

El Plan de Cercanías para la Bahía de Cádiz que el Ministerio ha elaborado para los años 1996-2001, aprovecha la existencia de un ferrocarril adaptado a la estructura polinuclear de la población, potencia el transporte público colectivo y mejora la vertebración territorial. Este Plan se suma al Plan de Cercanías de Madrid y se adelanta al que se está estudiando para Barcelona.



Estación de Jerez de la Frontera.

EL MOPTMA ELABORA UN PLAN DE CERCANIAS PARA LOS AÑOS 1996 A 2001

Inversión de 30.000 millones para las cercanías de la Bahía de Cádiz

E José Luis Ordóñez
El Plan de Cercanías para la Bahía de Cádiz 1996-2001 propone la duplicación de vía desde Cádiz hasta el aeropuerto de Jerez, la integración urbana del ferrocarril en el pasillo de Cádiz, y en San

Fernando, Jerez, Puerto de Santa María y Puerto Real. La inversión alcanza, en cinco años, 30.916 millones de pesetas.

El plan ha sido elaborado por la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades del MOPTMA, desarrollando las propuestas ferro-

viarias acordadas en los convenios suscritos con las administraciones públicas autonómicas y locales. El plan es congruente con los objetivos y propuestas del Plan Intermodal de Transportes que está elaborando la Junta de Andalucía.

“El conjunto de actuaciones

programadas para la red de cercanías de la Bahía de Cádiz”, afirma **Eduardo Molina**, director Técnico del Ministerio, “tiene como objetivo establecer un servicio de transporte ferroviario, del tipo ofrecido por Cercanías de Renfe, que pueda constituirse como alternativa

Participación ecologista

“La Federación Ecologista Pacifista Gaditana felicita al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente al optar por la duplicación de la vía férrea antes que realizar un tercer acceso carretero a Cádiz cruzando la Bahía”, asegura Javier Herrera del Toro, portavoz de la Comisión de Protección Ambiental de la mencionada Federación.

Los ecologistas proponen extender la duplicación de vía desde Cádiz hasta Utrera, con objeto de lograr una infraestructura ferroviaria de doble vía entre Cádiz y Sevilla. También proponen

completar las actuaciones previstas en el Plan de Cercanías de la Bahía de Cádiz con nuevos apoyos al transporte ferroviario como la instalación de tranvías o metros ligeros entre Cádiz, San Fernando y Chiclana, así como en los centros urbanos de Cádiz y Jerez.

El plan tiene ya actuaciones programadas para la duplicación de vía entre Cádiz y el aeropuerto de Jerez, con una inversión de 8.436 millones, la integración del ferrocarril en el pasillo de Cádiz, con 4.185 millones, la construcción de nuevas estaciones en San Severiano, Estadio, Cortadura, Bahía Sur y

Aeropuerto, además del traslado de instalaciones de mercancías y las obras previstas en Jerez. En total, están programadas obras por un valor de 18.096 millones.

Las actuaciones pendientes de concertación se refieren a las obras en las estaciones de Cádiz (3.430 millones), San Fernando (4.092 millones), Puerto de Santa María (1.351 millones), cubrición del tramo Colarte-San Severiano (2.880 millones), y creación de nuevas estaciones en Parque de Las Salinas, La Ardila, Las Aletas, Hospital y Las Viñas. □



Los ecologistas gaditanos apoyan el Plan.



El plan vertebrará un área metropolitana con 700.000 habitantes.

atractiva al uso del automóvil". Incrementa la capacidad de la infraestructura ferroviaria, mejora la accesibilidad, facilita el intercambio con los otros modos de transporte e integra el ferrocarril en el medio ambiente urbano de las diversas poblaciones de la Bahía.

El reparto de la inversión de los 31.000 millones revela la importancia económica de las actuaciones destinadas a la integración del ferrocarril en las tramas urbanas y en los sistemas de transporte de cada núcleo de población. La integración urbana del ferrocarril

se encuentra en muchos casos indisolublemente ligada a la remodelación de las estaciones, a la construcción de intercambiadores modales y a la reestructuración del sistema de transporte local y global.

La concertación de cada una de las actuaciones de integración urbanística, en los aspectos de propuesta, programación, gestión y financiación deberá contar con la participación de los ayuntamientos afectados, y con la participación de la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía. del modo

Programa de inversión (millones de pesetas)	
Cádiz	
Duplicación de vía	2.353
Nuevas estaciones	550
Depresión e integración entre Cortadura y Colarte	4.185
Cubrición entre Colarte y San Severiano	2.880
Estación de Cádiz	3.430
Traslado de las instalaciones de mercancías	300
Total Cádiz	13.698
San Fernando	
Duplicación de vía	925
Nuevas estaciones	250
Intercambiador modal, integración y estación	4.092
Total San Fernando	5.267
Puerto Real	
Duplicación de vía	2.260
Nuevas estaciones	150
Integración y estación	717
Total Puerto Real	3.127
El Puerto de Santa María	
Duplicación de vía	1.973
Nuevas estaciones	100
Intercambiador modal, integración y estación	1.351
Total Puerto de Santa María	3.424
Jerez de la Frontera	
Duplicación de vía en tramo urbano	925
Nueva estación	75
Actuación concertada que incluye duplicación de vía en 4 km	4.000
Traslado de las instalaciones de mercancías	400
Total Jerez	5.400
TOTAL	30.916

que se ha realizado la actuación concertada correspondiente a Jerez de la Frontera, para la que se ha suscrito un convenio entre las administraciones públicas.

En el plan se propone una programación de las actuaciones relacionada con la realización prioritaria de aquellas obras mínimas e imprescindibles para que el ferrocarril pueda establecer nuevos servicios. Estos nuevos servicios serán de mayor calidad, frecuencia, confortabilidad y fiabilidad, con el objetivo de lograr una captación máxima de via-

jeros, para el ferrocarril, en un plazo relativamente corto.

Las demás actuaciones, relacionadas con complejas operaciones de renovación urbana, se incorporarán a la programación del plan a medida que se culminen los procesos de concertación entre las distintas administraciones públicas. En algunas actuaciones de integración es posible considerar la obtención de recursos económicos del aprovechamiento lucrativo de algunas parcelas liberadas del uso ferroviario, con el objeto de disminuir los recursos presupuestarios públicos. □