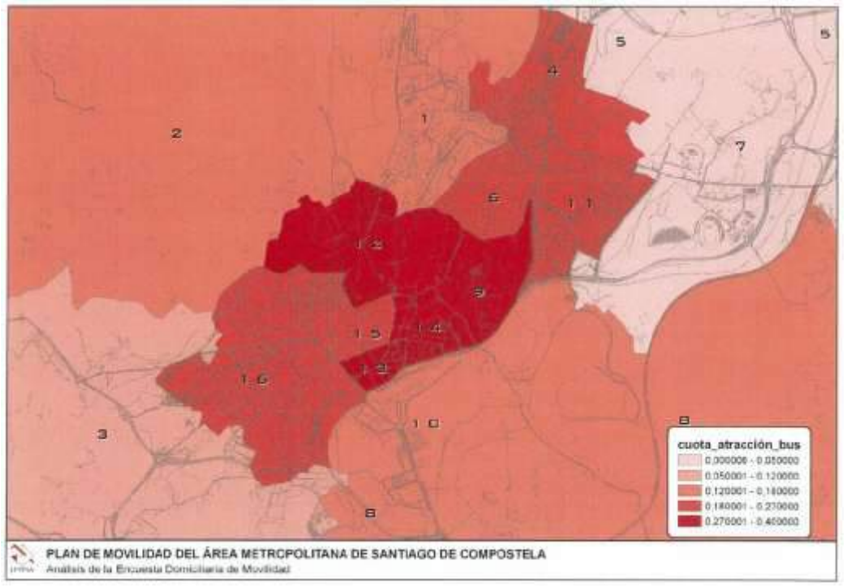


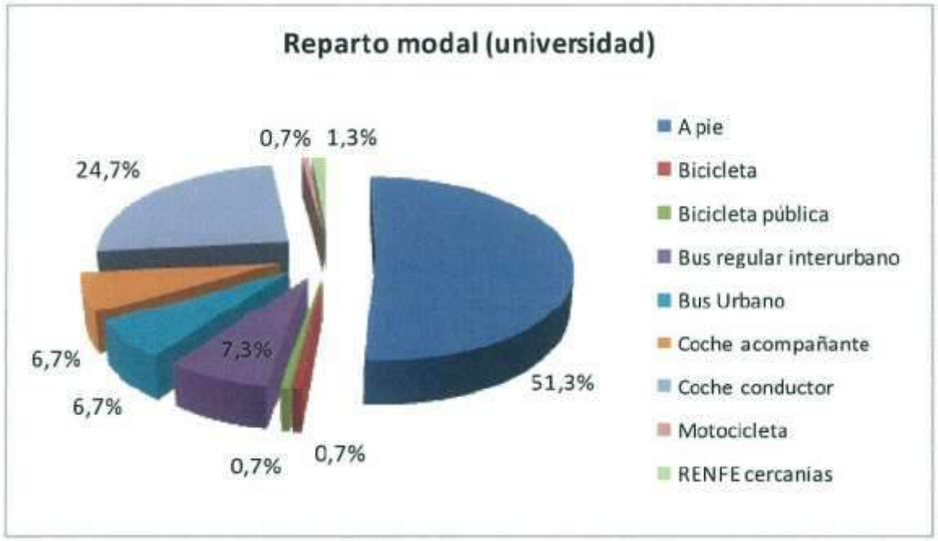
Figura 13. Cuota de atracción de viajes en bus urbano por zona de transporte. Detalle centro de Santiago
Fuente: PMUS



El PMUS también analiza la **movilidad hacia los siguientes centros atractores** del concello de Santiago: Campus Sur, Campus Norte, Hospital Clínico Universitario y Polígono Industrial de Tambre. El citado análisis se basa en las encuestas *ad-hoc* realizadas en los mencionados centros atractores. Las encuestas se realizaron tanto a residentes como a no residentes en el área de estudio.

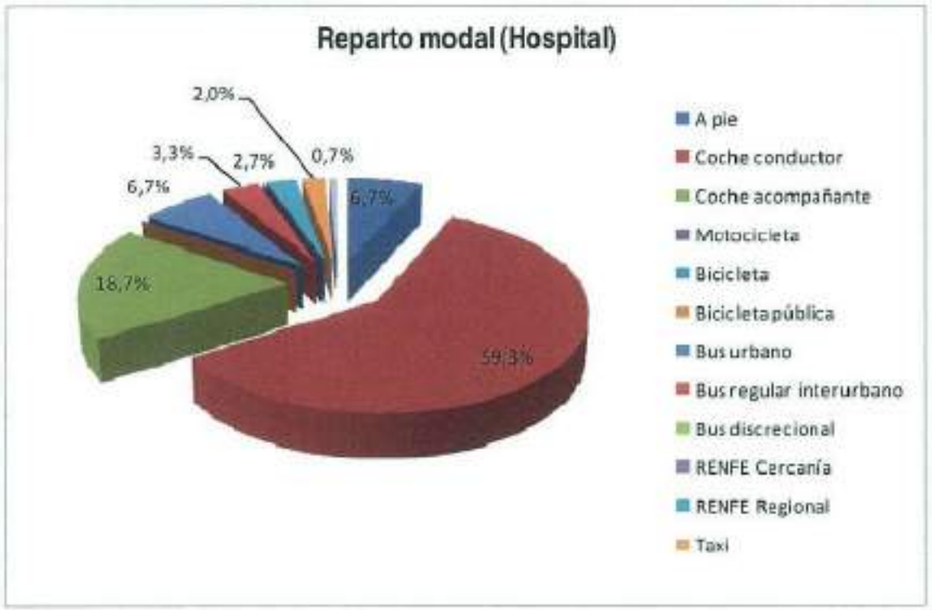
El Gráfico 1 muestra el reparto modal de los viajes de acceso a los campus universitarios. El 51% de la población encuestada accede a pie, lo cual es coherente con que el 50% de las personas que acceden a la universidad proceden de zonas limítrofes a los campus. Destaca la baja utilización del ferrocarril, debido en parte a la falta de conexión directa entre los campus y la estación de tren. En este sentido, el 75% de los viajes que proceden de fuera de Santiago se realizan en vehículo privado. Entre los motivos alegados para no usar el transporte público destacan la incompatibilidad horaria y la proximidad al domicilio.

Gráfico 1. Reparto modal de los viajes de acceso a la Universidad
Fuente: PMUS



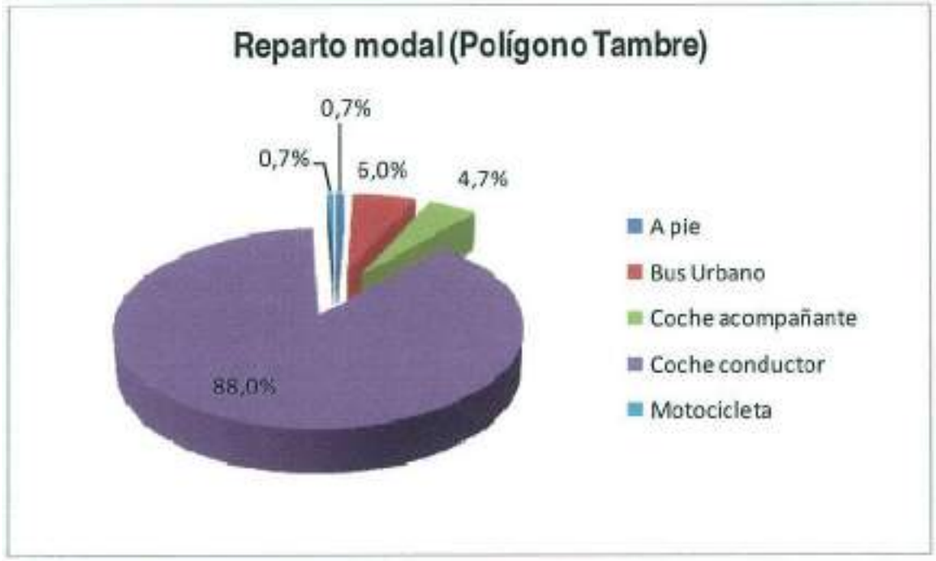
El trabajo de campo realizado en el Hospital Clínico refleja que el 71% de los viajes son externos al municipio de Santiago, hecho acorde con que el 78% de los viajes de acceso se realizan en vehículo privado (Gráfico 2). Sólo un 3,4% accede al hospital en tren (Renfe Regional o Renfe Cercanía).

Gráfico 2. Reparto modal de los viajes de acceso al Hospital Clínico
Fuente: PMUS



El Polígono del Tambre recibe un 57% de viajes externos al municipio de Santiago. El vehículo privado es el gran protagonista con el 93% de los desplazamientos (Gráfico 3). Entre los motivos alegados para no usar el transporte público destaca la incompatibilidad horaria (los horarios de entrada matinal en el polígono no coinciden con la puesta en marcha del transporte público).

Gráfico 3. Reparto modal de los viajes de acceso al Polígono del Tambre
Fuente: PMUS



El análisis de la movilidad de los usuarios de **autobús urbano** refleja que el modo mayoritario de acceso y dispersión es a pie. Ello se traduce en una tasa de transbordo entre líneas muy baja, concretamente del 4,5%. La movilidad obligada recurrente (trabajo y estudios) engloba el 57% del total de viajes en transporte público (Gráfico 4).

Gráfico 4. Motivo de viaje de los usuarios de autobús urbano
Fuente: PMUS

Las encuestas realizadas a usuarios de **autobús interurbano** muestran una distribución por motivo de viaje similar a la del autobús urbano (Gráfico 5). Es de destacar que una vez que el autobús llega a Santiago, sólo un 5% de usuarios transbordan a líneas urbanas para realizar la última etapa de su viaje.

Gráfico 5. Motivo de viaje de los usuarios de autobús interurbano
Fuente: PMUS

Respecto al desplazamiento en **taxi**, Santiago dispone de 8 paradas de taxi en los principales puntos atractores de la ciudad, entre los que destacan plaza Galicia y el Hospital Clínico.

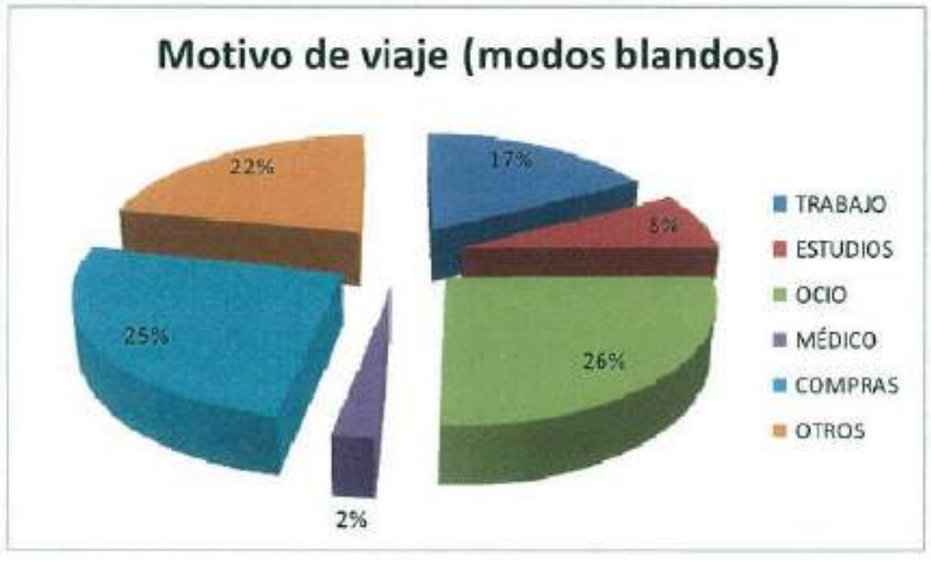
El Gráfico 6 muestra el reparto de los usuarios del **vehículo privado** según motivo de viaje. Los viajes dentro del municipio de Santiago presentan una distribución más homogénea que los viajes del AM, más de la mitad de los cuales se realizan por motivo Trabajo.

Gráfico 6. Motivo de viaje de los usuarios del vehículo privado
Fuente: PMUS

El análisis de la velocidad promedio en transporte público (12 km/h) y en vehículo privado (24 km/h) pone de manifiesto que el segundo es el doble de rápido que el primero. De ello se deduce que cualquier medida de promoción del transporte público debe ir dirigida a incrementar su velocidad comercial.

La movilidad **no motorizada** (a pie y en bicicleta) presenta una distribución por motivo de viaje similar a la del vehículo privado, pero la movilidad no obligada, en particular el motivo Compras, adquiere mayor importancia.

Gráfico 7. Motivo de viaje en modos blandos
Fuente: PMUS



Como era de esperar, las zonas del continuo urbano de Santiago, las situadas en la llamada almendra central, son las que presentan mayores ratios de viajes a pie por habitante.

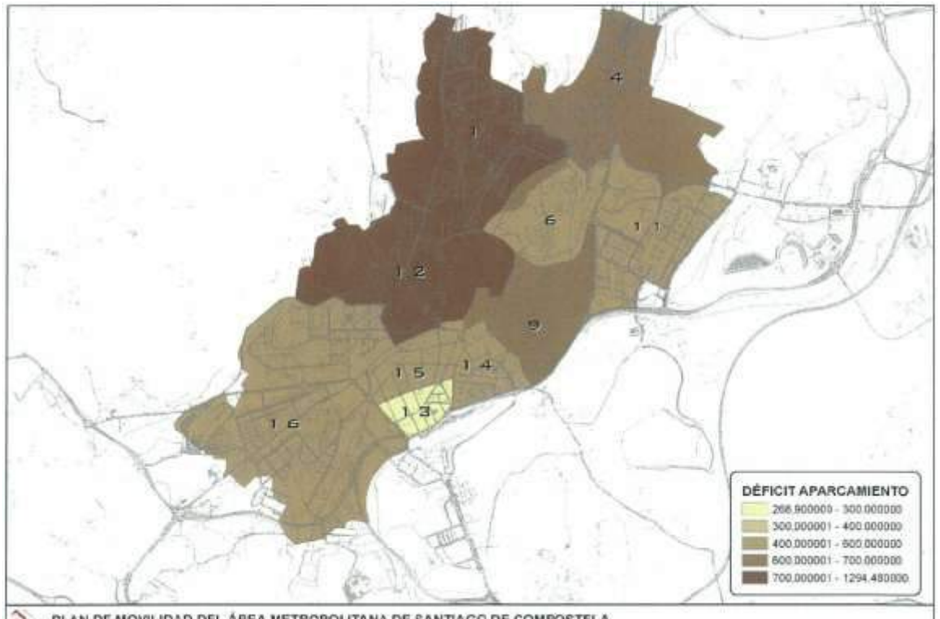
El análisis de los tiempos de viaje en los desplazamientos peatonales muestra que los viajes por motivo Trabajo y Compras llevan menos tiempo, bien porque se realicen con mayor urgencia o velocidad, bien porque no se esté tan dispuesto a caminar cuando el viaje tenga alguno de estos motivos.

Respecto a la movilidad ciclista, el valor promedio de bicicletas por hogar es de 0,75. El hecho de que el valor máximo de esta ratio corresponda a zonas periféricas y de carácter más rural indica que su uso es mayoritariamente por motivo Ocio.

El principal motivo alegado por los encuestados para no usar modos motorizados es que la distancia al destino es corta.

La Figura 14 muestra el déficit de **aparcamiento** en residencia existente por zona de transporte. Se puede observar que es en el Casco Viejo y en el Campus Norte (Zona 1) donde mayor déficit de aparcamiento de residentes existe, seguido de la Zona 9 (Belvis) y la Zona 4 (San Caetano). El bajo déficit existente en la Zona 13 se debe a la tipología edificatoria unifamiliar existente en la parte este de la misma, donde cada hogar dispone de suficientes plazas de aparcamiento subterráneas.

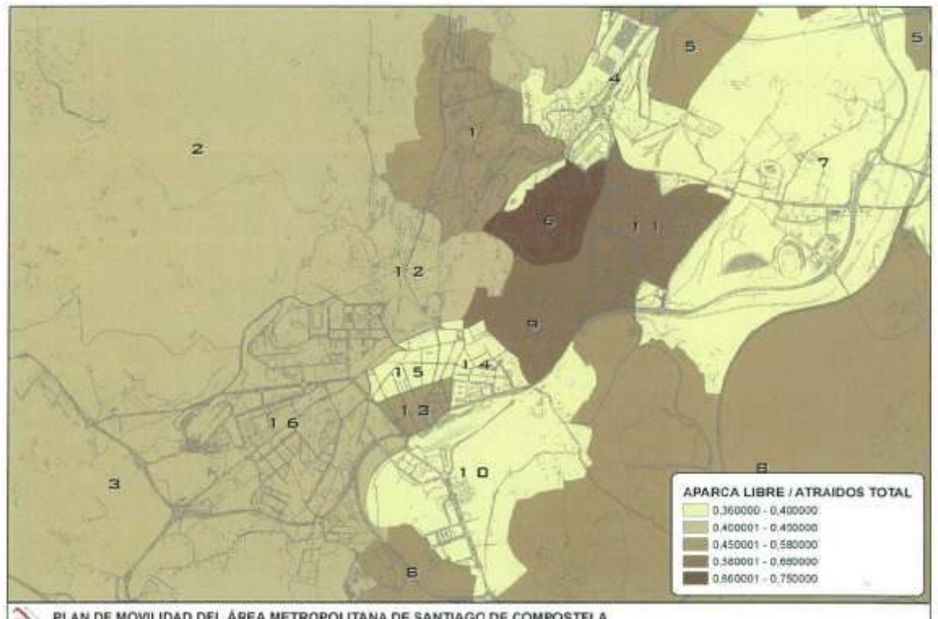
Figura 14. Déficit de aparcamiento en residencia según zona de transporte. Detalle centro de Santiago
Fuente: PMUS



Puesto que los que acceden a la estación ferroviaria pueden realizar el trayecto de ida (residencia en Santiago) o el de vuelta (residencia fuera de Santiago), es igualmente interesante conocer la ratio de aparcamiento libre en calle frente a viajes atraídos por zona de transporte.

La Figura 15 muestra que las zonas 6, 9 y 13 son las que presentan una mayor ratio. Esta situación se debe tanto a que el aparcamiento es gratuito en la mayor parte del viario, así como a su proximidad al centro de la ciudad y los principales nodos atractores.

Figura 15. Ratio de aparcamiento libre en calle / viajes atraídos según zona de transporte. Detalle centro de Santiago
Fuente: PMUS



Las principales zonas atractoras de viajes en vehículo privado, para el motivo Trabajo y para otros motivos, son la Zona 16 (Campus Sur y Hospital Clínico), la Zona 12 (casco viejo) y la Zona 5 (Polígono Industrial Tambre). Si nos fijamos en el motivo Trabajo también destaca la zona 7 (San Marcos).

Figura 16. Viajes atraídos en vehículo privado según zona de transporte. Detalle centro de Santiago
Fuente: PMUS

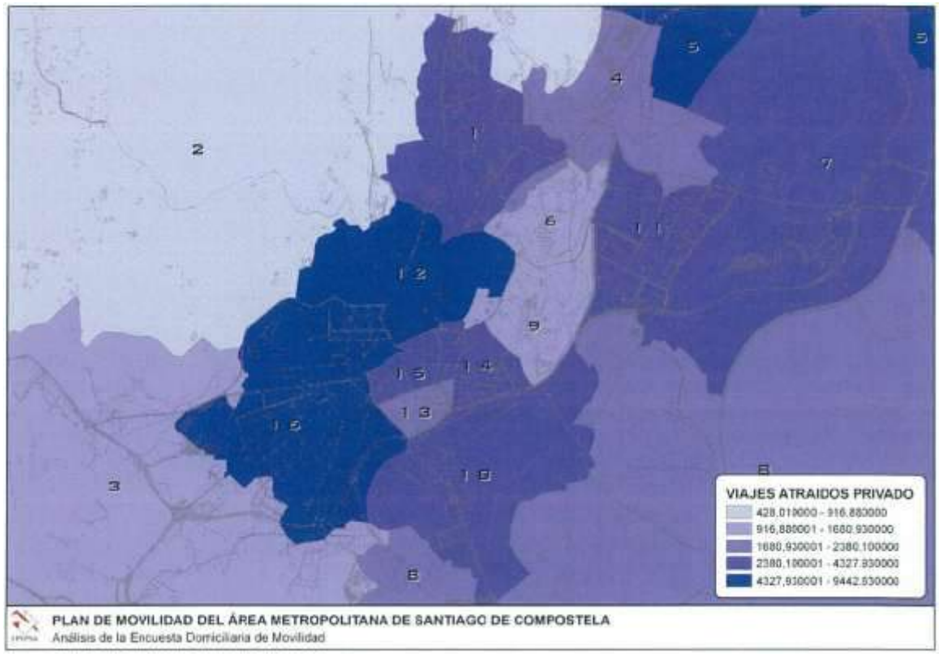
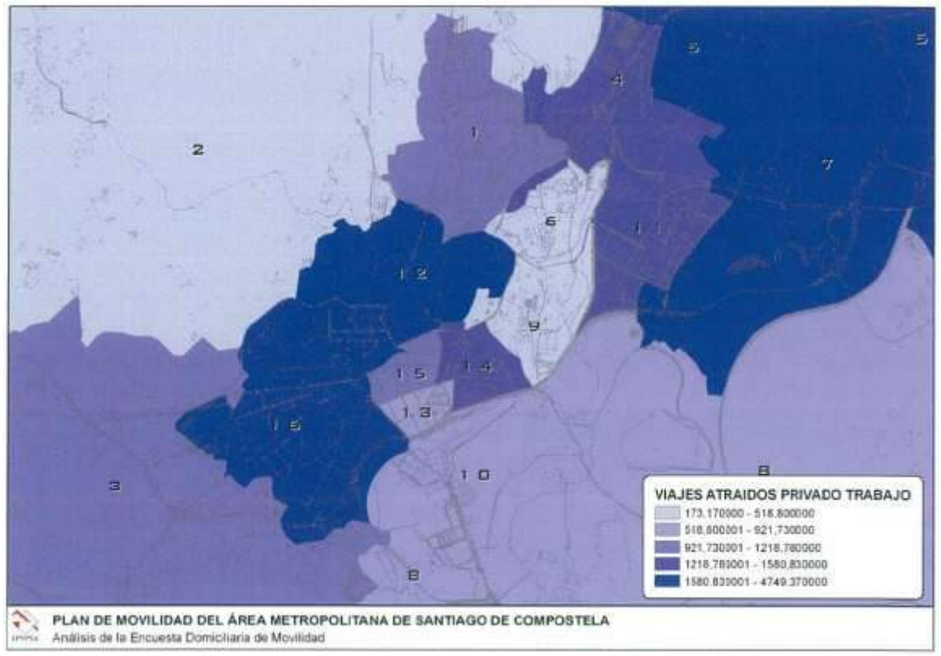
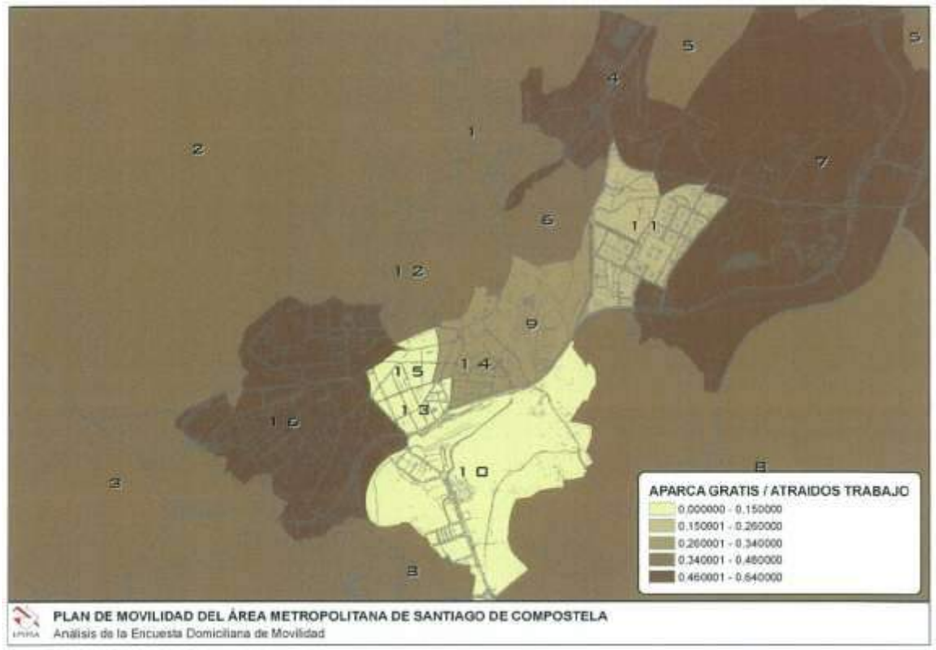


Figura 17. Viajes atraídos en vehículo privado por motivo de trabajo según zona de transporte. Detalle centro de Santiago
Fuente: PMUS



El análisis del aparcamiento en destino de los trabajadores (Figura 18) refleja que en el Ensanche (zonas 13 y 15), donde existe regulación del aparcamiento, dicho aparcamiento es menor que en otras zonas menos reguladas. En el extremo contrario se sitúan las zonas 16, 5 y 7, donde casi la totalidad de los trabajadores aparcan libremente en aparcamientos reservados en su centro de trabajo.

Figura 18. Ratio entre aparcamiento gratuito y viajes atraídos en vehículo privado según zona de transporte. Detalle centro de Santiago
Fuente: PMUS



Santiago dispone de 1.729 plazas de aparcamiento regulado (Zona Azul). El análisis de las tarifas y tiempos de estancia pone de manifiesto que el coste de aparcamiento en el Campus Sur es la mitad que en el resto de la ciudad, siendo utilizadas las plazas del Campus mayoritariamente por personas sin relación con la universidad.

Por su importancia como centro atractor se analiza el parking del Hospital Clínico. El aparcamiento libre del hospital sufre un grave problema de saturación, motivado en parte por su utilización a modo de *park and ride*.

Por otro lado, los aparcamientos de borde construidos recientemente (Salgueiriños y Santa Marta) para liberar el centro de la ciudad de los vehículos privados prácticamente no han captado vehículos. Esta circunstancia se atañe a

que resultan poco competitivos (no hay tarifas de fidelización ni tarifas combinadas; la conexión en transporte público es insuficiente).

Finalmente, se muestran los **escenarios tendenciales** considerados en el PMUS con sus principales implicaciones en términos de movilidad:

- Corto plazo (2 años): aparecen nuevos tramos de congestión en el eje de Os Tilos y empeora la zona del polígono del Tambre.
- Medio plazo (4 años): aumenta intensamente la congestión en las relaciones con el polígono del Tambre.
- Largo plazo (8 años): aparecen puntos problemáticos en la avenida de Lugo a la altura del acceso al centro por la rúa do Hórreo.

Figura 19. Puntos de conflicto entre capacidad de la vía e intensidad de tráfico a corto plazo
Fuente: PMUS

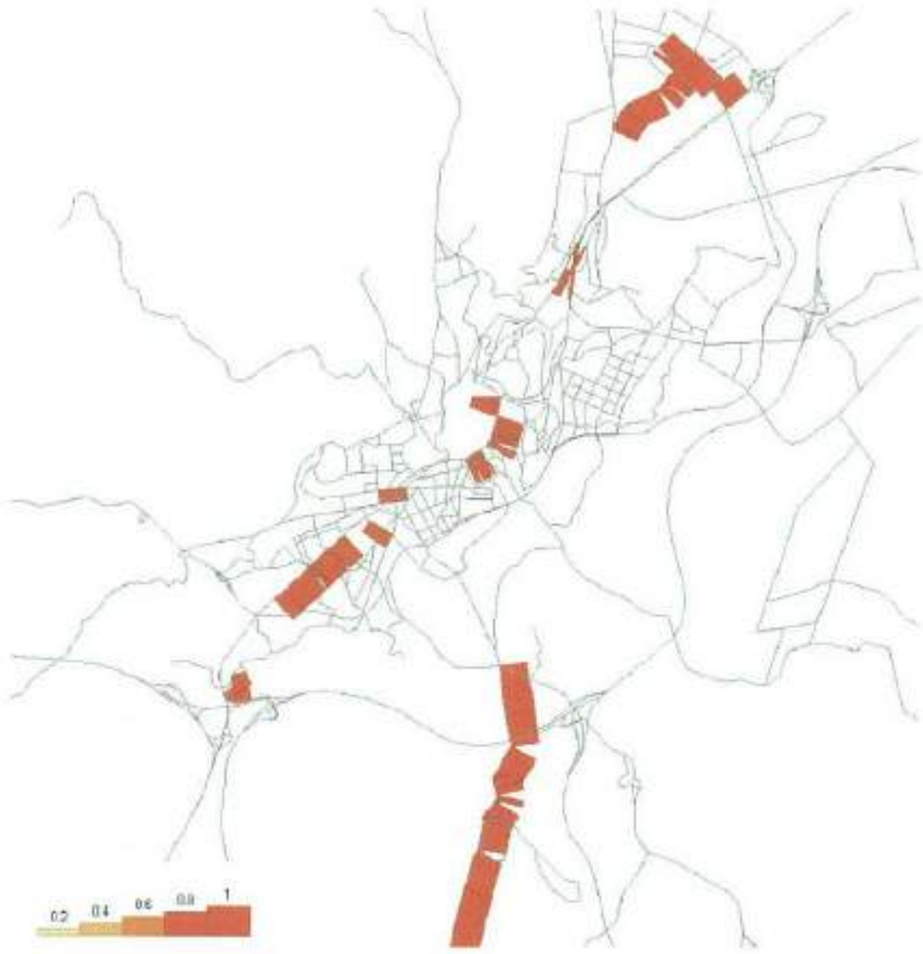


Figura 20. Puntos de conflicto entre capacidad de la vía e intensidad de tráfico a medio plazo
Fuente: PMUS

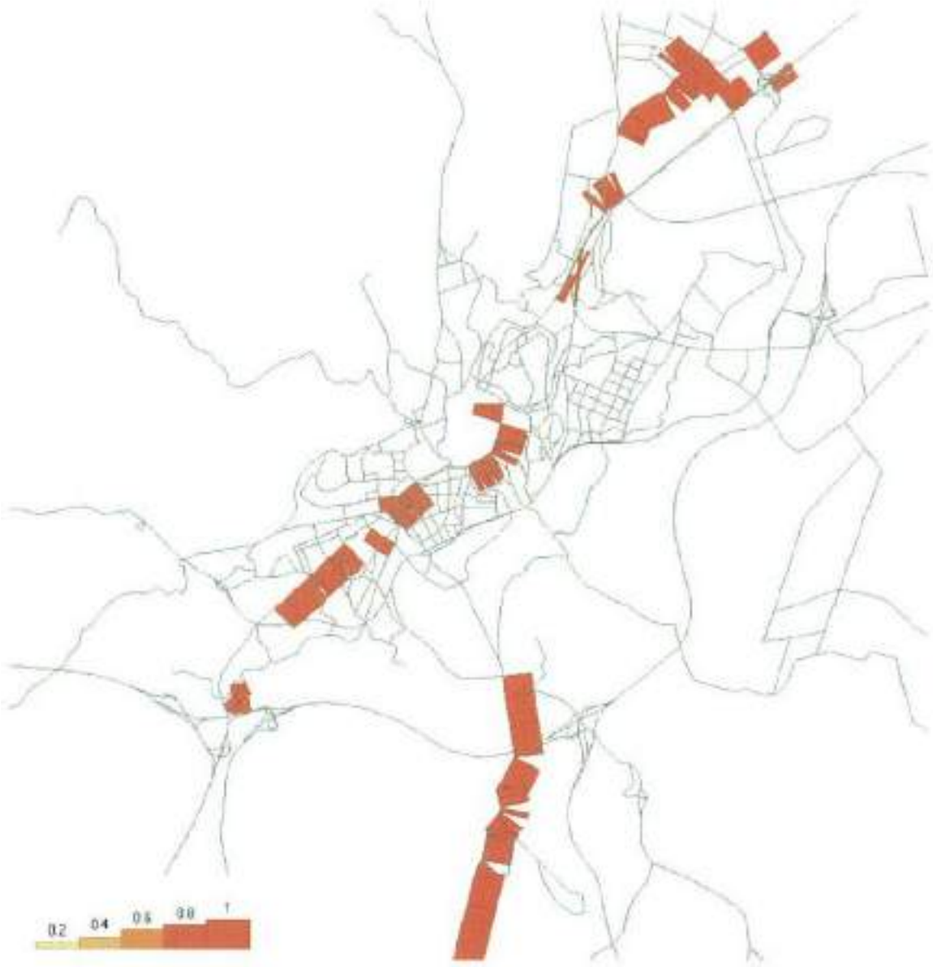
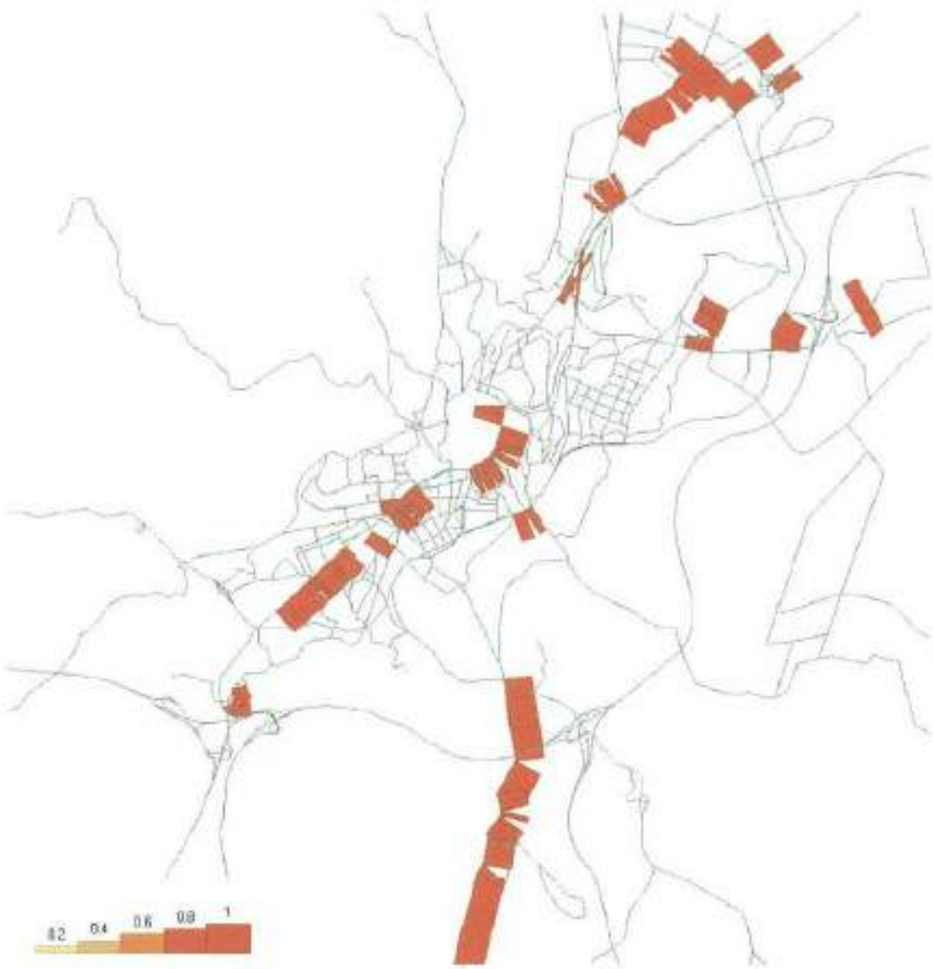


Figura 21. Puntos de conflicto entre capacidad de la vía e intensidad de tráfico a largo plazo
Fuente: PMUS

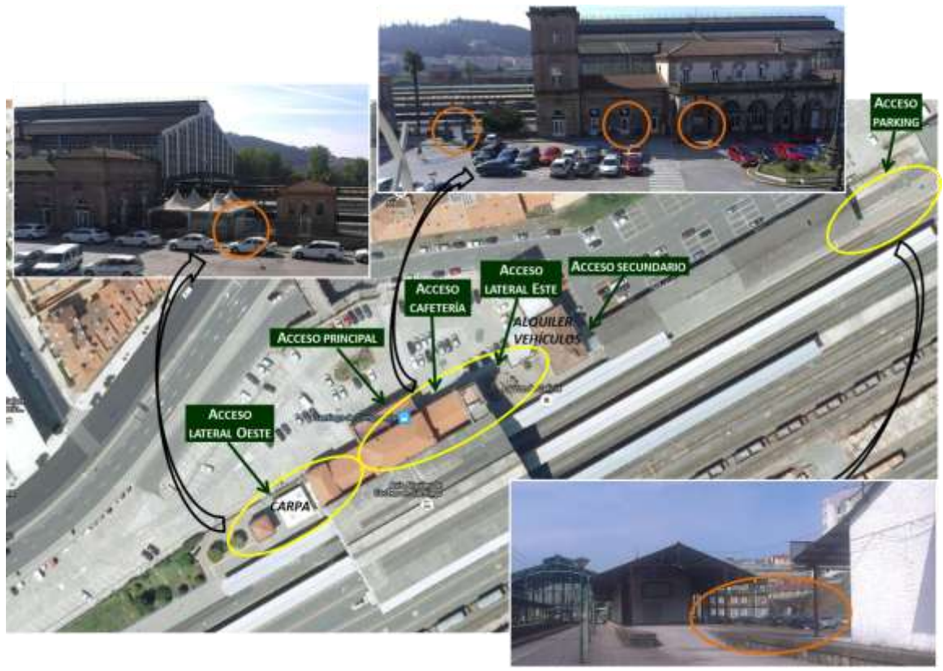


1.2.2.2 Red peatonal

Durante la semana de encuestas realizadas para la caracterización de la demanda de viajeros subidos en la estación de Santiago, se aforaron también las entradas y salidas de peatones en la estación.

Como se ha comentado en un apartado anterior, además de las entradas al edificio de la estación (entrada principal y entrada por la puerta de la cafetería), existen otros 4 puntos por los que los peatones pueden acceder a los andenes de la misma. La Figura 22 muestra la ubicación de todos los accesos.

Figura 22. Accesos a los andenes de la estación ferroviaria
Fuente: Elaboración propia



La tabla siguiente resume el día y periodo horario en el que se aforó cada acceso.

Tabla 11. Programación del aforo en los accesos a los andenes de la estación
Fuente: Aforo

Periodo de aforo	Acceso lateral este	Acceso principal	Acceso cafetería	Acceso lateral oeste	Acceso parking	Acceso secundario
Día	27/5/2015	27/5/2015	28/5/2015	28/5/2015	27/5/2015	28/5/2015
Periodo horario	6-23 h	6-23 h	6-23 h	6-23 h	7-10 h y 17-20 h	7-10 h y 17-20 h

El total diario de entradas y salidas por los 4 accesos principales se muestra a continuación. Puede apreciarse que el acceso principal, acceso por el edificio de la estación, es el que tiene mayor tráfico (60-70%). Le sigue el acceso lateral oeste, acceso colindante a las carpas blancas (en torno al 30% del tráfico), el acceso lateral este y el acceso por la cafetería de la estación.

Tabla 12. Aforo en los accesos principales a los andenes de la estación
Fuente: Aforo

Acceso lateral este		Acceso principal		Acceso cafetería		Acceso lateral oeste	
Entradas	Salidas	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
74	225	3.200	2.681	57	62	1.334	1.396
1,6%	5,2%	68,6%	61,4%	1,2%	1,4%	28,6%	32,0%

Los otros 2 accesos a los andenes de la estación ferroviaria, situados en el lado este del aparcamiento y más alejados del edificio principal, se aforaron únicamente durante los periodos 7-10 h y 17-20 h. Las entradas/salidas por estos dos accesos suponen, según periodo horario, del orden del 2 al 9% de las entradas/salidas por los cuatro accesos principales. El acceso situado detrás del edificio donde se sitúan las oficinas de alquiler de vehículos (llamado acceso secundario) es de los dos el que más tráfico registra.

La comparación del tráfico en los 6 accesos a los andenes de la estación muestra que los dos accesos más alejados del edificio de la estación (acceso parking y acceso secundario) no tienen un tráfico menos importante al registrado en los accesos de cafetería y lateral este.

Tabla 13. Tráfico de acceso a los andenes de la estación por intervalo horario
Fuente: Aforo

Hora	Entradas					
	Acceso lateral este	Acceso principal	Acceso cafetería	Acceso lateral oeste	Acceso parking	Acceso secundario
7-8	0,0%	52,5%	0,0%	43,7%	1,3%	2,4%
8-9	0,2%	41,4%	0,0%	54,7%	0,7%	3,1%
9-10	0,0%	38,8%	0,0%	59,0%	0,5%	1,6%
17-18	1,6%	77,8%	0,6%	14,6%	0,9%	4,4%
18-19	1,3%	74,5%	3,0%	14,4%	0,3%	6,4%
19-20	1,5%	73,3%	0,3%	20,9%	0,0%	3,9%

Tabla 14. Tráfico de salida de los andenes de la estación por intervalo horario
Fuente: Aforo

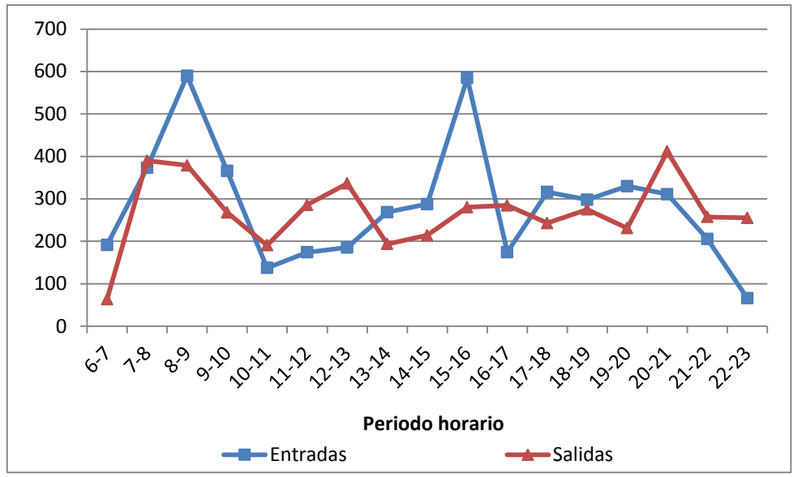
Hora	Salidas					
	Acceso lateral este	Acceso principal	Acceso cafetería	Acceso lateral oeste	Acceso parking	Acceso secundario
7-8	7,2%	39,5%	0,0%	49,0%	1,8%	2,6%
8-9	0,0%	43,5%	0,0%	48,8%	2,6%	5,0%
9-10	0,0%	41,0%	0,0%	56,3%	1,1%	1,5%
17-18	5,8%	68,3%	2,9%	18,9%	0,8%	3,3%
18-19	6,2%	66,5%	3,6%	21,1%	1,1%	1,5%
19-20	1,3%	52,8%	3,5%	34,6%	1,7%	6,1%

Para estimar la distribución horaria de todas las entradas y salidas de la estación a lo largo de un día, se han adoptado las siguientes hipótesis:

- Los aforos se suponen realizados el mismo día.
- Los aforos realizados en los accesos denominados parking y secundario se han expandido conjuntamente aplicando un factor del 2,5% (durante la mañana) y del 5% (durante la tarde) a los totales horarios de los otros 4 accesos. Dichos factores se determinaron a partir de la relación entre el tráfico en estos accesos y en los principales en los periodos en los que se aforaron todos los accesos (7-10 h y 17-20 h).

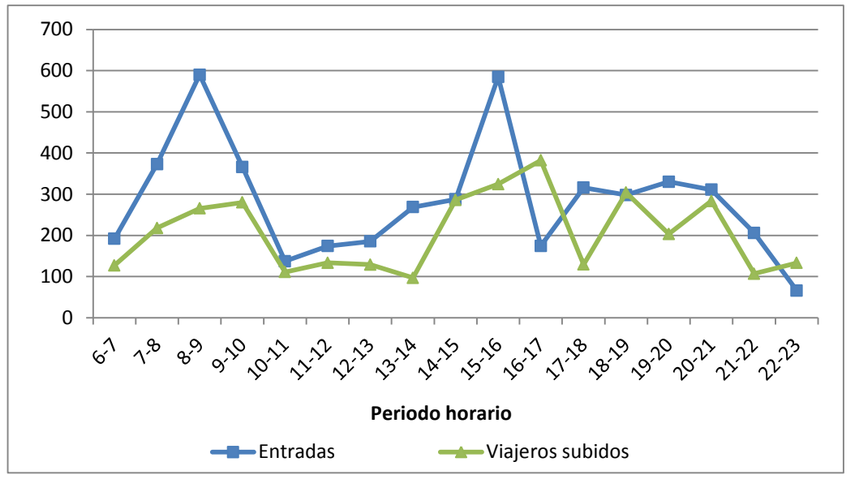
El Gráfico 8 muestra dos puntas de entrada claras, en las que se alcanzan valores de 590 por hora, en los periodos horarios 8-9h y 15-16h. Las salidas están más repartidas a lo largo del día, situándose las puntas de mañana y tarde en el entorno de las 400 por hora (390 por hora entre 7 y 8 h; 412 por hora, en el periodo 20-21 h).

Gráfico 8. Evolución horaria de las entradas y salidas de los andenes
Fuente: Aforo



El Gráfico 9 compara las entradas horarias en la estación con los viajeros subidos a los trenes con parada en dicha estación (media de los viajeros subidos los días 27 y 28 de mayo). Se puede apreciar como las puntas de entradas se presentan durante el periodo horario anterior a las puntas de subidos de mañana y tarde. También es de destacar que se alcancen puntas de 590 entradas por hora frente a puntas de subidos de como máximo 382 viajeros por hora. Este hecho puede deberse a diferentes motivos como el acceso a la estación de personas que no viajan (acompañantes o trabajadores de la estación) o la posibilidad de que una misma persona o sus acompañantes accedan/salgan de la estación varias veces durante el tiempo de espera. De hecho, las entradas diarias son un 38% superiores a los viajeros subidos a lo largo del día.

Gráfico 9. Comparación entre las entradas a la estación y los viajeros subidos a los trenes
Fuente: Aforo y canon Adif



1.2.2.3 Red viaria y aparcamientos

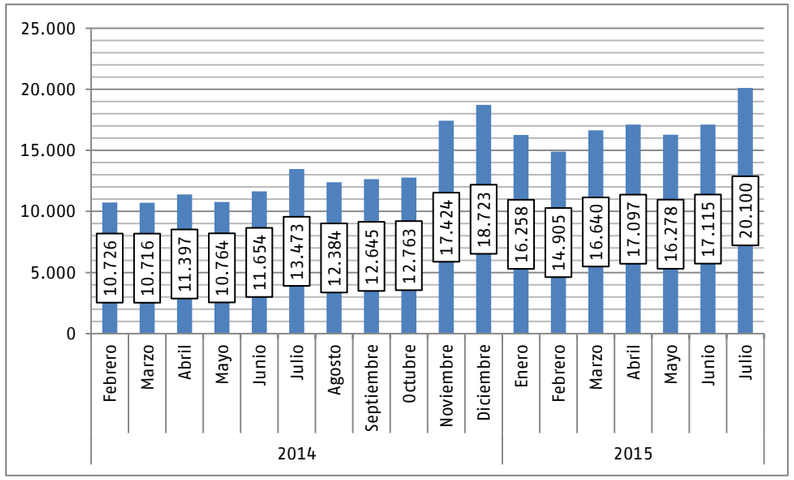
- <u>Aparcamiento de la estación</u>

Para realizar el análisis de los vehículos que utilizan el aparcamiento de la estación, abierto 24 horas, se dispone de la base de datos que SABA, como empresa concesionaria del aparcamiento, ha facilitado para la elaboración de este estudio. Estos datos proporcionan un registro de entradas y salidas de vehículos entre los días 26 de mayo y 1 de junio de 2015, fechas en las que se realizaron los trabajos de campo.

Como se refleja en el capítulo correspondiente a la caracterización de la demanda ferroviaria (1.2.2.6), un 4,5% de los viajeros mensuales que acceden a la estación para iniciar su viaje en tren, lo hacen hasta el parking de la propia estación en vehículo privado, ya sea como conductor de su propio vehículo o como acompañante.

El número de vehículos que utilizan este aparcamiento registró su máximo en el pasado mes de julio de 2015 con un total de 20.100 vehículos.

Gráfico 10. Evolución mensual del número de vehículos que utilizan el aparcamiento de la estación
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de SABA



El mayor crecimiento tuvo lugar en noviembre de 2014, cuando aumentó el número de vehículos en un 36,5% llegando a alcanzar en dicho mes 17.424 vehículos.

Durante el pasado mes de mayo de 2015, fecha en la que se dispone de registros, 16.278 vehículos utilizaron el aparcamiento de la estación. De estos, un 80,8% lo utilizaron en días laborables (L-V) y un 19,2% lo hicieron en fin de semana (S-D), siendo similar el reparto entre sábados y domingos.

Clasificando los vehículos que acceden al estacionamiento según el tipo de tarifa empleada, se obtiene que el 20,5% utilizan tarjeta de abonado y un 79,5% accede abonando la tarifa normal sin descuento.

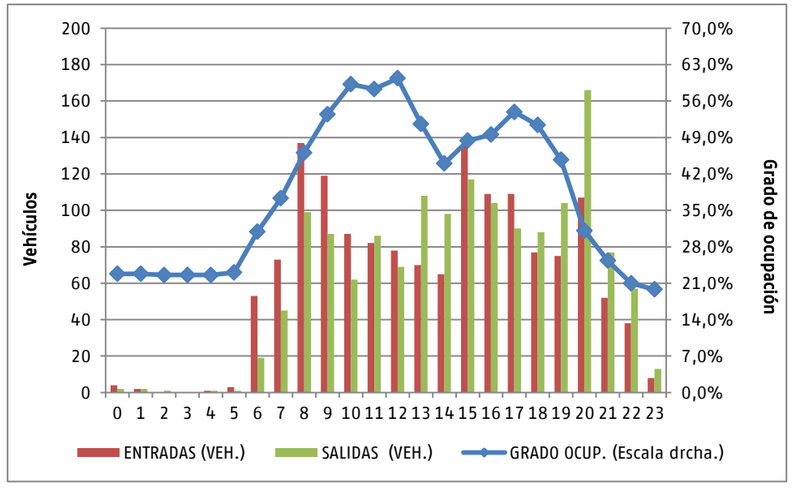
Atendiendo al periodo horario, la hora punta de la mañana se establece entre las 8 y las 9 horas (8,6%), seguido del periodo horario entre las 9 y las 10 horas (7,7%). Durante la tarde, el período de mayor afluencia se produce entre las 15 y las 16 horas (8,2%), aunque también es de destacar el tráfico en los periodos 17-18 h y 20-21 h.

Tabla 15. Entradas al aparcamiento por intervalo horario
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de SABA

PERÍODO HORARIO	Entradas	%
0:00-0:59	40	0,20%
1:00-1:59	20	0,10%
2:00-2:59	8	0,10%
3:00-3:59	4	0,00%
4:00-4:59	11	0,10%
5:00-5:59	37	0,20%
6:00-6:59	489	3,00%
7:00-7:59	882	5,40%
8:00-8:59	1.399	8,60%
9:00-9:59	1.245	7,70%
10:00-10:59	846	5,20%
11:00-11:59	963	5,90%
12:00-12:59	842	5,20%
13:00-13:59	703	4,30%
14:00-14:59	860	5,30%
15:00-15:59	1.333	8,20%
16:00-16:59	991	6,10%
17:00-17:59	1.173	7,20%
18:00-18:59	1.031	6,30%
19:00-19:59	858	5,30%
20:00-20:59	1.173	7,20%
21:00-21:59	793	4,90%
22:00-22:59	510	3,10%
23:00-23:59	66	0,40%
Total	**16.278**	***100,00%***

Examinando la evolución horaria de entradas y salidas durante un día medio laborable, se obtiene la evolución del grado de ocupación del aparcamiento a lo largo del día. Esta evolución se puede observar en el gráfico siguiente, correspondiente al pasado día 28 de mayo de 2015 (jueves):

Gráfico 11. Evolución del grado de ocupación del aparcamiento de la estación
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de SABA

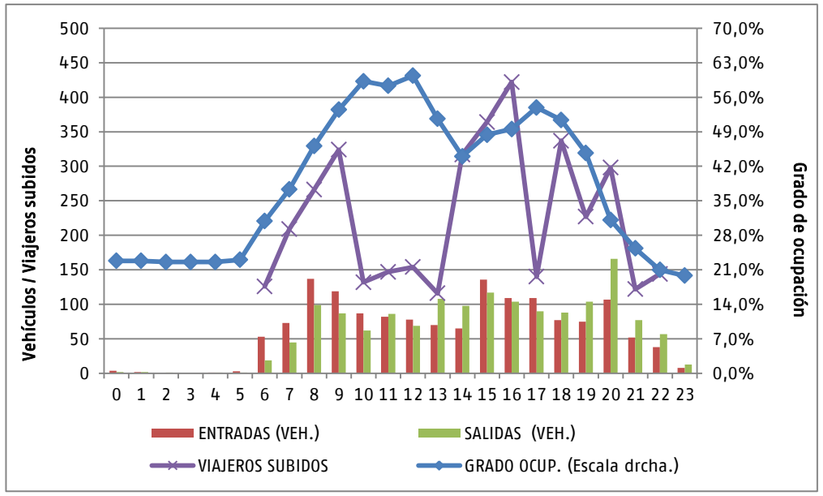


El aparcamiento, con una capacidad de 434 plazas, tiene el período de mayor ocupación entre las 10 y las 13 horas (60%), mientras que la mínima ocupación se da durante el período nocturno. Cabe destacar el número de vehículos que permanecen estacionados entre las 22 y las 6 horas, horario en el que la estación permanece cerrada y sin servicios ferroviarios operativos.

El Gráfico 12 refleja, además de las entradas y salidas del aparcamiento de la estación, los viajeros subidos durante el día analizado. Se puede apreciar que existe una correspondencia entre las puntas de entradas al aparcamiento y las correspondientes a los viajeros subidos, si bien tanto por la mañana como por la tarde se observa un desfase de 1 hora entre ambas.

En el día analizado se registró la entrada de 1.455 vehículos (cifra en la que se han descontado tanto los taxis como los vehículos de los trabajadores de la estación), mientras que el trabajo de campo realizado en la estación ferroviaria refleja que 4.368 viajeros subidos durante el mes de mayo utilizaron el aparcamiento de la estación. Considerando un coeficiente de paso de demanda mensual a demanda diaria de 26, resultan 168 viajeros subidos al día. Es decir, el número de vehículos que entran en el aparcamiento es 8 veces superior a los viajeros subidos en los servicios ferroviarios, lo cual indica que muchos usuarios del aparcamiento lo utilizan para acceder a otros servicios de la ciudad.

Gráfico 12. Grado de ocupación del aparcamiento frente a viajeros subidos
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de SABA



- <u>Bolsa de taxis</u>

Para analizar la bolsa de taxis, ubicada dentro del aparcamiento de la estación, se ha considerado igualmente la base de datos del aparcamiento de SABA, donde se registran también las entradas y salidas de los taxis.

A lo largo de un día medio laborable, como fue el pasado día 28 de mayo de 2015 (jueves), entraron en el recinto de la estación de Santiago de Compostela un total de 357 taxis. El tiempo medio de estancia de los taxis dentro del recinto del aparcamiento, es de 19 minutos, oscilando según el período horario del día, de la siguiente forma:

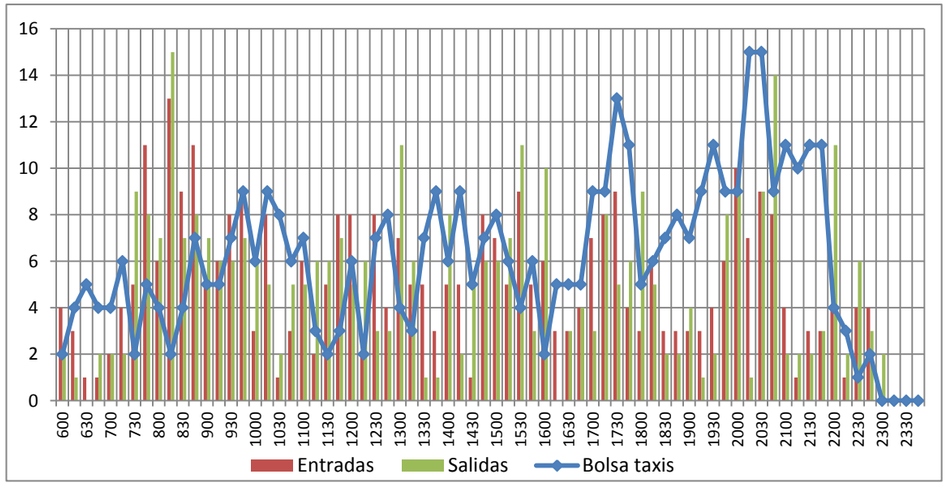
Tabla 16. Tiempo medio de estancia de los taxis en el aparcamiento
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de SABA

PERIODO HORARIO	Tiempo medio estancia (min.)
6:00-10:00	13'
10:00-14:00	21'
14:00-18:00	17'
18:00-23:00	26'

Se aprecia como el periodo de menor estancia y por lo tanto de mayor demanda, es de 6 a 10 h.

Analizando las entradas y salidas que se efectúan a lo largo del día, según períodos de 15 minutos, se observa la evolución de la bolsa de taxis durante la jornada, en el Gráfico 13.

Gráfico 13. Evolución de la bolsa de taxis
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de SABA



El periodo entre las 8:15 y las 8:30 h es el que más tráfico de taxis registra, si bien podría establecerse que la punta de la mañana se sitúa entre las 7:30 y las 9:00 h. Durante este periodo la bolsa de taxis es inferior a los 7 vehículos.

Durante la tarde es cuando se registran más taxis dentro del recinto de la estación, llegándose a alcanzar los 15 vehículos entre las 20:15 y las 20:45 h. Es de destacar la demanda de este modo de transporte en los siguientes periodos: 18:00-18:15 h, 20:45-21:00 h y 22:00-22:15 h, debido a la acusada disminución en dicha bolsa durante los mismos.

Por tanto, hay periodos del día en los que el número de taxis registrados dentro de la estación supera el número de plazas de la bolsa de taxi. No obstante, esta circunstancia no se ha identificado como un problema ya que sólo se produce durante cortos intervalos y los taxis adicionales pueden esperar en espacios contiguos.

Comparando la distribución horaria de la bolsa de taxis con la correspondiente a los viajeros subidos en la estación, se observa que el máximo de 9 taxis registrado a las 10 h es consecuencia de la punta de viajeros subidos alcanzada entre las 9 y las 10 h. La disminución a 2 taxis a las 12 h es coherente con el hecho de que entre las 10 y las 12 h baja considerablemente el número de viajeros subidos. Durante la tarde llama la atención que la punta de viajeros registrada entre las 14 y 17 h se corresponda con una bolsa de taxis en el entorno de los 5 vehículos, lo cual indicaría un bajo uso del taxi entre los viajeros que suben al tren en este periodo. Por último, se puede apreciar como la bolsa de taxis oscila de forma análoga a los viajeros subidos a partir de las 18 horas.

Gráfico 14. Bolsa de taxis frente a viajeros subidos por periodo horario
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de SABA y canon Adif

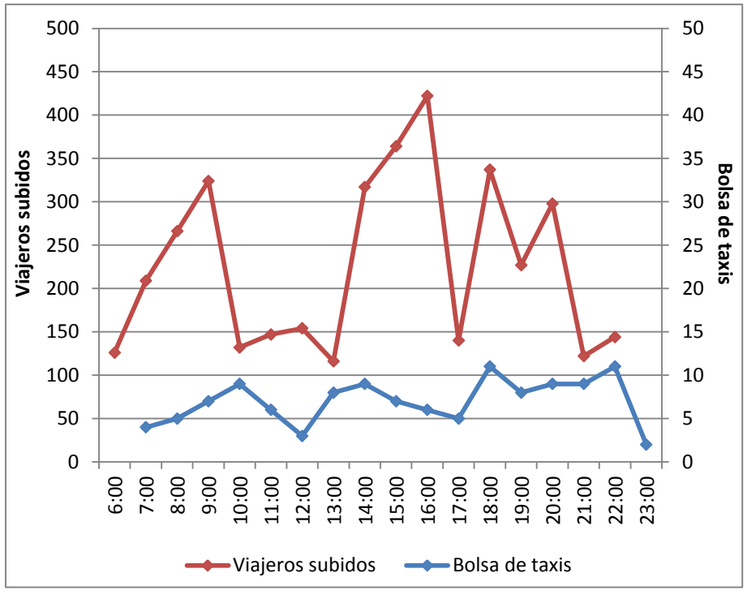
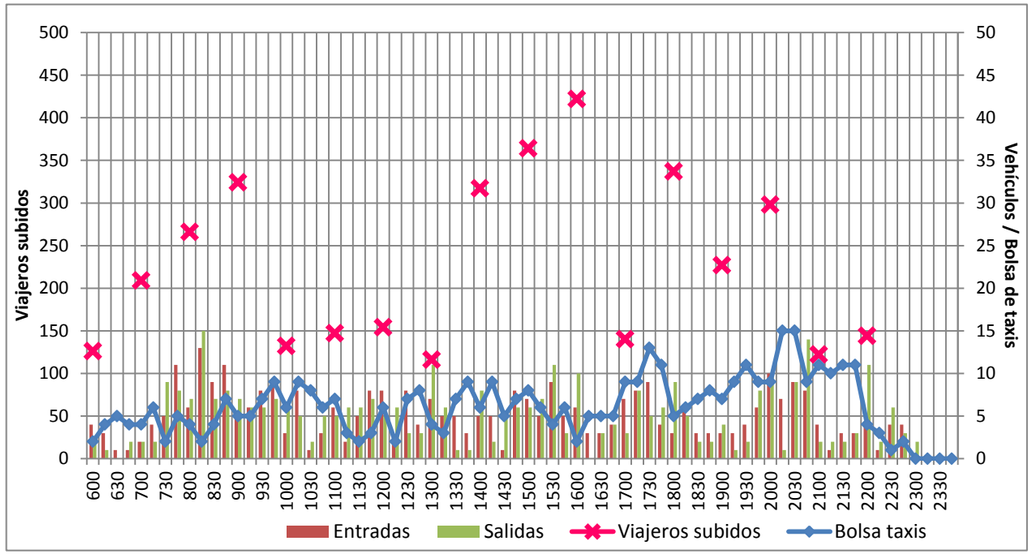


Gráfico 15. Bolsa de taxis frente a viajeros subidos por cuarto de hora
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de SABA y canon Adif



1.2.2.4 Demanda de autobús urbano

La siguiente tabla muestra los datos de demanda de las líneas de autobuses urbanos de Santiago a los que se ha tenido acceso.

Tabla 17. Evolución de la demanda en las líneas de autobús urbano
Fuente: PMUS

Línea / Año	2005	2006	2007	2008	2009
1	1.193.848	1.235.787	1.280.882	1.294.867	1.269.097
2	89.347	94.312	98.240	106.827	104.408
4	426.660	416.199	425.790	428.716	403.628
5	1.177.450	1.213.122	1.218.158	1.238.643	1.179.195
6	1.252.881	1.235.234	1.246.601	1.254.874	1.240.232
7	229.578	231.256	224.174	225.566	216.730
8	268.101	253.166	256.447	255.903	243.317
12	75.018	76.884	78.772	81.334	78.147
13	131.180	139.678	162.457	174.118	173.090
15	311.904	324.515	335.152	355.254	347.501
C11	1.003.975	972.296	974.186	974.994	958.947
C2	258.815	260.917	252.668	249.916	242.663
C4	248.665	250.684	250.003	249.090	240.735
C5	142.274	143.384	153.013	160.740	155.096
C6	136.694	137.760	145.095	154.744	155.215
C9	59.257	55.302	57.472	61.236	56.552
P1 (Figueiras)	142.444	142.560	142.899	144.333	133.600
P2 (Ortoño)	87.044	84.629	87.663	95.788	95.122
P3 (Sta. Lucía)	211.380	203.487	212.787	217.508	208.862
P4 (Sionlla)	13.474	12.464	13.202	9.749	10.134
P5 (Son)	25.775	22.118	15.993	16.214	14.705
P6 (Vilamaior)	13.237	11.179	12.682	14.291	15.343
P7 (Peregrina)	0	7.412	21.480	22.351	20.579
P8 (Villestro)	54.659	53.076	50.757	49.998	43.958
Serv. Especiales	571	0	5.328	292	12.661
TOTAL	**7.554.231**	**7.577.421**	**7.721.901**	**7.837.346**	**7.619.517**
Evolución referida a 2005		0,3%	2,2%	3,7%	0,9%
Evolución interanual		0,3%	1,9%	1,5%	-2,8%

De las líneas con parada próxima a la estación ferroviaria, se observa que la línea 6 es la de mayor demanda, con más de un millón de viajeros en el año 2009. La línea 15, con 350.000 viajeros al año, le sigue en importancia. En la horquilla de demanda entre los 150.000 y los 250.000 viajeros se encuentran las líneas circulares (C2, C4, C5, C6 y P3). Finalmente, con menos de 80.000 viajeros al año figura la línea 12.

La comparación de la demanda con la frecuencia de cada línea (Tabla 18) se comprueba que las de mayor frecuencia tienen también mayor demanda.

Tabla 18. Frecuencia y demanda de las líneas de autobús urbano con parada próxima a la estación
Fuente: PMUS

Línea	Frecuencia (minutos)	Demanda (año 2009)
6	20-30	1.240.232
15	20	347.501
C2	40	242.663
C4	40	240.735
P3	60	208.862
C6	60	155.215
C5	60	155.096
12	75-90	78.147

El itinerario de las líneas de autobús urbano con parada próxima a la estación se muestra en las figuras siguientes.

Figura 23. Itinerario línea 6
Fuente: Tussa

Figura 24. Itinerario línea 15
Fuente: Concello de Santiago

Figura 25. Itinerario línea C2
Fuente: Tussa

Figura 26. Itinerario línea C4
Fuente: Tussa

Figura 27. Itinerario línea P3
Fuente: Tussa

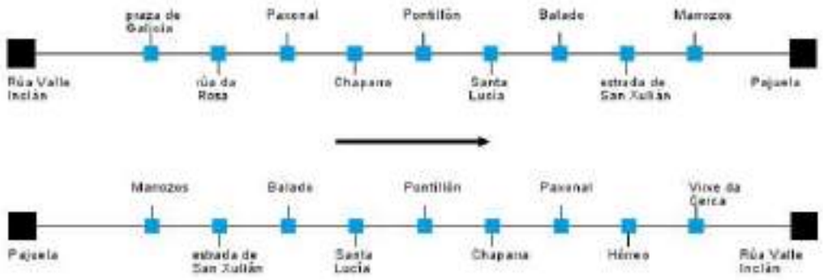


Figura 28. Itinerario línea C6
Fuente: Concello de Santiago

Figura 29. Itinerario línea C5
Fuente: Concello de Santiago

Figura 30. Itinerario línea 12
Fuente: Tussa

Del análisis del trabajo de campo realizado en la estación ferroviaria se obtiene que el 4,5% de los viajeros subidos en dicha estación accede a la misma a través de un autobús urbano (4.389 viajeros al mes). En la tabla siguiente se observa cómo se distribuyen estos viajeros por línea de autobús.

Tabla 19. Distribución por línea de los viajeros que acceden a la estación en autobús urbano
Fuente: Encuesta

ACCESO EN BUS URBANO		
Línea bus urbano	**Viajeros**	**%**
1	511	11,6%
3	109	2,5%
4	198	4,5%
5	489	11,1%
6	795	18,1%
8	32	0,7%
9	51	1,2%
12	77	1,8%
15	500	11,4%
C11	650	14,8%
C2	173	3,9%
C4	60	1,4%
C5	67	1,5%
C6	131	3,0%
P1	30	0,7%
P2	42	1,0%
P3	78	1,8%
P7	69	1,6%
Sin especificar	326	7,4%
Total	**4.389**	**100,0%**

Todas las líneas con parada en las proximidades de la estación, figuran entre las declaradas por los usuarios de los servicios ferroviarios que acceden en autobús urbano a la misma. No obstante, también aparecen otras líneas cuyas paradas se sitúan más alejadas. Es el caso de las siguientes líneas: C11, 1, 5, 4 y P7. De ellas, el itinerario de las líneas 1, 4 y P7 es el que discurre más alejado de la estación de tren.

Las siguientes figuras muestran el itinerario de las líneas C11, 1, 5, 4 y P7.

Figura 31. Itinerario línea C11
Fuente: Concello de Santiago

Figura 32. Itinerario línea 1
Fuente: Concello de Santiago

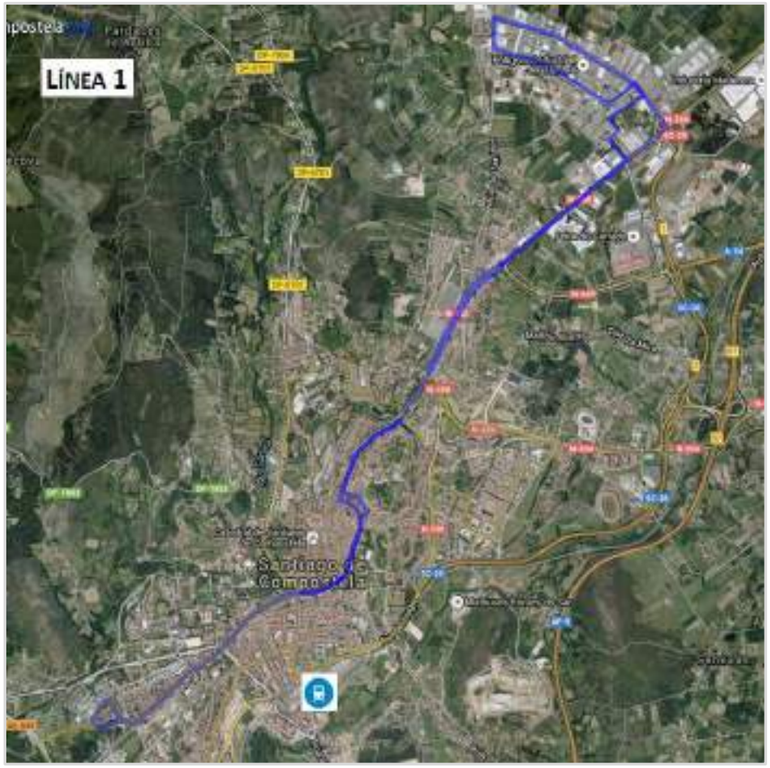


Figura 33. Itinerario línea 5
Fuente: Tussa

Figura 34. Itinerario línea 4
Fuente: Concello de Santiago

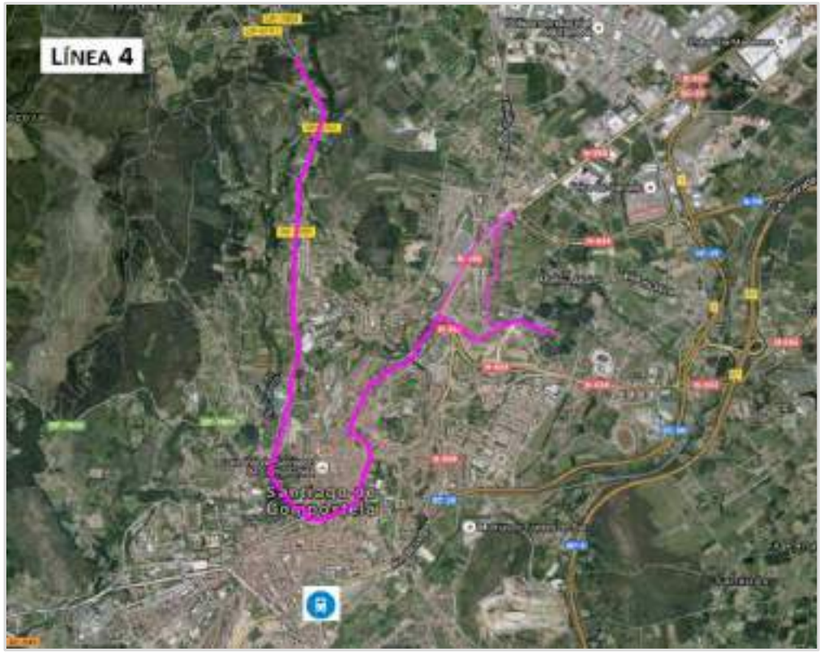


Figura 35. Itinerario línea P7
Fuente: Concello de Santiago

La tabla siguiente resume la frecuencia y la demanda de las líneas de autobús urbano más utilizadas en el acceso a la estación. Se han sombreado en gris las líneas con parada en el entorno de la estación. También se han señalado aquellas que, de acuerdo con el PMUS, concentran una mayor proporción de viajes por motivo Trabajo, Estudios, Médico y Compras en relación con el total de viajeros en autobús urbano.

Tabla 20. Caracterización de las líneas de autobús urbano utilizadas en el acceso a la estación
Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta y PMUS

ACCESO EN BUS URBANO				
Línea bus urbano	Frecuencia (min)	Viajeros	%	Líneas que concentran más viajeros con ese motivo de viaje
6	20-30	795	18,10%	Trabajo, Estudios, Compras
C11	12	650	14,80%	Trabajo, Compras
1	16	511	11,60%	Trabajo, Estudios, Médico
15	20	500	11,40%	Estudios
5	16	489	11,10%	Trabajo, Estudios
4	30	198	4,50%	
C2	40	173	3,90%	
C6	60	131	3,00%	
3	-	109	2,50%	
P3	60	78	1,80%	
12	75-90	77	1,80%	
P7	60	69	1,60%	
C5	60	67	1,50%	
C4	40	60	1,40%	
Total		**3.907**	**89%**	

A la vista de la Tabla 20, se comprueba que las líneas con parada en el entorno de la estación, a excepción de las líneas 6 y 15, tienen una frecuencia que supera la media hora, lo que convierte a otras líneas con parada más alejada pero con mejor frecuencia en alternativas viables para el acceso a la estación de ferrocarril.

1.2.2.5 Carril bici y aparcamientos

Santiago de Compostela no dispone de una red de carriles bici. Sí existen, no obstante, algunos tramos de carril bici; ejemplo de ello son los existentes en el parque Eugenio Granell (próximo a la estación) y entre las dos terminales del aeropuerto.

La oferta de aparcamientos de bicicletas se reduce a alrededor de 100 plazas de aparcamiento en la Universidad, dos aparcamientos en cada una de las dos entradas de los edificios de San Caetano, un aparcamiento en el garaje de la Consejería de Medio Ambiente (barrio de San Lázaro), y algún otro punto esporádico en el resto de la ciudad. Uno de estos aparcamientos se sitúa dentro del recinto de la estación ferroviaria (Figura 36).

Figura 36. Aparcamiento de bicicletas en la estación ferroviaria
Fuente: Elaboración propia

El *Estudio sobre el uso y la promoción de la bicicleta en las universidades españolas*[1] señala que la Universidad de Santiago de Compostela tiene un programa de préstamo gratuito para los miembros de la comunidad universitaria. No se dispone, sin embargo, de datos de utilización de este servicio, iniciado en 2007 y que a fecha de elaboración de este estudio contaba con un parque de 200 bicicletas.

De acuerdo con el plano de la Universidad de Santiago, existen 2 puntos de alquiler de bicicletas en Santiago, situados en la estación de autobuses y en la

[1] Bicicleta Club de Catalunya BACC (proyecto Bicicampus).2012

plaza de Galicia. Ocasionalmente las carpas blancas existentes en el lado oeste del edificio de la estación ferroviaria se habilitan como punto de alquiler de bicicletas.

El PMUS de Santiago de Compostela preveía la realización de encuestas a los ciclistas interceptados en varios puntos de control y para los que este desplazamiento fuera la única etapa de viaje. Debido a que la movilidad ciclista en Santiago es prácticamente inexistente, no se obtuvo ninguna encuesta a ciclistas.

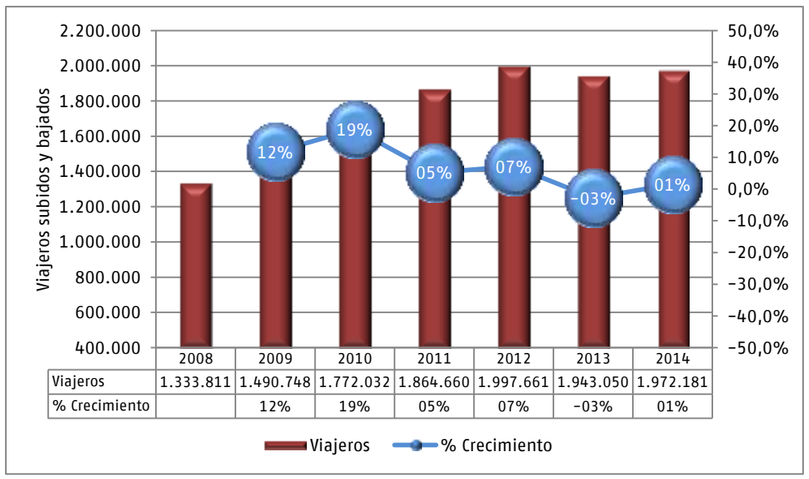
1.2.2.6 Demanda ferroviaria

1.2.2.6.1 Evolución anual

La demanda de viajeros en la estación de Santiago de Compostela se ha analizado a partir de la base de datos del Canon de viajeros entre estaciones de Adif, estudiando la evolución de la demanda anual y mensual en el período comprendido entre 2008 y 2014.

La demanda total de viajeros subidos y bajados en el periodo comprendido entre 2008 y 2014 ha experimentado un crecimiento acumulado global del 47,9%, pasando de 1.333.811 a 1.972.181 viajeros. En el gráfico adjunto se observa como las mayores variaciones se produjeron entre los años 2008 y 2010.

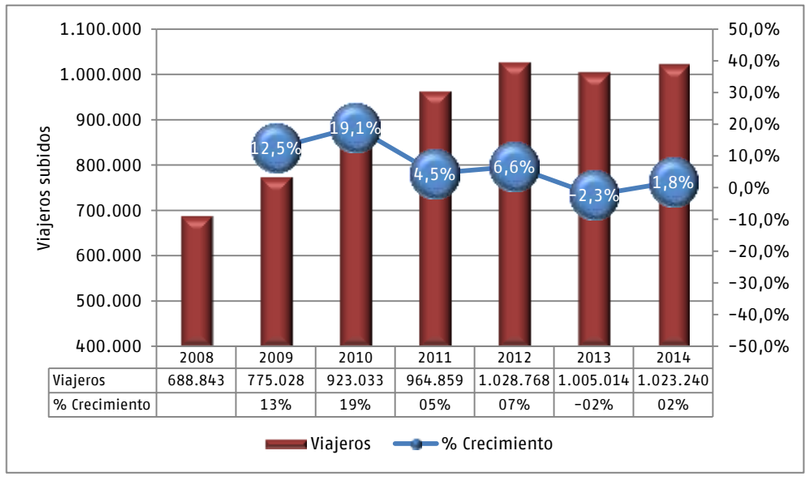
Gráfico 16. Evolución de la demanda anual de viajeros subidos y bajados
Fuente: Canon Adif



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	1.333.811	1.490.748	1.772.032	1.864.660	1.997.661	1.943.050	1.972.181
% Crecimiento		12%	19%	05%	07%	-03%	01%

Atendiendo al número de viajeros subidos, la demanda anual registrada entre los años 2008 y 2014 ha aumentado un 48,5%, pasando de 688.843 en 2008 a 1.023.240 viajeros en 2014. Una parte fundamental de este aumento de la demanda es atribuible a las mejoras realizadas en la infraestructura ferroviaria, que han permitido mejorar las conexiones a lo largo del eje atlántico y han permitido inaugurar nuevos servicios de alta velocidad durante este periodo.

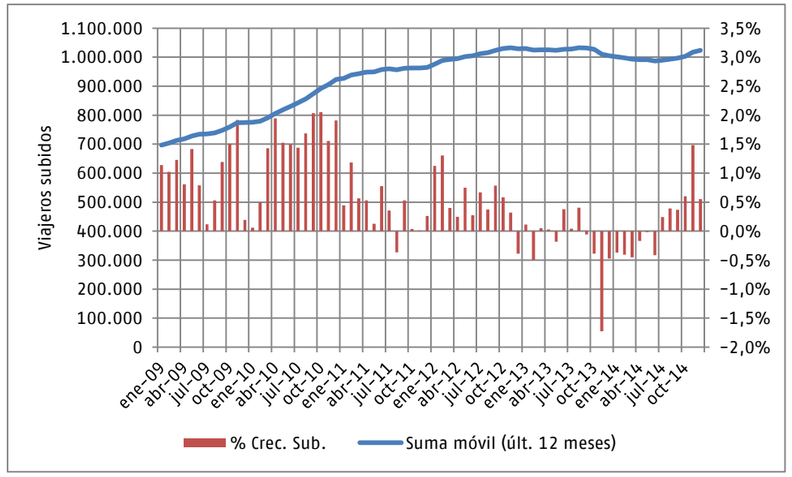
Gráfico 17. Evolución de la demanda anual de viajeros subidos
Fuente: Canon Adif



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	688.843	775.028	923.033	964.859	1.028.768	1.005.014	1.023.240
% Crecimiento		13%	19%	05%	07%	-02%	02%

Respecto al año 2015, los datos disponibles son los correspondientes a los meses de marzo y mayo. En este intervalo de tiempo, la demanda de viajeros subidos ha aumentado un 13,2%, lo que supone un incremento de 11.428 viajeros. Este crecimiento es el mayor registrado entre los meses de marzo y mayo durante el período de análisis comprendido entre 2008 y 2015, por la inauguración de nuevas estaciones y servicios de alta velocidad a lo largo del eje atlántico que se han producido en el mes de abril de 2015.

Gráfico 18. Evolución de la demanda anual de viajeros subidos (últimos 12 meses)
Fuente: Canon Adif



Examinando la evolución de viajeros subidos entre los años 2008 y 2014 en el gráfico anterior, según la suma móvil de los últimos 12 meses, se observa una tendencia de crecimiento desde el comienzo del periodo hasta el año 2013, cuando se registran las primeras disminuciones de viajeros. A partir del mes de julio de 2014 se recupera de nuevo una tendencia de crecimiento hasta la fecha actual. La mayor fase de crecimiento se produce entre marzo y diciembre de 2010, con incrementos en el entorno del 2% mensual.

A continuación se analiza la demanda de viajeros subidos en la estación de Santiago de Compostela durante el mes de mayo de 2015. Para ello, los servicios ferroviarios descritos en el Apartado 1.2.1.6 se han clasificado de la siguiente manera:

- Servicios Regionales: se trata de servicios internos a Galicia con muchas paradas.
- Servicios MD/Avant: son servicios internos a Galicia que sólo paran en las estaciones principales (servicios rápidos). Además de los que tienen tal denominación (MD/Avant), también se incluirían en este grupo:
    a. Viajeros de los trayectos A Coruña – Ourense y Santiago – Ourense correspondientes a los trenes Avant / Intercity. La consideración de todos estos viajeros como viajeros Avant es una suposición, ya que algunos de ellos habrán viajado en Intercity.
    b. Viajeros del servicio Intercity A Coruña – Ourense. Se incluyen en este grupo por la similitud de sus características con las del servicio Avant.
    c. Viajeros del servicio Intercity Barcelona – A Coruña en trayectos entre Ourense y A Coruña. Se incluyen en este grupo por la similitud de sus características con las del servicio Avant.
- Servicios de larga distancia: engloban los servicios Alvia, Tren hotel e Intercity (sólo viajeros con pares Estación de subida – Estación de bajada no comprendidos en el tramo A Coruña – Ourense) según denominación de Renfe.

1.2.2.6.2 Mes de referencia. Mayo 2015

El número total de viajeros subidos en la estación de Santiago de Compostela en mayo de 2015 fue de 97.895. Los flujos más importantes se establecen con las estaciones de A Coruña, Orense, Vigo (Vigo Guixar y Vigo Urzáiz), Vilagarcía de Arousa, Pontevedra y Madrid-Chamartín, que son el destino del 93,5% de los viajeros.

Del total de viajeros subidos el pasado mes de mayo, el 89,3% realizaron trayectos internos a Galicia, y un 10,7% realizaron trayectos de larga distancia con otras comunidades autónomas, principalmente País Vasco, Comunidad de Madrid, Cataluña, Castilla y León y Aragón. Además, las principales estaciones gallegas, reflejadas en la siguiente tabla, son el destino del 98,7% de los trayectos internos a Galicia.

Tabla 21. Demanda de viajeros a destinos principales según tipo de servicio
Fuente: Canon Adif

	ESTACIÓN	TIPO DE SERVICIO							
		Regionales		MD/Avant		Larga distancia		Total	
		Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	**Viajeros**	**%**
ORIGEN	**SANTIAGO DE COMPOSTELA**	**24.560**	***25,1%***	**61.639**	***63,0%***	**11.696**	***11,9%***	**97.895**	***100,0%***
DESTINO	A CORUÑA	10.078	*24,2%*	30.801	*73,9%*	802	*1,9%*	**41.681**	***100,0%***
	ORENSE	292	*2,6%*	10.589	*94,1%*	376	*3,3%*	**11.257**	***100,0%***
	PONTEVEDRA	2.810	*37,0%*	4.791	*63,0%*			**7.601**	***100,0%***
	VIGO GUIXAR	3.953	*100,0%*					**3.953**	***100,0%***
	VIGO URZÁIZ			9.165	*100,0%*			**9.165**	***100,0%***
	VILAGARCIA DE AROUSA	4.708	*43,4%*	6.128	*56,6%*			**10.836**	***100,0%***
	BARCELONA-SANTS					302	*100,0%*	**302**	***100,0%***
	HENDAYA					258	*100,0%*	**258**	***100,0%***
	MADRID-CHAMARTÍN					7.053	*100,0%*	**7.053**	***100,0%***
	OTRAS	2.719	*47,0%*	165	*2,9%*	2.905	*50,2%*	**5.789**	***100,0%***
	TOTAL	**24.560**	***25,1%***	**61.639**	***63,0%***	**11.696**	***11,9%***	**97.895**	***100,0%***

Entre los trayectos internos a Galicia, se observa que la mayor parte de estos desplazamientos se producen en servicios rápidos, que engloban fundamentalmente a los trenes Avant y MD según la denominación de Renfe.

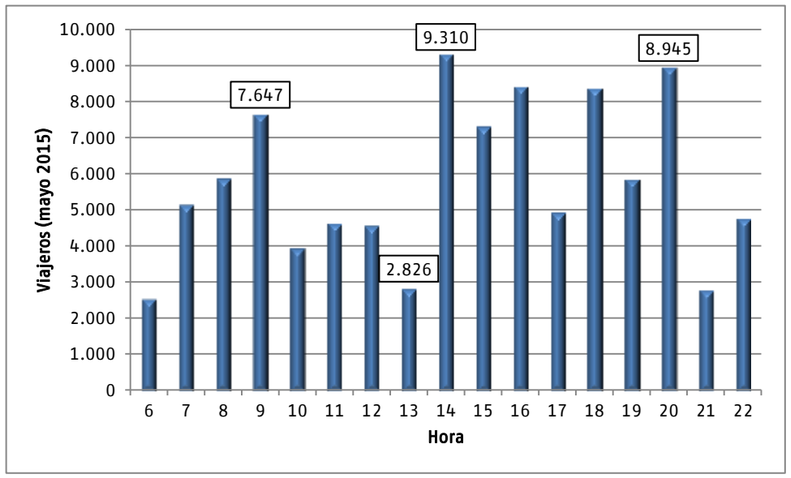
Analizando la demanda por períodos horarios, se obtiene que el período punta de la mañana se encuentra entre las 9 y las 10 horas con 7.647 viajeros subidos (7,8% de los viajeros subidos). Mientras que en el perfil horario de tarde no se observa un periodo punta concreto, sí se presentan valores superiores a la punta de la mañana en los períodos siguientes: de 14 a 16, de 18 a 19 y de20 a 21 horas.

El período comprendido entre las 14 y las 23 horas, concentra el 62,0% de la demanda diaria total de la estación de Santiago.

Tabla 22. Distribución horaria de viajeros subidos según tipo de día
Fuente: Canon Adif

PERÍODO HORARIO	SUBIDOS					
	Laborable (L-J)	Viernes	Sábado	Domingo	Festivo	Total
6:00-6:59	1.986	558	0	0	0	**2.544**
7:00-7:59	3.672	808	326	227	121	**5.154**
8:00-8:59	3.882	953	470	426	137	**5.868**
9:00-9:59	4.262	1.185	1.439	550	211	**7.647**
10:00-10:59	1.744	502	833	691	173	**3.943**
11:00-11:59	2.024	682	1.069	697	170	**4.642**
12:00-12:59	2.001	781	899	712	178	**4.571**
13:00-13:59	1.290	558	449	291	238	**2.826**
14:00-14:59	4.610	1.690	1.127	1.550	333	**9.310**
15:00-15:59	4.770	1.948	320	215	60	**7.313**
16:00-16:59	4.272	1.599	845	1.402	300	**8.418**
17:00-17:59	2.231	989	630	888	197	**4.935**
18:00-18:59	4.268	1.615	998	1.192	302	**8.375**
19:00-19:59	3.133	966	750	846	151	**5.846**
20:00-20:59	4.137	1.602	1.056	1.642	508	**8.945**
21:00-21:59	1.282	443	489	496	77	**2.787**
22:00-22:59	2.169	848	670	972	112	**4.771**
Total	**51.733**	**17.727**	**12.370**	**12.797**	**3.268**	**97.895**

Gráfico 19. Distribución horaria de viajeros subidos
Fuente: Canon Adif



Si se clasifica el número de viajeros subidos atendiendo al tipo de servicio ferroviario utilizado, el periodo horario de mayor demanda en los servicios de larga distancia se obtiene entre las 9 y las 10 horas (27,4% de la demanda diaria en este tipo de servicio), coincidiendo con el período punta global de la

mañana, seguido del período entre las 16 y las 17 horas (23,4% de la demanda diaria en larga distancia). Cabe mencionar que esta demanda se encuentra concentrada en ciertos períodos horarios condicionada por la oferta de servicios existente.

En larga distancia la demanda se concentra de forma más acusada en el periodo de la mañana, de 6 a 14 horas (56,7% de la demanda en este servicio), al contrario de lo que sucede en los servicios internos a Galicia, más utilizados en la tarde. El periodo de mayor afluencia de los servicios MD/Avant se sitúa entre las 18 y las 19 horas (13,1% de la demanda diaria en este tipo de servicio). Finalmente, en los servicios Regionales, el periodo horario de mayor afluencia se encuentra comprendido entre las 14 y las 15 horas (20,1% de la demanda diaria en este tipo de servicio), si bien, la escasa oferta de servicios regionales condiciona que la demanda de este tipo de servicios se concentre en ciertos periodos horarios del día.

Tabla 23. Distribución horaria de viajeros subidos según tipo de servicio
Fuente: Canon Adif

	SUBIDOS			
PERÍODO HORARIO	**Regionales**	**MD/Avant**	**Larga distancia**	**Total**
6:00-6:59	2.544	0	0	**2.544**
7:00-7:59	0	5.132	22	**5.154**
8:00-8:59	0	4.478	1.390	**5.868**
9:00-9:59	0	4.278	3.369	**7.647**
10:00-10:59	1.630	610	1.703	**3.943**
11:00-11:59	2.098	2.544	0	**4.642**
12:00-12:59	0	4.088	483	**4.571**
13:00-13:59	594	2.232	0	**2.826**
14:00-14:59	4.942	3.474	894	**9.310**
15:00-15:59	0	7.313	0	**7.313**
16:00-16:59	3.705	1.834	2.879	**8.418**
17:00-17:59	633	4.094	208	**4.935**
18:00-18:59	353	8.022	0	**8.375**
19:00-19:59	2.575	3.271	0	**5.846**
20:00-20:59	2.391	6.279	275	**8.945**
21:00-21:59	0	2.463	324	**2.787**
22:00-22:59	3.095	935	741	**4.771**
Total	**24.560**	**61.047**	**12.288**	**97.895**

Desglosando el número de viajeros subidos en el mes de mayo de 2015 en la estación de Santiago de Compostela, según periodo horario y tipo de día, se deduce un comportamiento análogo entre los días laborables (de lunes a jueves) y los viernes laborables.

Globalmente, el 70,9% de la demanda se produce en días laborables (de lunes a viernes), mientras que en fin de semana (sábados y domingos) se concentra el 25,7% de la misma. La categoría festivo corresponde al día 1 de mayo (viernes).

Gráfico 20. Distribución horaria de viajeros subidos según tipo de día
Fuente: Canon Adif

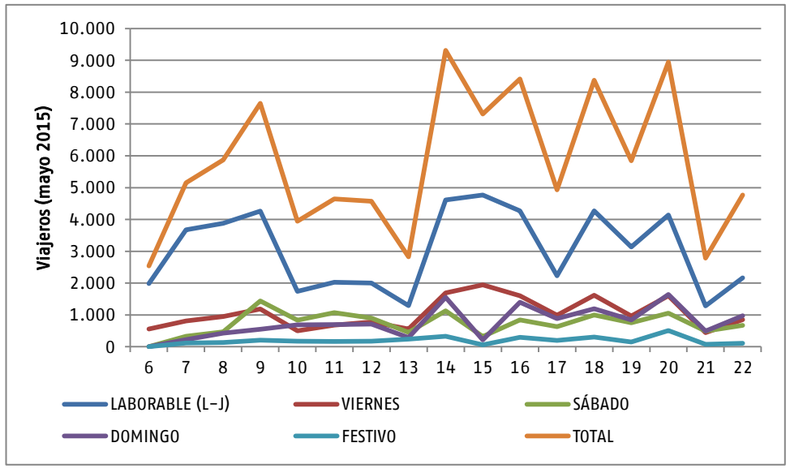
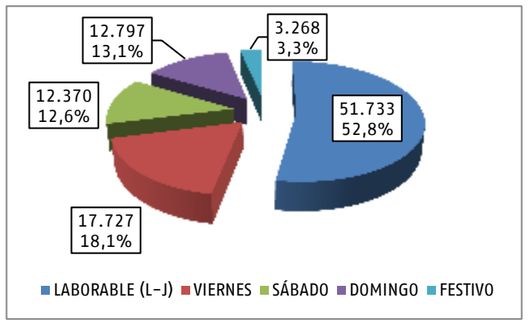


Gráfico 21. Distribución porcentual de viajeros subidos según tipo de día
Fuente: Canon Adif



1.2.2.6.3 Investigación de campo

En los siguientes dos apartados se recogen los principales resultados de las encuestas realizadas en la estación ferroviaria de Santiago de Compostela, con motivo de la redacción del Estudio de Movilidad Sostenible.

La investigación por encuesta se extendió a los viajeros subidos en todos los servicios ferroviarios con parada en la estación y se ha llevado a cabo mediante entrevista personal, con selección aleatoria del individuo objeto de encuesta y con la ayuda de miniordenadores portátiles tipo *tablet*.

La población objetivo está constituida por todos los usuarios que suben en servicios ferroviarios con parada en la estación de Santiago de Compostela.

La muestra programada constaba de 750 encuestas, siendo finalmente realizadas un total de 2.724 encuestas válidas. Las encuestas se realizaron del martes 26 de mayo al lunes 1 de junio de 2015.

El cuestionario, que constaba de un total de 10 preguntas más un apartado de recogida de información previa por parte del encuestador, y otros detalles del trabajo de campo se recogen en el Anejo I.

El Anejo II incluye los factores utilizados en la expansión de la muestra.

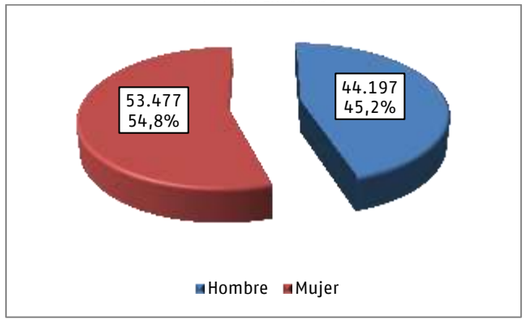
1.2.2.6.4 Características de la demanda ferroviaria

A continuación se recogen las características principales de los viajeros que utilizan los servicios ferroviarios de la estación de Santiago de Compostela. Los datos que se muestran hacen referencia a los viajeros subidos en el mes de mayo de 2015 y alcanzan a explicar una demanda de 97.674 desplazamientos (99,8% del total de viajeros subidos en el mes de mayo).

- Perfil socioeconómico

La caracterización de los viajeros según sexo establece un reparto mayoritario de mujeres en el uso de los servicios ferroviarios, como se puede observar en el siguiente gráfico:

Gráfico 22. Distribución de viajeros subidos según sexo
Fuente: Encuesta

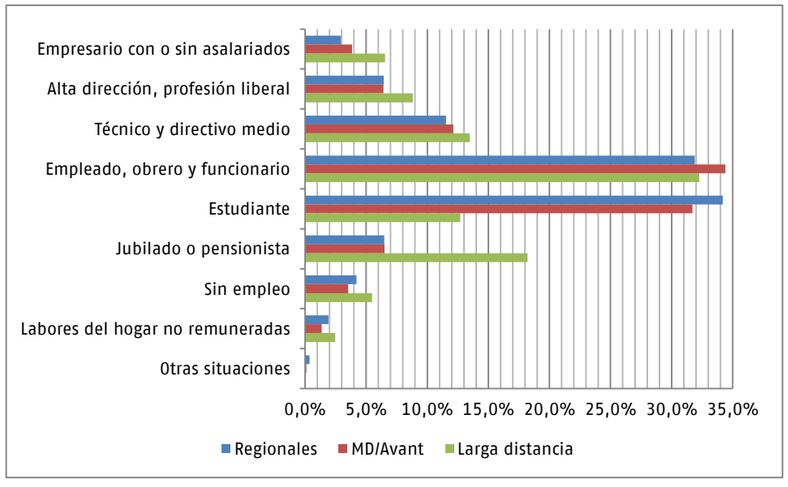


Según la situación laboral, la mayor parte de los viajeros son estudiantes y empleados, obreros o funcionarios (63,6%), con un perfil similar al total para los viajeros internos a Galicia y un menor porcentaje de estudiantes (12,7 %) en los servicios de larga distancia.

Tabla 24. Distribución de viajeros subidos según situación laboral
Fuente: Encuesta

SITUACIÓN LABORAL	TIPO DE SERVICIO							
	Regionales		MD/Avant		Larga distancia		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
Empresario con o sin asalariados	723	2,9%	2.365	3,8%	752	6,6%	**3.840**	**3,9%**
Alta dirección, profesión liberal	1.584	6,4%	3.953	6,4%	1.013	8,8%	**6.549**	**6,7%**
Técnico y directivo medio	2.832	11,5%	7.476	12,1%	1.547	13,5%	**11.855**	**12,1%**
Empleado, obrero y funcionario	7.835	31,9%	21.210	34,4%	3.703	32,3%	**32.748**	**33,5%**
Estudiante	8.400	34,2%	19.540	31,7%	1.458	12,7%	**29.398**	**30,1%**
Jubilado o pensionista	1.594	6,5%	4.014	6,5%	2.091	18,2%	**7.698**	**7,9%**
Sin empleo	1.033	4,2%	2.174	3,5%	629	5,5%	**3.835**	**3,9%**
Labores del hogar no remuneradas	472	1,9%	845	1,4%	284	2,5%	**1.601**	**1,6%**
Otras situaciones	88	0,4%	63	0,1%	0	0,0%	**150**	**0,2%**
Total	**24.560**	**100,0%**	**61.639**	**100,0%**	**11.475**	**100,0%**	**97.674**	**100,0%**

Gráfico 23. Distribución de viajeros subidos según tipo de servicio y situación laboral
Fuente: Encuesta



Cabe destacar que para los servicios de larga distancia destaca el perfil de jubilado o pensionista (18,2%) después de los empleados, obreros y funcionarios (32,3%).

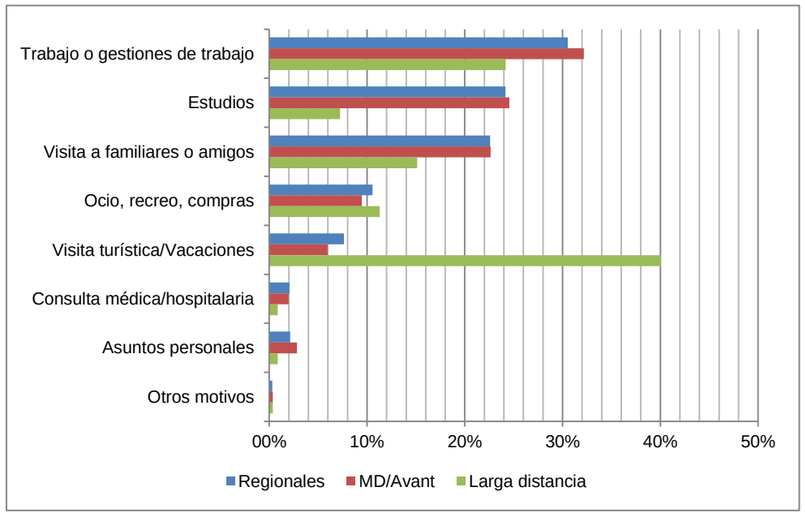
- Características del viaje realizado

En este apartado se analizan las características de los viajes realizados respecto al motivo principal de viaje y la frecuencia del mismo. En la siguiente tabla, se muestra la distribución de viajeros por motivo y tipo de servicio.

Tabla 25. Distribución de viajeros subidos según motivo de viaje y tipo de servicio
Fuente: Encuesta

MOTIVO DE VIAJE	TIPO DE SERVICIO							
	Regionales		MD/Avant		Larga distancia		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
Trabajo o gestiones de trabajo	7.500	30,5%	19.838	32,2%	2.774	24,2%	**30.111**	**30,8%**
Estudios	5.931	24,1%	15.129	24,5%	832	7,3%	**21.892**	**22,4%**
Visita a familiares o amigos	5.547	22,6%	13.964	22,7%	1.735	15,1%	**21.246**	**21,8%**
Ocio, recreo, compras	2.595	10,6%	5.843	9,5%	1.296	11,3%	**9.735**	**10,0%**
Visita turística/Vacaciones	1.879	7,7%	3.679	6,0%	4.598	40,1%	**10.156**	**10,4%**
Consulta médica/hospitalaria	507	2,1%	1.228	2,0%	98	0,9%	**1.834**	**1,9%**
Asuntos personales	526	2,1%	1.740	2,8%	98	0,9%	**2.364**	**2,4%**
Otros motivos	76	0,3%	218	0,4%	42	0,4%	**336**	**0,3%**
Total	**24.560**	**100,0%**	**61.639**	**100,0%**	**11.475**	**100,0%**	**97.674**	**100,0%**

Gráfico 24. Distribución de viajeros subidos según motivo de viaje y tipo de servicio
Fuente: Encuesta



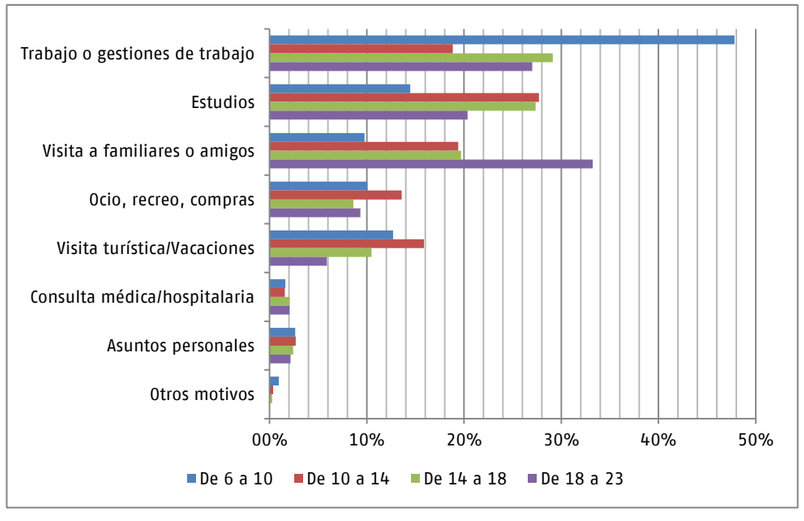
Se aprecia como la mayoría de los desplazamientos realizados están asociados al trabajo. Es reseñable igualmente el porcentaje de desplazamientos que se realizan en larga distancia debido a vacaciones o visitas turísticas (40,1%).

Respecto a la distribución del motivo de viaje según período horario, se puede observar como en la franja horaria entre las 6 y las 10 horas, los viajes se producen principalmente por trabajo o gestiones de trabajo (47,8%), destacando también el número de viajeros que utilizan los servicios ferroviarios entre las 18 y las 23 horas por motivo de visita a familiares o amigos.

Tabla 26. Distribución de viajeros subidos según motivo de viaje y periodo horario
Fuente: Encuesta

MOTIVO DE VIAJE	PERIODO HORARIO									
	De 6 a 10		De 10 a 14		De 14 a 18		De 18 a 23		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
Trabajo o gestiones de trabajo	10.141	47,8%	3.010	18,8%	8.651	29,1%	8.310	27,0%	**30.111**	**30,8%**
Estudios	3.068	14,5%	4.430	27,7%	8.130	27,4%	6.264	20,4%	**21.892**	**22,4%**
Visita a familiares o amigos	2.071	9,8%	3.100	19,4%	5.847	19,7%	10.228	33,2%	**21.246**	**21,8%**
Ocio, recreo, compras	2.133	10,1%	2.170	13,6%	2.562	8,6%	2.869	9,3%	**9.735**	**10,0%**
Visita turística/ Vacaciones	2.694	12,7%	2.538	15,9%	3.113	10,5%	1.811	5,9%	**10.156**	**10,4%**
Consulta médica/hospitalaria	345	1,6%	249	1,6%	609	2,0%	632	2,1%	**1.834**	**1,9%**
Asuntos personales	558	2,6%	428	2,7%	720	2,4%	658	2,1%	**2.364**	**2,4%**
Otros motivos	203	1,0%	57	0,4%	76	0,3%	0	0,0%	**336**	**0,3%**
Total	**21.213**	**100,0%**	**15.982**	**100,0%**	**29.708**	**100,0%**	**30.771**	**100,0%**	**97.674**	**100,0%**

Gráfico 25. Distribución de viajeros subidos según motivo de viaje y periodo horario
Fuente: Encuesta

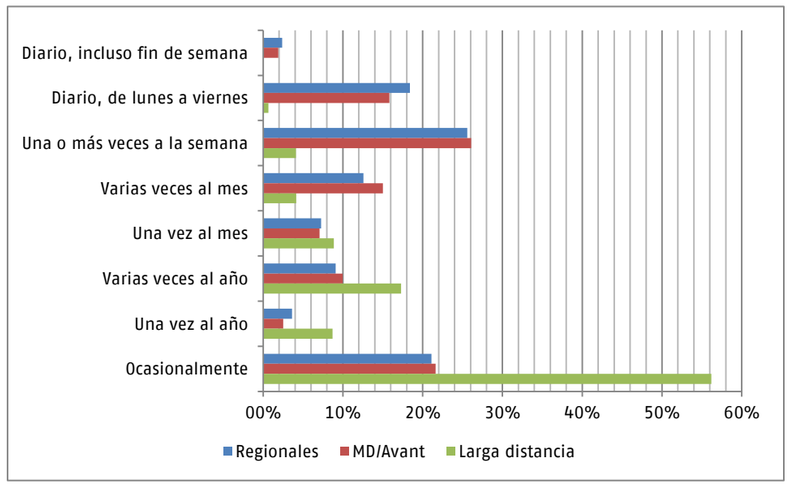


En relación a la frecuencia del viaje, en la siguiente tabla se expone una clasificación atendiendo a la distribución según el tipo de servicio utilizado:

Tabla 27. Distribución de viajeros subidos según frecuencia de viaje y tipo de servicio
Fuente: Encuesta

FRECUENCIA DE VIAJE	TIPO DE SERVICIO							
	Regionales		MD/Avant		Larga distancia		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
Diario, incluso fin de semana	584	2,4%	1.166	1,9%	0	0,0%	**1.750**	**1,8%**
Diario, de lunes a viernes	4.519	18,4%	9.764	15,8%	78	0,7%	**14.361**	**14,7%**
Una o más veces a la semana	6.283	25,6%	16.072	26,1%	471	4,1%	**22.825**	**23,4%**
Varias veces al mes	3.085	12,6%	9.259	15,0%	476	4,1%	**12.819**	**13,1%**
Una vez al mes	1.787	7,3%	4.362	7,1%	1.019	8,9%	**7.168**	**7,3%**
Varias veces al año	2.231	9,1%	6.140	10,0%	1.986	17,3%	**10.357**	**10,6%**
Una vez al año	891	3,6%	1.556	2,5%	998	8,7%	**3.445**	**3,5%**
Ocasionalmente	5.180	21,1%	13.319	21,6%	6.448	56,2%	**24.948**	**25,5%**
Total	**24.560**	**100,0%**	**61.639**	**100,0%**	**11.475**	**100,0%**	**97.674**	**100,0%**

Gráfico 26. Distribución de viajeros subidos según frecuencia de viaje y tipo de servicio
Fuente: Encuesta



Destacan los viajes realizados una o más veces a la semana en los servicios Regionales y MD/Avant, con un 25,6% y un 26,1% respectivamente, seguidos con porcentajes por encima del 20%, por los viajes ocasionales.

Cabe mencionar también, que tanto los servicios MD/Avant como los Regionales, presentan porcentajes superiores al 10% en las categorías de frecuencia de viaje diaria (laborables) y varias veces al mes. Estas dos tipologías de servicios presentan una distribución de demanda similar respecto a la frecuencia del viaje.

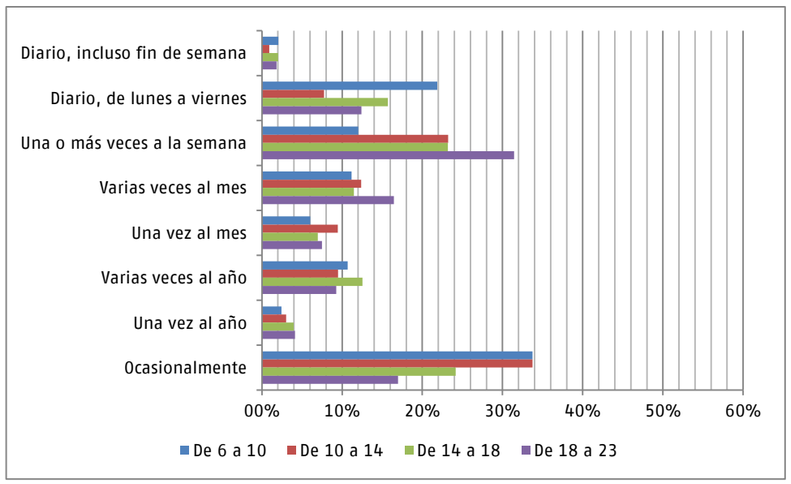
Asimismo, los servicios de larga distancia son menos utilizados a medida que aumenta la frecuencia del viaje, poniéndose de manifiesto el carácter ocasional del viaje (56,2%). Estos viajeros ocasionales, pueden relacionarse de forma directa con el motivo de viaje de estos usuarios, en su mayoría debido a visita turística o vacaciones, como se ha podido observar anteriormente.

En la tabla adjunta queda reflejada la distribución de la frecuencia de viaje según periodo horario:

Tabla 28. Distribución de viajeros subidos según frecuencia de viaje y periodo horario
Fuente: Encuesta

FRECUENCIA DE VIAJE	PERIODO HORARIO									
	De 6 a 10		De 10 a 14		De 14 a 18		De 18 a 23		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
Diario, incluso fin de semana	436	2,1%	147	0,9%	601	2,0%	566	1,8%	**1.750**	**1,8%**
Diario, de lunes a viernes	4.639	21,9%	1.238	7,7%	4.667	15,7%	3.816	12,4%	**14.361**	**14,7%**
Una o más veces a la semana	2.549	12,0%	3.711	23,2%	6.888	23,2%	9.677	31,4%	**22.825**	**23,4%**
Varias veces al mes	2.373	11,2%	1.978	12,4%	3.407	11,5%	5.061	16,4%	**12.819**	**13,1%**
Una vez al mes	1.277	6,0%	1.515	9,5%	2.072	7,0%	2.305	7,5%	**7.168**	**7,3%**
Varias veces al año	2.267	10,7%	1.518	9,5%	3.722	12,5%	2.850	9,3%	**10.357**	**10,6%**
Una vez al año	515	2,4%	484	3,0%	1.174	4,0%	1.272	4,1%	**3.445**	**3,5%**
Ocasionalmente	7.156	33,7%	5.392	33,7%	7.177	24,2%	5.223	17,0%	**24.948**	**25,5%**
Total	**21.213**	**100,0%**	**15.982**	**100,0%**	**29.708**	**100,0%**	**30.771**	**100,0%**	**97.674**	**100,0%**

Gráfico 27. Distribución de viajeros subidos según frecuencia de viaje y periodo horario
Fuente: Encuesta



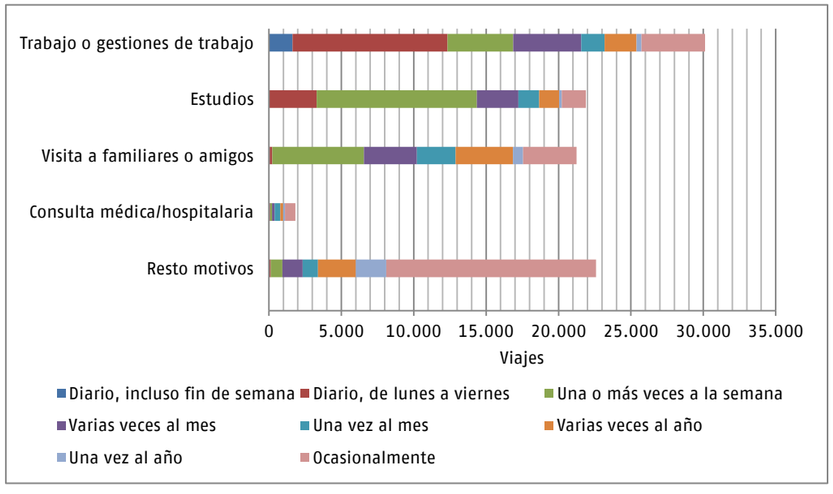
Entre las 6 y las 10 horas, la frecuencia predominante de los viajes es diaria, de lunes a viernes (21,9%). En la franja comprendida entre las 18 y las 23 horas, la frecuencia de viaje mayoritaria es una o más veces a la semana (31,4%).

Completando el estudio de las características de los viajes realizados por los usuarios, a continuación se muestra una tabla clasificando el motivo principal de viaje según la frecuencia.

Tabla 29. Distribución de viajeros subidos según frecuencia y motivo del viaje
Fuente: Encuesta

FRECUENCIA DE VIAJE	MOTIVO PRINCIPAL DE VIAJE											
	Trabajo o gestiones de trabajo		Estudios		Visita a familiares o amigos		Consulta médica/hospitalaria		Resto motivos		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
Diario, incluso fin de semana	1.626	5,4%	0	0,0%	64	0,3%	60	3,3%	0	0,0%	**1.750**	**1,8%**
Diario, de lunes a viernes	10.715	35,6%	3.309	15,1%	166	0,8%	36	1,9%	135	0,6%	**14.361**	**14,7%**
Una o más veces a la semana	4.529	15,0%	11.058	50,5%	6.329	29,8%	116	6,3%	794	3,5%	**22.826**	**23,4%**
Varias veces al mes	4.695	15,6%	2.865	13,1%	3.660	17,2%	193	10,5%	1.406	6,2%	**12.819**	**13,1%**
Una vez al mes	1.621	5,4%	1.430	6,5%	2.677	12,6%	377	20,5%	1.063	4,7%	**7.168**	**7,3%**
Varias veces al año	2.201	7,3%	1.391	6,4%	3.952	18,6%	203	11,1%	2.611	11,6%	**10.357**	**10,6%**
Una vez al año	345	1,1%	169	0,8%	711	3,3%	126	6,9%	2.095	9,3%	**3.445**	**3,5%**
Ocasionalmente	4.380	14,5%	1.671	7,6%	3.687	17,4%	723	39,4%	14.488	64,1%	**24.948**	**25,5%**
Total	**30.111**	**100,0%**	**21.892**	**100,0%**	**21.246**	**100,0%**	**1.834**	**100,0%**	**22.590**	**100,0%**	**97.674**	**100,0%**

Gráfico 28. Distribución de viajeros subidos según frecuencia y motivo de viaje
Fuente: Encuesta



Los viajes realizados por trabajo tienen una mayor frecuencia diaria (35,6%), mientras que los realizados por estudios presentan una frecuencia mayoritaria de una o más veces a la semana (50,5%) seguido por los viajes realizados en día laborable (15,1%).

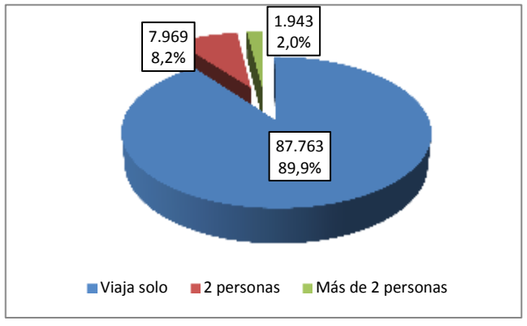
Se puede comprobar como los viajes que se realizan con carácter ocasional son mayoritarios cuando los desplazamientos se realizan por motivo de visita turística, vacaciones, ocio, recreo o compras.

La movilidad obligada (trabajo y estudios) representa en total el 53,2 % de los desplazamientos (52.003 viajes) y el 30,1% de estos viajes se realizan con una frecuencia diaria (15.650 viajes).

Los viajes ocasionales representan el 25,5% de la movilidad total ferroviaria en Santiago de Compostela (24.948 viajes), de los cuales un 31,7% son debidos a visitas turísticas o vacaciones. De este modo se evidencia el marcado carácter turístico de la ciudad de Santiago de Compostela y su impacto en la movilidad ferroviaria.

Como aspecto complementario para caracterizar los viajes, se expone a continuación el número de personas que acompañan a los viajeros en su acceso a la estación, usuarios también del vestíbulo e instalaciones de la estación.

Gráfico 29. Distribución de viajeros subidos según número de acompañantes
Fuente: Encuesta

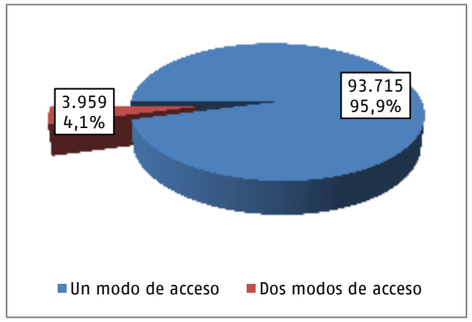


o El acceso a la estación

Para estudiar las etapas de acceso realizadas por los viajeros en su aproximación a la estación de Santiago de Compostela, se estudian de forma detallada los modos de transporte utilizados, así como los diferentes orígenes de viaje en el siguiente apartado.

Analizando la cadena modal de acceso a la estación, se revela que en ningún caso se utilizan más de dos modos de transporte distintos. De esta forma, los viajeros acceden mediante la combinación de dos modos de transporte mecanizados (4,1%) o mediante un único modo de transporte (95,9%), en el cual se incluyen los modos de transporte no mecanizados (andando y bicicleta).

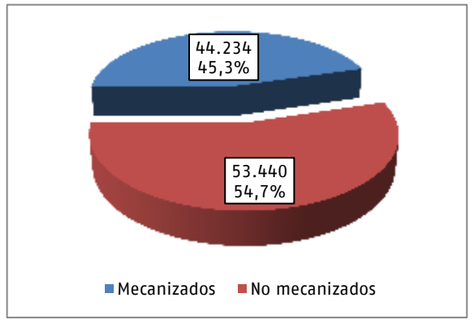
Gráfico 30. Distribución de viajeros según combinación de modos de acceso
Fuente: Encuesta



A continuación, se analizan los diferentes modos de transporte utilizados en la etapa de acceso inmediata a la estación.

Tabla 30. Distribución de viajeros según modo de acceso inmediato
Fuente: Encuesta

Modo acceso inmediato	Viajeros	%
VP Parking	4.368	*4,5%*
VP no Parking	16.832	*17,2%*
VP alquiler	354	*0,4%*
Taxi	6.578	*6,7%*
Bus urbano	4.389	*4,5%*
Otro tren	5.255	*5,4%*
Bus interurbano	5.113	*5,2%*
Bus discrecional	1.121	*1,1%*
Andando	52.812	*54,1%*
Bicicleta	628	*0,6%*
Moto	225	*0,2%*
Total	**97.674**	***100,0%***



Como se puede observar, el acceso a la estación se realiza de forma mayoritaria en una sola etapa y mediante modos de transporte no mecanizados.

El desglose de la cadena modal de acceso de los viajeros se detalla de la siguiente forma:

Tabla 31. Distribución de viajeros según cadena modal de acceso
Fuente: Encuesta

Cadena modal de acceso			
1ª etapa	**2ª etapa (inmediata)**	**Viajeros**	**%**
-	VP Parking	4.354	*4,5%*
-	VP no Parking	16.706	*17,1%*
-	VP alquiler	354	*0,4%*
-	Taxi	5.847	*6,0%*
-	Bus urbano	4.360	*4,5%*
-	Otro tren	5.040	*5,2%*
-	Bus interurbano	3.210	*3,3%*
-	Bus discrecional	179	*0,2%*
-	Andando	52.812	*54,1%*
-	Bicicleta	628	*0,6%*
-	Moto	225	*0,2%*
Subtotal modo único		**93.715**	***95,9%***
VP no Parking	Otro tren	101	*0,1%*
	Bus interurbano	37	*0,0%*
Taxi	Otro tren	49	*0,1%*
Bus interurbano	Bus urbano	29	*0,0%*
	Otro tren	36	*0,0%*
Avión	VP Parking	14	*0,0%*
	VP no Parking	126	*0,1%*
	Taxi	717	*0,7%*
	Otro tren	28	*0,0%*
	Bus interurbano	1.866	*1,9%*
	Bus discrecional	941	*1,0%*
Moto	Taxi	14	*0,0%*
Subtotal dos modos		**3.959**	***4,1%***
Total viajes		**97.674**	***100,0%***

Del total de viajeros que acceden a la estación, un 3,8% son procedentes del aeropuerto (3.693 viajeros), ya que han realizado una primera etapa de viaje en avión. De estos, el 50,5% (1.866 viajeros) usan un autobús interurbano para llegar hasta la estación. Este autobús interurbano corresponde a la línea especial que conecta el aeropuerto de Santiago de Compostela con la estación de ferrocarril y la estación de autobuses de forma directa.

Entre los viajeros que utilizan los modos de transporte mecanizados (44.234 viajeros), el vehículo privado tiene un peso mayoritario del 48,6% (21.554 viajeros).

Un reducido número de usuarios (138 viajeros) recurren al vehículo privado previo a la utilización de otro modo de transporte público que les permita el acceso inmediato a la estación (*park and ride*).

1.2.2.6.5 Caracterización espacial de la demanda

Atendiendo a la caracterización espacial de la demanda, los viajeros se clasifican de la siguiente manera según su origen:

Tabla 32. Distribución de viajeros según origen del viaje
Fuente: Encuesta

Origen	Viajeros	%
Municipio de Santiago	71.894	*73,6%*
Resto provincia A Coruña	16.102	*16,5%*
Otras provincias gallegas	5.010	*5,1%*
Resto de España	3.934	*4,0%*
Otro país	734	*0,8%*
Total	**97.674**	***100,0%***

Se pone de manifiesto que el origen de la mayor parte de los viajeros que acceden a la estación de Santiago de Compostela (73,6%), se produce desde dentro de la propia ciudad.

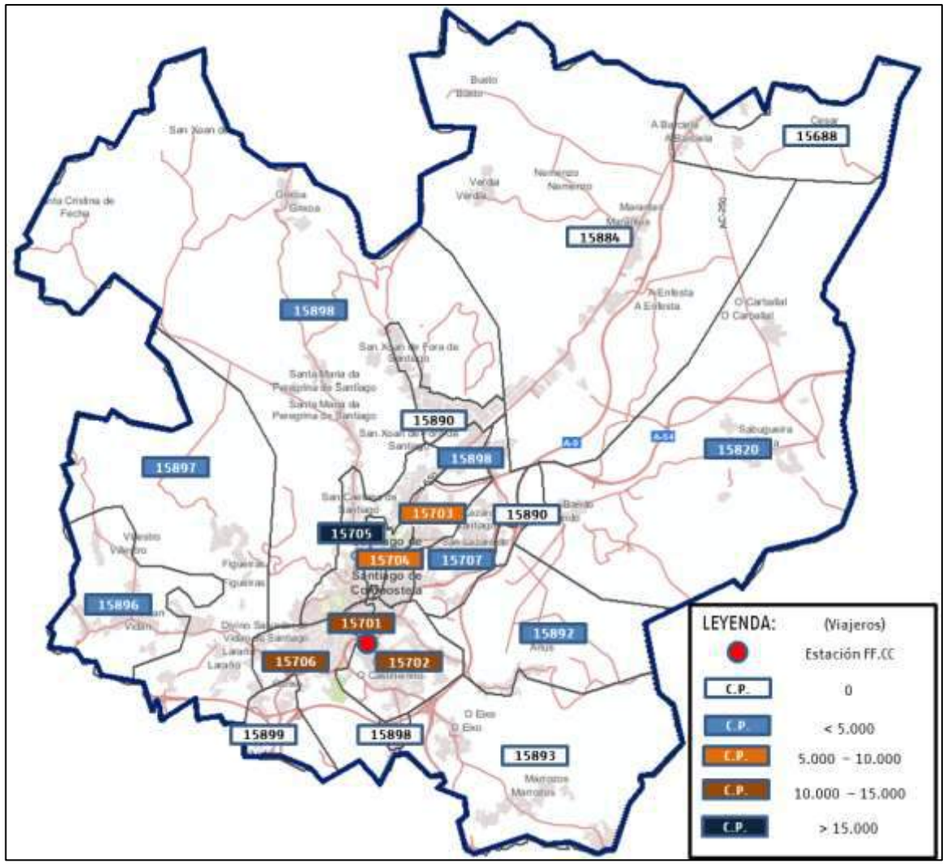
o Viajeros origen Santiago de Compostela

Realizando una división de la ciudad según códigos postales, a continuación se muestran los principales orígenes de viaje dentro de la ciudad de Santiago.

Tabla 33. Distribución de viajeros según C.P. de origen. Viajeros origen Santiago de Compostela
Fuente: Encuesta

ORIGEN SANTIAGO DE COMPOSTELA		
C.P.	**Viajeros**	**%**
15701	12.851	*17,9%*
15702	11.184	*15,6%*
15703	6.686	*9,3%*
15704	5.324	*7,4%*
15705	16.321	*22,7%*
15706	12.775	*17,8%*
15707	3.061	*4,3%*
15897	124	*0,2%*
15898	640	*0,9%*
15890	321	*0,4%*
15820	363	*0,5%*
15896	332	*0,5%*
15892	36	*0,0%*
Zona sin asignar	1.875	*2,6%*
Total	**71.894**	***100,0%***

Gráfico 31. Distribución de viajeros según C.P. de origen. Viajeros origen Santiago de Compostela
Fuente: Encuesta



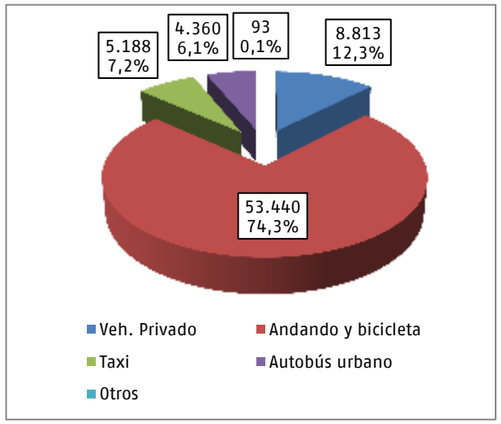
Entre la totalidad de viajeros con origen Santiago, un 2,6% de los mismos no han sido asignados a ninguna zona, debido al desconocimiento por parte de los viajeros del código postal de su zona de origen o a la ausencia de elementos de referencia que pudieran relacionarse con la zonificación postal planteada en este estudio.

En el gráfico anterior, se puede percibir cómo las zonas más cercanas a la estación de ferrocarril son las que mayor flujo de viajeros atraen. Estas zonas de mayor atracción de viajeros son algunos de los principales núcleos residenciales y turísticos de la ciudad, como puede ser el entorno de la plaza del Obradoiro, las facultades de la Universidad de Santiago de Compostela (USC) o los barrios adyacentes a la estación.

En la tabla adjunta se recogen los modos de transporte utilizados por los viajeros que acceden a la estación, cuando comienzan su viaje en Santiago de Compostela.

Gráfico 32. Distribución de viajeros según modo de acceso. Viajeros origen Santiago de Compostela
Fuente: Encuesta

ORIGEN SANTIAGO DE COMPOSTELA		
Modo de acceso	**Viajeros**	**%**
VP Parking	1.835	2,6%
VP no Parking	6.877	9,6%
VP alquiler	101	0,1%
Taxi	5.188	7,2%
Bus urbano	4.360	6,1%
Bus discrecional	56	0,1%
Andando	52.812	73,5%
Bicicleta	628	0,9%
Moto	37	0,1%
Total	**71.894**	**100,0%**



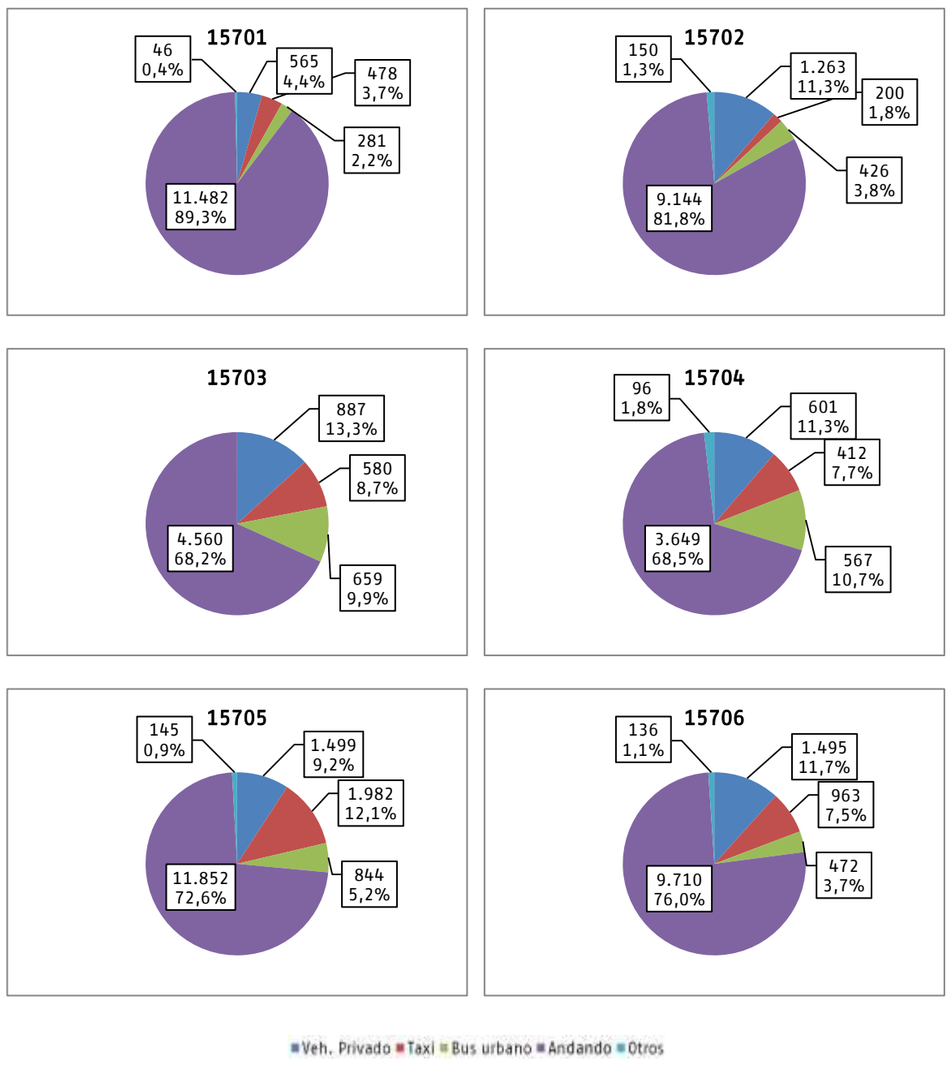
Todos los viajeros que acceden a la estación con origen de viaje en la propia ciudad, utilizan un solo modo de transporte. Además, confirmando lo mencionado anteriormente, los modos de transporte no mecanizados (bicicleta y andando) presentan un alto porcentaje (74,3%).

El vehículo privado se sitúa como el modo mecanizado más empleado (12,3%), seguido del taxi (7,2%) y el autobús urbano (6,1%).

En el gráfico adjunto a continuación, se examinan los modos de acceso de los principales distritos postales con mayor atracción de viajeros (5.000 o más viajeros). Se comprueba que las zonas inmediatamente más cercanas a la estación son las que mayor acceso a pie de viajeros presentan.

En la zona con mayor atracción de viajeros (C.P.:15705) correspondiente a una parte del centro histórico, como rúa do Vilar o rúa Nova, el taxi se sitúa como el modo mecanizado más utilizado (12,1%) con 1.982 viajeros, mientras que el autobús urbano es el más recurrido cuando los viajeros proceden del casco antiguo y centro de la ciudad (C.P.: 15704).

Gráfico 33. Distribución de viajeros según modo de acceso y zona postal. Viajeros origen Santiago de Compostela
Fuente: Encuesta



o Viajeros origen resto provincia A Coruña

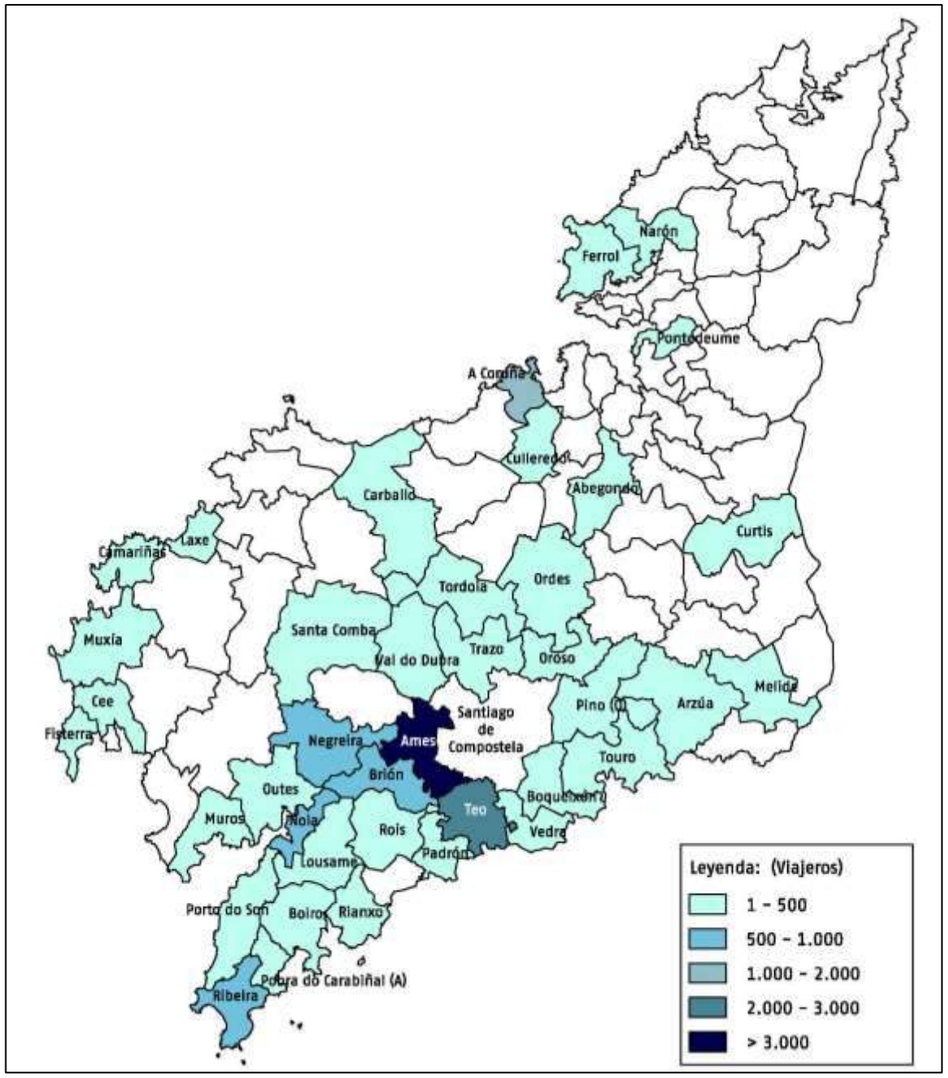
En lo que respecta a los usuarios cuyo origen de viaje se sitúa en otros municipios de la provincia de A Coruña, las principales relaciones se establecen desde Ames (28,0%), Teo (15,7%) y A Coruña (11,2%). El resto, comprende una agrupación diversa de 39 municipios, pero sin llegar a alcanzar el 6% en ningún caso.

Tabla 34. Distribución de viajeros según municipio origen. Viajeros origen provincia A Coruña
Fuente: Encuesta

MUNICIPIOS DE ORIGEN (A CORUÑA)		
Municipio	**Viajeros**	**%**
Ames	4.510	*28,0%*
Brión	862	*5,4%*
Coruña (A)	1.802	*11,2%*
Negreira	506	*3,1%*
Noia	884	*5,5%*
Padrón	483	*3,0%*
Ribeira	613	*3,8%*
Teo	2.522	*15,7%*
Otros	3.920	*24,3%*
Total	**16.102**	***100,0%***

En el gráfico siguiente, se pueden visualizar todos los municipios de origen de los viajeros que utilizan los servicios ferroviarios de Santiago de Compostela.

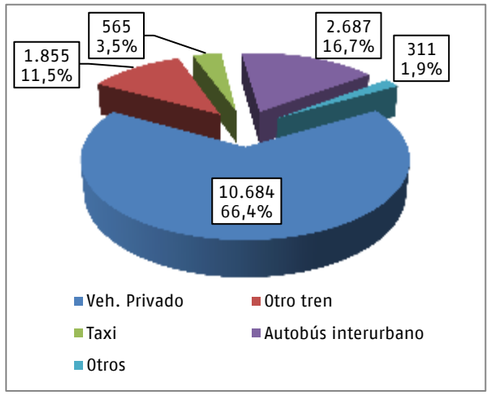
Gráfico 34. Distribución de viajeros según municipio origen. Viajeros origen provincia A Coruña
Fuente: Encuesta



Los modos de transporte utilizados por estos viajeros para acceder a la estación de Santiago de Compostela quedan reflejados en la tabla adjunta, donde se puede observar de nuevo el peso del vehículo privado como modo mayoritario de acceso, con el 66,4% (10.684 viajeros) seguido del autobús interurbano con un 16,7% (2.687 viajeros) y un 11,5% (1.855 viajeros) que realizan transbordo directamente en la estación accediendo a ella mediante otro tren.

Gráfico 35. Distribución de viajeros según modo de acceso. Viajeros origen provincia A Coruña
Fuente: Encuesta

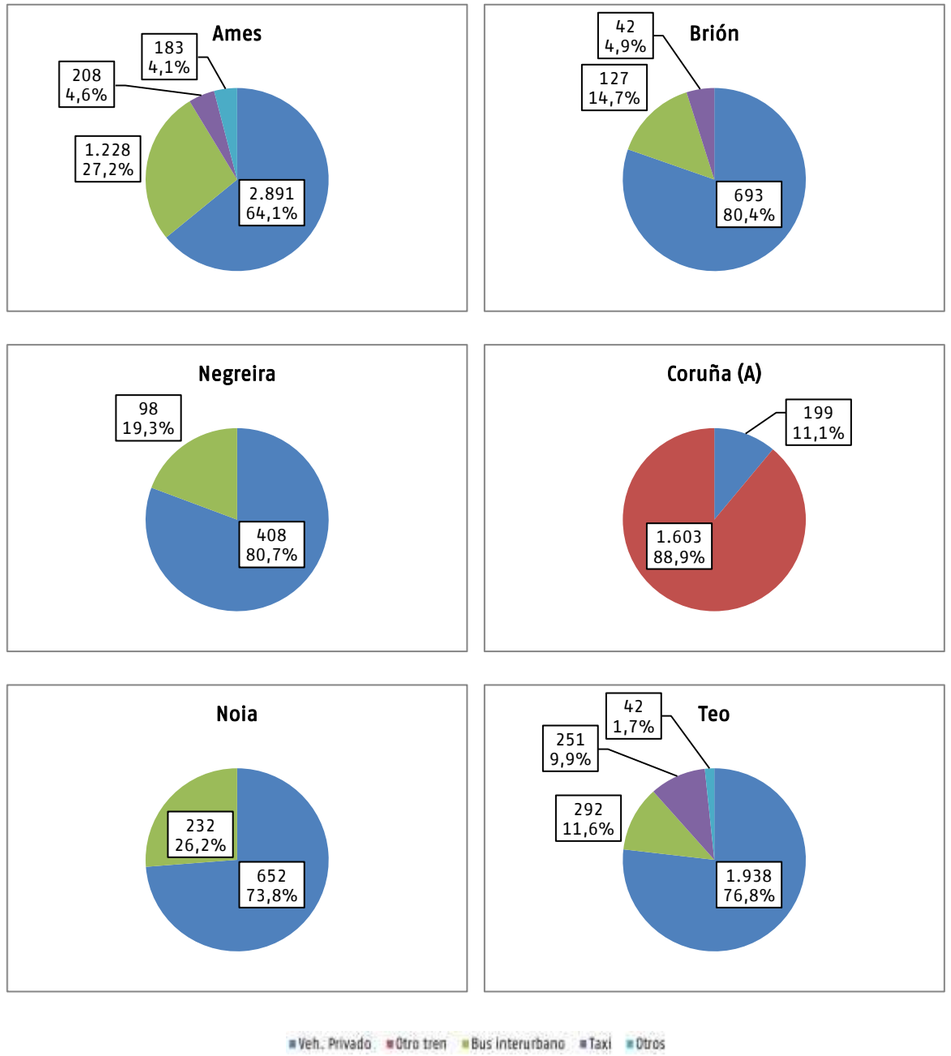
ORIGEN RESTO PROVINCIA A CORUÑA		
Modo de acceso	**Viajeros**	**%**
VP Parking	2.134	*13,3%*
VP no Parking	8.439	*52,4%*
VP alquiler	111	*0,7%*
Taxi	565	*3,5%*
Otro tren	1.855	*11,5%*
Bus interurbano	2.687	*16,7%*
Bus discrecional	123	*0,8%*
Moto	188	*1,2%*
Total	**16.102**	***100,0%***



De los 2.687 viajeros que utilizan el autobús interurbano como modo de acceso, 37 realizan previamente una etapa en vehículo privado hasta el lugar de parada de dicho autobús. De este modo se completaría la descripción de la cadena modal de acceso.

Desglosando los modos de acceso inmediato utilizados por los usuarios en su llegada a la estación, desde los principales municipios de A Coruña (>500 viajeros), se obtienen los siguientes gráficos.

Gráfico 36. Distribución de viajeros según modo de acceso y municipio. Viajeros origen provincia A Coruña
Fuente: Encuesta



Cabe destacar que los viajeros procedentes de A Coruña, usan en su gran mayoría el tren para acceder hasta la estación de Santiago de Compostela y realizar transbordo con otro tren hasta llegar a su destino final, debido a las conexiones ferroviarias actuales que permiten conectar ambas ciudades en 27 minutos, en el caso del trayecto más rápido.

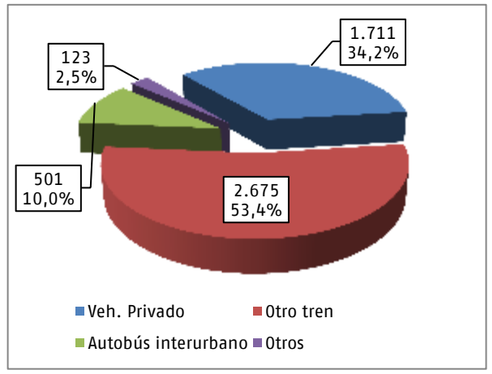
o Viajeros origen otras provincias Galicia

Cuando se analiza el acceso a la estación desde el resto de provincias gallegas (5.010 viajeros), se observa que gran parte de los viajeros proceden de la provincia de Pontevedra. En gran medida esto es debido a la proximidad de la ciudad de Santiago con la provincia de Pontevedra.

Analizando los modos de acceso inmediato de los viajeros cuyo origen de viaje se establece en las provincias de Lugo, Ourense y Pontevedra, se obtiene la siguiente tabla:

Gráfico 37. Distribución de viajeros según modo de acceso. Viajeros origen otras provincias gallegas
Fuente: Encuesta

ORIGEN OTRAS PROVINCIAS GALLEGAS		
Modo de acceso inmediato	**Viajeros**	**%**
VP Parking	349	*7,0%*
VP no Parking	1.219	*24,3%*
VP alquiler	143	*2,9%*
Taxi	94	*1,9%*
Otro tren	2.675	*53,4%*
Bus urbano	29	*0,6%*
Bus interurbano	501	*10,0%*
Total	**5.010**	***100,0%***



En este caso, el vehículo privado es el segundo modo de transporte utilizado para acceder directamente a la estación, tras el ferrocarril.

El desglose de la cadena modal de acceso seguida por los viajeros hasta su llegada a la estación, se detalla de la siguiente manera:

Tabla 35. Distribución de viajeros según cadena modal de acceso. Viajeros origen otras provincias gallegas
Fuente: Encuesta

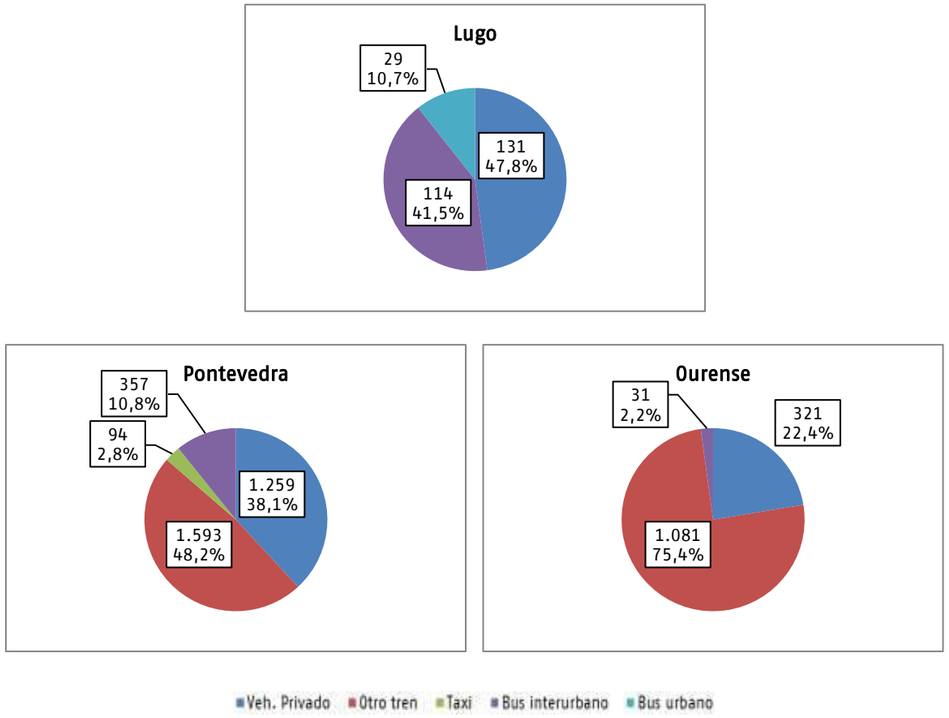
ORIGEN OTRAS PROVINCIAS GALLEGAS			
1ª etapa	2ª etapa (inmediata)	Viajeros	%
_	VP Parking	349	*7,0%*
_	VP no Parking	1.219	*24,3%*
_	VP alquiler	143	*2,9%*
_	Taxi	94	*1,9%*
_	Otro tren	2.489	*49,7%*
	Bus interurbano	501	*10,0%*
Subtotal modo único		**4.795**	***95,7%***
VP no Parking	Otro tren	101	*2,0%*
Taxi	Otro tren	49	*1,0%*
Bus interurbano	Bus urbano	29	*0,6%*
	Otro tren	36	*0,7%*
Subtotal dos modos		**215**	***4,3%***
Total viajes		**5.010**	***100,0%***

El 95,7% de los de los desplazamientos con origen en otras provincias gallegas, realizan el acceso hasta la estación mediante un único modo de transporte (4.795 viajeros). Existe un número reducido (101 viajeros) que realizan una primera etapa de su viaje en coche hasta acceder a un modo de transporte público que les facilite el acceso a la estación. (*park and ride*).

Clasificando los modos de acceso a la estación según provincia gallega de origen, se tiene que en el caso de Lugo, los accesos son principalmente en autobús o vehículo privado, dada la inexistencia de conexión ferroviaria directa con Santiago de Compostela Desde esta provincia, acceden únicamente 274 viajeros a la estación de Santiago de Compostela, lo que representa un 0,3% de la demanda global de la estación, por lo que la muestra de encuesta no es suficientemente representativa y los resultados deben tomarse con cautela.

Desde la provincia de Pontevedra los usuarios acceden en su mayoría mediante tren o vehículo privado. Finalmente, cuando el origen se encuentra en la provincia de Ourense, el acceso a Santiago es realizado de forma generalizada en tren.

Gráfico 38. Distribución de viajeros según modo de acceso y provincia. Viajeros origen otras provincias gallegas
Fuente: Encuesta

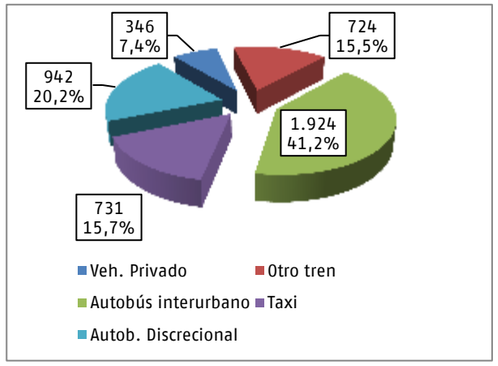


o Viajeros origen resto de España/otro país

Los viajeros que acceden a la estación desde otras comunidades autónomas o desde otro país (4.688 viajeros), utilizan la gran mayoría dos modos de transporte para llegar hasta la estación. En la tabla siguiente se describen los modos de acceso inmediato utilizados:

Gráfico 39. Distribución de viajeros según modo de acceso. Viajeros origen resto España/otro país
Fuente: Encuesta

ORIGEN RESTO DE ESPAÑA/OTRO PAÍS		
Modo de acceso inmediato	**Viajeros**	**%**
VP Parking	50	*1,1%*
VP no Parking	296	*6,3%*
Taxi	731	*15,7%*
Otro tren	724	*15,5%*
Bus interurbano	1.924	*41,2%*
Bus discrecional	942	*20,2%*
Total	**4.668**	***100,0%***



Un 79,1% de estos viajeros, llegan hasta Santiago de Compostela utilizando en la primera etapa de su viaje el avión (3.693 viajeros), para posteriormente utilizar un segundo modo de acceso directo a la estación de ferrocarril. Esta conexión se realiza mayoritariamente en el autobús interurbano que presta servicio especial conectando las estaciones de autobús y ferrocarril con el aeropuerto de Lavacolla (1.866 viajeros) como se puede apreciar en el desglose de la cadena modal:

Tabla 36. Distribución de viajeros según cadena modal de acceso. Viajeros origen otras provincias gallegas
Fuente: Encuesta

ORIGEN RESTO DE ESPAÑA/OTRO PAÍS			
1ª etapa	**2ª etapa (inmediata)**	**Viajeros**	**%**
_	VP Parking	36	*0,8%*
_	VP no Parking	170	*3,6%*
_	Otro tren	696	*14,9%*
	Bus interurbano	58	*1,2%*
Subtotal modo único		**961**	***20,6%***
Avión	VP Parking	14	*0,3%*
	VP no Parking	126	*2,7%*
	Taxi	717	*15,4%*
	Otro tren	28	*0,6%*
	Bus interurbano	1.866	*40,0%*
	Bus discrecional	942	*20,2%*
Moto	Taxi	14	*0,3%*
Subtotal dos modos		**3.707**	***79,4%***
Total viajes		**4.668**	***100,0%***

La combinación de avión más otro tren, hace referencia a los viajeros que han utilizado otros aeropuertos, como el de Madrid-Barajas, para después llegar hasta Santiago en tren y realizar transbordo para emplear un tercer modo de transporte.

Entre los viajeros que acceden de forma directa a la estación mediante un único modo, el tren es el más empleado (696 viajeros).

o Caracterización y tipología de los viajeros en el acceso

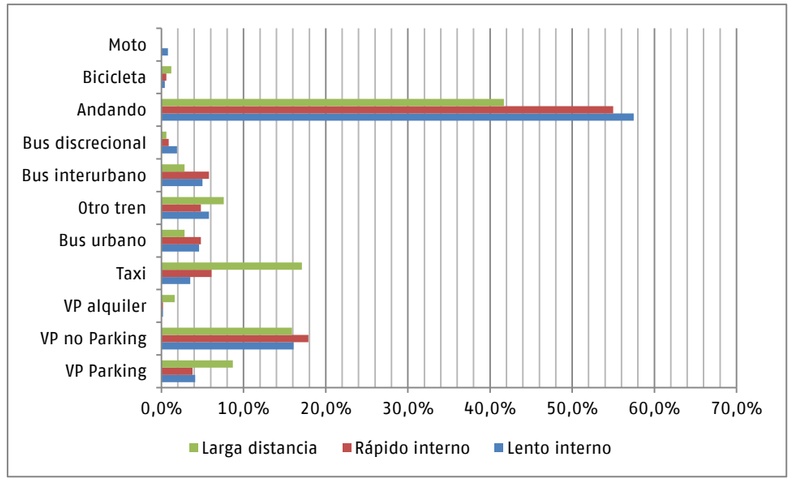
En este apartado, se clasificarán los modos de acceso utilizados por los viajeros en su etapa de aproximación inmediata a la estación de Santiago de Compostela, atendiendo a las principales características del viaje realizado o su perfil socioeconómico.

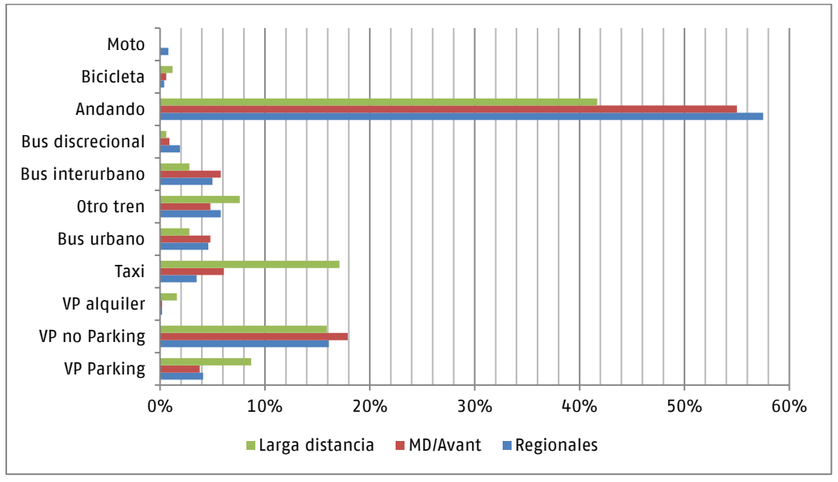
De acuerdo con ello, clasificando los modos de acceso inmediato según tipología de servicio ferroviario, los viajeros acceden de forma mayoritaria andando hasta la estación, independientemente del tipo de tren, siendo más acusada esta mayoría aún en los servicios internos que en los de larga distancia.

Tabla 37. Distribución de viajeros según modo de acceso y tipo de servicio
Fuente: Encuesta

Modo acceso inmediato	TIPO DE SERVICIO							
	Regionales		MD/Avant		Larga distancia		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
VP Parking	1.003	*4,1%*	2.365	*3,8%*	999	*8,7%*	**4.368**	***4,5%***
VP no Parking	3.944	*16,1%*	11.062	*17,9%*	1.827	*15,9%*	**16.833**	***17,2%***
VP alquiler	60	*0,2%*	109	*0,2%*	185	*1,6%*	**354**	***0,4%***
Taxi	857	*3,5%*	3.763	*6,1%*	1.958	*17,1%*	**6.578**	***6,7%***
Bus urbano	1.137	*4,6%*	2.932	*4,8%*	321	*2,8%*	**4.389**	***4,5%***
Otro tren	1.424	*5,8%*	2.963	*4,8%*	867	*7,6%*	**5.254**	***5,4%***
Bus interurbano	1.222	*5,0%*	3.572	*5,8%*	318	*2,8%*	**5.113**	***5,2%***
Bus discrecional	479	*1,9%*	572	*0,9%*	70	*0,6%*	**1.121**	***1,1%***
Andando	14.133	*57,5%*	33.891	*55,0%*	4.788	*41,7%*	**52.812**	***54,1%***
Bicicleta	103	*0,4%*	384	*0,6%*	141	*1,2%*	**628**	***0,6%***
Moto	199	*0,8%*	25	*0,0%*	0	*0,0%*	**225**	***0,2%***
Total	**24.560**	***100,0%***	**61.639**	***100,0%***	**11.475**	***100,0%***	**97.674**	***100,0%***

Gráfico 40. Distribución de viajeros según modo de acceso y tipo de servicio
Fuente: Encuesta



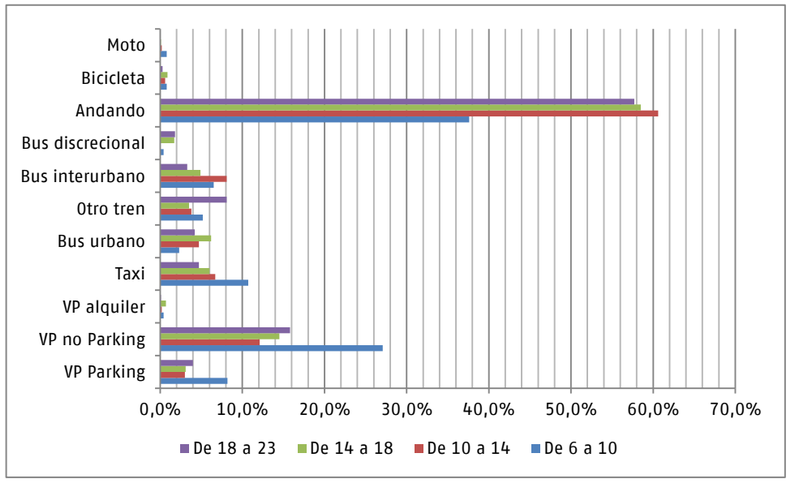


Entre los modos de transporte mecanizados, el taxi y el vehículo privado son los más utilizado en los servicios de larga distancia, mientras que en los servicios internos, tanto MD/Avant como Regionales, el modo más utilizado para llegar hasta la estación es el vehículo privado.

Tabla 38. Distribución de viajeros según cadena modo de acceso y periodo horario
Fuente: Encuesta

Modo acceso inmediato	PERIODO HORARIO									
	De 6 a 10		De 10 a 14		De 14 a 18		De 18 a 23		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
VP Parking	1.740	*8,2%*	473	*3,0%*	927	*3,1%*	1.229	*4,0%*	**4.368**	***4,5%***
VP no Parking	5.739	*27,1%*	1.935	*12,1%*	4.299	*14,5%*	4.860	*15,8%*	**16.833**	***17,2%***
VP alquiler	81	*0,4%*	29	*0,2%*	213	*0,7%*	31	*0,1%*	**354**	***0,4%***
Taxi	2.278	*10,7%*	1.068	*6,7%*	1.790	*6,0%*	1.442	*4,7%*	**6.578**	***6,7%***
Bus urbano	497	*2,3%*	755	*4,7%*	1.834	*6,2%*	1.304	*4,2%*	**4.389**	***4,5%***
Otro tren	1.108	*5,2%*	613	*3,8%*	1.049	*3,5%*	2.484	*8,1%*	**5.254**	***5,4%***
Bus interurb.	1.376	*6,5%*	1.294	*8,1%*	1.443	*4,9%*	1.000	*3,3%*	**5.113**	***5,2%***
Bus discrec.	81	*0,4%*	0	*0,0%*	491	*1,7%*	548	*1,8%*	**1.121**	***1,1%***
Andando	7.985	*37,6%*	9.689	*60,6%*	17.375	*58,5%*	17.763	*57,7%*	**52.812**	***54,1%***
Bicicleta	166	*0,8%*	101	*0,6%*	266	*0,9%*	95	*0,3%*	**628**	***0,6%***
Moto	163	*0,8%*	25	*0,2%*	22	*0,1%*	15	*0,0%*	**225**	***0,2%***
Total	**21.213**	***100,0%***	**15.982**	***100,0%***	**29.708**	***100,0%***	**30.771**	***100,0%***	**97.674**	***100,0%***

Gráfico 41. Distribución de viajeros según modo de acceso y periodo horario
Fuente: Encuesta



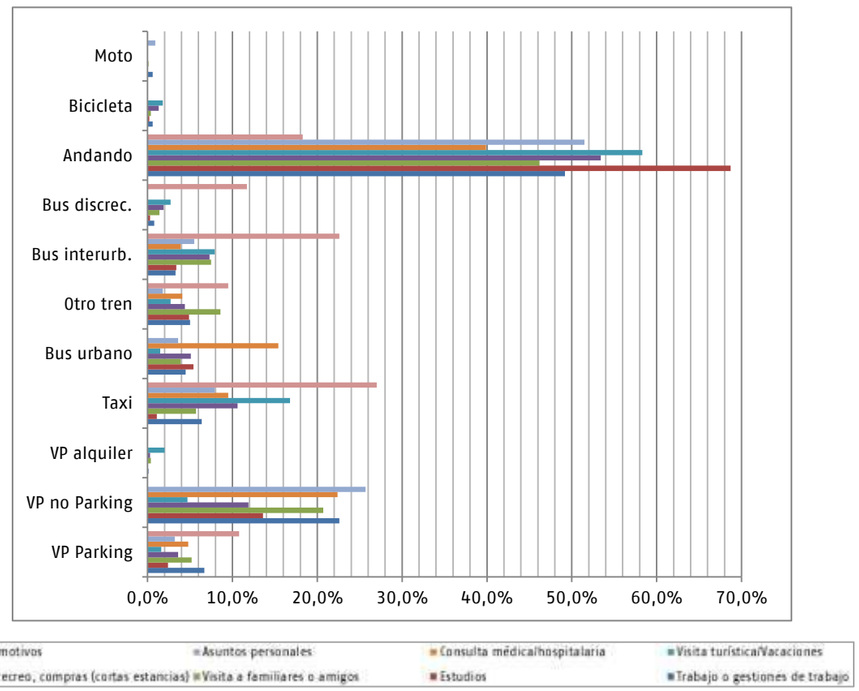
Atendiendo al periodo horario, la franja comprendida entre las 10 y las 14 horas es en la que más proporción de gente accede andando hasta la estación (60,6%), valor que permanece elevado también durante el periodo de tarde

Por el contrario, en la franja comprendida entre las 6 y las 10 horas, disminuye la cuota de viajeros que acceden andando (37,6%) y aumenta la de viajeros que llegan en vehículo privado, sin estacionar en el parking de la estación (27,1%), seguido del taxi (10,7%), como tercer modo más utilizado en este periodo. Igualmente, durante este intervalo horario es en el que se producen más accesos de vehículos al parking de la estación (8,2%).

Tabla 39. Distribución de viajeros según cadena modo de acceso y motivo de viaje
Fuente: Encuesta

Modo acceso inmediato	MOTIVO DE VIAJE																	
	Trabajo o gestiones de trabajo		Estudios		Visita a familiares o amigos		Ocio, recreo, compras (cortas estancias)		Visita turística/Vacaciones		Consulta médica/hospitalaria		Asuntos personales		Otros motivos		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
VP Parking	2.027	*6,7%*	524	*2,4%*	1.102	*5,2%*	350	*3,6%*	165	*1,6%*	88	*4,8%*	76	*3,2%*	36	*10,8%*	**4.368**	***4,5%***
VP no Parking	6.803	*22,6%*	2.969	*13,6%*	4.406	*20,7%*	1.163	*11,9%*	475	*4,7%*	412	*22,4%*	606	*25,7%*	0	*0,0%*	**16.833**	***17,2%***
VP alquiler	42	*0,1%*	0	*0,0%*	82	*0,4%*	31	*0,3%*	199	*2,0%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	**354**	***0,4%***
Taxi	1.941	*6,4%*	242	*1,1%*	1.205	*5,7%*	1.030	*10,6%*	1.710	*16,8%*	174	*9,5%*	186	*7,9%*	91	*27,0%*	**6.578**	***6,7%***
Bus urbano	1.361	*4,5%*	1.181	*5,4%*	827	*3,9%*	499	*5,1%*	155	*1,5%*	282	*15,4%*	84	*3,6%*	0	*0,0%*	**4.389**	***4,5%***
Otro tren	1.499	*5,0%*	1.072	*4,9%*	1.822	*8,6%*	433	*4,4%*	278	*2,7%*	76	*4,1%*	42	*1,8%*	32	*9,5%*	**5.254**	***5,4%***
Bus interurb.	986	*3,3%*	748	*3,4%*	1.587	*7,5%*	711	*7,3%*	803	*7,9%*	72	*3,9%*	130	*5,5%*	76	*22,6%*	**5.113**	***5,2%***
Bus discrec.	248	*0,8%*	70	*0,3%*	306	*1,4%*	188	*1,9%*	270	*2,7%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	39	*11,7%*	**1.121**	***1,1%***
Andando	14.822	*49,2%*	15.049	*68,7%*	9.814	*46,2%*	5.200	*53,4%*	5.916	*58,3%*	732	*39,9%*	1.218	*51,5%*	62	*18,3%*	**52.812**	***54,1%***
Bicicleta	194	*0,6%*	36	*0,2%*	81	*0,4%*	130	*1,3%*	186	*1,8%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	**628**	***0,6%***
Moto	188	*0,6%*	0	*0,0%*	15	*0,1%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	22	*0,9%*	0	*0,0%*	**225**	***0,2%***
Total	**30.111**	**100,0%**	**21.892**	**100,0%**	**21.246**	**100,0%**	**9.735**	**100,0%**	**10.156**	**100,0%**	**1.834**	**100,0%**	**2.364**	**100,0%**	**336**	**100,0%**	**97.674**	**100,0%**

Gráfico 42. Distribución de viajeros según modo de acceso y motivo de viaje
Fuente: Encuesta



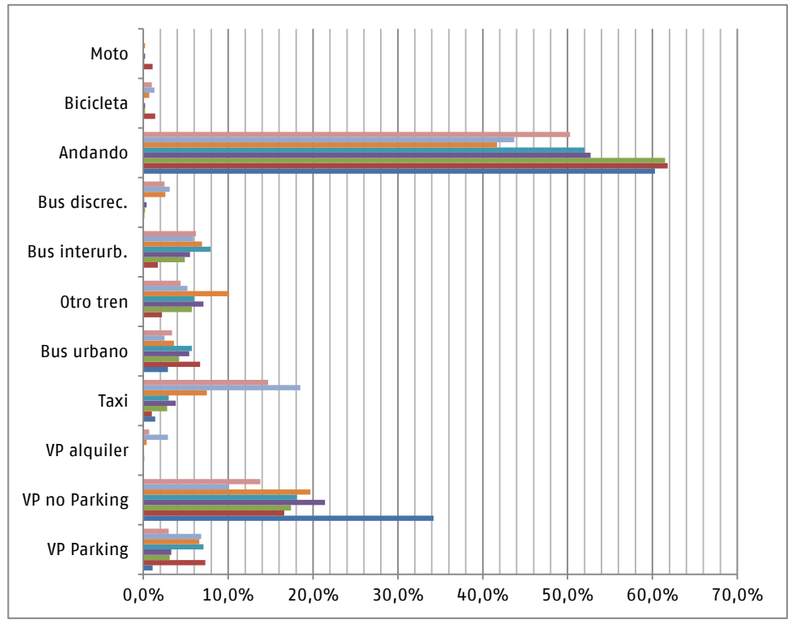
Los viajeros que se desplazan por motivo de estudios son los que mayor cuota presentan a la hora de acceder andando (68,7%), en contraposición de los que acceden por consulta hospitalaria o médica (39,9%).

El taxi, se presenta como el modo mecanizado más utilizado (16,8%) en las personas que viajan por vacaciones o visita turística e igualmente sucede en el caso del vehículo privado, sin parking, entre los viajeros que se desplazan por motivos de trabajo o gestiones de trabajo (22,6%)

Tabla 40. Distribución de viajeros según cadena modo de acceso y frecuencia de viaje
Fuente: Encuesta

Modo acceso inmediato	FRECUENCIA DE VIAJE																	
	Diario, incluso fin de semana		Diario, de lunes a viernes		una vez o mas veces a la semana		Varias veces al mes		Una vez al mes		Varias veces al año		Una vez al año		Ocasionalmente		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
VP Parking	20	*1,1%*	1.042	*7,3%*	696	*3,1%*	428	*3,3%*	512	*7,1%*	686	*6,6%*	233	*6,8%*	751	*3,0%*	**4.368**	***4,5%***
VP no Parking	599	*34,2%*	2.391	*16,6%*	3.969	*17,4%*	2.742	*21,4%*	1.295	*18,1%*	2.036	*19,7%*	347	*10,1%*	3.455	*13,8%*	**16.833**	***17,2%***
VP alquiler	0	*0,0%*	0	*0,0%*	31	*0,1%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	42	*0,4%*	101	*2,9%*	180	*0,7%*	**354**	***0,4%***
Taxi	25	*1,4%*	139	*1,0%*	640	*2,8%*	490	*3,8%*	218	*3,0%*	773	*7,5%*	638	*18,5%*	3.656	*14,7%*	**6.578**	***6,7%***
Bus urbano	51	*2,9%*	969	*6,7%*	969	*4,2%*	690	*5,4%*	409	*5,7%*	376	*3,6%*	84	*2,5%*	841	*3,4%*	**4.389**	***4,5%***
Otro tren	0	*0,0%*	317	*2,2%*	1.292	*5,7%*	906	*7,1%*	430	*6,0%*	1.042	*10,1%*	178	*5,2%*	1.089	*4,4%*	**5.254**	***5,4%***
Bus interurb.	0	*0,0%*	247	*1,7%*	1.113	*4,9%*	707	*5,5%*	569	*7,9%*	718	*6,9%*	205	*5,9%*	1.555	*6,2%*	**5.113**	***5,2%***
Bus discrec.	0	*0,0%*	17	*0,1%*	36	*0,2%*	46	*0,4%*	10	*0,1%*	271	*2,6%*	107	*3,1%*	635	*2,5%*	**1.121**	***1,1%***
Andando	1.056	*60,3%*	8.882	*61,8%*	14.029	*61,5%*	6.753	*52,7%*	3.727	*52,0%*	4.323	*41,7%*	1.506	*43,7%*	12.537	*50,3%*	**52.812**	***54,1%***
Bicicleta	0	*0,0%*	195	*1,4%*	36	*0,2%*	32	*0,2%*	0	*0,0%*	69	*0,7%*	46	*1,3%*	250	*1,0%*	**628**	***0,6%***
Moto	0	*0,0%*	163	*1,1%*	15	*0,1%*	25	*0,2%*	0	*0,0%*	22	*0,2%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	**225**	***0,2%***
Total	**1.750**	**100,0%**	**14.361**	**100,0%**	**22.825**	**100,0%**	**12.819**	**100,0%**	**7.168**	**100,0%**	**10.357**	**100,0%**	**3.445**	**100,0%**	**24.948**	**100,0%**	**97.674**	**100,0%**

Gráfico 43. Distribución de viajeros según modo de acceso y frecuencia de viaje
Fuente: Encuesta



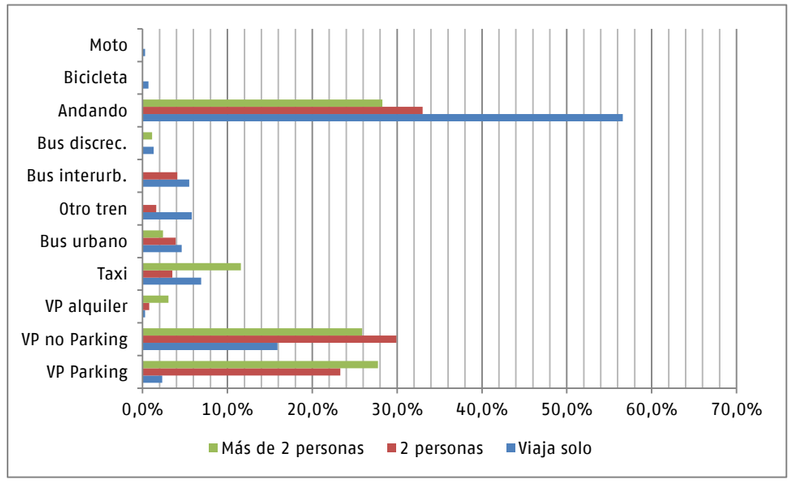
Respecto a la frecuencia de viaje, el acceso andando se produce en mayor grado entre los viajeros que utilizan los servicios ferroviarios con una frecuencia diaria, de lunes a viernes (61,8%). La menor cuota entre los viajeros que acceden andando, se produce en aquellos que viajan con una frecuencia de varias veces al año (41,7%), seguido de otros viajeros poco frecuentes, ocasionales y una vez al año

Tras el acceso a pie, los modos más utilizados son el vehículo privado, sin parking, entre los que viajan a diario, incluso fin de semana (34,2%) o el taxi si viajan una vez al año (18,5%) u ocasionalmente (14,7%).

Tabla 41. Distribución de viajeros según cadena modo de acceso y número de acompañantes
Fuente: Encuesta

Modo acceso inmediato	ACOMPAÑANTES							
	Viaja solo		2 personas		Más de 2 personas		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
VP Parking	1.976	*2,3%*	1.853	*23,3%*	539	*27,7%*	**4.368**	***4,5%***
VP no Parking	13.945	*15,9%*	2.385	*29,9%*	503	*25,9%*	**16.833**	***17,2%***
VP alquiler	235	*0,3%*	60	*0,8%*	59	*3,0%*	**354**	***0,4%***
Taxi	6.075	*6,9%*	279	*3,5%*	225	*11,6%*	**6.578**	***6,7%***
Bus urbano	4.029	*4,6%*	313	*3,9%*	47	*2,4%*	**4.389**	***4,5%***
Otro tren	5.130	*5,8%*	124	*1,6%*	0	*0,0%*	**5.254**	***5,4%***
Bus interurb.	4.789	*5,5%*	323	*4,1%*	0	*0,0%*	**5.113**	***5,2%***
Bus discrec.	1.099	*1,3%*	0	*0,0%*	22	*1,1%*	**1.121**	***1,1%***
Andando	49.631	*56,6%*	2.631	*33,0%*	549	*28,3%*	**52.812**	***54,1%***
Bicicleta	628	*0,7%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	**628**	***0,6%***
Moto	225	*0,3%*	0	*0,0%*	0	*0,0%*	**225**	***0,2%***
Total	**87.763**	***100,0%***	**7.969**	***100,0%***	**1.943**	***100,0%***	**97.674**	**100,0%**

Gráfico 44. Distribución de viajeros según modo de acceso y número de acompañantes
Fuente: Encuesta



Según el número de acompañantes, los usuarios que viajan solos son los que acceden mayoritariamente a pie a la estación (56,6%). En el caso del acceso en vehículo privado, se presentan mayores porcentajes de utilización si el viajero va acompañado, con una mayor cuota de uso del parking de la estación para los viajeros con más de 2 acompañantes

Entre los usuarios que viajan solos, el modo de acceso se encuentra más repartido, después de aquellos que utilizan el vehículo privado o van andando, que suman una cuota del 75,1%.

1.2.3 Diagnóstico del sistema de transporte en la situación actual

La demanda total de viajeros subidos y bajados en la estación ferroviaria de Santiago ha experimentado un crecimiento de casi el 50% en los últimos años, pasando de 1.333.811 viajeros en 2008 a 1.972.181 viajeros en 2014. Este incremento de demanda se atribuye fundamentalmente a las mejoras realizadas en la infraestructura ferroviaria y a la puesta en marcha de servicios de alta velocidad.

El 89,3% de los viajeros subidos (87.377 viajeros), realizaron trayectos internos a Galicia. Entre las estaciones gallegas de destino destacan A Coruña (43% de los viajeros), Vigo Guixar o Vigo Urzaiz (13%), Ourense (11%), Vilagarcía de Arousa (11%) y Pontevedra (8%).

El análisis de la distribución horaria de viajeros subidos muestra que la tarde concentra el 62% de la demanda diaria. A diferencia de la mañana, cuando la punta horaria se produce entre las 9 y las 10 horas, la tarde no presenta un periodo punta concreto.

En cuanto a las características de los viajeros, la mayor parte son estudiantes y empleados, obreros o funcionarios (63,9%). Existe un mayor uso de los servicios ferroviarios por parte de las mujeres (54,8%).

El Trabajo, y en menor medida, los Estudios y la Visita a familiares y amigos, destacan entre los motivos de viaje (75% de los viajeros subidos). La movilidad obligada, Trabajo y Estudios, representa el 53,2% de los desplazamientos.

La distribución horaria de los viajeros según motivo de viaje muestra que, aunque se registra un mayor porcentaje de viajeros subidos por motivo Trabajo durante la tarde (17,4% del total de viajeros subidos frente al 13,5% que tiene lugar por la mañana), la principal diferencia entre mañana y tarde corresponde a los viajes por motivo Estudios (14,7% del total de viajeros subidos frente al 7,7% que tiene lugar por la mañana) y por Visita a familiares o amigos (16,5% del total de viajeros subidos frente al 5,3% que tiene lugar por la mañana).

Los viajes por motivo Trabajo tienen una frecuencia mayoritaria diaria (41%), mientras que en los realizados por motivo Estudios o Visita a familiares o amigos predomina la frecuencia de una o más veces a la semana (50,5% y 29,8% de los viajes por motivo, respectivamente). La importancia de los tres motivos citados conduce a que el 40% de los viajes se realicen con frecuencia

diaria o semanal. También es de destacar la importancia de los viajes ocasionales (25,5%), producidos fundamentalmente con motivo de Consulta médica o Resto de motivos.

El mayor porcentaje de viajeros subidos durante la tarde (en particular, la elevada demanda en el periodo de 14 a 17 h) y el aumento de peso de los motivos Trabajo, Estudios y Visita a familiares o amigos durante la segunda mitad del día, hace pensar que buena parte de la demanda de los servicios ferroviarios corresponde a personas que o bien realizan el trayecto de vuelta, es decir, dejan Santiago tras realizar actividades que tienen lugar durante la mañana en la capital gallega (previsiblemente trabajo a jornada parcial, estudios, o visita), o bien realizan el trayecto de ida para visitar a familiares o amigos que residen fuera de Santiago.

En cuanto al acceso a la estación, además de las entradas al edificio de la estación (entrada principal y entrada por la puerta de la cafetería), existen otros 4 puntos por los que los peatones pueden acceder a los andenes de la misma. La comparación del tráfico en los 6 accesos muestra que los dos accesos más alejados del edificio de la estación (acceso parking y acceso secundario) no tienen un tráfico menos importante al registrado en los accesos de cafetería y lateral este.

Las personas que entran en la estación son un 38% superiores a los viajeros subidos a lo largo del día, lo cual indica que la estación alberga servicios distintos al del transporte ferroviario propiamente dicho y que ha de contar con las instalaciones necesarias para satisfacer las necesidades básicas de trabajadores de la estación y de acompañantes de los viajeros.

Analizando la cadena modal de acceso a la estación se observa que dicha etapa se realiza en uno (95,9% de los viajeros subidos) o dos modos de transporte (4,1% de los viajeros subidos).

Los viajeros que sólo utilizan un modo de acceso a la estación lo hacen fundamentalmente a pie (54,1%), siendo el vehículo privado el segundo modo (21,9%). Los modos de transporte público (otro tren, autobús urbano, autobús interurbano y taxi) tienen participaciones del orden del 5%.

Entre los viajeros que utilizan dos modos de acceso a la estación ferroviaria destacan los procedentes del aeropuerto (3,8%), que mayoritariamente será el de Santiago. La mitad de estos viajeros utilizan una línea de autobús interurbano como modo de acceso inmediato a la estación (línea especial que conecta el aeropuerto de Lavacolla y la estación ferroviaria).

Los que acceden en autobús urbano (4,5%), utilizan mayoritariamente un solo modo de acceso a la estación. El análisis de las líneas utilizadas refleja que muchas de las que tienen parada próxima a la estación, tienen una frecuencia que supera la media hora, lo que convierte a otras líneas (como la C11, la 1 o la 5) con parada más alejada pero con mejor frecuencia en alternativas viables para el acceso a la estación de ferrocarril.

En cuanto a la procedencia de los viajeros, el 73,6% de los subidos en la estación de Santiago proceden del propio municipio. Los siguientes códigos postales constituyen los principales orígenes de viajes, ordenados de más a menos importancia, dentro de Santiago:

- 15705: Con 16.321 viajeros, el 22,7% de los procedentes de Santiago, este código postal comprende la mayor parte de las facultades de los Campus Universitarios Norte y Sur, así como una pequeña parte del centro histórico.
- 15701: Con 12.851 viajeros, el 17,9% de los procedentes de Santiago, corresponde a la zona del Ensanche (PMUS), zona colindante a la estación ferroviaria.
- 15706: Con 12.775 viajeros, el 17,8% de los procedentes de Santiago, comprende el Hospital Clínico Universitario y el Hospital Psiquiátrico de Conxo.
- 15702: Con 11.184 viajeros, el 15,6% de los procedentes de Santiago, corresponde al código postal de la propia estación ferroviaria. También comprende varios edificios públicos, como el Parlamento de Galicia, y el hospital de Conxo.
- 15703: Con 6.686 viajeros, el 9,3% de los procedentes de Santiago, zona situada al este y noreste del centro histórico de Santiago.
- 15704: Con 5.324 viajeros, el 7,4% de los procedentes de Santiago, comprende buena parte del centro histórico y la zona norte del mismo, incluyendo la sede de la Xunta de Galicia y la estación de autobuses de Santiago.

Por tanto, el 90,6% de los viajeros con origen en Santiago (66,7% de los viajeros subidos) proceden de uno de los 6 códigos postales anteriores.

El modo de acceso de los viajeros con origen en Santiago es mayoritariamente a pie (73,5%), seguido de lejos por el vehículo privado (12,3%), el taxi (7,2%) y el autobús urbano (6,1%).

El análisis del modo de acceso de los viajeros con origen en los 6 códigos postales mencionados muestra que los procedentes de zonas más céntricas

(15703 y 15704) presentan cuotas mayores de uso del transporte público (en torno al 10%) mientras que los procedentes de zonas más periféricas (15705 y 15706), tienen cuotas por debajo del 6%.

De hecho, el PMUS ya proponía modificaciones en algunas líneas de autobús urbano para mejorar la conexión de los campus universitarios y del Hospital Clínico de Santiago con la estación de tren. Estas medidas se justificaron en la baja participación del ferrocarril como modo de acceso a dichos centros. Es decir, que a pesar de que los códigos postales 15705 y 15706 constituyen el origen del 29,8% de los viajeros subidos en la estación de tren, el ferrocarril tiene una participación del 1,3% y del 3,4% en el acceso a los campus y al hospital, respectivamente.

El PMUS destaca los polígonos del Tambre y de Costa Vella como principales focos de actividad industrial dentro del municipio de Santiago. El polígono de Costa Vella se sitúa entre los códigos postales 15898 y 15707 (bastante extenso), zonas de origen del 3,8% de los viajeros subidos en la estación ferroviaria. Sin embargo, el código correspondiente al polígono del Tambre (15890) no figura como zona de origen de los viajeros que utilizan los servicios ferroviarios. Este hecho es coherente con los resultados de las encuestas realizadas en dicho polígono (PMUS), que reflejan que el vehículo privado constituye el modo de acceso en el 93% de los viajes desde fuera del municipio de Santiago, mientras que el ferrocarril no tiene cuota en el reparto modal.

Actualmente, la línea de autobús urbano P6 recorre el Polígono del Tambre y pasa frente al edificio de la estación de ferrocarril. Sin embargo, la parada más próxima en ambos sentidos está algo apartada de dicha estación (en la rúa da Rosa a la altura de la intersección con la rúa da República Arxentina). Otra característica que hace esta línea poco atractiva es la baja frecuencia de servicios, 60 minutos en hora punta.

El Polígono de Costa Vella está conectado con la estación de ferrocarril mediante las líneas C5 y C6. Sin embargo, la frecuencia de estos servicios (60 minutos) también los hace poco atractivos frente al vehículo privado.

Respecto a los viajeros con origen fuera del municipio de Santiago, destacan los procedentes de otros municipios de la provincia de A Coruña (16,5%), y, en particular, los procedentes de Teo y Ames. Los viajeros con origen en otros municipios de la provincia de A Coruña acceden a la estación mayoritariamente en vehículo privado (66,4%), modo seguido del autobús interurbano (16,7%) y de otro tren (11,5%). El acceso en modo ferroviario se produce fundamentalmente desde el municipio de A Coruña. La ubicación de los municipios con más demanda de viajeros subidos (Teo, Ames, Brión, Negreira, Noia, Ribeira), alejados de los ejes ferroviarios, dificulta que dichos viajeros utilicen otro tren para acceder a dicha estación.

Los viajeros con origen en otras provincias gallegas (5,1%), proceden mayoritariamente de la provincia de Pontevedra, y, en menor medida, de Ourense. En este caso, el vehículo privado (34,2%) es el segundo modo de acceso tras el ferrocarril (53,4%), lo cual podría justificarse en la calidad de las infraestructuras ferroviarias que conectan actualmente Santiago con los principales núcleos urbanos pontevedreses y con Ourense.

Los principales modos de acceso de los viajeros con origen en la provincia de Pontevedra son otro tren (48,2%), vehículo privado (38,1%) y autobús interurbano (10,8%). Los viajeros procedentes de Ourense, en cambio, acceden mayoritariamente en otro tren (75,4%), siendo la participación del autobús interurbano bastante menor (2,2%).

Los viajeros procedentes del resto de España o de otro país (4,8%), utilizan mayoritariamente dos modos de acceso, ya que la mayoría acceden en avión (79,1%). El acceso desde el aeropuerto se produce fundamentalmente en el autobús interurbano que conecta el aeropuerto de Lavacolla y la estación de tren (40,0%), en autobús discrecional (20,2%) y en taxi (15,4%). Entre los viajeros que utilizan un solo modo de acceso destaca otro tren (14,9%).

Analizando la utilización de los modos de acceso por periodo horario se observa que en la franja de 6 a 10 h es menor el porcentaje de viajeros que acceden andando (37,6%, frente al 60% de los otros periodos horarios) y aumentan los que lo hacen en coche (en torno al 36%, frente al 15-20% de los otros periodos horarios) o en taxi (en torno al 11%, frente al 5-7% de los otros periodos horarios).

De hecho, el aparcamiento de la estación, con una capacidad de 434 plazas, tiene el período de mayor ocupación entre las 10 y las 13 horas (60%), mientras que la mínima ocupación (20% aproximadamente) se produce durante el período nocturno. Destaca que en el día medio el número de entradas en el aparcamiento es del orden de 8 veces superior a los viajeros subidos en la estación que declararon acceder a la misma en vehículo privado con utilización de dicho aparcamiento.

En análisis de los flujos de entrada y salida de taxis en el aparcamiento de la estación refleja una mayor acumulación de vehículos durante la tarde (hasta 15 vehículos en algún cuarto de hora). La acumulación de más de 8 taxis no se ha identificado como un problema ya que sólo se produce durante cortos intervalos y los taxis adicionales pueden esperar en espacios contiguos. El

periodo entre las 8:15 y las 8:30 h es el que más tráfico de taxis registra, siendo entonces la bolsa de taxis inferior a los 7 vehículos.

Del análisis de los modos de acceso utilizados en función de la frecuencia del viaje se comprueba que en los viajes de frecuencia diaria (incluyendo o no el fin de semana), la cuota de los modos de acceso colectivos interurbanos (0tro tren, bus interurbano) es menor, lo cual podría justificarse en el mayor tiempo de viaje de estos modos si se les compara con el vehículo privado. La menor utilización de los modos de acceso colectivos interubanos en viajes de frecuencia diaria o casi diaria es coherente con el elevado peso de los viajes por motivo trabajo en los viajes de dicha frecuencia.

La cuota del acceso a pie, modo mayoritario para todas las frecuencias, disminuye del 60%, en viajes con frecuencia diaria o semanal, al 40-50% en viajes con frecuencia anual u ocasional.

Analizando el modo de acceso en función del número de acompañantes del viajero se observa que conforme aumenta el número de éstos disminuye la cuota de acceso a pie y aumenta la del vehículo privado, en particular, los que utilizan el aparcamiento de la estación (cuota del 2,3% cuando el viajero acude sólo frente al 27,7% cuando acude con más de 2 acompañantes).

2. Diagnóstico de la situación futura

2.1 Prognosis de la demanda ferroviaria

En este apartado se realiza una estimación del volumen futuro de viajeros de la estación de Santiago de Compostela.

La estimación de demanda a corto-medio plazo se ha basado en los siguientes estudios de demanda:

- Actualización del estudio de demanda del eje atlántico: A Coruña-Vigo, realizado por Adif en 2013.
- Estudio de mercado y rentabilidad económico-social y financiera de la línea de alta velocidad Madrid-Noroeste: Galicia-Asturias, realizado por Adif en 2010.
- Estudio de rentabilidad económico-social y financiera de la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense-Santiago de Compostela, realizado por Adif Alta Velocidad en 2015.

A partir de las previsiones realizadas en estos estudios se ha obtenido una demanda de casi 3,2 millones de viajeros anuales, 2,3 millones en el Eje Atlántico y 0,8 millones accediendo hacia/desde Ourense y el resto de España (Tabla 42).

Tabla 42. Demanda actual y prevista en la estación de Santiago a corto-medio plazo
Fuente: Adif

Demanda en las relaciones con Santiago de Compostela		2014	2015 (*)	Corto-medio plazo
Eje Atlántico				
	A Coruña	867.206	955.057	1.113.135
	Vilagarcía de Arousa	228.998	255.715	310.349
	Pontevedra	152.023	177.720	298.633
	Vigo	219.628	284.890	616.443
	Resto de relaciones	42.739	45.731	47.578
TOTAL Eje Atlántico		**1.510.594**	**1.719.113**	**2.338.560**
Accesos a Galicia				
	Madrid/Resto España	200.136	215.346	523.720
	Ourense	261.451	283.413	319.046
TOTAL Accesos a Galicia		461.587	498.759	842.766
TOTAL Demanda (Viajeros anuales)		**1.972.181**	**2.217.872**	**3.181.326**

(*) La demanda de 2015 corresponde a la de 2014 con el incremento de viajeros experimentado en mayo de 2015 tras la finalización del Eje Atlántico, y su puesta en servicio a finales de abril.

Estas previsiones a corto-medio plazo suponen incrementos muy importantes de demanda en las relaciones de Santiago con Pontevedra, Vigo y, sobretodo, Madrid (casi del 20% anual). Las actuaciones recientes en el Eje Atlántico y la conexión a corto-medio plazo de Santiago con Madrid mediante servicios de alta velocidad justifican estas previsiones optimistas de crecimiento.

Es de prever, no obstante, que el fuerte ritmo inversor a corto-medio plazo no tenga continuidad en el futuro y se produzca una estabilización de la demanda a largo plazo. Por ello, la demanda en dicho horizonte se ha calculado considerando un crecimiento del 1,5% anual a partir de la demanda a corto-medio plazo. Con estas previsiones, la demanda de la estación de Santiago a largo plazo ascendería a 3,7 millones de viajeros, repartidos en 2,7 millones en el Eje Atlántico y 1 millón accediendo hacia/desde Ourense y el resto de España.

Tabla 43. Demanda prevista en la estación de Santiago a largo plazo
Fuente: Elaboración propia

Demanda en las relaciones con Santiago de Compostela		Largo plazo
Eje Atlántico		
	A Coruña	1.290.000
	Vilagarcía de Arousa	360.000
	Pontevedra	345.000
	Vigo	715.000
	Resto de relaciones	55.000
TOTAL Eje Atlántico		**2.765.000**
Accesos a Galicia		
	Madrid/Resto España	610.000
	Ourense	370.000
TOTAL Accesos a Galicia		**980.000**
TOTAL Demanda (Viajeros anuales)		**3.745.000**

2.2 Actuaciones propuestas a corto-medio y largo plazo

2.2.1 Actuaciones a corto-medio plazo

El proyecto constructivo comprende las actuaciones identificadas como de necesaria ejecución en el horizonte a corto-medio plazo. Dichas actuaciones incluyen los ámbitos de mejora identificados en el *"Programa de necesidades funcionales. Santiago de Compostela. Corto-Medio Plazo"*, de la dirección de Estaciones de viajeros de Adif (noviembre de 2012), así como otras identificadas durante la redacción de dicho proyecto.

A continuación se resumen aquellas actuaciones que afectan al movimiento de los viajeros en el acceso a la estación.

- Colocación de valla de cerramiento exterior entre andén y aparcamiento para controlar el acceso.
- Ampliación del vestíbulo de la estación de manera que no haya interferencia entre la zona de paso y la de espera. Implicará el traslado de la cafetería y del gabinete de circulación fuera del edificio actual y el desplazamiento hacia el oeste del centro de viajes.
- Se habilitarán dos puertas contiguas para los flujos de salida de viajeros hacia los andenes, de manera que el control de equipajes y billetes (escáner y check-in) se realice en la zona más ancha del andén 1, zona capaz de alojar la formación de colas sin interferir con los flujos de llegadas. La entrada de éstos en el edificio se producirá a través de 3 puertas anti-retorno, dos en el cuerpo principal del edificio y una tercera en la base del torreón.
- Traslado de los locales comerciales existentes en el andén 1 al vestíbulo de la estación.
- Actuaciones en el aparcamiento:
  - Desplazamiento del espacio donde se produce actualmente el *kiss &ride* hacia fuera del pórtico del edificio de viajeros.
  - Reordenación global del aparcamiento para optimizar los recorridos y la dotación total de plazas, incluyendo zona de carga/descarga, y estacionamiento para dos autobuses de trasbordo.
  - Ampliación del aparcamiento en la zona oeste, zona colindante al andén 1.
  - Instalación de un ascensor en las proximidades de la escalera de acceso al aparcamiento de la estación por la rúa do Hórreo.

Resultan 449 plazas, 7 de las cuales están destinadas a minusválidos y 8 a la bolsa de taxis.

2.2.2 Actuaciones a largo plazo

El *"Programa de necesidades funcionales. Santiago de Compostela. Largo Plazo"*, de la dirección de Estaciones de viajeros de Adif (noviembre de 2012) establece las siguientes actuaciones en el aparcamiento:

- Se creará una zona reservada de 100 plazas para coches de alquiler, plazas que contarán con un control de acceso específico.
- Se realizará una reserva de espacio para la ampliación del aparcamiento a futuro en 200 plazas más.

- Ubicación de 30 plazas reservadas para motocicletas y bicicletas en el entorno inmediato de los accesos.
- Reserva de espacio para la parada momentánea de 10 taxis y de una bolsa de taxis con capacidad para 25 taxis que alimente la parada anterior.
- Reserva de espacio para una parada de autobuses urbanos próxima a las entradas de la estación.
- Ampliación de 2 a 3 las dársenas reservadas para los autocares de trasbordo.
- Reserva de espacio para la bajada de viajeros que acceden a la estación en vehículo privado con una capacidad para 15 vehículos.
- Zona de carga y descarga de longitud no inferior a 15 m.
- Reserva de espacio para ambulancias y vehículos de emergencia.

2.3 Análisis de compatibilidad

Una vez estimada la demanda ferroviaria por destino en los horizontes futuros, se procede a analizar cómo incidirá la nueva demanda sobre los modos de acceso a la estación y, en particular, sobre su aparcamiento.

La distribución de los viajeros previstos por tipo de servicio ferroviario (Regionales, MD/Avant y Larga distancia) se ha realizado con base en las siguientes hipótesis:

- El coeficiente de paso de demanda anual a demanda mensual de viajeros subidos en 2015 se supone constante para cada estación de bajada.
- Para una misma estación de destino, la división de viajeros subidos por tipo de servicio se supone constante. La Tabla 21 muestra el reparto existente en la situación actual.

La Tabla 44 muestra la previsión de demanda de viajeros subidos por estación de bajada y tipo de servicio en el horizonte a corto-medio plazo.

Tabla 44. Demanda de viajeros a destinos principales por tipo de servicio a corto-medio plazo
Fuente: Elaboración propia

	ESTACIÓN	TIPO DE SERVICIO							
		Regionales		MD/Avant		Larga distancia		TOTAL	
		Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
Origen	**SANTIAGO DE COMPOSTELA**	**33.893**	***23,8%***	**83.310**	***58,5%***	**22.895**	***16,1%***	**140.098**	*100,0%*
Estación de bajada	*A CORUÑA*	11.746	*24,2%*	35.899	*73,9%*	935	*1,9%*	48.580	*100,0%*
	ORENSE	329	*2,6%*	11.920	*94,1%*	423	*3,3%*	12.672	*100,0%*
	PONTEVEDRA	4.722	*37,0%*	8.051	*63,0%*	0		12.772	*100,0%*
	VIGO	8.553	*30,1%*	19.831	*69,9%*	0		28.385	*100,0%*
	VILAGARCIA DE AROUSA	5.714	*43,4%*	7.437	*56,6%*	0		13.151	*100,0%*
	MADRID-CHAMARTÍN, BCN y HENDAYA	0		0		18.515	*100,0%*	18.515	*100,0%*
	OTRAS	2.829	*47,0%*	172	*2,9%*	3.022	*50,2%*	6.023	*100,0%*
	TOTAL	**33.893**	***23,8%***	**83.310**	***58,5%***	**22.895**	***16,1%***	**140.098**	**100,0%**

La Tabla 45 muestra la previsión correspondiente al horizonte a largo plazo.

Tabla 45. Demanda de viajeros a destinos principales por tipo de servicio a largo plazo
Fuente: Elaboración propia

	ESTACIÓN	TIPO DE SERVICIO							
		Regionales		MD/Avant		Larga distancia		TOTAL	
		Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
Origen	**SANTIAGO DE COMPOSTELA**	**39.268**	***23,8%***	**96.555**	***58,5%***	**26.633**	***16,1%***	**162.456**	*100,0%*
Estación de bajada	*A CORUÑA*	13.612	*24,2%*	41.603	*73,9%*	1.083	*1,9%*	56.299	*100,0%*
	ORENSE	381	*2,6%*	13.824	*94,1%*	491	*3,3%*	14.696	*100,0%*
	PONTEVEDRA	5.455	*37,0%*	9.301	*63,0%*	0		14.755	*100,0%*
	VIGO	9.921	*30,1%*	23.002	*69,9%*	0		32.923	*100,0%*
	VILAGARCIA DE AROUSA	6.628	*43,4%*	8.627	*56,6%*	0		15.255	*100,0%*
	MADRID-CHAMARTÍN, BCN y HENDAYA	0		0		21.565	*100,0%*	21.565	*100,0%*
	OTRAS	3.270	*47,0%*	198	*2,9%*	3.494	*50,2%*	6.962	*100,0%*
	TOTAL	**39.268**	***23,8%***	**96.555**	***58,5%***	**26.633**	***16,1%***	**162.456**	**100,0%**

Una vez conocida la distribución de la demanda total por tipo de servicio, el reparto de viajeros por modo de acceso se calcula suponiendo que se mantiene constante la distribución actual de viajeros por modo de acceso y tipo de servicio, distribución mostrada en la Tabla 37.

Tabla 46. Distribución de viajeros según modo de acceso y tipo de servicio a corto-medio plazo
Fuente: Elaboración propia

Modo acceso inmediato	TIPO DE SERVICIO							
	Regionales		MD/Avant		Larga distancia		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
VP Parking	1.384	*4,1%*	3.197	*3,8%*	1.993	*8,7%*	**6.574**	***4,7%***
VP no Parking	5.442	*16,1%*	14.951	*17,9%*	3.646	*15,9%*	**24.040**	***17,2%***
VP alquiler	83	*0,2%*	147	*0,2%*	369	*1,6%*	**599**	***0,4%***
Taxi	1.183	*3,5%*	5.086	*6,1%*	3.907	*17,1%*	**10.176**	***7,3%***
Bus urbano	1.569	*4,6%*	3.963	*4,8%*	641	*2,8%*	**6.172**	***4,4%***
Otro tren	1.965	*5,8%*	4.005	*4,8%*	1.730	*7,6%*	**7.700**	***5,5%***
Bus interurbano	1.686	*5,0%*	4.828	*5,8%*	635	*2,8%*	**7.149**	***5,1%***
Bus discrecional	661	*2,0%*	773	*0,9%*	140	*0,6%*	**1.574**	***1,1%***
Andando	19.503	*57,5%*	45.807	*55,0%*	9.554	*41,7%*	**74.864**	***53,4%***
Bicicleta	142	*0,4%*	519	*0,6%*	281	*1,2%*	**942**	***0,7%***
Moto	275	*0,8%*	34	*0,0%*	0	*0,0%*	**308**	***0,2%***
Total	**33.893**	***100,0%***	**83.310**	***100,0%***	**22.895**	***100,0%***	**140.098**	***100,0%***

Tabla 47. Distribución de viajeros según modo de acceso y tipo de servicio a largo plazo
Fuente: Elaboración propia

Modo acceso inmediato	TIPO DE SERVICIO							
	Regionales		MD/Avant		Larga distancia		Total	
	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%	Viajeros	%
VP Parking	1.604	*4,1%*	3.705	*3,8%*	2.319	*8,7%*	**7.627**	***4,7%***
VP no Parking	6.306	*16,1%*	17.328	*17,9%*	4.241	*15,9%*	**27.875**	***17,2%***
VP alquiler	96	*0,2%*	171	*0,2%*	429	*1,6%*	**696**	***0,4%***
Taxi	1.370	*3,5%*	5.895	*6,1%*	4.545	*17,1%*	**11.810**	***7,3%***
Bus urbano	1.818	*4,6%*	4.593	*4,8%*	745	*2,8%*	**7.156**	***4,4%***
Otro tren	2.277	*5,8%*	4.641	*4,8%*	2.012	*7,6%*	**8.931**	***5,5%***
Bus interurbano	1.954	*5,0%*	5.595	*5,8%*	738	*2,8%*	**8.287**	***5,1%***
Bus discrecional	766	*2,0%*	896	*0,9%*	162	*0,6%*	**1.824**	***1,1%***
Andando	22.596	*57,5%*	53.090	*55,0%*	11.114	*41,7%*	**86.799**	***53,4%***
Bicicleta	165	*0,4%*	602	*0,6%*	327	*1,2%*	**1.093**	***0,7%***
Moto	318	*0,8%*	39	*0,0%*	0	*0,0%*	**357**	***0,2%***
Total	**39.268**	***100,0%***	**96.555**	***100,0%***	**26.633**	***100,0%***	**162.456**	***100,0%***

La tabla siguiente resume la evolución prevista de la utilización de los modos de acceso a la estación ferroviaria.

Tabla 48. Distribución de viajeros por modo de acceso y horizonte temporal
Fuente: Elaboración propia

Modo acceso inmediato	Viajeros		
	2015	Corto-medio plazo	Largo plazo
VP Parking	4.367	6.574	7.627
VP no Parking	16.833	24.040	27.875
VP alquiler	354	599	696
Taxi	6.578	10.176	11.810
Bus urbano	4.390	6.172	7.156
Otro tren	5.254	7.700	8.931
Bus interurbano	5.112	7.149	8.287
Bus discrecional	1.121	1.574	1.824
Andando	52.812	74.864	86.799
Bicicleta	628	942	1.093
Moto	224	308	357
Total	**97.673**	**140.098**	**162.456**

En general, a corto-medio plazo, la demanda de todos los modos de acceso aumenta del orden del 40-50%. Se aparta de la pauta general el vehículo de alquiler, que a pesar de tener un peso reducido en el reparto de viajeros por modo de acceso, incrementa sus usuarios en un 69% respecto a la situación actual.

A largo plazo, la demanda de todos los modos de acceso se incrementa por encima del 60%, destacando los incrementos experimentados por los usuarios del taxi, que se incrementan un 80% respecto a la situación actual, y los del vehículo privado de alquiler, que casi se duplican.

A pesar de que, como se muestra en el apartado 2.2.2.3, el aparcamiento de la estación alcanza grados de ocupación del 60% en la situación actual, el número de usuarios del mismo (descontando taxis y trabajadores de la estación) es del orden de 8 veces superior a los viajeros subidos en la estación que declararon acceder a la misma en vehículo privado con utilización de dicho aparcamiento.

La pequeña participación de los usuarios del ferrocarril en el aparcamiento de la estación en la situación actual significa que, a pesar de que esta demanda aumente en el futuro, seguirá teniendo una pequeña participación sobre el total de usuarios, y, por tanto, sobre el grado de ocupación del aparcamiento. No obstante, entre las actuaciones a largo plazo se ha previsto disponer 100 plazas para coches de alquiler, así como una reserva de espacio para la futura ampliación del aparcamiento en 200 plazas.

Respecto a la bolsa de taxis, en la actualidad hay periodos del día en los que el número de taxis registrados dentro de la estación (Gráfico 13) supera el número de plazas de la bolsa de taxi (8 plazas). Esta circunstancia no se ha identificado como un problema ya que sólo se produce durante cortos intervalos y los taxis adicionales pueden esperar en espacios contiguos. No obstante, sería recomendable reservar una zona colindante a la bolsa donde puedan esperar ordenadamente a que queden plazas libres en la misma. De hecho, entre las actuaciones previstas a largo plazo está la reserva de espacio para la parada momentánea de 10 taxis y una bolsa de taxis con capacidad para 25 vehículos que alimente la parada anterior.

3. Objetivos

Los objetivos perseguidos con el presente estudio de movilidad sostenible son:

1. Fomentar modos y vehículos más sostenibles
2. Mejorar la conexión en transporte público de la estación ferroviaria con los principales centros atractores de viajes de la ciudad
3. Minimizar el impacto de los accesos a la estación en el viario del entorno
4. Optimizar la utilización del aparcamiento de la estación ferroviaria

3.1 Fomentar modos y vehículos más sostenibles

A pesar de que el acceso a la estación ferroviaria se produce mayoritariamente a pie (54,1%), el uso del vehículo privado (22,1%) es significativo, alcanzando una cuota aproximadamente igual a la suma de los modos de transporte público urbanos e interurbanos (23%).

Este objetivo busca promover la utilización de modos *soft*, del transporte público y de vehículos privados menos contaminantes, modos más saludables y que hacen de la ciudad un medio más habitable.

El suministro de información sobre el sistema de transporte público urbano, sobre los tiempos de viaje a pie a los principales centros atractores de la ciudad, etc. en la propia estación contribuirá a que los viajeros contemplen estas opciones a la hora de dirigirse a su destino final.

Ciertos viajeros son difícilmente transferibles a los denominados modos sostenibles (modos *soft* y transporte público), debido a la realización de viajes de larga distancia, tratarse de personas de edad avanzada, etc. Sin embargo, medidas como la aplicación de descuentos en el aparcamiento a los vehículos de bajas emisiones, pueden contribuir también a mejorar el medio ambiente.

3.2 Mejorar la conexión en transporte público de la estación ferroviaria con los principales centros atractores de viajes de la ciudad

Para la elaboración del PMUS de Santiago de Compostela se realizaron encuestas en varios centros atractores de la ciudad. Dichas encuestas revelan que solo un bajo porcentaje de los usuarios de estos centros utilizan el transporte ferroviario en la etapa de acceso.

Este objetivo busca mejorar la conexión entre la estación ferroviaria y los citados centros atractores de viajes introduciendo pequeñas modificaciones en

la oferta (itinerario, paradas, frecuencia) de las líneas de autobús urbano existentes.

3.3 Minimizar el impacto de los accesos a la estación en el viario del entorno

Las actuaciones previstas en la estación ferroviaria para el corto-medio y el largo plazo pueden producir alteraciones en las pautas de movilidad de los ciudadanos que afecten al nivel de servicio en el viario del entorno de la estación.

Este objetivo trata de garantizar que se realice un análisis de la movilidad en el entorno de la estación en la situación actual y en los distintos horizontes temporales futuros para evaluar los posibles impactos de las actuaciones previstas y, en su caso, anticipar las actuaciones necesarias para eliminarlos o reducirlos.

3.4 Optimizar la utilización del aparcamiento de la estación ferroviaria

La comparación de las entradas y salidas en el aparcamiento de la estación con los viajeros subidos que declararon utilizar dicho aparcamiento revela que este espacio sirve también a un buen número de ciudadanos que no utilizan los servicios ferroviarios.

Esta función de servicio tanto a los usuarios del ferrocarril como a usuarios de otros servicios de la ciudad debe ser analizada para sacar el máximo partido al espacio disponible, más aún si se tienen en cuenta las importantes demandas en cuanto a capacidad previstas para el aparcamiento en el *"Programa de necesidades funcionales. Santiago de Compostela. Largo Plazo"*.

4. Medidas

Una vez realizado el diagnóstico del sistema de transporte en relación con la estación ferroviaria en la situación actual, así como su evolución probable teniendo en cuenta las actuaciones previstas a corto-medio y largo plazo, y definidos los objetivos que se quieren alcanzar con el Estudio de Movilidad Sostenible, el presente apartado constituye el principal resultado del estudio: la identificación y descripción de las medidas concretas que habrán de ponerse en práctica para avanzar en el cumplimiento de los objetivos a partir de la situación de partida.

Se han identificado 5 medidas cuyos detalles se muestran a continuación. Estas medidas van encaminadas al cumplimiento de los objetivos 1, 3 y 4.

No obstante, en un documento aparte se han incluido una serie de medidas complementarias, que están encaminadas a alcanzar los objetivos 1 y 2. Estas medidas se presentan separadamente puesto que su desarrollo y ejecución corresponde fundamentalmente a la administración local o regional.

4.1 Estudio de caracterización de los flujos vehiculares en el acceso a la estación ferroviaria

Objetivo y justificación

Las medidas propuestas en este estudio van dirigidas a promover el transporte en los modos más sostenibles. Sin embargo, las actuaciones previstas en la estación ferroviaria pueden influir sobre la movilidad vehicular en el entorno de la misma.

Por tanto, es necesario analizar y caracterizar los flujos de vehículos en las vías del entorno de la estación de manera que sirva de punto de partida para la evaluación de las posibles implicaciones de las actuaciones previstas sobre el tráfico en el entorno.

Descripción de la medida

El estudio habría de cubrir al menos los siguientes puntos:

- Análisis de la evolución diaria de las intensidades de tráfico en las vías del entorno de la estación.
- Estimación del nivel de servicio en la situación actual mediante microsimulación.
- Análisis de recorridos de los usuarios del aparcamiento de la estación que permita estimar en el futuro el efecto de la variación de la demanda de servicios ferroviarios sobre la red viaria.

- Realización de hipótesis en los horizontes futuros a partir de las prognosis de demanda ferroviaria.
- Estimación del nivel de servicio tras la implementación de las actuaciones previstas en la estación a partir de las hipótesis anteriores y del modelo de microsimulación.

Ficha técnica de la medida

OBJETIVO:
- Minimizar el impacto de los accesos a la estación en el viario del entorno
MEDIDA:
Estudio de caracterización de los flujos vehiculares en el acceso a la estación ferroviaria
ÁMBITO DE INFLUENCIA:
Municipal
AGENTES IMPLICADOS:
Ayuntamiento, Tussa (empresa gestora del transporte urbano), Adif
INDICADORES DE SEGUIMIENTO:
Nivel de servicio en los accesos viarios a la estación ferroviaria Grado de ocupación del aparcamiento de la estación

4.2 Informar a los usuarios de la estación ferroviaria acerca de sus posibilidades de conexión peatonal y con el transporte público urbano e interurbano

Objetivo y justificación

La información sobre las conexiones con la red de transporte público es esencial para promover un acceso más sostenible al modo ferroviario. El PMUS señala que la escasa información de red al usuario del transporte público es una de las debilidades del sistema de transporte en el Área Metropolitana de Santiago.

Puesto que este estudio busca fomentar la sostenibilidad en los accesos a la estación ferroviaria, no puede faltar en dicha estación toda la información necesaria sobre las alternativas existentes de transporte público y modos blandos.

Descripción de la medida

La estación deberá contar con:

- Mapa de las líneas de autobús urbano, horario de funcionamiento del servicio y frecuencia de las líneas con parada en las proximidades de la estación ferroviaria.
- Mapa esquemático de las líneas de autobús interurbano con parada próxima a la estación ferroviaria. También se dispondrán las herramientas necesarias para que una vez que los viajeros abandonen la estación puedan consultar dicha información vía teléfono móvil.
- Información sobre tiempos de recorrido andando a los principales puntos de atracción de la ciudad.

La información anterior habrá de estar adecuadamente señalizada y en lugar visible.

También se incluye dentro de esta medida la actualización con periodicidad anual de la información que figura en la página web de Adif sobre los servicios y modos de acceso a la estación. Puesto que muchos viajeros deciden sobre los modos de acceso a utilizar previamente a la realización del viaje en tren, es muy importante garantizar que puedan consultar las alternativas de acceso existentes en Internet.

Además, con el propósito de reforzar la intermodalidad ferrocarril–autobuses interurbanos, se ubicarán en la estación ferroviaria paneles variables reproduciendo en tiempo real aquéllos que en la estación de autobuses de Santiago anuncian las próximas salidas y llegadas de autobuses.

Se propone que la medida se ejecute coincidiendo con la remodelación de la estación prevista a corto-medio plazo.

Ficha técnica de la medida

OBJETIVO:
- Fomentar modos y vehículos más sostenibles
MEDIDA:
Informar a los usuarios de la estación ferroviaria acerca de sus posibilidades de conexión peatonal y con el transporte público urbano e interurbano
ÁMBITO DE INFLUENCIA:
Comunidad Autónoma
AGENTES IMPLICADOS:
Adif, Ayuntamiento, Tussa (empresa gestora del transporte urbano), Xunta de Galicia
INDICADORES DE SEGUIMIENTO:
Satisfacción de los usuarios de la estación ferroviaria respecto a la información sobre otros modos de transporte público

4.3 Estudio de viabilidad de aplicar nuevos descuentos en las tarifas de autobús a los usuarios del ferrocarril

Objetivo y justificación

El objetivo de esta medida es evaluar los posibles impactos de fomentar el uso del transporte público para el acceso a la estación ferroviaria mediante descuentos en las tarifas de los autobuses urbanos e interurbanos cuando estos modos se utilicen en combinación con un servicio de transporte ferroviario.

En la actualidad, en el Área Metropolitana de Santiago existe una política tarifaria integrada, de manera que la tarifa se establece en función del número de saltos (en términos de ayuntamientos por los que discurra el servicio de transporte) y del medio de pago utilizado (pago en efectivo o con Tarjeta Metropolitana), estableciéndose mayores descuentos para los usuarios recurrentes. Además el transbordo se bonifica dentro de un período de tiempo establecido.

Con esta medida se pretende atender por tanto a aquéllos usuarios de la estación ferroviaria procedentes del exterior del Área Metropolitana de Santiago.

Descripción de la medida

Se trataría de analizar la repercusión de aplicar la política de billete combinado AVE-Cercanías a la combinación de servicios ferroviarios distintos de la alta velocidad con el transporte público en autobús urbano e interurbano.

Los beneficiarios serían los usuarios del ferrocarril procedentes de estaciones situadas fuera del Área Metropolitana de Santiago, usuarios no beneficiarios de la política tarifaria integrada.

Ficha técnica de la medida

OBJETIVO:
- Fomentar modos y vehículos más sostenibles
MEDIDA:
Estudio de viabilidad de aplicar nuevos descuentos en las tarifas de autobús a los usuarios del ferrocarril
ÁMBITO DE INFLUENCIA:
Nacional
AGENTES IMPLICADOS:
Operador ferroviario, Ayuntamiento, Tussa (empresa gestora del transporte urbano), Xunta de Galicia
INDICADORES DE SEGUIMIENTO:
Los propios indicadores de viabilidad del estudio

4.4 Estudio de viabilidad de introducir descuentos a los vehículos de bajas emisiones en el aparcamiento de la estación

Objetivo y justificación

La comparación de los modos de acceso a la estación por tipo de servicio ferroviario muestra que los viajeros de Larga Distancia (LD) son los que más utilizan el vehículo privado y el taxi; ambos constituyen el modo de acceso para el 43,3% de los viajeros subidos. Este hecho es coherente con que el 40,1% de los viajeros subidos en servicios de LD tengan como motivo de viaje Visita turística/vacaciones.

El mayor peso del vehículo privado y del taxi frente a los servicios Internos a Galicia se produce a costa de los modos de transporte público colectivo (autobús y tren), pero sobretodo de la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta). La mejora de las conexiones en transporte público con la estación ferroviaria contribuirá a reducir las diferencias en el modo de acceso de los usuarios de los distintos tipos de servicios ferroviarios. No obstante, aquéllos que decidan seguir utilizando el vehículo privado habrán de ser incentivados a utilizar vehículos que produzcan menos impactos, en particular, vehículos que emitan menos contaminantes.

Descripción de la medida

La medida consiste en analizar la repercusión que tendría sobre el concesionario del aparcamiento la reducción de las tarifas a los vehículos que utilicen combustibles o tecnologías alternativas.

El estudio habrá de concretar en primer lugar qué vehículos podrían acogerse a la bonificación. En dicha determinación habrá de tenerse en cuenta las posibilidades actualmente existentes para la discriminación de los vehículos en los accesos al aparcamiento.

Se analizará la compensación que sería necesario aportar al concesionario según distintos grados de bonificación y estimaciones de usuarios de vehículos que se puedan acoger a la medida.

Ficha técnica de la medida

OBJETIVO:
- Fomentar modos y vehículos más sostenibles
MEDIDA:
Estudio de viabilidad de introducir descuentos a los vehículos de bajas emisiones en el aparcamiento de la estación
ÁMBITO DE INFLUENCIA:
Nacional
AGENTES IMPLICADOS:
Administración General del Estado, Xunta de Galicia, Adif, Saba (empresa concesionaria del aparcamiento de la estación ferroviaria)
INDICADORES DE SEGUIMIENTO:
Los propios indicadores de viabilidad del estudio

4.5 Estudio de alternativas para la adecuación del aparcamiento de la estación al Programa de Necesidades funcionales a largo plazo

Objetivo y justificación

El presente estudio de movilidad se engloba dentro del Proyecto constructivo para la adaptación de la estación de Santiago de Compostela a los nuevos servicios de alta velocidad, proyecto que cubre las necesidades en el horizonte a corto-medio plazo.

Sin embargo, el "*Programa de necesidades funcionales. Santiago de Compostela. Largo Plazo*" prevé la necesidad de incrementar el aparcamiento para albergar al menos 200 plazas más. Con objeto de garantizar la evaluación de varias opciones para tal ampliación, se considera adecuado realizar, previamente a la redacción del proyecto para la adaptación de la estación a las necesidades a largo plazo, un estudio de alternativas para optimizar el funcionamiento del aparcamiento minimizando la ocupación de espacio adicional.

Descripción de la medida

Consiste en la redacción de un estudio de alternativas que satisfaga las necesidades previstas para el aparcamiento de la estación en el "*Programa de necesidades funcionales. Santiago de Compostela. Largo Plazo*".

El estudio habrá de comprender al menos los siguientes puntos:

- Análisis del funcionamiento del aparcamiento de la estación tras la ejecución de las actuaciones previstas a corto-medio plazo.
- Realización de hipótesis en los horizontes futuros a partir de las prognosis de demanda ferroviaria y de otros datos disponibles de movilidad en el entorno de la estación.
- Diagnóstico del funcionamiento a largo plazo de la estación si no se efectuara ninguna actuación en ese horizonte (alternativa 0).
- Análisis multicriterio de 3 alternativas que cumplan los requisitos del Programa de necesidades y resuelvan otros problemas identificados en la tarea anterior.

Ficha técnica de la medida

OBJETIVO:
- Optimizar la utilización del aparcamiento de la estación ferroviaria
MEDIDA:
Estudio de alternativas para la adecuación del aparcamiento de la estación al Programa de Necesidades funcionales a largo plazo
ÁMBITO DE INFLUENCIA:
Nacional
AGENTES IMPLICADOS:
Adif, Saba (empresa concesionaria del aparcamiento de la estación ferroviaria)
INDICADORES DE SEGUIMIENTO:
Los propios indicadores de viabilidad del estudio

ANEJO I. TRABAJOS DE CAMPO

ANEJO I: TRABAJOS DE CAMPO

La investigación de campo llevada a cabo para la realización de este estudio, ha consistido en la realización de las siguientes tareas:

- Encuestas de preferencias reveladas (PR) a viajeros subidos en la estación de Santiago de Compostela.
- Aforo de las personas que entran y salen de la estación, cubriendo todo el periodo de servicio.
- Control de la bolsa de taxis estacionados en el recinto de la estación.

- Encuestas a viajeros subidos en la estación de Santiago de Compostela

    - Oferta de servicios ferroviarios

A continuación se muestra el listado de trenes programados, objeto de la muestra:

Tabla 49. Oferta de servicios objeto de investigación. Estación Santiago de Compostela

Nº serv.	Nº tren	Tipo tren	Destino
1	00851	TREN HOTEL	A Coruña
2	00852	TREN HOTEL	Madrid
3	04075	ALVIA	A Coruña
4	04084	ALVIA	Madrid
5	04085	ALVIA	Madrid
6	04144	ALVIA	Madrid
7	04154	ALVIA	Madrid
8	04155	ALVIA	Ferrol
9	04175	ALVIA	A Coruña
10	04284	ALVIA	Madrid
11	04355	ALVIA	Ferrol
12	09071	AVANT	Ourense
13	09072	MD	A Coruña
14	09073	MD	Vigo
15	09082	MD	A Coruña
16	09083	MD	Vigo
17	09093	MD	Vigo
18	09111	AVANT	Ourense
19	09112	MD	A Coruña
20	09113	MD	Vigo
21	09123	MD	Vigo
22	09132	MD	A Coruña
23	09133	MD	Vigo
24	09141	AVANT	Ourense
25	09142	MD	A Coruña
26	09153	MD	Vigo
27	09162	MD	A Coruña
28	09172	MD	A Coruña
29	09173	MD	Vigo
30	09182	MD	A Coruña
31	09183	MD	Vigo
32	09192	MD	A Coruña
33	09201	AVANT	Ourense
34	09212	MD	A Coruña
35	09213	MD	Vigo
36	09271	AVANT	Ourense
37	09351	AVANT	Ourense
38	09381	AVANT	Ourense
39	09480	AVANT	A Coruña
40	09500	AVANT	A Coruña
41	09550	AVANT	A Coruña
42	09590	AVANT	A Coruña
43	10720	INTERCITY	Ourense
44	10723	INTERCITY	A Coruña
45	12411	REGIONAL	Vigo
46	12421	REGIONAL	Vigo
47	12431	REGIONAL	Vigo
48	12441	REGIONAL	Vigo
49	12451	REGIONAL	Vilagarcía
50	12453	REGIONAL	Vilagarcía
51	12455	REGIONAL	Vigo
52	12457	REGIONAL	Vilagarcía
53	12459	REGIONAL	Vigo
54	12461	REGIONAL	Vigo
55	12512	REGIONAL	A Coruña
56	12526	REGIONAL	A Coruña
57	12528	REGIONAL	A Coruña
58	12538	REGIONAL	A Coruña
59	12554	REGIONAL	A Coruña
60	12560	REGIONAL	A Coruña
61	12967	REGIONAL	Ourense
62	31280/00280	AVANT/INTERCITY	Ourense / Hendaya
63	31283/00283	AVANT/INTERCITY	A Coruña
64	31625/00625	AVANT/ALVIA	Ourense
65	31626/00626	AVANT/ALVIA	A Coruña

La diferenciación entre los viajeros que viajan en Avant y los que viajan en Alvia en los trenes de código compartido Avant/Alvia se ha podido realizar puesto que para viajar en dichos trenes entre A Coruña y Ourense (o viceversa) sólo es posible hacerlo en servicio Avant, es decir, Renfe no ofrece dos servicios (Avant y Alvia) con dos precios distintos en el tramo A Coruña–Ourense. Por tanto, los encuestados de los trenes Avant/Alvia, se han podido separar en viajeros de Alvia y viajeros de Avant atendiendo a su estación de bajada.

En cambio, no se ha podido realizar la diferenciación de los viajeros de trenes de código compartido Avant/Intercity (o viceversa), ya que para trayectos entre A Coruña y Ourense se ofrece no sólo el servicio Avant sino también el Intercity, siendo la única diferencia la tarifa, aspecto no reflejado en la encuesta.

- Fechas de realización

El plan de trabajo se estableció en 7 días naturales, siendo el día de inicio el martes 26 de mayo y finalizando el 1 de junio.

- Equipo de encuestadores

El equipo conformado ha constado de 5 personas repartidas en dos turnos de trabajo cada día, turno de mañana (de 6:00 a 14:30 horas) y turno de tarde (de 14:30 a 23:00 horas). Esta tarea se ha compaginado con la realización del aforo y el control de la bolsa de taxis entre los días 27 y 29 de mayo.

Los últimos tres días de trabajos, el equipo se redujo a 4 personas.

- Método de muestreo

La investigación por encuesta se extendió a los viajeros subidos en todos los servicios ferroviarios con parada en la estación y se ha llevado a cabo mediante entrevista personal, con selección aleatoria del individuo objeto de encuesta y con la ayuda de miniordenadores portátiles tipo *tablet*.

La población objetivo está constituida por todos los usuarios que suben en servicios ferroviarios con parada en la estación de Santiago de Compostela.

- Tamaño de la muestra

La muestra programada constaba de 750 encuestas, siendo finalmente realizadas un total de 2.724 encuestas válidas.

En la siguiente tabla se indica la muestra total obtenida según expedición y jornada, con el número de encuestas válidas para el estudio:

Tabla 50. Resultado de la investigación según jornada

ENCUESTAS VÁLIDAS REALIZADAS								
Nº tren	Día 26	Día 27	Día 28	Día 29	Día 30	Día 31	Día 1	Total
00280	7	8	5	5	8	7	7	**47**
00625	10	8	0	7	0	12	0	**37**
00851	Sin encuesta	1	Sin encuesta	Sin encuesta	2	No opera	Sin encuesta	**3**
00852	8	6	7	15	No opera	12	6	**54**
04075	5	1	1	6	No opera	No opera	5	**18**
04084	15	12	10	11	No opera	No opera	16	**64**
04085	No opera	No opera	No opera	No opera	Sin viajeros	No opera	No opera	
04144	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera	15	No opera	**15**
04154	9	7	12	20	No opera	11	9	**68**
04155	2	2	3	2	No opera	No opera	2	**11**
04175	No opera	No opera	No opera	2	No opera	No opera	No opera	**2**
04284	No opera	No opera	No opera	No opera	11	No opera	No opera	**11**
04355	No opera	No opera	No opera	No opera	No opera	2	No opera	**2**
09071	4	10	4	3	No opera	No opera	4	**25**
09072	13	7	6	9	6	10	6	**57**
09073	11	5	4	8	16	3	8	**55**
09082	17	9	9	7	7	10	10	**69**
09083	7	8	4	6	4	2	8	**39**
09093	10	10	2	6	6	7	4	**45**
09111	No opera	No opera	No opera	No opera	12	9	No opera	**21**
09112	14	8	4	15	11	10	12	**74**
09113	11	7	2	3	No opera	No opera	3	**26**
09123	14	9	1	10	7	13	7	**61**
09132	13	7	Sin encuesta	5	5	5	3	**38**
09133	17	14	3	11	12	6	7	**70**
09141	4	3	1	7	5	4	4	**28**
09142	5	5	10	14	No opera	No opera	8	**42**
09153	4	4	9	17	14	7	5	**60**
09162	8	2	3	14	6	4	3	**40**
09172	11	6	12	20	12	13	6	**80**
09173	5	4	10	15	11	9	4	**58**
09182	10	6	12	19	11	11	7	**76**
09183	7	4	10	16	8	9	7	**61**
09192	6	1	6	8	9	8	4	**42**
09201	6	5	9	10	9	8	4	**51**
09212	8	4	7	9	13	9	6	**56**
09213	10	9	12	22	10	10	7	**80**
09271	2	4	3	Sin encuesta	No opera	No opera	6	**15**
09351	4	5	10	11	No opera	No opera	5	**35**
09381	10	5	6	14	8	9	7	**59**
09480	6	6	4	5	No opera	No opera	6	**27**
09500	No opera	No opera	No opera	No opera	6	5	No opera	**11**
09550	8	6	11	12	12	11	7	**67**
09590	6	5	8	11	8	9	7	**54**
10720	No opera	No opera	5	No opera	10	No opera	4	**19**
10723	No opera	6	No opera	No opera	No opera	3	No opera	**9**
12411	7	9	5	5	No opera	No opera	4	**30**
12421	7	10	Sin encuesta	9	7	6	7	**46**
12431	8	6	14	12	10	9	6	**65**
12441	13	6	13	16	9	12	4	**73**
12451	4	2	2	1	4	3	1	**17**
12453	9	5	2	5	6	1	5	**33**
12455	4	4	2	3	5	4	8	**30**
12457	4	3	2	5	6	Sin encuesta	4	**24**
12459	4	2	5	11	4	6	3	**35**
12461	3	2	5	6	7	6	3	**32**
12512	15	12	6	6	No opera	No opera	9	**48**
12526	15	15	Sin encuesta	14	4	5	17	**70**
12528	16	6	2	9	9	9	11	**62**
12538	10	4	8	15	8	10	10	**65**
12554	9	3	6	16	6	11	4	**55**
12560	5	3	2	6	No opera	7	3	**26**
12967	2	4	2	11	4	5	1	**29**
31280	3	1	2	4	2	0	0	**12**

ENCUESTAS VÁLIDAS REALIZADAS								
Nº tren	**Día 26**	**Día 27**	**Día 28**	**Día 29**	**Día 30**	**Día 31**	**Día 1**	**Total**
31283	9	1	6	14	10	10	7	**57**
31625	1	0	No opera	2	No opera	1	No opera	**4**
31626	6	No opera	12	No opera	6	No opera	5	**29**
Total	**461**	**327**	**321**	**545**	**366**	**368**	**336**	**2.724**

o Cuestionario

Encuestador

Fecha de encuesta

Número de tren

Hora de salida

Destino del tren

Hora de encuesta

1) Motivo del viaje

	ACTIVIDAD EN ORIGEN
1	Casa
2	Trabajo o gestiones de trabajo
3	Estudios
4	Visita a familiares o amigos
5	Ocio, recreo, compras (cortas estancias)
6	Visita turística/Vacaciones
7	Consulta médica/hospitalaria
8	Asuntos personales
9	Otros motivos (especificar)

	ACTIVIDAD EN DESTINO
1	Casa
2	Trabajo o gestiones de trabajo
3	Estudios
4	Visita a familiares o amigos
5	Ocio, recreo, compras (cortas estancias)
6	Visita turística/Vacaciones
7	Consulta médica/hospitalaria
8	Asuntos personales
9	Otros motivos (especificar)

2) Frecuencia del viaje

- Diario, incluso fin de semana
- Diario, de lunes a viernes
- Una vez a la semana
- Varias veces al mes
- Una vez al mes
- Varias veces al año
- Una vez al año
- Ocasionalmente

3) Lugar de origen del viaje (inicio etapa acceso a estación)

- Municipio
- Si el municipio es Santiago, especificar código postal

4) Estación de bajada

5) Lugar de destino del viaje

- Municipio

6) Medio(s) de transporte utilizado(s) en el acceso a la estación de Santiago de Compostela (indicar orden de uso)

- Vehículo particular con estacionamiento
- Vehículo particular sin estacionamiento
- Vehículo de alquiler
- Taxi
- Tranvía
- Autobús urbano (Indicar nº línea)
- Tren convencional Media/Larga Distancia/Proximidad (Indicar estación subida)
- Autobús interurbano (indicar nº de línea y lugar de subida)
- Autobús discrecional
- Avión
- Andando
- Otros (especificar)

7) Lugar de residencia habitual

8) Número de acompañantes (que no viajan) **y que han entrado en la estación**

9) Actividad profesional

- Empresario con o sin asalariados
- Alta dirección, profesión liberal
- Técnico y directivo medio
- Empleado, obrero y funcionario
- Estudiante
- Jubilado o pensionista
- Sin empleo
- Labores del hogar no remuneradas
- Otras situaciones

10) Sexo del entrevistado

- Hombre
- Mujer

- Aforo de las personas que entran y salen de la estación

El aforo se realizó en los accesos al edificio de la estación de Santiago de Compostela y en otros accesos a los andenes de la estación.

La población objetivo está constituida por todos los usuarios que acceden o salen del edificio de la estación de Santiago de Compostela o acceden a o salen de los andenes por otros accesos.

o Fechas de realización

Este aforo se llevó a cabo durante la realización de la semana de encuestas, entre los días 27 y 29 de mayo, de 6 a 23 horas.

o Equipo de aforadores

Se dispuso de un aforador en turnos periódicos de 4 horas y 15 min. cada uno, compaginando estos sus labor con la realización de encuestas durante el resto de su jornada.

- Resultado de la investigación

Tabla 51. Aforo de entradas y salidas según acceso y periodo horario

Hora	Acceso lateral Este		Acceso principal		Acceso cafetería		Acceso lateral Oeste		Acceso parking		Acceso secundario	
	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
6-7	8	1	87	27	2	1	90	33				
7-8	0	28	196	154	0	0	163	191	5	7	9	10
8-9	1	0	244	165	0	0	323	185	4	10	18	19
9-10	0	0	142	110	0	0	216	151	2	3	6	4
10-11	4	18	94	102	3	3	33	63				
11-12	3	24	118	194	2	8	47	53				
12-13	2	20	152	241	5	6	22	61				
13-14	4	22	220	121	1	0	37	46				
14-15	4	4	223	145	4	4	43	51				
15-16	20	33	424	147	11	5	102	82				
16-17	5	4	138	190	9	3	14	74				
17-18	5	14	246	166	2	7	46	46	3	2	14	8
18-19	4	17	222	183	9	10	43	58	1	3	19	4
19-20	5	3	242	122	1	8	69	80	0	4	13	14
20-21	3	4	244	284	2	1	47	103				
21-22	5	26	158	168	4	6	29	45				
22-23	1	7	50	162	2	0	10	74				
Total	**74**	**225**	**3.200**	**2.681**	**57**	**62**	**1.334**	**1.396**				

- Control de la bolsa de taxis estacionados en el recinto de la estación

El control consiste en contar y registrar el número de taxis disponibles en la parada de la estación cada cierto intervalo de tiempo, intervalo que se ha establecido en una hora.

- Fechas de realización

Durante el jueves 28 de mayo, de 6:00 a 23:00 horas.

- Equipo de control

El equipo de control está constituido por las mismas personas encargadas de realizar el aforo de los usuarios que entran y salen de la estación.

- Resultado de la investigación

Tabla 52. Número de taxis según hora

Hora	Taxis	Hora	Taxis
6:00	0	**15:00**	6
7:00	4	**16:00**	6
8:00	3	**17:00**	6
9:00	4	**18:00**	11
10:00	9	**19:00**	8
11:00	8	**20:00**	6
12:00	7	**21:00**	9
13:00	8	**22:00**	10
14:00	9	**23:00**	0

ANEJO II. EXPANSIÓN DE LA MUESTRA OBTENIDA

ANEJO II: EXPANSIÓN DE LA MUESTRA OBTENIDA

La expansión de la muestra se ha realizado a partir de los datos de demanda de viajeros del mes de mayo de 2015, extraídos del canon de Adif.

En la tabla siguiente se refleja el factor de expansión obtenido para cada tren, mediante la relación entre el número de encuestas realizadas y la demanda de viajeros subidos en Santiago de Compostela, asociada a dicha expedición.

Tabla 53. Factores de expansión según tren

Tren	Viajeros subidos mayo 2015	Encuestas	Factor exp.
00280	1.703	47	36,23404
00625	1.084	37	29,29730
00851	22	3	7,33333
00852	741	54	13,72222
04075	483	18	26,83333
04084	2.692	64	42,06250
04144	881	15	58,73333
04154	2.879	68	42,33824
04155	240	11	21,81818
04175	38	2	19,00000
04284	677	11	61,54545
04355	35	2	17,50000
09071	670	25	26,80000
09072	2.785	57	48,85965
09073	1.371	55	24,92727
09082	2.511	69	36,39130
09083	1.262	39	32,35897
09093	1.767	45	39,26667
09111	859	21	40,90476
09112	1.865	74	25,20270
09113	965	26	37,11538
09123	2.223	61	36,44262
09132	2.009	38	52,86842
09133	2.232	70	31,88571
09141	1.465	28	52,32143
09142	2.917	42	69,45238
09153	2.734	60	45,56667
09162	1.707	40	42,67500
09172	2.543	80	31,78750
09173	2.387	58	41,15517
09182	2.714	76	35,71053
09183	3.016	61	49,44262
09192	2.100	42	50,00000
09201	1.419	51	27,82353
09212	935	56	16,69643
09213	2.275	80	28,43750
09271	306	15	20,40000
09351	1.662	35	47,48571
09381	2.463	59	41,74576
09480	2.387	27	88,40741
09500	720	11	65,45455
09550	1.834	67	27,37313
09590	2.760	54	51,11111
10720	829	19	43,63158
10723	188	9	20,88889
12411	589	30	19,63333
12421	1.342	46	29,17391
12431	2.285	65	35,15385
12441	2.575	73	35,27397
12451	288	17	16,94118
12453	594	33	18,00000
12455	2.283	30	76,10000
12457	353	24	14,70833
12459	2.391	35	68,31429
12461	1.035	32	32,34375
12512	1.955	48	40,72917
12526	2.098	70	29,97143
12528	2.659	62	42,88710
12538	1.420	65	21,84615
12554	1.704	55	30,98182
12560	356	26	13,69231
12967	633	29	21,82759
31280	610	12	50,83333
31283	557	57	9,77193
31625	306	4	76,50000
31626	286	29	9,86207
Total	**97.674**	**2.724**	

El único tren programado del que no se obtuvieron encuestas durante la fase de trabajos de campo fue el tren 4085 (13 viajeros subidos en mayo 2015 en

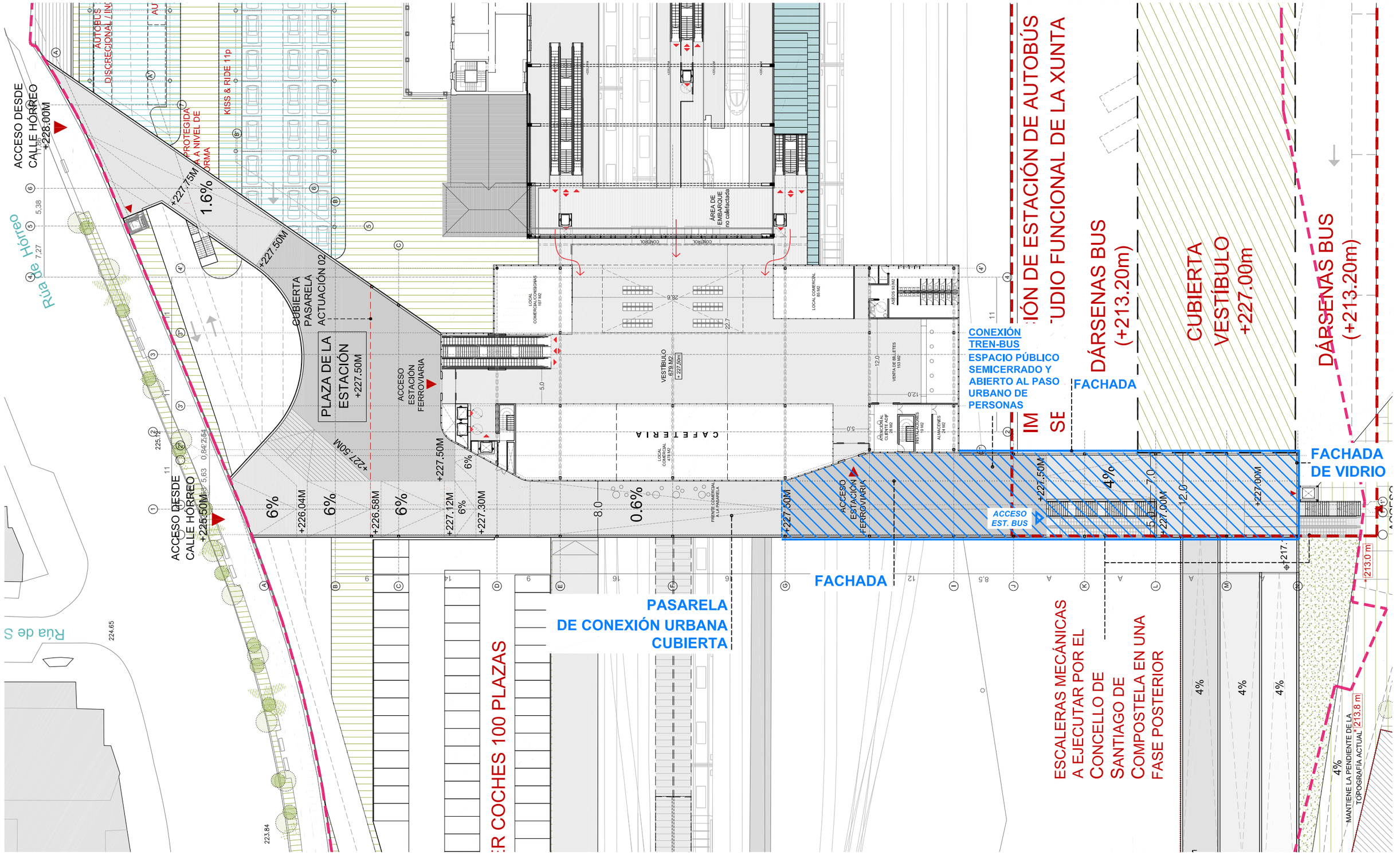
Santiago de Compostela). Este tren estaba programado para realizar encuestas el sábado 30 de mayo, pero no subió ningún viajero.

No se muestra el tren 4184 (208 viajeros subidos en mayo 2015 en Santiago de Compostela), que operó en el mes de mayo pero no estaba programado en la semana de investigación de campo.

Apéndice 9: Conexión estación tren – estación autobuses

CONEXIÓN TREN-BUS - **OPCIÓN 01**

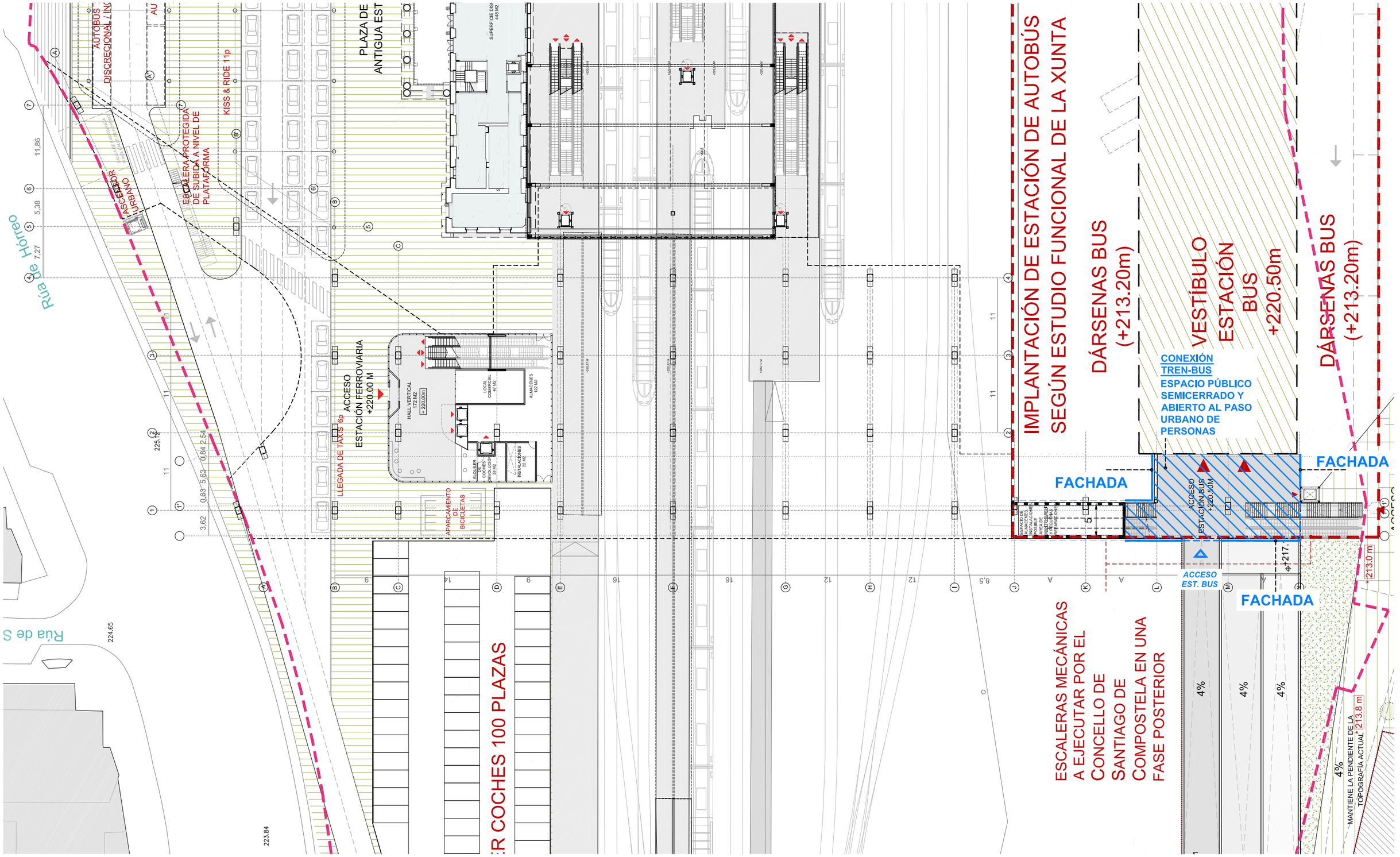
(+227.50)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO DR. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS estudio Herreros Arquitectura — JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:250 A3: E: 1:500 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO CONEXIÓN TREN-BUS - **OPCIÓN 01** *(+227.50)*	Nº DE PLANO CON01 Hoja 1 de 1

CONEXIÓN TREN-BUS - **OPCIÓN 01**

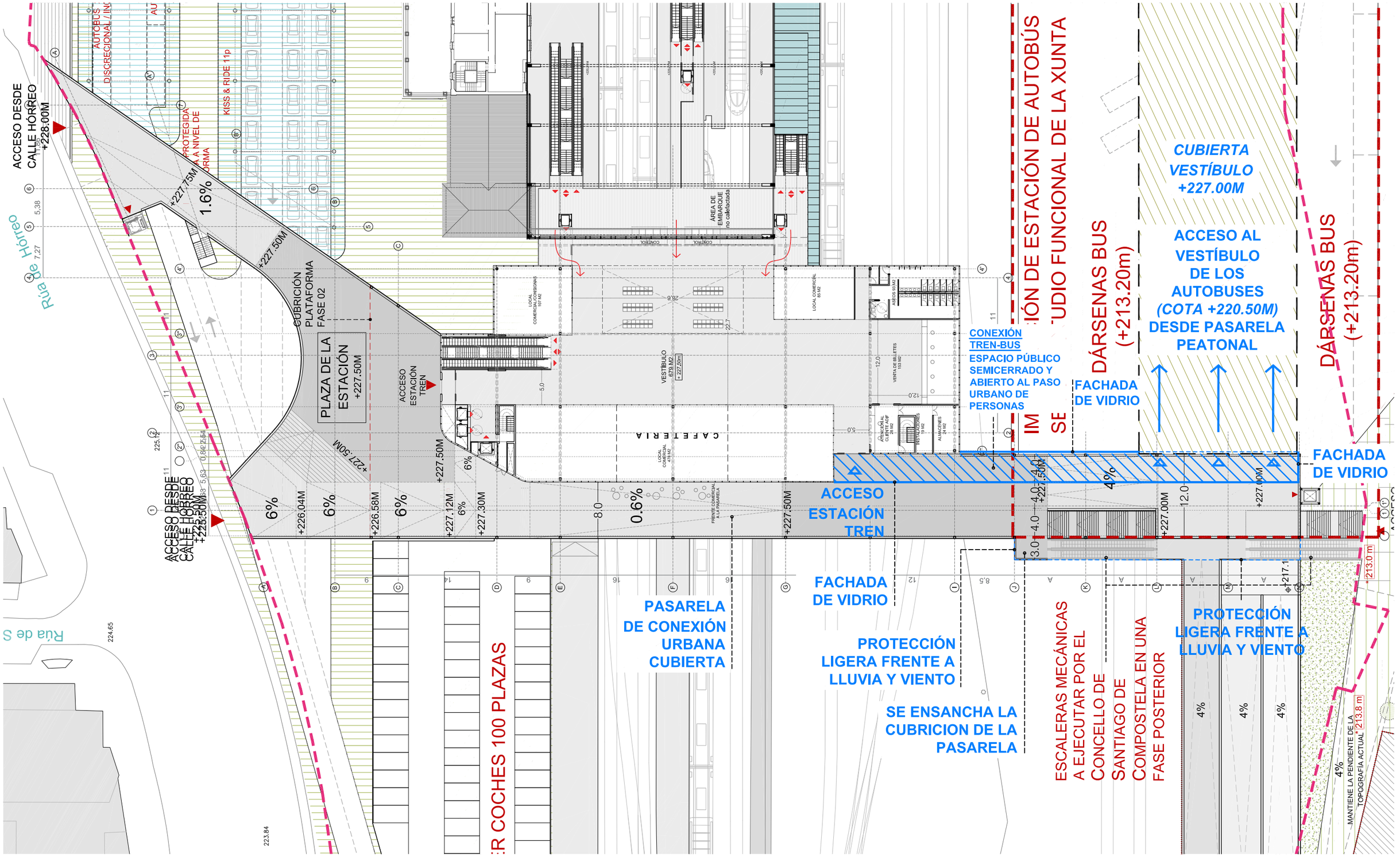
(+220.50)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO Ingeniería: ineco — ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ, ARQUITECTO; VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO, ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura: estudio Herreros — JUAN HERREROS GUERRA, ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:250 A3: E: 1:500 Numérica / Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO CONEXIÓN TREN-BUS - **OPCIÓN 01** *(+220.50)*	Nº DE PLANO CON02 Hoja 1 de 1

CONEXIÓN TREN-BUS - **OPCIÓN 02**

(+227.50)



adif ALTA VELOCIDAD	TÍTULO **ANTEPROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA) CON LA ADAPTACIÓN A LOS NUEVOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD**	AUTOR DEL PROYECTO ineco Ingeniería ANTONIO SANCHO HERNÁNDEZ ARQUITECTO VENTURA FERNÁNDEZ-PACHECO INGº CAMINOS, CANALES Y PUERTOS Arquitectura estudio Herreros JUAN HERREROS GUERRA ARQUITECTO	ESCALA NORMAL A1: E: 1:250 A3: E: 1:500 Numérica Gráfica	FECHA JULIO 2016	TÍTULO DEL PLANO CONEXIÓN TREN-BUS - **OPCIÓN 02** *(+227.50)*	Nº DE PLANO CON03 Hoja 1 de 1

CUBRIMIENTO Y CIERRE DE LA CONEXIÓN ENTRE LA ESTACIÓN DE TRENES Y LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES

A la fecha de cierre del anteproyecto se recibe petición, por parte del Ayuntamiento, de facilitar una solución de conexión cubierta y cerrada entre las dos estaciones.

OPCIÓN 01

En caso de no poder acceder a la estación de autobuses desde su cubierta, la OPCIÓN 01 plantea cerrar parcialmente con fachadas laterales el tramo de la pasarela comprendido entre la salida del vestíbulo de la estación de tren y el ascensor urbano situado en el extremo sur de la misma. En este caso, la conexión entre las dos estaciones se realizaría mediante las escaleras mecánicas y pedestre previstas en el anteproyecto, manteniéndose el recorrido cubierto y protegido lateralmente en toda su extensión, pero abierto al paso de personas, lo que implica la mezcla de flujos de diversos tipos de usuarios de la pasarela dentro de ese espacio semi-cerrado, por lo que la totalidad de la pasarela peatonal debería gestionarse como un espacio público abierto.

OPCIÓN 02

Si se recuperara la intención inicial de facilitar el acceso a la estación de autobuses desde la cota de la pasarela coincidente con la del vestíbulo de tren accediendo a la misma mediante un grupo de escaleras mecánicas y pedestres interiores que conecten con el vestíbulo de la estación de autobuses desde la pasarela urbana (cota +227.00m) se puede plantear que el tercio (4m) este de la pasarela sur se cierre con fachadas de vidrio para generar la conexión requerida, de esta forma, quedarían segregados los flujos de tránsito urbano de los de intercambio entre las dos estaciones y ambas zonas podrían gestionarse de forma diferenciada.

Se plantea un desplazamiento del paquete de escaleras de 3m hacia el oeste, de esta forma la OPCIÓN 02 asegura una segregación completa de los viajeros respecto del público general que usa la pasarela urbana como sistema de cruce sobre las vías manteniendo un ancho de 4m tanto para viajeros como para usuarios de la pasarela urbana.

CONCLUSIÓN APÉNDICE 9

La realización de este apéndice demuestra que la solución global de este anteproyecto es compatible con resolver la petición funcional del ayuntamiento, pero resulta necesario que se realice previamente, durante la fase del proyecto constructivo, un análisis más detallado, a una escala mayor, para poder proponer la solución que mejor se adapte a las necesidades funcionales del conjunto.