



## **ALEGACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AMPLIACIÓN DEL METRO DE GRANADA**

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, corporación de Derecho Público al amparo del artículo 36 de la Ley de Colegios Profesionales en desarrollo de sus fines y funciones, y en concreto la de informar disposiciones de cualquier rango que afecten a la profesión, prestando además un servicio a la sociedad, realiza dentro del periodo de exposición pública del **Estudio Informativo de Ampliación del Metro de Granada, (expediente CONTR núm. 2020/31189)** las siguientes **ALEGACIONES**:

**1º.** Como colectivo profesional con competencias exclusivas en las materias de planificación, proyecto y construcción de infraestructuras de transporte **el Colegio se congratula con que la administración regional impulse el desarrollo de nuevas líneas de metro ligero promoviendo Estudios Informativos con alto rigor técnico**, como el que nos ocupa. Dado el éxito de la actual línea 1 del Metropolitano **resulta totalmente conveniente** estudiar su ampliación y **el Colegio apoya decididamente esta actuación**.

**2º.** Aun reconociendo la relevancia del presente Estudio Informativo (en adelante EI) para poder promover e incrementar el uso del transporte público y cambiar el actual modelo de movilidad en el Área de Granada -predominantemente basado en el uso del vehículo privado-, este EI se limita a **plantear las extensiones de la actual Línea 1 del Metro** de Granada con su prolongación Sur, hacia Churriana de la Vega y Las Gabias, la Norte, hacia Atarfe, y una línea por el centro de la ciudad de Granada, **pero carece de una perspectiva propiamente metropolitana**. En este sentido, tales alternativas son razonables, pero no son las únicas en el ámbito metropolitano, dado que, atendiendo al volumen de desplazamientos, corredores de conexión con Granada de municipios como La Zubia, Huétor Vega, Peligros u Ogíjares son, al menos, igualmente adecuados para ser analizados en un estudio de alternativas para la prolongación de dicha Línea 1 del Metropolitano. Así se debería haber planteado un análisis similar, pero en un ámbito de



estudio mayor al realizado, **correspondiendo extender el ámbito de este análisis a zonas como la Cornisa Sur o el sector NO de la corona metropolitana.**

**3º.** En este sentido, hubiera sido deseable que el EI **se hubiese enmarcado en el Plan de Transporte Metropolitano**, actualmente aún en redacción, para desarrollar las actuaciones prioritarias que incidan -de una forma más eficiente y directa- en el cambio del modelo de movilidad metropolitana de Granada. Así **se deberían haber planteado todos los corredores de transporte público pesado con el Metro y el resto del ámbito debería servirse en transporte público colectivo con servicios de autobús**, con un coste de inversión y operación menor. Estos servicios no deben limitarse a atender a los desplazamientos urbanos o metropolitanos actuales en aquellas zonas donde finalmente no se implante la red de metro y conectar con éste, sino que debe abordarse en dichas zonas el establecimiento de servicios coordinados que atiendan tráfico, tanto urbanos como metropolitanos, con autobuses de altas prestaciones y no contaminantes, con espacios para su circulación preferente en los tramos más conflictivos de su recorrido, sin restricciones de tráfico de viajeros -urbanos o interurbanos- y con tarifas equiparadas a la red de metro. Se debería de **configurar de esta manera un sistema de transporte público principal** en todo el entorno metropolitano en las localidades o corredores de dicho entorno **con una mayor demanda y relación con la capital servido con la red de Metro**, así como con una red de transporte similar, pero atendida con servicios de autobús de altas prestaciones, en el resto de localidades. Este sistema no sería exclusivamente urbano ni interurbano, sino que debería **servir a ambos flujos y gestionarse preferiblemente a través de un organismo único**, como el Consorcio de Transporte Metropolitano, que optimice el funcionamiento de esta red principal en su conjunto.

Por todo ello en esa planificación es muy importante **definir esa priorización de actuaciones, así como los corredores del sistema principal de transporte público que se prestarán con servicios de la red de Metro** y los que lo harían mediante servicios



coordinados, ya que la disposición en plataforma reservada de unos puede condicionar la implantación de los otros al no disponer de sección suficiente algunos tramos viarios de alta demanda. **La reordenación de los servicios urbanos e interurbanos de transporte público**, de la que carece este EI, **debe realizarse de manera conjunta y analizando los resultados en la red completa de transporte público** (metro, autobuses urbanos y autobuses interurbanos) para poder optimizar la disposición de la oferta de servicios de cada uno de estos modos. En este aspecto es importante tener en cuenta el efecto disuasorio del transbordo en las correspondencias que se establezcan en dicha disposición.

4º. Además, por ello el EI de Ampliación del Metro de Granada debería haber desarrollado **análisis de tráfico que determinasen la posibilidad de la coexistencia de tráficos de diferentes modos**, tanto públicos como privados, en función de la capacidad de las vías y sus entornos, en dichos tramos viarios de alta demanda, tanto en los accesos como en el centro de la capital.

5º. Igualmente, dada la gran dependencia de la capital granadina como concentradora de la movilidad en el área de Granada, **con la consideración de otras líneas podrían haberse planteado otros esquemas de explotación para incrementar la demanda hacia el Metro** y, dado que la demanda cae en las prolongaciones, se han planteado adecuadamente en las alternativas estudiadas parkings disuasorios e intercambiadores. No obstante, se considera, al igual que plantea el EI, que **el sistema de explotación de tres líneas podría dar lugar a una mayor captación de demanda**, aunque es preciso tener en cuenta que la tradicional línea circular de la red de autobuses urbanos -que reeditará el esquema de explotación con la ampliación del Metro por el centro-, ha sido tradicionalmente deficitaria.

6º. Asimismo, las **afecciones en el equilibrio económico de los actuales servicios de autobús con la implantación del esquema de líneas previsto**, tanto en ámbito urbano



como interurbanos, son significativas y **deberían haberse contemplado en el análisis de costes** de las alternativas.

**7º.** Los resultados del EI señalan a, todos los niveles, como la **mejor la Alternativa la C1** de prolongación por el Centro de la ciudad de Granada, con una demanda superior a las prolongaciones Sur y Norte. No obstante, en sus conclusiones respecto a la alternativa propuesta como más favorable, no se decanta por **su alternativa C1 Variante A que sería la más conveniente para no ocupar el bulevar central peatonal en la Avenida de la Constitución**. Este espacio urbano se ha convertido en un **lugar de gran significación y de una extraordinaria apropiación social intergeneracional**, con un muy importante uso peatonal, cuya ocupación sería muy contestada por la ciudadanía. De ahí que **se recomienda la opción de la Variante A, con plataforma de vías en carriles laterales** (Secciones tipo 3.2.2.5, Hoja 24 de 296, del TOMO IX) como alternativa deseable, dado que la anchura entre fachadas es mayor de 40 metros, lo que permite unas aceras de 4,50 metros de anchura y carriles para vehículos autorizados y residentes en cada sentido de las calzadas laterales, **recomendándose el trazado de las vías del Metro a ambos laterales del bulevar**.

**8º.** Análogamente, **la sección planteada en Gran Vía** (Sección tipo 4, PK 1+245, Plano 3.2.2.5. del TOMO IX, coincidente prácticamente con el eje de la Iglesia del Sagrado Corazón), contempla un carril central de circulación de vehículos, y sendos carriles laterales de 3,28 metros de anchura cada uno, para el paso de los trenes, no obstante, **para mejorar la seguridad es recomendable situar el carril de circulación de vehículos en un lateral**. Aunque el análisis detallado de las secciones correspondería al Proyecto constructivo, en la sección planteada las aceras reducen sus anchuras a 4,27 metros, con una banda de 0,30 metros en su borde exterior, por lo que los alcorques actuales no cabrían en la solución proyectada y **los árboles existentes** -de unos 12 años- **se verían negativamente afectados**. Además, dada la gran cantidad de canalizaciones de servicios



afectados que discurren bajo las aceras, sería bastante problemático construir alcorques retranqueados hacia las fachadas.

**9º.** Las opciones de trazado **por el centro requerirían de un estudio de tráfico más profundo para evaluar la compatibilidad de circulación** de vehículos autorizados y residentes y el acceso a los garajes existentes en algunos edificios. Dicho estudio debería considerar la **futura implantación de una Zona de Bajas Emisiones** que implicará la restricción del tráfico en el centro.

**10º.** En la **sección de la calle Reyes Católicos** sería viable un tramo de vía única compatible con la circulación de vehículos. Además, sería preciso considerar que **el eje Gran Vía-Reyes Católicos es el de concentración de la mayoría de manifestaciones públicas** para reivindicaciones sociales y desfiles populares de carácter civil y/o religioso profundamente arraigados en la tradición granadina, por lo que los futuros servicios del Metro en ese tramo se verían frecuentemente afectados.

**11º.** Respecto a esta **línea central**, aunque indudablemente desde el punto de vista de la renovación urbana la alternativa en superficie es la más recomendable, parece que no se ha estudiado con suficiente detalle la alternativa subterránea y **el El está muy enfocado a justificar la opción superficial** como la más correcta, en lugar de hacer un estudio completo de cada alternativa.

**12º.** Respecto **al emplazamiento de las paradas y estaciones, se deberían haber planteado diversas alternativas** asimismo con relación a la captación de la demanda y al incremento en la velocidad de explotación de la línea. Así se podría haber estudiado el suplir la parada de la Plaza del Humilladero por una ampliación de la de Fuente de las Batallas, como también la planteada en la Plaza Fontiveros, que afectaría negativamente a una plaza consolidada como zona de ocio/esparcimiento en el barrio de Zaidín-Vergeles, y que podría suprimirse dado que hay dos paradas muy cerca (Andrés Segovia e Hípica).



Colegio de Ingenieros de  
Caminos, Canales y Puertos  
Demarcación de Andalucía,  
Ceuta y Melilla

**13º.**La actual línea 1 es un extraordinario ejemplo de cómo se pueden optimizar las soluciones de integración urbana con magníficos **tramos sin catenaria**. **Opción que debería haberse también considerado en las secciones propuestas en el EI como medida de integración.**

En Granada, a 21 de enero de 2022