

# ANÁLISIS DE LA OPERATIVA INTERIOR DEL TRÁFICO DE AUTOBUSES EN EL DISEÑO DEL ANTEPROYECTO DE LA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN



JUNIO-2022

# ÍNDICE

## 1. ANTECEDENTES Y OBJETO DE ESTUDIO.

## 2. ESCENARIO FINAL: ESTACIONES FUTURAS DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN Y LA MARINA.

### 2.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 2.1.1. INTRODUCCIÓN.

#### 2.1.2. ENTORNO DE LA ACTUACIÓN (DÍA LABORABLE MEDIO VS DÍA LABORABLE PUNTA).

#### 2.1.3. ACCESOS DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA).

#### 2.1.4. INTERIOR DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA).

##### 2.1.4.1. PLANTA -2: ACCESO NORTE.

##### 2.1.4.2. PLANTA -3: ACCESO SUR.

##### 2.1.4.3. OPERATIVA DE REGULACIÓN.

### 2.2. PROPUESTA PRELIMINAR DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS.

## 3. ESCENARIO PROVISIONAL: ESTACIÓN FUTURA DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN Y ESTACIÓN ACTUAL DE MUELLE HEREDIA.

### 3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 3.1.1. INTRODUCCIÓN.

#### 3.1.2. ENTORNO DE LA ACTUACIÓN (DÍA LABORABLE MEDIO VS DÍA LABORABLE PUNTA).

#### 3.1.3. ACCESOS DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA).

#### 3.1.4. INTERIOR DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA).

##### 3.1.4.1. PLANTA -2: ACCESO NORTE.

##### 3.1.4.2. PLANTA -3: ACCESO NORTE.

##### 3.1.4.3. PLANTA -3: ACCESO SUR.

##### 3.1.4.4. OPERATIVA DE REGULACIÓN.

### 3.2. PROPUESTA PRELIMINAR DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS.

## 4. CONCLUSIONES GENERALES.

# 1. ANTECEDENTES Y OBJETO DE ESTUDIO.

**PETICIONARIO:**   
PROMMALAGA

**EQUIPO CONSULTOR:**   
estudio 7  
ingeniería y construcción

**FECHA: JUNIO-2022.**

## **OBJETO DEL ESTUDIO:**

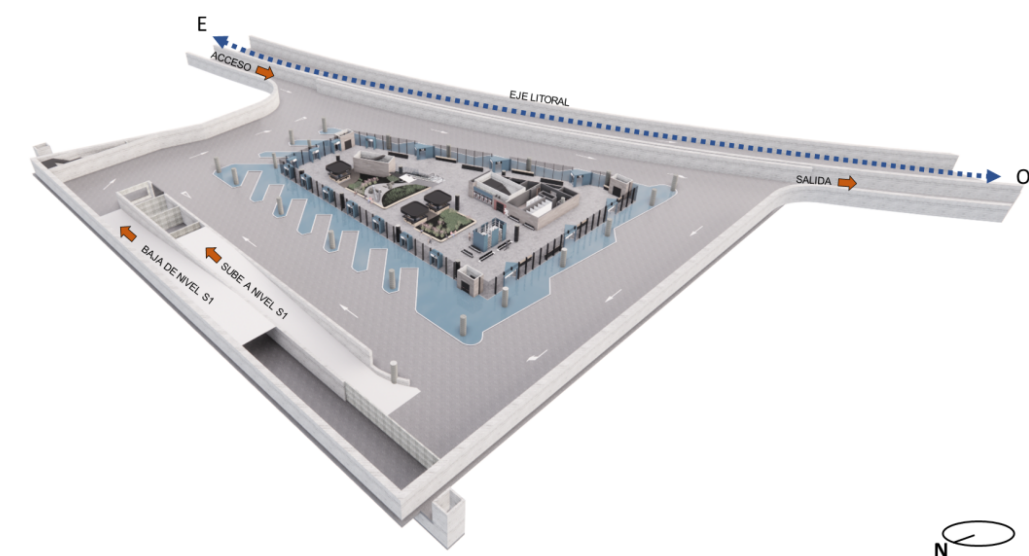
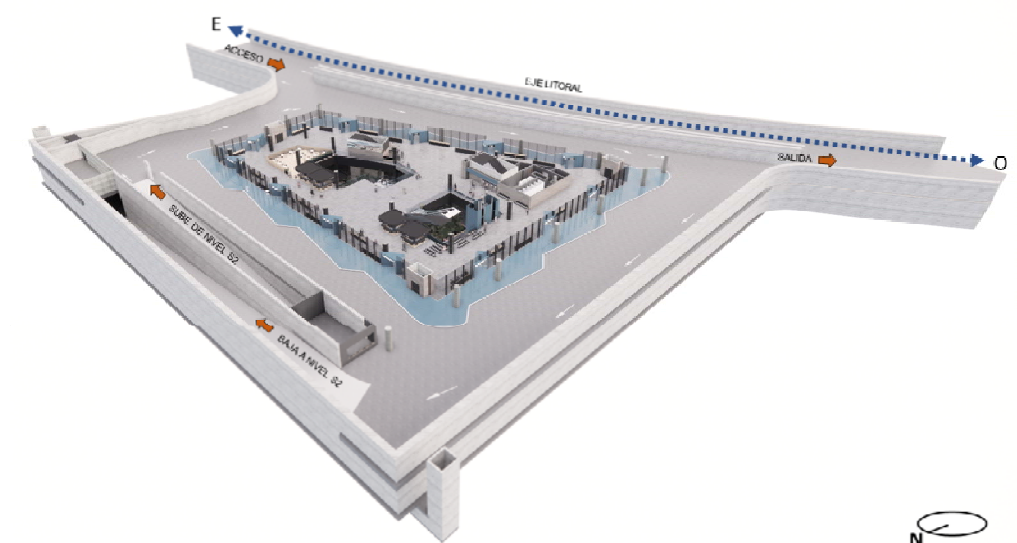
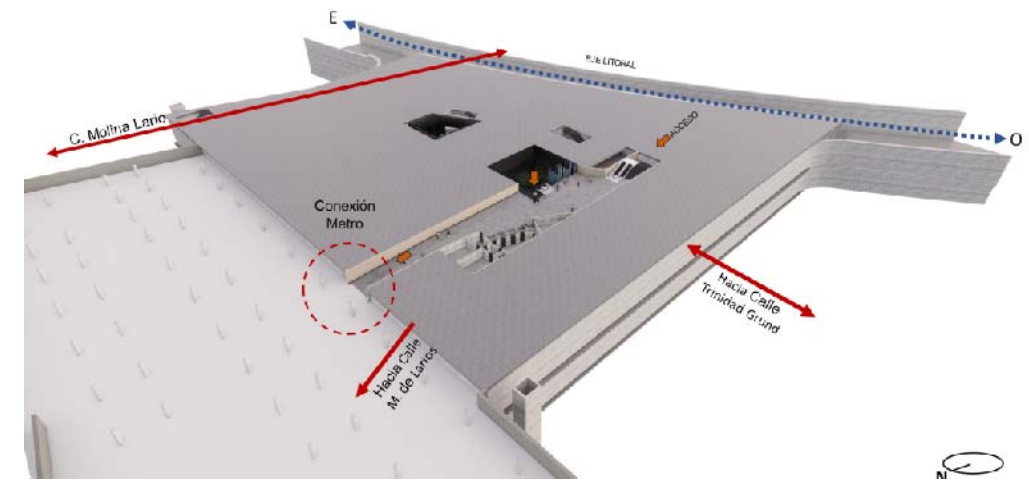
Análisis de Demanda, Operativa, Circulaciones Interiores y Propuesta Preliminar de Asignación de Dársenas, para el Tráfico de Autobuses en la Estación de la Explanada de la Estación, en los siguientes supuestos:

- Situación Global Proyectada. Puesta en carga de la Estación de la Explanada de la Estación y de la Estación de La Marina.
- Posible Situación de un Escenario Provisional: Puesta en carga de la Estación de la Explanada de la Estación, a la vez que se mantiene activa la Actual Estación Metropolitana de Muelle Heredia.

## 2. ESCENARIO FINAL: ESTACIONES FUTURAS DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN Y LA MARINA



**ANTEPROYECTO ESTACIÓN AUTOBUSES  
DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN**



**ANTEPROYECTO ESTACIÓN AUTOBUSES DE LA MARINA**

## **2.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.**

### **2.1.1. INTRODUCCIÓN.**

#### **DEMANDAS PREVISTAS.**

- **ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN:**
  - **DEMANDAS QUE ACTUALMENTE OPERAN EN LA ESTACIÓN INTERURBANA DE LOS TILOS.**
  - **MENOS (-) DEMANDAS DE MUNICIPIOS QUE SE HAN CONSOLIDADO COMO METROPOLITANOS:**
    - **CORREDOR DE LOS ALHAURINES (EJE DE MUNICIPIOS DE ALHAURÍN DE LA TORRE Y ALHAURÍN EL GRANDE).**
    - **CORREDOR DE MIJAS (EJE DEL MUNICIPIO DE MIJAS).**
    - **CORREDOR DE GUADALHORCE (EJE DE MUNICIPIOS DE PIZARRA Y ÁLORA).**
- **ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE LA MARINA:**
  - **DEMANDAS QUE ACTUALMENTE OPERAN EN LA SUBESTACIÓN METROPOLITANA DE MUELLE HEREDIA.**
  - **MÁS (+) DEMANDAS DE MUNICIPIOS QUE SE HAN CONSOLIDADO COMO METROPOLITANOS:**
    - **CORREDOR DE LOS ALHAURINES (EJE DE MUNICIPIOS DE ALHAURÍN DE LA TORRE Y ALHAURÍN EL GRANDE).**
    - **CORREDOR DE MIJAS (EJE DEL MUNICIPIO DE MIJAS).**
    - **CORREDOR DE GUADALHORCE (EJE DE MUNICIPIOS DE PIZARRA Y ÁLORA).**

**NOTA: TAL Y COMO SE OBSERVA EN EL DIMENSIONAMIENTO POSTERIOR, LOS DIFERENTES AJUSTES DE DETALLE HAN MOTIVADO UNA DEMANDA FINAL QUE DEBE SER ATENDIDA POR 46 DÁRSENAS (24 OPERATIVAS + 22 DE REGULACIÓN), LIGERAMENTE INFERIOR A LAS 48 DÁRSENAS OBTENIDAS EN LOS ESTUDIOS DE DEMANDA PREVIOS.**

## 2.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

### 2.1.1. INTRODUCCIÓN.

En la Explanada de la Estación funcionan 5 tipos de líneas: Metropolitanas, Intraprovinciales, Nacionales, Internacionales y Aeropuerto de la EMT.

Estas líneas pueden acceder a estación a través del:

- Acceso Norte (Internacionales, Nacionales y Metropolitanas e Intraprovinciales con origen/destino al norte u oeste de la provincia).
- Acceso Sur (Aeropuerto, Intraprovinciales y Metropolitanas con origen/destino al este de la provincia).

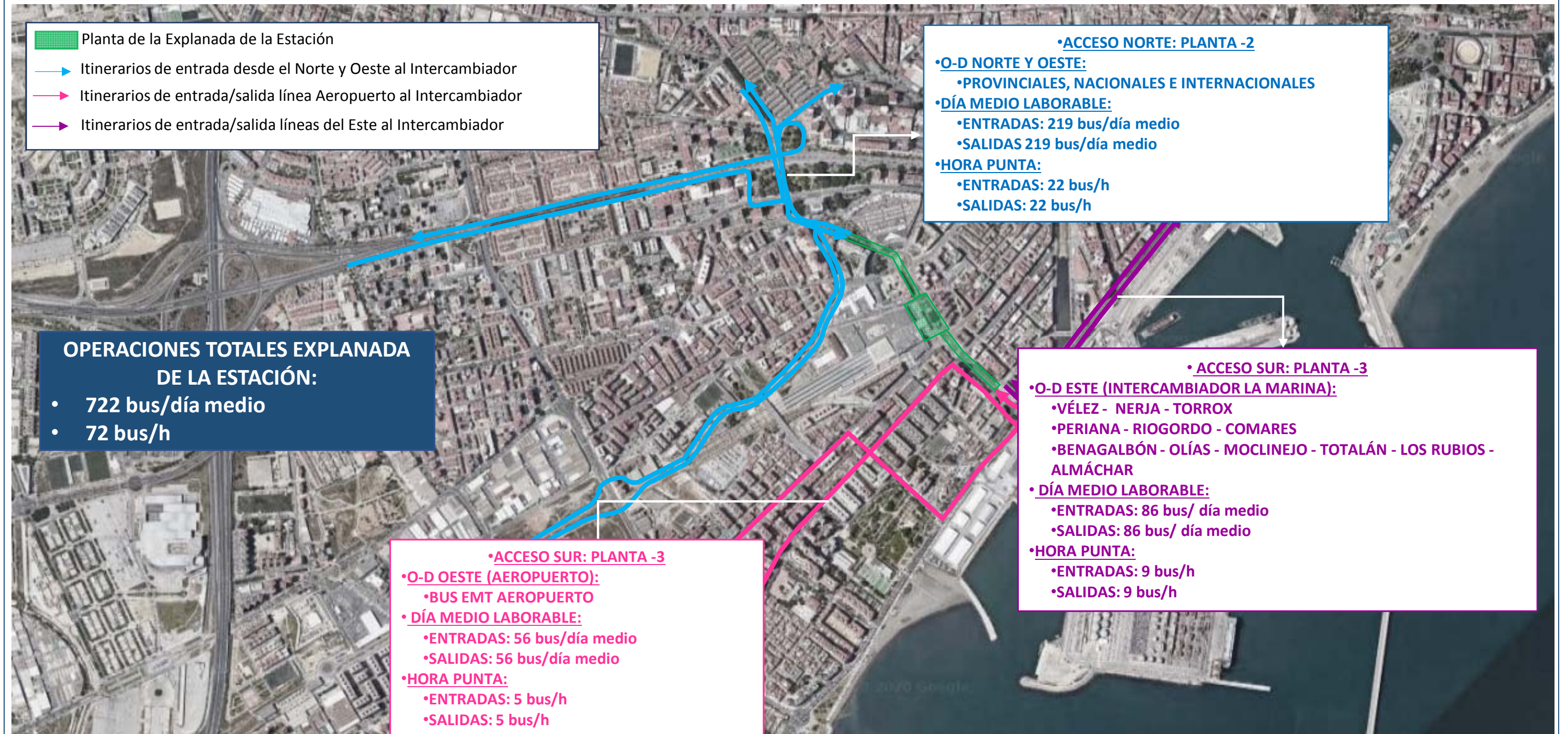
		DIMENSIONAMIENTO PARA DÍA LABORABLE PUNTA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN OPERACIONES DE CABECERA SEGÚN ACCESO			
		OPERACIONES DÍA LABORABLE PUNTA	INCLUYENDO FACTOR CUALITATIVO (20% ADICIONAL)		
TIPO DE LÍNEA	DÁRSENAS OPERATIVAS		DÁRSENAS DE REGULACIÓN	DÁRSENAS TOTALES	
ACCESO NORTE PLANTA -2	Internacional	12	1	1	2
	Nacional	275	9	9	18
	Intraprovincial	163	6	6	12
	Metropolitano	53	1	COMPARTE CON METROP. ACCESO SUR	1
	Aeropuerto	0	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>507</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>33</b>
ACCESO SUR PLANTA -3	Internacional	0	0	0	0
	Nacional	0	0	0	0
	Intraprovincial	162	5	5	10
	Metropolitano	38	1	1	2
	Aeropuerto	130	1	0	1
	<b>TOTAL</b>	<b>330</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>13</b>
TOTAL	Internacional	12	1	1	2
	Nacional	275	9	9	18
	Intraprovincial	325	11	11	22
	Metropolitano	92	2	1	3
	Aeropuerto	130	1	0	1
	<b>TOTAL</b>	<b>837</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>46</b>

- Para las operaciones que se realizan por el Acceso Norte:
  - Se requieren 17 dársenas de operativa (previstas todas ellas en su Planta -2 al disponer de 18 dársenas).
  - Se requieren 16 dársenas de regulación (de las cuales 1 se establecerá en la Planta -2, ocupando una dársena operativa, y las 15 restantes se definirán en la planta -3, ocupando dársenas operativas y de regulación, al no disponer de suficiente capacidad en esta planta -2).
- Para las operaciones que se realizan por el Acceso Sur:
  - Se requieren 7 dársenas de operativa (previstas todas ellas en su planta -3 al disponer de 23 dársenas operativas).
  - Se requieren 6 dársenas de regulación (previstas todas ellas en su planta -3 al disponer de 9 dársenas de regulación).

## 2.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

### 2.1.2. ENTORNO DE LA ACTUACIÓN (DÍA LABORABLE MEDIO VS DÍA LABORABLE PUNTA)

#### OPERACIONES SEGÚN ITINERARIO ACCESO AL INTERCAMBIADOR DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN EN EL ESCENARIO FINAL .DÍA LABORABLE MEDIO (EXPLANADA DE LA ESTACIÓN Y LA MARINA EN FUNCIONAMIENTO)



## 2.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

### 2.1.2. ENTORNO DE LA ACTUACIÓN (DÍA LABORABLE MEDIO VS DÍA LABORABLE PUNTA)

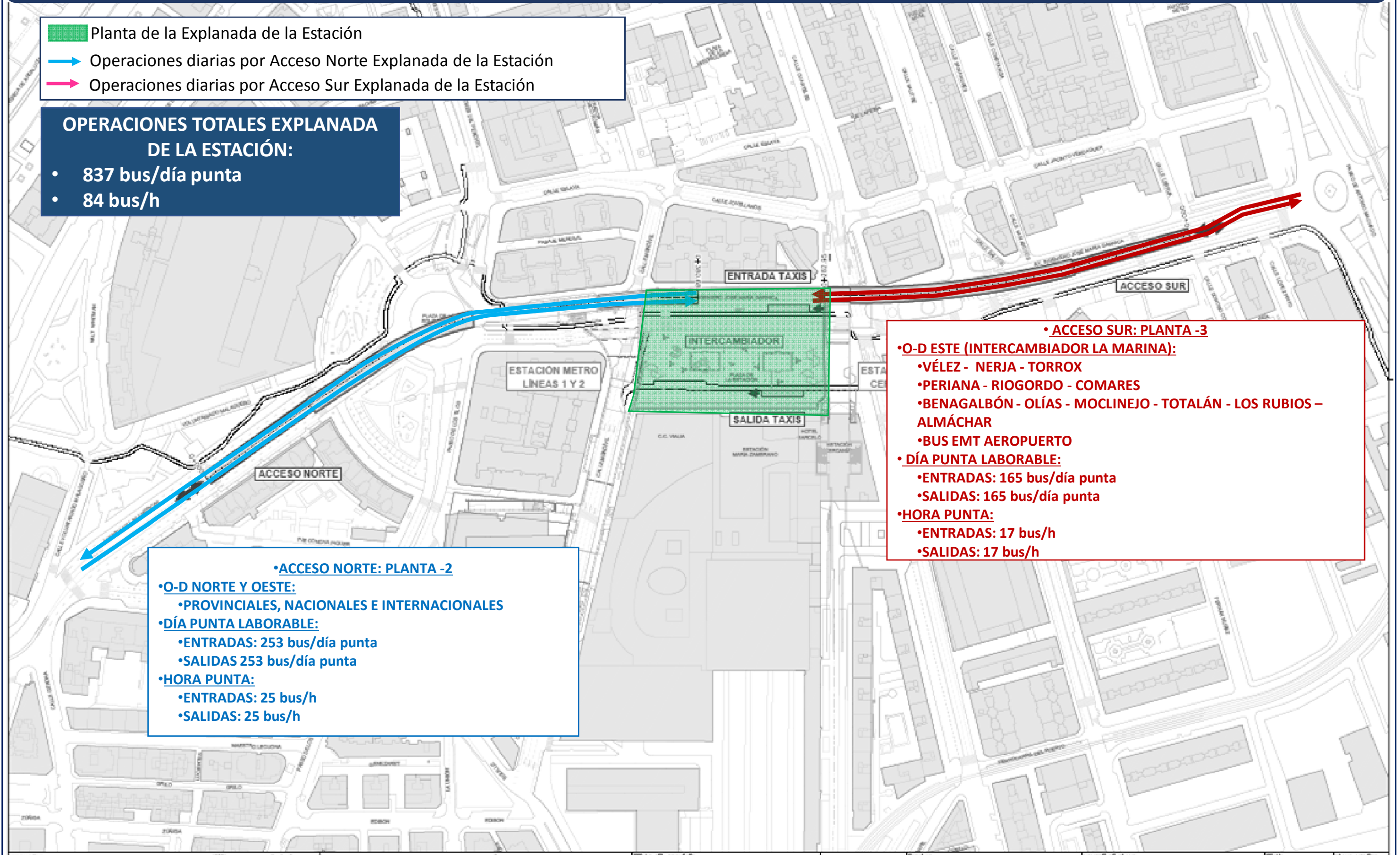
#### OPERACIONES SEGÚN ITINERARIO ACCESO AL INTERCAMBIADOR DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN EN EL ESCENARIO FINAL .DÍA LABORABLE PUNTA (EXPLANADA DE LA ESTACIÓN Y LA MARINA EN FUNCIONAMIENTO)



## 2.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

### 2.1.3. ACCESOS DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE MEDIO VS DÍA LABORABLE PUNTA)

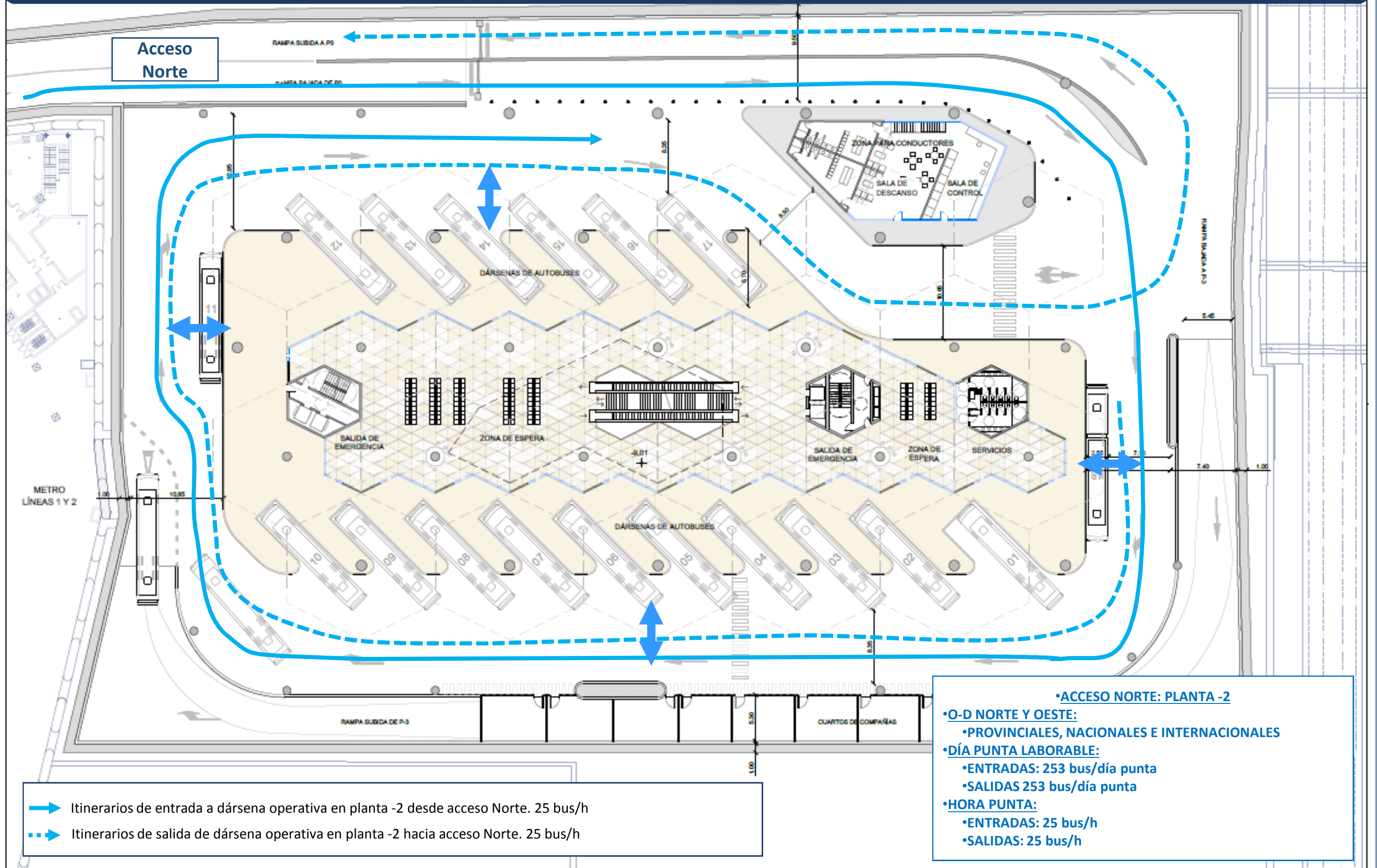
#### OPERACIONES DÍA LABORABLE PUNTA POR ACCESOS EN LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN. ESCENARIO FINAL (EXPLANADA DE LA ESTACIÓN Y LA MARINA EN FUNCIONAMIENTO)



## 2.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

### 2.1.4. INTERIOR DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA)

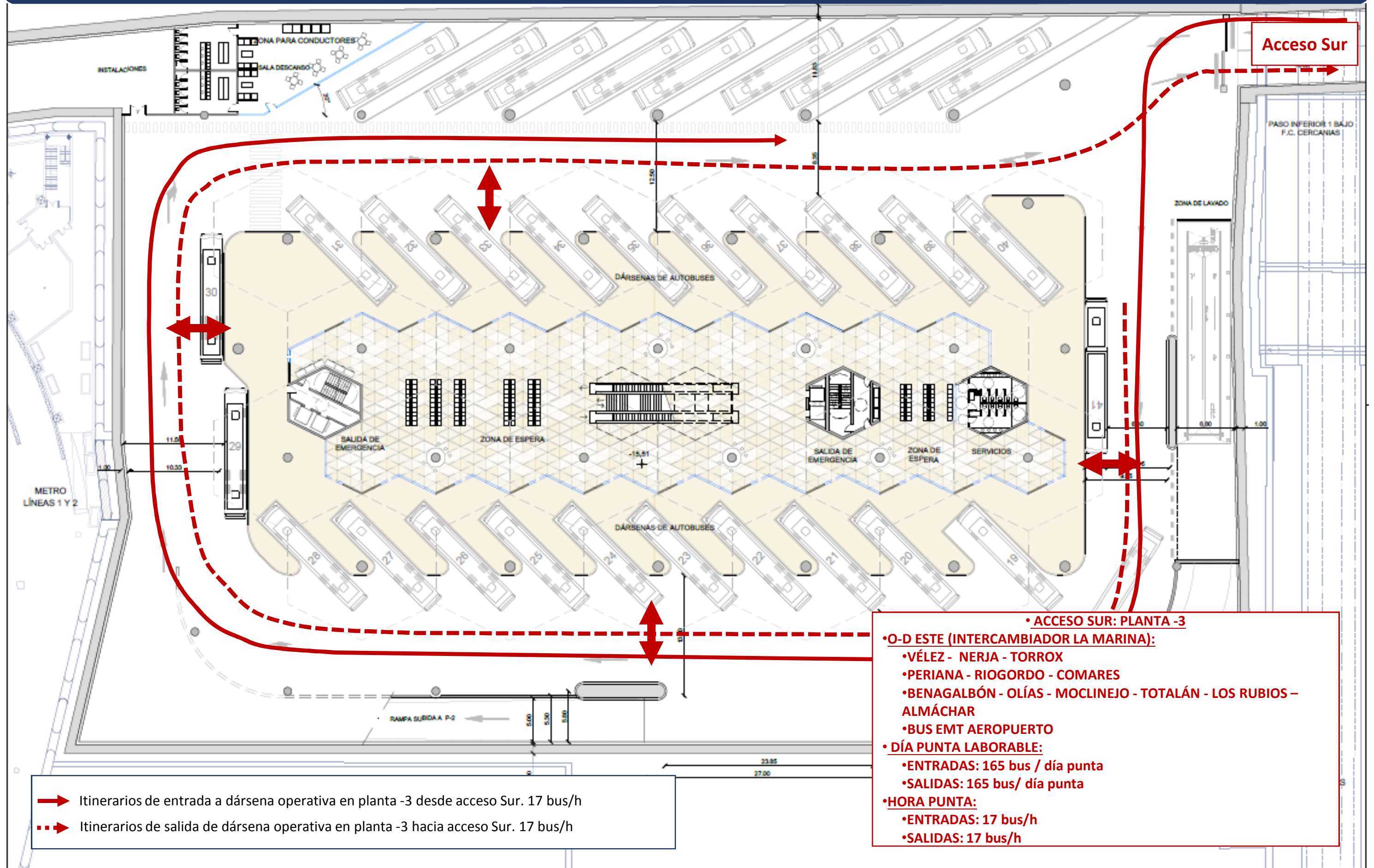
#### 2.1.4.1. PLANTA -2: ACCESO NORTE



## 2.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

### 2.1.4. INTERIOR DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA)

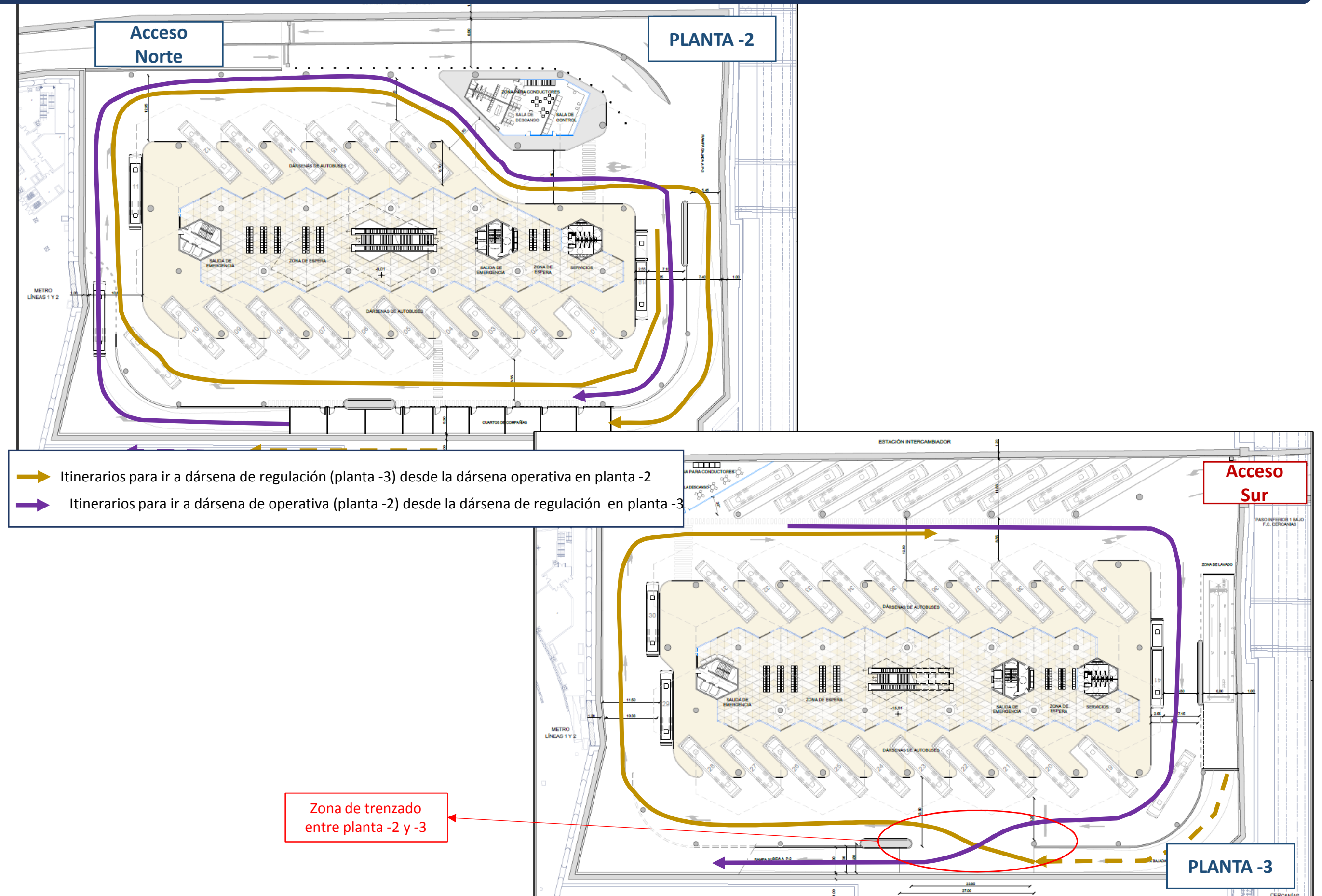
#### 2.1.4.2. PLANTA -3: ACCESO SUR



## 2.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

### 2.1.4. INTERIOR DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA)

#### 2.1.4.3. OPERATIVA DE REGULACIÓN



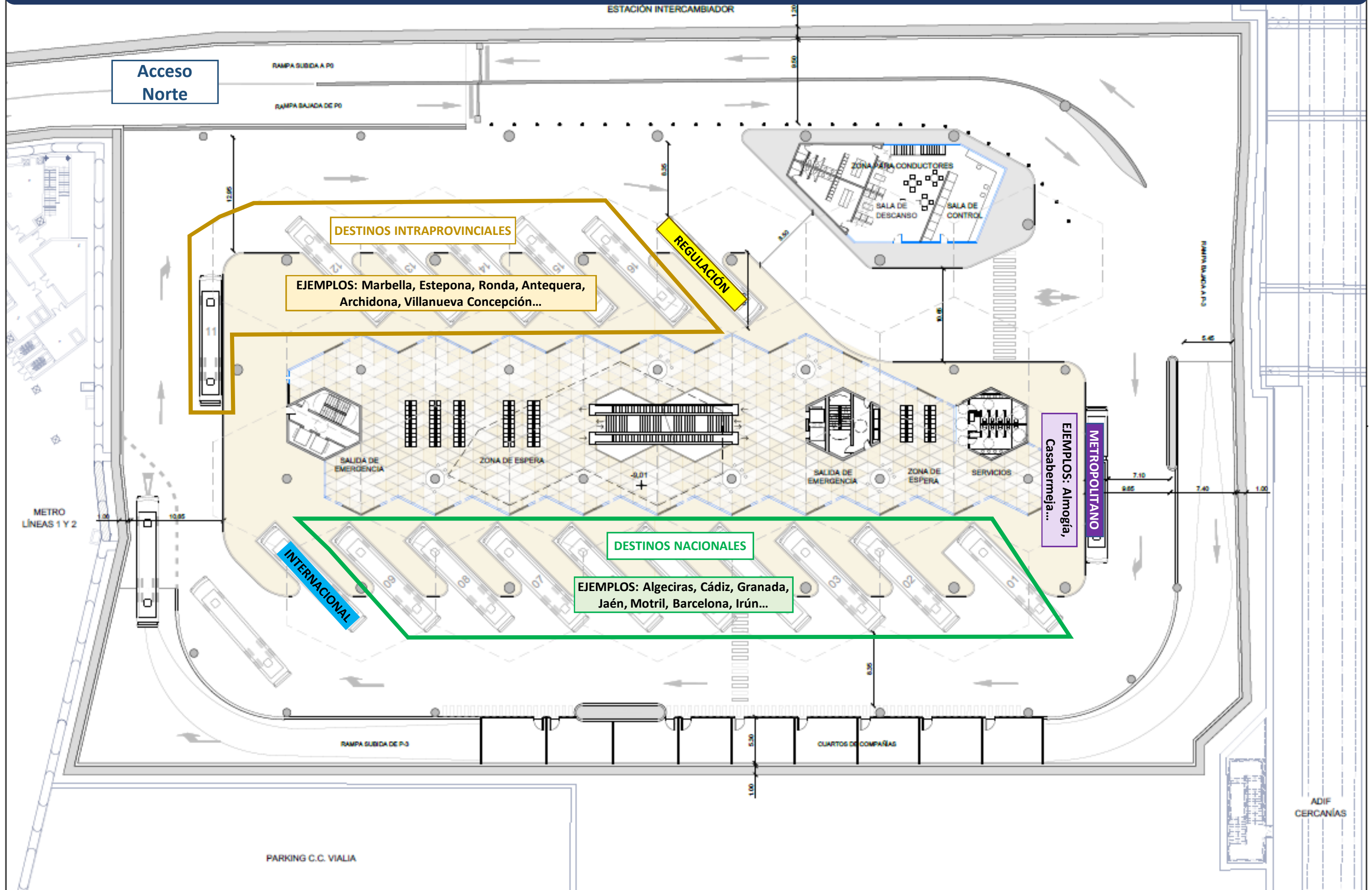
## 2.2. PROPUESTA PRELIMINAR DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS.

Para la asignación y propuesta preliminar de dársenas se han seguido los siguientes criterios:

- En la Planta -2:
  - Se prioriza la operativa en esta planta para todas las líneas que entran y salen por el Acceso Norte.
  - Se han agrupado las dársenas por líneas según la tipología de las mismas (bloque de metropolitanas/ bloque intraprovinciales/ bloque nacionales /bloque internacionales).
  - Las dársenas con disposición en bahía (operativa rápida) se han definido para las líneas metropolitanas (requieren 1 dársena) y líneas intraprovinciales (considerando la posibilidad de que en el futuro estas líneas requieran mayor agilidad en su operativa).
  - Debido a la localización tan alejada de las dársenas con disposición en bahía, y aunque no sea determinante, no se pueden ubicar en dársenas contiguas las líneas con operativa metropolitana e intraprovincial.
- En la Planta -3:
  - Se prioriza la operativa en esta planta para todas las líneas que entran y salen por el Acceso Sur.
  - Se han agrupado las dársenas según la tipología de líneas (aeropuerto/ bloque de metropolitanas/ bloque intraprovinciales).
  - Se ha establecido una dársena con disposición en bahía (operativa rápida) y además con capacidad de autobús articulado para la línea del Aeropuerto (1 dársena).
  - Las dársenas con disposición en bahía (operativa rápida) se han definido para las líneas metropolitanas (requieren 1 dársena) y líneas intraprovinciales (considerando la posibilidad de que en el futuro estas líneas requieran mayor agilidad en su operativa).
  - Las líneas del mismo corredor (Este) se han dispuesto en dársenas contiguas (operativa metropolitana e intraprovincial).
  - Se consideran 4 dársenas “libres” (demanda total estación = 46 < 50 dársenas disponibles) donde tendrían cabida autobuses discrecionales, y su disposición en la estación, por considerar que tendrán menor demanda y menor número de operaciones, se propone junto al trenzado que se produce en los vehículos que operan entre las planta -2 y -3, minimizando las afecciones de este punto crítico.

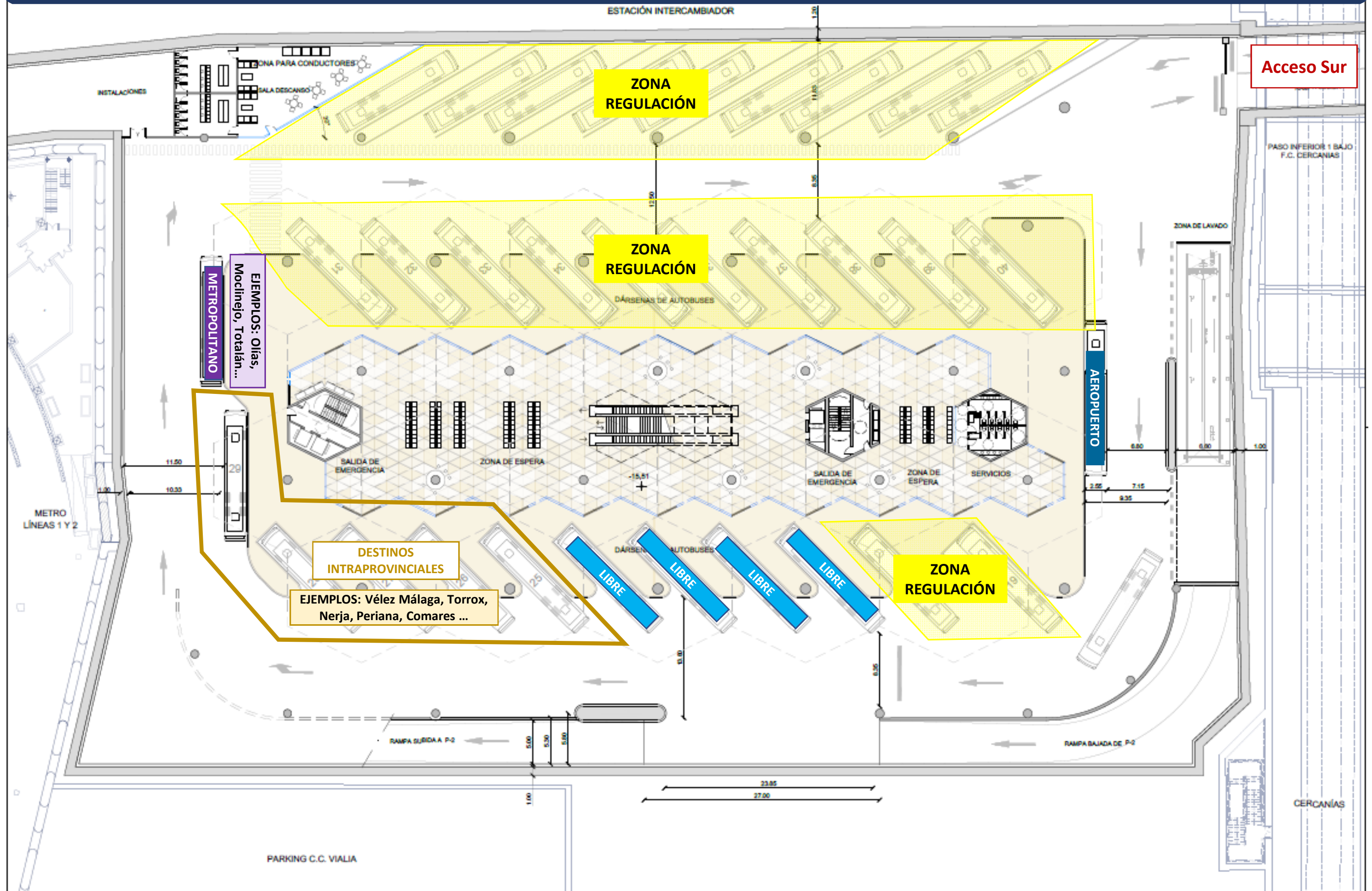
## 2.2. PROPUESTA PRELIMINAR DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS.

### PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS EN PLANTA -2 (OPERACIONES DESDE ACCESO NORTE)



## 2.2. PROPUESTA PRELIMINAR DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS.

### PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS EN PLANTA -3 (OPERACIONES DESDE ACCESO SUR)



### 3. ESCENARIO PROVISIONAL: ESTACIÓN FUTURA DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN Y ESTACIÓN ACTUAL DE MUELLE HEREDIA



*ANTEPROYECTO ESTACIÓN AUTOBUSES  
DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN*



*ANTEPROYECTO ESTACIÓN AUTOBUSES DE LA MARINA*

### **3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.**

#### **3.1.1. INTRODUCCIÓN.**

##### **DEMANDAS PREVISTAS.**

- **ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN:**
  - **DEMANDAS QUE ACTUALMENTE OPERAN EN LA ESTACIÓN INTERURBANA DE LOS TILOS.**
  - **INCLUYENDO DEMANDAS DE MUNICIPIOS QUE SE HAN CONSOLIDADO COMO METROPOLITANOS (CORREDORES DE LOS ALHAURINES, MIJAS Y GUADALHORCE, QUE NO TENDRÍAN CABIDA EN LA ACTUAL SUBESTACIÓN METROPOLITANA DE MUELLE HEREDIA POR NO DISPONER DE CAPACIDAD).**
- **ESTACIÓN ACTUAL DE MUELLE HEREDIA:**
  - **DEMANDAS QUE ACTUALMENTE OPERAN EN ESTA SUBESTACIÓN METROPOLITANA DE MUELLE HEREDIA.**
  - **SIN CAMBIOS, POR TANTO, RESPECTO A LA SITUACIÓN ACTUAL, MÁS ALLÁ QUE LA PROPIA EVOLUCIÓN DE LA PROGNOSIS.**

### 3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 3.1.1. INTRODUCCIÓN.

En la Explanada de la Estación funcionan 5 tipos de líneas: Metropolitanas, Intraprovinciales, Nacionales, Internacionales y Aeropuerto de la EMT.

Estas líneas pueden acceder a estación a través del:

- Acceso Norte (Internacionales, Nacionales y Metropolitanas e Intraprovinciales con origen/destino al norte u oeste de la provincia).
- Acceso Sur (Aeropuerto, Intraprovinciales y Metropolitanas con origen/destino al este de la provincia).

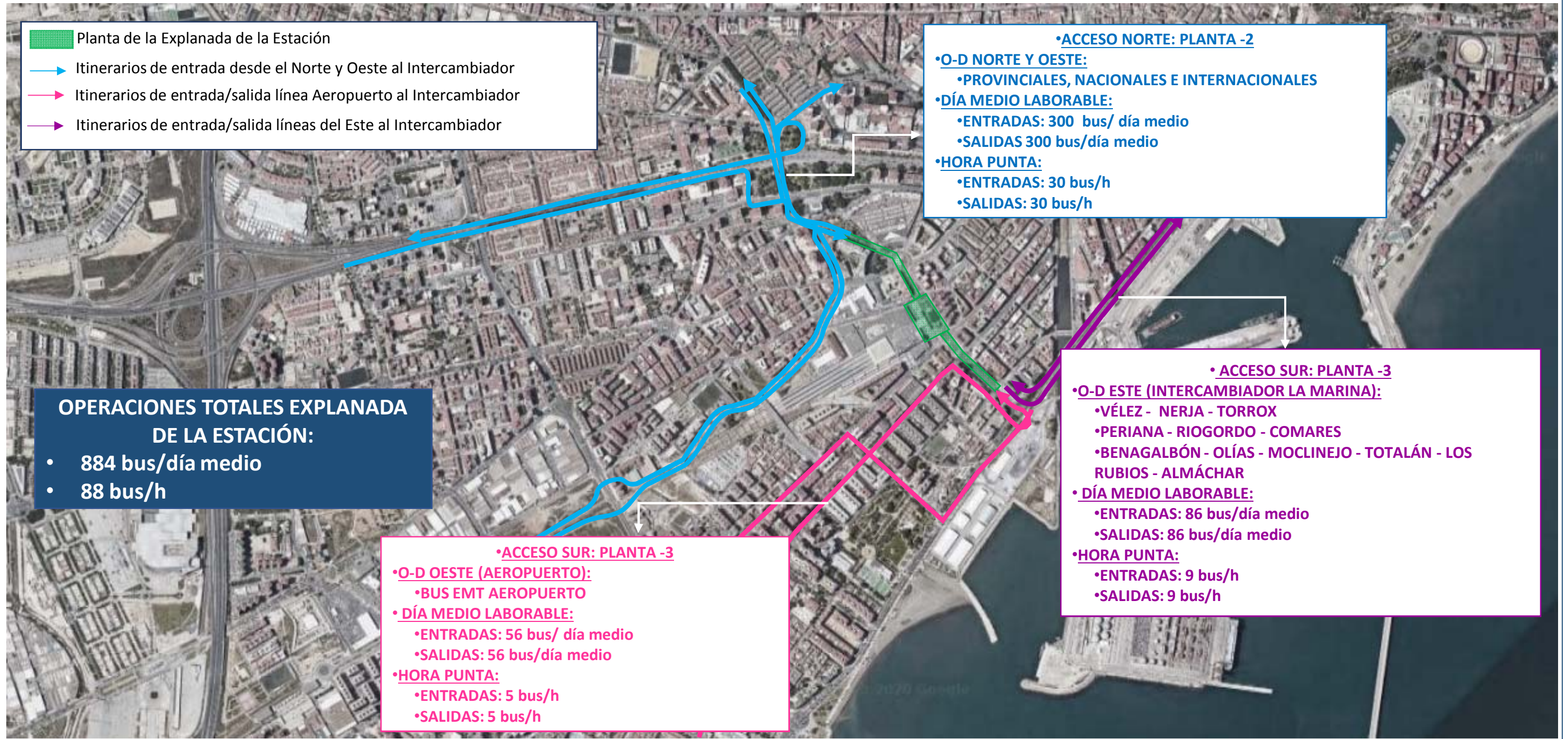
		DIMENSIONAMIENTO PARA DÍA LABORABLE PUNTA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN OPERACIONES DE CABECERA SEGÚN ACCESO EN ESCENARIO PROVISIONAL			
	TIPO DE LÍNEA	OPERACIONES DÍA LABORABLE PUNTA	INCLUYENDO FACTOR CUALITATIVO (20% ADICIONAL)		
			DÁRSENAS OPERATIVA	DÁRSENAS REGULACIÓN	TOTAL DÁRSENAS
ACCESO NORTE PLANTA -2	Internacional	12	1	1	2
	Nacional	275	9	9	18
	Intraprovincial	224	7	7	14
	Metropolitano	182	4	2	6
	Aeropuerto	0	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>696</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>40</b>
ACCESO SUR PLANTA -3	Internacional	0	0	0	0
	Nacional	0	0	0	0
	Intraprovincial	162	5	5	10
	Metropolitano	38	1	COMPARTE CON METROPOLITANAS ACCESO NORTE	1
	Aeropuerto	130	1	0	1
	<b>TOTAL</b>	<b>330</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>12</b>
TOTAL	Internacional	12	1	1	2
	Nacional	275	9	9	18
	Intraprovincial	386	12	12	24
	Metropolitano	220	5	2	7
	Aeropuerto	130	1	0	1
	<b>TOTAL</b>	<b>1.027</b>	<b>28</b>	<b>24</b>	<b>52</b>

- Para las operaciones que se realizan por el Acceso Norte:
  - Se requieren 21 dársenas de operativa (18 previstas en su Planta -2 y 3 previstas en Planta -3 al no disponer de suficiente capacidad en esta planta -2).
  - Se requieren 19 dársenas de regulación (todas ellas previstas en la planta -3, ocupando dársenas operativas y de regulación, al no disponer de suficiente capacidad en esta planta -2).
- Para las operaciones que se realizan por el Acceso Sur:
  - Se requieren 7 dársenas de operativa (todas ellas previstas en su planta -3 al disponer de 23 dársenas operativas).
  - Se requieren 5 dársenas de regulación (todas ellas previstas en su planta -3 al disponer de 9 dársenas de regulación).
- Para las dársenas de Regulación:
  - Se requieren en total 24 dársenas de regulación. La estación dispone de una oferta de 50 dársenas (< 52 necesarias), de las cuales 28 son ocupadas por líneas en operativa. Por lo tanto, se deberá llevar a cabo una gestión optimizada de las dársenas de regulación para utilizar las restantes 22 plazas de regulación.

### 3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 3.1.2. ENTORNO DE LA ACTUACIÓN (DÍA LABORABLE MEDIO VS DÍA LABORABLE PUNTA)

OPERACIONES SEGÚN ITINERARIO ACCESO AL INTERCAMBIADOR DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN EN EL ESCENARIO INTERMEDIO. **DÍA LABORABLE MEDIO**  
(EXPLANADA DE LA ESTACIÓN ASUME DEMANDA DE LOS TILOS Y SE MANTIENE MUELLE HEREDIA CON LA OPERATIVA ACTUAL)



### 3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 3.1.2. ENTORNO DE LA ACTUACIÓN (DÍA LABORABLE MEDIO VS DÍA LABORABLE PUNTA)

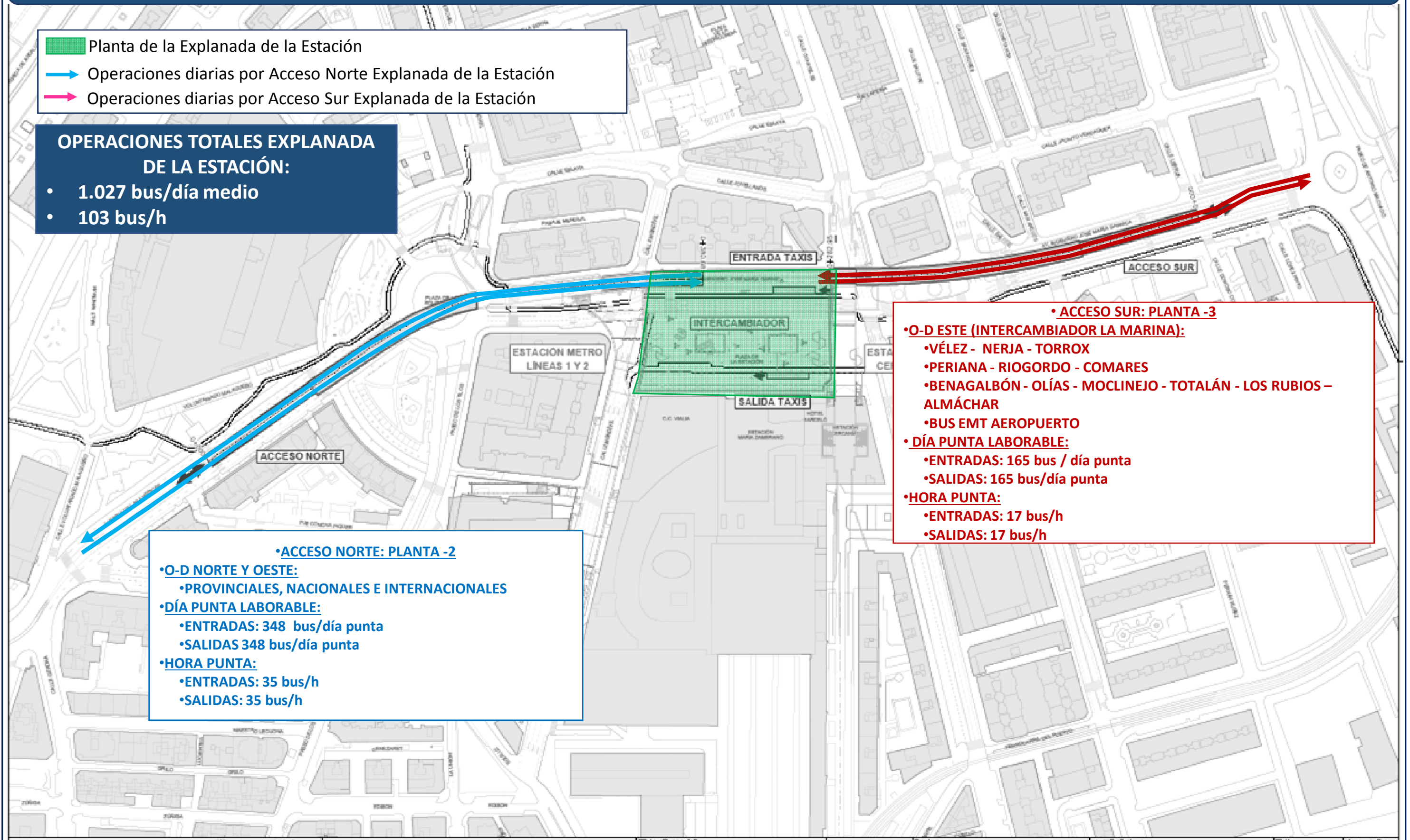
OPERACIONES SEGÚN ITINERARIO ACCESO AL INTERCAMBIADOR DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN EN EL ESCENARIO INTERMEDIO. **DÍA LABORABLE PUNTA**  
(EXPLANADA DE LA ESTACIÓN ASUME DEMANDA DE LOS TILOS Y SE MANTIENE MUELLE HEREDIA CON LA OPERATIVA ACTUAL)



### 3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 3.1.3. ACCESOS DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE MEDIO VS DÍA LABORABLE PUNTA)

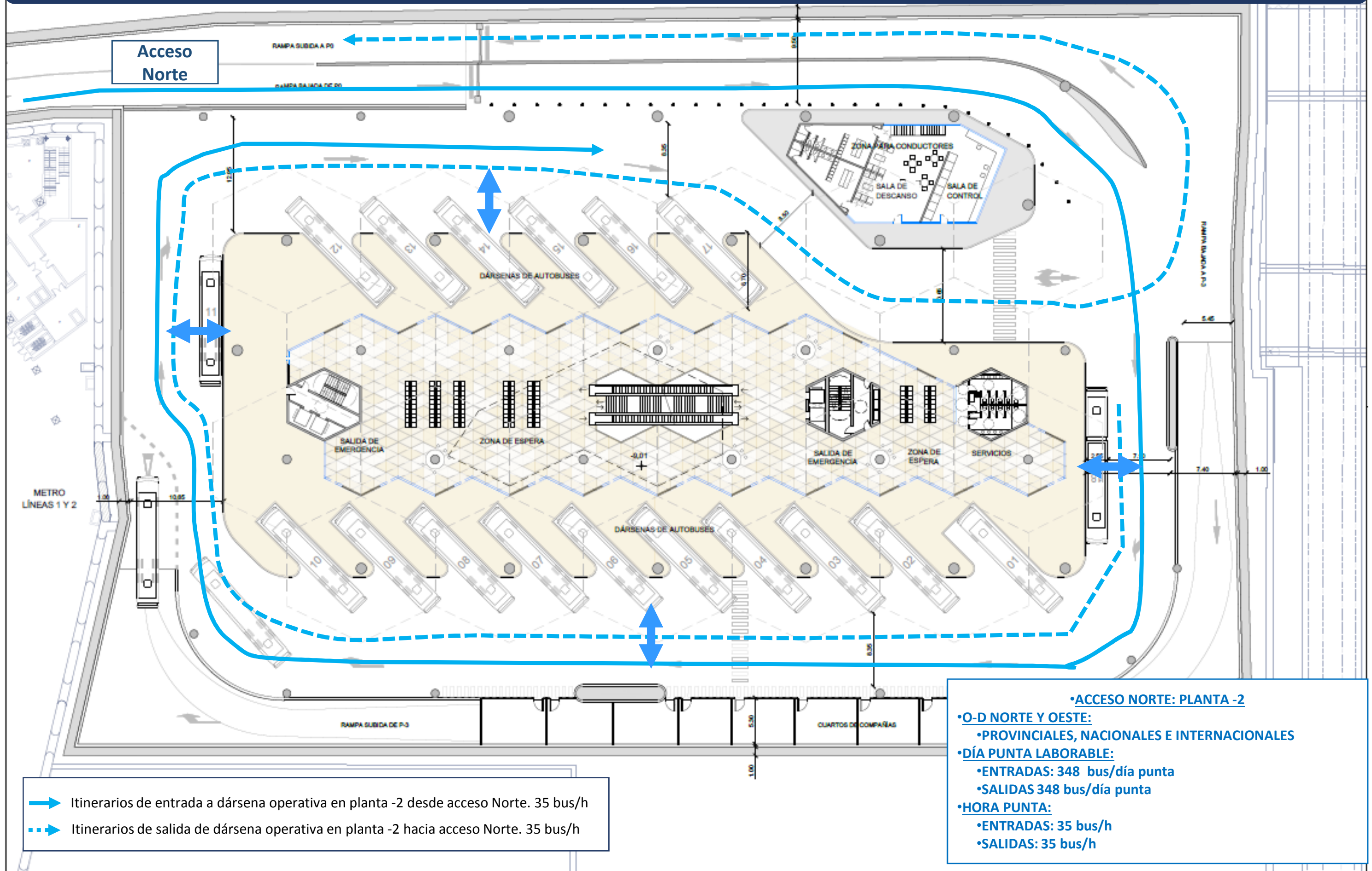
OPERACIONES DÍA LABORABLE PUNTA POR ACCESOS EN LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN. ESCENARIO INTERMEDIO  
(EXPLANADA DE LA ESTACIÓN ASUME DEMANDA DE LOS TILOS Y SE MANTIENE MUELLE HEREDIA CON LA OPERATIVA ACTUAL)



### 3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 3.1.4. INTERIOR DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA)

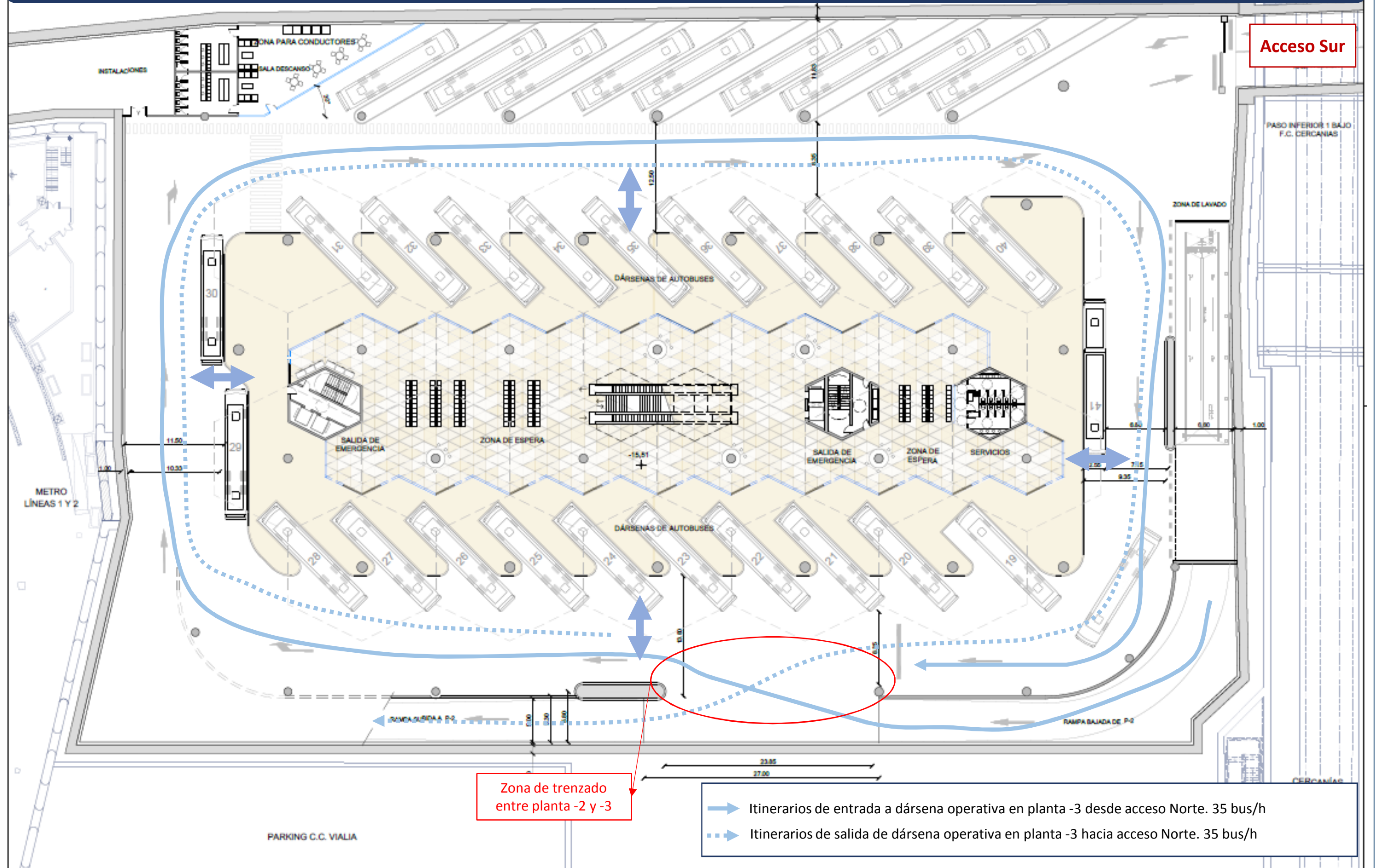
##### 3.1.4.1. PLANTA -2: ACCESO NORTE



### 3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 3.1.4. INTERIOR DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA)

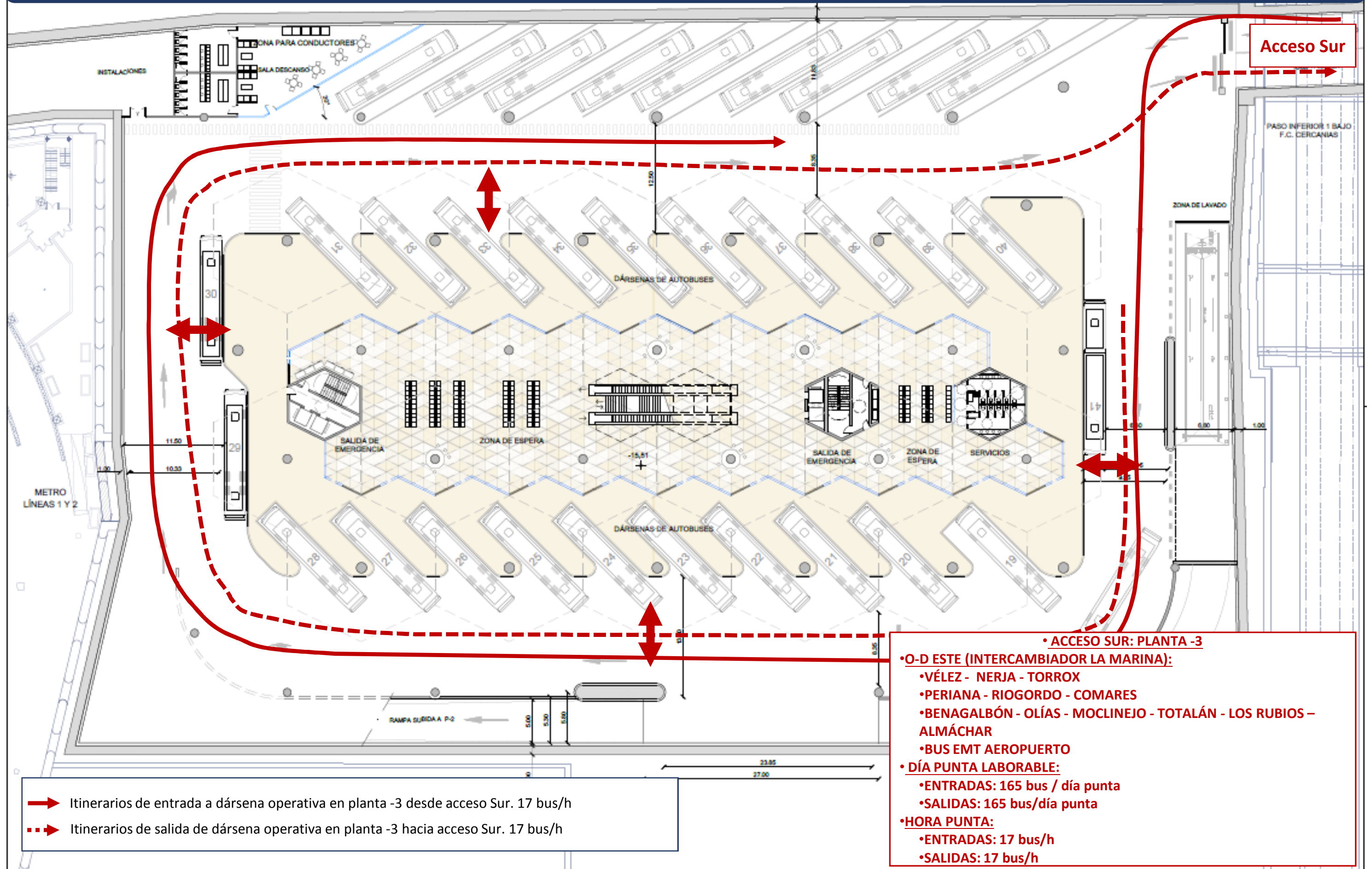
##### 3.1.4.2. PLANTA -3: ACCESO NORTE



### 3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 3.1.4. INTERIOR DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA)

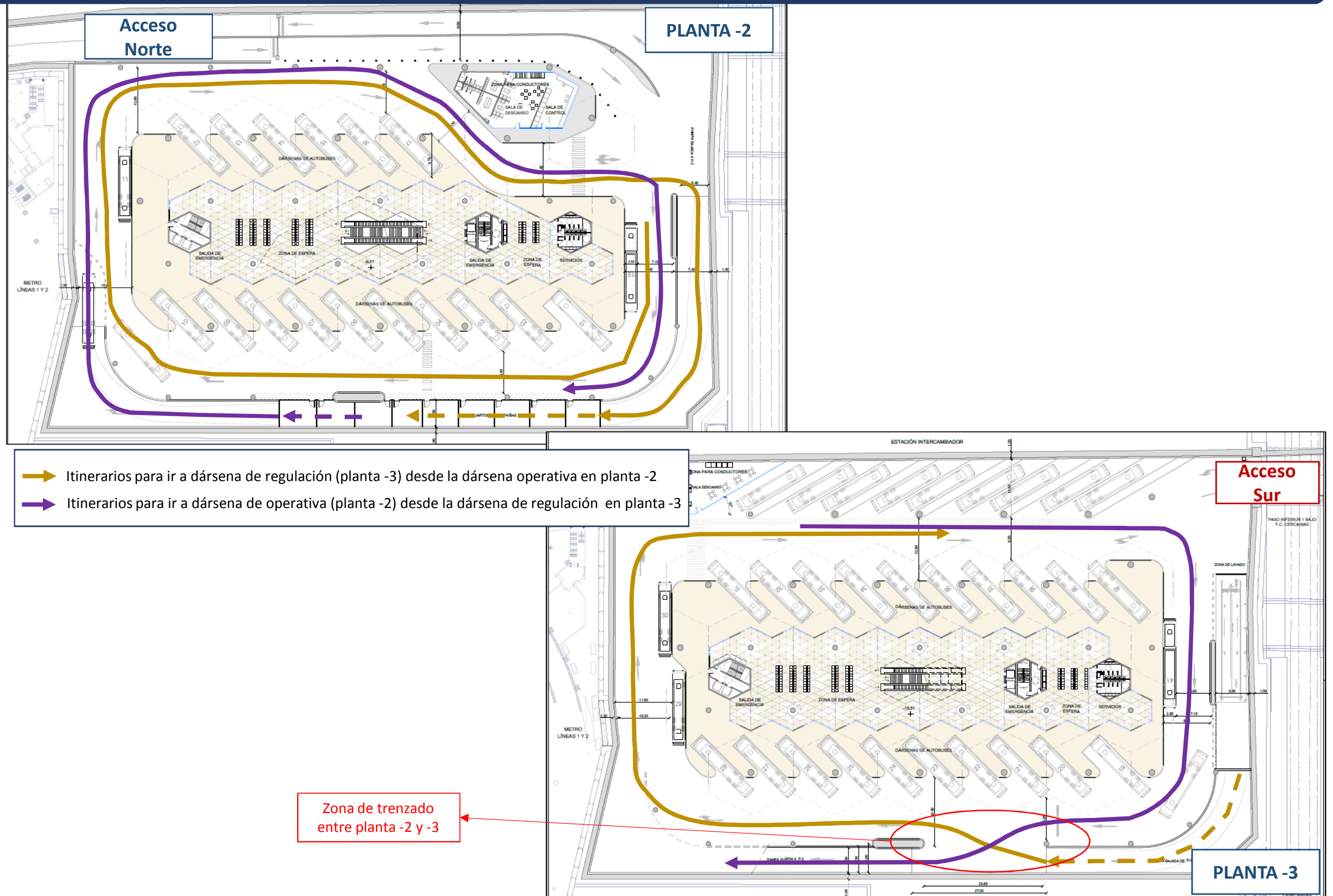
##### 3.1.4.3. PLANTA -3: ACCESO SUR



### 3.1. INVENTARIO DE OPERACIONES Y ACCESOS EN LA FUTURA ESTACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN.

#### 3.1.4. INTERIOR DE LA ESTACIÓN (DÍA LABORABLE PUNTA)

##### 3.1.4.4. OPERATIVA DE REGULACIÓN



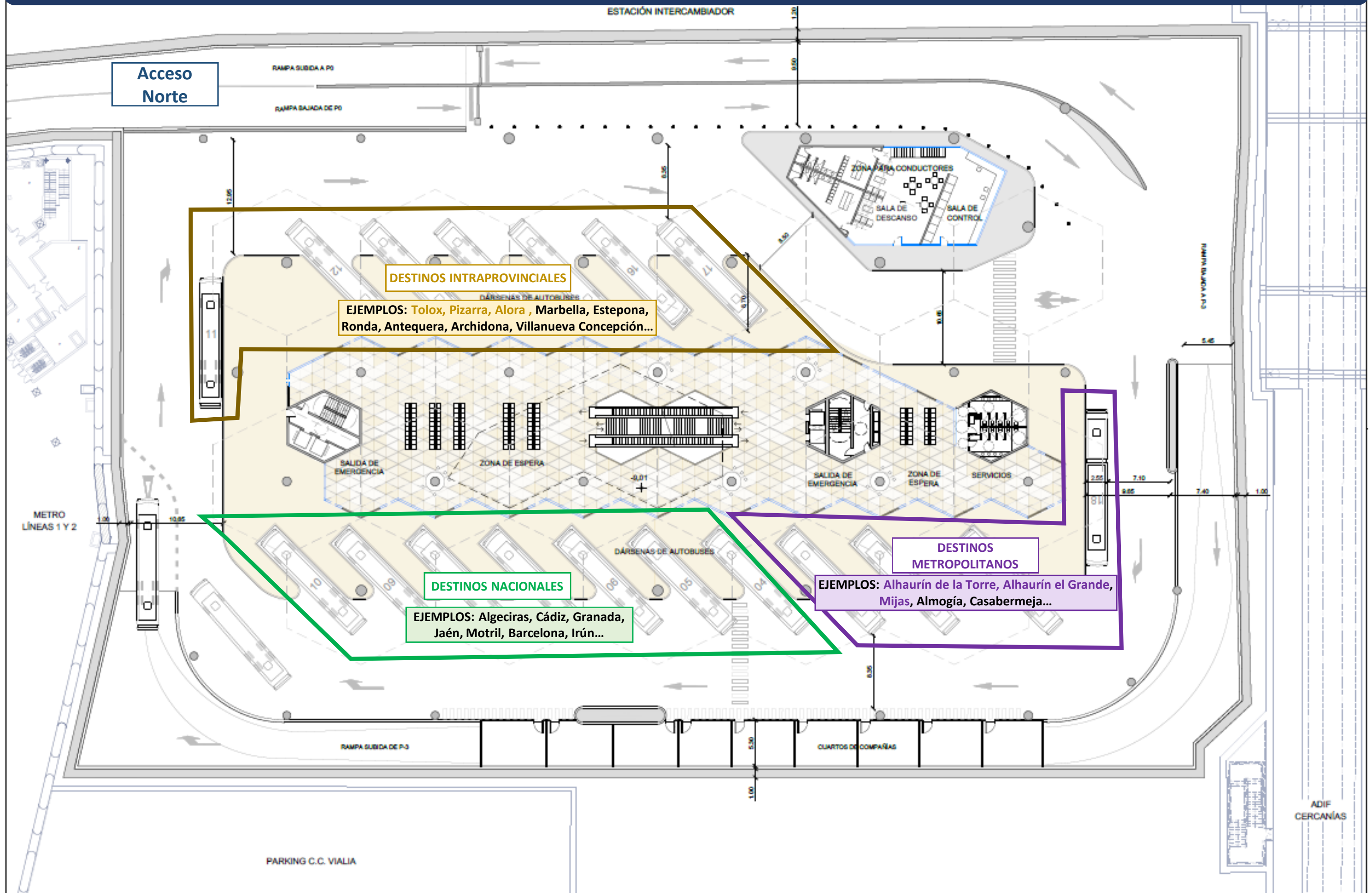
### **3.2. PROPUESTA PRELIMINAR DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS.**

Para la asignación y propuesta preliminar de dársenas se han seguido los siguientes criterios:

- **En la Planta -2:**
  - Se prioriza la operativa en esta planta para todas las líneas que entran y salen por el Acceso Norte (como se puede comprobar, se consigue para todas sus líneas excepto para 2 dársenas nacionales + 1 dársena internacional).
  - Se han agrupado las dársenas por líneas según la tipología de las mismas (bloque de metropolitanas/ bloque intraprovinciales/ bloque nacionales), exceptuando las 2 líneas nacionales anteriormente expuestas que se ubican en la planta -3.
  - Las dársenas con disposición en bahía (operativa rápida) se han definido para las líneas metropolitanas y líneas intraprovinciales (considerando la posibilidad de que en el futuro estas líneas requieran mayor agilidad en su operativa).
  - Debido a la localización tan alejada de las dársenas con disposición en bahía, y aunque no sea determinante, no se pueden ubicar en dársenas contiguas las líneas con operativa metropolitana e intraprovincial.
- **En la Planta -3:**
  - Se prioriza la operativa en esta planta para todas las líneas que entran y salen por el Acceso Sur.
  - Se han agrupado las dársenas según la tipología de líneas (aeropuerto/ bloque de metropolitanas/ bloque intraprovinciales/ bloque nacionales /bloque internacionales).
  - Se ha establecido 1 dársena con disposición en bahía (operativa rápida) y además con capacidad de autobús articulado para la línea del Aeropuerto (1 dársena).
  - Las dársenas con disposición en bahía (operativa rápida) se han definido para las líneas metropolitanas (requieren 1 dársena) y líneas intraprovinciales (considerando la posibilidad de que en el futuro estas líneas requieran mayor agilidad en su operativa).
  - Las líneas del mismo corredor (Este) se han dispuesto en dársenas contiguas (operativa metropolitana e intraprovincial).

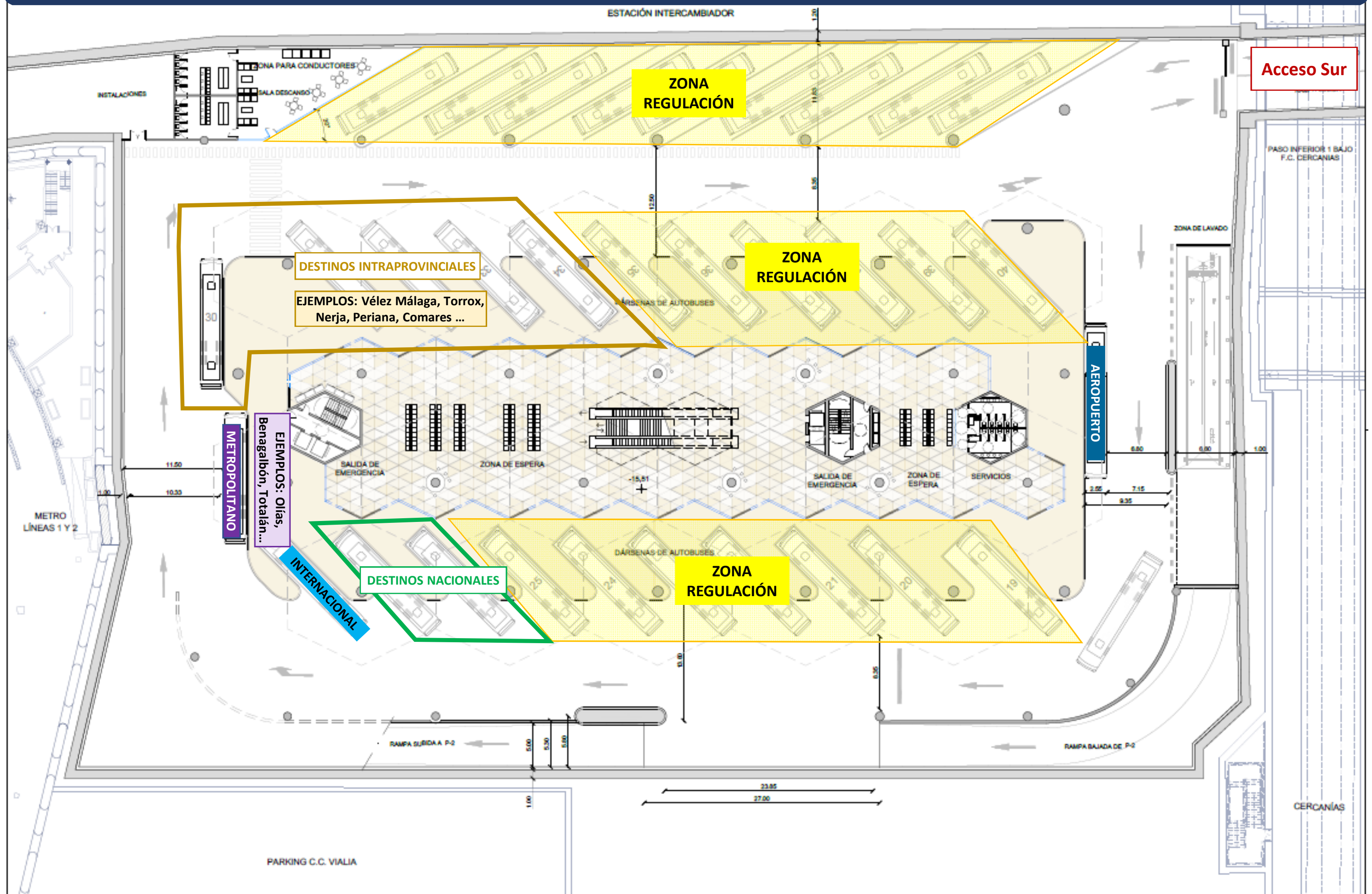
## 3.2. PROPUESTA PRELIMINAR DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS.

### PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS EN PLANTA -2



### 3.2. PROPUESTA PRELIMINAR DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS.

#### PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE DÁRSENAS EN PLANTA -3



## 4. CONCLUSIONES GENERALES.

- En cuanto al **Dimensionamiento de la Estación:**
  - En el Escenario Final (funcionamiento de la Explanada de la Estación y de La Marina) se tiene una oferta vacante de 4 dársenas en la Estación de la Explanada de la Estación (demanda = 46 < capacidad = 50) que pueden ser destinadas a operaciones discrecionales.
  - En el Escenario Provisional (Explanada con demanda de Los Tilos, y Muelle Heredia con demanda Actual) se requieren un total de 52 dársenas (28 para operativa + 24 para regulación) frente a la oferta de 50 plazas. Ello conlleva que la gestión del operador de la estación deberá ser completamente eficiente para poder trabajar con un mayor número de operaciones y sin disponer de todas las dársenas necesarias para regulación.
- En cuanto a la **Asignación Preliminar de Dársenas** se han mantenido los siguientes criterios:
  - Se han agrupado las dársenas en función del tipo de línea (aeropuerto/ metropolitanas / intraprovinciales / nacionales / internacionales) en ambas plantas.
  - Se ha priorizado el hecho de que las líneas metropolitanas, intraprovinciales y aeropuerto en ambas plantas dispongan de una dársena en bahía para agilizar su operativa de carga y descarga de viajeros.
  - Se ha tratado de localizar en dársenas próximas las líneas intraprovinciales y metropolitanas, por el hecho de que puedan compartir demanda. Ello se ha conseguido en ambas alternativas en la Planta -3. Sin embargo, por la distribución de las dársenas en planta -2 (bahías en extremos opuestos) no ha sido del todo posible conseguir esta agrupación.
- En cuanto a la **Operativa Interior de los Autobuses:**
  - En el Escenario Final, ninguna línea tiene que realizar cambios de planta para realizar sus itinerarios interiores (todas las operaciones del acceso norte operan en planta -2 y todas las operaciones del acceso sur operan en planta -3). Tendrá que producirse el cambio de planta si más de 2 líneas del acceso norte tienen que hacer regulación en el mismo momento (regulación prevista en planta -3).
  - En el Escenario Provisional, sí se producen itinerarios interiores dentro de la estación, ya que se localizan 3 dársenas en planta -3 de líneas que acceden a la estación por el acceso norte, al no disponer de capacidad suficiente en su planta (2 nacionales + 1 internacional). Ello con el inconveniente de seguridad y dificultad añadida en la maniobrabilidad de los vehículos al producirse un trenzado entre los buses que bajan por la rampa interna (desde planta -2 a planta -3) y los que acceden a la rampa de subida hacia la planta -2. En cuanto a las líneas del acceso sur sí operan en su planta correspondiente (planta -3).
  - En el Escenario Provisional, todas las líneas que quieran acceder a regulación deberán llegar hasta la planta -3. Por lo tanto, todas las líneas del Acceso Norte que quieran estacionar en regulación tendrán que realizar itinerarios interiores de cambio de planta, con el inconveniente de seguridad y dificultad añadida en la maniobrabilidad de los vehículos al producirse un trenzado entre los buses que bajan por la rampa interna (desde planta -2 a planta -3) y los que acceden a la rampa de subida hacia la planta -2.