



**XUNTA DE GALICIA**  
CONSELLERÍA DE  
INFRAESTRUTURAS E VIVENDA  
Dirección Xeral de Mobilidade



UNIÓN EUROPEA

NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE  
SANTIAGO DE COMPOSTELA  
**PROYECTO INTEGRADO**



**MEMORIA DESCRIPTIVA DE LAS ACTUACIONES**

**PROYECTO INTEGRADO DE  
NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA  
(ESTACIÓN DE FERROCARRIL-ESTACIÓN DE AUTOBÚS-PASARELA PEATONAL DE CONEXIÓN)**



## ÍNDICE

<b>1. SITUACIÓN DE PARTIDA</b> .....	<b>3</b>
1.1 Evolución histórica del ámbito .....	3
1.2 Descripción del ámbito .....	3
1.3 Parcelario .....	3
<b>2. OBJETIVOS</b> .....	<b>4</b>
<b>3. AGENTES</b> .....	<b>4</b>
<b>4. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES</b> .....	<b>4</b>
<b>4.1 Estación Intermodal – Estación de Ferrocarril</b> .....	<b>4</b>
4.1.1 Objetivos .....	5
4.1.2 Descripción y justificación de la propuesta .....	5
4.1.3 Funcionalidad ferroviaria .....	6
<b>4.2 Estación de Autobuses</b> .....	<b>6</b>
4.2.1 Objetivos .....	6
4.2.2 Descripción y justificación de la propuesta .....	7
4.2.3 Criterios funcionales .....	7
<b>4.3 Accesos peatonales: La pasarela de conexión con la ciudad</b> .....	<b>9</b>
4.3.1 Integración urbana .....	9
4.3.2 Recorridos públicos: planteamiento y acuerdos con los diferentes niveles .....	9
4.3.3 Recorridos de los viajeros de tren medidos desde el andén central .....	10
<b>5. FASES DE EJECUCIÓN</b> .....	<b>11</b>
5.1 Estado actual.....	11
5.2 Fase I.....	11
5.3 Fase II.....	12
<b>6. CUADROS DE SUPERFICIES</b> .....	<b>13</b>

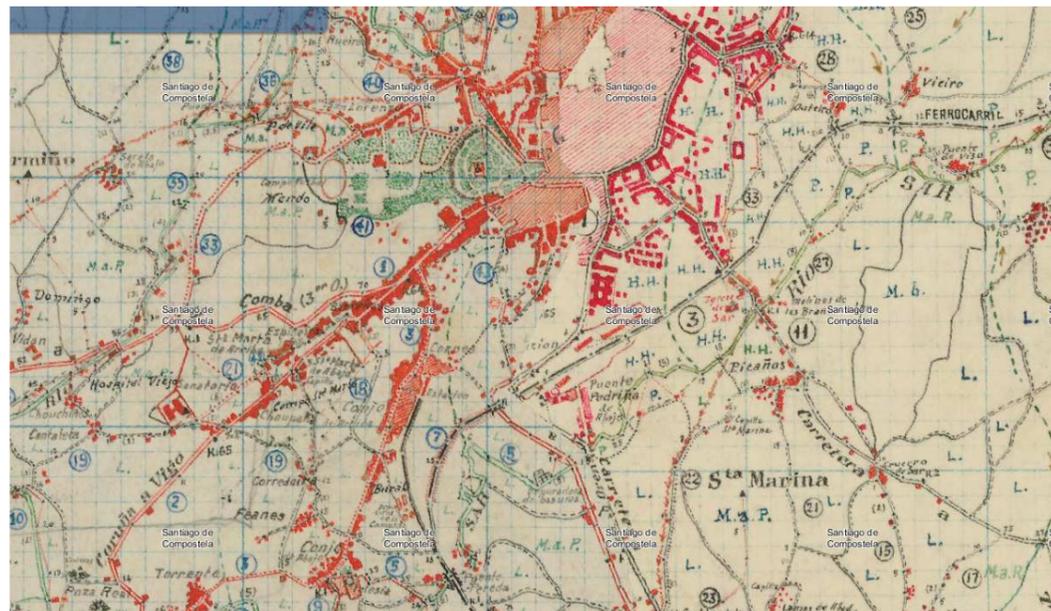
## 1. SITUACIÓN DE PARTIDA

### 1.1 Evolución histórica del ámbito

La primera línea de ferrocarril que entró en funcionamiento en Galicia unía Santiago de Compostela con Carril. La primera estación, asociada a esta línea se construyó en Cornes, al sur de la ciudad, entre Santiago y Conxo y entró en funcionamiento en 1873. Setenta años más tarde, en 1943, con la puesta en funcionamiento de la línea férrea que une Santiago de Compostela con A Coruña, se trasladó la estación de ferrocarril desde Cornes al emplazamiento actual.

La línea de ferrocarril discurre a media ladera en el valle que conforma el río Sar que nace al este de Santiago y cuyo cauce discurre al sur de la ciudad, que está situada en un promontorio entre las vegas del Sar y su afluente el Sarela.

La elección del emplazamiento de la actual estación se realizó en los años 20, fecha del plano que aparece en la imagen adjunta. Su posición se eligió por su proximidad a la Rúa do Hórreo, una de las vías de salida de la ciudad hacia el sur en dirección A Estrada y Ourense. Por distintos motivos, las obras duraron más de 20 años y para generar la amplia explanada necesaria para la playa de vías se realizó un fuerte movimiento de tierras que generó un fuerte talud hacia la ciudad y rellenos hacia la vega del Sar. Este movimiento de tierras obligó, así mismo a desviar la antigua carretera de Ourense, que antes atravesaba el barrio de Pontepedriña antes de cruzar el Sar. Este desvío es el origen de los actuales trazados de la Rúa do Hórreo, en el tramo que discurre paralelo a las vías y de la Rúa de Amor Ruibal.



Plano histórico de Santiago de Compostela (Fuente – Instituto Geográfico Nacional)

A partir de los años 20, las vías ferroviarias limitaron el crecimiento de la ciudad hacia el sur, constituyéndose de facto en una barrera que el presente proyecto puede por fin ayudar a superar. Este efecto barrera se vio reforzado por el trazado de la circunvalación de la ciudad que se unía al sur con la Rúa do Horreo. Los primeros ensanches de la ciudad se situaron entre el casco histórico al norte, la Rúa do Horreo al este y sur y la antigua carretera de Coruña a Vigo al oeste. El crecimiento de la ciudad solo empezó a superar la barrera que suponían las vías hacia el sur entre finales del siglo XX y principios del XXI con el desarrollo de los barrios de Ponte Pedriña y Castiñeirío.

La disposición de la actual estación responde a los modelos habituales en estaciones pasantes, en las que el edificio de viajeros se sitúa en paralelo a las vías que se cubren con una marquesina metálica. La diferencia de cota entre la plataforma en el que se encuentra las vías y la estación (cota 220) y el acceso a

la ciudad a través de la Rúa do Horreo (cota 227), se resuelve con una escalera monumental que da acceso a un amplio espacio que funciona como plaza de acceso y aparcamiento. En los años 60 en el espacio que quedaba entre la circunvalación y los taludes que delimitaban al norte la plataforma de la estación se inició la construcción de una manzana de edificios de viviendas en altura cuya presencia condiciona la integración urbana del ámbito de la estación en esta zona.

### 1.2 Descripción del ámbito

El ámbito en el que se emplaza la actual estación de ferrocarril de Santiago de Compostela es prácticamente el mismo sobre el que se va a implantar la futura estación intermodal. Este ámbito se delimita en el PXOM como "Plan Especial de Ordenación de Accesos, Infraestructuras, Servicios Ferroviarios e Estación Intermodal na Estación de Ferrocarril - PE-10 R"

Tiene una superficie aproximada de 11,50 hectáreas, y forma de huso, con una distancia de 821 metros entre los puntos más alejados en sentido longitudinal y un ancho que va de los 211 metros en la parte central a poco más de 38,80 metros en el extremo nordeste y los 81 metros en el extremo sudoeste.

El ámbito linda al noroeste con la Rúa do Hórreo, la Avenida de Lugo, nombre con el que se le conoce a la antigua circunvalación y las edificaciones de viviendas que se levantaron entre ésta y el talud que delimita la plataforma de la estación. Al sudeste limita con la Rúa de Clara Campoamor y la Rúa de Vedra que delimita por el norte el antiguo barrio de Ponte Pedriña.

En el interior del ámbito, además del edificio de viajeros y la marquesina metálica que cubre la estación, existen varias naves que acogen distintos usos ferroviarios, y una construcción industrial abandonada que perteneció a Koipe y ocupa una superficie en planta de 835,45 m<sup>2</sup>.

Actualmente ADIF está ejecutando las obras previstas en 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, obras que forman parte de la definición del Estado Inicial del presente Proyecto Público, ya que se han licitado en el momento de redactar este documento, tal como se recoge en el Convenio.

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.

Este Proyecto 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 Anteproyecto que forma parte del presente "Proyecto Público de Urgencia de la Estación Intermodal", 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.

El Estudio de Movilidad Sostenible de la estación, incluido en el Anteproyecto redactado por ADIF refleja 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.

### 1.3 Parcelario

El ámbito en el que se va a emplazar la futura Estación Intermodal está compuesto por un gran parcela perteneciente a ADIF y en la que se sitúa la actual estación de ferrocarril, y un conjunto de parcelas de menor tamaño, situadas entre la parcela de ADIF y la Rúa de Clara Campoamor. En una de estas parcelas se situaba parte de la antigua nave de Koipe, que ahora pertenece al Concello de Santiago de Compostela. Las otras cinco parcelas, cuatro de ellas con superficies inferiores a los 250 m<sup>2</sup>, y una de



ellas con una superficie de 1.900 m<sup>2</sup>, pertenecen a distintos propietarios particulares, exceptuando una que pertenece al Concello de Santiago de Compostela.

## 2. OBJETIVOS

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

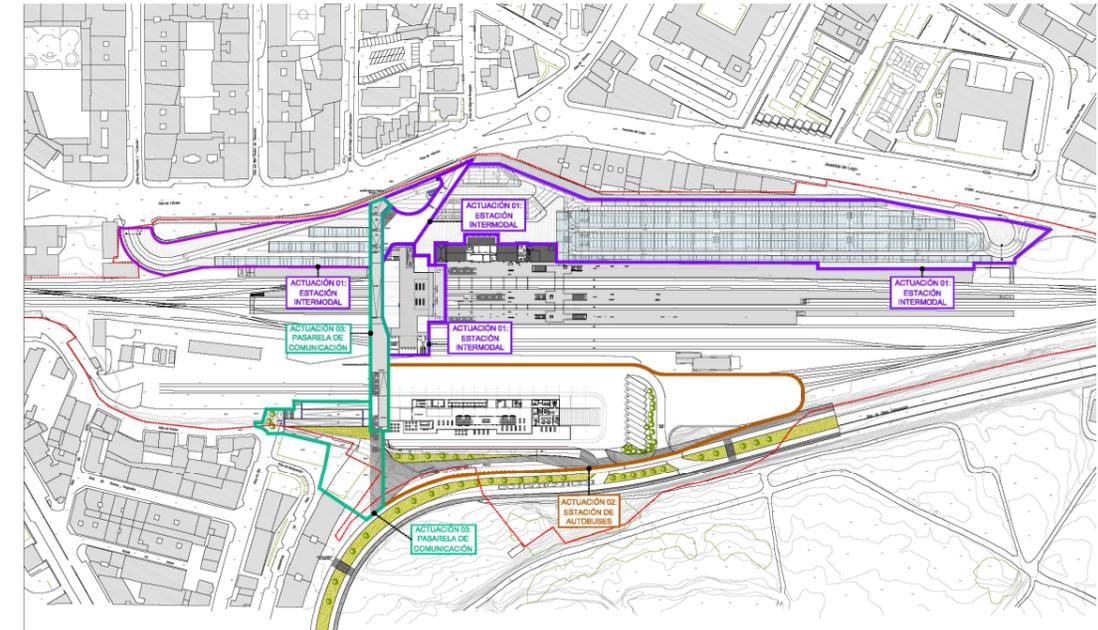
- “Dotar a la estación de Santiago de las instalaciones con la capacidad y condiciones necesarias para la llegada de la alta velocidad a Galicia”
- “Promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, mediante la ejecución de una estación intermodal en Santiago de Compostela que 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”

## 3. AGENTES

El presente “**Proyecto Integrado de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela**”, se redacta por encargo de la **Dirección Xeral de Mobilidade** de la **Consellería de Infraestruturas e Vivenda** de la **Xunta de Galicia** a **IDOM Ingeniería y Consultoría S.A.** con CIF A 48.283.964 y domicilio en la Avenida de Lugo 151-153, bajo en Santiago de Compostela 15703, A Coruña.

## 4. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES

En el siguiente plano de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela se pueden ver el ámbito de las tres actuaciones previstas, que se detallarán a continuación:



### 4.1 Estación Intermodal – Estación de Ferrocarril

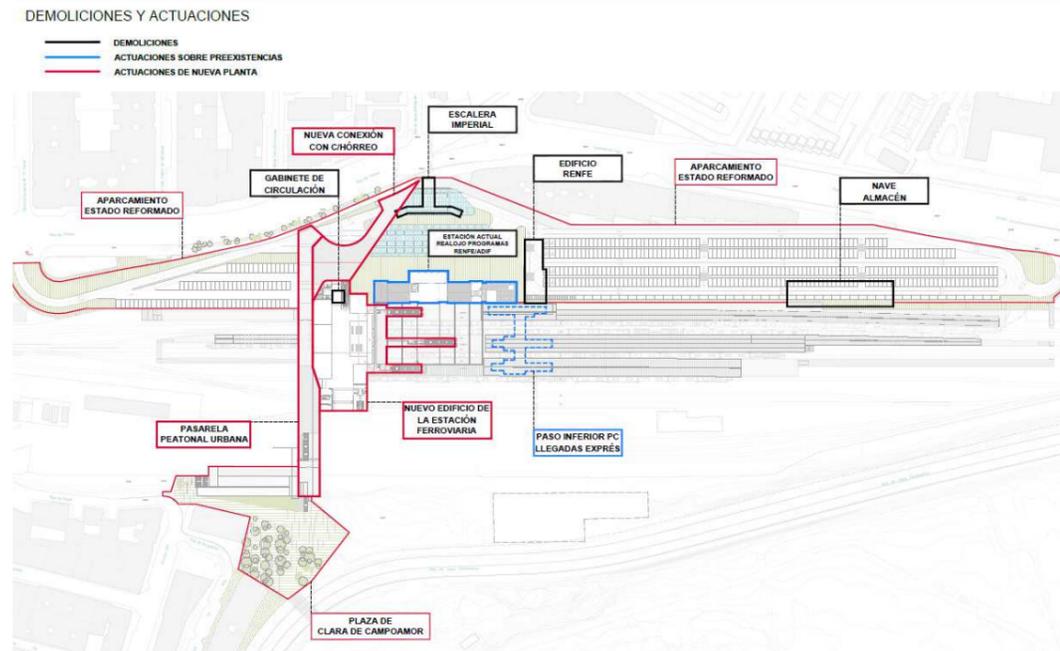
El “*Estudio Funcional de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela*”, de enero de 2016, antecedente del Anteproyecto de Estación Intermodal, incluido como anexo del presente Proyecto Público de Urgencia, concluía que la tipología de estación que respondía de forma más adecuada a los requisitos funcionales de la nueva estación es el que permite desdoblarse los tráficos de viajeros, generando una plataforma sobre las vías situada a la cota de la ciudad, que permite el acceso directo de los peatones a este nivel, dejando el acceso de los vehículos rodados de todo tipo a la cota de la estación de ferrocarril actual. De esta forma se logra que cada uno de los tráficos tenga un acceso que responda de forma idónea a sus demandas y características. Al reservar la cota de la pasarela para los viajeros peatonales, se libera todo el espacio frente a la antigua estación para la circulación de vehículos privados y de alquiler, taxis, parada rápida y autobuses urbanos.

Al situarse todos los usos públicos del programa sobre la plataforma, el edificio actual de la estación de ferrocarril quedará libre, permitiendo 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 destinada al tráfico de vehículos.

El Anteproyecto conserva todos aquellos elementos incluidos en el Proyecto Constructivo, actualmente en ejecución, que se han podido incorporar al esquema operativo de la estación intermodal. 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 7.5 m; el paso peatonal bajo vías que proporciona una interesante sistema de llegadas express a la cota actual de la estación, aprovechando su equipamiento con medios mecánicos, pedestres y ascensores; y el espacio de la nueva cafetería como vestíbulo de llegadas. 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 Andén 2 cuya anchura variable no permite ubicar ningún elemento hasta superar la topera de la vía 3.

Los autores del Anteproyecto de la Estación Intermodal son INECO (consultaría y arquitectura) y estudio Herreros (arquitectura). Han colaborado con el desarrollo del mismo RAS (Rubio & Álvarez-Sala) como arquitectos colaboradores y BAC como consultoría de estructuras.



Plano de Demoliciones y Actuaciones (Fuente – Anteproyecto de la Estación Intermodal)

#### 4.1.1 Objetivos

Los objetivos que se fija el Anteproyecto de la Estación Intermodal son los siguientes:

- Adaptar la estación a los nuevos servicios de alta velocidad previstos en el horizonte a largo plazo.
- Implementación de las superficies y dotaciones fijadas por el “Programa de Necesidades. Largo Plazo. Nov. 2012” 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.
- 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.
- 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.
- 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.

- 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.
- 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.
- Alcanzar una relación equilibrada entre costes y beneficios.

#### 4.1.2 Descripción y justificación de la propuesta

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.

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 Rúa do 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.

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.

#### 4.1.3 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.

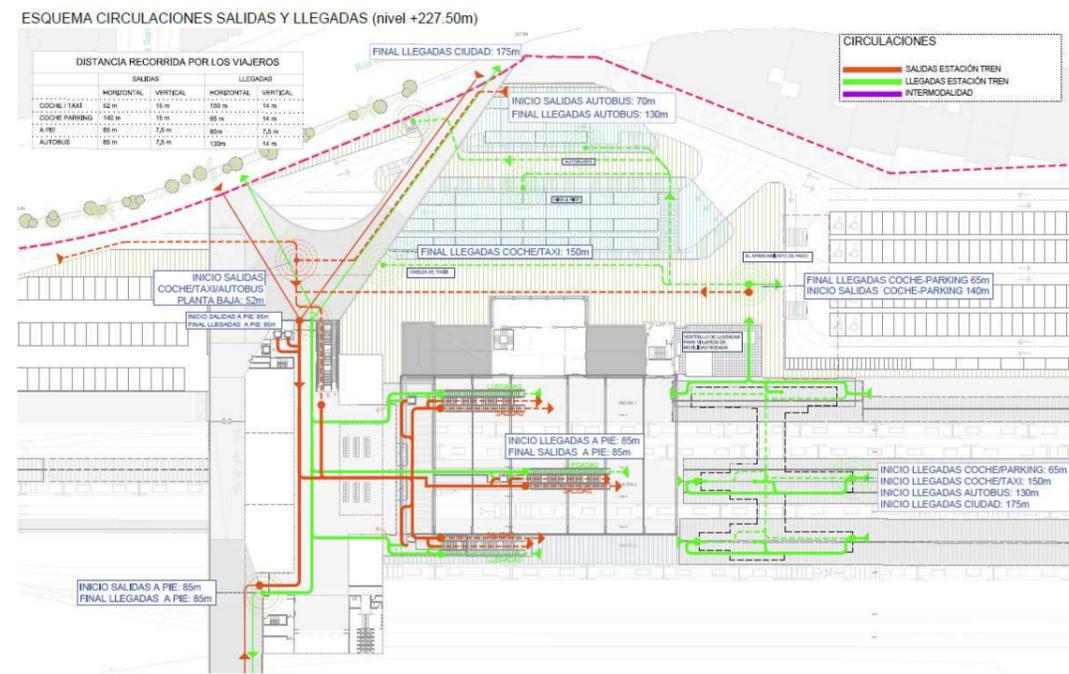
Los viajeros que accedan a la estación en vehículo (37.5% del total) lo harán desde la cota de la actual estación, a través del Hall Vertical del edificio de la estación junto al cual se sitúan las paradas de taxi, el Kiss&ride, los aparcamientos, y la contratación / devolución de los coches de alquiler, 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.



Esquema de circulaciones (Fuente – Anteproyecto de la Estación Intermodal)

#### 4.2 Estación de Autobuses

Los "Estudios Previos de la Terminal de Autobuses integrada en la Estación Intermodal de Santiago de Compostela", redactados en noviembre de 2015 por encargo de la Dirección Xeral de Mobilidade de la Consellería de Infraestructuras e Vivenda de la Xunta de Galicia, en virtud de sus atribuciones en la ordenación de los transportes terrestres, definieron los objetivos que debía alcanzar el Proyecto de la Estación de Autobuses.

El autor del Proyecto Básico de la Estación de Autobuses es IDOM S.A.

##### 4.2.1 Objetivos

- Las propuestas planteadas para la estación de autobuses han de estar adaptadas a las de la estación de ferrocarril, de forma que constituyan una infraestructura funcionalmente unitaria y los intercambios modales puedan efectuarse de forma adecuada.
- Para el análisis de la demanda se contó con información facilitada por el concesionario de la estación, contrastada y complementada con diversos trabajos de campo. En un día promedio, se producen en la estación unas 500 expediciones, con puntas que suponen la ocupación simultánea de 17 dárseas. La demanda diaria de viajeros en la actual estación de viajeros asciende a 3.400, siendo la ocupación promedio muy baja.
- Analizando las condiciones demográficas (estancamiento y envejecimiento de la población) y el histórico de evolución global del transporte en autobús (progresiva reducción y pérdida de peso en el mix modal), se concluyó que el crecimiento de la demanda de viajeros será modesta, tanto en la componente tendencial como en la inducida. Si es previsible que la tendencia de crecimiento sea mayor en los desplazamientos metropolitanos que en los interurbanos. Con las hipótesis consideradas, la demanda pasaría en la futura estación, de aproximadamente 6.400 viajeros/día, incluyendo los servicios metropolitanos que actualmente llegan a la parada de la calle A Rosa, a casi 13.300 viajeros/día en el año 2060.
- Para el dimensionamiento de las dárseas necesarias en la estación futura se analizaron varios tipos de explotación, seleccionando como caso óptimo aquél en el que el transporte metropolitano esté segregado del interurbano. En este caso, el número de dárseas necesarias es de 24, 19 para el interurbano y 5 para el metropolitano (incluyendo las líneas del aeropuerto), además de las de regulación que deben ser las máximas posibles, con un mínimo de 5.
- El crecimiento de la demanda no exige en principio un incremento la oferta, teniendo en cuenta que la ocupación media de los vehículos es muy baja, tanto en el transporte interurbano (7,49 viajeros/autobús) como en el metropolitano (6,26 viajeros/autobús), existiendo bastante margen para el incremento de ocupación. Así, en el año horizonte la ocupación promedio sería de 13,34 viajeros/autobús en el transporte interurbano y 15,64 viajeros/autobús en el transporte metropolitano, valores todavía bajos frente a los deseables (en torno a 20 viajeros/autobús).
- Para el dimensionamiento del edificio se tuvieron en cuenta las normas de protección contra incendios (CTE e Instrucción de protección contra incendios en intercambiadores de transporte de la Comunidad de Madrid, adaptando las capacidades de los autobuses a los modelos se prevé que operen en la nueva Estación de Autobuses de Santiago). Considerando las ocupaciones máximas posibles, se estima una superficie máxima necesaria de 2.140 m<sup>2</sup>.
- De las dos posibles ubicaciones de la estación (al norte y al sur de la playa de vías) se concluye que la ubicación óptima es la del sur, fundamentalmente por las características geométricas de la parcela disponible, por sus mayores posibilidades para conectar barrios urbanos separados por la vía férrea y por la disponibilidad de terrenos contiguos en los que plantear posibles ampliaciones futuras y servicios a operadores (aparcamiento de autobuses, repostaje de combustible, lavado).
- La solución seleccionada como óptima incluía una ordenación para las dárseas y dos posibles configuraciones para el edificio de viajeros. La solución implicaba:

- o Una ocupación de más de 13.764 m<sup>2</sup> de superficie para la estación,
  - o Aparte de la ocupación de terrenos de ADIF y del Concello, es preciso expropiar 4.578 m<sup>2</sup> registrados como privados en el Catastro, de los cuales 2.409 m<sup>2</sup> corresponden a suelo sin edificar y 2.169 m<sup>2</sup> a parcela construida sin división horizontal (naves de antigua aceitera, hoy en desuso).
  - o El acceso de autobuses se proponía que se realizase desde la calle Clara Campoamor.
  - o El acceso de peatones al edificio se proponía que se realizase a través de una pasarela peatonal que lo conecta con la Rúa do Hórreo hacia el norte y con la calle Clara Campoamor hacia el sur. Dicha pasarela se incluye en el marco de las actuaciones previstas por ADIF para la intermodalidad y que se recogerán en el anteproyecto correspondiente.
- En la ordenación de la zona de dársenas se diferencian funcionalmente las dársenas de transporte interurbano, en espina de pez, de las de transporte metropolitano, en diente de sierra (que mejoran los tiempos de entrada y salida de los autobuses, lo cual es óptimo en este tipo de servicios con altas frecuencias y bajos tiempos de estancia). Para permitir la circulación en sentido horario evitando un punto conflictivo por cruce de flujos, se ha separado el carril de entrada del de salida, conectando este último con el vial de acceso con anterioridad a la entrada. En el espacio comprendido entre la zona de dársenas y el vial Clara Campoamor se dispone una parada de taxis y otra de autobús urbano, así como varias plazas de aparcamiento de tipo kiss&ride.
  - El edificio propuesto en los Estudios Previos se situaba elevado en una primera planta y sobre las dársenas, con sus cuatro fachadas exteriores y pudiendo ofrecer de ese modo no sólo una imagen urbana y arquitectónicamente atractiva, sino luz y ventilación naturales a todos los espacios interiores. Se encontraba a nivel con los andenes de la estación de FF.CC. y dejando gálibo suficiente sobre las dársenas de autobuses, permitiendo de ese modo amplias vistas sobre las Brañas del Sar y el entorno. La disposición permitía por otra parte la conexión con la estación de FF.CC. desde la futura pasarela sobre las vías. Asimismo, se había independizado el acceso peatonal entre la estación de FF.CC. y la Avda. Clara Campoamor de forma que éste se pudiese mantener operativa aunque la estación de autobuses esté cerrada.

#### 4.2.2 Descripción y justificación de la propuesta

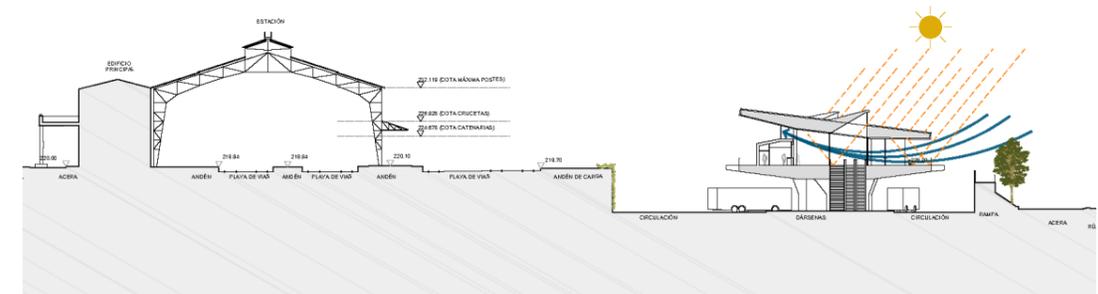
En una estación intermodal es clave la conexión transversal entre las estaciones destinadas a los distintos tipos de transporte. Este eje transversal además permite mejorar la conexión entre ámbitos de la ciudad actualmente divididos por las vías del tren. Desde este eje se accede a las zonas de atención y servicio a los viajeros, espacio intermedio que permite así mismo el control de los viajeros que acceden a los andenes en el caso de la estación de ferrocarril y a las dársenas en la estación de autobuses.

Frente a los modelos tradicionales de las estaciones de autobuses aisladas en las que viajeros y autobuses accedían a la misma cota y la circulación de unos y otros se desarrollaban en paralelo, en las estaciones intermodales estas circulaciones se superponen para facilitar los flujos de los futuros usuarios entre estaciones y entre estas y la ciudad. Esta forma de organizar internamente las estaciones facilita el control de accesos y equipajes.

El edificio se organiza, de acuerdo con los criterios arriba señalados, en dos plantas superpuestas, en la inferior se sitúan el área de dársenas y los viales de circulación y maniobra de vehículos, en la superior el edificio que acoge los servicios necesarios para atender a los viajeros.

El volumen del edificio se concibe como dos grandes planos en vuelo que cubren los usos que se desarrollan bajo los mismos. El primer plano cubre las dársenas y el acceso a las mismas de los viajeros. La necesidad de favorecer la circulación de los autobuses en su perímetro evitando la presencia de pilares que puedan obstaculizar la entrada y salida de las dársenas ha llevado a concentrar la estructura en la zona central liberando el perímetro. La estructura simétrica resuelve mediante grandes vuelos la necesidad de cubrición del espacio.

Este mismo esquema se reproduce en la planta superior, pero en este caso la cubierta se inclina para adaptar su escala a los distintos requisitos de altura de los usos que alberga, mayor altura en los vestíbulos y áreas de circulación. Volúmenes más controlados en las zonas de espera tanto interiores como exteriores y en las circulaciones verticales hacia las dársenas situadas en la planta inferior.



#### 4.2.3 Criterios funcionales

##### Zona de dársenas y maniobras

- Dársenas ordenadas en torno a una plataforma central que permite optimizar los recorridos de los viajeros que accederán desde la planta superior a través de escaleras y ascensores situados en la zona central.
- Diferenciación funcional de las 19 dársenas de transporte interurbano, en espina de pez, de las 6 de transporte metropolitano, en diente de sierra. Aunque estas últimas consumen más espacio unitario, tienen la ventaja de que la entrada y salida de los autobuses en las dársenas no exigen maniobra en reversa, lo cual es óptimo en este tipo de servicios con altas frecuencias y bajos tiempos de estancia.
- Espacio destinado a la circulación de vehículos en el perímetro para facilitar la entrada y salida en las dársenas, optimizando el ajustado espacio disponible entre la estación de ferrocarril y el vial Clara Campoamor.
- Circulación en sentido horario dado que las puertas destinadas a los viajeros en los autobuses se sitúan en el lado derecho.
- Concentrar la estructura en la zona central para evitar interferencias con las dársenas facilitando el movimiento de vehículos y personas.
- Dimensionamiento de las dársenas para garantizar la accesibilidad de todas las personas. Así mismo tras realizar un estudio de mercado de las dimensiones de las distintas plataformas integradas en los autobuses para el acceso de Personas con Movilidad Reducida se ha decidido incrementar las dimensiones de un 50% de las dársenas para facilitar la maniobrabilidad de dichas plataformas.
- Se prevén 11 dársenas de regulación para facilitar la gestión por parte de las empresas de los periodos de servicio de los vehículos.
- Se prevé un área destinada a implantar en una siguiente fase, un aparcamiento para 11 autobuses y un área de servicios, en el que se podrían instalar un surtidor de combustible y una estación de lavado.

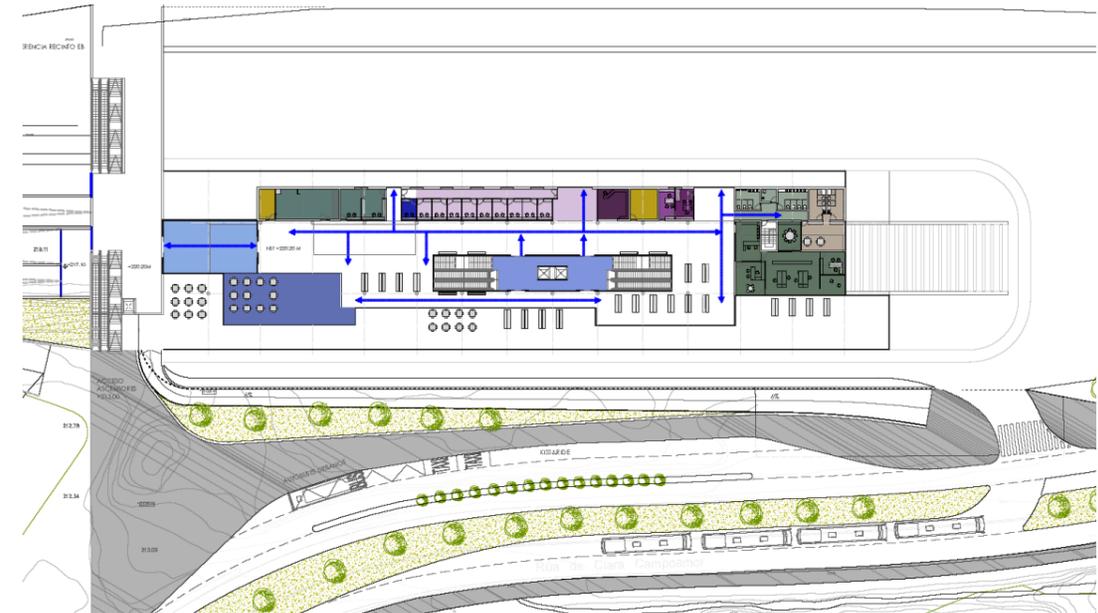
#### Accesos rodados

- La circulación en sentido horario requiere que para evitar que se produzca un punto conflictivo por el cruce de movimientos de entrada y salida, se separe el carril de entrada del de salida, conectando este último a la Avenida Clara Campoamor con anterioridad al de entrada.
- La definición de los accesos rodados a la estación desde la Avenida Clara Campoamor corresponde al Concello de Santiago de Compostela, por lo que la solución que aparece reflejada en los planos del presente proyecto es una propuesta que se deberá validar y definir en detalle en el correspondiente proyecto por parte del Concello.
- Entre la estación y el vial Clara Campoamor se ha previsto un área de Kiss and Ride para la subida y bajada de los viajeros que accedan a la Estación Intermodal tanto utilizando el transporte público (autobuses urbanos y taxis) como el transporte privado.



Circulación de los autobuses

- Los accesos desde el edificio hasta las dársenas se realizan mediante 2 núcleos de comunicaciones verticales, dotados de medios mecánicos (ascensores, escaleras mecánicas), así como escalera convencional para evacuación del edificio en caso de incendio.
- La disposición de 2 núcleos de comunicaciones permitiría gestionar los distintos tipos de viajeros, destinando cada núcleo a un flujo de pasajeros y permitiendo tráficos de personas ordenados, así como controlar el acceso a las dársenas.



Circulación del edificio de servicios viajeros

#### Edificio de viajeros

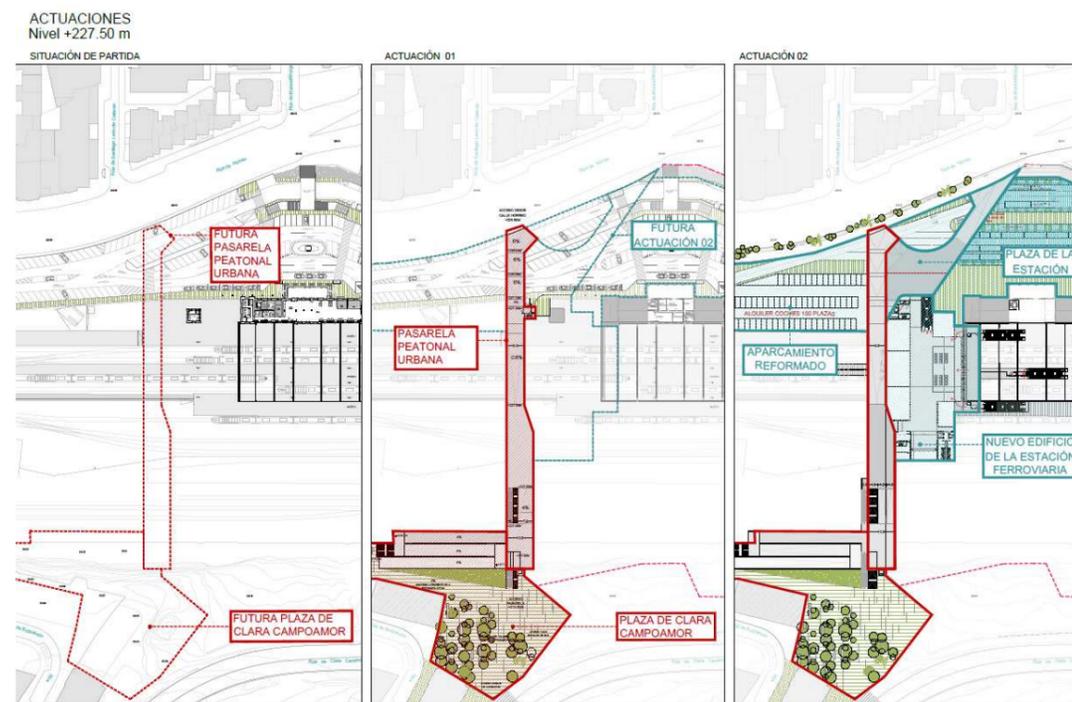
- Accesos y circulaciones claras. Desde la pasarela de conexión que garantiza el funcionamiento intermodal del conjunto, se accede al edificio de viajeros a la cota 220,20, en la que se encuentra el vestíbulo del edificio, en torno al cual se organizan todos los servicios necesarios para los viajeros y desde el que se accede a la plataforma de dársenas. Los viajeros que provengan de la estación de ferrocarriles y de la parte alta de la ciudad, descenderán desde la cota 227,00 por las escaleras mecánicas y convencionales previstas en la propia pasarela. Desde la parte baja de la ciudad, situada en el otro extremo de la pasarela, se podrá acceder por rampas, ascensor y escaleras mecánicas y convencionales, todos ellos integrados en la pasarela.
- El edificio cuenta con cuatro fachadas exteriores, lo que le permite ofrecer no solo una imagen urbana y arquitectónicamente atractiva, sino luz y ventilación natural de todos los espacios interiores.
- Se sitúa en la cota +220.20 m, a nivel con los andenes de la estación de FF.CC. y dejando gálibo suficiente sobre las dársenas de autobuses, permitiendo de ese modo amplias vistas sobre las Brañas del Sar y el entorno.
- Todos los usos destinados a viajeros se alojan en el edificio, mientras que los espacios auxiliares para instalaciones y mantenimiento y limpieza de los autobuses se ubican al mismo nivel que las dársenas bajo la pasarela.

#### 4.3 Accesos peatonales: La pasarela de conexión con la ciudad

De acuerdo con lo fijado en el Convenio marco de colaboración firmado entre las administraciones actuantes el pasado 15 de junio de 2016, para mejorar la permeabilidad transversal de la ciudad en el entorno de la estación de ferrocarril de Santiago de Compostela, se prevé la ejecución de una pasarela que servirá de conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña y 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.

La pasarela prevista se escalona desde la conexión con el Ensanche, situada en la cota 225,50 hasta el encuentro con Ponte Pedriña que se encuentra en la cota 213,00. Desde el encuentro con la Rúa do Hórreo se ascenderá hacia el acceso de la Estación Ferroviaria, que se situará en el proyecto definitivo en la cota 227,50, desde la cual se descenderá por escaleras, ascensor y rampas al punto de conexión con el edificio de viajeros de la Estación de Autobuses previsto en la cota 220,20. De esta forma se salvan las vías del tren y los gálibos previstos por la normativa en este tipo de infraestructuras.

El grueso de la circulación peatonal en el interior de la pasarela se va a producir entre ambas estaciones y entre éstas y el acceso desde el Ensanche, a donde se dirigirá el grueso de los viajeros y usuarios de ambas estaciones, por ser el área urbana más próxima y fácil de acceder para los peatones, y por localizarse los principales polos de atracción existentes en la ciudad.



Accesos peatonales (Fuente – Anteproyecto de la Estación Intermodal)

##### 4.3.1 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 Rúa do 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, actualmente en ejecución, 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 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.

##### 4.3.2 Recorridos públicos: planteamiento y acuerdos con los diferentes niveles

El Proyecto 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 Rúa do 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 227.00 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.

Mientras no se complete el desarrollo del conjunto de la actuación, la pasarela dispondrá de un ascensor y una escalera provisionales que conectan su nivel con el de la cota en la que se encuentra la Estación Actual.

Una vez completado la ejecución de la FASE II, junto al acceso en rampa de la pasarela surgirá una escalera pedestre que conectará 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 Rúa do Hórreo para alcanzar e integrar el ascensor urbano, actualmente en ejecución, 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.

Desde la cota 227.50 del vestíbulo de la estación, la pasarela debe resolver su descenso a la cota 220.20 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 Rúa do 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.

Para permitir su ejecución en la FASE I, esta 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 Rúa do 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.

En su extremo sur dispondrá de las escaleras pedestres y ascensor necesarios, anteriormente descritos, 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.

#### 4.3.3 Recorridos de los viajeros de tren medidos desde el andén 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).

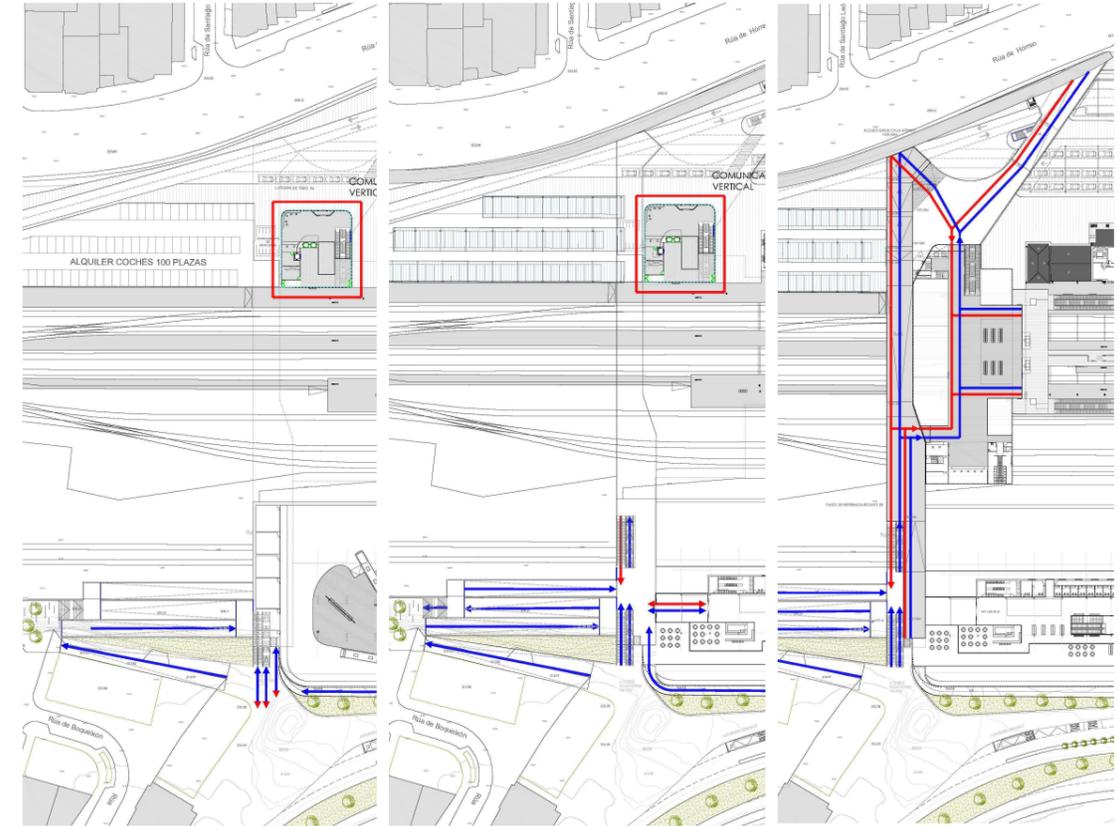
*Recorridos de la intermodalidad medidos desde el andén central*

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*

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.

Se adjuntan los esquemas de circulación peatonal previstos entre la pasarela y la Estación de Autobuses.



Acceso a la Estación Intermodal desde la Rúa de Clara Campoamor (Cota 213.00)

Acceso a la estación de autobuses desde la Pasarela de Comunicación (Cota 220,00)

Acceso desde la Rúa do Hórreo a la Estación Intermodal y a la Rúa Clara Campoamor

## 5. FASES DE EJECUCIÓN

Las tres actuaciones previstas dentro del conjunto de la Estación Intermodal se van a ejecutar en dos fases sucesivas que se describen a continuación:

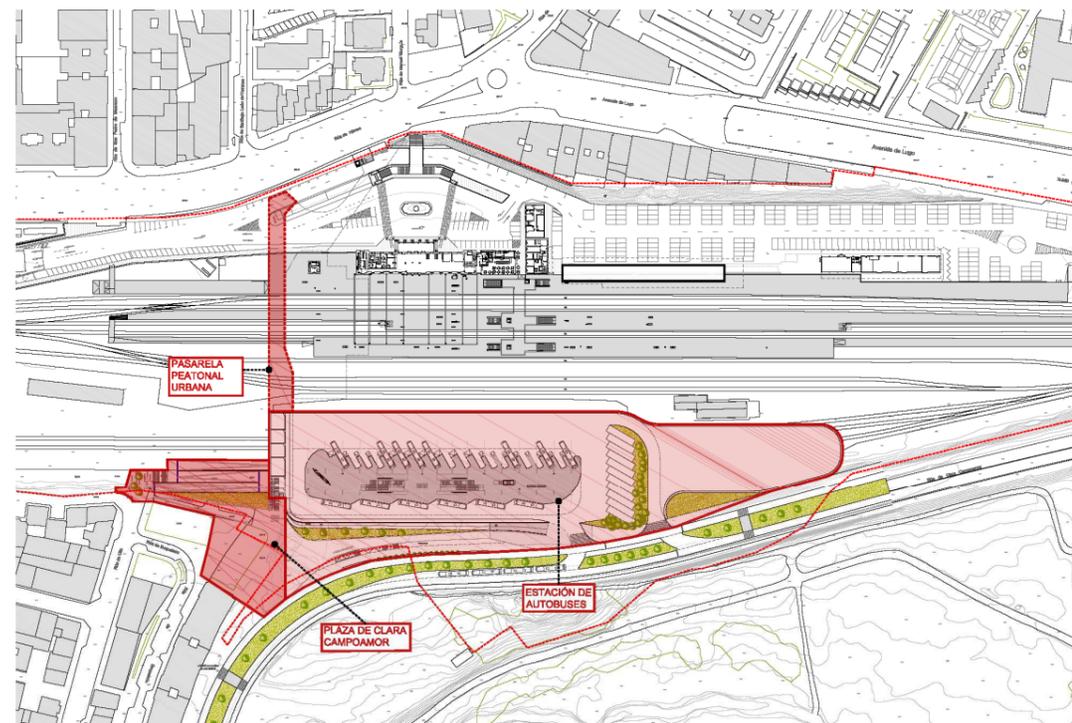
### 5.1 Estado actual

ADIF está ejecutando las obras previstas para adaptar la actual Estación de Ferrocarril a la llegada de la Alta Velocidad de acuerdo con 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 como se indica en la propia memoria del Anteproyecto, define el Estado Inicial del presente Proyecto. Estas obras consisten básicamente en la mejora de las condiciones de accesibilidad a los andenes, incorporando un paso subterráneo de mayores dimensiones con escaleras mecánicas y ascensores, ampliación de la superficie destinada a los servicios de viajeros, rehabilitación de la marquesina metálica y mejora de la urbanización del conjunto incorporando nuevos ascensores y reordenando el área de aparcamiento.

### 5.2 Fase I

En esta primera fase se prevén las siguientes obras:

**Actuación 02 – Estación de Autobuses** – En esta primera fase está prevista la ejecución del área de dársenas de acceso de viajeros, el edificio de servicios para los viajeros situado sobre las dársenas y las áreas de circulación interior y las plazas de regulación necesarias para garantizar el correcto funcionamiento de la estación. También se ejecutará la urbanización inmediata con el área de Kiss & Ride. En la zona de aparcamiento de autobuses está prevista la ejecución del movimiento de tierras, explanaciones y de los trabajos de cimentación y contención. La urbanización y puesta en servicio del área destinada a aparcamiento de autobuses, se ejecutará por la empresa concesionaria de la gestión de la explotación.



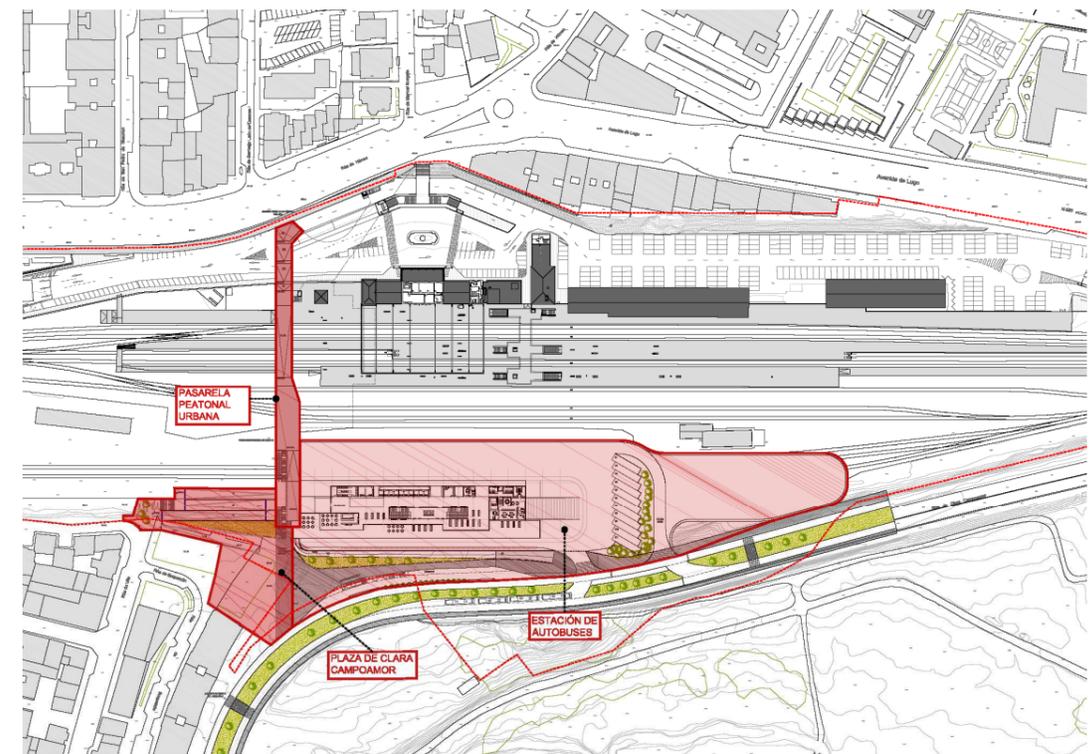
Plano de la Fase I – Cota 213,00

**Actuación 03 – Accesos peatonales – La pasarela de conexión con la ciudad.** – En esta primera fase se prevé la construcción del fragmento de la plataforma de la Estación Intermodal que va a funcionar como pasarela urbana cubierta que va a permitir conectar la Rúa do Hórreo con la Rúa 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.

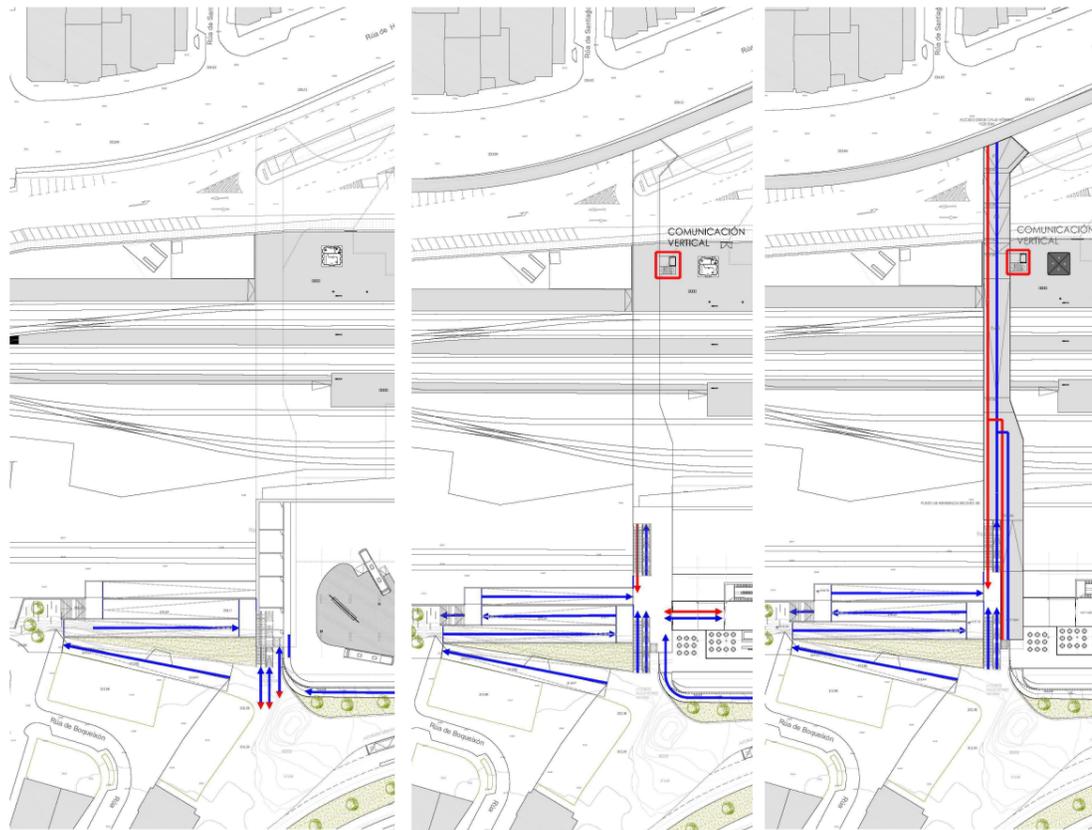
Su desarrollo debe ascender desde la Calle del Hórreo hasta la cota necesaria para salvar el gálibo impuesto por el tráfico ferroviario mediante rampas adaptadas en cuanto a sus longitudes y pendientes para luego descender a la cota del vestíbulo de la Estación de Autobuses.

En su extremo sur dispondrá de las escaleras pedestres y ascensor necesarios 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 cuya construcción también se prevé en esta primera fase.



Plano de la Fase I – Cota 220,20

Durante esta fase las circulaciones que garantizan el funcionamiento intermodal del conjunto se pueden ver en los siguientes gráficos:



Acceso a la Estación Intermodal desde la Rúa de Clara Campoamor (Cota 213.00)

Acceso a la estación de autobuses desde la Pasarela de Comunicación (Cota 220,00)

Acceso desde la Rúa do Hórreo a la Estación Intermodal Comunicación vertical con Estación de Ferrocarril

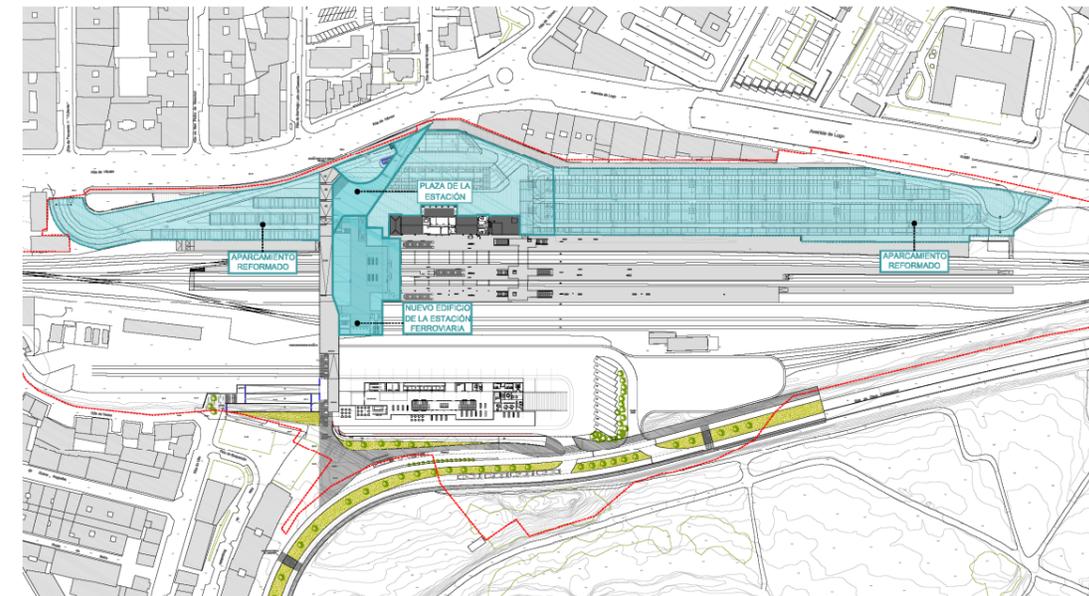
### 5.3 Fase II

En una segunda fase se prevé realizar las siguientes obras, que permitirán completar la ejecución de la Estación Intermodal:

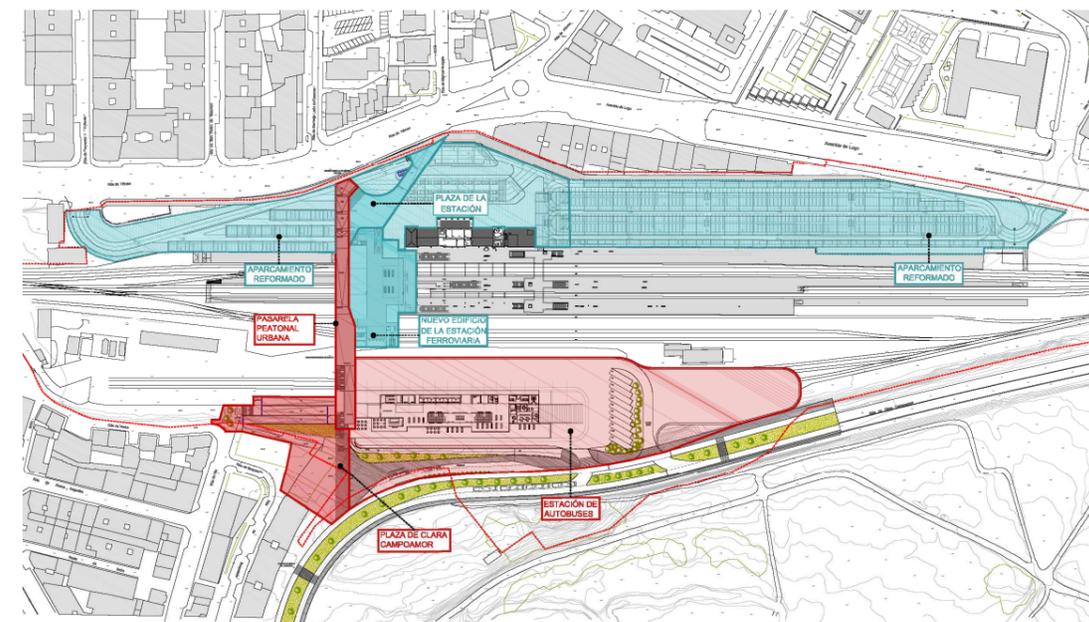
**Actuación 01 – Estación de Ferrocarril** – Construcción del nuevo edificio de la estación en el espacio previsto sobre las vías entre la pasarela de conexión con la ciudad y la marquesina metálica existente, que supondrá una mejora en los accesos a los andenes y a los aparcamientos, buenas conexiones con la ciudad, con la pasarela peatonal y la estación de autobuses, una cierta libertad para configurar el programa necesario y un esquema óptimo en cuanto a los recorridos peatonales, tanto internos como en lo que se refiere a los movimientos de viajeros dentro del recinto de la estación.

En esta fase también se ejecutará la plaza de acceso a la estación, peatonal y horizontal, a la cota del edificio de viajeros que hace que la estación resulte visible desde la ciudad y que junto a la pasarela peatonal ejecutada en la Fase I resuelve con inmediatez la conexión de ambas márgenes de la ciudad.

Así mismo se completará en esta fase la reordenación del área de aparcamientos y accesos rodados a la cota actual de la Estación de Ferrocarriles.



Plano del conjunto de la Fase II



Plano Final con las dos Fases

6. CUADROS DE SUPERFICIES

COTA	ACTUACIÓN 01	CONSTRUIDO INTERIOR	CONSTRUIDO EXTERIOR	URBANIZACIÓN
<b>220</b>	<b>ESTACIÓN DE FERROCARRIL</b>			
01.01	Estación Intermodal	431,40		
01.02	Comunicaciones verticales	56,75		
01.03	Aparcamiento y accesos			22.980,00
01.04	Edificio antiguo	944,50		
01.05	Marquesina antigua		2.096,60	
	<b>TOTAL</b>	<b>1.432,65</b>	<b>2.096,60</b>	<b>22.980,00</b>
<b>227</b>	<b>ESTACIÓN DE FERROCARRIL</b>			
01.01	Plaza de la estación		952,40	
01.02	Estación Intermodal	2.524,55		
	<b>TOTAL</b>	<b>2.524,55</b>	<b>952,40</b>	
<b>232</b>	<b>ESTACIÓN DE FERROCARRIL</b>			
01.01	Estación Intermodal	866,60		
	<b>TOTAL</b>	<b>866,60</b>		
	<b>TOTAL</b>	<b>4.823,80</b>	<b>3.049,00</b>	<b>22.980,00</b>

COTA	ACTUACIÓN 02	CONSTRUIDO INTERIOR	CONSTRUIDO EXTERIOR	URBANIZACIÓN
<b>213</b>	<b>ESTACIÓN DE AUTOBUSES</b>			
02.01	Zona de dársenas			2.560,60
02.02	Zona de instalaciones	363,70		
02.03	Espacio cubierto		4.784,60	
02.04	Urbanización interior			10.839,60
02.05	Urbanización exterior			3.501,10
	<b>TOTAL</b>	<b>363,70</b>	<b>4.784,60</b>	<b>16.901,30</b>
<b>220</b>	<b>ESTACIÓN DE AUTOBUSES</b>			
02.01	Espacio interior computable	2.113,35		
02.02	Espacio exterior		1.301,82	
	<b>TOTAL</b>	<b>2.113,35</b>	<b>1.301,82</b>	
	<b>TOTAL</b>	<b>2.477,05</b>	<b>6.086,42</b>	<b>16.901,30</b>

COTA	ACTUACIÓN 03	CONSTRUIDO INTERIOR	CONSTRUIDO EXTERIOR	URBANIZACIÓN
<b>213</b>	<b>PASARELA</b>			
03.01	Plaza en Clara Campoamor			3.436,30
	<b>TOTAL</b>			<b>3.436,30</b>
<b>220</b>	<b>PASARELA</b>			
03.01	Acceso a estación autobuses	526,40		
	<b>TOTAL</b>	<b>526,40</b>		
<b>227</b>	<b>PASARELA</b>			
03.01	Pasarela de comunicación	1.355,75		
	<b>TOTAL</b>	<b>1.355,75</b>		
	<b>TOTAL</b>	<b>1.882,15</b>	<b>0,00</b>	<b>3.436,30</b>

En Santiago de Compostela, Marzo de 2017

Autor

Galo Zayas Carvajal

Arquitecto - IDOM

Visto bueno

Visto bueno

Juan Alberto Vidal Herrador

Ignacio Maestro Saavedra

Jefe de Servicio de Infraestructuras

Subdirector General de Planificación

Dirección Xeral de Mobilidade

Dirección Xeral de Mobilidade