
ESTACIONES

ANEJO 09

ÍNDICE

1. Introducción y objeto..... 1

2. Estado actual de las estaciones 1

2.1. Tardienta..... 1

2.2. Apeadero Plasencia del Monte 2

2.3. Estación Ayerbe..... 4

2.4. Apeadero Riglos 4

2.5. Estación Santa María y la Peña..... 5

2.6. Apeadero Anzánigo 6

2.7. Apeadero Caldearenas-Aquilué 6

2.8. Estación Sabiñánigo 7

2.9. Estación Jaca 8

2.10. Apeadero Castiello-Pueblo 9

2.11. Apeadero Villanua-Letranz 10

3. Estado reformado 11

3.1. Estación Tardienta..... 11

3.2. Apeadero Plasencia del Monte 12

3.3. Estación Ayerbe..... 13

3.4. Apeadero de Riglos 14

3.5. Estación Santa María y la Peña..... 15

3.6. Apeadero Anzánigo 16

3.7. Apeadero Caldearenas-Aquilué 17

3.8. Estación Sabiñánigo 17

3.9. Estación Jaca 18

3.10. Apeadero Castiello-Pueblo 19

3.11. Apeadero Villanúa-Letranz 20

3.12. Resumen de actuaciones 20

4. Secciones tipo 21

5. Normativa de aplicación 22

5.1. Interoperabilidad 22

5.2. Accesibilidad..... 23

1. Introducción y objeto

El presente Anejo tiene como objeto definir las actuaciones necesarias para adaptar las estaciones afectadas a lo largo del trazado por la implantación del ancho estándar en el tramo Huesca-Canfranc.

El eje de trazado definido es el eje de vía única de ancho estándar (1.435mm). En el caso del tramo inicial, desde la conexión de la línea Tardienta-Huesca, hasta la vía de apartado de Hoya de Huesca, donde la superestructura se monta en ancho mixto, el eje definido en esta vía también es el eje del ancho estándar. El Estudio Informativo se ha dividido en 5 tramos, y las estaciones afectadas son las siguientes:

- Tardienta
- Plasencia del Monte
- Ayerbe
- Riglos
- Santa María y la Peña
- Anzánigo
- Caldearenas-Aquilué
- Sabiñánigo
- Jaca
- Castiello-Pueblo
- Villanúa-Letranz

2. Estado actual de las estaciones

2.1. Tardienta

La estación situada en la provincia de Huesca se encuentra al sur del municipio de Tardienta, en el punto kilométrico 57,2 de la línea de ancho ibérico Madrid-Barcelona. Esta línea tiene un reinicio de kilometraje en Zaragoza dado que forma parte también de la línea de ancho UI. Dispone por tanto de servicios de alta velocidad 070 Madrid-Huesca, media distancia, línea 200 entre Zaragoza y Lleida y cumple también funciones logísticas.



Situación. Fuente Google

Dispone de un edificio de viajeros con servicios de venta de billetes (actualmente sin servicio), cafetería, vestíbulo y aseos públicos.



Edificio de la Estación. Fuente Adif/El Independiente

Cuenta con dos andenes, uno lateral y otro central, cubiertos por marquesinas metálicas, y se comunican a través de un paso inferior.

El andén 1 cuenta con una longitud de 251,48 m, y el andén central con una longitud actual de 168,68 m, tras la demolición parcial del mismo en el proyecto de cambio de ancho de la vía 2, ejecutado en verano de 2018. Ambos andenes se encuentran a una altura de entre 0,55 y 0,60 cm sobre la cota de cabeza de carril.

En total, por la estación existen 6 vías numeradas, la vía 1 (Línea 070) accede al andén lateral, mientras que las vías 2 y 3 (Línea 200) lo hacen al central. Las otras tres vías no tienen acceso directo desde la estación.



Paso inferior entre andenes. Fuente Ineco

La comunicación entre andenes se realiza mediante un paso inferior, que a pesar de que sus embocaduras no cumplen distancias a borde de andén, el paso bajo vías tiene dimensiones suficientes. Enfrentadas al edificio de viajeros, existen marquesinas de estructura metálica en andén principal y andén central. El andén central no cuenta con rampas al final de andén, y el andén principal solo en el extremo Zaragoza.

El proyecto redactado en mayo de 2019 se contemplan una serie de actuaciones que tomaremos como base de partida. En este proyecto se contempla el recrecido del andén principal a 0.76 m s/cc, y el andén central a 0.68. También contempla la adaptación de las escaleras a la nueva cota del andén y su adaptación a la normativa de PMRs.

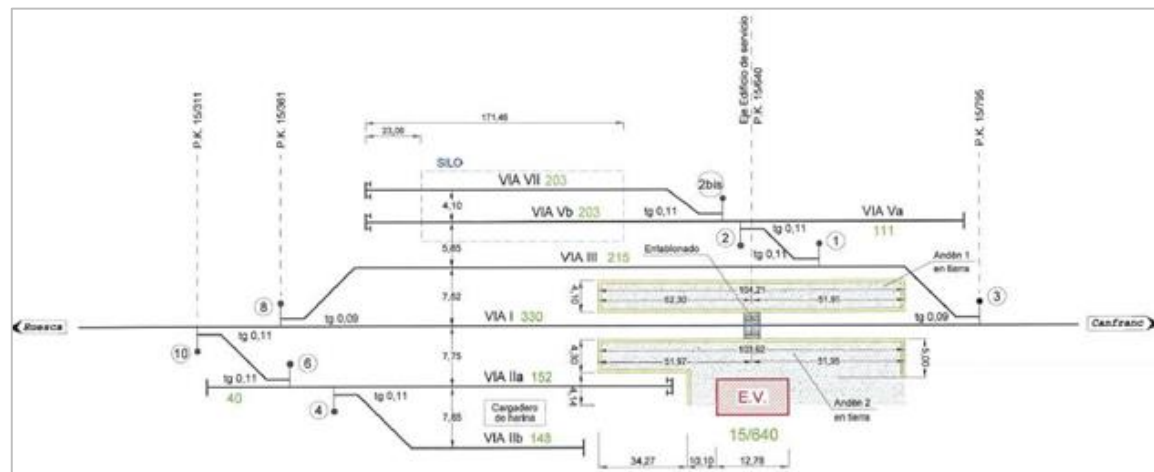
2.2. Apeadero Plasencia del Monte

Está situado en el municipio de la Sotonera en la provincia de Huesca a 8 km, se encuentra del núcleo urbano, en el P.K. 15/640 de la línea Huesca-Canfranc. En la estación dispone de un edificio de viajeros, aparentemente en buen estado, en el entorno hay un silo para cereal dotado de vías de apartadero que actualmente no se usan, también existen dos vías de apartado tipo mango que podrían dar servicio a la harinera "Villamayor".



Situación. Fuente Google

El apeadero da servicio limitado de Media Distancia aunque actualmente está fuera de servicio, opera como mercancías para dar servicio a la planta de la harinera. Dispone de un andén en uso de 100 metros de longitud aproximadamente y una anchura entre 4.10 y 4.30 metros, y seis vías, de las cuales dos vías que daban servicio a un silo y otras dos vías que daban servicio a un antiguo cargadero de harina.



Esquema de vías .Disposición original



Edificio y Andén. Fuente propia

El edificio se encuentra en buen estado de conservación, aunque está fuera de uso. Dispone de una marquesina tipo refugio junto al edificio.

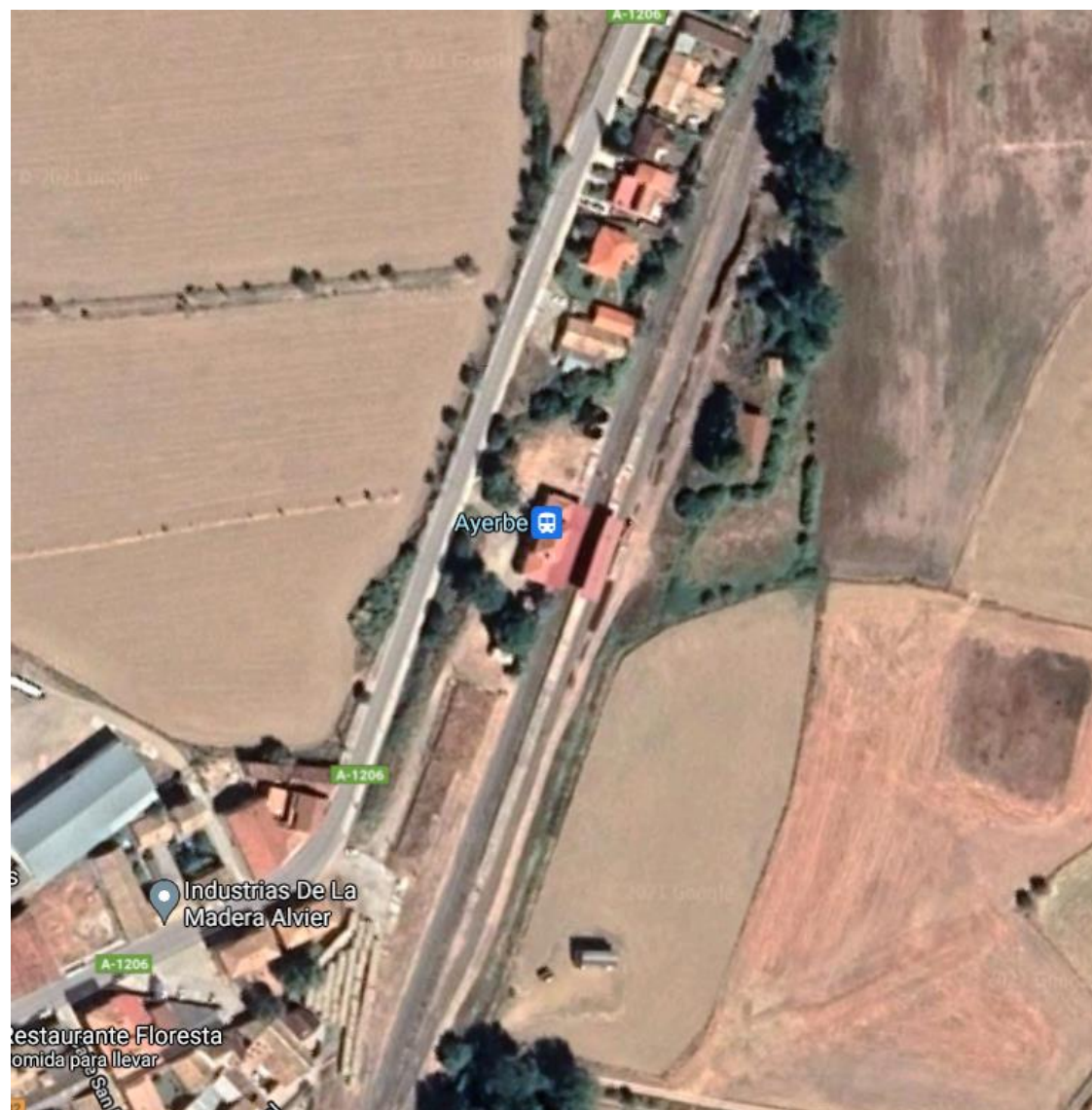
Dispone de un andén únicamente en uso, a una altura de 68 cm s/ccc. En origen existía otro andén que actualmente está totalmente fuera de uso.

El acceso rodado se realiza desde la carretera A-1207 mediante un vial que sirve además a la harinera "Villamayor".

Esta carretera fue acondicionada en la pasada década en el marco del traslado de la citada harinera desde la capital oscense hasta su emplazamiento actual, junto a la playa de vías de la antigua estación de Plasencia del Monte. A su vez, se accede a la A-1207, desde la carretera A-132 (P.K. 14+200) entre Huesca y Ayerbe.

2.3. Estación Ayerbe

Está situada en el P.K. 34/960 de la línea Huesca-Canfranc, con el edificio de viajeros en la margen izquierda. La estación se encuentra a las afueras de Ayerbe, pero a muy escasa distancia del casco urbano, resultando fácilmente accesible.



Ayerbe Situación. Fuente Google



El acceso se realiza por la carretera A-1206, de Ayerbe a Bolea. Este vial nace en la A-132, en el caso urbano de Ayerbe.

La estación dispone de dos andenes de 96,4 recreado a 68 cm s/cvc, y junto a la vía 1 de 156 metros y 4,00 de anchura recreado parcialmente, ninguno de ellos se adapta a la normativa de accesibilidad

Dispone de una marquesina metálica de 28 m de longitud.

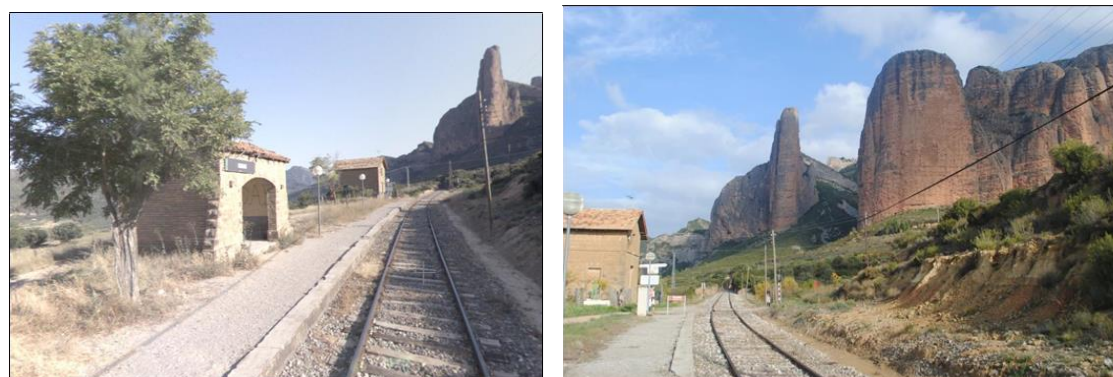
2.4. Apeadero Riglos

El apeadero de Riglos, ubicado en el municipio de Las Peñas de Riglos, se encuentra situado en el PK 45/010 actual de la línea. Dispone de servicios de Media Distancia. Su configuración actual es la de un pequeño refugio al que se accede desde un andén en su estado original, por lo que no se adapta a la normativa de accesibilidad actual.

El apeadero no tiene servicio de viajeros, únicamente se efectúa parada técnica actualmente.



Este andén existente tiene una longitud de 80 metros



Andén y refugio. Fuente propia

2.5. Estación Santa María y la Peña

La estación se encuentra en el punto kilométrico 137,112 de la línea de ferrocarril que une Zaragoza con la frontera francesa por Canfranc a 546 metros de altitud y está situada entre la de Riglos y Anzánigo. Es la única del tramo 2 que discrecionalmente presta servicio ferroviario, si bien regularmente se encuentra cerrada al tráfico y sin personal ferroviario. El edificio de la estación presenta la arquitectura típica en la línea Huesca-Jaca.



Edificio y andenes. Fuente propia

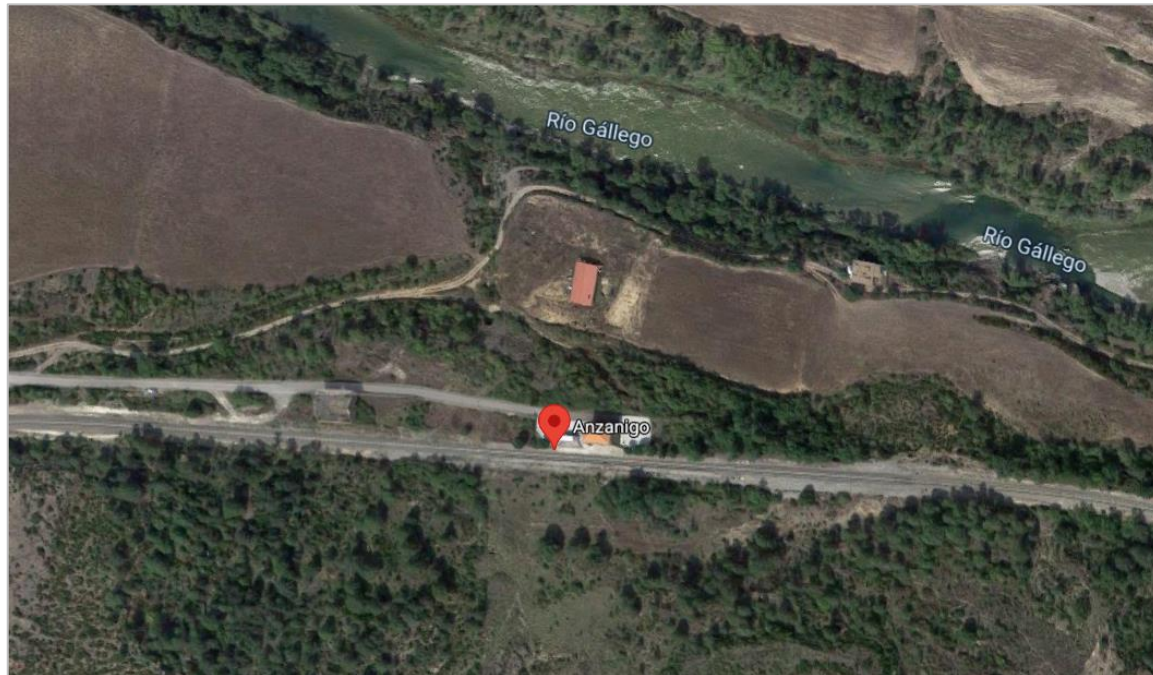
La playa de vías cuenta con dos vías de apartado por su margen derecho de la de las cuales una de ellas servía para la carga de madera, actualmente está fuera de uso.

La estación dispone de dos andenes comunicados peatonalmente por un paso entablonado situado frente al edificio de viajeros.

Los andenes son los de origen sin que tengan ninguna adaptación a los PMRs y tampoco se adaptan a la altura del material rodante.

2.6. Apeadero Anzánigo

La antigua estación de Anzánigo se encuentra en el PK 59/300 de la traza y en alineación recta. Presenta un edificio de viajeros cerrado a la explotación ferroviaria con un buen estado de conservación. Junto al edificio hay un refugio de hormigón sobre una solera que se ejecutó en previsión de un recrecido de andenes.



Anzánigo. Fuente Google



Edificio y refugio. Fuente propia

2.7. Apeadero Caldearenas-Aquilué

La estación se encuentra en el punto kilométrico 156,051 de la línea de ferrocarril que une Zaragoza con la frontera francesa por Canfranc a 647 metros de altitud y está situada entre las estaciones de Anzánigo y Orna de Gállego, al este del núcleo urbano de Caldearenas, a escasos metros del mismo.



Caldearenas-Aquilué. Fuente Google





Apeadero Caldearenas-Aquilué. Fuente Propia.

Dispone de dos andenes que no se encuentran adaptados, el andén 1 tiene una altura de 0.68 m s/ccc, pero ninguno de los dos se adapta a la normativa actual de accesibilidad. El edificio de viajeros se encuentra fuera de uso. El apeadero tiene únicamente parada técnica actualmente.

2.8. Estación Sabiñánigo

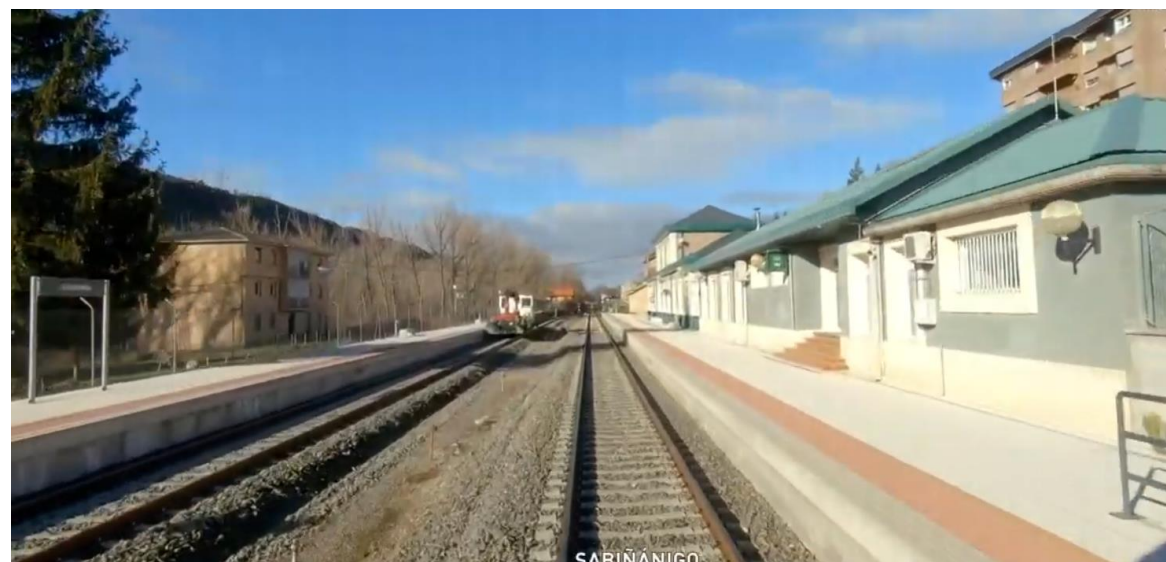
La estación se encuentra en el punto kilométrico 177,8 de la línea de ferrocarril que une Zaragoza con la frontera francesa por Canfranc a 780 metros de altitud, entre las estaciones de Orna de Gállego y la de Jaca. Se sitúa al noroeste de la localidad. Cuenta con un edificio para viajeros de base rectangular formado por un cuerpo central y dos anexos laterales de planta baja. Dispone de dos andenes laterales a los que acceden dos vías, ofrece servicio de Media Distancia



Situación estación Sabiñánigo. Fuente Google



Rampas a paso inferior. Fuente propia



Andenes. Fuente propia

Disponía de dos vías de apartado y un ramal a la fábrica de aluminio que fueron levantadas.

En la parte norte se encuentra un pequeño edificio destinado a vía y obras, que se utiliza posiblemente como almacén.

Junto a la estación de tren se encuentra la estación de autobuses.

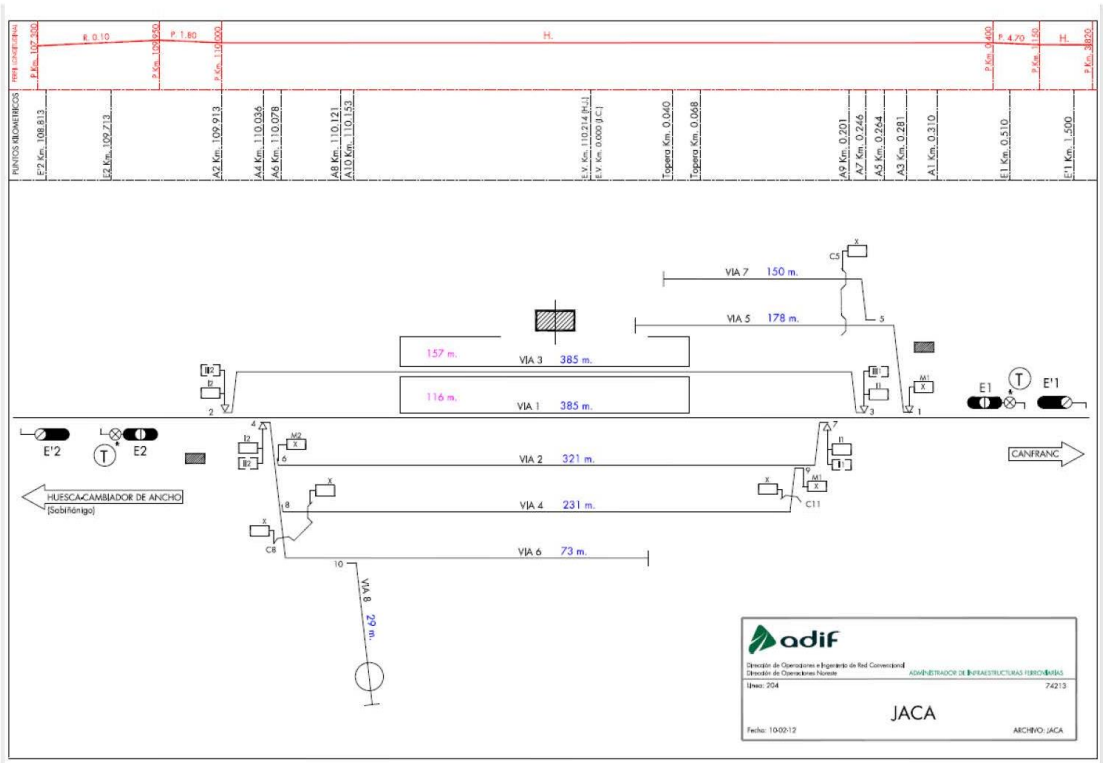
2.9. Estación Jaca

La estación de Jaca se localiza al nordeste de la localidad, dentro del barrio conocido como “La Tejería” y colindante con viviendas situadas al este de la playa de vías, lo que hace que no sea inhabitual el cruce descontrolado de las vías por peatones ajenos al tráfico ferroviario. Se encuentra situada en el PK 110/214 del tramo Huesca-Jaca, y a su vez es origen de la línea Jaca-Canfranc. El punto kilométrico del estudio informativo es el 400+500.



Situación. Fuente Google

Cuenta con un edificio para viajeros de base rectangular formado por un cuerpo central de dos alturas y dos anexos laterales de planta baja. Dispone de dos andenes uno lateral de 157 metros de longitud, y otro central de 116 metros de longitud, a los que acceden dos vías. Dispone además de más vías de apartado. El andén central no está a la altura necesaria, y el andén lateral, cubierto con una marquesina metálica, está recrecido parcialmente. Los andenes no están acondicionados a la normativa de accesibilidad de acuerdo a los requerimientos de la ETI de PMR.



Esquema de vías. Fuente Adif

Andenes y Edificio. Fuente propia

La estación presta servicios de Media Distancia operada por Renfe.



Rampa y paso entre andenes. Fuente propia

En la estación se encuentran una serie de edificios: muelle de carga cubierto, almacenes y depósitos de agua, fuera de uso.

En la última actuación de la estación se recrecieron 82 metros del andén del edificio de viajeros y se ejecutó una rampa para facilitar el paso entre andenes.



Rampa final andén recrecido. Fuente propia

2.10. Apeadero Castiello-Pueblo

El apeadero de Castiello-Pueblo se localiza al sureste de la localidad de Castiello a unos 300 m de la misma y comunicado con el núcleo urbano por la carretera que continúa hacia la Garcipollera y la ermita de Santa María de Iguacel. También a 3 km de Canfranc. El acceso se realiza desde la carretera a la Garcipollera.

Esta instalación se encuentra en una zona de ladera y por ello se tiene un desnivel significativo entre el extremo del andén opuesto a las vías y el terreno natural. Para proteger este desnivel a lo largo del andén se dispone una barandilla según queda patente en la anterior imagen.

Dispone de un andén situado en el PK 5/660 de la línea, con un refugio en el extremo sur. Con una longitud de 78 m y una anchura de 3,00 m, con altura de 68

cm s/ccc. Dispone de pieza de borde de andén que no se adapta a la normativa actual.



Andén. Fuente propia

El andén dispone de pieza de borde (sin bandas antideslizantes), así como dos pastillas de pavimento podotáctil rematados con una banda amarilla, según muestra la siguiente imagen donde queda constancia de la existencia de algún asiento e irregularidad en el piso a lo largo del andén.



Refugio. Fuente propia

2.11. Apeadero Villanua-Letranz

La antigua estación de Villanúa se localiza al Noreste de esta localidad, a una distancia aproximada de un kilómetro del casco urbano y a una mayor altitud. El acceso es a través de un camino defectuoso que sale de una pista forestal que bordea el barranco de Araguás, lo que hace que su uso está más destinado a excursionistas.



Situación. Fuente Google

El antiguo edificio de la estación se encontraba en el PK de la línea 17/413. La playa de vías aprovecha para su ubicación un terreno relativamente favorable que se tiene entre dos túneles.



Andén. Fuente propia

El apeadero dispone de un andén de 80 m de longitud, 3,00 m de ancho y una altura de 68 cm s/ccc, tiene un refugio metálico. El borde de andén está adaptado pero no cumple con la normativa actual de accesibilidad.



Andén y antiguo edificio. Fuente propia

3. Estado reformado

Los trabajos a realizar en las estaciones objeto de este anejo se desarrollan enteramente dentro del dominio perteneciente al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

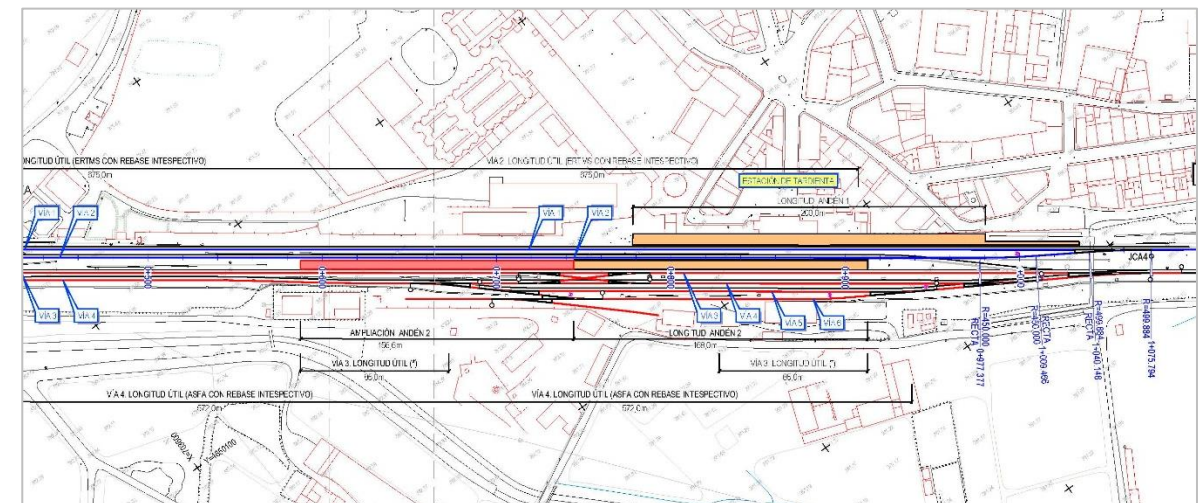
Se actuará en los andenes prolongándose en los casos necesarios y adaptándose al cambio de ancho de la línea. Tanto los andenes como el conjunto de las estaciones se adecuarán para satisfacer las necesidades de evacuación de los viajeros y para que se cumpla con la normativa vigente en cuestión de acceso de personas con movilidad reducida.

Estas actuaciones se realizarán en las estaciones y apeaderos del tramo: Huesca – Canfranc donde exista parada actual del tren:

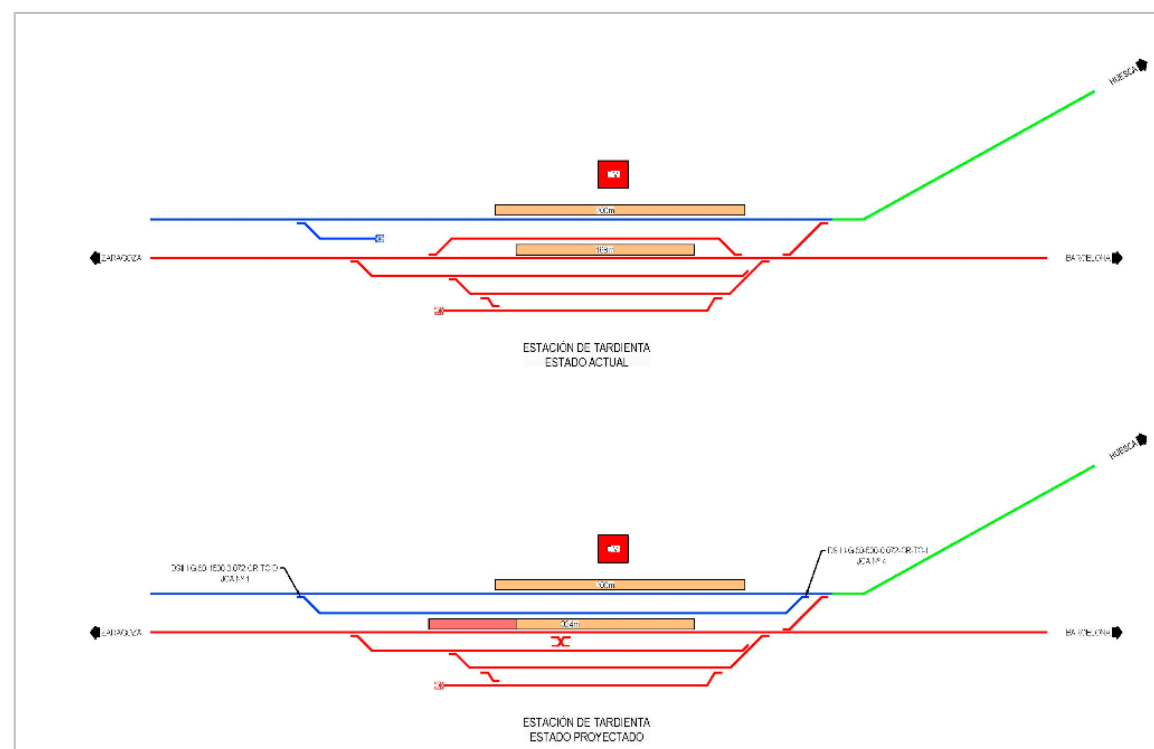
Tardienta, Ayerbe, Riglos, Santa Maria y La Peña, Anzánigo, Caldearenas-Aquilue, Sabiñanigo, Jaca, Castiello-Pueblo, Villanua-Letranz.

3.1. Estación Tardienta

En la estación de Tardienta se implanta una vía adicional de ancho estándar europeo de 450 m de longitud útil. Se mantiene el andén 1 y se prolonga el andén 2, lado Zaragoza en 156,60 metros y altura 0.68 cm s/ccc. El borde de andén se adaptará a la normativa de accesibilidad



Estado Reformado. Fuente propia



Esquemas estación. Fuente propia

Las actuaciones propuestas son las siguientes:

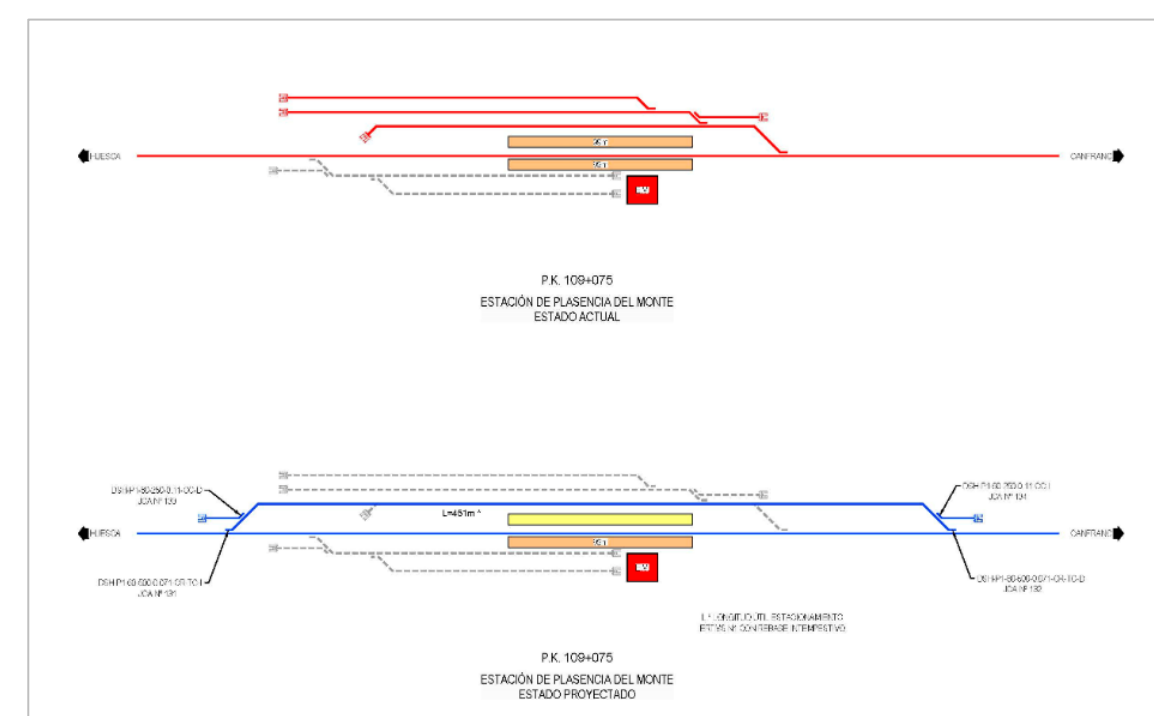
- Prolongación del central en 156 m adaptado a la normativa de accesibilidad.
 - Muro prefabricado para una altura de 0.68 s/c/cc
 - Solera armada
 - Pavimento antideslizante y antireflectante
- Borde de andén 1
 - Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.
 - Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).

- Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).

3.2. Apeadero Plasencia del Monte

El andén de la estación no está adaptado al REAL DECRETO 1544/2007 sobre accesibilidad ni a la ETI de PMR correspondiente.

En este apeadero se procederá a la adaptación del borde del andén del edificio de viajeros en 80 metros.



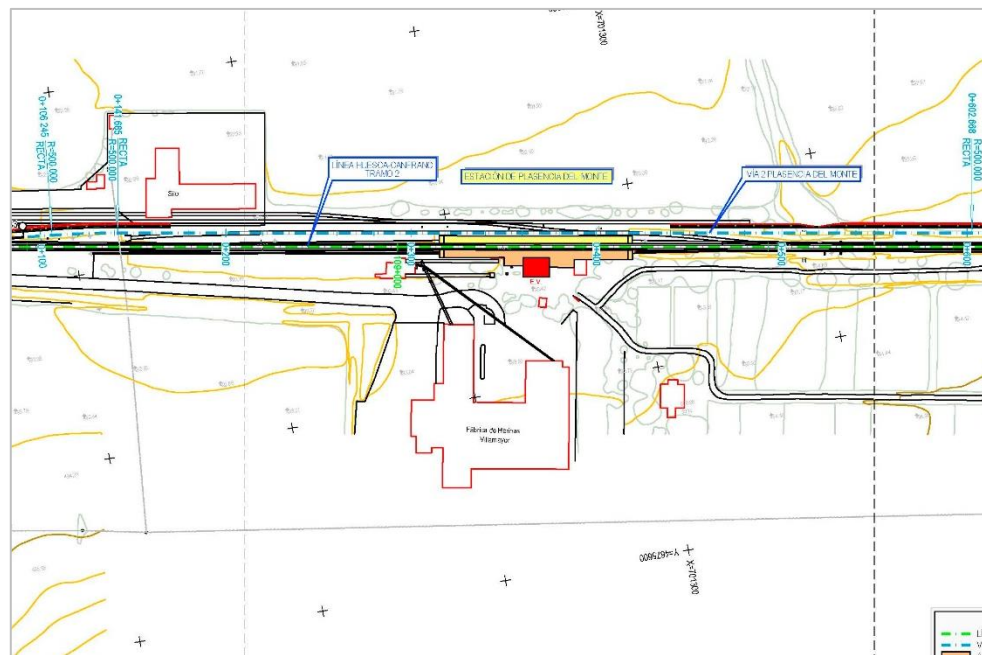
Esquema Apeadero. Fuente propia

Las actuaciones propuestas son las siguientes:

- Levante del bordillo actual y picado del borde para su adaptación al gálibo correspondiente.
- Adaptación del borde de andén a la normativa de accesibilidad:
 - Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación

de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.

- Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).



Actuaciones. Fuente propia

3.3. Estación Ayerbe

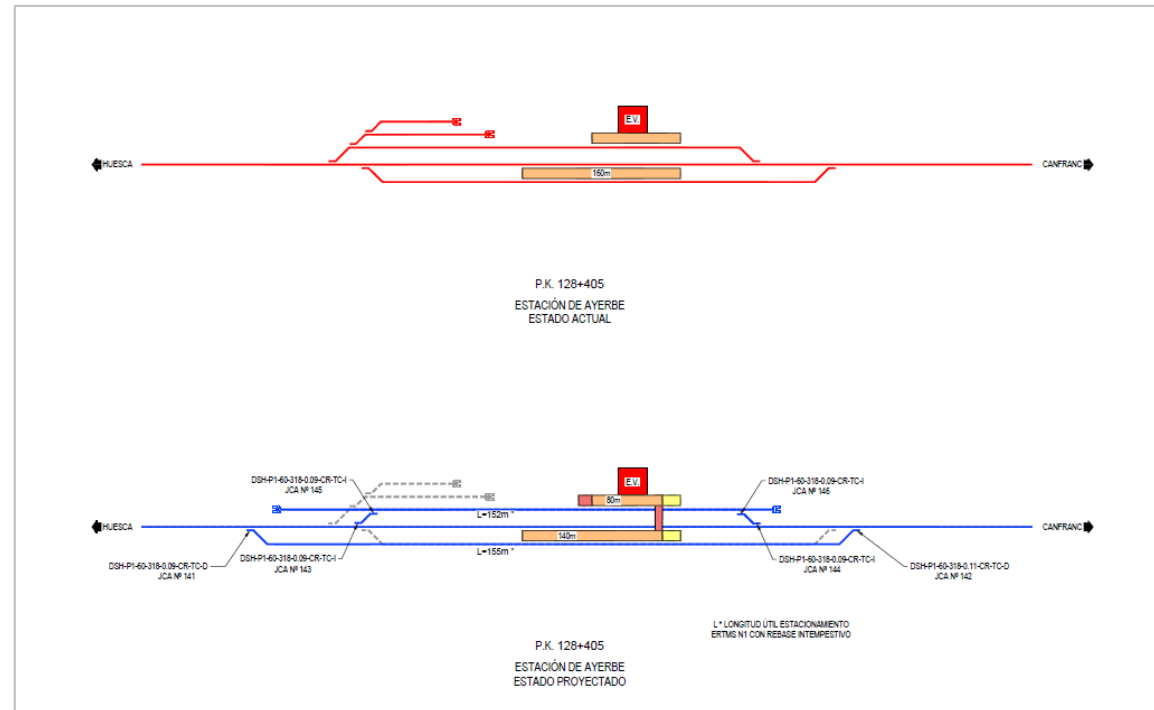
Por lo que respecta a la adecuación de andenes para el cumplimiento de la ETI relativa a las personas de movilidad reducida, la estación de Ayerbe cuenta con dos andenes en servicio, y un paso tipo Strail de comunicación con una anchura de 1,60 metros.



Paso strail entre andenes. Fuente Proyecto Constructivo de mejora de la línea Huesca-Canfranc. Tramo Plasencia del Monte-Ayerbe

Se prolongará el andén del lado del edificio de viajeros hasta alcanzar una longitud útil de 80 m, y se adaptará el borde a la normativa actual de accesibilidad ambos andenes

Se mantiene el andén central, las rampas de final de andén y el paso strail.

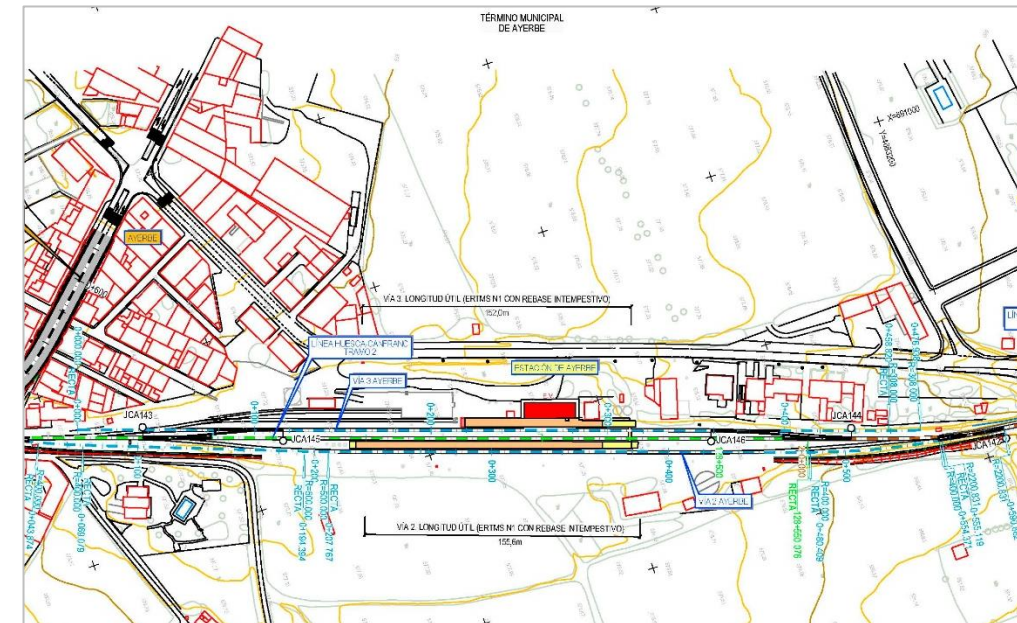


Esquema Estación. Fuente propia

Las actuaciones son, por tanto:

- Andén lado edificio de viajeros
 - Nuevo andén prolongación del existente: murete prefabricado
 - Solera armada
 - Pavimento antideslizante y antireflectante
 - Borde de andén adaptado a la normativa de accesibilidad
- Sustitución del borde de andenes:
 - Levante del borde de andén
 - Picado para adaptarlo al gálibo correspondiente
- Adaptación a la normativa de accesibilidad:
 - Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.

- Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).



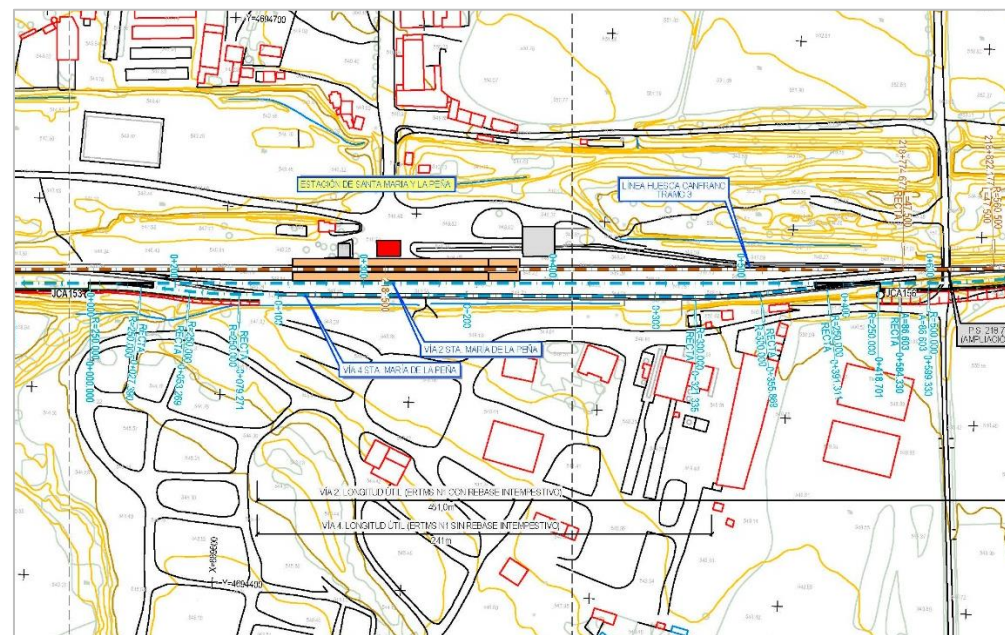
Actuaciones. Fuente propia

3.4. Apeadero de Riglos

Las actuaciones sobre el andén existente es la adaptación del mismo a la normativa de accesibilidad en 80 m.

- Recreido de andén
 - Demolición del murete de borde de andén
 - Nuevo murete para alcanzar la altura de 0.68 s/cc y adaptado al gálibo correspondiente
 - Solera armada
 - Pavimento antireflectante y antideslizante
- Señalética de advertencia de final de andén
- Adaptación del borde de andén a la normativa de accesibilidad

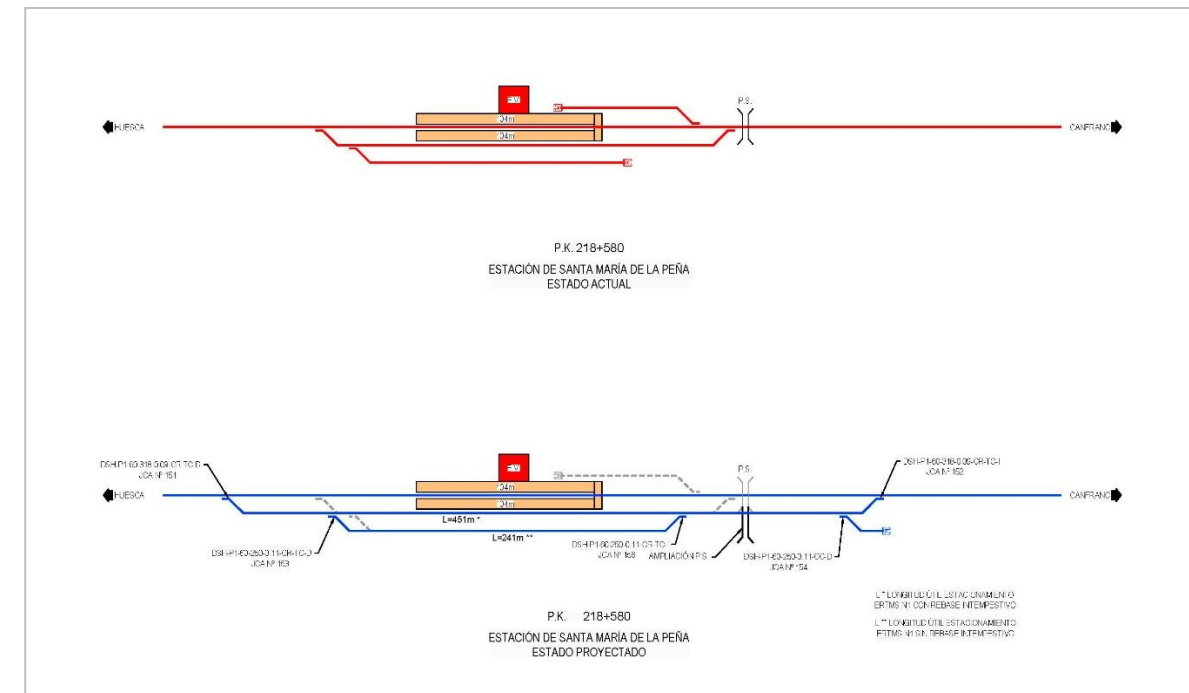
- Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.
- Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).



Actuaciones. Fuente propia

3.5. Estación Santa María y la Peña

Los andenes son de disposición antigua y no cumplen con los requisitos de la normativa de accesibilidad, por lo que se proyecta su adecuación siguiendo los mismos criterios que los descritas en todos los apeaderos.

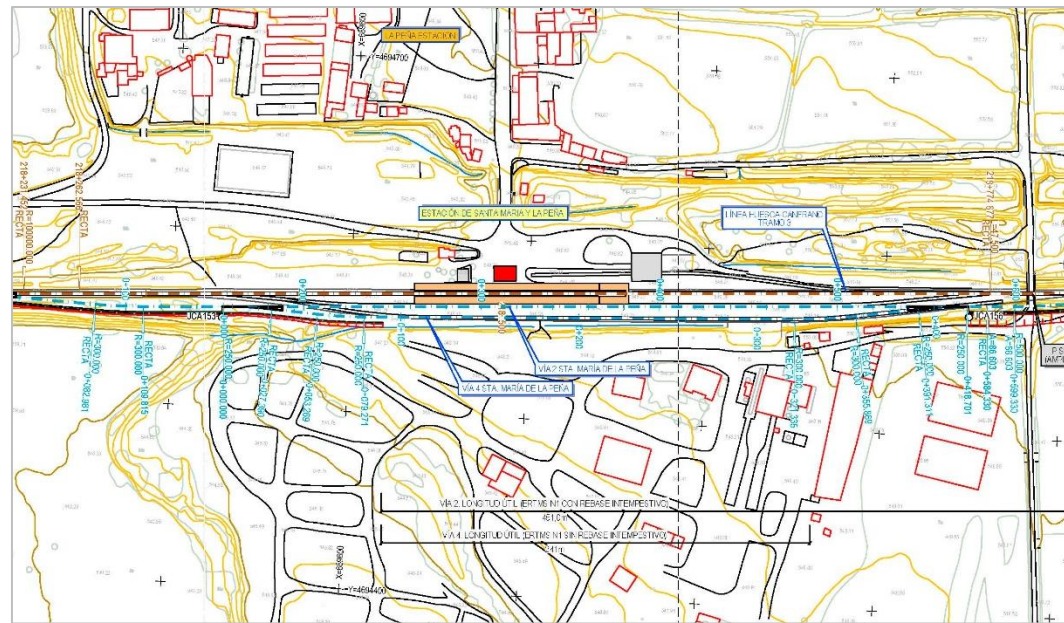


Las actuaciones propuestas son el recrecido de ambos andenes en 80 m de longitud para su adaptación a la normativa actual de accesibilidad, rampas a final de andenes y paso strail.

- Recreido de andenes:
 - Demolición del muro de andén existente y construcción de nuevo muro de andén con la altura y distancia a vía de acuerdo al gálibo correspondiente al ancho de vía estándar-1435 mm.. (1745 mm)
 - Solera de hormigón armada.
 - Pavimento antideslizante y antireflectante
 - Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación

de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.

- Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Señalética de advertencia de final de andén
- Rampas de paso entre andenes con una pendiente del 6% y con la disposición de doble pasamanos a dos niveles en las rampas, según normativa de accesibilidad.
- Paso entre andenes con tipología Strail, con una anchura de 1,60 metros



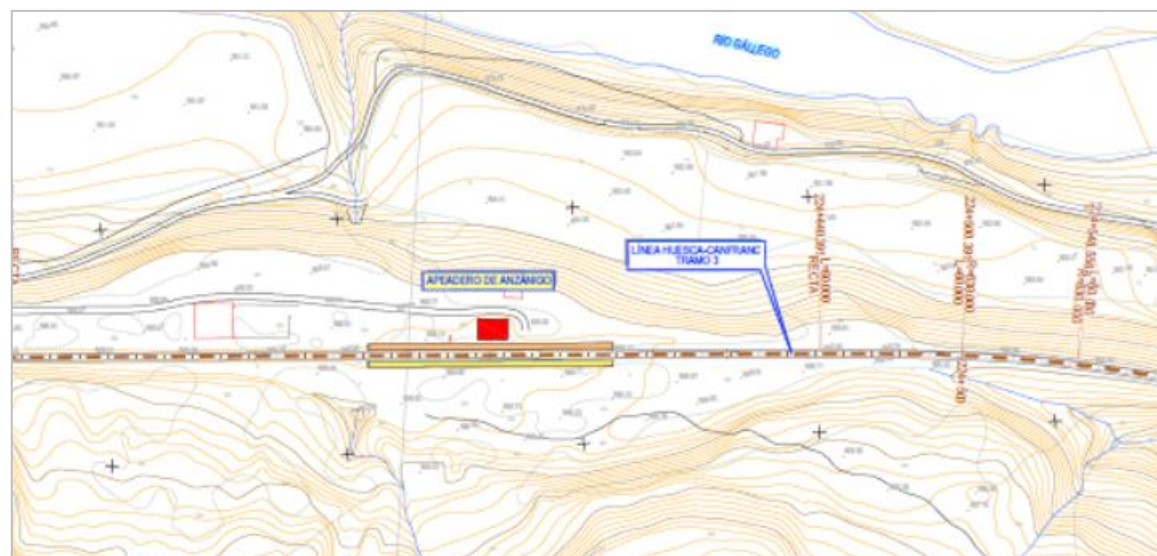
Actuaciones. Fuente propia

3.6. Apeadero Anzánigo

Las actuaciones sobre el andén existente junto al edificio de viajeros es la adaptación del mismo a la normativa de accesibilidad en 80 metros:

- Demolición del murete de borde de andén
- Nuevo murete para alcanzar la altura de 0.68 s/cc
- Solera
- Pavimento antideslizante y antireflectante
- Adaptación del borde de andén a la normativa de accesibilidad
 - Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.
 - Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
 - Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Señalética de advertencia de final de andén

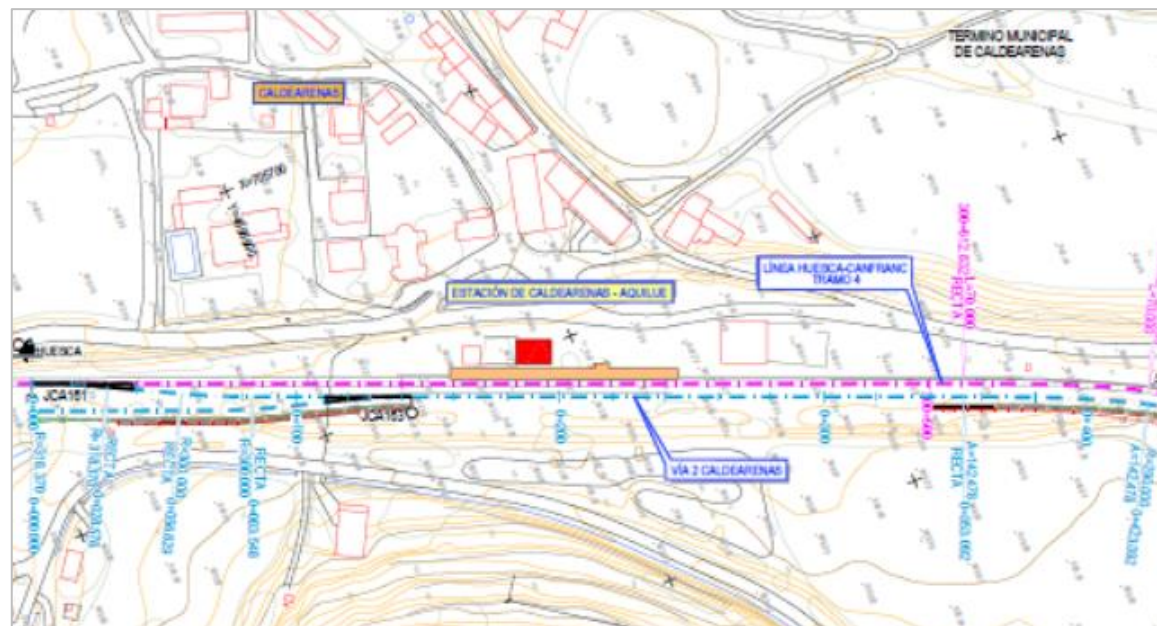
No se actúa en el andén 2.



Actuaciones. Fuente propia.

3.7. Apeadero Caldearenas-Aquilué

Las actuaciones propuestas se realizan en el andén 1, adecuación a la normativa de accesibilidad del borde de andén.



No se actúa en el andén 2.

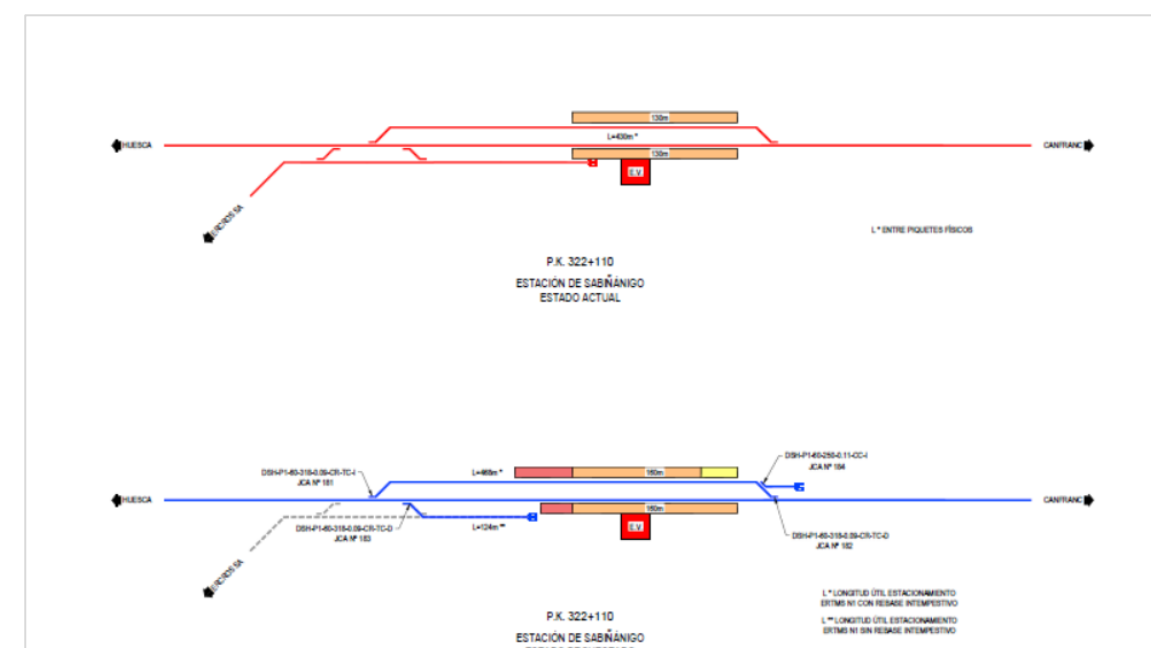
- Adaptación del borde de andén a la normativa de accesibilidad
 - Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con

textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.

- Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Señalética de advertencia de final de andén

3.8. Estación Sabiñánigo

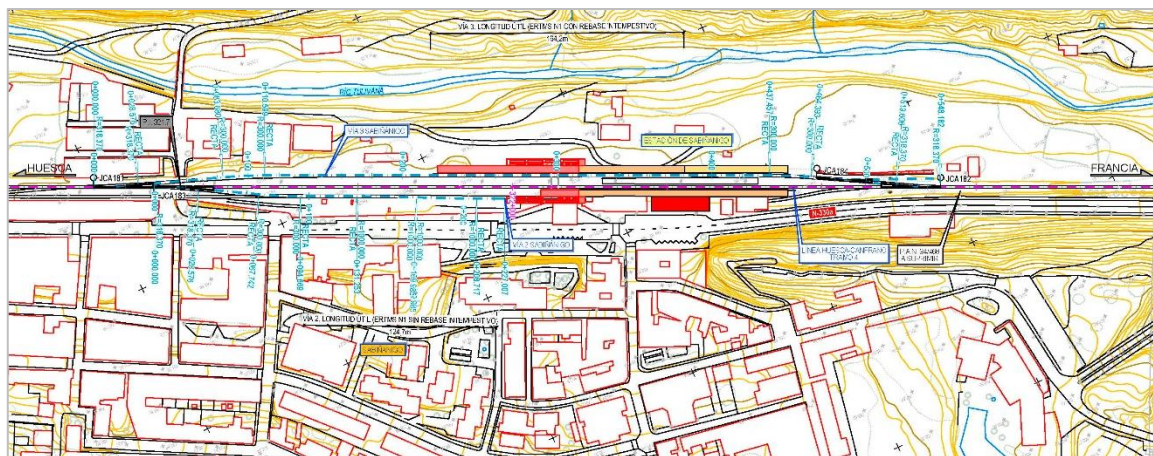
En esta estación se prolongarán los andenes hasta alcanzar una longitud útil de 160 metros hacia el lado Huesca: 29 metros del andén 1 y 95 metros del andén 2. Se deberán adaptar las rampas de acceso al paso inferior a la cota final.



- Ampliación andenes:
 - Murete prefabricado

- Solera armada
- Pavimento antideslizante y antireflectante
- Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.
- Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Señalética de advertencia de final de andenes
- Reconstrucción rampas de acceso al paso inferior de acuerdo a la nueva cota y a la normativa de accesibilidad.

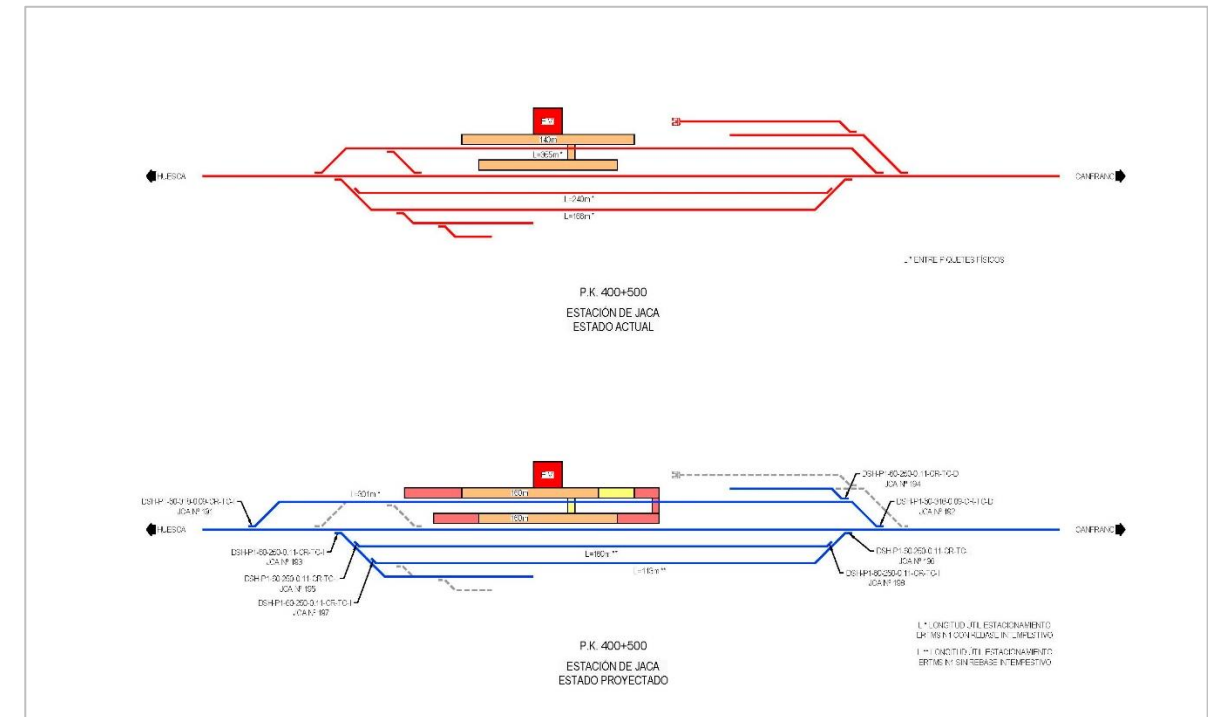
Esquema Estación. Fuente propia



Actuaciones. Fuente Propia

3.9. Estación Jaca

El andén junto al edificio de viajeros se encuentra recrecido en torno a los 80 metros, mientras que el andén central se encuentra en su estado original. Ninguno de ellos está adaptado a la normativa actual de accesibilidad.

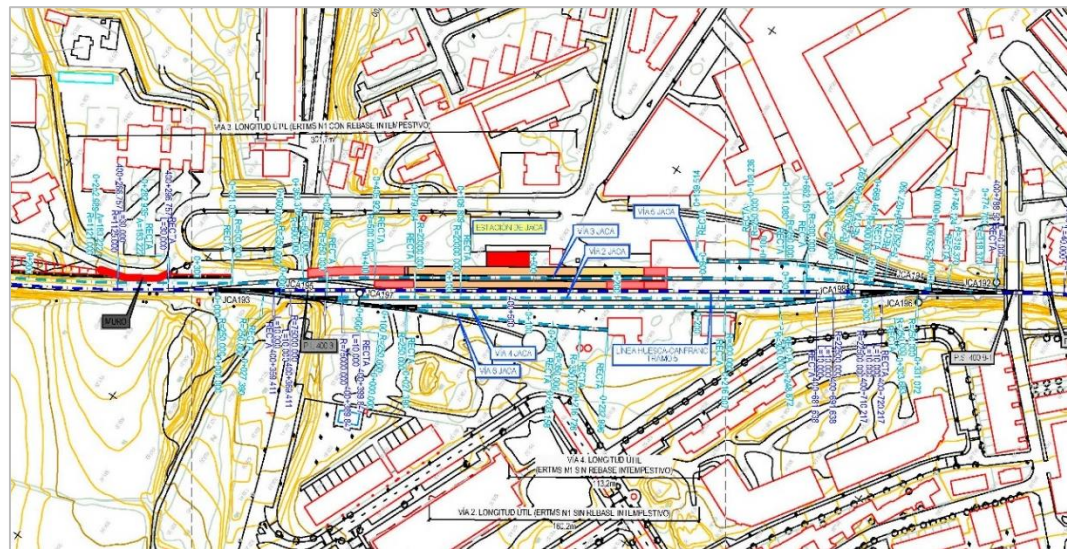


Esquemas estación. Fuente propia

Las actuaciones propuestas en andenes son las siguientes:

- Prolongación de andenes hasta una longitud útil de 160 m.
 - Murete prefabricado
 - Solera armada
 - Pavimento antideslizante y antireflectante
 - Borde de andén de acuerdo a normativa y gálibo
- Levante y desplazamiento del paso entre andenes lado Canfranc
- Adecuación de rampas al final de andenes lado Canfranc
- Recreido de andén central a la cota 0.68 cm s/c/c

- Levante de bordillo actual y picado de borde para su adaptación al gálibo correspondiente
- Muretes de andén
- Solera armada
- Pieza de borde de andén
- Pavimento antideslizante y antireflectante
- Los bordes de andenes se adaptarán a la normativa actual de accesibilidad.
 - Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.
 - Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
 - Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
- Señalética de advertencia de final de andenes

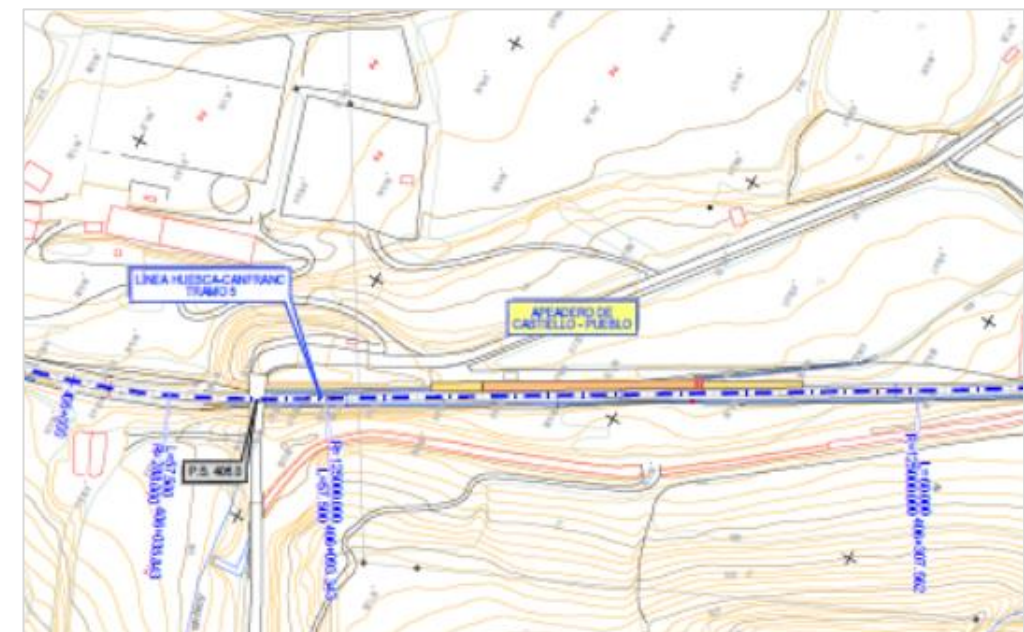


Actuaciones. Fuente propia

3.10. Apeadero Castiello-Pueblo

Las actuaciones encaminadas al cumplimiento de accesibilidad y ETI correspondiente son las siguientes:

- Levante y demolición de borde actual de andén
- Adaptación del borde de andén a la normativa de accesibilidad
 - Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación de tiras de antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.
 - Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con resaltos cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
 - Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).



3.11. Apeadero Villanúa-Letranz

Las actuaciones encaminadas al cumplimiento de accesibilidad y ETI correspondiente son las siguientes:

- Levante y demolición de borde actual de andén
- Adaptación del borde de andén a la normativa de accesibilidad
 - Pieza de borde de andén. Formada por piezas prefabricadas de de alta resistencia de 90 cm de longitud, 60 cm de anchura, 20 cm de babero y 5 cm de espesor. Acabado con textura rugosa (clase 3, según DB SUA del CTE) y con 2 bandas rehundidas de 5 cm de anchura y profundidad de 5 mm para colocación de tiras de carburum dum antideslizantes. El color del material del borde de andén contrastará con la oscuridad del hueco entre coche y andén.
 - Pavimento señalizador. Franja de 60 cm de pavimento podotáctil antideslizante en color contrastado con el entorno, formado por baldosas de gres porcelánico de 30x30x1.3 cm sin bisel y con resaltes cilíndricos tipo botón de geometría homologada y antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).
 - Franja de aproximación. Banda de 10 cm de anchura realizada con piezas de gres porcelánico de 40x10x1.3 cm en color amarillo vivo con acabado antideslizante (clase 3, según DB SUA del CTE).



Todas las actuaciones en andenes deberán cumplir con los parámetros establecidos en la Especificación Técnica de accesibilidad del Sistema Ferroviario de la unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida. Reglamento (UE) nº 1300/2014

Asimismo, serán señalizados de acuerdo a la normativa vigente.

3.12. Resumen de actuaciones

Nombre	ACTUAL	Actuación Andenes
TARDIENTA	ESTACIÓN	Ampliación de Andén 2 / Adecuación borde andén 1
HUESCA	ESTACION	Sin actuación
HOYA DE HUESCA	APARTADERO/ APEADERO	Sin actuación
PLASENCIA DEL MONTE	APEADERO	Adecuación borde andén derecho.
AYERBE	ESTACION	Ampliación andén izdo/Adecuación borde andenes
RIGLOS	APEADERO	Adecuación altura andén 0,68m /Adecuación ETI mov reducida andén
SANTA MARIA Y LA PEÑA	ESTACIÓN	Adecuación de altura andenes /Adecuación ETI mov reducida andenes / Rampa final andenes y paso Strail
ANZÁNIGO	APEADERO	Adecuación altura andén 0,68m /Adecuación ETI mov reducida andén
CALDEARENA S-AQUILUE	APEADERO	Adecuación borde de andén
SABIÑANIGO	ESTACIÓN	Ampliación andenes/ Reconstrucción rampas a nueva cota y adaptación a la normativa de accesibilidad.
JACA	ESTACION	Ampliación andenes/Adecuación altura andenes/Adecuación de rampas a nueva situación y traslado de paso Strail.
CASTIELLO-PUEBLO	APEADERO	Adecuación borde de andén

A continuación, se indica una sección tipo de borde de andén



Gálíbo a implantar

Gálibos:

La normativa vigente es la “Instrucción ferroviaria de Gálibos”, aprobada por Orden FOM 1630/2015, de 14 de julio; la cual ha sido redactada en coherencia con la norma europea de gálibos EN 15273:2013 y respeta las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los subsistemas de infraestructura, material rodante y energía de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad y convencional.

Según la Instrucción Ferroviaria de Gálíbos, el gálíbo de implantación de obstáculos es el espacio en torno a la vía que no debe ser invadido por obstáculos, ni por vehículos que circulen por las vías adyacentes, al objeto de preservar la seguridad en la explotación.

La “Instrucción de Gálibos Ferroviarios”, julio 2015, establece, que el gálibo a cumplir para líneas líneas acondicionas para vías de ancho estándar es el GB o GC. Se considera la implantación del Gálibo Uniforme GB.

5. Normativa de aplicación

5.1. Interoperabilidad

- Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
- Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.
- Recomendación Técnica 1/2015 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre los procesos previos a la puesta en servicio de nuevas líneas o el inicio de la explotación de nuevos tipos de servicios (25/05/2015).
- Reglamento (UE) nº 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea.
- Corrección de errores del Reglamento (UE) nº 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea.
- Reglamento (UE) nº 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1300/2014 en lo que respecta al inventario de activos, con el fin de identificar los obstáculos a la accesibilidad, proporcionar información a los usuarios y controlar y evaluar los avances en materia de accesibilidad.
- Reglamento (UE) nº 1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión.
- Corrección de errores del Reglamento (UE) nº 1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión.
- Reglamento de ejecución (UE) 2018/868 de la Comisión, de 13 de junio de 2018, que modifica el Reglamento (UE) nº 1301/2014 y el Reglamento (UE) nº 1302/2014 en lo que respecta a las disposiciones relativas al sistema de medición de energía y al sistema de captación de datos.
- Reglamento (UE) nº 1303/2014 de la comisión de 18 de noviembre de 2014 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios» del sistema ferroviario de la Unión Europea.
- Corrección de errores del Reglamento (UE) nº 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios» del sistema ferroviario de la Unión Europea.
- Reglamento (UE) 2016/912 de la Comisión, de 9 de junio de 2016, por el que se corrige el Reglamento (UE) nº 1303/2014 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios» del sistema ferroviario de la Unión Europea.
- Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea.
- Corrección de errores del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión de 9 de marzo de 2020 por el que se modifica el Reglamento 919/2016 en lo que se refiere a la ETI de subsistemas de control-mando y señalización.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2020/420 de la Comisión de 16 de marzo de 2020 por el que se corrige la versión alemana del Reglamento (UE) 2016/919, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los

subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea.

- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica los Reglamentos (UE) nº 321/2013, (UE) nº 1299/2014, (UE) nº 1301/2014, (UE) nº 1302/2014 y (UE) nº 1303/2014 y (UE) 2016/919 de la Comisión y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión en lo que se refiere a la armonización con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y la implementación de los objetivos específicos establecidos en la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión.
- Resolución Circular 2/2017, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sobre normas técnicas nacionales relativas a las ETI de Infraestructura, Energía, PMR y Control-Mando y Señalización, y organismos encargados de su verificación.
- Resolución Circular 2/2019, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de modificación de la Resolución Circular 2/2017 sobre normas técnicas nacionales relativas a las especificaciones técnicas de interoperabilidad de infraestructura, energía, personas de movilidad reducida y control-mando y señalización, y organismos encargados de su verificación.
- UNE-EN 15273-3:2014+A1:2017. Instrucción Ferroviaria de Gálíbos.
- NT-01-2020 Nota técnica relativa a la Instrucción Ferroviaria de Gálíbos y a la ETI de Infraestructura en relación con el gálíbo. Versión 1. Junio 2020.
- Normativa referenciada en los Reglamentos relativos a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad indicados.

5.2. Accesibilidad

- REAL DECRETO 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y Utilización de los Modos de Transporte para Personas con Discapacidad. Y corrección de erratas del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no

Discriminación para el Acceso y Utilización de los Modos de Transporte para Personas con Discapacidad.

- ORDEN VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el Documento Técnico de Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados.
- REAL DECRETO 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad.
- CTE DB-SUA Seguridad de Utilización y Accesibilidad. Incluye las modificaciones del REAL DECRETO 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación (CTE), aprobado por el R.D. 314/2006, de 17 de marzo, en Materia de Accesibilidad y no Discriminación de las Personas con Discapacidad.
- LEY 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación.
- Normativas autonómica y municipal correspondientes.