



# NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA EN EL AEROPUERTO DE GIRONA - COSTA BRAVA

Presentación del Estudio Informativo

Marzo 2023

# Índice

---

- Objeto del estudio
- Aeropuerto de Girona – Costa Brava
- Situación
- Alternativas estudiadas
- Estimación de inversión por fases
- Análisis y selección de alternativas
- Estación propuesta
- Conexión estación – aeropuerto

# Objeto del estudio

---

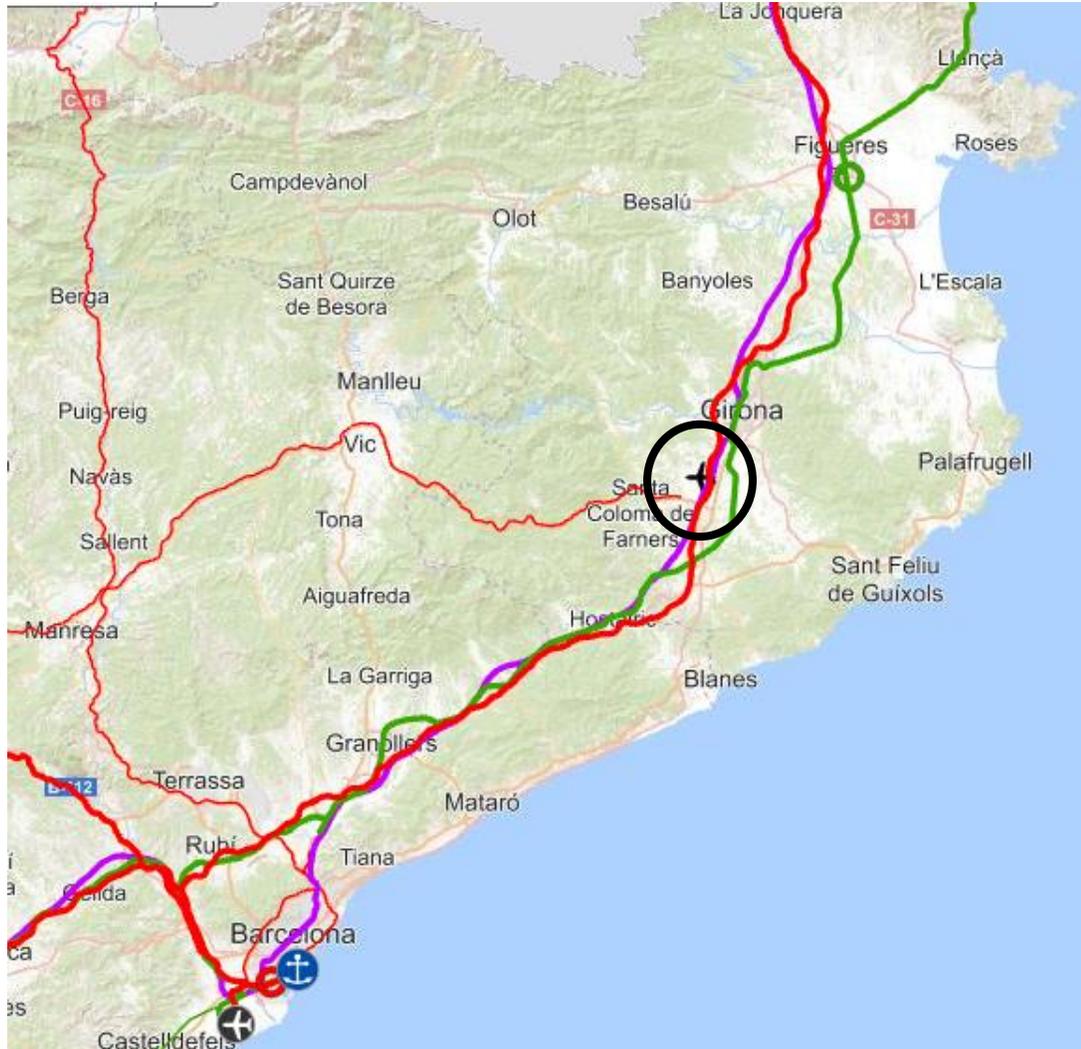
## **PREMISAS**

- Proximidad de la línea ferroviaria Madrid – Barcelona – Frontera Francesa y Aeropuerto de Girona – Costa Brava
- Permitir el desarrollo del Plan Director del Aeropuerto
- Desarrollar el planeamiento territorial incorporando una nueva estación
- Favorecer la intermodalidad ferrocarril – aeropuerto
- Descongestión de la red viaria y mejora de la huella de carbono
- Mejorar la conexión del aeropuerto con el área de influencia de Barcelona

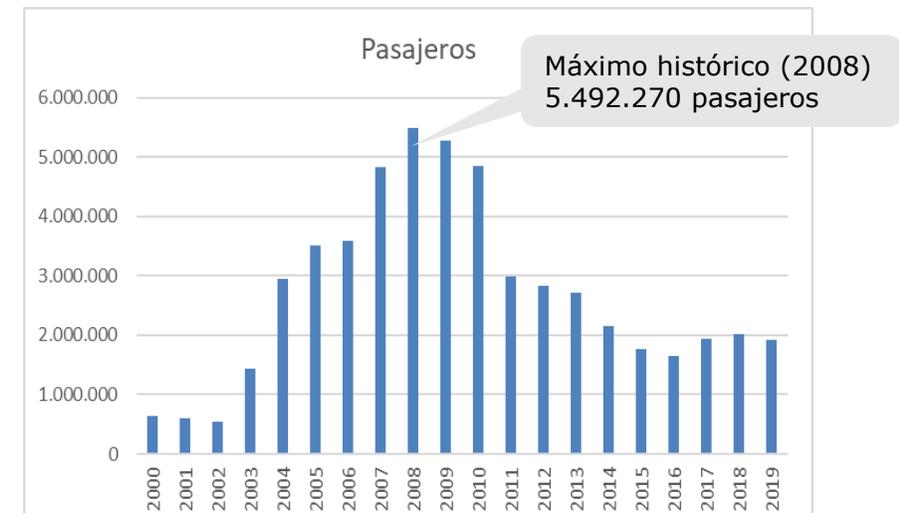
## **OBJETO DEL ESTUDIO**

Analizar las alternativas de ubicación y configuración ferroviaria de la nueva estación

# Aeropuerto de Girona – Costa Brava



- Buen posicionamiento tanto desde el punto de vista turístico como del comercial e industrial
- Ubicado cerca de la Costa Brava, de los Pirineos y de las ciudades de Girona y Barcelona, a 10 y 85 km respectivamente.
- Ha demostrado ser un destino atractivo para las compañías aéreas y con capacidad para absorber una gran demanda en el futuro.



Fuente: OTLE MITMA

# Aeropuerto de Girona – Costa Brava

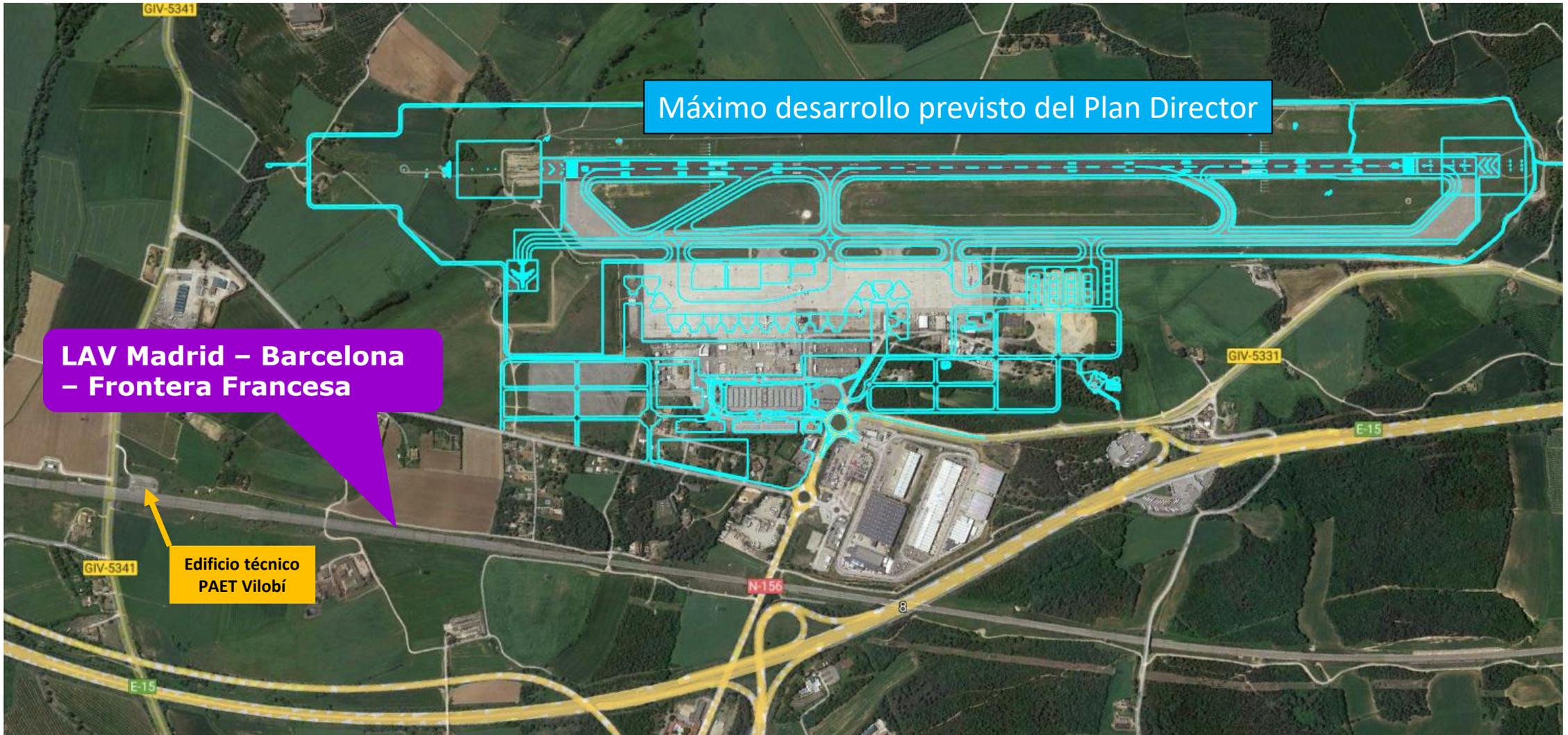
---

- Planes propios de **crecimiento** así como de **complemento** al aeropuerto de Barcelona.
- Importancia del **tráfico "punto a punto"** para su zona de influencia y para atender un polo turístico clave: la **Costa Brava**.
- Revisión del **Plan Director** en **evaluación ambiental estratégica**

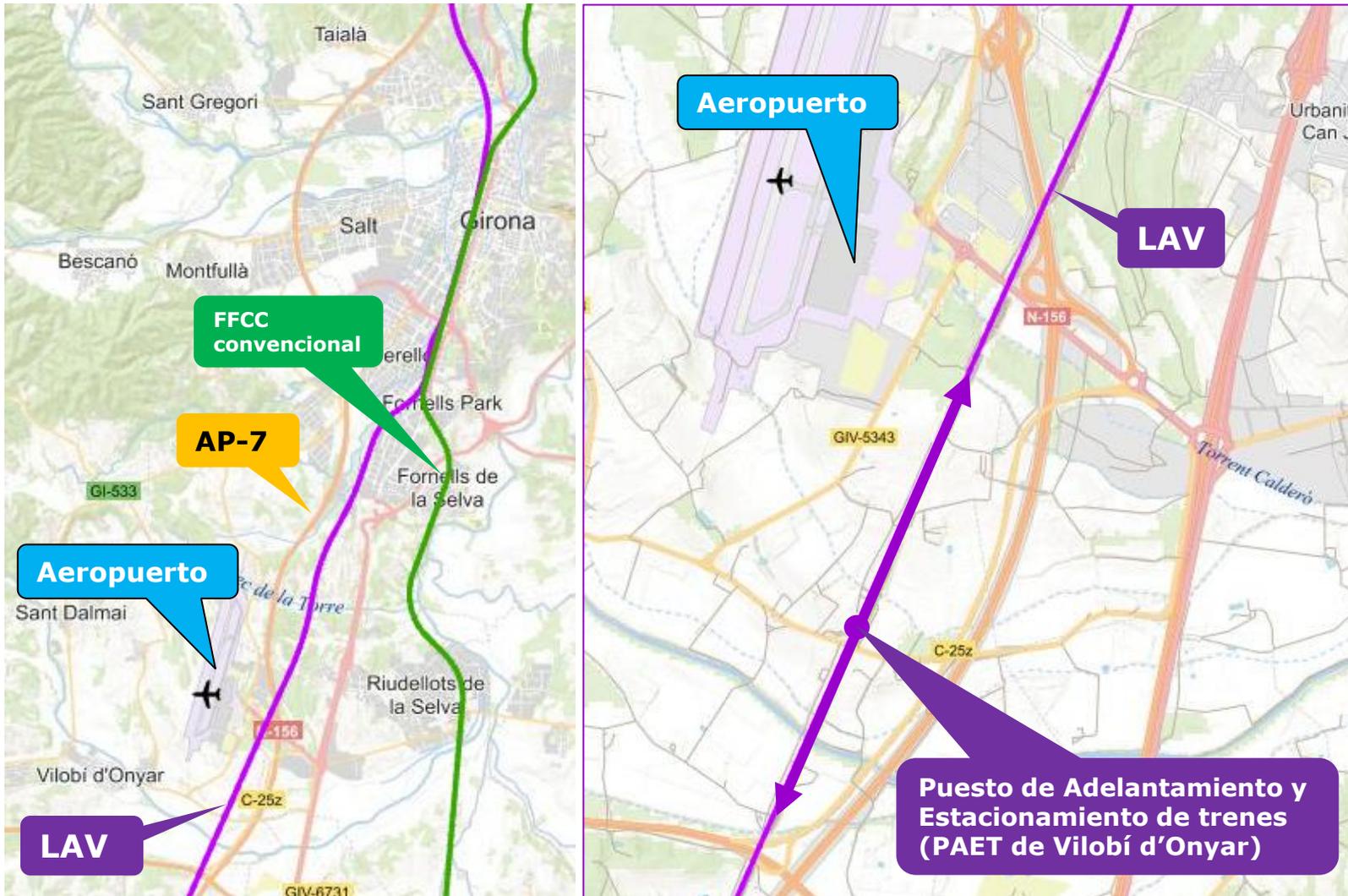
**ESCENARIO DE TRÁFICO FUTURO DEL  
NUEVO PLAN DIRECTOR  
(pasajeros anuales)**

**10.180.400**

# Aeropuerto de Girona – Costa Brava



# Situación



## Principales vías de comunicación:

- LAV Madrid-Barcelona-Figueres
- N-156
- AP-7
- A-2
- C-25

## Distancias/tiempos de viaje:

Barcelona – Aeropuerto:

- FFCC alta velocidad: 33 min
- Vehículo privado: 60 min
- Autobús: 75 min

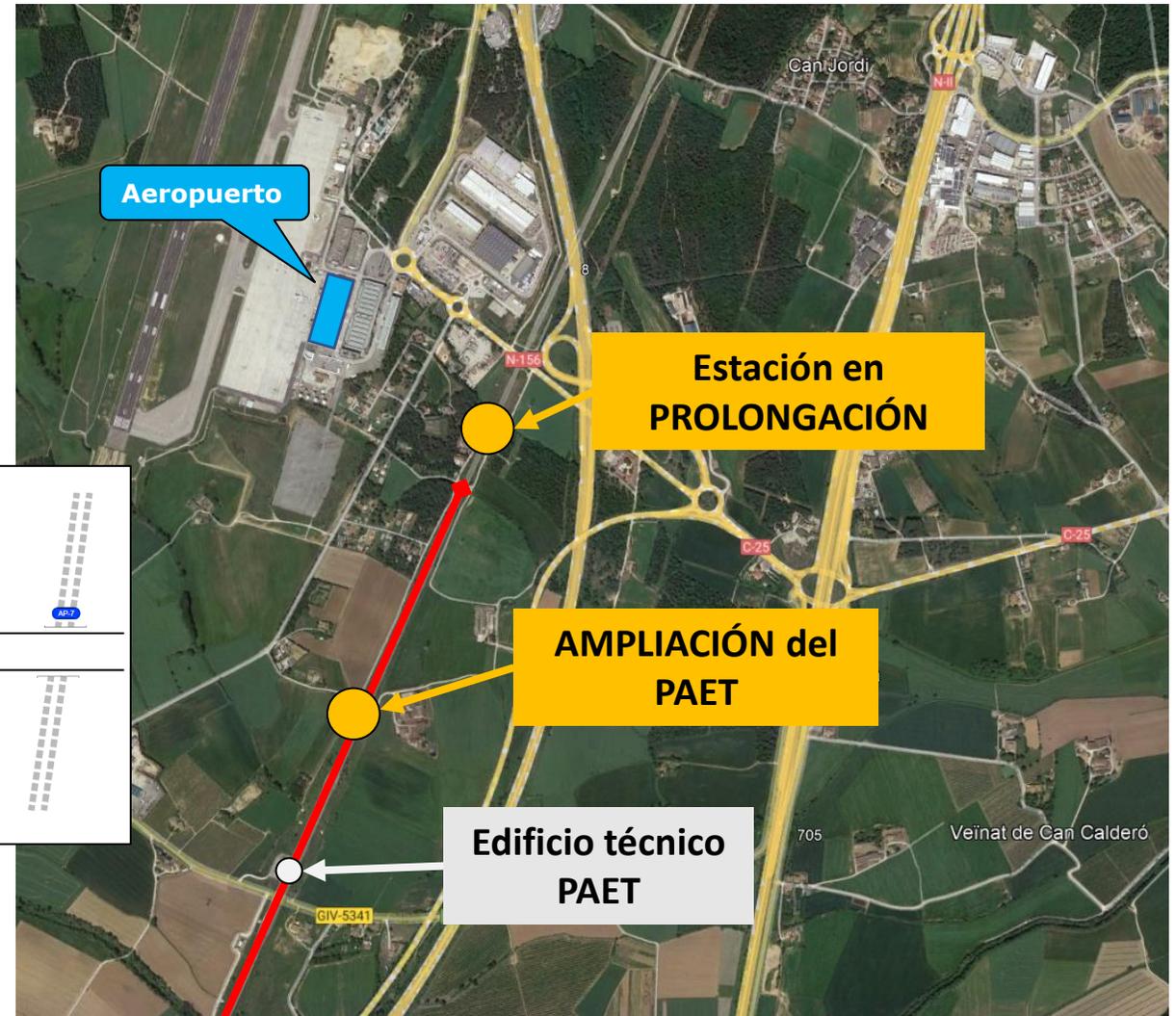
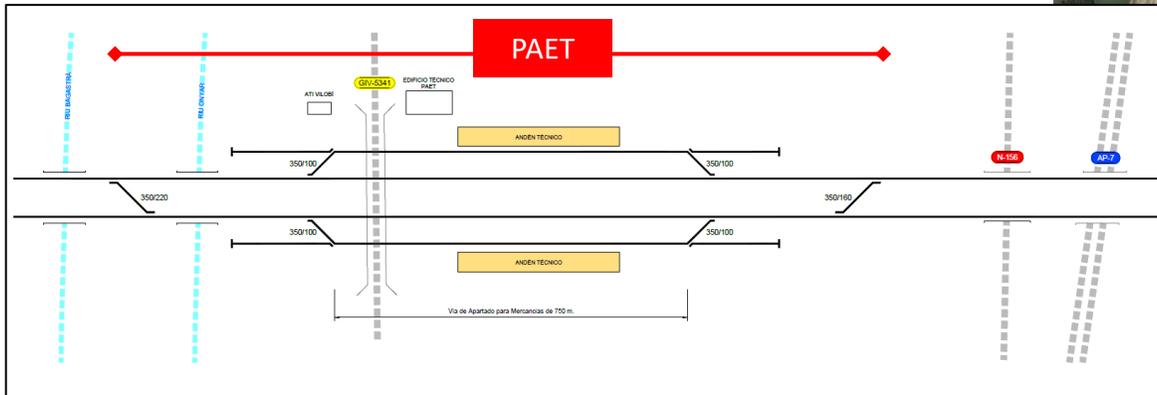
Aeropuerto – Girona:

- Vehículo privado: 18 min

# Alternativas estudiadas

## UBICACIONES (2)

- **Ampliación** del PAET actual
  - En **Prolongación** del PAET actual
- Vías PAET. 4 vías (2 de apartado)



# Alternativas estudiadas

---

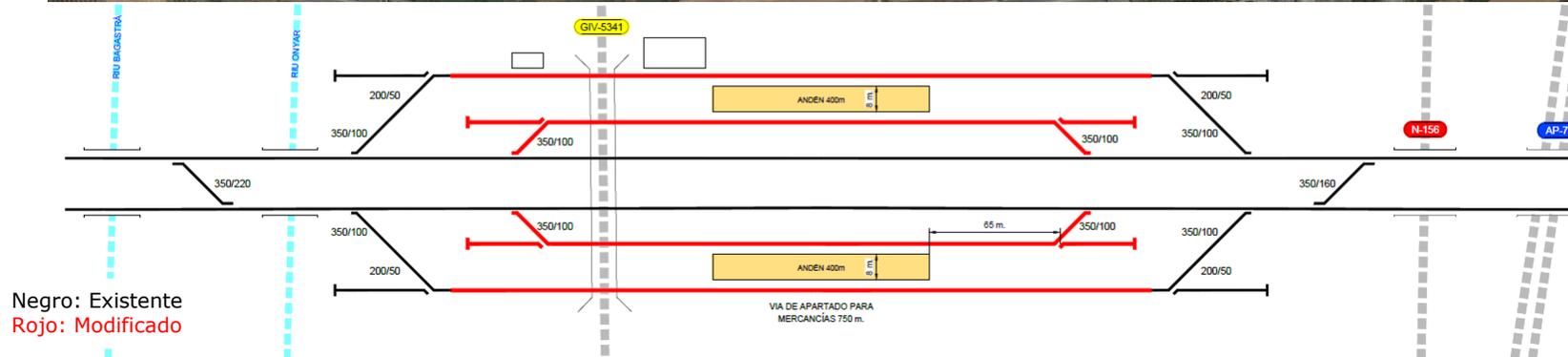
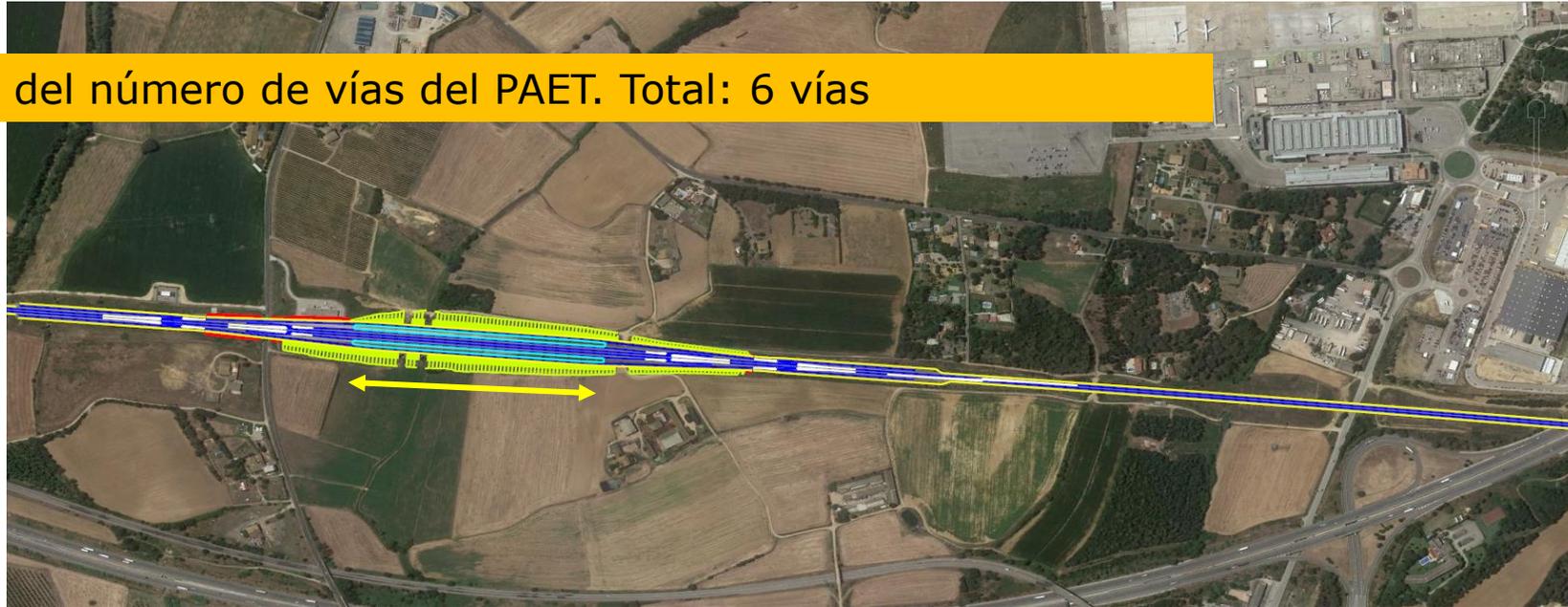
## PROPUESTA DE ENTRADA EN SERVICIO EN DOS FASES

- **Fase I** (inicial).- Servicios ferroviarios pasantes
- **Fase II** (cuando el incremento de la demanda de viajeros lo requiera).- Servicios ferroviarios pasantes + servicios lanzadera Barcelona - Aeropuerto

# Alternativas estudiadas

## Alternativa 1: Ampliación del PAET (Fase I)

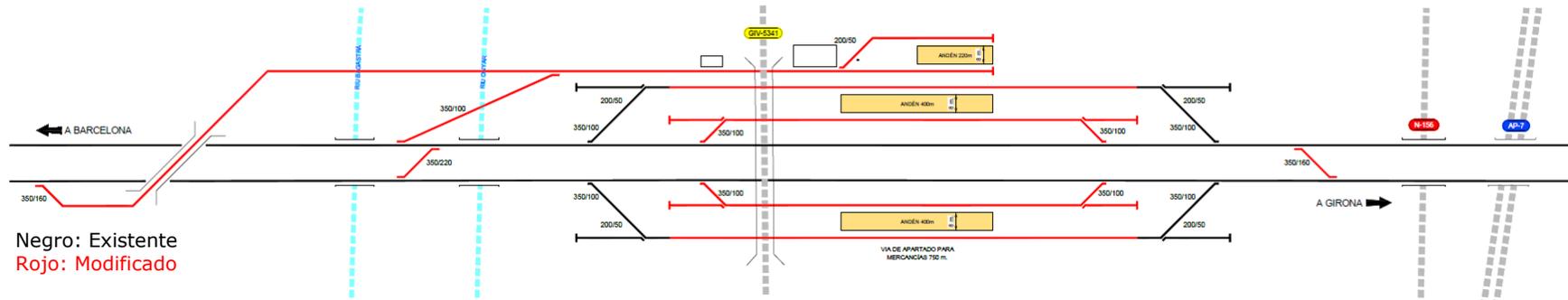
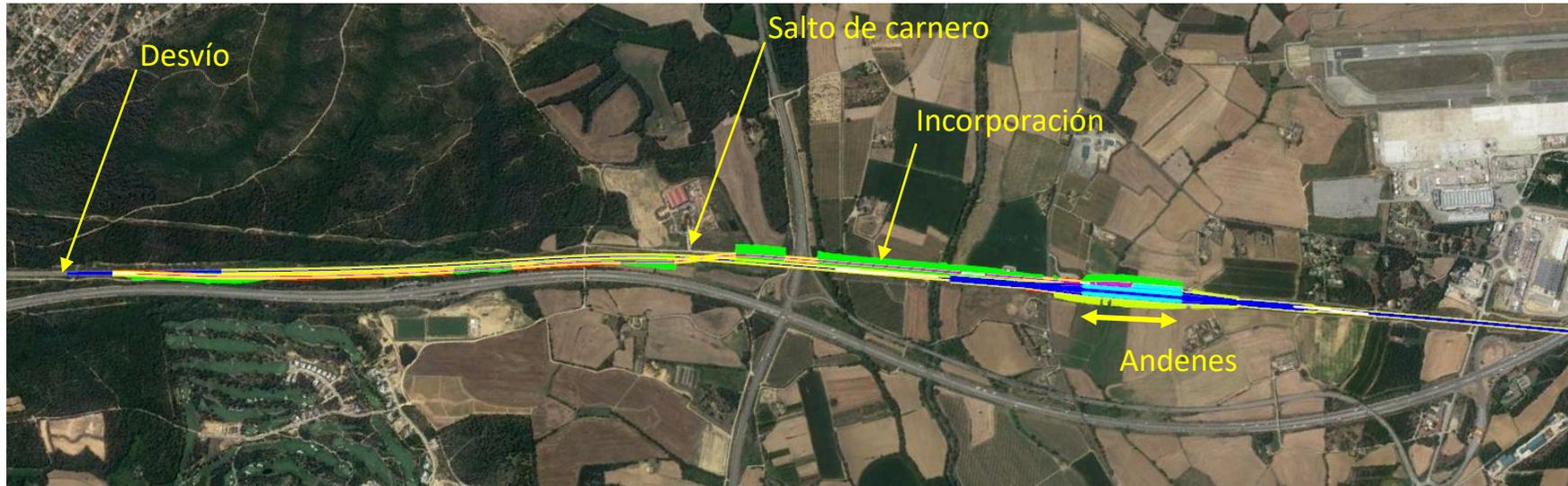
- Ampliación del número de vías del PAET. Total: 6 vías



# Alternativas estudiadas

## Alternativa 1: Ampliación del PAET (Fase II)

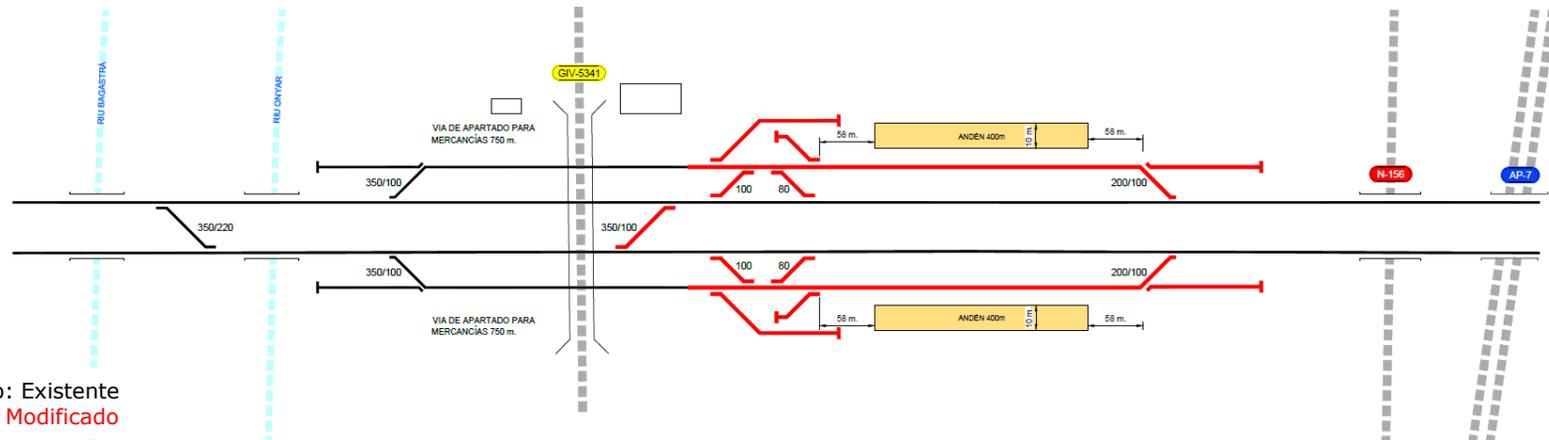
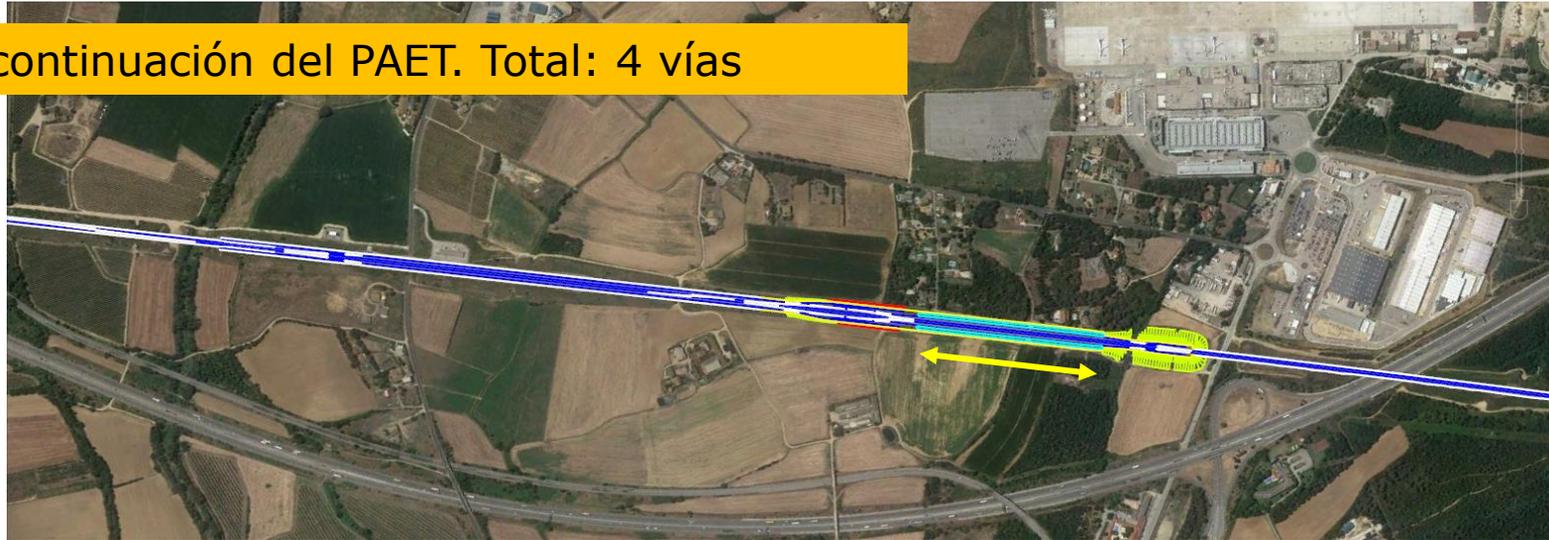
- Ramal ferroviario para lanzadera Barcelona - Aeropuerto



# Alternativas estudiadas

## Alternativa 2: estación en prolongación del PAET (Fase I)

- Estación a continuación del PAET. Total: 4 vías



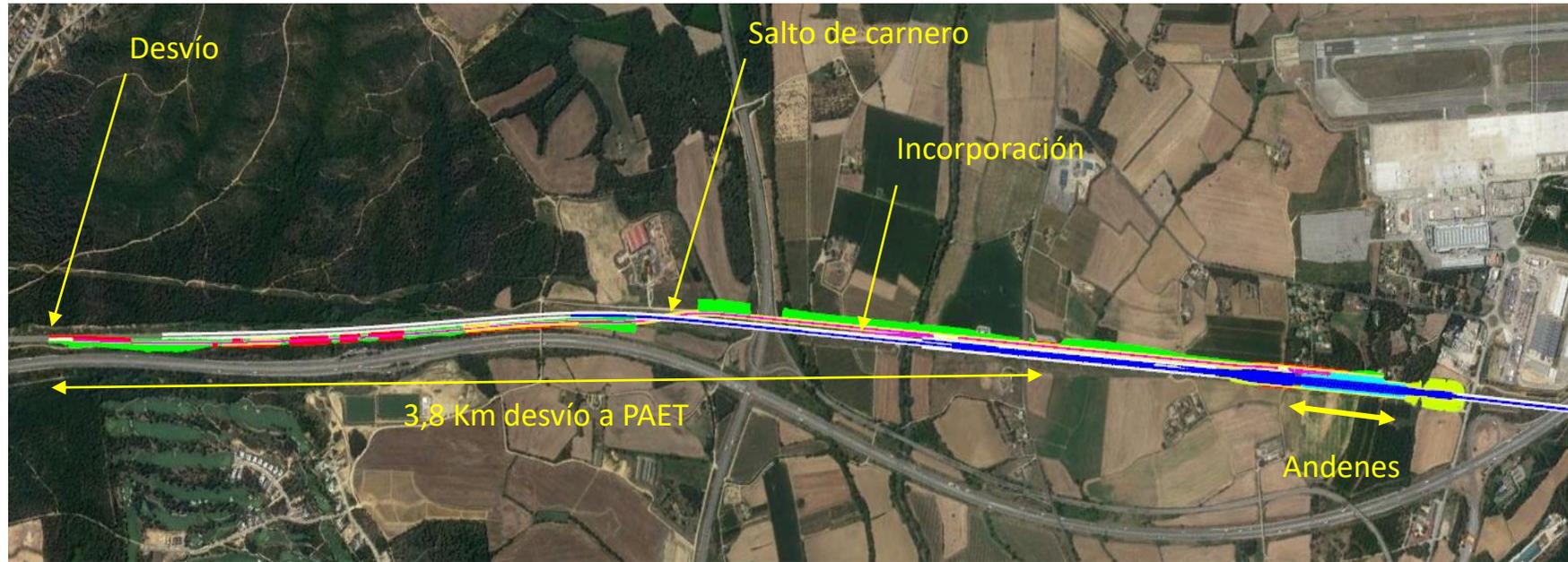
Negro: Existente  
Rojo: Modificado

Negro: Existente  
Rojo: Modificado

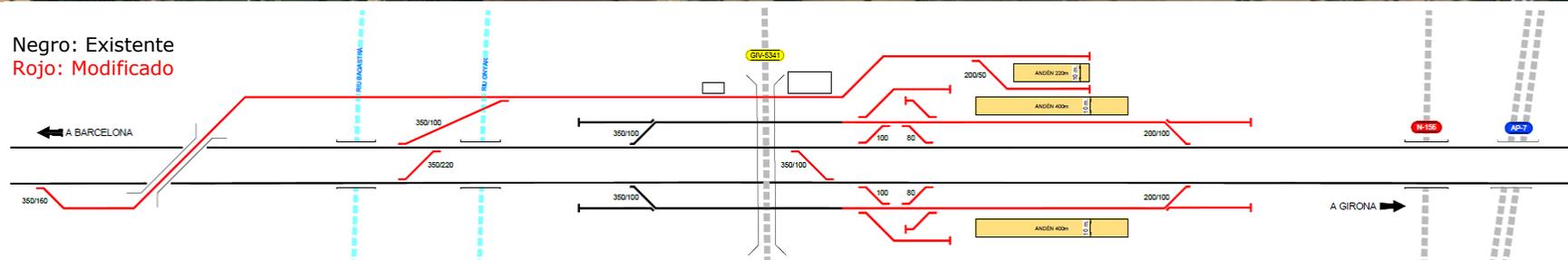
# Alternativas estudiadas

## Alternativa 2: estación en prolongación del PAET (Fase II)

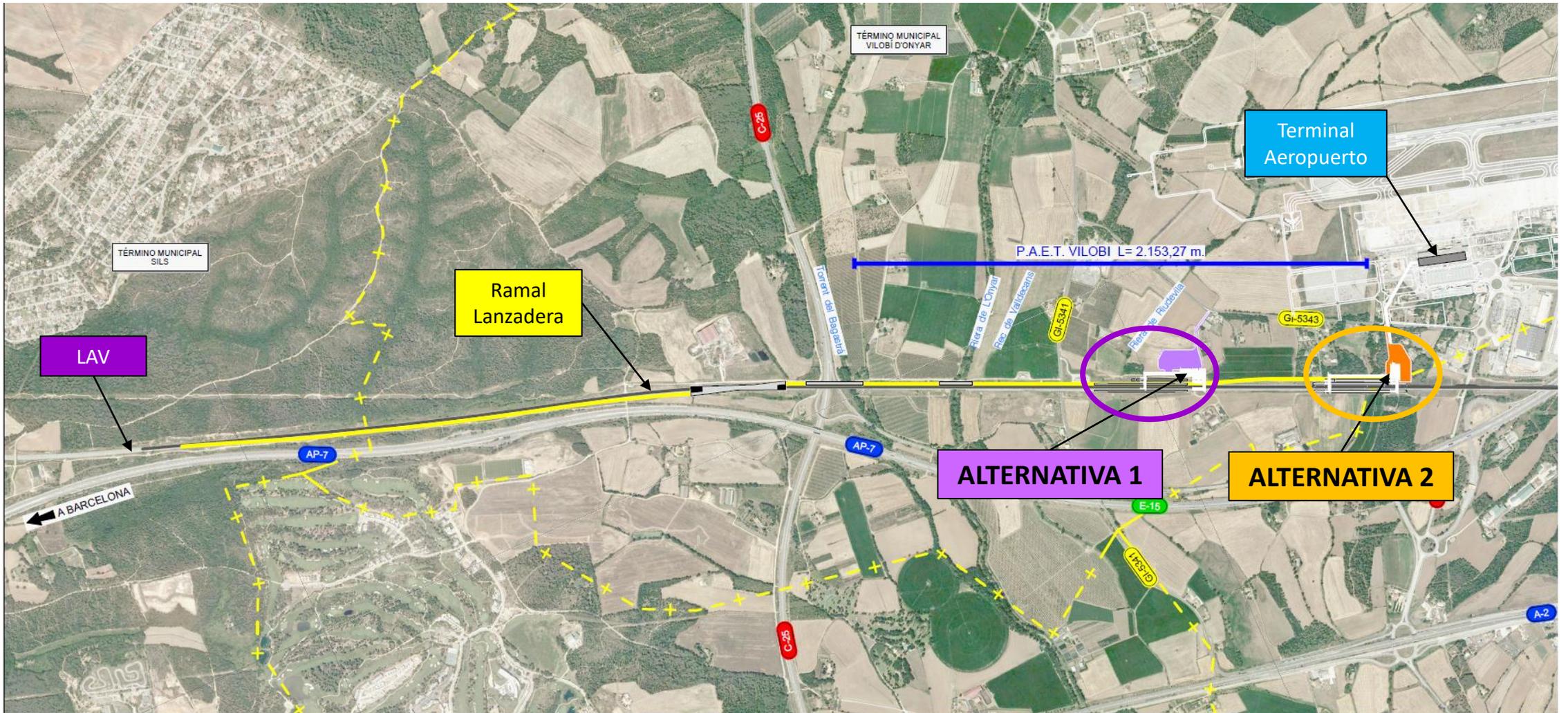
- Ramal ferroviario para lanzadera Barcelona - Aeropuerto



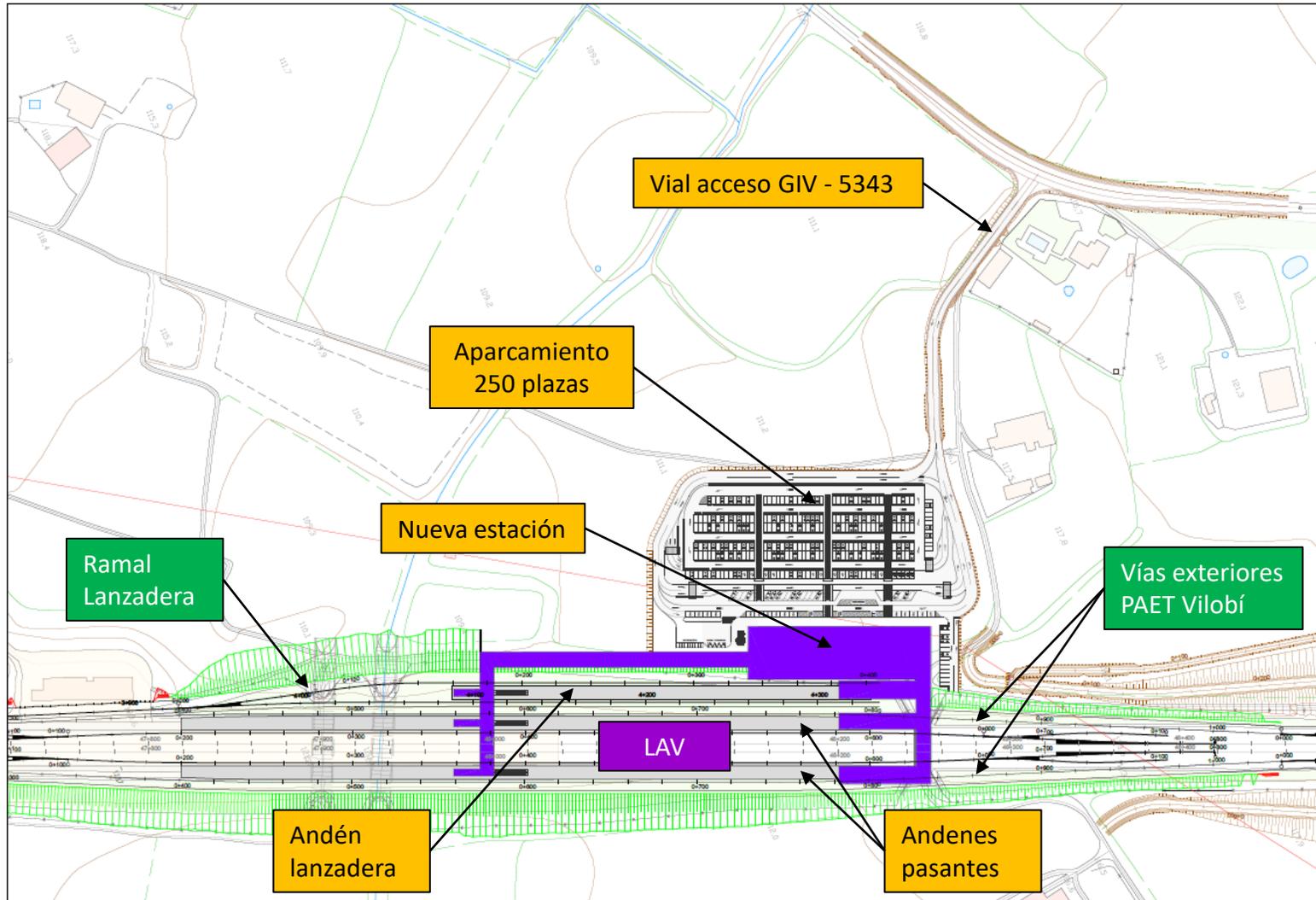
Negro: Existente  
Rojo: Modificado



# Alternativas estudiadas



# Alternativas estudiadas



## **ALTERNATIVA 1.** **AMPLIACIÓN DEL PAET**

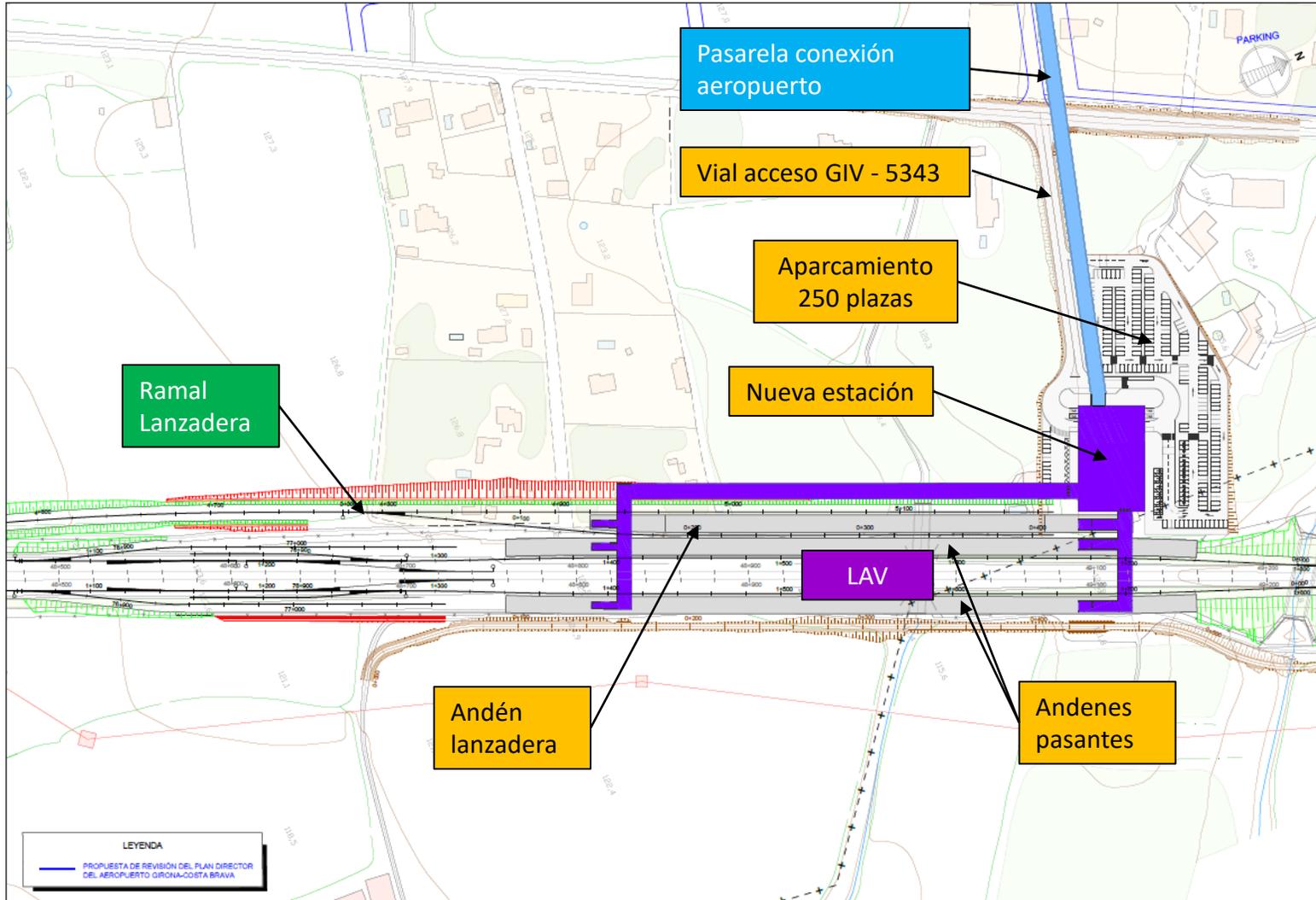
### **Ampliación del PAET:**

- Estación en superficie
- Acceso a GIV - 5343
- 250 plazas de aparcamiento
- Separación de Llegadas/Salidas
- Utilización de paso inferior existente

### **Conexión estación - aeropuerto:**

- Autobús lanzadera
- Traslado 23 minutos

# Alternativas estudiadas



## **ALTERNATIVA 2.** **PROLONGACIÓN DEL PAET**

### **Estación en prolongación:**

- Estación en altura
- Acceso a GIV - 5343
- 250 plazas de aparcamiento
- Separación de Llegadas/Salidas

### **Conexión estación - aeropuerto:**

- Pasarela peatonal
- Traspordo 16 minutos

# Estimación de inversión por fases

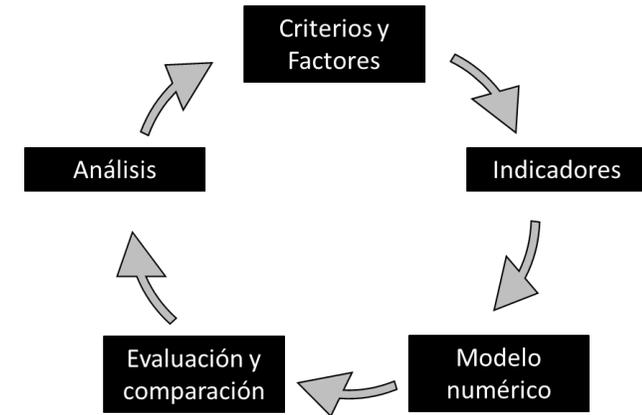
		ALTERNATIVA 1			ALTERNATIVA 2		
		FASE I	FASE II	TOTAL	FASE I	FASE II	TOTAL
1.	DEMOLICIONES Y LEVANTES	229.320,00	416.380,00	645.700,00	40.520,00	380.420,00	420.940,00
2.	MOVIMIENTO DE TIERRAS	2.269.735,57	4.556.325,33	6.826.060,90	970.824,42	4.431.289,16	5.402.113,58
3.	ESTRUCTURAS	566.496,00	13.899.663,00	14.466.159,00	0,00	13.997.871,00	13.997.871,00
4.	TÚNELES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.	DRENAJE	285.000,00	1.520.000,00	1.805.000,00	114.000,00	1.862.000,00	1.976.000,00
6.	VÍA	7.705.240,00	5.062.278,00	12.767.518,00	8.652.400,00	6.496.020,00	15.148.420,00
7.	ELECTRIFICACIÓN	1.389.000,00	665.000,00	2.054.000,00	768.500,00	985.000,00	1.753.500,00
8.	INSTALACIONES DE SEGURIDAD Y COMUNICACIONES	1.495.200,00	996.800,00	2.492.000,00	1.849.100,00	1.512.900,00	3.362.000,00
9.	INSTALACIONES NO FERROVIARIAS EN TÚNELES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10.	ESTACIÓN (OBRA CIVIL Y ARQUITECTURA)	10.974.440,00	864.000,00	11.838.440,00	13.003.370,00	1.440.000,00	14.443.370,00
11.	ESTACIÓN (EQUIPAMIENTO)	6.879.260,00	1.313.640,00	8.192.900,00	7.085.940,00	736.960,00	7.822.900,00
12.	PASARELA DE CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO	0,00	0,00	0,00	10.202.520,00	0,00	10.202.520,00
13.	REPOSICIÓN DE VIALIDAD AFECTADA Y URBANIZACIÓN	966.447,50	930.658,60	1.897.106,10	469.424,80	790.272,20	1.259.697,00
14.	REPOSICIÓN DE SERVICIOS AFECTADOS	1.105.010,00	172.930,00	1.277.940,00	1.094.230,00	162.150,00	1.256.380,00
15.	SITUACIONES PROVISIONALES	12.025,00	6.475,00	18.500,00	11.110,00	9.090,00	20.200,00
16.	OBRAS COMPLEMENTARIAS	189.540,00	136.160,00	325.700,00	66.680,00	285.480,00	352.160,00
17.	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	305.317,34	697.420,36	1.002.737,70	316.852,38	714.530,00	1.031.382,38
18.	IMPREVISTOS	3.437.203,00	3.123.773,00	6.560.976,00	4.464.547,00	3.380.398,00	7.844.945,00
19.	SEGURIDAD Y SALUD	956.185,00	487.230,00	1.443.415,00	982.201,00	743.687,00	1.725.888,00
	<b>Presupuesto de ejecución material (PEM)</b>	<b>38.765.419,41</b>	<b>34.848.733,29</b>	<b>73.614.152,70</b>	<b>50.092.219,60</b>	<b>37.928.067,36</b>	<b>88.020.286,96</b>
	<b>GG+BI (19%)</b>	<b>7.365.429,69</b>	<b>6.621.259,33</b>	<b>13.986.689,01</b>	<b>9.517.521,72</b>	<b>7.206.332,80</b>	<b>16.723.854,52</b>
	<b>Valor estimado del contrato (VEC)</b>	<b>46.130.849,10</b>	<b>41.469.992,62</b>	<b>87.600.841,71</b>	<b>59.609.741,32</b>	<b>45.134.400,16</b>	<b>104.744.141,48</b>
	<b>IVA (21%)</b>	<b>9.687.478,31</b>	<b>8.708.698,45</b>	<b>18.396.176,76</b>	<b>12.518.045,68</b>	<b>9.478.224,03</b>	<b>21.996.269,71</b>
	<b>Presupuesto Base de Licitación (PBL)</b>	<b>55.818.327,41</b>	<b>50.178.691,07</b>	<b>105.997.018,47</b>	<b>72.127.787,00</b>	<b>54.612.624,19</b>	<b>126.740.411,19</b>

# Análisis y selección de la alternativas

## CRITERIOS Y FACTORES

- **Medio Ambiente** (calidad del aire, ruido y vibraciones, geología y geomorfología, suelos, hidrogeología, aguas superficiales, vegetación y hábitats de interés, fauna, espacios naturales de interés, medio perceptual, patrimonio cultural y factores sociales y socioeconómicos)
- **Inversión** (Evaluación financiera conjunta)
- **Funcionalidad** (Versatilidad, limitación de velocidad, dificultad constructiva y mercancías peligrosas)
- **Vertebración territorial** (Captación de demanda, rentabilidad socioeconómica y ocupación).

## ANALISIS MULTICRITERIO



## ANALISIS DE ALTERNATIVAS

### **Alternativa 1. Ampliación del PAET:**

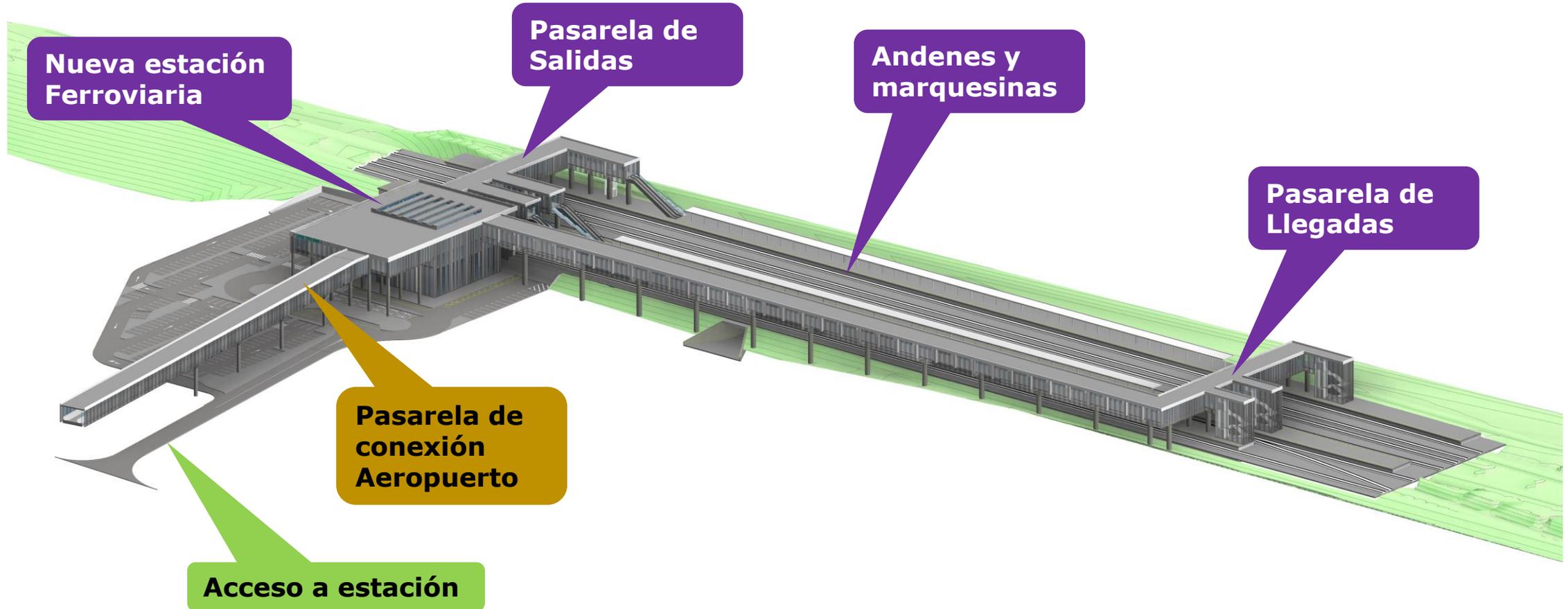
- Mejor en términos de **Medio Ambiente** (menores molestias a población y afección a hábitats de interés, mayor sencillez constructiva, velocidad de paso por vía directa y ocupación territorial).

### **Alternativa 2. Prolongación del PAET:**

- Mejor en términos de **inversión, funcionalidad y vertebración territorial** (menor movimiento de tierras, mayor captación de viajeros del aeropuerto, posibilidad de inversión de marcha desde ambos andenes (pasantes), separación de PAET y estación, y mayor rentabilidad socioeconómica).

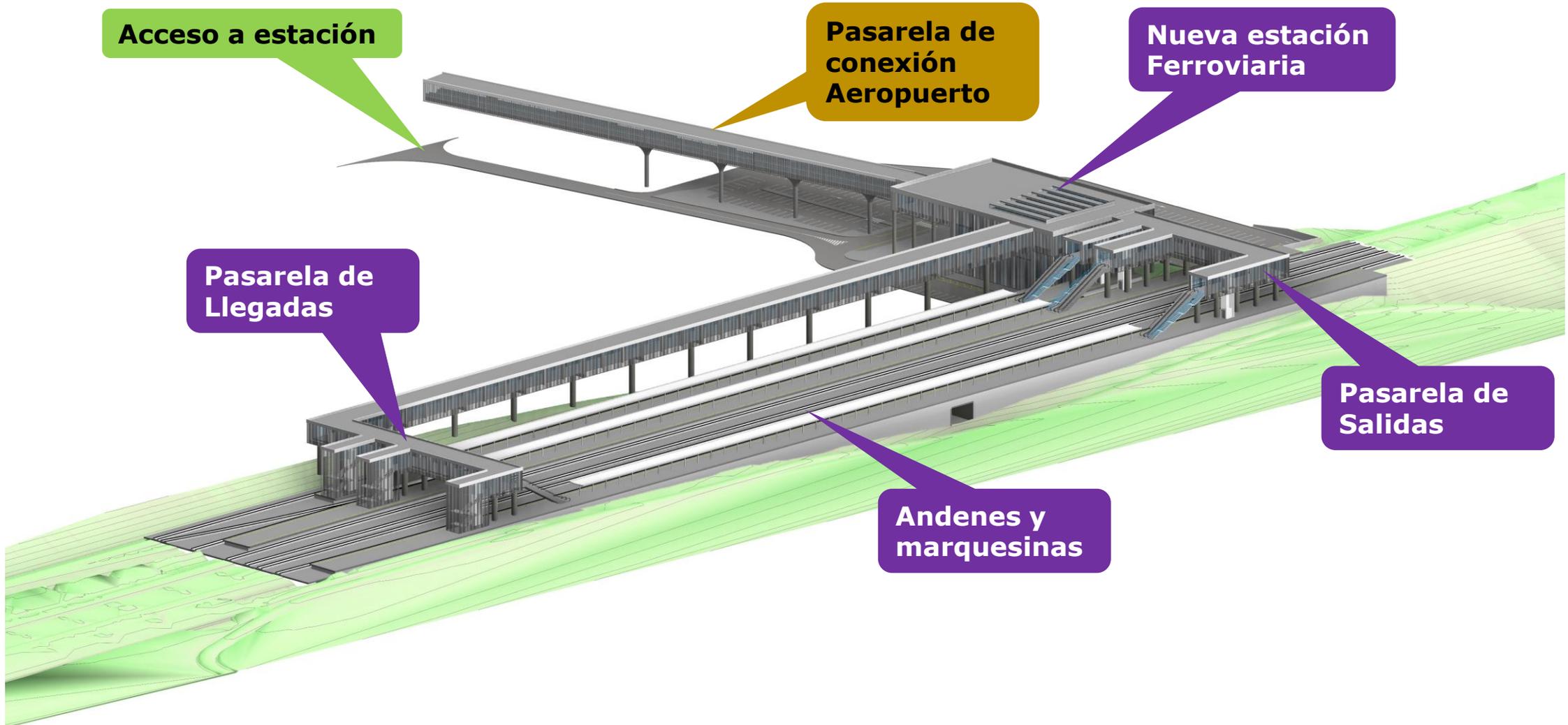
# Estación propuesta

## ALTERNATIVA 2. Prolongación del PAET



# Estación propuesta

## ALTERNATIVA 2. Prolongación del PAET



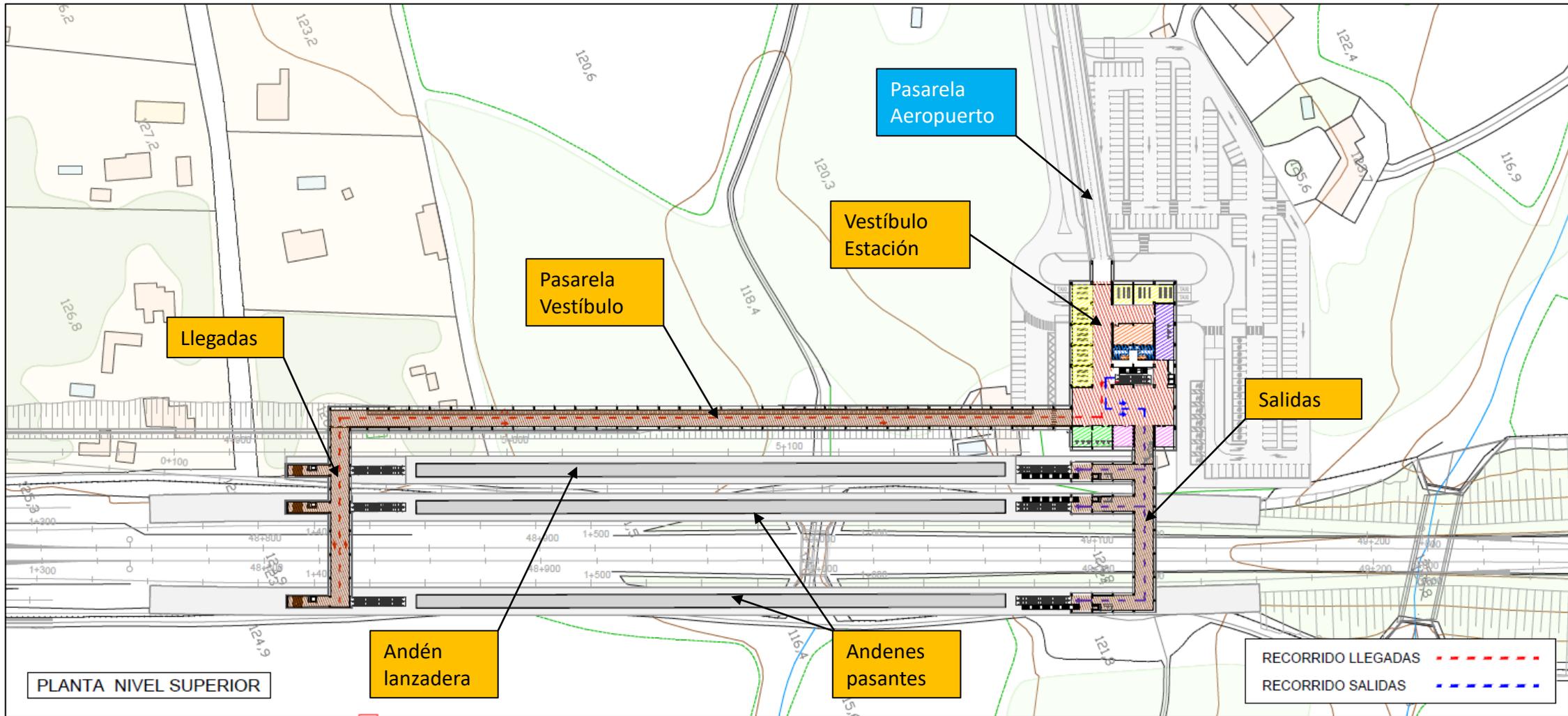
# Estación propuesta

## ALTERNATIVA 2. Prolongación del PAET



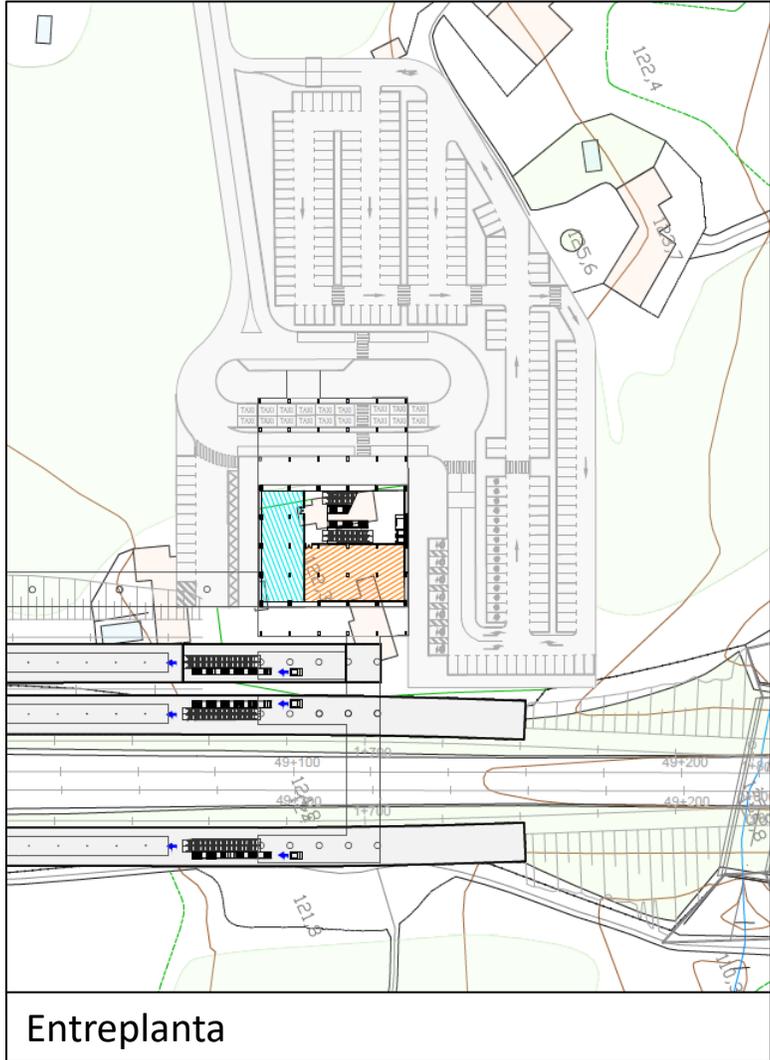
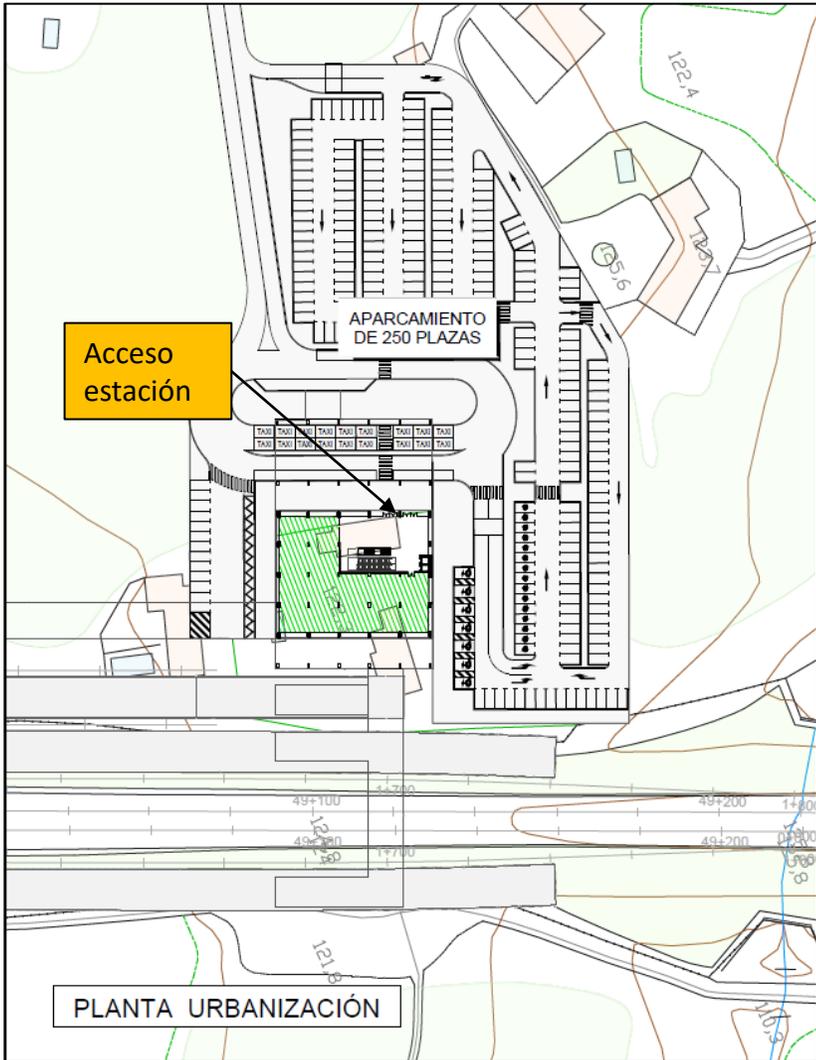
# Estación propuesta

## ALTERNATIVA 2. Prolongación del PAET



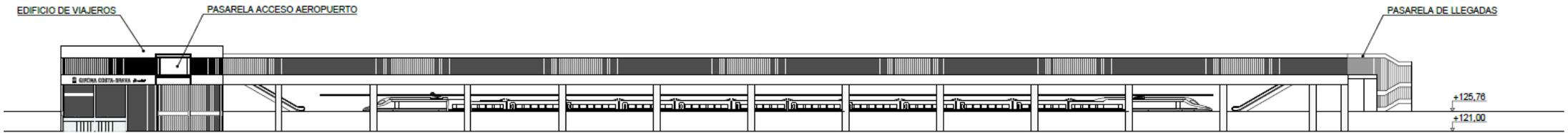
# Estación propuesta

## ALTERNATIVA 2. Prolongación del PAET

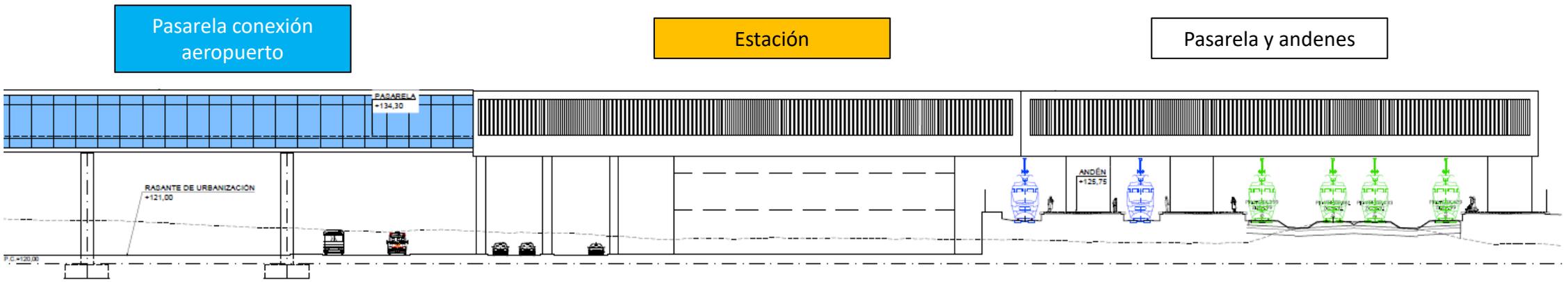


LEYENDA	
USO	SUPERFICIE
ÁREA DE EXPLOTACIÓN PRIVADA	732,79 m <sup>2</sup>
LOCALES COMERCIALES	418,26 m <sup>2</sup>
ALMACÉN	491,60 m <sup>2</sup>
ASEOS	52,33 m <sup>2</sup>
SERVICIO ACERCA	138,13 m <sup>2</sup>
PUNTO ADIF	106,61 m <sup>2</sup>
VESTÍBULO	926,70 m <sup>2</sup>
OPERADORES	104,09 m <sup>2</sup>
INSTALACIONES	304,96 m <sup>2</sup>
CIRCULACIONES GENERALES	3007,83 m <sup>2</sup>
SUMATORIO m <sup>2</sup> CONSTRUIDOS	6283,30 m <sup>2</sup>

## Alzados y perfiles

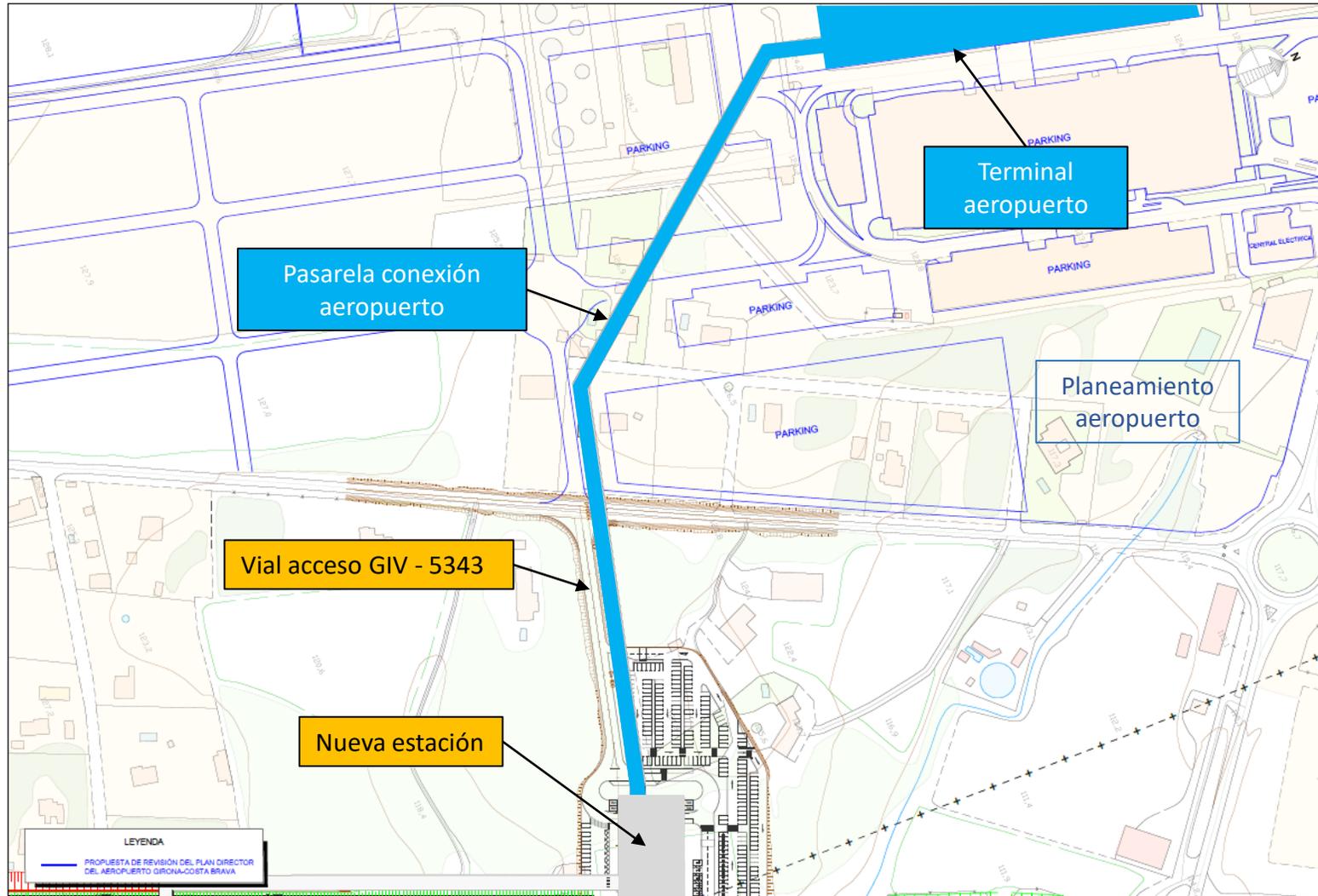


ALZADO LADO AEROPUERTO



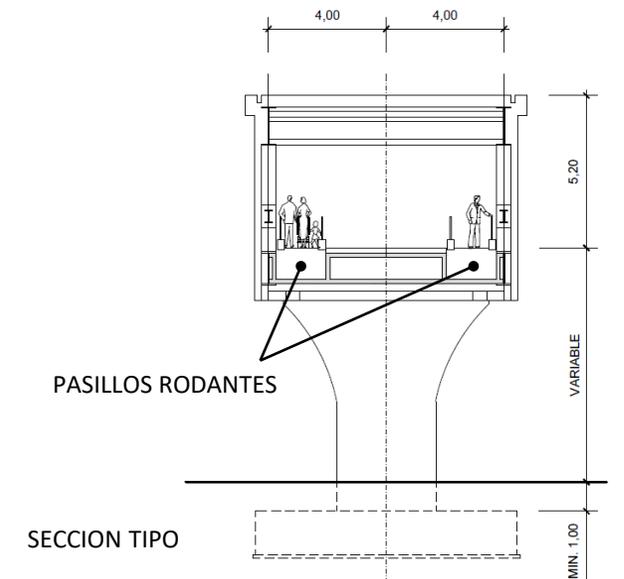
PERFIL LONGITUDINAL

# Conexión estación - aeropuerto



## Pasarela de conexión:

- Coordinación con planeamiento
- Longitud 493 metros
- Pendiente horizontal
- Dotada de pasillos rodantes





**Gracias por su atención**