

Informe de las infraestructuras de la provincia de Granada



Carreteras
Ferrocarriles
Portuaria
Aeroportuaria

Informe de Infraestructuras 2010
Actualizado a Febrero de 2010

Fuentes: Presupuestos Generales de Estado 2009 -Ministerio de Fomento-
Notas de Prensa Ministerio de Fomento
Ministerio de Economía y Hacienda. Secretaría General de Presupuestos y Gastos. Presupuestos Generales del Estado 2010
Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
Informe borrador “Planificación de los sectores de electricidad y gas 2007-2016” Secretaría General de la Energía -Ministerio de Industria, Turismo y Comercio-
PEIT (Plan Especial de Infraestructuras y Transporte)
AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)
Ministerio de Fomento -Puertos del Estado-
Autoridad Portuaria de Motril

ÍNDICE

▪ CARRETERAS	Páginas 6 a 17
PREVISIÓN, COMPETENCIA E INVERSIÓN	6
A-7 AUTOVÍA DEL MEDITERRANEO	7
RED METROPOLITANA	9
Variante Exterior y Acceso al Aeropuerto	
Ronda Este Metropolitana	
Distribuidor Norte y Acceso a A-92	
Distribuidor Sur	
VAU-05	
OTROS EJES DE CENTRALIDAD	14
Granada- Badajoz	
Darro-Iznalloz	
Cullar-Huéscar-Prov. Murcia (A-330)	
Baza-Huércal Overa (A-334)	
▪ FERROVIARIA	Páginas 18 a 33
PREVISIÓN, COMPETENCIA E INVERSIÓN	19
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BOBADILLA-GRANADA	20
CORREDOR INTERPROVINCIAL: “JAÉN-GRANADA-MOTRIL”	24
CORREDOR “GRANADA-LEVANTE”. CONEXIÓN CON EL ARCO MEDITERRÁNEO	25
METRO LIGERO GRANADA	28
▪ PORTUARIA	Páginas 34 a 37
PUERTO DE MOTRIL	35
▪ AEROPORTUARIA	Páginas 38 a 41
AEROPUERTO “FEDERICO GARCÍA LORCA” GRANADA-JAÉN	39

Carreteras

PREVISIÓN, COMPETENCIA E INVERSIÓN
A-7 AUTOVÍA DEL MEDITERRANEO
RED METROPOLITANA
OTROS EJES DE CENTRALIDAD

PREVISIÓN, COMPETENCIA E INVERSIÓN

La **previsión y competencia** de las actuaciones en la Provincia de Granada es la que a continuación se detalla:

ACTUACIONES	PREVISIÓN			COMPETENCIA
	1993-2000	2000-2007	2007-2010	
AUTOVÍA A-7 MÁLAGA-ADRA				ESTATAL
VARIANTE EXTERIOR Y ACCESO AEROPUERTO				ESTATAL
CIERRE ANILLO O RONDA ESTE				MUNIC./AUTON.
DISTRIBUIDOR NORTE				AUTONÓMICA
DISTRIBUIDOR SUR				AUTONÓMICA
GRANADA-CÓRDOBA-BADAJOS				ESTATAL
DARRO-IZNALLOZ				AUTONÓMICA
CULLAR-HUÉSCAR-PROV. MURCIA				AUTON./ESTATAL
BAZA-HUÉRCAL OVERA				AUTONÓMICA

La **inversión** destinada tal y como reflejan los Presupuestos Generales del Estado de 2010:

ACTUACIONES	INVERSIÓN			
	Año 2009	Año 2010	Proyección 2011	Proyección 2012
Autovías				
Autovía del Mediterráneo	88.432.000 €	79.508.000 €	280.368.000 €	
Autovía Granada-Córdoba-Badajoz	156.000 €	100.000 €		
	88.588.000 €	79.608.000 €	280.368.000 €	
Medio Interurbano				
Variante Exterior de Granada y Acceso al Aeropuerto	12.184.000 €	11.929.000 €	87.508.000 €	929.000 €
GR-43 Desdoblamiento Pinos Puente-Granada	1.979.000 €	10.537.000 €	101.537.000 €	548.000 €
	14.163.000 €	14.163.000 €	189.045.000 €	1.477.000 €

A-7 AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO

La comunicación por autovía de la Costa Tropical granadina con sus vecinas de la Costa de Sol (Málaga) y la Costa de Almería (Almería), empieza a ser una realidad. De sus 11 tramos de recorrido, cinco están “en servicio” (40,59 Kms), siendo dos de ellos los que nos comunica directamente con las provincias vecinas de Málaga y Almería, nos referimos al tramo “Nerja-Almuñecar (La Herradura)” y “Albuñol-Adra”; éste último fue abierto al tráfico en diciembre de 2007, aunque durante 2,5 Kms el tránsito de vehículos se realiza en doble sentido por la calzada de la derecha de la autovía por modificaciones de los taludes, siendo el problema subsanado y abierto en su totalidad a finales de Mayo de 2009. El resto de tramos se encuentran “en ejecución” (53 Km.), siendo el de “Almuñecar (Taramay)-Lobres”, el de mayor demora, ya que sus obras han sido iniciadas en agosto de 2008, 18 meses después de su adjudicación (febrero de 2007).

De los tramos en servicio, el primero que abrió al tráfico fue el de “Castell de Ferro-Polopos” (mayo de 2005), le siguió el de “Nerja-Almuñecar (La Herradura)” (1 de mayo de 2007), posteriormente el de “Guadalfeo-La Gorgoracha”, el 4 de Agosto de 2008, y el último abierto ha sido el de “La Herradura-Taramay”, el 28 de Julio de 2009. Aunque el de “Albuñol-Adra” que abrió al tráfico el 26 de diciembre de 2007, cinco años después de que el Consejo de Ministros autorizara sus obras, fue cerrado parcialmente por inestabilización de taludes y no ha sido hasta finales del mes de Mayo de 2009 cuando el tramo está totalmente terminado y abierto al tráfico.

Los 6 tramos restantes que la componen, sufren un retraso importante respecto a previsiones iniciales, no cumpliendo ninguno de sus tiempos de ejecución. Los tramos que enlazan con la A-44, tramo “Lobres-Guadalfeo”, “Guadalfeo-La Gorgoracha”, “La Gorgoracha-Motril (El Puntalón) y acceso al Puerto”, “Motril (El Puntalón)-Carchuna”, “Carchuna-Castell de Ferro” y “Almuñecar (Taramay)-Lobres”, han sido adjudicadas sus obras, y se encuentran “en ejecución”. Las primeras partidas presupuestarias para estos tramos comenzaron en

2004 y 2005; todavía para 2012 se disponen partidas para su finalización. Igualmente, el tramo “Polopos-Albuñol”, adjudicado en 2004, dispone de partidas hasta 2011.

El tramo “Motril-Carchuna”, en fase de ejecución ha recibido una inversión adicional de más de 27 millones de € para el refuerzo en la seguridad de los túneles, modificación en la metodología de excavación y sostenimiento de los túneles de Carchuna y La Fuentecilla.

Atendiendo a las demoras sufridas en los procesos de licitación y adjudicación, las obras en ejecución y la adversidad ocasionada en su construcción, por el desplome del viaducto de Taramay en el tramo “La Herradura-Taramay”, ha generado un retraso más sobre los plazos de entrega previstos -octubre de 2006-, y que atendiendo a las últimas partidas presupuestarias, existen tramos con proyección presupuestaria hasta 2011, caso del tramo “Almuñécar (Taramay)-Lobres”.

A-7 AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO				
ACTUACIÓN / TRAMO	PGE 2010			ESTADO
	AÑO INICIO	AÑO FIN	*COSTE TOTAL	
NERJA-ALMUÑECAR (LA HERRADURA) (9,6 Kms)	2001	2007	79.837,12	EN SERVICIO (marzo 2007)
LA HERRADURA-TARAMAY (9,1 Kms)	2001	2009	274.960,48	EN SERVICIO (julio 2009)
ALMUÑECAR (TARAMAY)-LOBRES (11,5 Kms)	2005	2011	92.097,32	EN EJECUCIÓN
LOBRES-GUADALFEO (2,35 Kms)	2004	2010	21.503,54	EN EJECUCIÓN
GUADALFEO-LA GORGORACHA (7,8 Kms)	2005	2010	62.200,64	EN SERVICIO (agosto 2008)
LA GORGORACHA-MOTRIL (EL PUNTALÓN) Y ACCESO AL PUERTO (6,1 Kms)	2005	2012	65.514,79	EN EJECUCIÓN
MOTRIL (EL PUNTALÓN)-CARCHUNA (8,7 Kms)	2005	2011	53.971,55	EN EJECUCIÓN
CARCHUNA-CASTELL DE FERRO (10,1 Kms)	2005	2012	82.392,73	EN EJECUCIÓN
CASTELL DE FERRO-POLOPOS (3,59 Kms)	2002	2005	34.161,82	EN SERVICIO (mayo 2005)
POLOPOS-ALBUÑOL (14,8 Kms)	2005	2011	196.403,59	EN EJECUCIÓN
ALBUÑOL-ADRA (10,5 Kms)	2002	2008	61.193,54	EN SERVICIO (Mayo de 2009)

* Miles de Euros.

RED METROPOLITANA

Variante Exterior y Acceso al Aeropuerto

Aprobado desde el 3 de Octubre de 2003 el estudio informativo, que selecciona como opción a desarrollar la **alternativa A-3** para la variante exterior, de 28,5 kilómetros de longitud y con un presupuesto de ejecución por contrata estimado en 137 millones de euros, y la **alternativa B-2** para mejorar el acceso al aeropuerto.

- Alternativa A3:** discurre en un corredor paralelo al oeste de la A-44, atraviesa las zonas situadas entre la urbanización El Chaparral y la A-44 por el Este y Sierra Elvira por el Oeste desde donde busca el corredor existente entre Atarfe y Albolote, cruza el río Genil, bordea Santa Fe por el Este y conecta con la A-44 en la salida de Padul.
- Alternativa B2:** se inicia en la Variante Exterior (punto kilométrico a determinar), para, a continuación reorientarse en dirección Noroeste, donde una larga recta con pendiente descendente enlazará el actual acceso al Aeropuerto desde la A-92.

A continuación se muestran los tramos que componen la Variante Exterior, reflejando de cada tramo, la inversión destinada en los Presupuestos Generales del Estado (PGE 2009) y el estado en el que se encuentran.

VARIANTE EXTERIOR DE GRANADA Y ACCESO AL AEROPUERTO				
ACTUACIÓN / TRAMO	PGE 2010			ESTADO
	AÑO INICIO	AÑO FIN	*COSTE TOTAL	
CALICASAS-ALBOLOTE (3,7 Kms)	2006	2011	44.980,59	EN EJECUCIÓN
ALBOLOTE-SANTA FE (6,3 Kms)	1999	2012	84.316,52	EN EJECUCIÓN
SANTA FE-LAS GABIAS (9 Kms)	2005	2012	2.267,00	ADJUDICADO
LAS GABIAS-ALHENDÍN (9,5 Kms)	2005	2013	2.709,98	REDACCIÓN PROYECTO
ACCESO AL AEROPUERTO				

* Miles de Euros.

Con cuatro tramos y una longitud de 28,5 Kms, las promesas electorales eran de tenerla construida en tres años, a día de hoy llevamos un dos y medio de retraso sobre las fechas iniciales previstas, siendo el tramos “Calicasas-Albolote” y “Albolote-Santa Fe”, los más avanzados, encontrándose “en ejecución”, y “Santa Fe-Las Gabias”, “adjudicado”, pendiente de inicio de obras. El tramo restante, “Las Gabias-Alhendín” se encuentra en “redacción de proyecto”.

Tramos más avanzados:

- Tramo “Calicasas-Albolote”: adjudicado en diciembre de 2006 y un plazo de ejecución de 40 meses.
- Tramo “Albolote-Santa Fe”: adjudicado en octubre de 2007 y un plazo de ejecución de 41 meses.
- Tramo “Santa Fe-Las Gabias”-: adjudicado en enero de 2009 y un plazo de ejecución de 24 meses.

Sobre los PGE para 2008, se recogen partidas directas para la ejecución de las obras en estos dos tramos. Las proyecciones presupuestarias marcadas apuntan a que dicha vía de alta capacidad no estará acabada hasta 2012; aunque las fechas se alargarán un tiempo más, ya que el tramo “Las Gabias-Alhendín” se encuentra en “redacción de proyecto”.

Ronda Este Metropolitana

En 2003 la alcaldía de Granada encargó la redacción de un estudio informativo para la construcción del Cierre del Anillo, pero la Junta de Andalucía acaba de sacar a concurso público (febrero de 2007) el estudio sobre la futura “Ronda Este de Granada”.

- **Cierre del Anillo:** según Estudio Informativo Municipal conectaría la Ronda Sur con el Distribuidor Norte y desde ahí se podría acceder a la A-44 o la A-92. Tendría una longitud de 7,8 Kms, con 4,5 Kms de túneles, 180 m. de viaductos y supondría una inversión de 120 millones de Euros.
- **Ampliación Cierre del Anillo:** el Ayuntamiento amplía su propuesta. Su nueva alternativa de Cierre del Anillo, conectaría el Distribuidor Norte con la A-44 a su paso por los Ogíjares. Para ello, aprovecharía las nuevas vías que la Junta de Andalucía construirá en el arco sur del Área Metropolitana (Distribuidor Sur) por los términos municipales de Ogíjares y Huétor Vega. Su salida al otro lado del monte del Serrallo sería mediante la construcción de un nuevo túnel, paralelo al existente aunque bastante más largo.
- **Ronda Este Metropolitana:** Propuesta del PSOE, conecta la A-92 por el Norte con los accesos a Sierra Nevada, descongestionando la circunvalación en un 15%, unos 20.000 vehículos. Tendrá una longitud de 9,4 Kms, con 3 Km. de túnel, un viaducto de 1,4 Kms y con un coste de 119 millones de Euros.

Sobre las dos propuestas barajadas, la Junta de Andalucía tiene redactado el proyecto, para lo cual se duplicarán los carriles que salen de los túneles del Serrallo hasta Cenes de la Vega y Pinos Genil, siendo el punto de partida de la “Ronda Este Metropolitana”, un trazado de 9,5 Km., que unirá la Circunvalación desde la Ronda Sur con la A-92 a la altura de Víznar. En Marzo de 2009 salió oficialmente a información pública y tras ampliarse de forma oficial el plazo de alegaciones al estudio informativo, el plazo cerró en Noviembre de 2009. El objeto de la Junta es que esta Ronda esté finalizada para 2012, en el horizonte de la celebración del Milenio. La carretera absorberá 20.000 vehículos de la actual Circunvalación de Granada.

Distribuidor Norte y Acceso a A-92

La conexión de que unirá la A-92 norte con Maracena, de 13, kilómetros de longitud, se incluyó en 2005 en el Plan Más Cerca de la Junta de Andalucía, siendo diseñada por parte de la Consejería de Obras Públicas como una carretera de alta capacidad en su primer tramo (Distribuidor Norte) y a través de un desdoblamiento de calzada en su segundo tramo (Acceso a A-92 por Jun); permitiendo así enlazar los pueblos del norte del Cinturón granadino con las vías de gran capacidad: la A-92 y A-44

- **Distribuidor Norte:** Ha sido adjudicado por un importe de 7,2 millones de euros y un plazo de ejecución de 21 meses. Para tal objetivo se ha diseñado una vía de dos calzadas con dos carriles por sentido e intersección a nivel tipo glorieta. Es un punto perpendicular a la carretera a Jaén y Madrid y muy próximo al nudo en el que esta última se desvía hacia Maracena.

Con una demora en los plazos previstos, debiendo estar operativa antes de que finalizara 2009, la paralización de sus obras por parte de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Granada, por motivos de titularidad de los terrenos por los que pasa, generará un retraso en los plazos de entrega, alargándose éstos al primer semestre de 2010.

Dispondrá de un trazado ascendente que afecta a algo menos de tres kilómetros, 2.526 metros, desde la circunvalación -nudo Maracena y Almanjáyar- hacia la A-92 a través de Jun. Desembocará en la A-92 a la altura de la gasolinera situada en la cuesta de Alfacar.

A lo largo de su trazado se distinguen dos zonas diferenciadas tanto por su diseño como por su ubicación:

- **1^{er} tramo:** urbano, el trazado se apoya en la calle Merced Alta y en él se ha proyectado un carril de tráfico local y tres glorietas para dar conexión a tres viales transversales que soportan un importante volumen de tráfico.
- **2^o tramo:** más homogéneo y no tiene intersecciones hasta el final del trazado. Finaliza con una glorieta en la actual intersección de acceso desde la carretera GR-3103 que comunica Granada con Jun y Alfacar

- **Acceso a A-92 por Jun:** Finalizado el segundo tramo del Distribuidor Norte y para dar conexión con la A-92, da comienzo este segundo y último tramo, que consiste en un desdoblamiento de la calzada en dos carriles dirección A-92 y un solo carril dirección Granada. Actualmente el proyecto se encuentra pendiente de Declaración de Impacto Ambiental. Su trazado será aproximadamente de 10,5 kilómetros y contará con un presupuesto inicial de obras que asciende a los 10,6 millones de euros.

Distribuidor Sur

Superado la fase de impacto ambiental se encuentra en redacción de proyecto, con una inversión de 10,8 millones de euros. El Distribuidor Sur es una especie de segunda Ronda Sur de nuevo trazado que mejorará las conexiones a los pueblos de Huétor Vega, Monachil, Cajar, La Zubia y Ogíjares. Las previsiones pasan por que las obras puedan comenzar en 2009.

El Distribuidor Sur conectará los municipios de la cornisa sur con la Circunvalación y la autovía; su coste se ha estimado en 9 millones de euros.

Su longitud será de 3,5 kilómetros y tendrá la anchura de una autovía, con dos calzadas y dos carriles para cada sentido, con arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores de un metro. El proyecto incluye la instalación de una plataforma reservada para el transporte público de cuatro metros a cada lado camino, caminos de servicio y carril bici.

Su trazado partirá de la A-44 y terminará en la falda de la cornisa de Sierra Nevada tras recorrer los municipios de Huétor Vega, La Zubia, Cajar, Gójar, Orgíjares y Armilla.

Los últimos estudios estiman que por la Ronda Sur circulan 66.736 vehículos diarios y 50.905 por la primera y única circunvalación.

Su trazado se compone de los siguientes tramos:

Tramo 1º: desde el enlace de la A-44 hasta la conexión de la carretera Granada-Ogíjares por encima del núcleo urbano de Ogíjares. Su recorrido es aproximadamente por el límite entre Ogíjares y La Zubia.

Tramo 2º: desde el enlace de la carretera Granada-Ogíjares hasta la conexión con la carretera de Granada-La Zubia 40 metros más al norte.

Tramo 3º: desde la carretera de Granada-La Zubia hasta la conexión con la carretera Granada-Huétor Vega-Monachil. El trazado discurrirá paralelo al muro del polígono industrial El Laurel.

VAU-05

Carretera de nueva creación, de cuatro carriles, enlazará la segunda circunvalación con la primera pasando por Las Gábias, Churriana y Armilla para desembocar en Granada a la altura del nudo de Neptuno. Dispondrá de dos tramos, el primer tramo, desde la Variante Exterior hasta Churriana será una autovía, y desde ahí a Granada será una carretera desdoblada de cuatro carriles. Los estudios informativos están pendientes de adjudicación por la Junta de Andalucía. El coste estimado será de 11,2 millones de euros.

OTROS EJES DE CENTRALIDAD

Además de los tres ejes viarios principales y con carácter supramunicipal (A-44, A-92 y A-7), son importantes otros ejes, incluidos en las alegaciones de la Cámara al P.O.T.A. en 2006, que condicionan nuestras relaciones exteriores y nuestra centralidad.

- Granada-Córdoba-Badajoz
- Darro-Iznalloz
- Cullar-Huéscar-Prov. Murcia (A-330)
- Baza-Huércal Overa (A-334)

Granada-Córdoba-Badajoz: Carretera nacional que aunque discurre por poco territorio provincial nos relaciona con gran parte de las provincias de Jaén y Córdoba, siendo muy importantes los flujos entre localidades.

Su importancia como vertebración de gran parte del territorio andaluz esta contemplada por el P.O.T.A., que marca como objetivo convertirla en autovía, así lo programa el P.D.I.A.

Igualmente el gobierno en el año 2006 lo incluyó en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (P.E.I.T) y destinó 3,84 millones en los presupuestos de 2006 para iniciar la redacción del estudio informativo.

El corredor ha sido dividido en dos tramos: “Badajoz-Espiel (Córdoba)” y “Espiel-Pinos Puente (Granada)”, ambos en fase de estudio informativo.

En estos momentos, el primero de los tramos está en exposición pública, mientras el segundo, se está ultimando el Estudio Informativo del desdoblamiento de la Granada-Córdoba que se adjudicó en 2005.

El gobierno ha iniciado la redacción de proyecto y adjudicación de obra de dos tramos de mejora de la carretera entre Pinos Puente y Granada, que se convertirá en la autovía GR-43 y comunicará con la provincia de Córdoba. De los dos tramos que lo componen, el de “Pinos Puente-Atarfe” es el más avanzado, en ejecución, mientras el tramo restante, “Atarfe-Granada” se encuentra como proyecto aprobado y sus obras serán licitadas.

- **Tramo “Pinos Puente-Atarfe”**: con un presupuesto de 103,4 millones de euros. Sus obras han sido adjudicadas a Obrascon-Huarte-Lain y UCOP. Penetrará en Granada con la A-92G, a lo largo de su trazado dispondrá de cuatro enlaces el primero con Pinos Puente, el segundo con Polígono Industrial de Fuente Vaqueros y a su vez con la N-432 en Sierra Elvira, otro de los enlaces será con la A-92 y el último con la futura A-44 - Variante Exterior-.
- **Tramo “Atarfe-Granada”**: con un presupuesto de licitación de 35,9 millones de euros, discurre por dos zonas bien diferenciadas, un primer subtramo de autovía de nueva construcción y un segundo subtramo de ensanche y mejora de plataforma, al solaparse con el final de la autovía A-92G y la N-432, en el entorno del cruce de la actual línea de ferrocarril y la actual circunvalación de Granada.

DESDOBLAMIENTO PINOS PUENTE-GRANADA				
ACTUACIÓN / TRAMO	PGE 2010			ESTADO
	AÑO INICIO	AÑO FIN	*COSTE TOTAL	
PINOS PUENTE-ATARFE (9,7 Kms)	2005	2013	117.120,91	EN EJECUCIÓN
ATARFE-GRANADA (3,4 Kms)	2007	2013	1.853.29	PROYECTO APROBADO

* Miles de Euros.

Darro-Iznalloz: De competencia autonómica -Consejería de Obras Públicas- el pequeño tramo que permitirá enlazar directamente los tráficos procedentes de Almería con la autovía de Bailén (A-44), sin tener que descender hasta la Vega de Granada.

También sirve de alternativa al tramo más conflictivo de la A-92, el paso por el Puerto de la Mora, congestionado y afectado a menudo por inclemencias que implican su cierre o necesidad de cadenas, uniéndose a ello sus fuertes pendientes, especialmente en el tráfico pesado. Estos factores implican un constante incremento del tráfico que acrecienta la peligrosidad y saturación.

Será una autovía de 37 kilómetros que unirá la A-92 con la A-44, entre Darro e Iznalloz, que permitirá ahorrar 25 kilómetros para aquellos que quieran desplazarse entre una carretera y otra. De los 62 kilómetros actuales, se pasará a algo menos de 37.

La autovía tendría un coste de 153 millones de euros. Su trazado aprovecharía la mayor parte de la carretera actual, por su orografía, casi llana, apenas sin obstáculos. Estará dotada de doble calzada con dos carriles para cada sentido de la marcha y resolverá mediante estructuras de paso cualquier obstáculo como son caminos y arroyos.

Su trazado se dividirá por tramos, siendo el primero, denominado tramo 5, discurre desde el cruce de la carretera de Huélago (GR-4103) y el enlace con la A-92 en Darro. El tramo tiene una longitud de 7 kilómetros, con inicio en las inmediaciones de la estación ferroviaria Huélago-Darro-Diezma, su presupuesto de obra asciende a los 27 millones de euros, el presupuesto de licitación es de 601.000 euros y el plazo de redacción es de 14 meses. El pasado 16 de junio de 2009 cerró el plazo de presentación de ofertas para la redacción del proyecto, siendo adjudicado a la empresa “Imca, Ingenieros y Arquitectos S.A.”

Cullar-Huescar-Prov. Murcia (A-330): Carretera remodelada recientemente, es itinerario alternativo de enlace con el Levante, al acortar distancias directas con Valencia, Barcelona y con toda la zona del altiplano murciano (Caravaca, Jumilla y Yecla) y en definitiva con el “Arco Mediterráneo” más desarrollado.

La Cámara en sus alegaciones al P.O.T.A. sugirió su conversión en autovía. Sobre esta carretera se concentran magníficas expectativas y potencialidades. Los enlaces de calidad con Levante van a incrementarse en los próximos años, según los diseños tanto del P.O.T.A. como de planes a nivel nacional y de otras autonomías.

La provincia, y especialmente su zona norte, pueden ver mermados los flujos y perder parte de sus centralidades con respecto a esta comunicación viaria con Levante, viéndose también afectada el Área Metropolitana de Granada, que dejaría de ser “puerta de paso” en ciertas relaciones.

Esos peligros vienen determinados por la próxima formación de dos nuevos ejes de calidad en los enlaces con Levante.

El primero es la finalización de la A-7, esto consolidaría un trayecto de gran poder de atracción entre Levante, Almería, Málaga y el oeste andaluz, sin pasar por el Área Metropolitana de Granada.

Pero los posibles costes que, en la pérdida de flujos por la A-92, puedan darse, son recompensados a nivel provincial por la importancia para el desarrollo que tiene para la costa granadina, a la que dota de una magnífica centralidad.

Pero el segundo trayecto, al ser totalmente extraprovincial, sí supone una fuerte amenaza a esos enlaces. El proyecto ya ha comenzado en algunos tramos de la autovía Linares-Albacete, por la provincia de Jaén. Ello, permitiría comunicar directamente con Albacete y desde

allí a toda la zona del Levante español, enlazando en menos tiempo con Barcelona, Valencia, Zaragoza, y las zonas pujantes de Almansa, Jumilla-Cieza, Elda-Villena, Requena-Utiel, etc.

Pero Granada tiene una alternativa propia de enlace con esas tierras del Levante no litoral y desde allí a Valencia, Zaragoza, Barcelona, Francia, etc., sin pasar por las zonas saturadas del litoral levantino-murciano.

Ese enlace es la carretera que une la A-92 en Cúllar con Caravaca por Huéscar. Esta vía no solo enlaza con esas zonas antes dichas sino con todo el cercano altiplano murciano y el interior de Alicante, generando flujos comerciales y acercando a localidades del norte granadino con los mercados de esas zonas pujantes.

Además se debe de tener en cuenta que se proyecta a corto plazo por parte de esas autonomías convertir casi todo ese trazado en autovía. La autovía del Noroeste murciano que enlazará desde el límite provincial hasta Murcia por Caravaca, la autovía del altiplano por Jumilla, Cieza hasta la provincia de Alicante, las autovías de Villena, Elda, Alcoy, el enlace hacia Valencia por la Font de Figuera, etc.

La carretera ha sido remodelada recientemente con la creación de variantes y control de accesos, convirtiéndola en vía rápida en muchos trayectos, luego un mero desdoblamiento la convertiría en esa necesaria infraestructura.

El P.O.T.A. no contempla esta opción, ni a largo plazo, y sobre todo, no hace hincapié en el fuerte desarrollo de las zonas limítrofes, concentrando sus enlaces con Levante por la A-92, por lo que su conversión en autovía sería no solo muy beneficioso para todas esas comarcas del norte de la provincia, sino que permitiría un enlace intermedio entre Andalucía y Levante por el interior, y alternativa a la saturación de la A-7 a su paso por Murcia, Alicante y Valencia.

Baza-HuércalOvera (Autovía del Almanzora A-334): El actual desarrollo económico del valle del río Almanzora, y el económico-turístico-agrícola y de servicios del levante Almeriense, pueden influir muy positivamente en el desarrollo económico futuro de las comarcas del altiplano granadino (Baza y Huéscar) si la fluidez de comunicación, entre ambas zonas históricamente hermanadas se facilita. Por ello en las alegaciones que hizo la Cámara al P.O.T.A. solicitamos la conversión en autovía de la actual A-334 (Baza-Huércal Overa).

Actualmente la Autovía del Almanzora, que unirá la Autovía del Mediterráneo con la A-92, se encuentra en fase de ejecución de obras en más del 60%. El 40% restante se corresponde con el tramo “Baza-Purchena”, que une la provincia de Granada con la de Almería, desde el 21 de diciembre de 2007 la dirección general de carreteras aprobó el estudio informativo, y el 13 de enero de 2008 pasó a fase de información pública el estudio informativo de su trazado, durante un mes, de longitud 45,2 kilómetros y un presupuesto estimado de 177 millones de euros. Superada esta fase pasará a redacción de proyecto y adjudicación de obras.

Ferroviana

PREVISIÓN, COMPETENCIA E INVERSIÓN
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BOBADILLA-GRANADA
CORREDOR INTERPROVINCIAL: “JAÉN-GRANADA-MOTRIL”
CORREDOR “GRANADA-LEVANTE”. CONEXIÓN CON EL ARCO MEDITERRÁNEO
METRO LIGERO GRANADA

PREVISIÓN, COMPETENCIA E INVERSIÓN

La **previsión y competencia** de las actuaciones en la Provincia de Granada es la que a continuación se detalla:

ACTUACIONES	PREVISIÓN		COMPETENCIA
	2000-2007	2007-2010	
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD "BOBADILLA-GRANADA"			ESTATAL
CORREDOR INTERPROVINCIAL "JAÉN-GRANADA-MOTRIL"			ESTATAL
CORREDOR "ARCO MEDITERRÁNEO"			ESTATAL
CORREDOR "GRANADA-ALMERÍA"			ESTATAL/ AUTONÓMICA
METRO LIGERO			AUTONÓMICA

La **inversión** destinada tal y como reflejan los Presupuestos Generales del Estado para 2010:

ACTUACIONES	INVERSIÓN	
	Año 2009	Año 2010
Integración F,C, en Granada	800.000 €	860.000 €
L.A.V. Bobadilla-Granada	50.000 €	900.000 €
Granada-Almería (Estudios)	1.080.000 €	500.000 €

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BOBADILLA-GRANADA

La línea de alta velocidad Antequera-Granada forma parte del Eje Transversal de Andalucía. La construcción de este Eje de altas prestaciones se ha repartido entre la Junta de Andalucía, que construirá el tramo Sevilla-Antequera, y el Ministerio de Fomento, que, a través de Adif, realizará el trazado hasta Granada.

Con doble vía electrificada y ancho internacional permitirá enlazar la provincia con la línea Madrid-Málaga. Sus 126 Kilómetros de línea, se inician en la estación de Antequera-Santa Ana (Málaga), pasan por la estación de Loja y llegan a la estación de Granada, 88 Kilómetros discurren por la provincia de Granada. A su paso por la provincia se divide en 9 tramos/actuaciones, con salida desde su estación en Granada capital y con su último tramo en "Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela".

El coste total estimado de la línea asciende a unos 650 millones de euros. De esa cantidad, 294 millones de € ya se han destinado a los cinco tramos más avanzados, que en total suponen 42 kilómetros.

Sobre las fechas de finalización marcadas por el anterior Gobierno (PP), finales de 2007, el actual gobierno (PSOE) tras la revisión del proyecto para hacerlo de doble vía, marcó como plazo el 2008, pero las fases se han dilatado y el AVE no llegará a Granada hasta 2010-2011, según Concepción Gutiérrez, consejera de Obras Públicas. De esta forma se ofrece por primera vez en esta legislatura una fecha más o menos concreta para la llegada del AVE a Granada.

Los tramos/actuaciones que componen la línea de alta velocidad Bobadilla-Granada a su paso por la provincia, se encuentran en distintas fases de desarrollo, cuatro son los más avanzados, uno de ellos en servicio, nos referimos a “Loja-Tocón”, otros cuatro en ejecución, “Valderrubio-Pinos Puente”, “Tocón-Valderrubio”, “Arroyo de la Viñuela-Quejigales”, y “Arroyo de la Negra-Arroyo de la Viñuela”, y un último tramo “Pinos Puente-Granada”, recientemente adjudicado -1 febrero 2010-. Siguiendo por orden de desarrollo, el de “Remodelación Estación de Loja” se encuentran en fase de “proyecto adjudicado”, y el resto de tramos se encuentran en distintas fases, por orden:

- “INTEGRACIÓN FF.CC EN GRANADA” Estudio Informativo
- “QUEJIGALES-VARIANTE DE LOJA” Licitación de Proyecto
- “VARIANTE DE DE LOJA” Licitación de Proyecto

El cuadro adjunto describe los distintos tramos en su fase de desarrollo y los kilómetros de su trazado.

LÍNEA ALTA VELOCIDAD BOBADILLA-GRANADA		
ACTUACIÓN / TRAMO	ESTADO	LONGITUD
PROVINCIA DE MALAGA		
CONEXIÓN ESTACIÓN DE SANTA ANA	EN SERVICIO	3,3 KM
NUDO DE BOBADILLA	LICITACIÓN DE OBRAS	17,3 KM
NUDO DE BOBADILLA-ANTEQUERA	EN EJECUCIÓN	10,5 KM
ANTEQUETA-PEÑA DE LOS ENAMORADOS	EN EJECUCIÓN	8,5 KM
PEÑA DE LOS ENAMORADOS-ARCHIDONA	EN EJECUCIÓN	7,5 KM
ARCHIDONA-ARROYO DE LA NEGRA	EN EJECUCIÓN	3,3 KM
PROVINCIA DE GRANADA		
ARROYO DE LA NEGRA-ARROYO DE LA VIÑUELA	EN EJECUCIÓN	5,1 KM
ARROYO DE LA VIÑUELA-QUEJIGARES	EN EJECUCIÓN	4,9 KM
QUEJIGARES-VARIANTE DE LOJA	LICITACIÓN DE PROYECTO	7,7 KM
VARIANTE DE LOJA	LICITACIÓN DE PROYECTO	22,0 KM
REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN DE LOJA	PROYECTO ADJUDICADO	0,80 KM
LOJA-TOCÓN	EN SERVICIO (ancho ibérico)	12,0 KM
TOCON-VALDERRUBIO	EN EJECUCIÓN	14,1 KM
VALDERRUBIO-PINOS PUENTE	EN EJECUCIÓN	6,2 KM
PINOS PUENTE-GRANADA	OBRAS ADJUDICADAS	12,0 KM
INTEGRACIÓN FF.CC EN GRANADA	ESTUDIO INFORMATIVO	3,5 KM

Desde 1993 que la administración andaluza y la local firmaron un convenio para la financiación de las obras de la estación, han pasado 15 años cargados reuniones y propuestas. En la reunión del 13 de septiembre de 2007 entre las distintas administraciones públicas - Ministerio de Fomento y Junta de Andalucía- y el Ayuntamiento de Granada se unificaron criterios para desbloquear la llegada del AVE a la capital; se acordó:

- 1.- El AVE circulará por su tramo final soterrado.
- 2.- La estación será bajo tierra y resolverá la intermodalidad, es decir se podrá conectar con el Metro sin abandonar la estación.
3. El río Beiro se desviará en dirección Oeste, cuestión imprescindible para ejecutar el soterramiento de la línea, de la estación y su carácter intermodal. Los terrenos en superficie pasarán a ser nuevas dotaciones de equipamientos para la capital, tal y como recoge el P.G.O.U.
4. Se acuerda el modelo de financiación empleado en otras ciudades, pudiendo ser: 60% a cargo de Fomento, 20% por la Junta y 20% restante por el Ayuntamiento de Granada-

En la reunión del pasado 4 de febrero de 2008, se acordó:

- 1.- Desmantelamiento de la vía de Moreda a su paso por la ciudad. El único acceso ferroviario a la capital se la actual línea de Bobadilla.
- 2.- Sobre la actual vía de Moreda a su paso por el núcleo urbano de Granada, se construirá un corredor verde. La superficie del AVE se destinará a espacios libres y viales.
- 3.- La línea será soterrada a su paso por la Chana. El tren entrará en la ciudad a seis metros y medio bajo tierra. Irá soterrado unos dos kilómetros, pero se cubrirá enteramente durante un kilómetro, a la altura del colegio Eugenia de Montijo.
- 4.- Para la unión de las líneas será necesario dibujar un nuevo trazado desde el punto de desvío de Moreda a su conexión con Bobadilla. Según el consistorio discurrirá paralelo al trazado de la segunda circunvalación y se unirá con la línea de Bobadilla a la altura de Mercagranada.
- 5.- Los talleres se trasladarán fuera del término municipal granadino, quedarán junto al Centro de Transporte de Mercancías y Mercagranada.
- 6.- En cuanto a financiación, Fomento asume la construcción de la estación y de las instalaciones necesarias para la llegada del AVE, el 60% del coste, y la Junta y el Ayuntamiento se encargan del coste de soterrar las vías, 40% restante a partes iguales.

7.- La estación del AVE se incorporará la terminal del metro. Ello garantiza un acceso fácil para los viajeros que quieran pasar se un medio de transporte a otro.

8.- El desmantelamiento de la vía de Moreda a su paso por el núcleo urbano permitirá unir dos calles que están separadas por un paso a nivel. El tramo entre Luis Miranda Dávalos y Circunvalación Encina permitirá conectar el flujo de vehículos que llegan de la zona Norte con dirección la Chana, Camino de Ronda ola Circunvalación, al tiempo que descongestionará Doctor Olóriz de vehículos.

La última reunión del pasado 28 de octubre de 2009, los representantes del Ministerio de Fomento, Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Granada, acordaron que su entrada en Granada capital discurrirá en paralelo a la segunda circunvalación. Así mismo, se hizo referencia al preacuerdo económico para su financiación, dejando como fecha para ello Diciembre de 2009.

La red de alta velocidad llegará antes a 25 capitales españolas que a nuestra provincia. En 2008 el AVE ya está disponible en 13 ciudades españolas: Madrid, Sevilla, Córdoba, Málaga, Toledo, Ciudad Real, Guadalajara, Valladolid, Segovia, Zaragoza, Huesca, Lérida y Tarragona. A lo largo de 2008 se sumará Barcelona, aunque tenía prevista su entrada a finales de 2007 pero los problemas técnicos a su entrada en la ciudad lo han retrasado unos meses, siendo los primeros meses de este año como fecha de llegada; en 2009 tendrá su entrada en Gerona. Otras muchas ciudades mediterráneas gozarán de él antes de finales de 2010: Valencia, Alicante, Cuenca, Murcia o Albacete. Así mismo, otras tantas ciudades dispondrán de AVE antes que Granada: Teruel, La Coruña, Vigo, Ferrol, Santiago de Compostela y Pontevedra. Han pasado ya 15 años desde que la alta velocidad hiciera su entrada en nuestra comunidad autónoma.

Con la entrada del AVE en nuestra provincia, los tiempos de comunicación con las principales provincias, caso de Madrid, y las provincias vecinas, caso de Málaga y Sevilla, se reducirán a:

- Granada-Madrid: 3 horas
- Granada-Málaga: 50 minutos
- Granada-Sevilla: 1 hora y 15 minutos

CORREDOR INTERPROVINCIAL: “JAÉN-GRANADA-MOTRIL”

La Junta de Andalucía anunció en los presupuestos de 2008 el estudio informativo de este corredor, que será de mercancías.

Línea Jaén-Granada: El Gobierno Andaluz ha solicitado un estudio de viabilidad para la conexión ferroviaria entre Granada y Jaén, con la posibilidad de que se extienda hasta la Costa de Granada, futura conexión Granada-Motril. Está proyectada para viajeros y mercancías, no siendo de altas prestaciones, aunque por sus características permitirá que en un futuro se pueda adaptar a la Alta Velocidad.

El corredor ferroviario saldría de la capital jiennense, pasaría por los municipios de Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Alcaudete y Alcalá la Real, en la provincia de Jaén, cruzaría la Sierra Sur, y en la provincia de Granada pasaría por la localidad de Pinos Puente y finalizaría en Granada capital.

El corredor no se encuentra en las prioridades del Gobierno Central, siendo éstas, la conexión del Alta Velocidad entre Bobadilla y Granada, y Granada con la provincia de Almería.

Será una de las modificaciones que se incluirán en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, junto con el corredor entre la capital y la Costa.

Línea Granada-Motril: incluida en nuestras alegaciones de la Cámara al P.O.T.A., la destacamos por la gran importancia que tiene una línea de ferrocarril entre Granada (capital provincial) y Motril (capital de la costa tropical), a efectos de desarrollo provincial y de la estrategia territorial.

Dicho enlace permitiría unir las dos zonas de mayor desarrollo económico y poblacional de la provincia, Costa y Área Metropolitana, siendo fundamental para el desarrollo de ambas; y el aumento de la actividad comercial del Puerto de Motril, único, de interés general sin conexión ferroviaria con el interior del territorio. Además, su conexión por ferrocarril permitirá que las mercancías provinciales y fundamentalmente las provenientes del Puerto de Motril tengan una salida hacia el resto del país.

El consejero de la presidencia, Gaspar Zarrías, durante su visita a Fitur en el mes de febrero de 2007, anunció la inclusión del eje ferroviario Jaén-Granada-Motril en el P.O.T.A. A día de hoy, se contempla en varios documentos oficiales; el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.) recoge la línea Granada-Motril, pero no concreta plazos de ejecución ni su financiación, además, la Junta de Andalucía destinó 700.000 Euros a un estudio de viabilidad que todavía no se ha publicado. Su presencia en el P.O.T.A. se ve enturbiada con su ausencia en el P.E.I.T. nacional (2005-2020), donde no toma en consideración tal necesidad, aunque si contempla la inclusión de Motril en el corredor Mediterráneo.

CORREDOR “GRANADA-ALMERÍA”. CONEXIÓN CON EL ARCO MEDITERRÁNEO

Eje Transversal Andaluz, Corredor “Granada-Almería”: En los PGE de 2005 se incluyó por primera vez una partida destinada a iniciar los estudios de la línea Almería-Granada.

En 2006, el 2 de enero, el Ministerio de Fomento adjudica la redacción del estudio informativo del proyecto para mejorar las prestaciones de la relación ferroviaria Granada-Almería. El presupuesto de adjudicación asciende a 1,36 M € y el plazo de realización es de 24 meses.

El 19 de Diciembre de 2009 se ha iniciado el proceso de información pública del Estudio Informativo. Dicha actuación se enmarca dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (P.E.I.T.). La



nueva línea estará constituida por plataforma de vía doble electrificada. Su construcción supondrá comunicación de Almería con Granada y Sevilla. En Granada capital se creará un intercambiador para comunicar la alta

velocidad entre la Andalucía Oriental y Occidental.

Su itinerario lo componen dos tramos:

- **Tramo 1:** Desde la conexión con el trazado del estudio relativo a los accesos a Granada hasta el final del Marquesado de Zenete, todo su recorrido por la provincia de Granada. Se han estudiado tres alternativas de trazado diferentes.
- **Tramos 2:** Desde el final del Tramo 1, antes de entrar en la provincia de Almería, hasta el límite del Término Municipal de Almería. Se han estudiado seis alternativas de trazado diferentes.

Eje Mediterráneo: Contemplado dentro del P.E.I.T, sería parte de Gran Eje Ferrmed, uniendo a nivel nacional la Costa Tropical de Granada con Málaga, Algeciras y Almería: Permitiría la conexión de Andalucía con Francia a través de la Comunidad Valenciana y Cataluña. Sería un corredor de Alta Velocidad para mercancías y viajeros. Su trazado que se encuentra actualmente en fase de estudio.

Su trayecto permitirá conectar dos de los principales ejes no radiales de la red nacional: el Eje Transversal Andaluz (incluyendo su prolongación hasta Portugal) con el Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad entre Almería y la frontera francesa.

METRO LIGERO GRANADA

Línea 1 -línea Metropolitana del Metro de Granada- recorrerá el Área Metropolitana de Granada por el eje Norte-Sur, partiendo del municipio de Albolote para atravesar Maracena, la ciudad de Granada por la Avda. de Andalucía y Camino de Ronda, llegará al Campus de la Salud, y concluirá su trazado en Armilla; sus tramos son: “Albolote-Maracena”, “Maracena-Villarejo”, “Villarejo-Méndez Núñez”, “Méndez Núñez-Río Genil”, “Río Genil-Campus de la Salud” y finalmente “Campus de la Salud-Armilla”. Su trazado tiene un recorrido total de 15,92 kilómetros, de los que 2,3 kilómetros discurren bajo tierra (desde mediación de Méndez Nuñez-Río Genil).

Los objetivos de la línea 1 no solo es dar comunicación a distintos municipios del Área Metropolitana sino también facilitar el movimiento de los pasajeros de la Estación de Tren. Ante esta última situación y para darle la intermodalidad a la Estación de Tren, se ha modificado sustancialmente el trazado inicial, cambiándose los tramos de “Maracena-Estadio de la Juventud” y “Estadio de la Juventud-Río Genil”, por los de “Maracena-Villarejo”, “Villarejo-Méndez Núñez” y “Méndez Núñez-Río Genil”.

Cumplimentados todos los trámites previos (supervisión del proyecto, información pública, aprobación del proyecto y licitación), la Consejería de Obras Públicas y Transportes han adjudicado todos los tramos de la Línea 1 y han comenzado las obras en cinco de sus seis tramos. El primer tramo que comenzó sus obras fue el Tramo 0, “Albolote-Maracena”, en marzo de 2007, le siguió el Tramo 3, “Campus de la Salud-Armilla”, en septiembre de 2007, seguido del Tramo 2 Sub2, “Río Genil-Campus de la Salud”, en Marzo de 2008; a lo largo de 2008 también dieron comienzo las obras del tramo “Maracena-Villarejo” (Octubre) y en “talleres y cocheras” (Noviembre). Por ultimo en el 2009, en el mes des marzo, dieron comienzo las obras en el tramo “Méndez Núñez-Río Genil” y fue adjudicado el de “Villarejo-Méndez Núñez”.

LÍNEA 1: ALBOLOTE-GRANADA-ARMILLA

Longitud total: 15,92 kms.

Superficie: 13,18 Kms. (83%)

Soterrado: 2,73 Kms. (17%)

Municipios afectados: Granada, Albolote, Maracena y Armilla

Número de estaciones: 26

Maquinaria: 15 trenes

Presupuesto previsto: 400 millones de euros

Empleo Generado -construcción-: 1000 puestos de trabajo

Estimación de viajeros: 12 (millones/año)

Población servida: 110.000 personas (a menos de 500 metros de la estación)

Duración del recorrido: 45 minutos (entre extremos)

Tramos:

Tramo 0 (Albolote-Maracena)	En Obras
Tramo 1 Sub1 (Maracena-Villarejo)	En Obras
Tramo 1 Sub2 (Villarejo-Méndez Núñez)	Adjudicado
Tramo 2 Sub1 (Méndez Núñez-Río Genil)	En Obras
Tramo 2 Sub2 (Río Genil-Campus de la Salud)	En Obras
Tramo 3 (Campus de la Salud-Armilla)	En Obras
Edificio de Talleres y Cocheras	En Obras
Flota de Trenes	En Licitación

Paradas:

Talleres cocheras Albolote
 Jacobo Camarero
 Juncaril
 Vicuña
 Anfiteatro
 Blas Otero
 Cerrillo de Maracena
 Parque Bomberos
 Estación de autobuses
 Argentinita
 Perete (Fco. Padilla)
 Villarejo
 La Caleta
 Estación Renfe
 Paseos Universitarios
 Méndez Núñez
 Obispo Hurtado
 Recogidas
 Río Genil
 Avda. América
 Andrés Segovia
 Juan de Arce
 Los Cármes
 Campus de la Salud
 Crta. de Granada
 Ayto. de Armilla

Línea 1: ALBOLOTE-GRANADA-ARMILLA
Tramo 0 (Albolote-Maracena)

Estado: En Obras (Inicio Marzo 2007)
Longitud total: 3,5 kms
Número de estaciones: 5
Trazado: Superficie
Vía: doble
Plazo Ejecución: 26 meses
Presupuesto: 26,5 millones de Euros
Adjudicación de Obra: 25,5 millones de Euros
Empresa Adjudicataria: (UTE) Aldesa, Coalvi, El Partal y Vialobra
Paradas:
 Jacobo Camarero
 Juncaril
 Vicuña
 Anfiteatro
 Blas Otero

Línea 1: ALBOLOTE-GRANADA-ARMILLA
Tramo 1 Sub1 (Maracena-Villarejo)

Estado: En Obras (Inicio Octubre 2008)
Longitud total: 3,23 Kms y 381,2 m. de ramal de acceso a talleres y cocheras
Número de estaciones: 5
Trazado: Superficie, salvo los pasos inferiores bajo la autovía (A-44) y bajo el ferrocarril (Moreda-Granada)
Vía: doble, salvo el ramal técnico de talleres y cocheras (vía única)
Plazo Ejecución: 18 meses
Presupuesto: 49,7 millones de Euros
Adjudicación de Obra: 38,5 millones de Euros
Empresa Adjudicataria: (UTE) OHL, UC10 y IMATHIA
Paradas:
 Cerrillo Maracena
 Carretera de Jaén
 Estación de Autobuses
 Argentinita
 Perete

Línea 1: ALBOLOTE-GRANADA-ARMILLA
Tramo 1 Sub2 (Villarejo-Méndez Núñez)

Estado: Adjudicado (Marzo de 2009)
Longitud total: 1,9 Kms (1.480 m. en superficie y 480 m. en rampa y tunel)
Número de estaciones: 4
Trazado: Superficie salvo el tramo final subterráneo (Av. Severo Ochoa - Méndez Núñez)
Vía: doble
Plazo Ejecución: 27 meses
Presupuesto: 65 millones de Euros
Adjudicación de Obra: 44,7 millones de Euros
Empresa Adjudicataria: (UTE) Acciona y Sando
Paradas:
 Villarejo
 La Caleta
 Estación Renfe
 Paseos Universitarios

Línea 1: ALBOLOTE-GRANADA-ARMILLA
Tramo 2 Sub1 (Méndez Núñez-Río Genil)

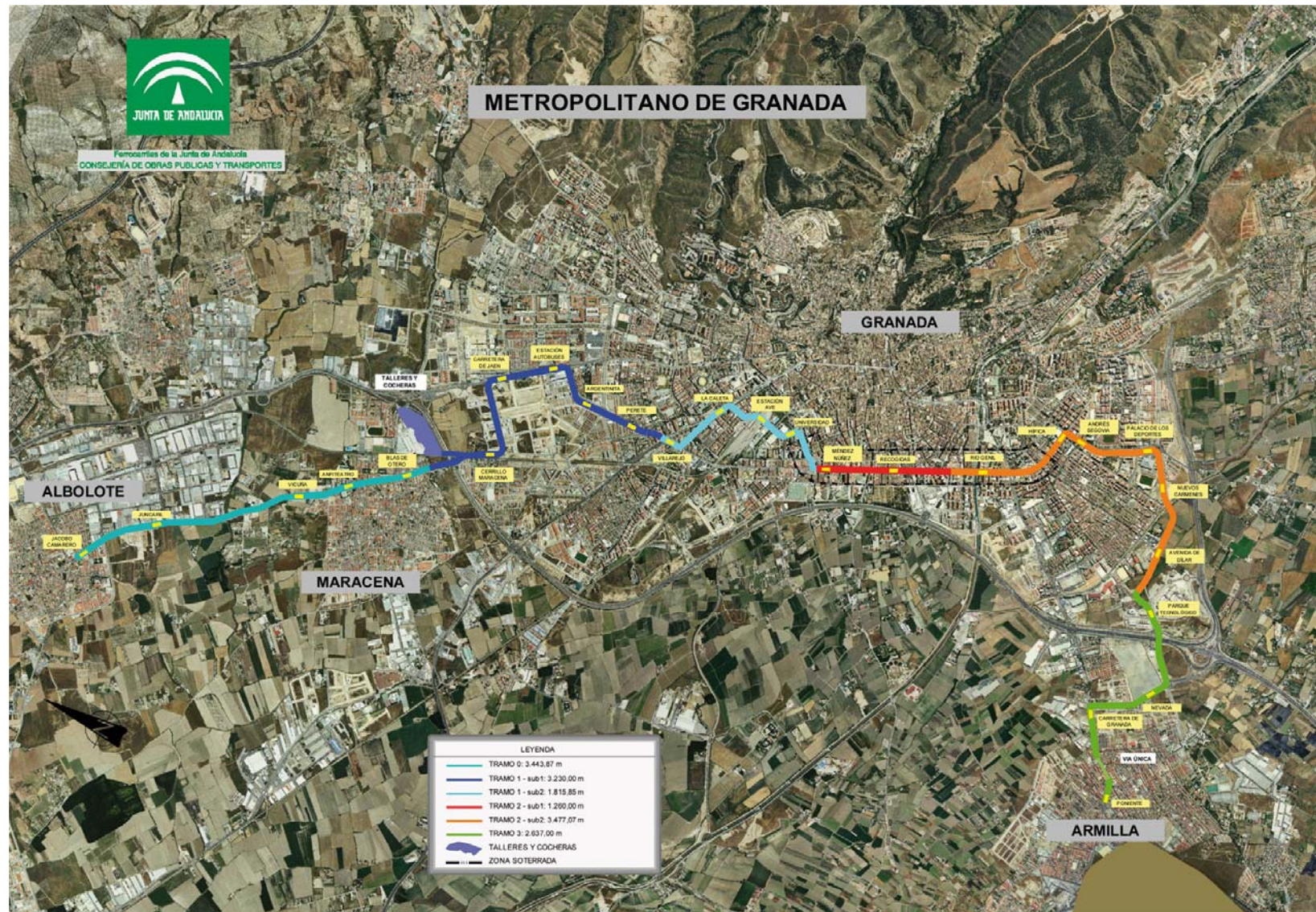
Estado: **En Obras** (Inicio Marzo 2009)
 Longitud total: 1,26 Kms
 Número de estaciones: 4
 Trazado: Subterráneo.
 Vía: doble
 Plazo Ejecución: 23 meses
 Presupuesto: 58,10 millones de Euros
 Adjudicación de Obra: 58,01 millones de Euros
 Empresa Adjudicataria: (UTE) Dragados, Garasa y Otero
 Paradas:
 Méndez Núñez
 Obispo Hurtado
 Recogidas
 Río Genil

Línea 1: ALBOLOTE-GRANADA-ARMILLA
Tramo 2 Sub 2 (Río Genil - Campus de la Salud)

Estado: **En Obras** (Inicio Marzo 2008)
 Longitud total: 3,5 kms
 Número de estaciones: 6
 Trazado: Subterráneo -1,1 kms.- desde el Río Genil hasta el cruce de la Av. de América con el Camino de la Zubia y el resto en superficie -2,4 kms-
 Vía: doble
 Plazo Ejecución: 30 meses
 Presupuesto: 64,49 millones de Euros
 Adjudicación de Obra: 62,78 millones de Euros
 Empresa Adjudicataria: (UTE) Ferrovial y Ucop
 Paradas:
 Río Genil
 Avda. América
 Andrés Segovia
 Juan de Arca
 Los Cármenes
 Campus de la Salud

Línea 1: ALBOLOTE-GRANADA-ARMILLA
Tramo 3 (Campus de la Salud-Armilla)

Estado: **En Obras** (Inicio Septiembre 2007)
 Longitud total: 2,6 kms
 Número de estaciones: 3
 Trazado: Superficie
 Vía: doble, salvo en C/ Real de Armilla (en vía única)
 Plazo Ejecución: 15 meses
 Presupuesto: 23,2 millones de Euros
 Adjudicación de Obra: 21,94 millones de Euros
 Empresa Adjudicataria: (UTE) Acciona y Hormacesa
 Paradas:
 Nevada
 Carretera de Granada
 Poniente



Línea 1: ALBOLOTE-GRANADA-ARMILLA
Edificio de Talleres y Cocheras

Estado: En Obras (Inicio Noviembre 2008)
Plazo Ejecución: 18 meses
Presupuesto: 20,6 millones de Euros
Adjudicación de Obra: 14,88 millones de Euros
Empresa Adjudicataria: (UTE) Cyes, Heliopol y Torrescamara
Superficie: 60.000 m²

Línea 1: ALBOLOTE-GRANADA-ARMILLA
Flota de Trenes y Mantenimiento

Estado: En Licitación (Octubre 2009)
Plazo Ejecución: 26 meses
Presupuesto: 49 millones de Euros
Flota: 15 unidades

El proyecto de la línea metropolitana alcanza un alto grado de maduración, pues cerca del 88% del trazado total se encuentra en obras, siendo el 12% restante como adjudicado, tramo “Villarejo-Méndez Núñez”, marzo de 2009.

A estos cinco tramos se le une una nueva actuación, el edificio de Talleres y Cocheras del Metropolitano de Granada irá ubicado en una parcela del término municipal de Granada, localizada entre la Autovía A-44, el Polígono Industrial de Maracena y la vía de ferrocarril Granada-Moreda. Ha sido adjudicado a la (UTE) Cyes, Heliopol y Torrescámara con una oferta económica asciende a 14,88 millones de euros, con un plazo de ejecución de 18 meses.

El 83% de la financiación correrá a cargo de la Junta de Andalucía y el 17% restante será aportado por los ayuntamientos en base a su peso demográfico, por lo que el ayuntamiento de Granada asumirá el 80% de la aportación municipal.

La línea estará servida por 15 trenes de plataforma baja con una capacidad de 13.650 plazas y una velocidad comercial -incluyendo paradas- de entre 20 y 28 kilómetros por hora, permitiendo completar el recorrido en 45 minutos entre Albolote, Maracena, Granada y Armilla. La población a la que da servicio será de 110.000 personas, con una demanda anual de 12 millones de viajeros.

El 13 de octubre de 2009 la Consejería de Obras Públicas y Transportes sacó a licitación pública la fabricación y mantenimiento de las 15 unidades que componen las flotas de trenes del Metropolitano de Granada.

El plazo dado por la Consejera de Obras Públicas para la entrada en funcionamiento del Metro de Granada es de 2011.

Portuaria
PUERTO DE MOTRIL

PUERTO DE MOTRIL

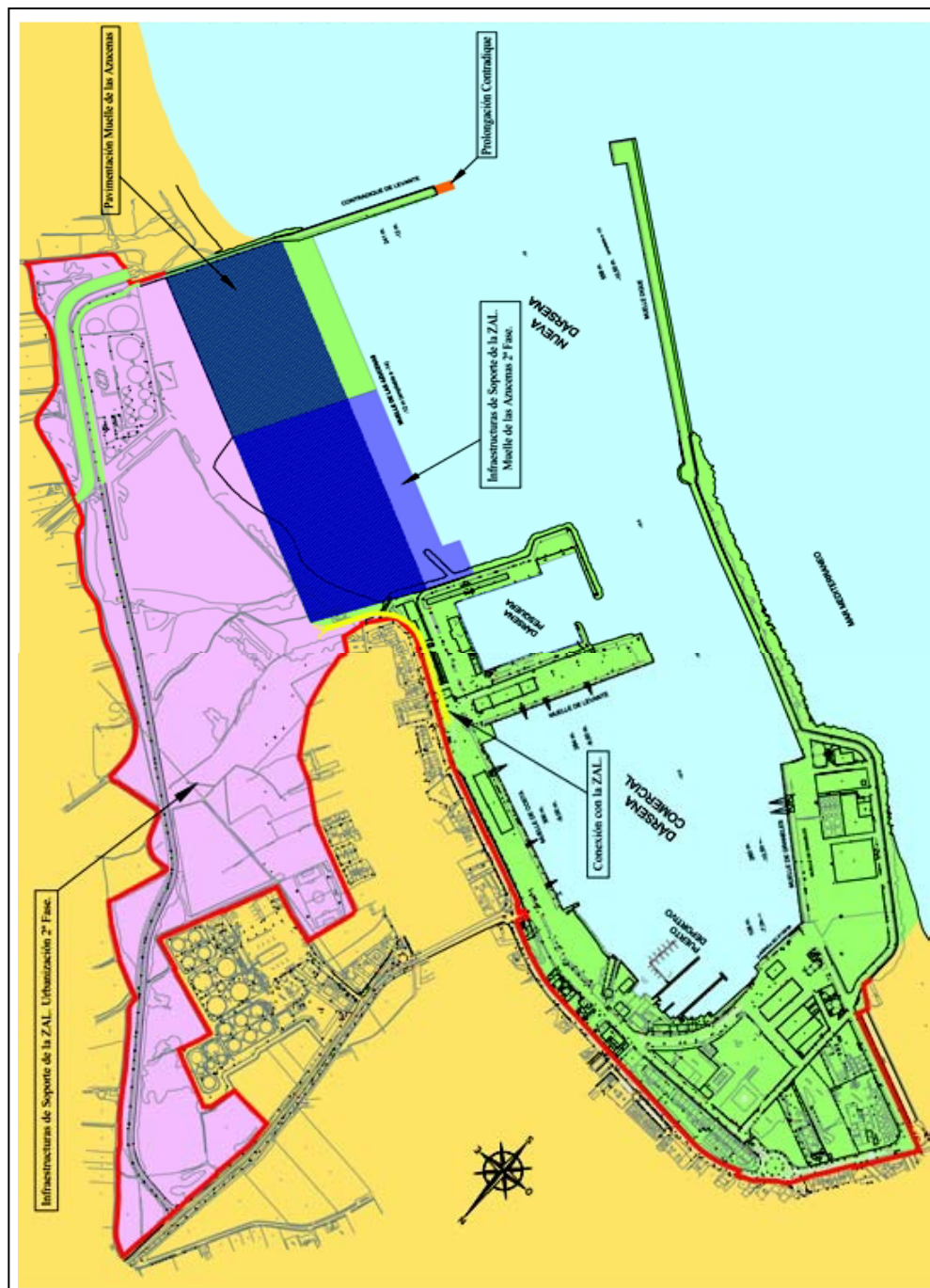
Gestionado desde sus orígenes por la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, hasta que en 1992 se incorpora a la Autoridad Portuaria de Almería-Motril. La Autoridad Portuaria de Motril nace el 1 de Octubre de 2.005, mediante la concesión de la autonomía de gestión al propio puerto, formalizada por el Real Decreto 940/2005, de 1 de agosto, de segregación de la Autoridad Portuaria de Almería-Motril y de creación de las Autoridades Portuarias de Almería y de Motril.

Comenzó sus obras en 1907, prolongándose hasta 1927, concluyendo con el abrigo y el muelle de poniente. Desde entonces ha experimentado una transformación no sólo en cuanto a su fisonomía más externa, sino sobre todo en el notable desarrollo de su actividad; cambio que se inicia con la entrada en funcionamiento del nuevo muelle de Graneles en 1992, con lo que se solucionó, a corto plazo, el déficit de infraestructuras.

Años después, como consecuencia del crecimiento del tráfico marítimo se produjo una congestión de los muelles por la falta de líneas de atraque. Ante ello, la Autoridad Portuaria elabora un **Plan de Utilización de los Espacios Portuarios**, planteándose la necesidad de ampliar el puerto.

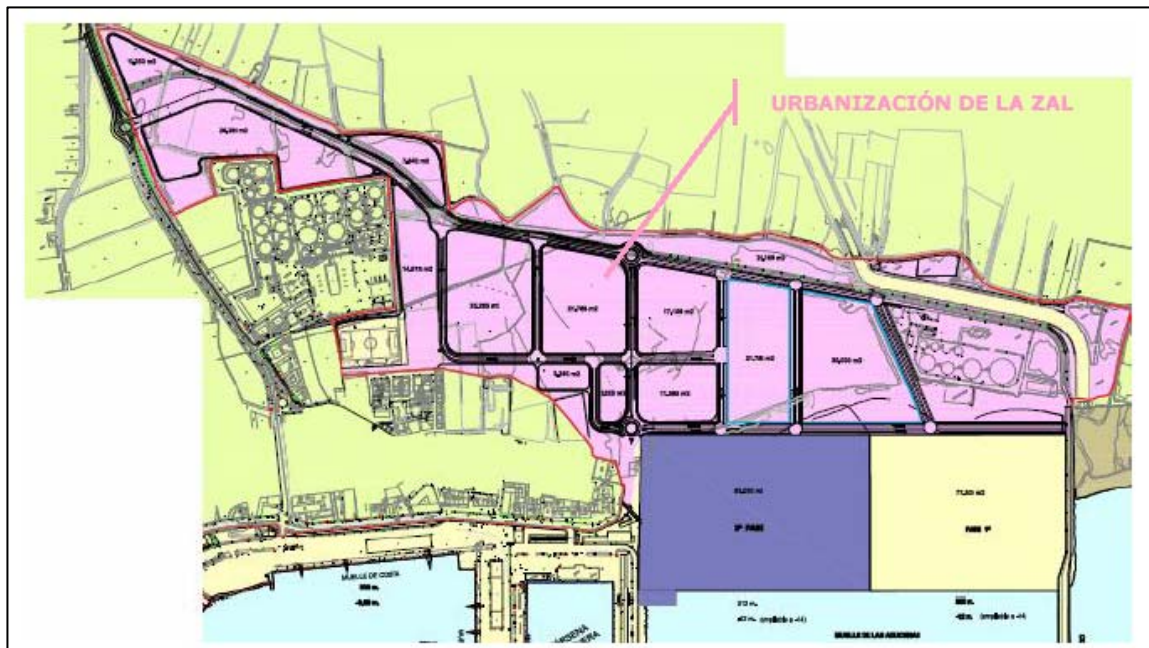
La puesta en marcha del citado plan ha supuesto la ampliación del Dique de Poniente en 625 metros, la construcción de un nuevo Contradique de Levante de 527 metros de longitud, y la ejecución del Muelle de Ribera, de 12 metros de calado y un pantalán de graneles líquidos adosados al citado contradique, además de construir las infraestructuras de soporte necesarias para la Zona de Actividades Logísticas.

Por último y posteriormente, se construyó una dársena comercial al antiguo puerto, en el que se ejecutó el contradique y el nuevo Muelle de Ribera que se conoce como “Las Azucenas”, 600 metros de longitud de cajones prefabricados de hormigón armado cimentado a 14 metros de calado, ello permite dar llegada a buques de mayor calado y tonelaje. Su pavimentación ha sido adjudicada por 1,80 millones de euros.



Dentro de la 2ª fase del Plan de Inversiones 2006-2009, se define la construcción la nueva Zona de Actividades Logísticas (ZAL) -superficie de 221.840 m², de 11 parcelas-, situada al Noreste del puerto y que albergará zonas de almacenaje de mercancías y planta de tratamiento industrial de materiales susceptibles de ser transportados por vía marítima, así como la construcción de viales:

- vial exterior (635 metros) adosado al nuevo muelle (Muelle de Ribera o “Las Azucenas”)
- vial paralelo a este de 400 metros de longitud en el interior de la ZAL
- uno perpendicular entre ellos y que conectará con viales exteriores



El desarrollo del Puerto de Motril se sustenta en tres pilares:

- una nueva dársena, que permitirá operar con barcos de calado mayor y mayor capacidad de carga, por lo que el movimiento de mercancías será cada vez mayor
- la mejora de las comunicaciones, tanto con la conclusión de las autovías (A-7 y A-44) como con la futura conexión ferroviaria (Jaén-Motril), que se está convirtiendo ya en un elemento dinamizador muy importante
- la importante oferta actual y futura de suelo industrial.

A estos tres pilares que sustentan su desarrollo, se le va unir una iniciativa empresarial con carácter internacional, un Complejo Industrial granadino en Marruecos, próximo a Casablanca. Ello propiciará la creación de una línea marítima que unirá Motril y Casablanca, una de las ciudades más importantes del país vecino, Marruecos, y muy cerca al punto donde se enclavará el polígono.

A continuación se muestran las últimas cifras publicadas por el Ministerio de Fomento a través del Organismo Público de Puertos del Estado:

Evolución Tráfico Portuario 2003-2008						
Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tráfico Portuario (Tn)	2.152.044	2.597.746	2.761.812	2.854.130	2.733.073	2.370.051
Graneles Líquidos	1.261.927	1.356.287	1.320.118	1.422.788	1.543.572	1.419.392
Graneles Sólidos	703.405	1.015.529	1.246.697	1.172.380	977.773	756.664
Mercancía General	186.712	225.930	194.997	258.962	211.728	193.995
Nº de Buques	431	519	514	477	440	376
Pasajeros	12.005	7.985	15.577	2.542	5.495	2.676
Pesca Fresca (Tn)	2.679	2.202	3.383	3.974	3.288	3.057
Avituallamiento	14.369	18.483	17.073	18.828	16.679	15.917

*Últimas cifras publicadas por Ministerio de Fomento –Puertos del Estado-

Las inversiones en el periodo 2000-2006 han supuesto un total de 46,57 millones de Euros, mientras las previsiones para el periodo 2009-2010, supondrán inversiones que rozan los 6 millones de Euros; ello muestra que la inversión total en el periodo 2000-2010 es de 52,57 millones Euros.

Evolución Inversiones 1996-2005										
Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Millones de €	2,6	4,5	3,6	2,5	4,2	7,2	5,87	10,9	5,2	

Previsiones de Inversiones 2009-2010		
Año	2009	2010
Millones de €	4,5	1,5

Aeroportuaria

AEROPUERTO “FEDERICO GARCÍA LORCA GRANADA-JAÉN”

AEROPUERTO “FEDERICO GARCÍA LORCA GRANADA-JAÉN”

Enclavado en la comarca de la Vega del Genil, a 17 kilómetros de la capital granadina y 106 de la jiennense, el aeropuerto de Granada bajo su nueva denominación Aeropuerto “Federico García Lorca Granada-Jaén” rinde homenaje al poeta granadino y asocia su nombre a Granada y Jaén, con el objetivo de potenciar la presencia de estas dos provincias andaluzas en los circuitos turísticos internacionales.

En la actualidad, el aeropuerto posee un edificio terminal de pasajeros que incluye la zona de salidas, llegadas, cafetería y restaurante, sala de VIP, oficinas de alquiler de coches y otros servicios.



Sobre los procesos de mejora o ampliaciones previstas, AENA ha licitado las obras de ampliación de la plataforma para el estacionamiento de aeronaves (25.000 m²), así como la construcción de una galería visible (700 metros de longitud), por un importe de 9,5 millones de euros y un plazo de ejecución de veinte meses.

El aeropuerto registró en 2009 un total de 1.187.736 pasajeros, un 16,5% menos que en 2008, en su mayoría nacionales y con una marcada estacionalidad, Semana Santa y verano. También decrecieron el número de operaciones, 16.300, un 15,5% menos que en 2008, y en toneladas de carga, 41,1 T, un 38,5% menos.

Evolución Tráfico Aeroportuario 2000-2009			
Año	Pasajeros	Nº Operaciones	Carga (kg)
2000	509.544	9.906	120.678
2001	514.966	10.444	121.419
2002	486.756	11.188	95.443
2003	525.869	12.804	101.201
2004	590.931	13.584	85.891
2005	875.827	15.746	65.847
2006	1.086.221	17.583	69.554
2007	1.467.590	21.820	72.443
2008	1.422.014	19.279	66.889
2009	1.187.736	16.300	41.150

En la actualidad operan 4 aerolíneas, dos de ellas de bajo coste, y 3 destinos, todos ellos de ámbito nacional. Los destinos de los vuelos regulares son:

DESTINOS		
AEROPUERTO	CIUDAD	PAÍS
GERONA	GERONA	ESPAÑA
BARCELONA	BARCELONA	ESPAÑA
MADRID-BARAJAS	MADRID	ESPAÑA

* Fuente: AENA. Aeropuerto Granada-Jaén.

Las aerolíneas que operan son:

- Spanair
 - Iberia
-
- Bajo Coste-
 - Ryanair
 - Vueling

Las comunicaciones y medios de transporte para desplazarse son:

Carretera: Desde Granada, se llega al aeropuerto directamente por la autovía A-92 en dirección a Sevilla. Desde Jaén, por la autovía N-44 hasta Granada y la A-92 en dirección a Sevilla.

Autobús:

Línea: Aeropuerto - La Caleta - Avda. de la Constitución - Gran Vía - Palacio de Congresos.

Horarios:

Aeropuerto-Granada: 9.05, 10.00, 12.00, 13.50, 16.00, 18.20, 19.50, 21.00 y 23.00.

Granada-aeropuerto: 7.50, 9.20, 10.30, 11.20, 14.20, 16.10, 17.10, 18.30 y 19.25.

Coste: 3€

Taxi: el coste aproximado desde el aeropuerto a Granada, 17 €; a la Alhambra, 25 €; al Albaycín, 23 €; y a Sierra Nevada, 63 €.