

La estación del AVE estará junto a Camino de Ronda, será soterrada e intermodal mediante el uso de pasarelas

La futura estación de Alta Velocidad de Granada se ubicará junto al Camino de Ronda ocupando una superficie de 45.000 metros cuadrados y constará de dos plantas, una de ellas soterrada para dar acceso a los servicios ferroviarios y otra en superficie que acogerá todos los servicios comerciales.

[Me gusta](#)

Sé el primero de tus amigos al que le guste esto.

El nuevo edificio estará conectado con la barriada de los Pajaritos y la zona universitaria y garantizará la intermodalidad con el metro mediante pasarelas mecánicas que saldrán desde los andenes, mientras que la conexión con autobuses y taxis se realizará desde la explanada de acceso que se construirá en Camino de Ronda.

Así se desprende del anteproyecto de la estación dado a conocer hoy en rueda de prensa por el responsable del diseño, el arquitecto Rafael Moneo, el presidente de Adif, Antonio González Marín, y el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán.

La construcción de este terminal ferroviario --que no tiene fecha de inicio-- requerirá una inversión de 120 millones de euros y la idea es integrarlo en la fisonomía de la ciudad de modo que constituya 'una ventana abierta' a la misma.

De hecho, y según detalló Moneo, el viajero entrará a la capital por Camino de Ronda a través de una amplia pasarela 'a modo de mirador' que le permitirá observar el 'telón de fondo' de la Alhambra y el Parque Natural de Sierra Nevada. **UNA UBICACIÓN PENSADA**

Moneo centró buena parte de su intervención en explicar los motivos por los que la estación de Alta Velocidad se ubicará junto a Camino de Ronda y no en la Avenida de los Andaluces, --donde está el actual terminal ferroviario-- como se había barajado.

La razón principal ha sido 'garantizar' la accesibilidad a la zona de una gran cantidad de coches y autobuses, que podrán estacionar en la gran explanada que se creará junto a Camino de Ronda sin que esto repercuta en la movilidad del conjunto de la ciudad. Además, desde este lugar será más fácil el desplazamiento desde el AVE al aeropuerto y el recinto monumental de la Alhambra, que a juicio de Moneo son 'clave' en la ciudad.

Además, el arquitecto español ha tenido 'muy en cuenta' el efecto que la estación y su movimiento de viajeros provocará en el Camino de Ronda, donde la gran explanada proyectada, hará más ameno este paseo, mientras que la zona cercanas, como la barriada de Juventud se verán revalorizadas por la presencia de este gran edificio de diseño y el movimiento de viajeros que conllevará.

Respecto al barrio de Pajaritos, Moneo opinó que el 'desmantelamiento' de la actual estación le 'dejará respirar', ya que también desaparecerán las tapias que rodean al terminal ferroviario y quedará una zona con espacios verdes por la que podrá pasar el metro.

La tercera ventaja de construir la estación junto a Camino de Ronda, a unos 300 metros del antiguo edificio, es que la obra no interferirá con suelo propiedad de la [Universidad de Granada](#) ya que, al margen de la que institución docente estuviera de acuerdo o no, supondría un escollo añadido a la negociación entre administraciones y previsiblemente alargaría la ejecución del proyecto.

DETALLES TÉCNICOS

Respecto a los detalles técnicos, el edificio de viajeros contará con 11.555 metros cuadrados de planta, de los que 11.100 corresponderán a la planta soterrada, donde se ubicarán las dependencias propias de la estación: venta de billetes, control, sala de embarque, zona de llegadas, aseos y locales comerciales. Además, desde este nivel se podrá acceder directamente al metro y al aparcamiento de mil plazas proyectado que complementa los servicios del terminal ferroviario.

La segunda planta, de 5.950 metros cuadrados, estará a la altura de la calle y su construcción está concebida como zona comercial, con cafeterías, tiendas y demás servicios pensados para satisfacer las necesidades del viajero.

Tras definir la futura estación como un edificio 'moderno y plenamente eficiente', el presidente de Adif precisó que contará con ocho vías, de las que cinco serán de ancho internacional y tres de ancho ibérico, aunque podrán transformarse en ancho internacional cuando sea necesario.

Los viajeros podrán acceder a las vías mediante cuatro andenes de diez metros de ancho y 400 de longitud que estarán cubiertos por una estructura abovedada y coronada con lucernarios que dotarán de luz este espacio subterráneo.

La comunicación entre las dos plantas y los andenes se realizará a través de escaleras fijas y mecánicas, tapices rodantes y ascensores.

DESENCUENTRO INSTITUCIONAL

A la presentación del proyecto también acudió el alcalde de la capital, José Torres Hurtado (PP), que aprovechó su intervención para mostrar su desacuerdo con la ubicación escogida en cuanto que supondrá 'un trastoque' de todas las obras realizadas para garantizar la intermodalidad en la estación cuando ésta se pensaba colocar en la Avenida de Andaluces.

El regidor mostró su desacuerdo con que el Ministerio de Fomento 'no haya consultado a la Junta ni al municipio' antes de realizar el programa de necesidades de la ciudad y elaborar el anteproyecto de la estación presentado hoy.

'Ya que nosotros también aportamos una cantidad --económica-- importante al proyecto, lo estudiaremos para presentar alegaciones durante el periodo de exposición pública que lo enriquezcan', según adelantó Torres Hurtado, que a su vez dudó de que la nueva ubicación pueda garantizar la intermodalidad.

También aprovechó el contexto institucional para exponer --como ha hecho en los últimos meses ante los medios de comunicación-- su desacuerdo con que la Alta Velocidad llegue en superficie hasta que se construya la nueva estación, situación que vio 'preocupante' en cuanto que no existe un calendario de trabajo para soterrar el tramo y comenzar la ejecución de la construcción.

A estas declaraciones respondieron la consejera de Obras Públicas, Rosa Aguilar, el Morlán, que garantizaron la intermodalidad y el soterramiento del tramo, a la vez que pidieron lealtad institucional al regidor para que el proyecto se ejecute 'sin fisuras'.

Aguilar aseguró que 'lo más importante' es el importante cambio 'positivo' que la estación traerá consigo, garantizando que 'habrá tiempo suficiente para hablar y acordarlo todo'.

'El AVE no sólo llegará a Granada sino que se conectará con escaleras y cintas mecánicas con el metro de Granada y multiplicará las posibilidades de la ciudad', insistió la consejera, que se ha mostrado muy satisfecha con la presentación de este anteproyecto de 'vital importancia'.

Por su parte, Morlán quiso destacar que desde mañana comenzarán las reuniones entre las tres administraciones para comenzar la negociación del convenio económico, aunque no quiso comprometer ninguna fecha para la puesta en marcha de las obras del tramo ni de la estación hasta que no se liciten los trabajos de la variante de Loja (Granada).

'Yo no soy el que pica para dar una fecha', dijo Morlán, que restó importancia a los plazos en cuanto que Fomento está trabajando para el siglo XXI y pidió 'comprensión' en cuanto que se trata de una obra pública sometida a numerosas variables técnicas y burocráticas.

Terra | Noticias:

[Noticias](#) | [Inicio](#) | [España](#) | [Mundo](#) | [Local](#) | [Sucesos](#) | [Gente y Cultura](#) | [Especiales](#) | [Vídeos](#) | [Fotos](#) |

[RSS Terra Noticias](#) | [Página Inicio Terra Noticias](#) | [Mapa Web](#) |

Otros enlaces:

[Conoce Terra en otros países](#) | [Aviso e Información legales](#) | [Anúnciate](#) | [Política de privacidad](#) | [Copyright 2010](#) | [Telefónica de España, S.A.U](#) |