

Otra Buena Práctica es “ EI METROPOLITANO DE GRANADA ”

El Metropolitano de Granada es un proyecto cofinanciado dentro del Programa Operativo FEDER de Andalucía 2007-2013 que nace tras el acuerdo suscrito entre la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y los ayuntamientos de Granada, Albolote, Armilla y Maracena.



Se trata de un ferrocarril metropolitano con características de metro ligero, que con un trazado de 16 kms y 26 estaciones, recorre el eje Norte – Sur comarcal, uniendo la zona de mayor crecimiento comercial e industrial con la de mayor crecimiento residencial. Esta infraestructura prestará servicio a una población de 133.636 habitantes del área metropolitana. La duración estimada del itinerario, entre sus dos extremos, es de 45 minutos aproximadamente.



Planteado como un medio de transporte en superficie en la mayoría de su trazado (83% del total del recorrido), la zona soterrada discurre íntegramente por la ciudad de Granada. En la construcción de los túneles se utiliza el sistema constructivo de muros pantalla (Cut & Cover), opción que constituye la solución más idónea para su ejecución, una vez analizado y estudiado el desarrollo del trazado, el terreno, los requisitos de seguridad y los condicionantes de

convivencia con la ciudadanía. El tramo subterráneo se encuentra bajo el eje de Camino de Ronda y en parte de la Avenida de América.

Se considera Una Buena Práctica porque:

La actuación ha sido convenientemente difundida entre los beneficiarios, beneficiarios potenciales y el público en general

En consonancia con los requerimientos en materia de información y publicidad recogidos por los reglamentos europeos, este proyecto incorpora los elementos obligatorios en los carteles que informan del proceso de la obra, como puede observarse en las fotos adjuntas al final del texto, de tal forma que se da a conocer a la ciudadanía la presencia del FEDER en la cofinanciación del proyecto. Igualmente, dentro del dispositivo de información al ciudadano que requiere una actuación urbana con gran repercusión en la vida cotidiana durante su fase de ejecución, el Metropolitano de Granada dispone de una Oficina de Información al Ciudadano, que incorpora la identidad corporativa del FEDER.



La actuación incorpora elementos innovadores.

El Metropolitano de Granada incluye entre sus elementos innovadores una apuesta por la seguridad. El proyecto cuenta con sistemas de seguridad de última generación, tanto en las paradas soterradas como en el trayecto en superficie. A este sistema hay que incluirle otros elementos que aportan seguridad a la concepción de este medio de transporte, como la plataforma segregada para su tránsito o la prioridad semafórica en las zonas compatibles con el tráfico rodado.

Por otro lado aporta vanguardia y diseño a la ciudad de Granada, ya que, una vez concluidas las obras, las principales vías de los municipios por donde transcurre el recorrido quedarán completamente reurbanizadas. De hecho, el proyecto del Metro de Granada ha cuidado de forma especial la integración urbana, con la reurbanización de “fachada a fachada” en todo su recorrido, fomentando un mayor espacio para el disfrute del peatón y habilitando también carriles bici. A este proceso de modernidad, ayudará en gran medida el diseño de las estaciones y paradas y el propio transporte, donde, además de su vanguardismo, se primará el confort y la comodidad de sus usuarios.

Además, favorece la intermodalidad con otros medios de transporte público (AVE, trenes de cercanías o autobuses urbanos e interurbanos) frente al uso del transporte privado.

En el ámbito del material móvil también figura una de las principales innovaciones del proyecto, puesto que los trenes fabricados incorporan un sistema de acumulador de energía que posibilitará la circulación de las unidades sin catenaria en determinados tramos urbanos, contribuyendo así a una más óptima integración urbana.

Los resultados obtenidos con la misma se adaptan a los objetivos establecidos.

Los resultados son acordes con los objetivos establecidos en el Programa Operativo FEDER de Andalucía 2007-2013, que dentro del eje 4, para el transporte y la energía, incluye la dotación de las infraestructuras del transporte y mejora de la calidad de las existentes.

En 2011, las obras del Metropolitano de Granada han avanzado en los tramos comprendidos entre Albolote y Maracena, en el extremo norte; y desde el Campus de la Salud hasta la zona residencial de Armilla, en el extremo sur. En estas zonas se ha finalizado la obra civil de la infraestructura del Metro, además del edificio donde irán instalados los talleres y las cocheras de esta línea de Metro. En la actualidad (2012), los tramos que se encuentran en un nivel más óptimo de ejecución son los comprendidos entre Maracena – Villarejo – Méndez Núñez, el túnel de Camino de Ronda y el siguiente tramo hasta Campus de la Salud. También se están implantando los sistemas e instalaciones ferroviarios y en proceso de fabricación y entrega las unidades del material móvil, compuesto inicialmente por 15 trenes ligeros de piso bajo.

Contribuye a la resolución de un problema o debilidad regional.

Por una parte, el área metropolitana de Granada ha visto incrementado su zona de influencia durante los últimos años, y por otra, el crecimiento del eje Norte – Sur ha concentrando una amplia variedad de equipamientos de interés social y económico de ámbito supra-municipal, como la estación de autobuses, servicios sanitarios, los juzgados, la Universidad de Granada, el Parque Tecnológico de Ciencias de la Salud, o la futura estación del AVE.

Es por ello que la potenciación y diversificación de la red de transporte público se presentaba como una necesidad primordial para facilitar la conectividad de los principales puntos de interés del área metropolitana de Granada, disminuyendo la densidad del tráfico rodado generado, principalmente, por el medio millón de desplazamientos diarios que se registran en la zona.

A través del Metropolitano de Granada esta necesidad es satisfecha ya que se trata de un medio de transporte limpio, eficaz y seguro que permite unir los

principales puntos de atracción de la demanda en la capital, con las localidades de su cinturón metropolitano.

Tiene un alto grado de cobertura sobre la población a la que va dirigido.

Una vez puesto en funcionamiento, se espera que el Metropolitano movilice a 11.085.870 viajeros durante el primer año, llegando en un futuro a superar los doce millones y medio anuales. Dinamizará económica, social y culturalmente el área metropolitana de Granada, colocándola a la altura de importantes ciudades europeas.

Se han tenido en cuenta los criterios horizontales de igualdad de oportunidades y de sostenibilidad ambiental.

El criterio de sostenibilidad ambiental va ligado a las características que presenta este transporte público limpio y no agresivo con el medio ambiente. Es un medio impulsado eléctricamente, por lo que no consume combustibles fósiles. Esta característica, unida a la disminución del tráfico rodado privado por la zona urbana gracias a su uso por la ciudadanía, contribuye a una reducción de la emisión de CO2 a la atmósfera.

Además, las vibraciones y las emisiones acústicas se minimizan, gracias a los sistemas de amortiguación físicos, basados en las últimas innovaciones, y a los sistemas de amortiguación de ruido aplicados a la losa de la plataforma viaria y al carril.

El resultado final es un espacio más amable para la ciudadanía ya que, unido a la mejora medioambiental, la puesta en marcha del Metropolitano de Granada conllevará la reurbanización de las zonas colindantes, donde el aumento de los espacios peatonales y las zonas verdes tendrán un peso específico.

En cuanto a la igualdad de oportunidades está presente en el conjunto de destinatarios finales del proyecto, ya que hombres y mujeres en igualdad de condiciones pueden hacer uso de este transporte público. Además, en la concepción de los vehículos y las estaciones se han tenido en cuenta todos los criterios de accesibilidad con el fin de eliminar cualquier tipo de elemento que suponga una barrera arquitectónica. Los coches de piso bajo, a ras de andén, garantizan y facilitan su uso a ancianos o personas con discapacidad, así como el transporte de carritos de bebé, de compra o bicicletas.

Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública.

El Metropolitano de Granada forma parte de la Política de Transporte Público emprendida por la Junta de Andalucía en las áreas metropolitanas basada en una triple estrategia que integra:

- Las Grandes infraestructuras de transporte para fomentar una movilidad ambientalmente sostenible, funcionalmente eficaz y socialmente

cohesiva. Junto a la línea Metropolitana para conectar Albolote, Maracena, Granada y Armilla en Granada; se desarrollan actuaciones como el Metro de Sevilla; el Tranvía de Vélez-Málaga-Torre del Mar y su prolongación al Rincón de la Victoria o el Tren-tranvía de Chiclana-San Fernando-Cádiz.

- Los Consorcios de Transporte que aúnan los esfuerzos de todas las instituciones públicas con el fin de mejorar y ampliar los diferentes sistemas de transporte de un área metropolitana mediante una gestión integrada.
- Y los Planes de Transportes para el desarrollo en las áreas metropolitanas de infraestructuras y sistemas de transportes, así como para el fomento de modos de transportes autónomos o no mecanizados.