

## ANEJO Nº 12. ESTACIONES



**ÍNDICE**

1	ANTECEDENTES.....	1
1.1	EL ENTORNO.....	1
1.2	LAS ESTACIONES .....	1
1.3	NORMATIVA URBANÍSTICA.....	2
2	SOLUCIÓN ADOPTADA .....	2
2.1	ESTACIÓN DE SUTULLENA.....	2
2.1.1	ENTORNO URBANO.....	2
2.1.1.1	ZONAS EXTERIORES .....	3
2.1.1.2	EDIFICIO DE VIAJEROS .....	4
2.1.1.3	ANDENES .....	5
3	ESTACIÓN DE sUTULLENA: ALTERNATIVAS .....	6
3.1	ALTERNATIVA 1: ESTACIÓN EN SUPERFICIE (DOS VÍAS).....	6
3.2	ALTERNATIVA 2: ESTACIÓN SOTERRADA.....	7

**APÉNDICES**

APÉNDICE 1. FICHAS URBANÍSTICAS DEL P.G.M.O. DE LORCA



## 1 ANTECEDENTES

### 1.1 EL ENTORNO

En el presente “*Estudio Informativo del proyecto de integración urbana y adaptación a Altas Prestaciones de la red ferroviaria de Lorca*”, el paso por la ciudad, se corresponde con la línea convencional existente en dicho municipio.

La línea ferroviaria existente, presta un servicio de cercanías, aunque también de forma puntual, la usan trenes regionales. Une Águilas con Murcia y pasa por Lorca en superficie, por una parte muy céntrica, dividiendo literalmente el pueblo en dos partes desiguales, impidiendo la expansión natural de la ciudad desde la parte más densa y consolidada hacia una zona más abierta y expectante en su desarrollo. Es una reivindicación antigua de la población, el eliminar esa barrera física que impide la total permeabilidad entre las dos partes de la ciudad.

La vía que pasa por Lorca, tiene un trazado sensiblemente paralelo a la autovía A7, encerrando entre ambas partes del casco urbano. En la zona de la autovía el terreno sube de forma pronunciada, constituyendo un límite más, siendo por tanto la dirección más natural de crecimiento y expansión urbana hacia el lado de la vía férrea, es decir hacia la margen izquierda de la vía.

En las diferentes soluciones que se analizan en el Estudio Informativo, se incluye la mejora del trazado a su paso por Lorca, con dos alternativas claramente diferenciadas en alzado, aunque exactamente iguales en planta, y que en ambos casos compartirán Alta Velocidad y Cercanías:

- Alternativa 1: Vía doble en superficie.
- Alternativa 2: Vía doble soterrada.

En el caso de dejar las vías en superficie, en la alternativa 1, se plantea mejorar los entornos de la línea, con mejores conexiones entre los dos lados en que se divide el

espacio urbano, eliminando los pasos a nivel existentes a lo largo de toda la línea que discurre por el interior de la ciudad.

En el caso del soterramiento de las vías, se eliminaría el efecto barrera que la línea del ferrocarril puede suponer a la expansión natural del casco urbano y se daría una total permeabilidad entre los dos lados de las vías, generando un nuevo espacio público libre que comunica ambos lados.

### 1.2 LAS ESTACIONES

Actualmente en el la ciudad de Lorca, hay dos estaciones. La primera de ellas, la estación de Lorca San Diego, se encuentra más en el borde del casco urbano, y fuera de los límites del presente estudio informativo, mientras que la segunda, la estación de Lorca Sutullena, es totalmente urbana y se sitúa en el centro de la ciudad.

Ambas estaciones, en cualquiera de las alternativas que se estudian, se van a conservar pero con algunas variaciones.

La estación de San Diego, mantendrá la ubicación existente, y funcionará exclusivamente como un apeadero de Cercanías, al carecer de vías de apartado. Como se ha indicado anteriormente, se encuentra ubicada fuera del tramo del presente estudio, y será una estación de paso, dentro de la línea de AV del corredor Mediterráneo a su paso por Lorca

La estación de Lorca Sutullena, remodelará su configuración actual, y pasará a ser apta para albergar las circulaciones de Alta Velocidad en doble composición (andenes de 400 metros útiles). Así mismo, también tendrá un uso compartido con las cercanías y los servicios de Media distancia existentes. Para facilitar este servicio de Alta Velocidad y Cercanías, se diseña una vía de apartado pasante por la margen izquierda de la estación, que facilitará el rebote de los Cercanías con Murcia, o el cruce con las composiciones que lleguen hasta Águilas.

### 1.3 **NORMATIVA URBANÍSTICA**

Se ha consultado la situación urbanística de las áreas en que se ubican las dos estaciones, así como las previsiones de desarrollo y planeamiento futuro.

Junto a la estación de Sutullena, y frente a la Estación de Autobuses, sobre un sector de 8.650 m<sup>2</sup> en el que se asentaban unas edificaciones antiguas de almacenes y fábricas, se ha realizado un PERI con el fin de ganar ese espacio para usos más acordes con la situación urbana en la que se encuentra. Parte de la superficie se ha destinado ya a un aparcamiento público. Se ha realizado la demolición de las edificaciones antiguas y se ha limpiado el terreno. Se ha conservado una chimenea de ladrillo de gran altura, como testimonio de los antiguos usos industriales y como elemento ambiental.

## 2 **SOLUCIÓN ADOPTADA**

El tramo del trazado que cruza el casco urbano, desde la estación de San Diego hasta más allá del final de la zona urbana en dirección a Águilas, va encajonado entre edificaciones, en un espacio de ancho muy limitado, de forma que resulta inviable ampliar a más de dos vías en ese tramo, ya sea en superficie o mediante soterramiento.

La configuración final que se ha elegido para llevar la nueva línea de AV y conservar la línea de Cercanías por el mismo trazado, es desarrollar la nueva línea en ancho Internacional. Para ello, será necesario convertir las cercanías de este tramo, al nuevo ancho anteriormente descrito.

### 2.1 **ESTACIÓN DE SUTULLENA**

La estación de Sutullena, está inmersa en la ciudad, en la parte más céntrica, junto al casco antiguo. Al disponer de espacio para la nueva configuración, se ha considerado la ubicación como la más apropiada para la estación de Alta Velocidad, junto a la estación de autobuses, dando así servicio no solo al núcleo urbano, sino también al área de influencia de la ciudad y a la comarca, que es muy extensa. Lorca es un punto muy próximo a la

costa de Murcia. La línea existente de cercanías, une Lorca con Águilas y muy próxima también está la costa de Almería.

Teniendo una situación muy céntrica, el entorno de la estación está bastante encajonado para el movimiento del tráfico rodado, que es uno de los elementos que más interactúa con la estación, por las llegadas y salidas de viajeros.

El edificio de viajeros actual es un edificio clásico de antigua estación, restaurado recientemente tras el último terremoto, que le había producido daños importantes. A este edificio antiguo, se adosa uno de nueva traza, como ampliación del mismo, actualmente en proceso de adecuación, para dar servicios al viajero de cafetería y área comercial.

Actualmente, la estación dispone de un andén central con marquesina, con acceso al mismo por paso inferior y comunicación vertical con ascensor y escalera. Este paso inferior peatonal existente, se comparte con los vehículos que cruzan por este mismo paso, por ser común para coches y personas, aunque con una acera para las personas. No es pues, un paso exclusivo de la estación, sino un paso inferior de la red viaria que, al estar junto a la estación, se aprovecha para el acceso peatonal a los andenes también.

En cualquiera de las alternativas estudiadas para el trazado de la línea, en superficie o soterrada, esta estación sería para servicio compartido de AV y de Cercanías, por ello conservaría el funcionamiento actual, con el añadido del nuevo servicio de Alta Velocidad.

#### 2.1.1 **ENTORNO URBANO**

La línea desde la estación de San Diego, cruza el río Guadalentín e inmediatamente se adentra en el casco urbano.

Debido al crecimiento de la ciudad, las vías del ferrocarril han quedado situadas en el centro urbano, de forma que actualmente constituye un elemento barrera, que impide la libre expansión de este crecimiento urbano.

Las dos alternativas que se proponen más adelante, dan respuesta a este hecho, en mayor o menor grado, con soluciones que procuran enlazar ambos lados de las vías,

evitando el efecto barrera, estudiando la forma de hacer más permeable la conexión de un lado de las vías con el otro y procurando mejorar la urbanización y el remate de este límite urbano con la línea de ferrocarril.

## ESQUEMA FUNCIONAL

La estación es el conjunto de lo edificado, lo cubierto y lo descubierto, es decir, del exterior y del interior puesto al servicio de la funcionalidad del uso, un equipamiento público para la satisfacción de unas necesidades de transporte, en respuesta a la demanda de la sociedad.

Previo a la descripción de las Alternativas proyectadas, se procede a la descripción funcional de la Estación de Sutullena en su futuro doble uso de Alta Velocidad y de Cercanías. Las propuestas planteadas en Sutullena tienen en común el esquema de funcionamiento, el concepto de estación y la escala.

La estación se dimensiona en función de los estándares existentes de estaciones de Alta Velocidad situadas en poblaciones de características similares, no solo en función de la población, sino también de su actividad, entorno y expectativas de desarrollo económico. En España ya se cuenta con una cierta experiencia en este tipo de transporte de Alta Velocidad y sus características. Esta estación se puede asimilar a las que existen o están previstas en diferentes ciudades españolas, con características similares. Adicionalmente, se ha recibido el **“Programa de Necesidades de la Nueva Estación de Alta Velocidad en Lorca Sutullena (Murcia) Noviembre 2017”** redactado por ADIF y, en la medida de lo posible, **se ha procurado el cumplimiento del mismo**, especialmente en la opción soterrada.

### 2.1.1.1 ZONAS EXTERIORES

Las zonas exteriores de la estación se configuran para dar los servicios que necesita para su funcionamiento. Así una estación de estas características, necesita un aparcamiento para vehículos privados (se estima un mínimo necesario de 200 coches, conforme al programa de necesidades de Adif); una zona de servicios de abastecimiento con espacio

de carga y descarga y estacionamiento de vehículos de emergencia; paradas de taxis, espacio para vehículos privados de subida y bajada de viajeros; espacio de parada de autobuses y autocares, para caso de incidencias en la circulación de trenes, que puedan ser trasladados los viajeros; calzadas de acceso y circulación de vehículos; zonas peatonales amplias, alrededor de todo el espacio exterior de la estación.

Interrelacionada con la zona de tráfico rodado, está la zona para los peatones, que enlaza estas zonas exteriores con los accesos a la estación y que recorre todo el espacio destinado a la estación.

Todo el recorrido peatonal, tanto exterior como interior de la estación, se realizará adaptado a personas con movilidad reducida, cumpliendo la normativa exigida en esta materia.

En el caso particular de Sutullena, la parte externa de la estación se articula mediante la red viaria existente, compuesta por los accesos, calzadas, rotondas y explanadas, destinada al tráfico rodado de vehículos como elemento base y distribuidor del resto de componentes de la estación. Esta red viaria propia, conecta los elementos que definen la estación, que además del edificio de viajeros y los andenes dependientes de él, son los espacios exteriores siguientes:

- Aparcamiento en superficie. En el caso de Sutullena, debido a su enclave urbano ya consolidado no existe una superficie libre para incluir un aparcamiento nuevo (tampoco a nivel subterráneo) Sin embargo, existe frente a la estación un aparcamiento público municipal en superficie de reciente construcción con una capacidad de >200 plazas. Dicho aparcamiento podría ser ampliado subterráneamente en caso de necesidad.
- Parada de autobuses urbanos e interurbanos. Existe una estación de autobuses contigua a la ferroviaria que permitirá la intermodalidad entre ambos medios de transporte. En caso de necesidad, puede realizarse una marquesina de protección a lo largo del recorrido peatonal entre ambas

estaciones.

- Parada de taxis Existe en la actualidad ya una parada de taxis para 3 vehículos. El Programa de Necesidades de Adif estima una bolsa de 8 taxis. Sin embargo, ampliar el número de plazas para taxis frente a la estación resulta complejo por el espacio disponible en el entorno inmediato de la estación e implicaría modificar el viario municipal y el arbolado existente.
- Paradas momentáneas de vehículos privados para recogida o llegada de viajeros (Kiss & ride). Existe en la actualidad un carril frente a la estación a tal efecto. No existen plazas de estacionamiento de parada rápida, incluirlas implicaría modificar el viario municipal y el arbolado existente. Respecto al ancho de aceras y rebaje de las mismas en los pasos de cebra, sería preciso modificar las existentes, previa autorización municipal.
- Zona de servicio para carga y descarga con espacio suficiente para esta actividad, para maniobrar y para el aparcamiento de tres vehículos de emergencia. Existe en la actualidad un espacio destinado a tal efecto en un lateral del edificio de viajeros.

### 2.1.1.2 EDIFICIO DE VIAJEROS

La zonificación propuesta, que corresponde a los usos que se desarrollan en un edificio de estas características y conforme al **Programa de Necesidades de Adif** mencionado anteriormente se agrupa en dos categorías, usos públicos destinados a los viajeros y usos privados destinados al funcionamiento interno del edificio.

#### Usos Públicos

- Vestíbulo principal
- Área de embarque:
  - o Embarque Cercanías

- o Embarque Alta Velocidad
- Punto Adif y Atención al Cliente
- Aseos
- Local Renfe
- Local Segundo Operador
- Local Alquiler de Vehículos
- Bar / Cafetería
- Local Comercial

#### Usos Privados

- Oficinas
- Almacén y limpieza
- Zona de instalaciones

Realizando un análisis de las necesidades, se propone una solución que redistribuye usos y superficies, que veremos más detalladamente. El uso característico es dotacional, infraestructuras de transporte. Dentro de este uso característico, se incluyen unos usos complementarios que configuran el funcionamiento del edificio. Los usos complementarios son:

#### 1.-El vestíbulo

El vestíbulo es el espacio más característico y elemento articulador del edificio, es el distribuidor de los usos. El acceso al edificio es por el vestíbulo y recorriéndolo, encontramos todos los elementos que componen el área pública y parte del área privada. Este espacio atraviesa el edificio existente y la zona ampliada.

#### 2.-Punto Adif, Venta de billetes, atención al cliente y oficinas

Se compone de Punto Adif, oficina de venta de billetes Renfe, Oficina de segundo operador, y sus respectivos despachos, zonas de información y Atención al Cliente. Es un uso público y abierto al vestíbulo.



### 3.-Aseos y cuartos de limpieza

Se configuran agrupados, con acceso desde el vestíbulo de la estación. Son aseos para el público que se dividirán en dos grupos, por sexos y contarán con uno adaptado común para ambos. Constará además de un pequeño almacén de sillas para Personas de Movilidad Reducida. El cuarto de limpieza comparte bloque con los aseos. Su situación con acceso desde el vestíbulo, proporciona un uso fácil para un mantenimiento más eficaz.

### 4.-Zonas de embarque

El doble uso de la Estación de Sutullena conlleva embarques diferenciados. El embarque al andén de Cercanías es directo, con la existencia tan solo de tornos o barreras electrónicas de control de accesos. El embarque a los dos andenes de Alta Velocidad precisa en cambio de un control de acceso personalizado, con escaneado de equipaje y control de billetes.

### 5.-Zona comercial: Cafetería, Alquiler de vehículos y local comercial

La zona Comercial será muy reducida en Sutullena dadas las limitaciones de espacio del Edificio de Viajeros existente y sus alrededores. La zona comercial se compone de un Local Comercial, Local de Alquiler de vehículos, máquinas dispensadoras y un Bar / Cafetería, que da servicio a la estación y se abre tanto al vestíbulo, como al exterior.

### 6.-Cuarto de instalaciones

Situado en un bloque, en la trasera y en contacto directo con la zona de servicios de carga y descarga exterior. Cuartos de basuras, Abastecimiento de agua, Instalaciones eléctricas, Instalaciones de protección, Instalaciones de telecomunicación, Instalaciones ferroviarias, Cuartos de control y almacén general. En esta zona, están todas las instalaciones y los cuartos de control. Es una zona de uso privado y reservado a personal especializado de mantenimiento.

Estos usos son los que definen de forma básica y esquemática, la configuración de un edificio de viajeros en las estaciones de Alta Velocidad de ADIF, si bien deberán ser definidos en detalle en los correspondientes proyectos constructivos que se desarrollen al efecto.

#### 2.1.1.3 ANDENES

Los andenes forman parte de la zona abierta de la estación como concepto, (aún en el caso de soterramiento, que no pertenecen a la parte exterior propiamente dicha), y están ligados al edificio de viajeros. Es donde se realiza una de sus funciones principales de la estación, que es la subida y bajada de viajeros al tren. En los andenes además de las marquesinas en el caso de ser necesarias, se realizará el equipamiento con mobiliario urbano, sistemas de información al viajero, señalética y megafonía.

Dado que la estación de Sutullena tiene una doble funcionalidad, de Cercanías y de Alta Velocidad, los andenes tendrán esta doble consideración, separando un uso del otro, incluso compartiendo andén. La disposición de los andenes en la estación de Sutullena es invariable tanto en la alternativa soterrada como en superficie, ya que viene condicionada por el trazado de las vías que discurrirán por este tramo, atravesando el núcleo urbano de Lorca.

Se prevén dos andenes destinados a Alta Velocidad (andenes 1 y 2) de 400 m de longitud y un andén de Cercanías (andén 3) cuya longitud es también de 400 m (en lugar de 200 m) por ser compartido con el andén 2.

El tren de A.V. tendrá en esta estación su final de recorrido, provisionalmente, hasta que se continúe el Eje Mediterráneo y la línea siga en dirección Almería. El servicio de Cercanías, en un sentido llega hasta Águilas, en la costa y en el otro sentido va hasta Murcia.

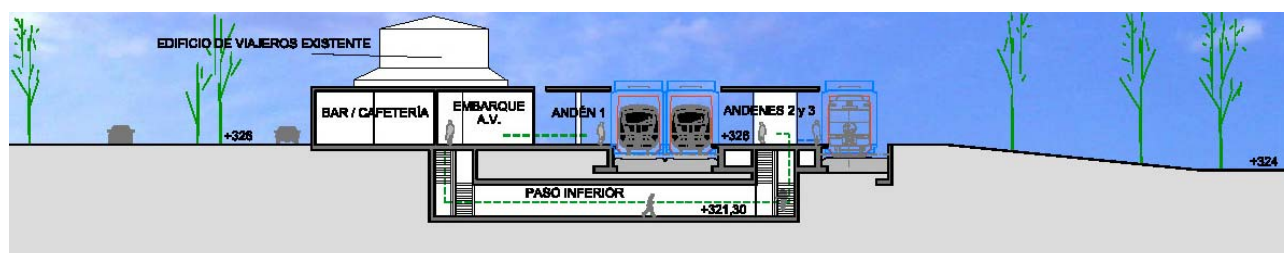
### 3 ESTACIÓN DE SUTULLENA: ALTERNATIVAS

Actualmente, la estación es en superficie, con vía única, que se desdobra en los andenes. Se han estudiado dos posibles alternativas de configuración de la Estación de Sutullena, coincidentes con la ubicación de las vías, en superficie o soterradas, que acceden hasta ella y atraviesan el núcleo urbano.

- Alternativa 1: Estación en Superficie, dos vías
- Alternativa 2: Estación Soterrada

La primera alternativa proyectada, adapta la estación en superficie actual a la doble función de Alta Velocidad y Cercanías; la segunda alternativa, con la misma doble función, plantea el soterramiento de la estación, al menos todo lo relativo a vías y andenes, con una ampliación del edificio de viajeros, para situar en superficie la zona de control y accesos.

#### 3.1 ALTERNATIVA 1: ESTACIÓN EN SUPERFICIE (DOS VÍAS)



La línea con doble vía al llegar a la estación se desdobra en tres vías, una para trenes de Cercanías y dos para Alta Velocidad, con sus respectivos andenes:

- El andén 1 se ubica delante del edificio de viajeros, en la misma posición del que existe actualmente, quizá con alguna ligera corrección que obliga el trazado la vía, y aumentado en longitud, ya que irá destinado a AV.

- Los andenes 2 y 3, constituirían un único elemento y darían servicio a AV el nº2 y a Cercanías el nº 3. De forma que con esta disposición, las dos vías de AV van enfrentadas y la de Cercanías queda independiente.

Al ser una estación apta para AV, los andenes son de mayor longitud. Tienen una longitud total de 415 metros, para conseguir al menos 400 metros útiles de andén.

Esta longitud, incrementa los andenes actuales, y plantea la necesidad un paso inferior en la avenida principal de la población, Alameda de Cervantes, que conecta con la carretera hacia Águilas y enlace a la A7.

Desde la estación, habrá un acceso directo al andén 1 puesto que es el que se encuentra contiguo a ésta. Para la conexión con los andenes 2 y 3, se prevé la ejecución de sendos pasos inferiores, uno para AV y otro para Cercanías. El andén 1 será para AV, pero el andén 2 comparte los servicios de Alta Velocidad (vía 2) y de Cercanías (vías 3). Por este motivo se plantea hacer un paso inferior doble, para separar el acceso de AV del de Cercanías.

El paso para Cercanías sea de acceso libre con sus tornos de acceso pero abierto permanentemente y el paso para AV tendrá un acceso restringido con control de acceso de viajeros y escáner de equipajes.

El embarque de Alta Velocidad se prevé que sólo estará en funcionamiento cuando haya servicio de trenes, dando acceso con un margen de tiempo en la llegada inmediata del tren. Se pretende de esta forma, dar facilidades al control de accesos en un uso compartido. Ambos pasos inferiores comunican el interior del edificio de viajeros con los andenes centrales y tienen el acceso desde el vestíbulo en el que se situarían los controles de equipaje y viajeros de AV por un lado y Cercanías por otro, situándose también las escaleras fijas y los ascensores que se plantean en ambos extremos de cada paso inferior. Se han proyectado pasos inferiores de gran anchura para evitar aglomeraciones bajo rasante en desembarco de trenes.

Por tanto, la alternativa 1 con solución de estación en superficie, se resuelve con el edificio de viajeros actual, que está formado por el edificio antiguo y una ampliación reciente con una traza diferente a la del edificio antiguo. La ampliación tiene un difícil aprovechamiento y se propone sustituirlo por un nuevo cuerpo de mayor dimensión, que nos permite llevar algunas dependencias del edificio antiguo, liberando el vestíbulo actual de otros usos, ganando un espacio necesario en el vestíbulo. Ese nuevo cuerpo tendría más superficie que el cuerpo adosado actual pero queda limitado por su enclave urbano. **En esta alternativa en superficie**, el cumplimiento del Programa de Necesidades de ADIF para la Estación de Sutullena, es parcial, debido a que **el espacio disponible en superficie para la ampliación del Edificio de Viajeros es muy limitado**. Los andenes resultantes, el viario existente y las edificaciones circundantes impiden disponer de superficie suficiente para albergar todo el programa funcional.

Los andenes serán de mayor longitud que los existentes actualmente y permiten dar servicio a los trenes con doble composición (400 metros útiles), con marquesinas de protección cubriendo al menos un 50% de la longitud del andén, es decir de dimensión correspondiente a un tren, 200 m coincidiendo su colocación con el tramo del andén en el que se realiza la parada habitual del tren.

El aumento del andén implica, que aumentan en la misma proporción todos los equipamientos del mismo, como el alumbrado, megafonía, señalización y todas las demás instalaciones. De igual forma el amueblamiento urbano.

Esta ampliación, transforma el entorno inmediato a la estación, siendo necesario reordenar el espacio urbano, incorporando esta nueva realidad. En esta solución se verá afectado un vial rodado de acceso a la zona de viviendas unifamiliares, junto a la plaza de toros y también otra calle que comunica con la zona de la Av. de Cervantes. Ese vial, actualmente un paso inferior, se prevé que siga siéndolo pero adaptado a las dimensiones de los nuevos andenes.

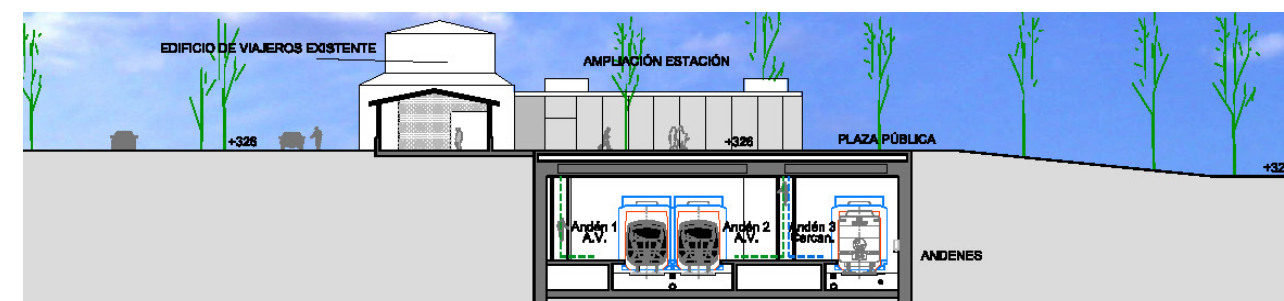
Se realizará cerramiento de seguridad en todo el recinto exterior de la estación, englobando andenes y vías, que coincidirá con las pantallas de protección acústica de la estación.

#### SUPERFICIES ESTACIÓN:

Edificio de Viajeros	890 m <sup>2</sup>
Edificio histórico	348 m <sup>2</sup>
Ampliación edificio	542 m <sup>2</sup>
Pasos inferiores	685 m <sup>2</sup>
TOTAL SUP Edificación	1.575 m <sup>2</sup>
Andenes	6.025 m <sup>2</sup>
Marquesinas	2.400 m <sup>2</sup>

Superficie total ocupada por el entorno de la estación 11.146 m<sup>2</sup>

### 3.2 ALTERNATIVA 2: ESTACIÓN SOTERRADA



Esta segunda alternativa propone el soterramiento de la línea, a lo largo de 2,55 kilómetros, en la zona más céntrica del municipio, con más densidad de edificación y población.

El soterramiento comienza después de la estación de San Diego, antes del cruce del río Guadalentín, en el extremo Nordeste y termina pasada la estación de Sutullena, a la altura de la rambla de la señorita y antes de cruzar la RM-11, en el extremo Suroeste en dirección Almería.

Con esta solución se elimina completamente la barrera física que dificulta la expansión natural de la ciudad y se libera la franja de suelo ocupada actualmente por la vía en superficie.

El espacio libre para el trazado de la línea, es el mismo que en la alternativa proyectada en superficie, con la diferencia de que en esta solución además debemos restarle el grosor de las pantallas que conformarán el túnel.

Las vías estarían a la cota -8,50 m. aprox. con respecto a la cota de superficie del terreno en la zona de la estación. Tendría una distribución de vías similar a la primera alternativa, con doble vía que en la estación se desdobra en tres, dos para servicio de AV. y una para Cercanías. Los andenes darán servicio a las vías, uno para Cercanías y dos para AV y serán de una longitud de 400 metros, que se pueda situar un tren de AV en doble composición.

El edificio de viajeros de la estación, estará formado por el antiguo edificio con su configuración actual y por otro nuevo que se conecta con él que se situará en superficie sobre la losa que cubre las vías y andenes, con el fin de facilitar las comunicaciones verticales con la zona subterránea. **En esta alternativa soterrada, sí existe espacio en superficie para proyectar un Edificio de Viajeros de tamaño suficiente para albergar todas las dependencias que figuran en el Programa de Necesidades de ADIF** para la nueva Estación de Alta Velocidad de Sutullena, ya que el soterramiento de vías y andenes libera todo el espacio en superficies sobre los mismos.

La entrada a la estación desde la calle será igual que actualmente, a través del edificio antiguo, dando acceso desde él al nuevo edificio. Éste será un edificio de nueva traza y volumen sencillo, ajustado en metros a la función que va a desarrollar. Un espacio delimitado en parte por zonas acristaladas, con mucha claridad, que constituirá el vestíbulo central, en el que se concentra la actividad, con el distribuidor de accesos y zonas de espera. En nuevo cuerpo edificado permite acceso al mismo también desde el extremo opuesto, junto a la Plaza de Toros.

Al tener el doble uso para Cercanías y AV, se realiza un diferente el control de accesos a cada uno de los dos servicios en el nuevo edificio, con acceso independiente de Cercanías (control de billetes, paso libre, directo y permanente) y otro diferenciado para Alta Velocidad (con controles de escáner de equipaje / personas y funcionamiento temporal durante servicio de trenes).

Hay un andén exclusivo para AV (Vía 1) y un andén central doble para AV y Cercanías (Vías 2 y 3 respectivamente) a los que se accede por un sistema de comunicación vertical.

Este sistema de acceso, es igual para todos andenes, y está compuesto por una rampa mecánica, un ascensor y una escalera fija. En el andén compartido, la comunicación vertical es para los dos servicios.

Se propone la rampa mecánica, por ser el medio más práctico y rápido tanto para evacuar los andenes como para acceder a ellos los viajeros, considerando que se debe salvar el desnivel de 8,50 metros y llevando equipaje.

A través del amplio hueco que se practica para la instalación de la rampa mecánica, se introduce la luz natural a la zona interior de la estación subterránea. Esta es una de las razones por las que se propone un edificio en superficie muy luminoso.

El andén central compartido recoge, en su eje longitudinal, una alineación de pilares a 8 m de separación, que recorre la totalidad del andén, que constituyen la estructura de soporte de la losa de techo del túnel de la estación, que en el resto del trazado no es necesario por ser más reducida la luz del vano de la losa, que se apoya en los bordes del túnel. Esta alineación de pilares, de algún modo separa el andén en los dos usos que le comparten.

La estación bajo rasante, constituye un espacio de gran amplitud que será objeto de ser acondicionado, como cualquier zona edificada, para el uso previsto, con instalaciones de información, seguridad y confort, con revestimientos y acabados superficiales.

La longitud del andén, obliga a realizar una serie de elementos de comunicación vertical de salida de emergencia al exterior, mediante escaleras. Se distribuyen por los andenes a la distancia que la normativa exige para la evacuación. Se aprovechan estos elementos edificados para realizar unos conductos o patinillos para ventilación natural del espacio interior, que funcionan en caso necesario como exutorios estáticos de humos.

En esta alternativa, toda la parte soterrada, libera en superficie el espacio que ocupaba la línea, que se gana para la ciudad, mejorando significativamente la zona.

El espacio exterior en superficie, sobre la estación subterránea, al liberarse de las vías, se zonifica en diversas áreas de uso. Así en el entorno más inmediato a los edificios de la estación se crea un área pavimentada como plaza peatonal de expansión, ocio y mantenimiento. Sobre la zona de andenes, en toda su extensión se propone la creación de un parque ajardinado, que enriquece y completa las dotaciones de espacios libres y desahogo de la ciudad, en esta situación tan céntrica. Esta zona complementa los equipamientos urbanos del entorno, en el que también hay un gran aparcamiento frente a la estación de autobuses. Podrían ubicarse también en esta zona pequeñas construcciones de tipo terciario comercial (kioscos, terrazas, etc.) que contribuyan a general actividad de ocio en esa zona verde de nueva creación.

#### SUPERFICIES ESTACIÓN:

##### Sobre Rasante

Edificio de Viajeros	1.979 m <sup>2</sup>
Edificio histórico	614 m <sup>2</sup>
Nueva edificación	1.365 m <sup>2</sup>

##### Bajo Rasante

Andenes	6.025 m <sup>2</sup>
Núcleos salida emergencia	300 m <sup>2</sup>

##### Urbanización

Restitución vial	360 m <sup>2</sup>
Urbanización exterior plaza	2.672 m <sup>2</sup>
Urbanización exterior parque	6.314 m <sup>2</sup>

Superficie total ocupada por el entorno de la estación 11.711 m<sup>2</sup>



## APÉNDICE 1 – FICHAS URBANÍSTICAS





<b>PLANEAMIENTO REMITIDO</b>	<b>LORCA PERI -3</b>
<b>CLASE DE SUELO</b>	Urbano

<b>PLANEAMIENTO DE DESARROLLO</b>	Plan Especial de Reforma Interior Explanada de la estación
<b>Objeto</b>	La ordenación de un enclave central de la ciudad completando la estructura urbana existente

**DETERMINACIONES PARTICULARES**

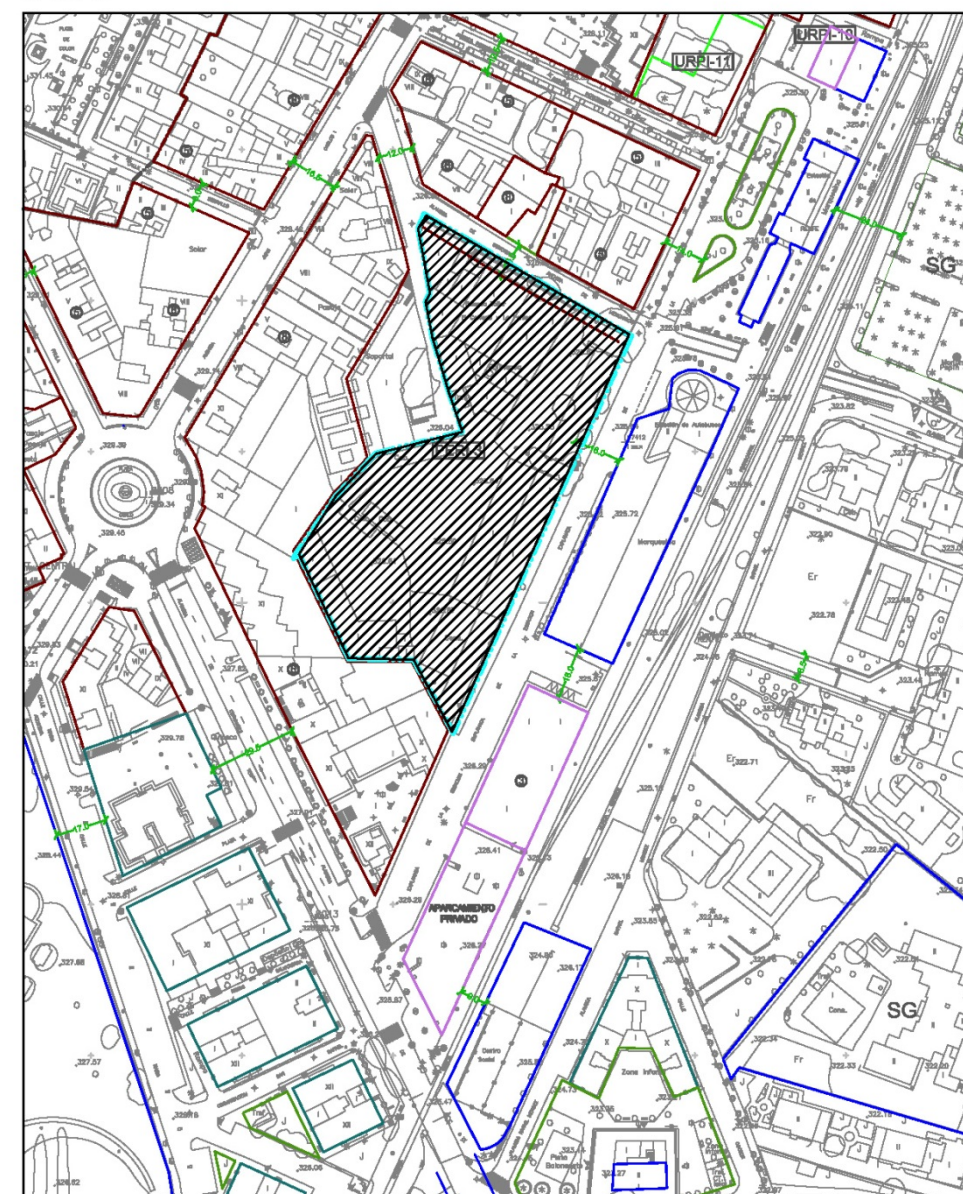
<b>Iniciativa de planeamiento</b>	Privada
<b>Sistema de actuación</b>	Compensación
<b>Calificación</b>	Residencial
<b>Tipología de aplicación</b>	Ordenanza de ensanche
<b>Superficie del sector</b>	8.650 m <sup>2</sup>
<b>Edificabilidad máxima</b>	2,00 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>

<b>PROGRAMACIÓN</b>	1º Cuatrienio
---------------------	---------------

**CONDICIONES DE DESARROLLO**

- La ordenación del sector deberá recoger las siguientes cesiones:  
1.000 m<sup>2</sup> construidos de bajos para uso dotacional público
- Al existir dentro del ámbito del PERI propuesta de catalogación de dos elementos, el Plan Especial de Reforma Interior será sometido a informe vinculante de la Dirección General de Cultura.

**PERI 3**



E: 1/2000



Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

<b>PLANEAMIENTO REMITIDO</b>	<b>LORCA PERI -6</b>
<b>CLASE DE SUELO</b>	Sistemas Generales

<b>PLANEAMIENTO DE DESARROLLO</b>	Plan Especial de Reforma Interior en los terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias a su paso por la ciudad de Lorca.
<b>Objeto</b>	Reordenación y recalificación de los terrenos ocupados por las instalaciones del ferrocarril y espacios aledaños. Eliminar el efecto barrera que actualmente representa el ferrocarril a su paso por Lorca, promoviendo soluciones que favorezcan el paso transversal de peatones y vehículos.

**DETERMINACIONES PARTICULARES**

<b>Iniciativa de planeamiento</b>	Pública
<b>Calificación</b>	Sistemas Generales

<b>PROGRAMACIÓN</b>	2º Cuatrienio
---------------------	---------------

**CONDICIONES DE DESARROLLO**

La ordenación deberá recoger las determinaciones necesarias que aseguren la adaptación de las características geométricas de las vías a las exigencias derivadas del tipo de explotación ferroviaria previsto, que permita secciones ferroviarias mínimas de 12 a 15 m de anchura.

Se suprimirán como mínimo los siguientes pasos a nivel:

- Av. De Sta Clara (conexión de la Ronda Sur con la CN 340)
- Av. De Cervantes (carretera de Águilas)

Se establecerán nuevas conexiones entre uno y otro lado del FFCC, al menos en los siguientes puntos:

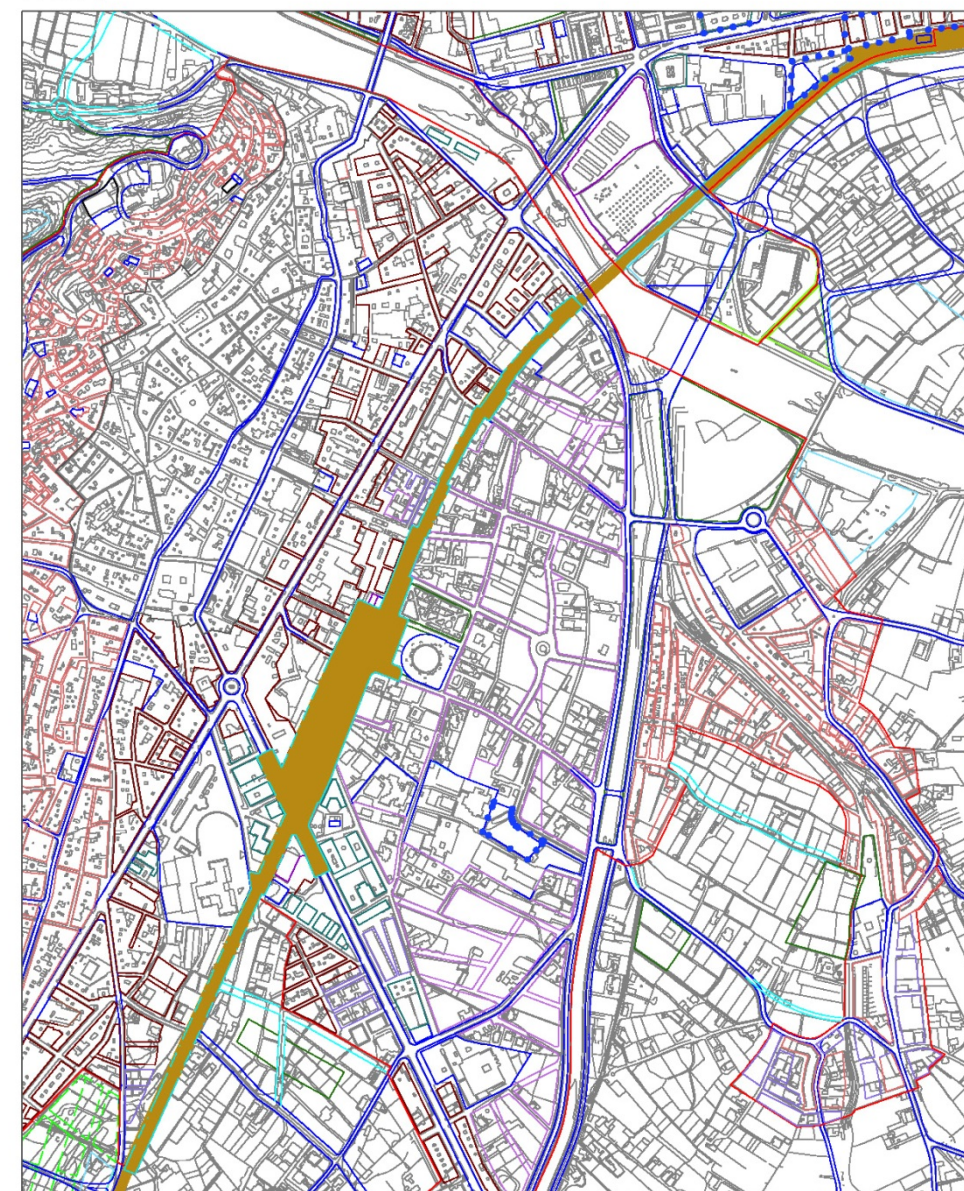
- C/ Martín Morata (barrio de Sutullena)
- Camino Viejo del Puerto
- Nuevo acceso ente la Autovía de Lorca-Águilas y la Autovía del Mediterráneo

Se deberá eliminar las interferencias con otros modos de transporte, tanto peatonal como rodado sin perjudicar la permeabilidad transversal y la accesibilidad de la estación, de modo que se consiga un alto nivel de seguridad, sin aumentar el efecto barrera de las vías férreas.

Reordenar los bordes de la trama urbana a lo largo del pasillo ferroviario, para que se asienten edificaciones dotacionales, que le confieran una identidad propia reconocible.

Plan General Municipal de Ordenación de Lorca

PERI-6



E:1/10000

