

INFORME SOBRE EL METRO LIGERO DE GRANADA

LAS OPORTUNIDADES URBANÍSTICAS DE LA LÍNEA METROPOLITANA N-S SOBRE EL SOTERRAMIENTO DEL TRAMO CENTRAL



JOSÉ LUIS GÓMEZ ORDÓÑEZ, Catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio y miembros del GRUPO DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

En el año 2004, la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, que promueve, financia, proyecta y construye el metro ligero de Granada, solicitó a la Universidad de Granada la constitución de una Comisión de Expertos a la que encomendaría la realización de un Informe Técnico que debía pronunciarse sobre la alternativa de que dicho sistema de transporte público, de carácter metropolitano, a lo largo del Camino de Ronda, entre el río Genil y Villarejo, discurriese soterrado o en superficie.

El trabajo que aquí se expone no es el Informe de la Comisión de Expertos- que es obligado decir que se pronunció, mayoritariamente, en favor de la solución en superficie- sino el que se elaboró, desde la dirección de uno de sus miembros, el prof. J.L.Gómez Ordóñez, catedrático de Urbanismo, por un equipo de investigadores, en el seno del Laboratorio de Urbanismo. Este trabajo razona en sentido favorable al soterramiento, defendiendo, al mismo tiempo, un tratamiento, para la superficie del Camino de Ronda, muy aligerado del intenso tráfico automovilístico de hoy.

Aunque, posteriormente, la Junta y el Ayuntamiento acuerdan adoptar otro trazado, para el tramo entre Plaza Einstein y Villarejo, pasando por el Campus Universitario de Fuentenueva y La Caleta, el resto de la traza bajo el Camino de Ronda, fué finalmente soterrada.

La publicación seis años después, ya con las obras muy avanzadas, de este trabajo técnico, obedece al deseo de divulgar información, análisis y criterios de decisión, que tienen valor, a nuestro juicio y el de los universitarios y colegas que nos han impulsado a hacerlo, más allá de la solución adoptada en este caso concreto, ya que se inscribe en el empeño actual generalizado, en muchas ciudades en el mundo, a favor del transporte público y por la disminución del flujo de automóviles. Las decisiones sobre la movilidad son muy complejas, envuelven muchas variables y presentan relaciones muy trabadas con otras políticas a medio y largo plazo que tienen que ver con el crecimiento y las transformaciones urbanas. Impulsan esta publicación el afán y el convencimiento de ayudar a que tales procesos de planeamiento y proyecto sean, lo más que sea posible, razonables y beneficiosos para la ciudadanía. Contribuye, desde luego, a demostrar, que una línea de transporte público debe ser "un traje a la medida" para cada ciudad.

Debemos agradecer a la Junta de Andalucía la iniciativa impulsora de esta reflexión, aún más cuando no es habitual prestar esta atención a ámbitos de reflexión técnicos e independientes.

Granada, marzo del 2010.

SOBRE EL SOTERRAMIENTO DEL METRO LIGERO:

Este anexo ha sido elaborado por el Grupo de Investigación del Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada dirigido por el catedrático José Luis Gómez Ordóñez y realizado conjuntamente con los siguientes profesores, investigadores y becarios:

Prof. Luis Miguel Valenzuela Montes, Dr. geógrafo, Ciencias Ambientales.

Prof. Alejandro Grindlay Moreno, Dr. ing. C. C. y P, E.T.S. Ingenieros de C.C.y P.

Prof. Juan L. Rivas Navarro, Arquitecto, E.T.S. Arquitectura.

arquitecto David Cabrera Manzano.

Ing. de C.C.y P. Rafael Cortés Navarro.

Licenciado en Ciencias Ambientales Alberto Matarán Ruiz.

Emilio Molero Melgarejo, estudiante de 5º de ingeniería de C.C.y P.

Inserto en el cap. C.1 sobre Análisis y Evaluación Ambiental se encuentra un resumen del informe solicitado a los profesores Jerónimo Vida Manzano y Diego Pablo Ruiz Padillo del Departamento de Física Aplicada de la Universidad de Granada.

INDICE

SOBRE EL SOTERRAMIENTO CENTRAL DEL METRO LIGERO DE GRANADA. DEPARTAMENTO DE URBANISMO DE LA UNIVERSIDAD DE GRANADA.

0.- Resumen y conclusiones del presente anexo.	pag. 3
A.- Consideraciones generales.	7
0.-Cuadro explicativo de las relaciones entre movilidad y metro ligero.....	8
1.- Infraestructuras y movilidad.	10
2.- El metro ligero en algunas ciudades europeas. Dos grandes familias.	19
3.- El traNSgran y las oportunidades urbanísticas en el eje norte-sur.	24
B.- Sobre la movilidad en el recinto central de la ciudad.	28
1.- La escasez de calles anchas de la Granada central.	
C.- La movilidad en el Camino de Ronda.	
1.- Análisis y evaluación ambiental de diversos escenarios de movilidad.	37
2.- La sección compuesta del Camino de Ronda.	112
2.0.- Densidades de población y actividad.	
2.1.- Las anchuras de camino de ronda y las calles paralelas.	
2.2.- Capacidad viaria.	
2.3.- Ideas para mejorar la eficiencia norte-sur.	
3.- La circulación transversal: fricción con los flujos longitudinales norte-sur.	
4.- Un paseo peatonal en un tramo del Camino de Ronda: Nuevo Paseo de la Virgen.	
D.- El sistema global de transporte público.	124
1.- Geometrías de las ciudades y de sus metros ligeros.	126
2.- La cobertura total de la ciudad por el transporte público.	149
3.- Intermodalidad y aparcamientos.	153
E.- La fuerza urbana de las estaciones subterráneas.	164
1.- Las estaciones en la estructura general de la ciudad.	
2.- Estaciones como nuevos espacios colectivos.	
3.- Entornos y escena urbana ligada a las estaciones.....final	pag. 186

Entre las 186 páginas del presente ANEXO se encuentran 32 planos – de ellos, 19 se adjuntan en A.3 y 13 en A.4- elaborados todos ellos por el Grupo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada.