



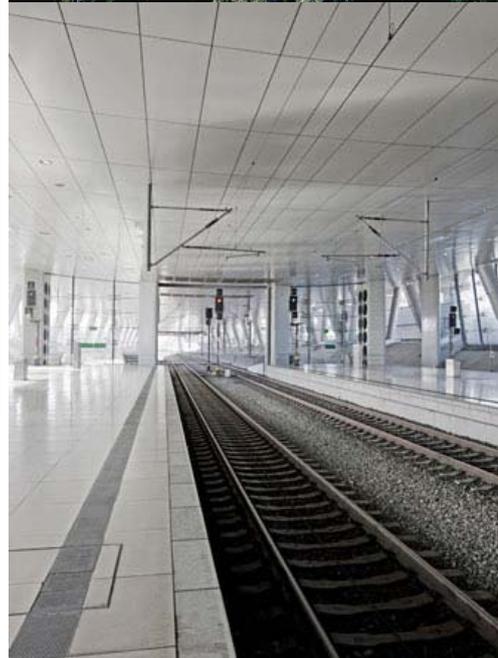
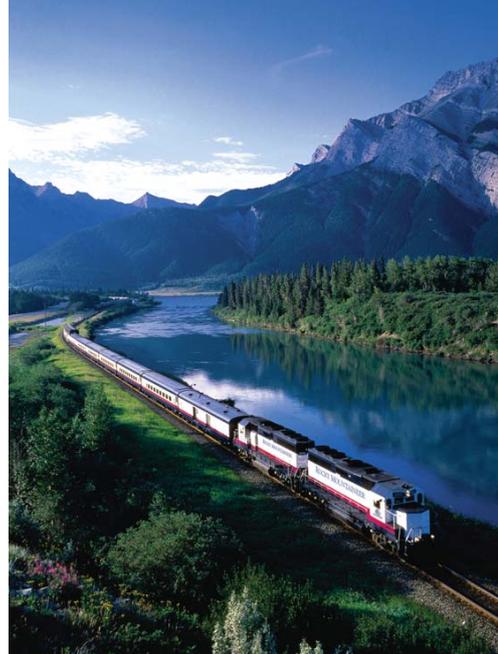
**COLEGIO DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
OFICINA PROVINCIAL DE GRANADA**

**INFORME DE LA
COMISIÓN INFORMATIVA COLEGIAL
SOBRE**

LA ENTRADA DEL AVE A GRANADA

COORDINADORA: Marta B. Zarzo Varela
SECRETARIO PONENTE: Christian Muñoz Monge

Granada, 5 de marzo de 2012





1 ÍNDICE

1	ÍNDICE.....	2
2	ANTECEDENTES	4
3	LA COMISIÓN	5
4	CRITERIOS BÁSICOS	6
4.1	Intermodalidad	6
4.2	Plazo de ejecución	7
4.3	Coste de la actuación.....	7
4.4	Compatibilidad con los servicios actuales y futuros.....	7
5	DOCUMENTACIÓN ANALIZADA	9
6	DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.....	10
6.1	Planificación urbanística del proyecto.....	10
6.2	Coste del soterramiento de la Estación de Granada	10
6.3	Replanteamiento de la estación soterrada y en superficie	11
6.4	Mantenimiento de la ubicación actual de la estación.....	11
6.5	Traslado de los servicios de mercancías y depósito de Villarejo.....	12
6.6	Estación provisional de las vías en superficie.....	12
6.7	Reserva de usos del suelo en el entorno de la estación.....	12
6.8	Acondicionamiento en superficie del acceso por la Chana	13
6.9	Desmantelamiento de los accesos ferroviarios a Granada	13
6.10	Mejora del sistema viario y de transporte de Granada.....	14
6.11	El Corredor Ferroviario Mediterráneo.....	14
7	FASEADO DE LA ACTUACIÓN	15
7.1	Fase 1.....	15
7.2	Fase 2.....	16
7.3	Fase 3.....	16



7.4	Fase 4.....	17
7.5	Fase 5.....	18
8	CONCLUSIONES	19
9	PROPUESTA DE ACTUACIÓN.....	21



2 ANTECEDENTES

Con motivo del debate generado en la sociedad Granadina y debido al modelo de estación ferroviaria para albergar la llegada de la línea de alta velocidad Antequera – Granada, se constituye la Comisión Informativa Colegial sobre la entrada del AVE a Granada.

Las propuestas presentadas hasta el momento, tanto por las administraciones involucradas en el proyecto, como por asociaciones o colectivos, son habitualmente objeto de controversia al someterse a la opinión pública. En este debate público se establecen en

ocasiones propuestas que, aunque nacen motivadas por la resolución de algunos de los problemas que implica la adaptación de la estación de Granada para posibilitar la llegada de los servicios de Alta Velocidad a la ciudad, no contemplan la totalidad de las afecciones que generan.

El objeto de la Comisión no es otro que analizar con rigor el problema de la llegada del AVE a Granada y manifestar la posición de la Oficina Provincial de Granada del Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos.





3 LA COMISIÓN

Esta Comisión, formada por Colegiados que realizan su actividad profesional en Granada, ha analizado la documentación disponible al objeto de elaborar un informe sobre la llegada del AVE a Granada.

Este informe pretende analizar la actuación de la estación ferroviaria de Granada desde una perspectiva no exclusivamente local, o ciudadana, sino ampliando su ámbito de estudio al comarcal al objeto de tener en cuenta las implicaciones territoriales de la actuación en el Área Metropolitana de Granada así como en los

proyectos que se encuentran actualmente en ejecución, como es el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, o previstos, como el recientemente aprobado Corredor Ferroviario Mediterráneo.

El objeto del presente informe no es otro que realizar una propuesta consensuada por los miembros de la Comisión y en la cual se analicen sus afecciones, no sólo en el entorno de la estación propuesta, sino también la adecuación de la red ferroviaria de Granada y en el sistema de transporte del Área de Granada.



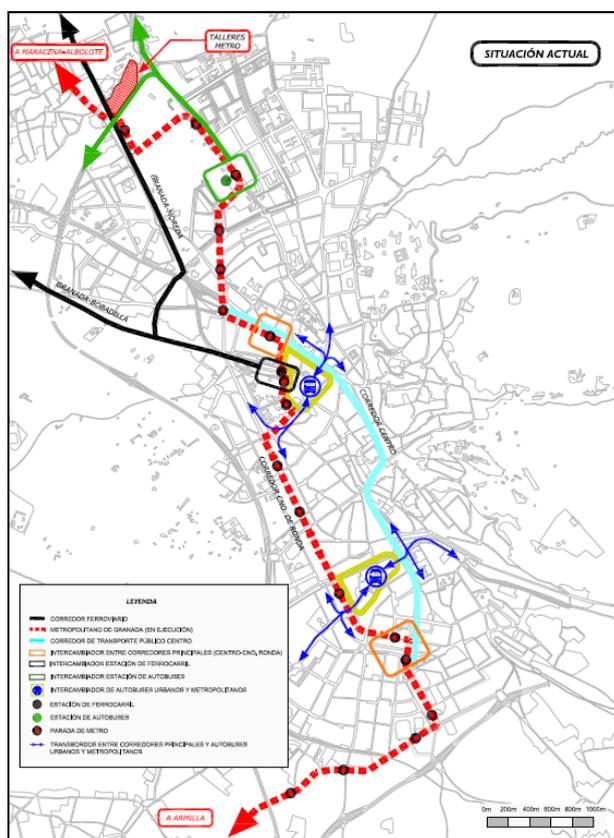
4 CRITERIOS BÁSICOS

Para la elaboración de la propuesta se han establecido criterios básicos que, a juicio de los miembros de la Comisión, debe responder la solución adoptada. Los criterios son los siguientes:

4.1 Intermodalidad

La propuesta presentada debe garantizar la intermodalidad con los principales modos de transporte público colectivo de Granada, mediante la ubicación de la estación próxima a los corredores principales de dichos modos. Esta condición, exigible desde un punto de vista exclusivamente de calidad del servicio del transporte, incentiva el uso de los modos públicos frente al privado y genera una mejora del resultado económico de explotación de los mismos, así como una reducción de los costes energéticos y medioambientales derivados de una reducción del uso del vehículo privado.

El sistema de transporte público de la ciudad de Granada se concentra en el entorno de la estación ferroviaria actual. En dicho entorno se unifican los dos principales corredores de transporte público urbano de Granada: el Camino de Ronda y el eje Centro (Constitución – Gran Vía – Reyes Católicos – Acera del Darro); así como las cabeceras de los servicios interurbanos del Área de Granada. Esta configuración del esquema de transporte exige el mantenimiento de ubicación actual de la estación al objeto de facilitar las transferencias entre el modo ferroviario y sistema de transporte público de la ciudad.



Esquema general de transporte público colectivo en la ciudad de Granada



4.2 Plazo de ejecución

La línea de alta velocidad Antequera – Granada forma parte del Eje Transversal de Andalucía y permite la conexión directa por alta velocidad de Granada con el resto de la red AVE. La construcción de esta línea de altas prestaciones se encuentra actualmente en ejecución por el Ministerio de Fomento, a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Actualmente se encuentran en ejecución la totalidad de los tramos de la línea a excepción de la variante de Loja y el acceso ferroviario a la ciudad de Granada.

La actuación de la llegada del AVE a Granada debe ejecutarse previamente a la finalización de los trabajos correspondientes a la línea de Alta Velocidad Antequera – Granada. La actuación debe permitir la amortización de la infraestructura desde la finalización de su ejecución, permitiendo la llegada, a partir de ese momento, de los servicios de Alta Velocidad a la ciudad de Granada.



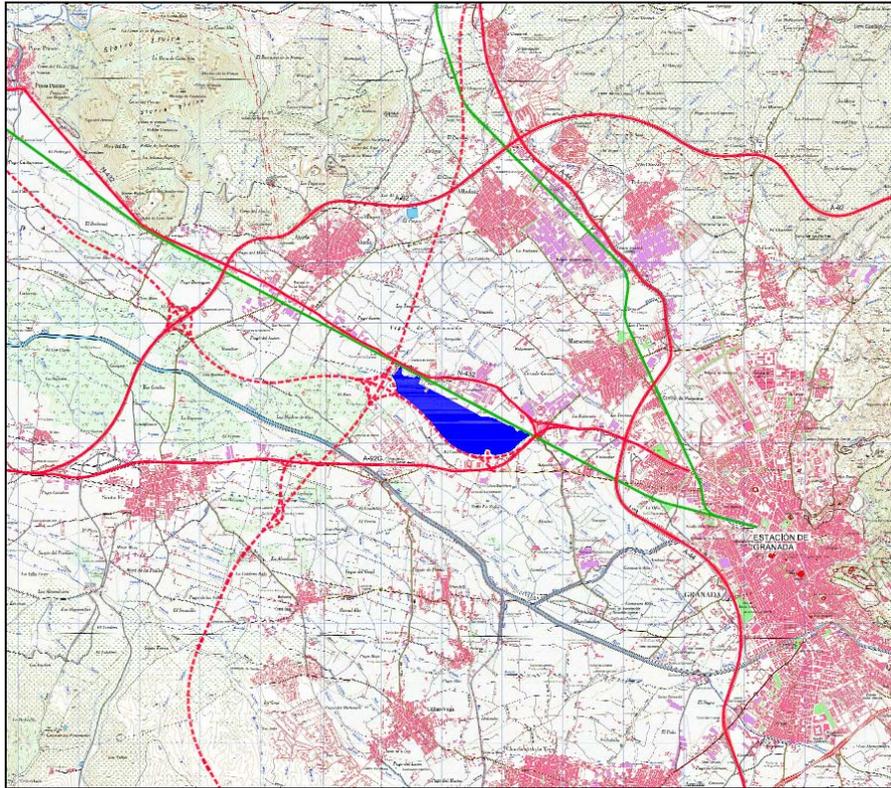
7

4.3 Coste de la actuación

La situación económica de las administraciones afectadas por este proyecto, Ministerio de Fomento, Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Granada, impone la adopción de propuestas desde una perspectiva de austeridad. Es por esto que la propuesta de actuación debe de acometerse desde una disponibilidad presupuestaria moderada y ajustada a las condiciones económicas actuales, especialmente en el corto y medio plazo.

4.4 Compatibilidad con los servicios actuales y futuros

La actuación debe dar respuesta, además del servicio de Alta Velocidad en Granada, al acceso del resto de los servicios ferroviarios actualmente existentes, tanto de viajeros como de mercancías, así como los derivados de actuaciones futuras ya aprobadas, como el Área Logística de Granada o el Corredor Ferroviario Mediterráneo.



Área Logística de Granada



Corredor Ferroviario Mediterráneo



5 DOCUMENTACIÓN ANALIZADA

La Comisión ha establecido como referencia, para la realización del presente informe el protocolo para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Granada suscrito por:

- el Ministerio de Fomento
- la Junta de Andalucía
- el Ayuntamiento de Granada
- ADIF

Así como el documento resumen del **“Estudio Informativo del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de Granada. Integración urbana del tramo la Chana– Estación de la línea Bobadilla-Granada y la nueva estación de Granada”**, redactado por el Ministerio de Fomento en diciembre de 2010 y en el cual se incluye el diseño de la estación AVE de Granada realizado por el arquitecto **Rafael Moneo**.

Igualmente se han analizado los proyectos y estudios, ya redactados o incluso en ejecución, que afectan al esquema ferroviario de Granada.

Revisada la información obtenida por los diferentes miembros de la Comisión, la Oficina Provincial de Granada del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales Y Puertos emite el presente informe sobre este asunto y se centra en los aspectos que a continuación se detallan.





6 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

6.1 *Planificación urbanística del proyecto*

La llegada del AVE a Granada y la remodelación física del entorno de la nueva estación supone un acontecimiento tan relevante como la llegada del ferrocarril a la ciudad hace ya casi siglo y medio.

El PGOU plantea la reforma de la actual estación de ferrocarril estableciendo un Plan Especial que abarca también terrenos del Campus Universitario, incorporando la manzana de los comedores universitarios permitiendo su ampliación hasta dar fachada a la calle Severo Ochoa. Al mismo tiempo plantea también un Plan Especial para los Talleres de RENFE, que incluye en la misma Área de Reparto, posibilitando la transferencia de aprovechamientos entre ellas, facilitando, por tanto, las condiciones para la financiación de la actuación urbanística.

Los objetivos que se declaran en el propio PGOU son, además de la reordenación de la Estación, los de soterrar las vías, poner en valor las inmejorables vistas sobre la ciudad y Sierra Nevada, ampliar el Parque de Fuente Nueva y desviar el tramo Moreda-Granada, objetivos que siguen siendo de actualidad y que, hasta ahora, todas las propuestas han compartido sin que hayan sido cuestionados.

La edificabilidad residencial prevista (63 viviendas), podría suponer un inconveniente en algunas de las soluciones planteadas, aunque por las características del planeamiento previsto en el PGOU y la flexibilidad de su desarrollo mediante Planes Especiales, consideramos que el Planeamiento aprobado permite llevar cabo las actuaciones de remodelación de la actual Estación de Renfe

Igualmente, las implicaciones urbanísticas del entorno de los ejes ferroviarios de acceso a la estación de Granada, deben ser contempladas en las figuras de planeamiento urbanístico, tanto municipal como supramunicipal. La concepción de la solución definitiva del acceso ferroviario a la estación de Granada, establecerá modificaciones, supresiones y liberaciones de los espacios urbanísticos situados en las proximidades a dichos ejes. La reserva de espacios que permitan futuras expansiones del sistema de transporte y la definición de los entornos urbanos debería determinarse a través del planeamiento.

6.2 *Coste del soterramiento de la Estación de Granada*

Según establece el estudio informativo del Ministerio de Fomento (diciembre de 2010), la primera fase de la actuación comprende la ejecución de la nueva estación AVE de Granada y el soterramiento de la línea Bobadilla – Granada en el tramo que afecta al Barrio de La Chana. Esta fase está presupuestada en 423,66 millones de €, de los cuales 145,78 millones de € constituirían la aportación del Ministerio de Fomento y los 277,88 millones restantes conforman la financiación por parte de la Junta de Andalucía, Ayuntamiento y plusvalías de los suelos liberados.

La segunda fase contempla la ejecución de la variante de Moreda paralelamente al trazado de la Variante Exterior de Granada y con una longitud aproximada de 7 km. Esta fase de ejecución también incluye el desmantelamiento de los talleres de la estación de Villarejo y su reposición en la estación intermodal prevista en el Área Logística de Granada. Igualmente contempla el desmantelamiento del tramo final de la línea de Moreda, desde los polígonos industriales de Asegra y Juncaril hasta Granada. El coste de esta fase se ha cuantificado en el estudio en 342,22 millones de €.



En la situación económica actual en la que se encuentran las administraciones públicas y con el agravante de que la financiación parcial de la actuación proyectadas mediante las plusvalías de los terrenos liberados por el soterramiento queda seriamente comprometida a tenor de la evolución del precio del suelo, a juicio de esta Comisión, debe realizarse un replanteamiento del proyecto de la estación AVE de Granada, contemplando una solución inicial en superficie.

6.3 Replanteamiento de la estación soterrada y en superficie

Este escenario, debido a su menor exigencia presupuestaria respecto al establecido en el estudio informativo inicial, adquiere mayor sentido en la situación actual. Sin embargo esta nueva concepción no debe interpretarse como un rechazo o la sustitución del proyecto de la estación soterrada propuesto inicialmente, sino la de replantear la actuación de manera faseada y con el objetivo de poder disponer de los servicios AVE en la ciudad de Granada limitados en el tiempo a la ejecución de los tramos ferroviarios pendientes y no a un debate social sobre el modelo de estación y, menos aún, a la ejecución de una infraestructura que exige, además de unos recursos económicos importantes, de un periodo de ejecución que retrasaría la inclusión de Granada en la red ferroviaria de Alta Velocidad.

Una vez aceptado este replanteamiento por la Comisión, se propone una nueva actuación para la estación AVE de Granada. Esta solución se define con el criterio básico de diferir significativamente los costes definidos en el Estudio Informativo previo, si bien esta reducción no debe generar, en ningún supuesto, una pérdida de potencialidad futura respecto de la ejecución de un soterramiento de la misma, y de sus vías de acceso, una vez pueda replantearse la actuación prevista originalmente.

6.4 Mantenimiento de la ubicación actual de la estación

Aceptando el planteamiento inicial de establecer una estación AVE en superficie y teniendo en cuenta tanto las inmejorables condiciones urbanísticas y de accesibilidad que supone la centralidad urbana del emplazamiento de la actual estación, como el trazado del metropolitano de Granada, se propone mantener su ubicación en los terrenos de la actual estación, acondicionando un nuevo edificio, funcional, limitando esta actuación a permitir albergar los servicios de Alta Velocidad, y manteniendo el cuerpo central de la actual estación, que habría que proteger catalogándola, ya que ha configurado desde hace más de 100 años la fachada de la Estación al Bulevar de la Avda. de Andaluces, que también debería ser protegido en su estructura y arbolado mediante su catalogación.

Esta ubicación permite una mejor intermodalidad con el Metropolitano de Granada, así como con el resto de principales servicios de transporte colectivo de la ciudad: el servicio urbano de autobús y los servicios interurbanos del Área de Granada, así como con los albergados por la Estación de Autobuses de Granada, mediante la conexión existente entre las dos estaciones a través del Metropolitano.

La intermodalidad de la Estación AVE con el resto de modos, no sólo el metro, debe ser una prioridad en la definición de la solución. Esta circunstancia ya fue indicada en el Protocolo suscrito por el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento y ADIF para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Granada (20/2/2008). En la cláusula segunda de dicho protocolo, se establece entre los objetivos del protocolo: "Asegurar la adecuada intermodalidad de los distintos medios de transporte."



6.5 Traslado de los servicios de mercancías y depósito de Villarejo

Se propone la exclusión de los servicios de transporte de mercancías de la estación de Granada y las instalaciones de depósito y talleres de Villarejo hasta la ubicación prevista en el Plan Funcional del Área Logística de Interés Autonómico de Granada, aprobado el pasado 2 de diciembre de 2011 por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y donde se establece una Terminal Intermodal Ferrocarril - Carretera para el transporte de mercancías.

Los servicios de mercancías acceden actualmente a la estación de Granada a través de los dos corredores ferroviarios: Granada-Bobadilla y Granada-Moreda. Para independizar estos servicios del tráfico en la estación de Granada, debe ejecutarse la variante de la línea Granada -Moreda desde Albolote hasta el Área Logística, así como las conexiones ferroviarias de este nuevo corredor y la Terminal Intermodal en ella prevista.

Actualmente se encuentra en ejecución el tramo de Alta Velocidad entre Pinos Puente y Atarfe, así como la variante de la autovía A-44, resultando estas dos obras afectadas por dichas conexiones, ya que estas deben ejecutarse a distinto nivel. Iguales consideraciones deben realizarse para conectar la línea Granada-Bobadilla con la Terminal Intermodal prevista, en tanto deben efectuar el cruce, a diferente nivel, con el tramo de vía de Alta Velocidad actualmente en ejecución.

6.6 Estación provisional de las vías en superficie

Una vez trasladados los servicios de mercancías al Área Logística de Granada, la propuesta permite una reducción significativa del espacio destinado al esquema de vías de la estación.

Actualmente el sistema de vías se emplea para albergar los servicios de transporte de viajeros, los cuales se ubican en los trazados situados más próximos al edificio principal de la estación y donde se localizan los andenes. Los servicios de mercancías tienen menor frecuencia y ocupan principalmente la zona del haz de vías más alejada del edificio principal.

Se propone una estación provisional en superficie con un esquema de 6 vías, destinadas exclusivamente para los servicios de viajeros: 4 para los trenes AVE, con ancho UIC y 2 para servicios que accedan o salgan de la estación mediante la vía de ancho convencional. La propuesta incluye también el acondicionamiento y remodelación del edificio de acceso de viajeros actual.

La ocupación del nuevo esquema de vías propuesto se debe establecer fuera del esquema actual, al objeto de no afectar al servicio ferroviario durante su ejecución. Se propone la zona existente entre la calle Halcón y el esquema de vías actual.

Esta reducción del esquema de vías permitirá acometer, una vez reducido el tráfico ferroviario de la estación exclusivamente a los servicios de viajeros, la liberación del espacio actual ocupado.

6.7 Reserva de usos del suelo en el entorno de la estación

Con la disposición del nuevo esquema de vías, una vez ejecutado éste y trasladados los servicios de mercancías y talleres al Área Logística, se libera una superficie importante del espacio actualmente ocupado por la estación.



Este espacio liberado debe contemplar los usos que el planeamiento urbanístico determine, si bien, dichos usos no deben limitar el potencial soterramiento de la estación en el futuro, tanto por la ocupación del subsuelo, como por las necesidades espaciales que requerirá su ejecución sin proceder a la supresión del servicio ferroviario y su acceso a la ciudad de Granada.

6.8 Acondicionamiento en superficie del acceso por la Chana

Estableciendo una estación superficial, se prescinde inicialmente del soterramiento previsto en la línea Granada-Bobadilla. Este tramo se debe ejecutar con dos vías de ancho UIC y mantener la existente, de ancho ibérico, en tanto no se ejecute la variante ferroviaria Albolote – Área Logística.

La ejecución de este tramo urbano AVE en superficie debe incluir la implantación de pantallas que reduzcan el impacto acústico y visual en los márgenes de la vía, así como acondicionar los dos pasos inferiores y el existente a nivel en la ctra. de Bobadilla, en el acceso este de la Chana. La protección en los márgenes de la vía debe garantizar un soterramiento futuro del tramo sin necesidad de interrumpir el servicio ferroviario a la ciudad.

Este efecto barrera que impone no soterrar este tramo ferroviario es asumible en la actualidad teniendo en cuenta que el trazado discurre al sur del barrio de la Chana, actuando con un efecto de borde, que podrá haber limitado su crecimiento urbano, pero sin que el actual trazado, muy anterior a la creación del barrio, haya supuesto la afectación de su trama urbana, aunque la implantación al otro lado de la vía, de usos de equipamientos para la población del barrio de La Chana, hace que estos sean los únicos afectados por el efecto barrera. El acondicionamiento de los pasos inferiores y el existente a nivel, permitiendo el cruce del tráfico rodado y peatonal en condiciones de seguridad, puede minimizar en gran medida el impacto de este efecto barrera.

13

6.9 Desmantelamiento de los accesos ferroviarios a Granada

La ejecución del nuevo tramo ferroviario entre Albolote y el Área Logística, paralelo a la Variante Exterior de Granada, y sus conexiones con las líneas de Moreda y Bobadilla, permitirá, no sólo la llegada directa de los servicios de mercancías procedentes de Moreda al Área logística de Granada, sino también desviar los servicios de viajeros existentes entre Granada y Bobadilla y unificarlos con los de la línea de Moreda en el tramo Albolote – Granada.

Este desvío permitirá desmantelar el tramo actualmente en servicio de la vía de ancho ibérico a su paso por la Chana y acometer la ejecución de un tramo soterrado con dos vías de ancho UIC y una de ancho convencional. Esta ejecución debe realizarse manteniendo la línea UIC en servicio.

Una vez ejecutado el soterramiento de este tramo y el de la estación, se puede establecer de nuevo la unificación los dos corredores ferroviarios de granada en uno sólo a través de la línea de Bobadilla y obtener la canalización definitiva en un único corredor de los accesos de los servicios de transporte de viajeros con origen o destino en la estación de Granada.

Esta disposición final del esquema ferroviario de Granada permite, además del desmantelamiento del corredor ferroviario en superficie de la Chana, la supresión de la entrada ferroviaria entre El Polígono Juncaril y Granada. Este tramo, a diferencia del tramo de la Chana, constituye una barrera física más contundente, ya que fragmenta entramados urbanos muy consolidados existentes en sus márgenes, no sólo



en la ciudad de Granada, sino también en el núcleo urbano de Maracena. El desmantelamiento de este corredor habilita una mejora significativa de las posibilidades urbanísticas de estos dos núcleos de población.

6.10 Mejora del sistema viario y de transporte de Granada

El desmantelamiento de las dos entradas ferroviarias a Granada permite la generación de dos nuevos accesos viarios en la zona oeste de la ciudad. Estos accesos deben contemplar en su ordenación la posibilidad de ejecutar plataformas reservadas para transporte público que permitan ampliaciones futuras de la red de metro de Granada hacia el barrio de la Chana. El tramo ferroviario de la línea de Moreda establece su trazado junto a la ubicación de las Cocheras y Talleres del Metropolitano de Granada, por la que la conectividad con la red de metro actualmente prevista está garantizada.

Igualmente, la mejora del sistema viario de acceso al entorno de la estación posibilitará la llegada de servicios de transporte colectivo urbanos e interurbanos sin generar desvíos significativos en los mismos. En este escenario y teniendo en cuenta la importante superficie existente en los terrenos de la estación, se propone el traslado de la estación de autobuses de Granada, junto a la nueva estación soterrada.

La envergadura del proyecto, la disponibilidad de nuevos espacios que generará el soterramiento y los beneficios de la intermodalidad con el resto de modos justifican el traslado de esta instalación de transporte a las inmediaciones de la estación ferroviaria constituyéndose, de esta manera el entorno de la estación AVE en el área urbana de intercambio entre todos los principales modos de transporte público colectivo que alberga la ciudad: ferrocarril, metro, bus urbano, bus metropolitano y bus interurbano.

6.11 El Corredor Ferroviario Mediterráneo

La actuación también contempla las implicaciones de la ejecución prevista del Corredor Ferroviario Mediterráneo. Este proyecto, que incluye a Granada en el trazado establecido por el Ministerio de Fomento, una vez ejecutado, generará un incremento significativo del tráfico de viajeros y mercancías en Granada a través del ferrocarril.

Para este escenario se propone el estudio de las necesidades de ampliación del ámbito definido actualmente para el Área Logística, así como la previsión de accesos a la nueva zona de ampliación.

La puesta en servicio de este corredor ferroviario por el litoral este nacional también incrementará el volumen de servicios de transporte de viajeros a Granada y es entonces cuando el soterramiento de la estación y de su acceso ferroviario a través de la Chana inicialmente previsto y descrito en el presente informe puede resultar viable.



7 FASEADO DE LA ACTUACIÓN

Para la ejecución de la propuesta se ha realizado un faseado de la misma en 5 etapas en las cuales se describen a continuación por orden de ejecución.

No es posible, y menos en la situación actual, el establecimiento de los plazos, pero si indicar dicho orden al objeto de determinar que actuaciones se encuentran condicionadas a la finalización de otras.

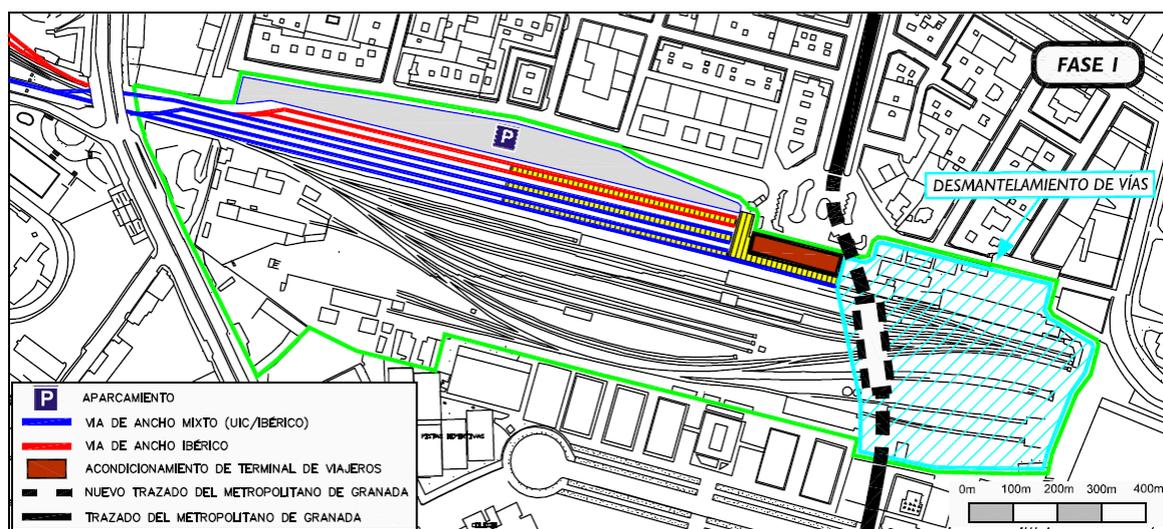
7.1 Fase 1

1.A) Finalización de la totalidad de los tramos de la línea AVE Antequera – Granada, incluida la variante de Loja y la entrada a Granada (tramo Atarfe –Estación de Granada) en superficie. Acondicionando del tramo urbano de Granada y de los pasos a nivel e inferiores existentes. Estableciendo de una reserva de espacio en el tramo para permitir un soterramiento futuro del mismo.

1.B) Remodelación del esquema de vías de la estación para permitir la llegada de AVE a la ciudad en superficie, integrando un nuevo haz en la parte norte de los terrenos de la estación (4 vías ancho mixto UIC/ibérico y 2 de ancho ibérico). Mantenimiento del resto del esquema de vías y de los talleres de Villarejo para seguir permitiendo la operativa de los servicios en la estación.

1.C) Acondicionamiento del edificio de recepción de viajeros y taquillas a la nueva reordenación de los flujos de los pasajeros a la estación. Liberación del espacio ocupado por el edificio y el haz de vías en su extremo este para permitir la ejecución del trazado directo del Metropolitano de Granada entre Avda. de Andaluces y Campus de Fuente Nueva.

1.D) Llegada de la Alta Velocidad a Granada en superficie.



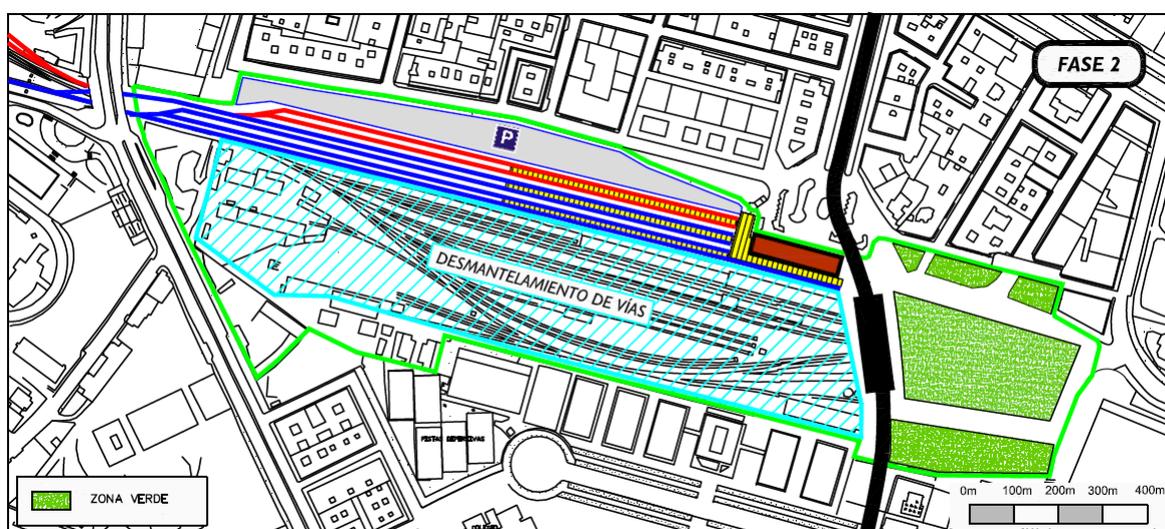
7.2 Fase 2

2.A) Ejecución del Área Logística de Granada y de la Estación Intermodal (Ferrocarril - Carretera), así como las conexiones ferroviarias de dicha estación con la línea Bobadilla - Granada.

2.B) Ejecución de un ramal de conexión de 80 metros de radio entre los corredores de Moreda y Bobadilla para permitir el acceso de los servicios de mercancías procedentes de la línea de Moreda a la nueva estación intermodal de mercancías por la Chana y sin realizar la entrada en la Estación de Granada.

2.C) Traslado de depósito y talleres de Villarejo junto a la Estación Intermodal. Desmantelamiento de los depósitos de Villarejo.

2.D) Desmantelamiento del haz de vías actual de la estación de Granada.



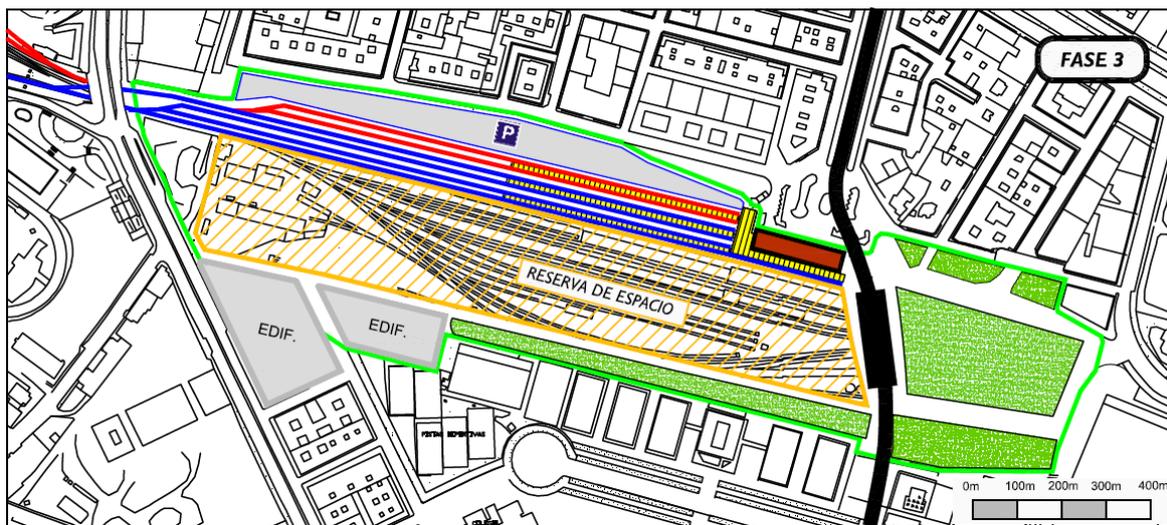
16

7.3 Fase 3

3.A) Ejecución de la variante ferroviaria de la línea de Moreda, paralela a la Variante Exterior de Granada, hasta unificarla con la línea Bobadilla - Granada en el Área Logística de Granada. Los servicios de mercancías procedentes de la línea de Moreda accederán a la nueva estación intermodal por esta variante sin necesidad de realizar su paso junto a la estación de Granada.

3.B) Unificación de los servicios de viajeros en ancho ibérico de los dos corredores ferroviarios en el acceso de Moreda. Los servicios de mercancías son albergados en la estación intermodal desde la Fase 2. Se procede a la supresión total del tráfico de servicios en ancho ibérico en el corredor de Bobadilla entre la estación intermodal y la estación de Granada. Los únicos servicios que transitan por este corredor son los servicios AVE a través de la vía UIC en superficie ejecutada en la Fase 1

3.C) Desmantelamiento de la estación del tramo final de la línea de Bobadilla de ancho ibérico.

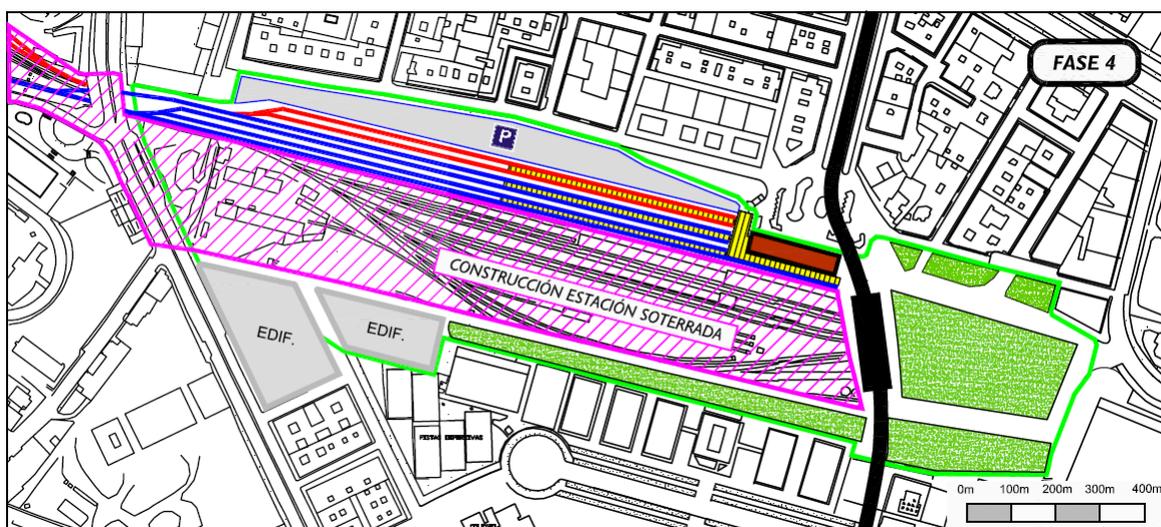


7.4 Fase 4

4.A) Soterramiento del corredor de la Chana en la reserva de espacio establecida en la Fase 1. Las obras se ejecutarán con el corredor de AVE en servicio. El soterramiento debe incorporar 3 vías, 2 de ancho UIC y 1 de ancho ibérico.

4.B) Ejecución del soterramiento de la Estación de Granada en los terrenos liberados debido al desmantelamiento del haz de vías actual descrito en la Fase 2. Las obras se ejecutarán con la estación en superficie, ejecutada en la Fase 1, en servicio. La propuesta contempla la ejecución de una estación intermodal de ferrocarril-autobuses a diferente nivel y un aparcamiento subterráneo. La estación ferroviaria se dispone con andenes de 400 metros de longitud liberando, de la afección del soterramiento, espacios en las zonas norte, sur y este de los terrenos ocupados por el haz de vías actual. El área de mayor superficie liberada se encuentra al este de la actuación, desde la nueva parada del Metropolitano de Granada hasta Rector Marín Ocete y permite la implantación de un parque de 10.000 m² de superficie aproximada.

4.C) Traslado de la estación de Autobuses de Granada junto a la nueva estación ferroviaria.





7.5 Fase 5

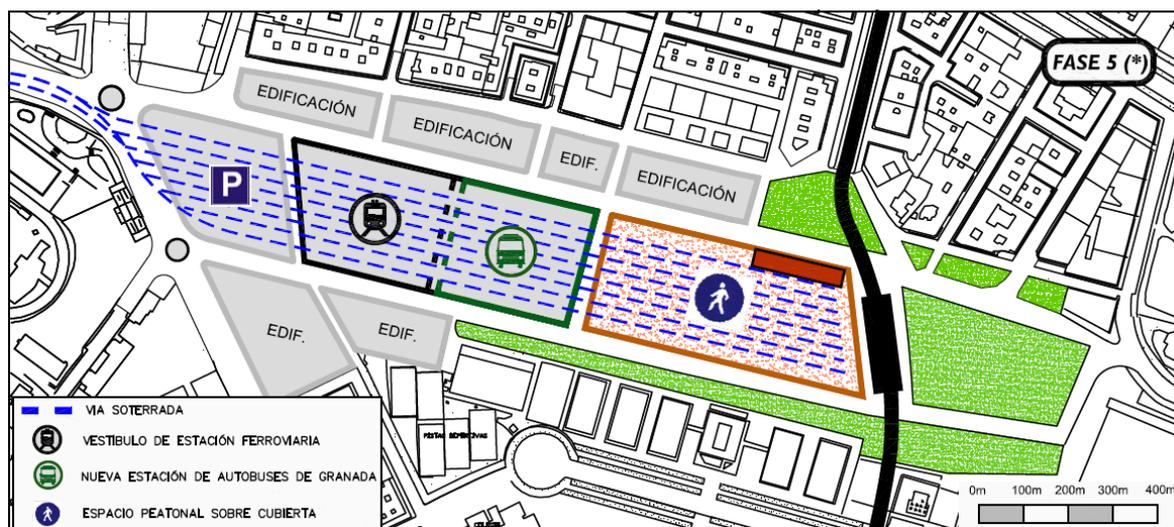
5.A) Llegada soterrada a la Estación de Granada de la Alta Velocidad y resto de servicios ferroviarios de transporte de viajeros. Se propone una ordenación orientativa en superficie para edificación y zonas verdes.

5.B) Unificación de los servicios de viajeros en ancho ibérico de los dos corredores ferroviarios a través del tramo soterrado de la Chana.

5.C) Supresión total del tráfico de servicios en ancho ibérico en el corredor de Moreda, entre el polígono industrial Juncaril y la estación de Granada.

5.D) Desmantelamiento de tramo ferroviario AVE en superficie de la Chana, así como el tramo final del corredor de ancho ibérico de Moreda, entre Juncaril y Granada.

5.E) Ordenación urbanística de los dos corredores ferroviarios de Granada en su entrada a la ciudad. Integración de corredores de transporte público en dicha ordenación aprovechando las potencialidades de los nuevos accesos viarios generados. Posible ampliación de la red de metro de Granada a través de dichos corredores.



(*) nota: la ordenación indicada en los terrenos liberados es orientativa efectos de planeamiento.



8 CONCLUSIONES

Para el análisis de la Comisión y la elaboración del presente informe se ha llevado a cabo un estudio de las implicaciones y afecciones de la ejecución de la entrada de AVE a la Ciudad de Granada.

El propósito de todo ello ha sido indicar los criterios básicos que deben acompañar al diseño del proyecto de la estación de AVE en Granada, así como establecer una propuesta de referencia para su estudio por parte de las administraciones implicadas.

Las descripciones de los planteamientos adoptados por la Comisión y su propuesta han sido analizados a lo largo del informe. En este último apartado, y a modo de conclusión, se resumen los aspectos más relevantes del informe:

1	La estación de Granada debe mantener su ubicación actual. Esta condición garantiza la intermodalidad con el resto de modos de transporte público colectivo, los cuales se concentran en este entorno.
2	Igualmente, teniendo en cuenta las inmejorables condiciones urbanísticas que supone la centralidad urbana del emplazamiento de la actual estación, así como sus valores paisajísticos e históricos, debe mantener su ubicación en los terrenos de la actual estación.
3	Los recursos disponibles para la llegada de la Alta Velocidad a Granada deben concentrarse en la finalización de los tramos del corredor AVE, así como en una estación en Granada en superficie que permita albergar dichos servicios.
4	El soterramiento de la estación y del tramo ferroviario de la Chana constituye actuaciones que pueden acometerse posteriormente a la llegada de los servicios AVE a Granada.
5	La ejecución de la estación en superficie debe responder a las necesidades de la llegada de los servicios AVE, así como a la posibilidad de acometer en el futuro el soterramiento sin necesidad de interrumpir el servicio ferroviario. Para ello se deben acometer reservas de suelo en el entorno de la estación en superficie para permitir la ejecución posterior del soterramiento.



6	<p>Este soterramiento implica previamente la ejecución del Área Logística de Granada, así como la variante ferroviaria de la línea de Moreda. Estas actuaciones permitirán a la estación de Granada recibir exclusivamente tráfico de viajeros a través de un único corredor ferroviario y soterrado.</p>
7	<p>La liberación de los terrenos producida por el soterramiento de la estación, así como el generado por el desmantelamiento de los corredores ferroviarios de Bobadilla y Moreda deben permitir mejoras en el sistema viario de acceso al entorno de la estación, especialmente para los modos de transporte público.</p>
8	<p>La propuesta presentada tiene en cuenta la actuación del Corredor Ferroviario Mediterráneo, el cual incluye a Granada en su trazado. El traslado de los servicios de mercancías y su operativa hasta el Área Logística de Granada, ubicada junto a nudos principales de acceso viario, y la unificación de los servicios ferroviarios de viajeros de Granada a través del tramo soterrado por la Chana garantizan el aprovechamiento de las potencialidades generadas por el corredor.</p>
9	<p>Esta propuesta debe establecerse desde el consenso y el compromiso de todas las administraciones afectadas en tanto su ejecución viene determinada por las actuaciones que éstas realicen en virtud de sus competencias.</p>

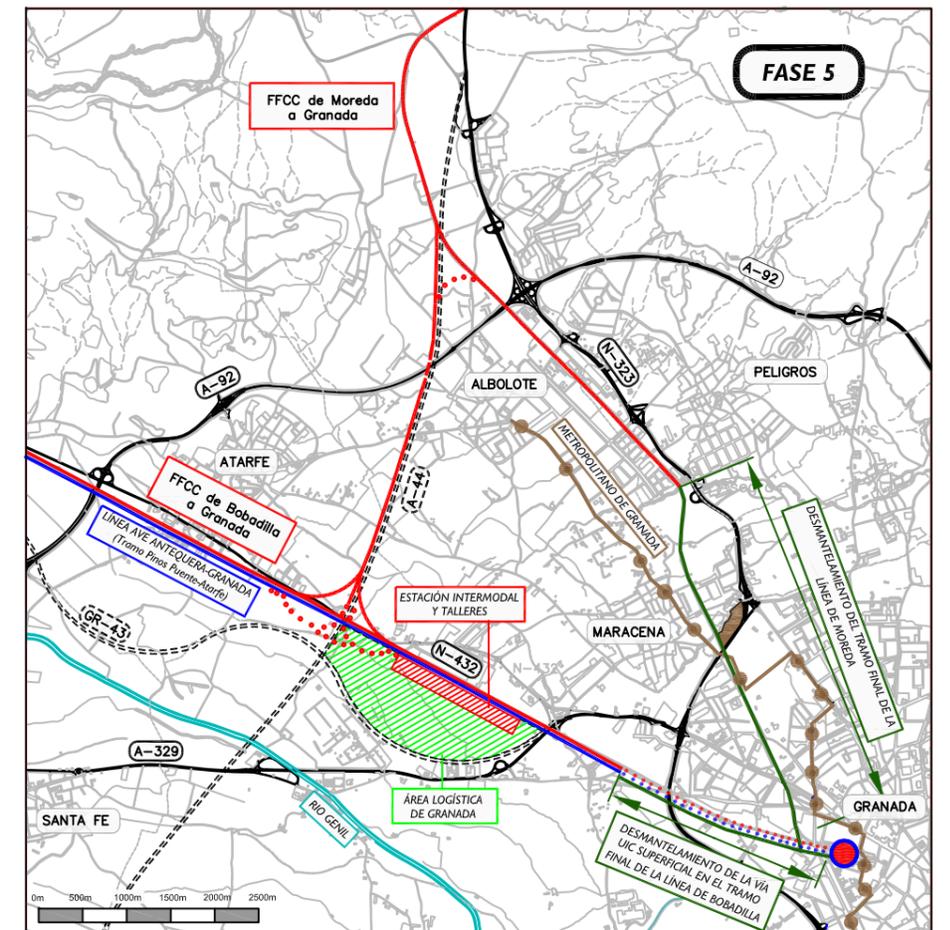
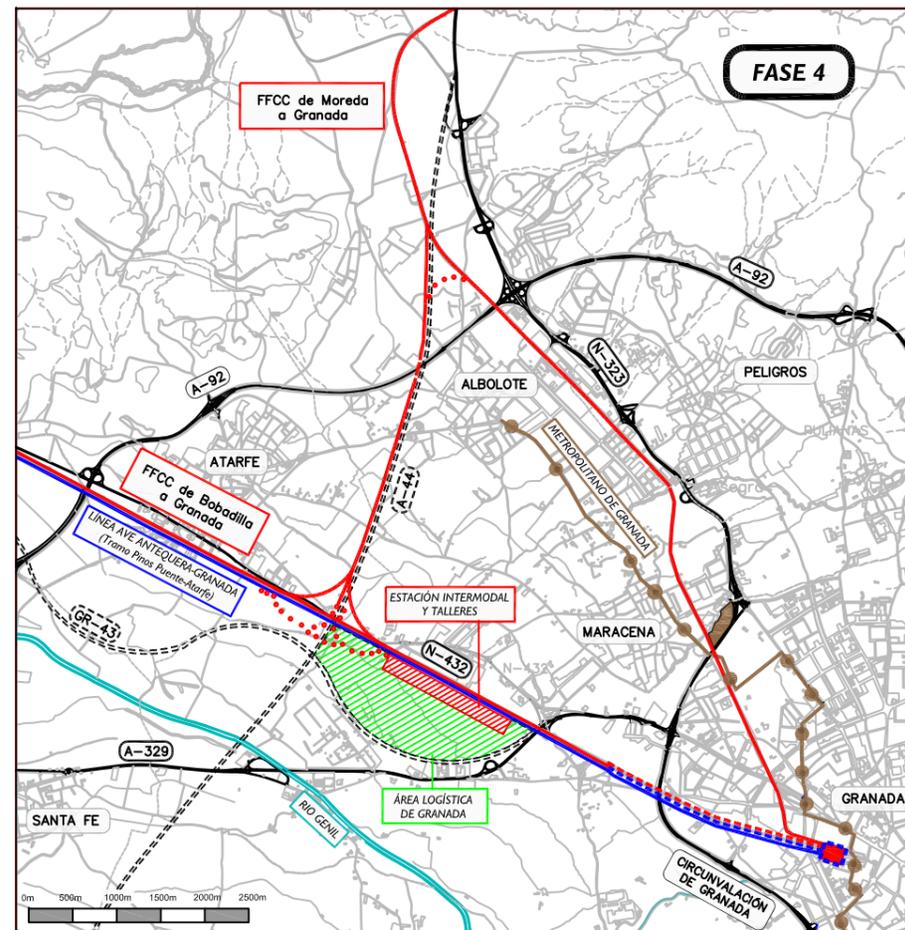
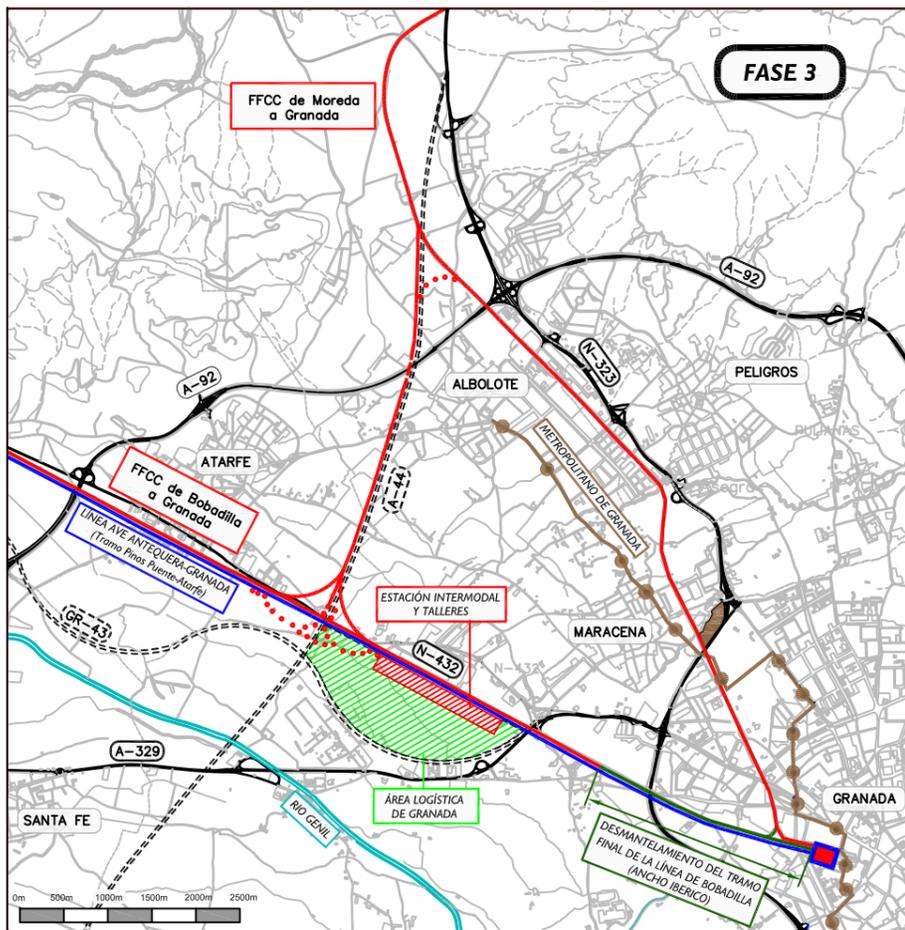
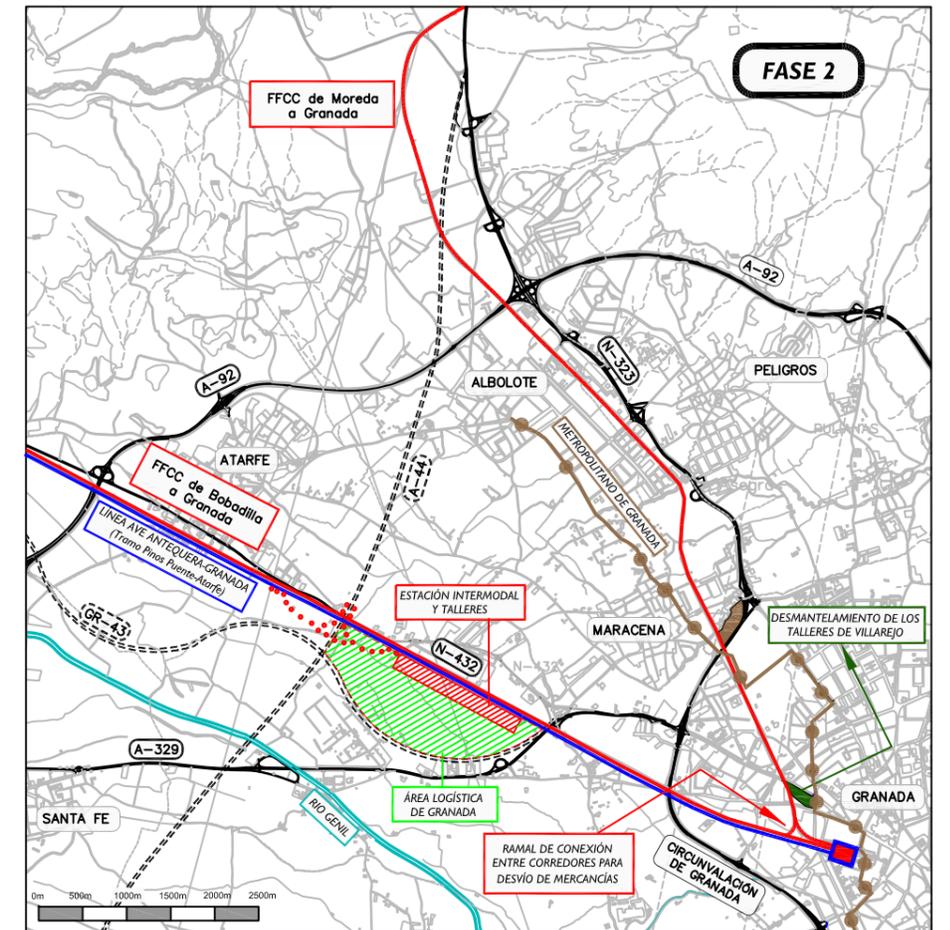
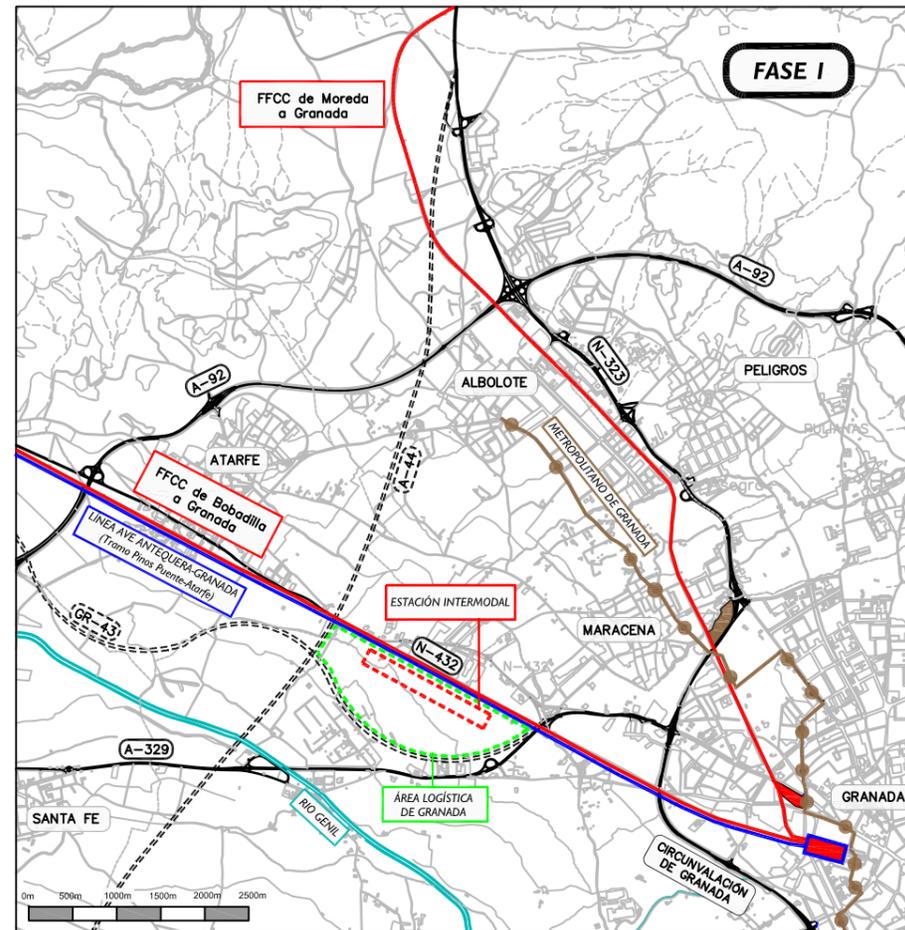
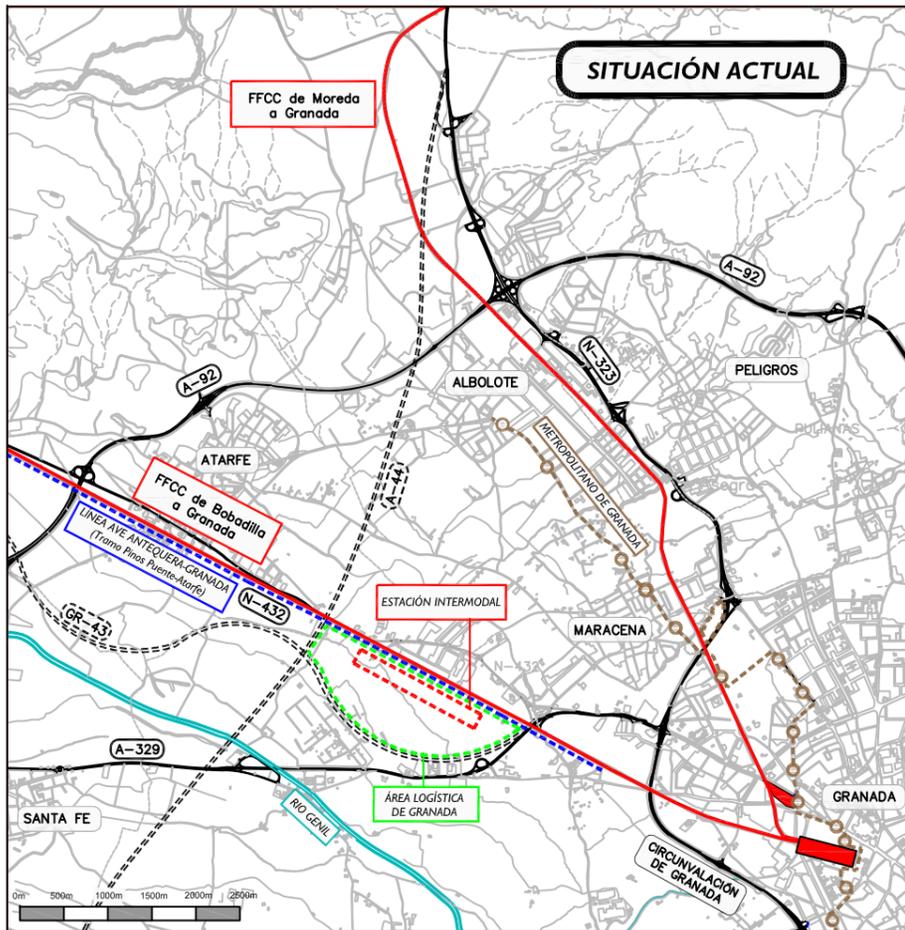




9 PROPUESTA DE ACTUACIÓN

PLANOS:

- ESQUEMA FERROVIARIO DEL AREA DE GRANADA
- ENTORNO DE LA ESTACION FERROVIARIA DE GRANADA
- ESQUEMA GENERAL DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN LA CIUDAD DE GRANADA



PROPUESTA DE ACTUACIÓN EN EL ESQUEMA FERROVIARIO DEL ÁREA DE GRANADA

FERROCARRIL

ANCHO UIC:

- EXISTENTE (EN SUPERFICIE)
- - - EXISTENTE (SOTERRADO)
- - - EN EJECUCIÓN

ANCHO IBERICO:

- EXISTENTE (EN SUPERFICIE)
- - - EXISTENTE (SOTERRADO)
- - - EN EJECUCIÓN

ESTACIÓN DE GRANADA:

- EN SUPERFICIE
- SOTERRADA

METROPOLITANO DE GRANADA:

- EXISTENTE
- - - EN EJECUCIÓN

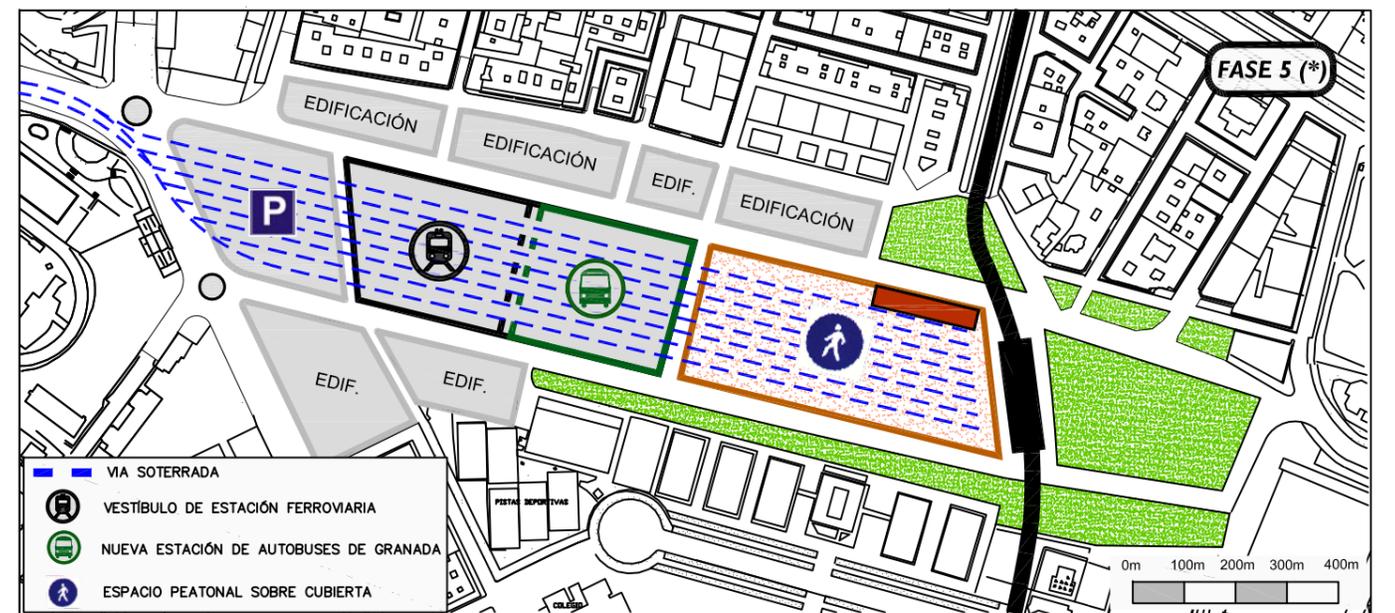
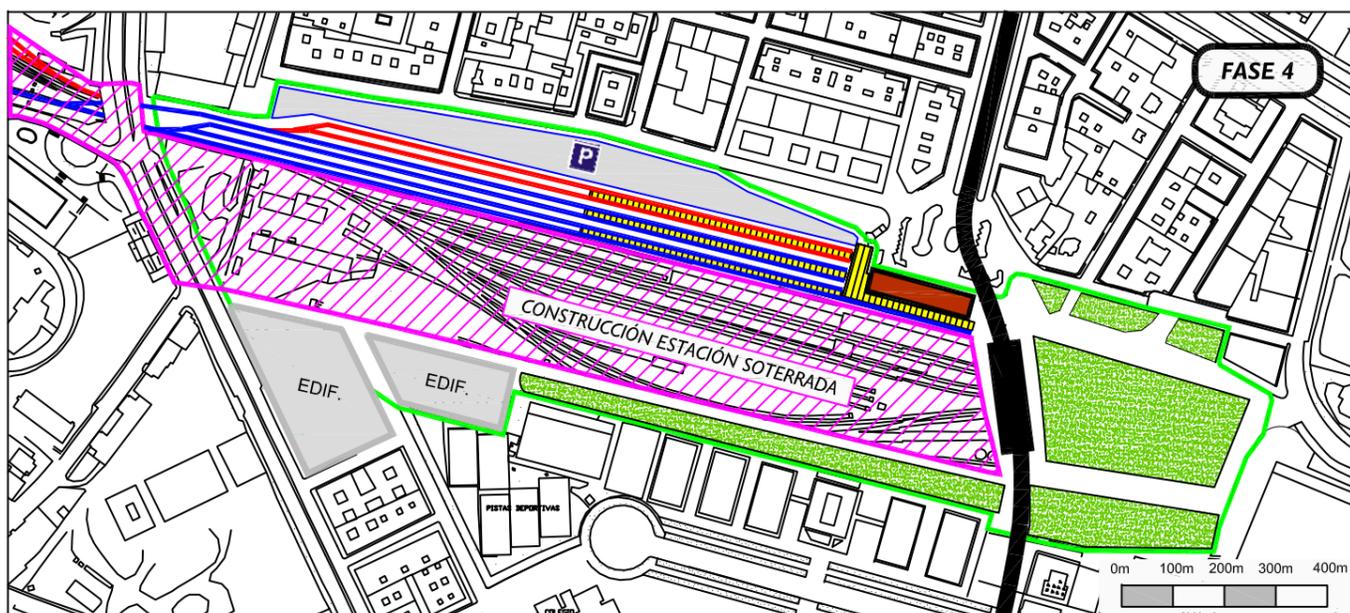
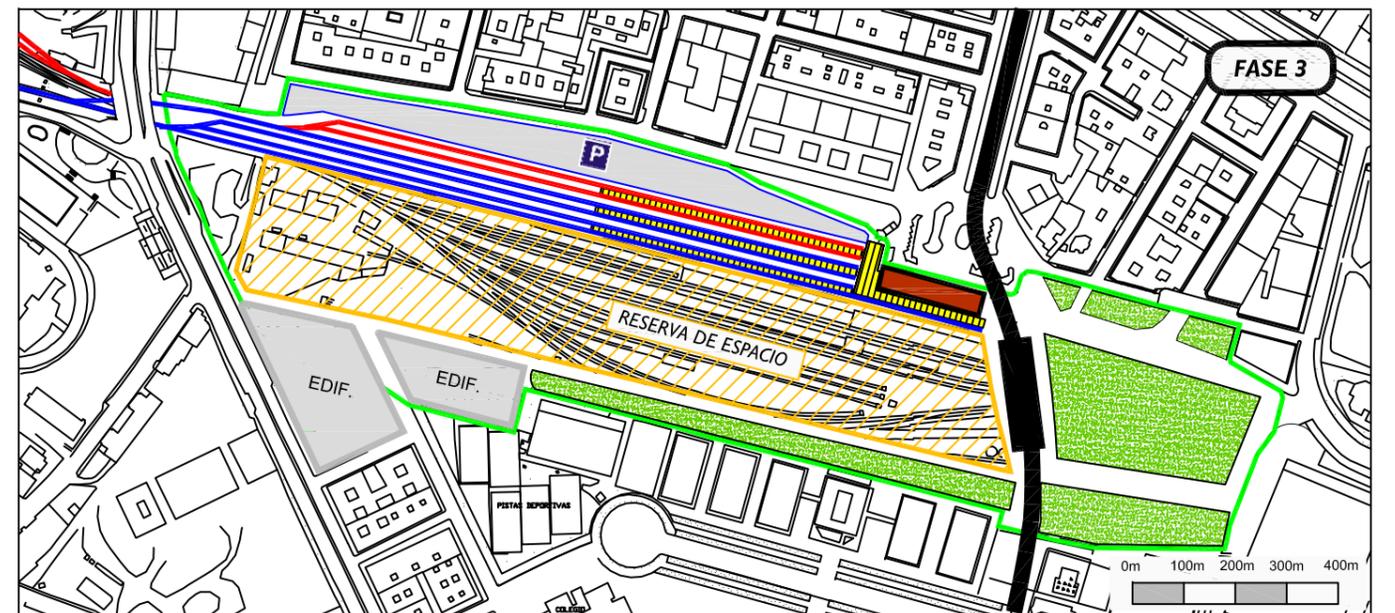
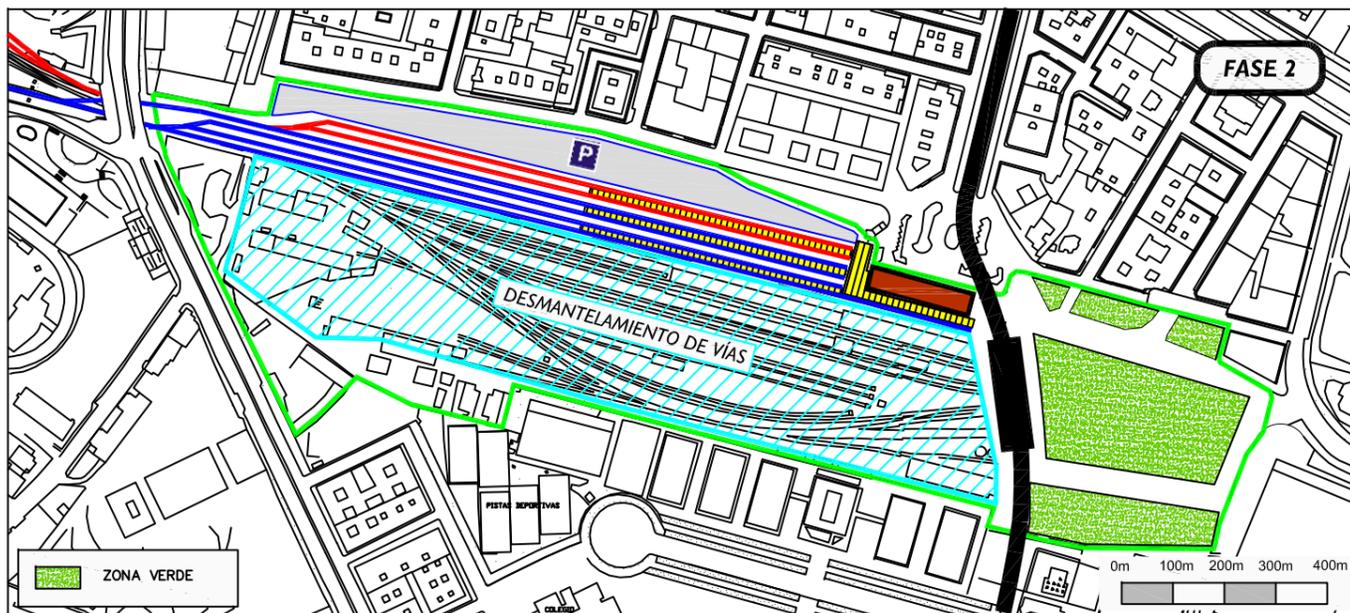
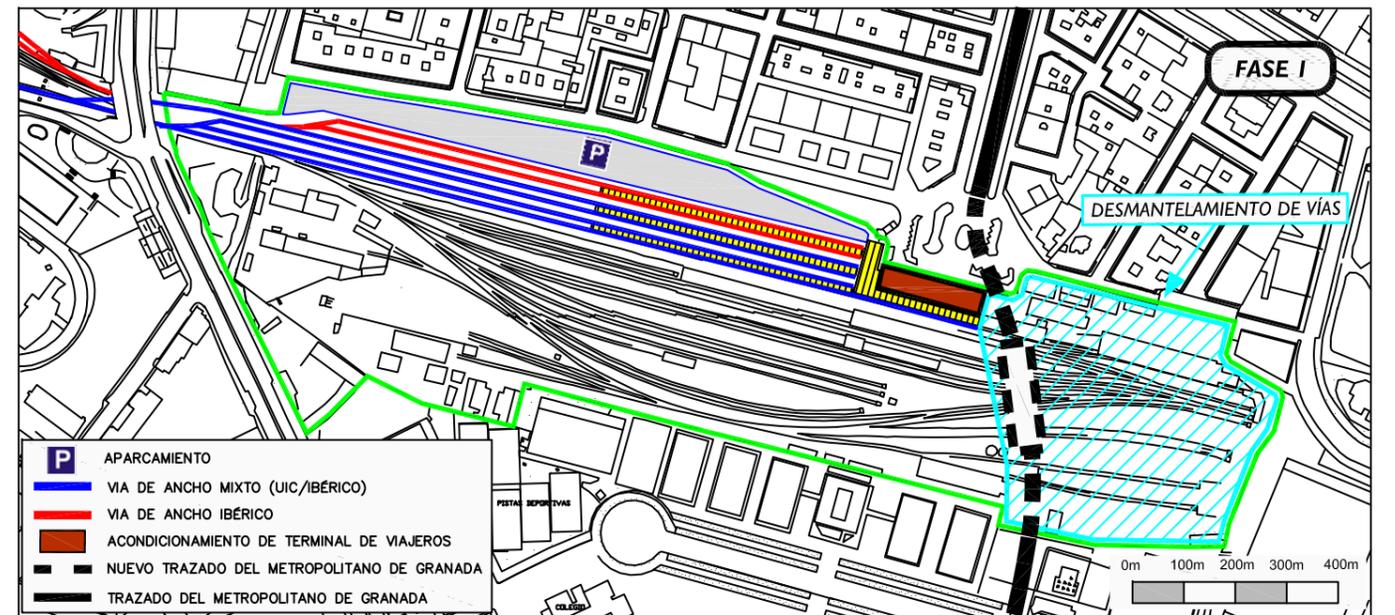
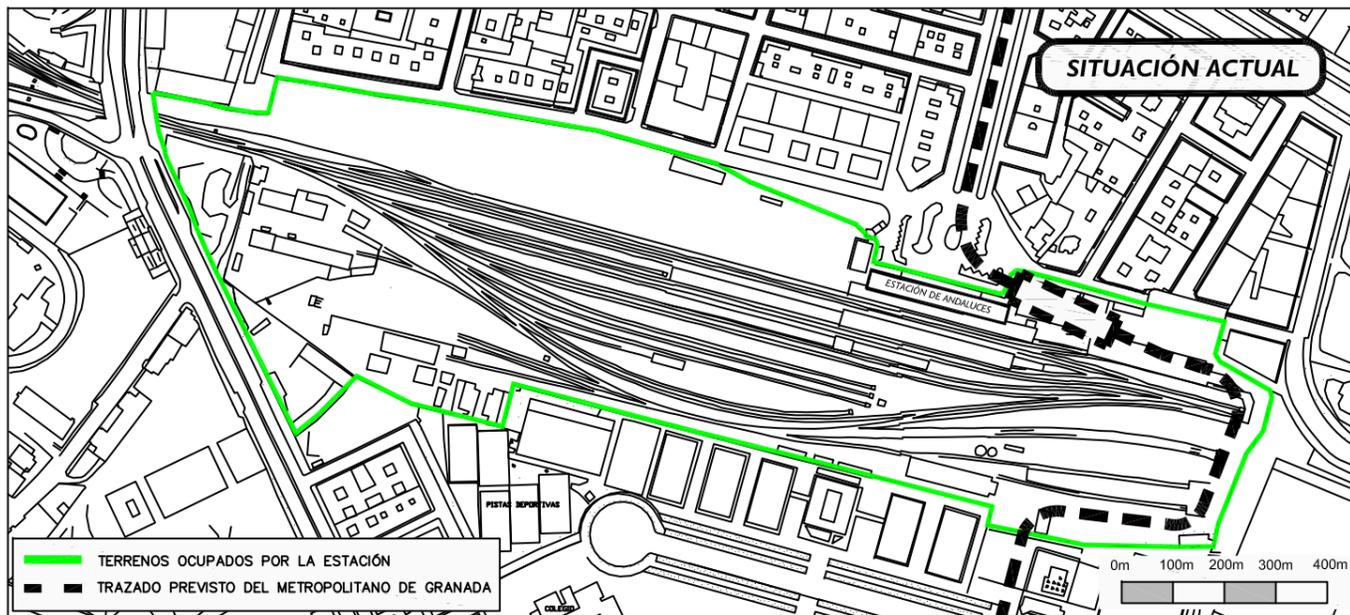
CARRETERAS

VIARIO PRINCIPAL:

- EXISTENTE
- - - PREVISTO

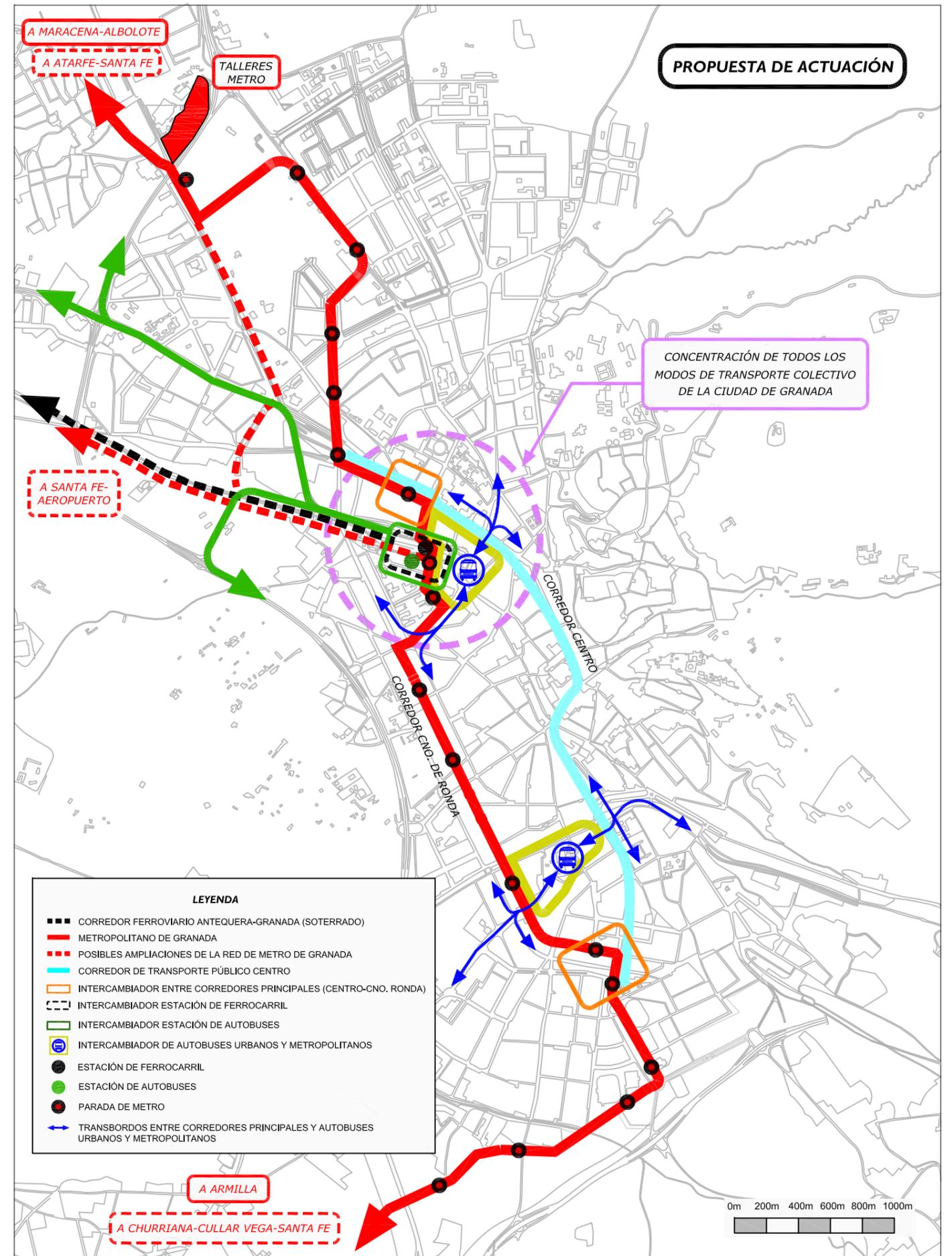
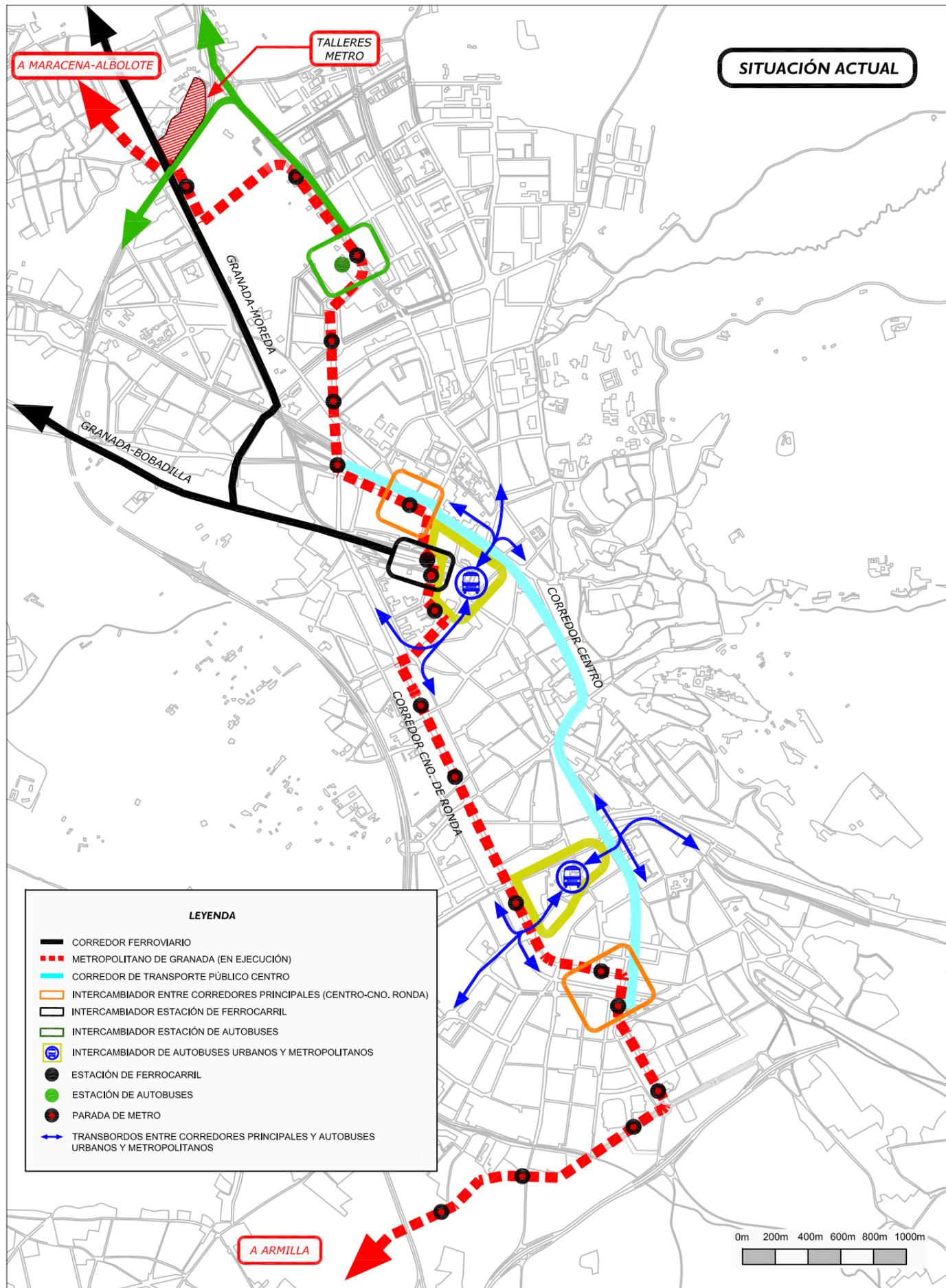


Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos



PROPUESTA DE ACTUACIÓN EN EL ENTORNO DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE GRANADA

(*) NOTA: LA ORDENACIÓN INDICADA EN LOS TERRENOS LIBERADOS ES ORIENTATIVA A EFECTOS DE PLANEAMIENTO



ESQUEMA GENERAL DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN LA CIUDAD DE GRANADA