

Integración urbana en la ciudad de Granada

Septiembre 2024

Desarrollo de la integración urbana



A La Estación



A



A La Estación



A



A La Estación



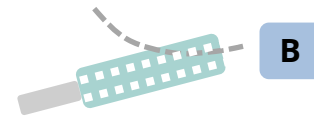
A



B

Barrio de La Rosaleda (este)

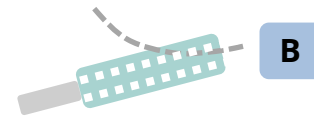
La llegada a la Estación por el cruce de la Carretera de Ronda



B

Barrio de La Rosaleda (este)

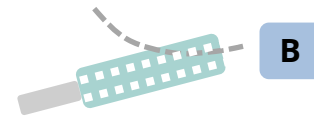
La llegada a la Estación por el cruce de la Carretera de Ronda

**B**GOBIERNO
DE ESPAÑAMINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

B

Barrio de La Rosaleda (este)

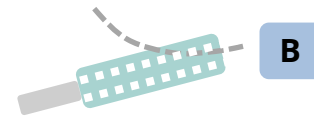
La llegada a la Estación por el cruce de la Carretera de Ronda

**B**

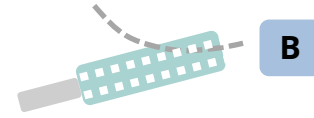
B

Barrio de La Rosaleda (este)

La llegada a la Estación por el cruce de la Carretera de Ronda



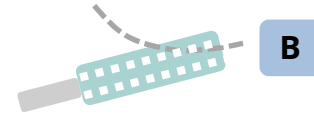
B Barrio de La Rosaleda (este)



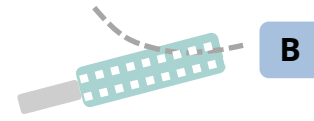
B



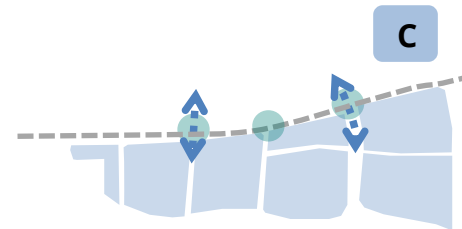
B Barrio de La Rosaleda (este)



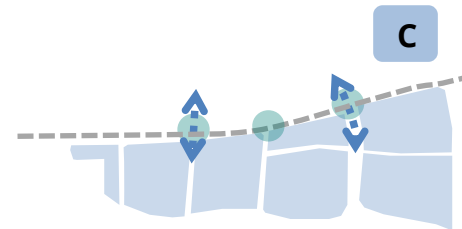
B Barrio de La Rosaleda (este)



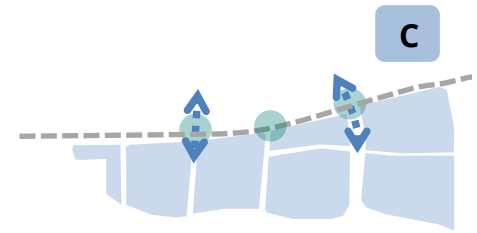
C Barrio de la Chana (Sur)



C Barrio de la Chana (Sur)



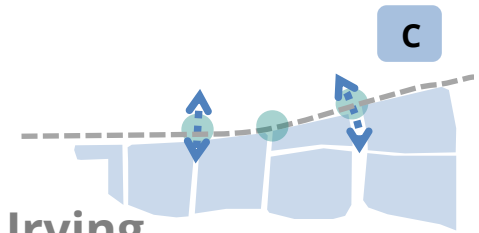
C Barrio de la Chana (Sur)



Continuación de la Avenida de las Alpujarras



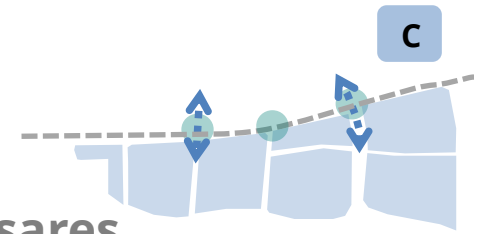
C Barrio de la Chana (Sur)



Encuentro Actriz Fabiana Laura con Washington Irving



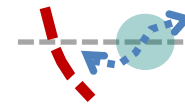
C Barrio de la Chana (Sur)



Continuación peatonal calle del Filólogo Julio Casares



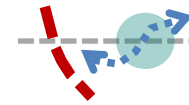
D Carretera de Málaga



D



D Carretera de Málaga



D





SOTERRAMIENTO TOTAL



VS CUBRICIÓN E INTEGRACIÓN



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Soterramiento total

INCERTIDUMBRE EN PLAZOS: 14-15 AÑOS

- Imposibilidad de acometer las actuaciones en el corto-medio plazo
- Necesidad de desarrollo del Estudio Informativo de soterramiento (4-5 años de tramitación)
- Necesario acometer la Variante de Moreda una vez tramitado su Estudio Informativo.
- Horizonte más allá de 2038-2039

COSTE: 760 M€

- Elevado impacto económico. Implicará un importante esfuerzo inversor por parte del Estado, Junta y Ayuntamiento sostenido en el tiempo.
- Reparto administraciones según Ley de Movilidad Sostenible:
ADIF (41%): 313 M€
Otras administraciones (59%): 446M€ (Junta, Ayto.)

ASPECTOS TÉCNICOS

- Complejas situaciones provisionales. **Necesidad de Estación provisional para la fase de obras para evitar el corte de tráfico**s
- Afección a edificios y al flujo de aguas subterráneas. Auscultación y control de subsidencias
- Mayores dimensiones de pantallas debido a la **elevada sismicidad**.
- Desvío subterráneo del cauce del Río Beiro

Cubrición e Integración

CERTEZA EN PLAZOS: 7-8 AÑOS

- Actuación que se puede iniciar a corto plazo con la licitación de los proyectos de Estación y canal ferroviario
- No es condición necesaria la construcción de la Variante de Moreda en el mismo horizonte temporal
- Horizonte: 2031-2032

COSTE: 230 M€

- Supone un esfuerzo económico más acotado y asumible para todas las administraciones.
- Reparto administraciones según Ley de Movilidad Sostenible:
ADIF (70-80%): 159-183 M€
Otras administraciones (30-20%): 71-47 M€ (Junta, Ayto.)

ASPECTOS TÉCNICOS

- **Actuaciones compatibles con la explotación ferroviaria**.
- Situaciones provisionales más sencillas
- Menores afecciones a servicios y suministros

Soterramiento total

IMPACTO EN FASE DE EXPLOTACIÓN

- Estación soterrada. Andenes sin iluminación natural, peor calidad de aire y de ambiente.
- Gran complejidad evacuación de los viajeros
- Dificultades extremas extinción de incendios
- Incremento de costes de mantenimiento/explotación
- Rigidez de la solución. Imposibilita ampliaciones futuras.

IMPACTO EN LA CIUDAD:

- Prolongados desvíos ferroviarios
- Afección a viajeros y a vecinos
- Impacto en la movilidad y tráfico viario
 - Corte Carretera de Málaga 36 meses.
 - Corte Camino de Ronda 9 meses por sentido
- Necesidad de estación provisional o corte ferroviario.
- Grandes volúmenes de tierras, elevado tráfico de camiones

Cubrición e Integración

IMPACTO EN FASE DE EXPLOTACIÓN

- Estación en Superficie. Los andenes con iluminación natural y mejor calidad de aire y de ambiente
- Mayor capacidad/fiabilidad por mayor disponibilidad de espacio
- Soluciones convencionales para la evacuación de los viajeros
- Menores costes de mantenimiento/explotación

IMPACTO EN LA CIUDAD:

- Actuaciones compatibles con la explotación ferroviaria, sin afecciones a los viajeros, sin estaciones provisionales
- Actuaciones de menor impacto en la movilidad y tráfico viario

