

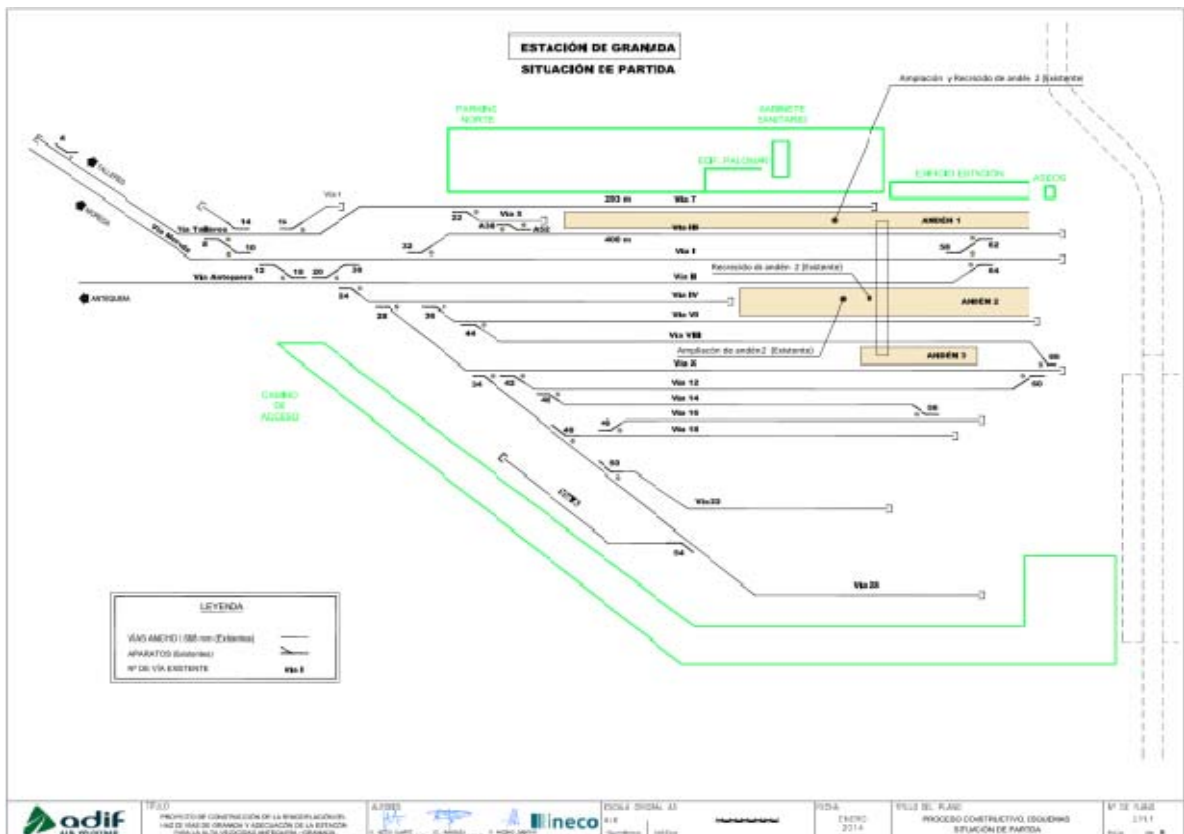
**PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA REMODELACIÓN DEL HAZ DE VÍAS DE
GRANADA Y ADECUACIÓN DE LA ESTACIÓN PARA ALTA VELOCIDAD
ANTEQUERA-GRANADA**

ABRIL 2014

SITUACIÓN ACTUAL



Figura. Fotografía aérea del recinto de la estación desde el Oeste.



EDIFICIO DE VIAJEROS

Se compone de un cuerpo central de dos plantas, y dos cuerpos laterales de una planta.

En la planta baja se localizan predominantemente los usos públicos del edificio.

En la planta superior se localizan varias oficinas, salas y despachos para el personal de la estación.

Además, en el extremo Oeste del edificio se sitúa el gabinete de circulación y de comunicaciones.

MUELLE “PALOMAR”

Formaba parte de una antigua nave ferroviaria demolida recientemente. Se trata de un edificio situado en el extremo Oeste del edificio de viajeros, que contiene la oficina de personal y los centros de transformación de la estación.

GABINETE SANITARIO.

Situado en el extremo Oeste del edificio de viajeros.

ASEOS

Se trata de un pequeño pabellón situado en el extremo Este del edificio de viajeros con acceso desde el andén principal que contiene los aseos de la estación.

ANDENES

La estación cuenta actualmente con tres, conectados mediante un paso inferior, y 7 vías a las que dan servicio:

El andén 1 de 372 m, da servicio a las vías III y VII actuales y se accede desde el edificio de viajeros.

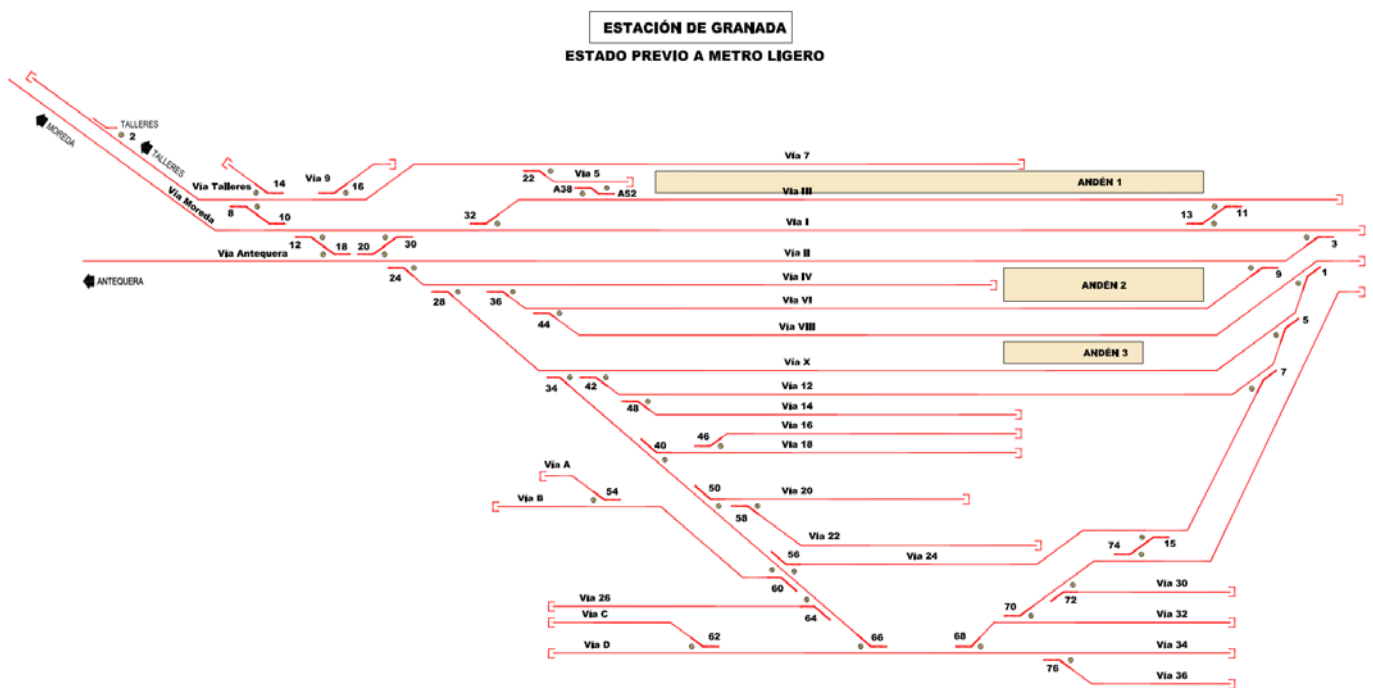
El andén 2 de 243 m, da servicio a las vías II y VI actuales, al que se accede desde el paso inferior de la estación.

El andén 3 de 168 m, da servicio a las vías VIII y X actuales.

Andén	Longitud (m)/Altura(m)		Vías
Andén 1	372 (354,68 útiles)		III
	154,42/0,35	200,2/0,55	
Andén 2	243 (219,83 útiles)		II
	115,33/0,35	104,5/0,55	VI
Andén 3	168,23 (159,39 útiles)		VIII
	159,39/0,35		X

Tabla resumen de andenes y vías en la situación actual de la Estación

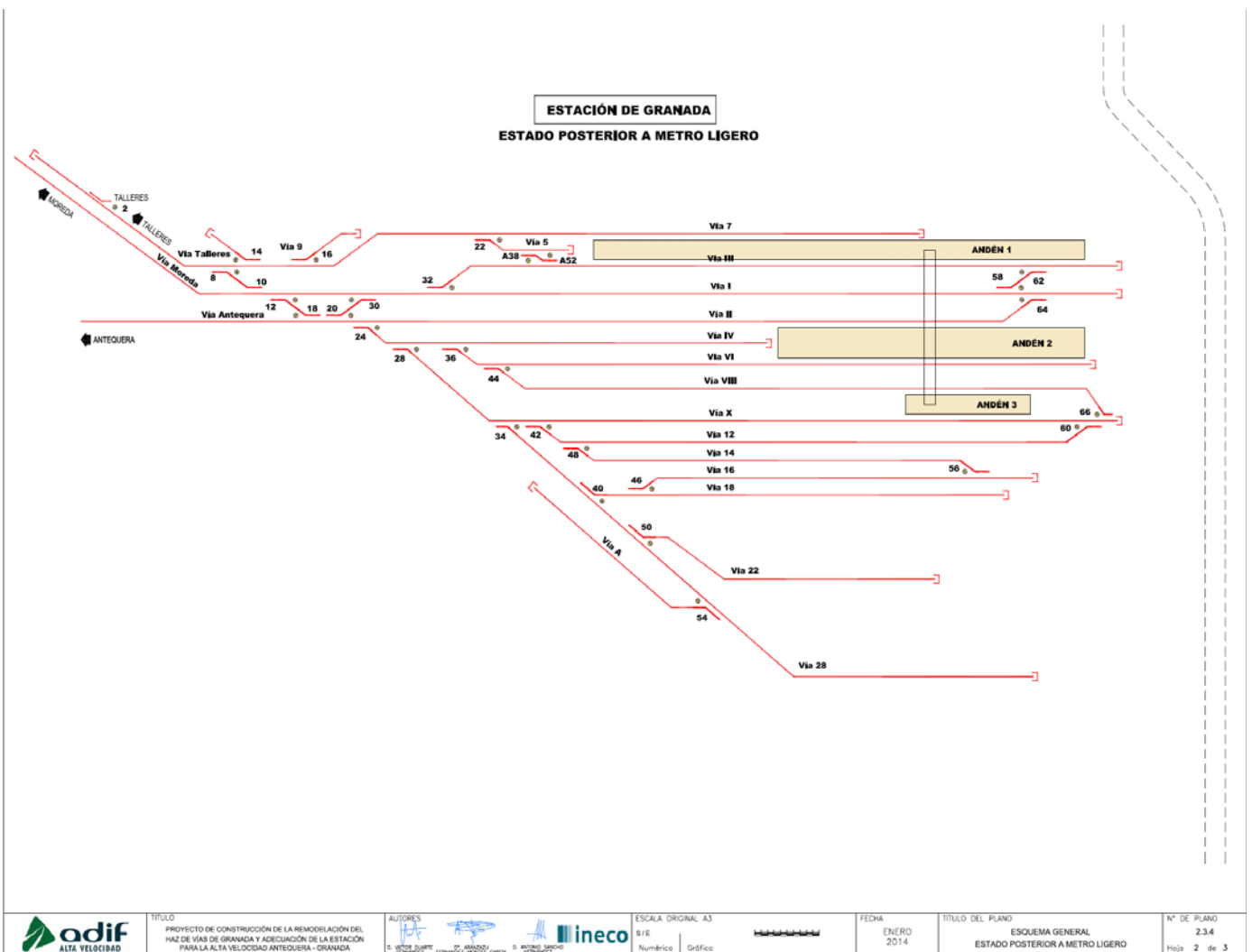
NOTA: En la vía VII no se realiza ningún estacionamiento.



ACTUACIONES PREVIAS

Respecto al estado actual, la estación va a sufrir una serie de modificaciones como consecuencia de las obras que va a realizar metro ligero para atravesar la parcela ferroviaria.

Modificación y remodelación en la cabecera Este del haz de vías, afectando a todas las vías de la estación a excepción de las vías 7, 18 Y 22. Estas actuaciones incluyen la ejecución de nuevas toperas como consecuencia de estas afectaciones. Además, se construye un paso hormigonado permitiendo la conexión peatonal a nivel de vías para mantener el paso accesible actual entre andenes.



ANDENES

Recrecido del andén vías 3-7 (que en adelante se denominará andén 1) hasta alcanzar la cota 68 cm respecto a la cabeza de carril en una longitud de 113 m.

El andén vías 2-6 se recrece provisionalmente la zona de 35 cm sobre cota de cabeza de carril hasta los 55 cm y se prolonga 71 metros hacia el oeste a la misma altura. El andén vías 8-10 también se recrece hasta los 55 cm respecto de cota de cabeza de carril y se prolonga provisionalmente 22 metros hacia el oeste.

EDIFICACIONES

Para dejar espacio a las nuevas superficies proyectadas, así como, para construcción de dos nuevas edificaciones prefabricadas (Caracolas) destinadas a albergar a personal de ADIF, se demuelen las siguientes edificaciones:

- Comunicación y edificios anexos (Dormitorio ..)
- Nave de Correos
- Edificio Muelle Paquetexpress
- Muelle Autoexpreso y Muelle Descubierto
- Edificaciones de Instalaciones situados al sur.
- Edificaciones existentes junto al antiguo Puesto de Mando,
- Otras edificaciones (dos pequeños edificios ubicadas al sur de la parcela de ADIF)

APARCAMIENTO

Ejecución del nuevo aparcamiento situado en la zona Norte de la estación de 9,643 m² de superficie, que consta de 333 plaza, + 6 plazas de PMR, y 6 plazas para motocicletas.

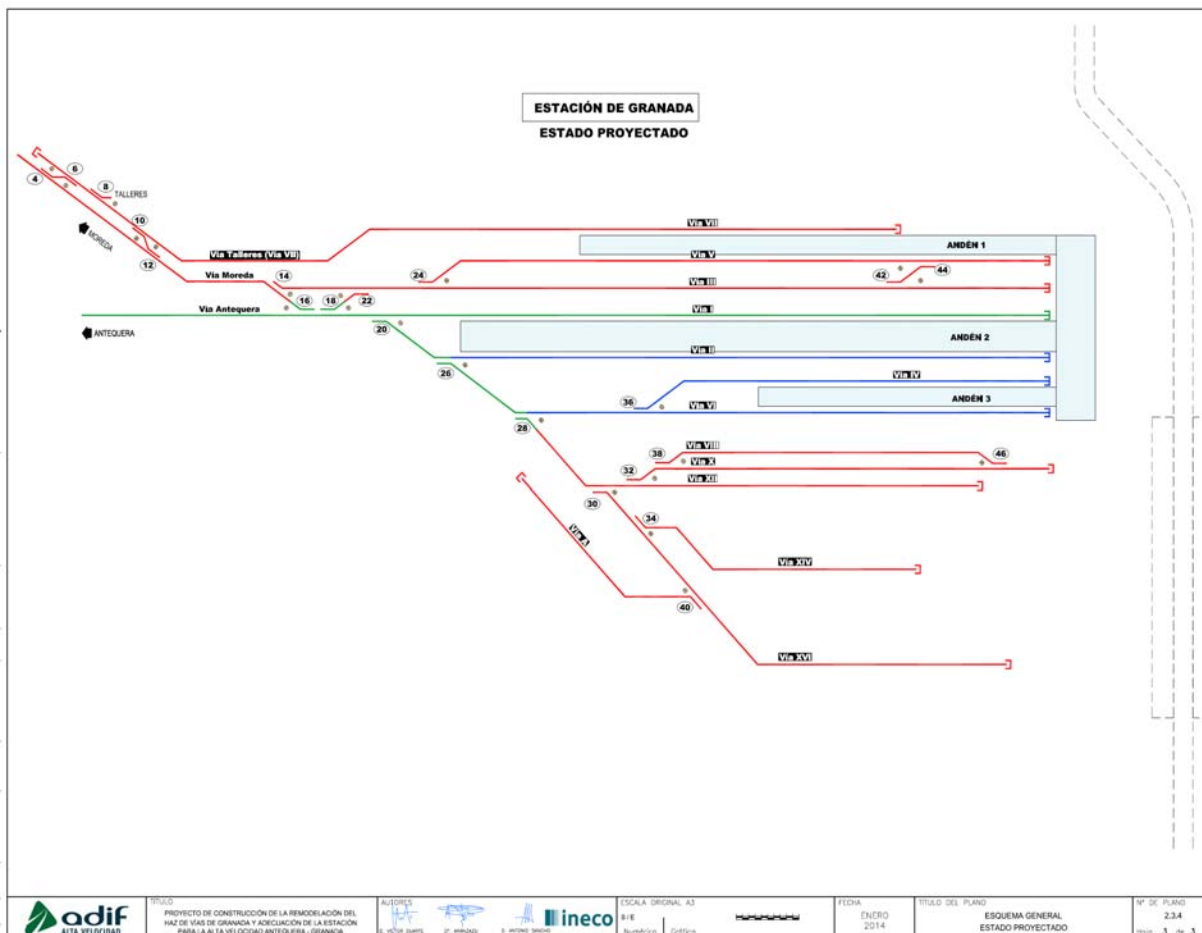
La única zona que no se remodelará es la que ocupan actualmente el edificio Muelle Palomar y el Gabinete Sanitario.

NUEVO TRAZADO DE LA LÍNEA DE METRO

Ocupación permanente de parte de los terrenos de ADIF como consecuencia del nuevo trazado de la línea de Metro.

DESCRIPCIÓN GENERAL Y PROGRAMA DE USOS (NUEVO PROYECTO)

En líneas generales, los principales trabajos a desarrollar consisten en la modificación de la cabecera de la estación existente, incorporando vías en ancho mixto y estándar (1.435 mm). Sobre el andén 1 no se actúa, si bien se plantea la demolición completa y nueva construcción de los andenes 2 y 3.



Otras actuaciones significativas son la ampliación de la estación existente y la remodelación de la plaza de accesos a la estación de Granada.

En los andenes, la playa de vías contará con 7 vías en balasto. Tres de las mismas en ancho 1.668 mm (vías III , V y VII) representadas en rojo en el gráfico anterior), sin electrificar y dotadas de sistema de señalización ASFA. Las cuatro vías restantes se electrificarán a 25 Kv, una de ellas será de ancho mixto (vía 1, representada en verde en el gráfico anterior) y otras tres de ancho 1.435 mm (vías II , IV Y VI representadas en azul); todas ellas contarán con instalaciones de señalización compatibles con el sistema ERTMS Nivel 2, que se implantará en la línea Antequera – Granada. Todas las vías acaban en topera.

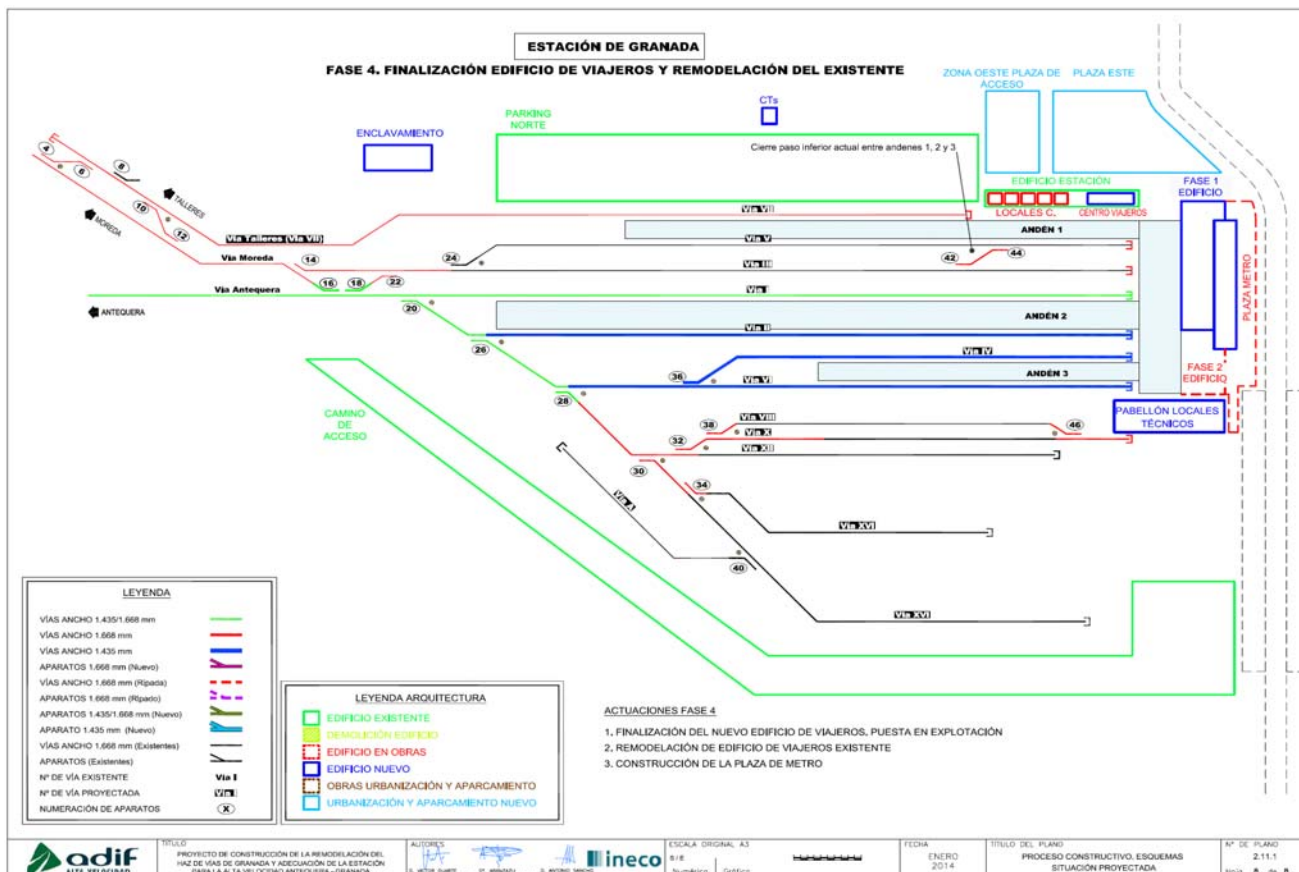
No está prevista la llegada de dobles composiciones de alta velocidad, si bien, en el caso de que a futuro estuviera prevista su llegada a la Estación de Granada, la vía 1, de ancho mixto, cuenta con una longitud de andén útil de 400 m, que sería compatible con las circulaciones anteriormente mencionadas.

El ramal norte de entrada a la estación, procedente de Moreda, mantendrá su configuración en ancho ibérico, prestando servicio en ese ancho únicamente por las vías III (vías de maniobras), V y VII en situación futura.

La línea procedente de Antequera, vía I proyectada, se configurará en ancho mixto (1.435/1.668 mm) electrificada a 25 kV de corriente alterna y conectará con la vía de Moreda mediante el correspondiente escape.

Otras actuaciones significativas que integran el proyecto se han dividido en cinco zonas diferenciadas:

- Aparcamiento
- Edificio estación y Ampliación
- Caracola de Servicios Múltiples
- Andenes y Marquesinas
- Plaza de accesos y de Metro



APARCAMIENTO

Se plantea la ampliación (zona Este ocupada por los edificios del Gabinete Sanitario y el Muelle Palomar) del aparcamiento ejecutado por Metro hasta alcanzar una capacidad de 360 plazas 12 plazas para PMR, y 20 plazas para motos. El aparcamiento dispondrá de 156 plazas, y 6 plazas de PMR equipadas con marquesinas. Al final del aparcamiento se reserva una zona destinada al nuevo edificio técnico de la estación.

EDIFICIO ESTACIÓN Y AMPLIACIÓN

La adaptación del actual edificio de viajeros para la llegada de la alta velocidad incluye la reforma del edificio existente y su ampliación. El resultado es un edificio con planta en forma de U que abraza el haz de vías y los andenes que quedan unidos por la cabecera. Esta "U" está formada por tres brazos que corresponden a:

- El edificio de viajeros existente.
- Una gran marquesina perpendicular al edificio anterior bajo la cual se sitúan las zonas públicas tales como el vestíbulo de embarque, locales disponibles y los aseos.
- Un volumen que contiene los cuartos técnicos y que cierra el conjunto en el extremo Sur.

La reforma del edificio de viajeros se caracteriza por la transformación del vestíbulo de acceso y de la cafetería quedando una superficie disponible en la zona central del edificio. El resto de los usos existentes se reubican quedando en el extremo Oeste el almacén, los locales de Rent a Car y Policía, y en el extremo Este el centro de viajes con todas sus dependencias. Para que este último pueda ser operativo desde el nuevo vestíbulo se reorganiza llevando la zona pública al espacio contiguo a la fachada Este y el resto de los espacios se disponen a continuación.

En la planta superior del edificio de viajeros no se actúa.

El embarque a la alta velocidad y al resto de los trenes de Convencional está separado para evitar la mezcla del flujo de viajeros.

El edificio Ampliación acoge el nuevo vestíbulo de la estación de forma rectangular de 10,80 m de ancho por 54,90 m de largo perpendicular a la dirección de los andenes y las vías, con los que se comunica a través del andén de cabecera. Los usos de servicio asociados al vestíbulo se concentran en dos espacios. El primero, en sentido Norte y Sur en el que se alojan locales disponibles, un almacén y los aseos. En el segundo se ubica un gran local disponible con salida directa a una terraza de la plaza de Metro y los cuartos técnicos.

El andén 1 de Convencional tiene un acceso directo sin ningún punto de control que permite la llegada y salida de viajeros tal y como ocurre actualmente. Mientras que el flujo de salidas de los andenes 2 y 3 de Alta Velocidad tienen un punto de escaneo previo al paso al andén de cabecera. Mientras el Check-in se realiza sobre cada uno de los andenes con las cabinas previstas por ADIF. El flujo de las llegadas se realiza por

una puerta independiente que da acceso directo al vestíbulo en su punto central, evitando la interferencia de flujos y permitiendo la comunicación con los dos accesos de la Estación, fomentando la intermodalidad.

El acceso principal de la estación se realiza al Norte del vestíbulo para comunicar con la plaza de acceso y así conectar con la parada de taxis, autobuses de línea y el aparcamiento. El acceso Este comunica con la plaza de Metro que permite conectar con esta red de transporte.

El diseño de la Estación permite que las PMR puedan circular por todas las estancias y los andenes sin existir ningún impedimento.

El vestíbulo se protege con una gran cubierta que se eleva sobre los pabellones que permite la entrada de la luz en todo el perímetro y favorece la visión de la Alhambra.

La actuación se completa con la redistribución de los usos de la planta baja del edificio Estación actual. Los despachos del Centro de Viajes mantienen su posición mientras que la zona de público se reubica en el Este, conectando con el vestíbulo a través de un paso acristalado. Los locales de Rent a Car y de Policía (mantiene su ubicación actual) y los destinados a cafetería y vestíbulo se dejan disponibles para futuras explotaciones según las necesidades de ADIF.

CARACOLA DE SERVICIOS MÚLTIPLES

Actuaciones vinculadas a la Caracola de Servicios Múltiples consisten en la adaptación de dos locales para la ubicación del personal de los edificios del Muelle Palomar y del Gabinete Sanitario demolidos por las obras del nuevo aparcamiento.

ANDENES Y MARQUESINAS

Las actuaciones en andenes consisten en reconstruir los andenes 2 y 3 para adaptarlos a las nuevas necesidades con la llegada de la alta velocidad y el tren Al Ándalus.

En perpendicular a los andenes se ejecuta un andén de cabecera que los conecta con el vestíbulo y que está protegido por la cubierta del vestíbulo que vuela hacia la playa de vías

El *andén 2* está al Sur del andén 1 la longitud del andén es de 404 m, lo que permite la parada de trenes de Alta Velocidad en composición doble. El andén tiene un ancho máximo de 7,95 m en los 310 m del lado Este, reduciéndose el ancho los últimos 100 m hasta los 4,45 m como consecuencia del cierre del haz de vías en la cabecera Oeste. La marquesina cubre la zona de parada de trenes prevista con ADIF y tiene una longitud de 115 m.

El *andén 3* está al Sur del andén 2 y da servicio a las vías 4 y 6, ambas de ancho UIC por lo que la altura sobre cabeza de carril es de 76 cm para cumplir las ETIs. La longitud de este andén es de 203 m que permite la parada de trenes de Alta Velocidad en composición simple y está cubierto en toda su longitud por marquesina de 205 m. El haz de vías permite mantener el mismo ancho en toda su longitud que es de 6,15 m.

PLAZA DE ACCESO Y DE METRO

Las actuaciones en la *plaza de acceso* actual permiten su adaptación a las nuevas necesidades como consecuencia de la adaptación de la Estación a la llegada de la Alta Velocidad.

La nueva configuración de la plaza permite la entrada de vehículos (taxis y coches privados) para la subida y bajada de viajeros, pero aumenta las zonas peatonales para mejorar el movimiento y estancia de personas en el entorno del acceso a la Estación.

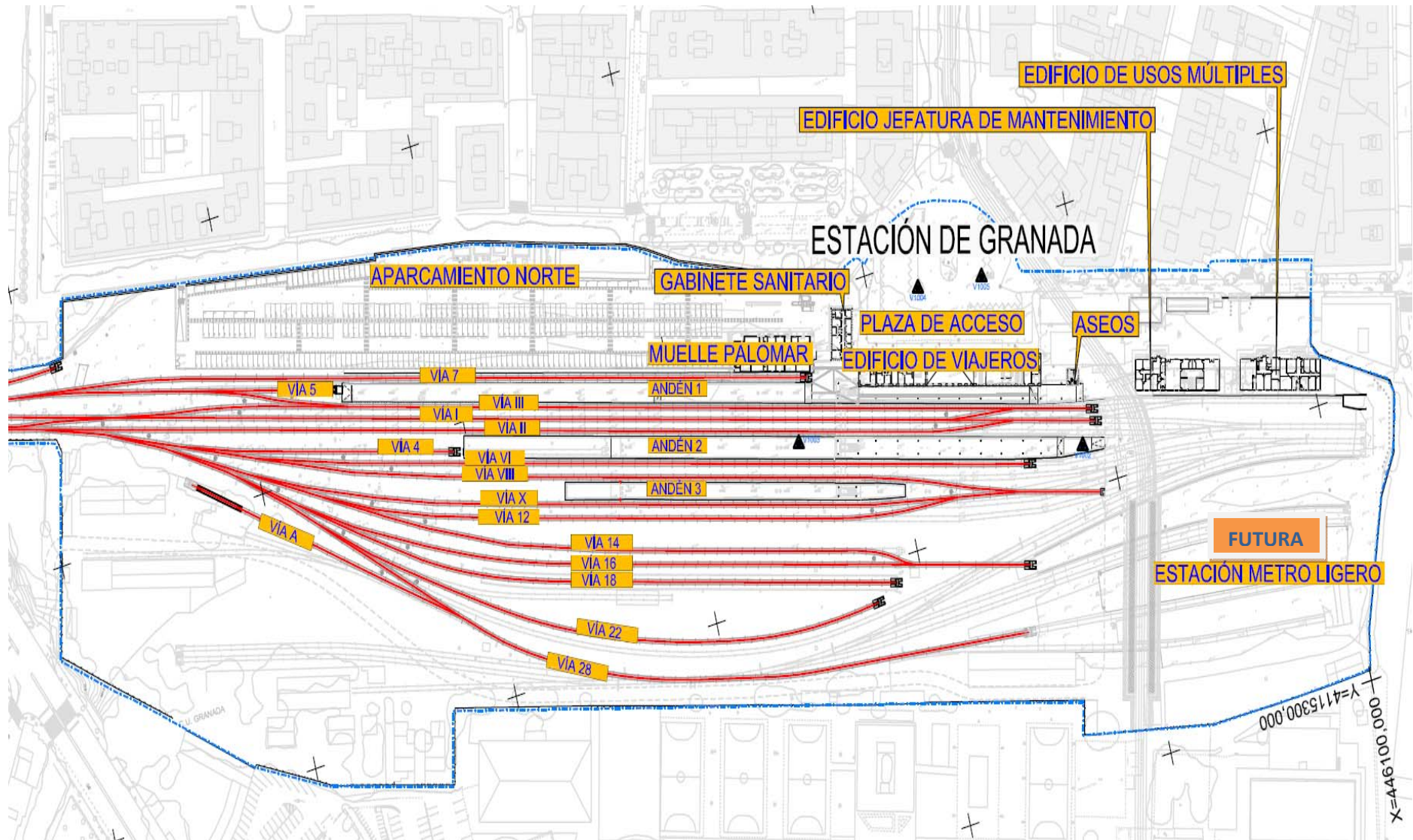
El diseño de la plaza recoge las necesidades de ADIF, acordado a través de diferentes propuestas, en el que se crea una bolsa de taxis, una zona de Kiss&Ride y una zona de parada de autobuses urbanos (cumpliendo las necesidades de interoperabilidad requeridas).

La *plaza de Metro* es el espacio urbano existente entre la nueva parada de Metro en los terrenos de la Estación de Granada y el nuevo edificio Ampliación. La plaza permite el movimiento de personas entre los dos medios de transporte, fomentando la intermodalidad.

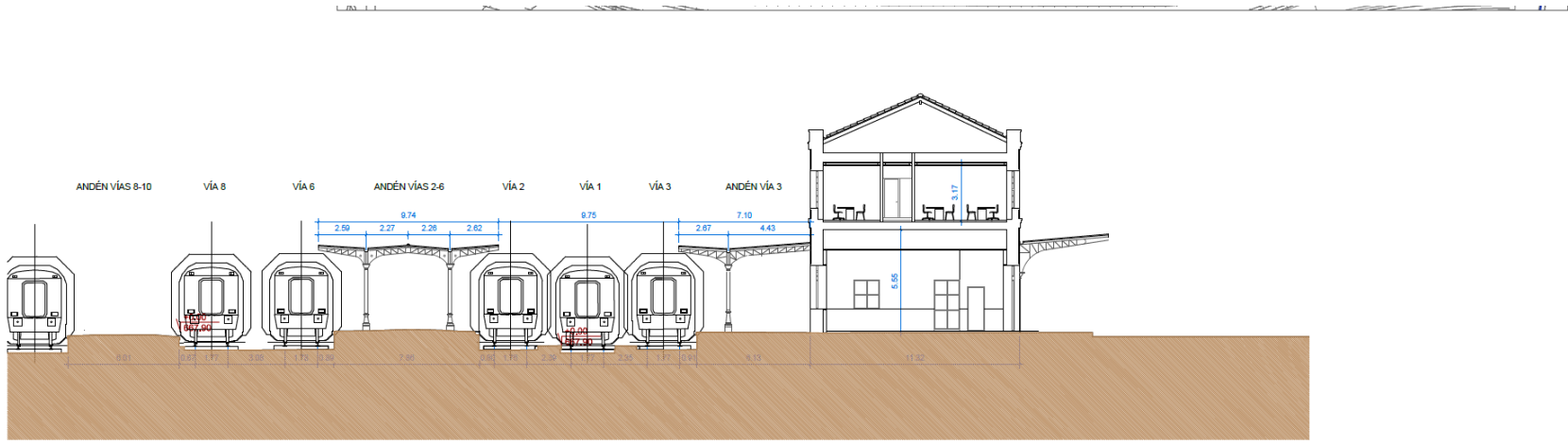
Como se ha comentado, la nueva configuración de la plaza de accesos organiza las circulaciones de vehículo mediante cuatro bandas paralelas a la fachada Norte del edificio de viajeros existente.

- Entre la acera del edificio de viajeros existente y la primera banda se sitúan dos carriles para la bolsa de taxis y un tercero para la circulación de vehículos.
- Entre la primera banda y la segunda, se sitúan carriles para la circulación de vehículos y parada del Kiss&Ride.
- Entre la segunda y la tercera, se sitúa un carril de circulación que permite recircular hacía la bolsa de taxis o hacia las zonas de Kiss&Ride.
- En el extremo Norte de la plaza se sitúan dos isletas para la parada de autobuses de línea urbanos con capacidad total de 4 vehículos

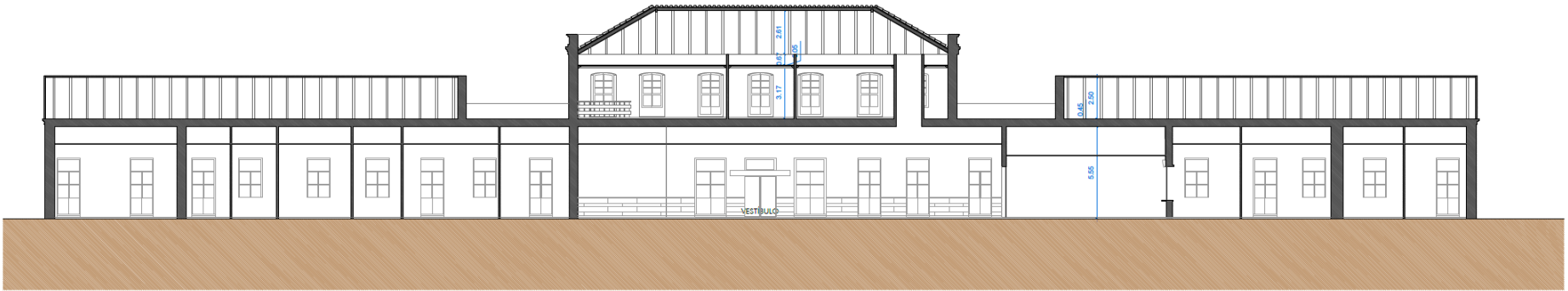
ESTADO ACTUAL



ESTADO ACTUAL



SECCIÓN TRANSVERSAL A-A'



SECCIÓN LONGITUDINAL B-B'

ESTADO REMODELADO

COORDENADAS ABSOLUTAS PUNTOS DE REFERENCIA			
POS.	X	Y	Z
A	445891,29	4115437,50	867,91
B	445877,80	4115390,85	868,52
C	445875,23	4115451,95	868,52
D	445890,37	4115474,28	868,58
E	445795,93	4115465,21	868,58
F	445574,55	4115547,11	868,56
G	445654,88	4115488,82	867,64

