

El Nuevo Modelo



Partiendo de los datos anteriores, para solucionar los problemas detectados se ha diseñado una nueva ordenación, un cambio de modelo que optimice la red de transporte público y recupere la habitabilidad de la ciudad desde una perspectiva sostenible. Se configura como una red integral, que tiene en cuenta los distintos modos de transporte público colectivo, urbano y metropolitano, el impacto previsible de la puesta en funcionamiento de la línea de Metro, las necesidades de movilidad de los ciudadanos, la eficiencia energética y medioambiental y la accesibilidad.

Para facilitar el conocimiento de la nueva red de autobuses urbanos y de sus principales características se abordan siete apartados: la Línea de Alta Capacidad, la red radial de conexión con los barrios, las líneas directas sur-norte, las líneas universitarias, las líneas nocturnas, la intermodalidad y el impacto medioambiental.

1. Línea de Alta Capacidad (LAC)

En base al estudio realizado sobre la movilidad de los granadinos y a la morfología de la ciudad, se ha planificado la red de transporte urbano de forma que la estructura básica de las líneas sea una trama radial. Con ello se consigue que todos los barrios tengan una conexión directa con el centro histórico y comercial, satisfaciendo la principal demanda del servicio de autobuses. Para establecer una red continua entre las líneas que llegan del norte o del sur al centro es necesaria la creación de una línea vertebradora: la Línea de Alta Capacidad (LAC), implantada en las grandes ciudades de diversos países (Hamburgo, Nantes, Ruan, Helsinki, Eindhoven, Bradford...).

Esta línea dispone de vehículos de grandes dimensiones, con capacidad para más de 180 viajeros y con emisiones menos contaminantes que los autobuses convencionales. Será la única línea que discorra por el eje viario Reyes Católicos - Gran Vía, con una alta frecuencia de paso (cada 3 minutos en horas punta y cada 4-5 minutos en horas valle). Son sus características principales:

- Acceso a nivel entre el andén y la plataforma del vehículo, garantizando una accesibilidad universal.
- Pago y adquisición del billete en la parada, antes de subir al bus, de forma que no haya demora en el acceso. Se puede entrar y salir por cualquiera de sus cuatro puertas.
- Intermodalidad con el resto de servicios de transporte.
- Integración tarifaria con el resto de líneas urbanas. El transbordo es gratuito.
- Vehículos no contaminantes, de bajas emisiones.
- Sistema de control centralizado y utilización de Sistemas de Transporte Inteligente.
- Autobuses de alta calidad en su diseño y prestaciones.
- Información en tiempo de real en el bus y en las paradas.
- Existencia de quince paradas en su recorrido, que facilitan el intercambio con el resto de líneas del nuevo sistema.



2. Red Radial de Conexión con los Barrios

Las líneas radiales conectan los barrios del Norte y del Sur de la ciudad con el centro de Granada y con la Línea de Alta Capacidad en los extremos, ubicados en el Palacio de Congresos (al Sur) y en Caleta (al Norte), aunque también existen otros puntos de conexión intermedia para las líneas de barrios más centrales, como son las paradas de Jardines del Triunfo, Plaza de San Isidro, Doctor Olóriz, Avda. de Andaluces, Catedral o Humilladero.

Las líneas radiales reciben una nomenclatura que las identifica con su origen: C1, C2, C3... para las del Centro de la ciudad; S1, S2, S3..., para las del Sur; N1, N2, N3... para las del Norte.



Líneas Centro:

Cumplen la función de dar servicio al núcleo central e histórico de la ciudad, de difícil acceso y limitado al tráfico rodado. Se establecen conexiones con el resto de modos de transporte en el Triunfo, Plaza de San Isidro y Catedral. En estas líneas centrales se ha tenido en cuenta el importante servicio que ofrecen al turismo de ciudad, ya que la mayor parte de sus recorridos coinciden con los principales puntos de atracción cultural, comercial y de ocio. Son las siguientes:

- C1 Albaicín - Centro
- C2 Sacromonte - Centro
- C3 Alhambra - Plaza Isabel la Católica
- C4 Barranco del Abogado - Plaza Isabel la Católica
- C5 Neptuno - Plaza Isabel la Católica
- C6 Rosaleda - Traumatología

Líneas Norte:

Cumplen la función de conectar los barrios del norte de la ciudad con el centro, de forma radial, cubriendo los principales ejes de Carretera de Málaga, Avenida de Andalucía, Francisco Ayala, García Lorca, Juan Pablo II, Joaquina Eguaras, Avenida de Pulianas, Fray Juan Sánchez Cotán, Pedro Machuca, Carretera de Alfacar y Carretera de Murcia. Intercambiarán con la LAC y el Metro en la zona de La Caleta y con otras líneas en Cruz del Sur, Doctor Olóriz, Triunfo y Avda. de Andaluces. Son las siguientes:

- N0 Tete Montoliú - Carretera de Alfacar
- N1 Bobadilla - Chana - Caleta
- N2 Diputación - Caleta
- N3 Cerrillo de Maracena - Caleta
- N4 Modesto Cendoya - Fº García Lorca - Caleta
- N5 Joaquina Eguaras - Est. de Autobuses - Caleta
- N6 Casería del Cerro - Caleta
- N7 Parque Nueva Granada - Triunfo
- N8 Fargue - Triunfo
- N9 Mirador de San Miguel - Triunfo

Líneas Sur:

Cumplen la función de conectar los barrios del sur de la ciudad con el centro, de forma radial, cubriendo los principales ejes de Carretera de la Sierra, Avenida de Cervantes, Camino Bajo de Huétor, Andrés Segovia, Avenida de Dilar, Avenida de Cádiz y Fernando de los Ríos. Intercambiarán con la LAC y el Metro en la zona del Palacio de Congresos. Son las siguientes:

- S0 Polideportivo Bola de Oro - Cruz de Lagos
- S1 Serrallo - Palacio de Congresos
- S2 Villa Argaz - Palacio de Congresos
- S3 Palacio de Deportes - Palacio de Congresos
- S4 PTS - Palacio de Congresos
- S5 Avda. Cádiz - Palacio de Congresos

3. Líneas directas de conexión Sur- Norte

Con la ordenación de las anteriores líneas radiales se garantiza una perfecta accesibilidad al centro de la ciudad y a la línea LAC. Pero, además, es necesario dotar al sistema de líneas longitudinales que satisfagan las necesidades de movilidad de los ciudadanos que desean atravesar completamente la ciudad. Para ello se implantan dos líneas, con nomenclatura SN (Sur-Norte), que unen los barrios situados en los extremos sin tener que utilizar el eje del Centro Histórico, ya que pasarán por Camino de Ronda. Son las siguientes:

- SN1 Cenes de la Vega - Estación de Autobuses
- SN2 Palacio de Deportes - Estación de Autobuses

4. Líneas Universitarias

Estas líneas cumplen una doble función: por un lado, conectan los distintos Campus Universitarios, dando servicio a la población estudiantil; por otro, también realizan conexiones transversales y longitudinales, facilitando a cualquier viajero su traslado a zonas principales ejes. Tienen por objetivo facilitar los desplazamientos nocturnos de ocio de manera segura. Son las siguientes:

- U1 Campus Aynadamar - Campus Cartuja
- U2 Campus Fuentenueva - Campus Cartuja
- U3 Campus PTS - Campus Cartuja - Carretera Alfacar

5. Líneas nocturnas

Estas líneas prestan servicio desde las 00:00 horas de los fines de semana y vísperas de festivos, con recorridos circulares que cubren los barrios periféricos del norte y del sur y el centro, atravesando los principales ejes. Tienen por objetivo facilitar los desplazamientos nocturnos de ocio de manera segura. Son las siguientes:

- 111 Circular en Sentido Sur-Norte
- 121 Circular en Sentido Norte-Sur

6. Intermodalidad

De igual modo que se ha previsto la conexión entre las distintas líneas de la red de autobuses urbanos se ha tenido en cuenta el transbordo desde o hacia la red metropolitana mediante la ubicación de sus cabeceras de autobuses en dos zonas de alta conectividad, contiguas a los extremos de la línea LAC: estación de RENFE y Palacio de Congresos. Esto va a posibilitar, junto a la futura puesta en servicio de la línea de Metro, cuyas estaciones son coincidentes con los intercambiadores, una nueva red basada en la conectividad total de las infraestructuras.

7. Impacto Medioambiental

Los efectos que se producirán por la supresión del excesivo paso de vehículos por el eje central de la ciudad serán muy positivos para la disminución de emisiones contaminantes a la atmósfera. La contaminación por óxidos de nitrógeno se agrava en determinadas áreas por la propia fisonomía de la ciudad, como es el caso del casco histórico, estando directamente relacionada con la estrechez de las calles, la baja velocidad del viento, la afluencia masiva de vehículos, y la excesiva densidad de tráfico (frecuentes paradas y arranques).

El nuevo sistema de transporte público colectivo supondrá una reducción del 23 % de la cantidad de toneladas emitidas de contaminantes en la ciudad. La zona más sensible desde el punto de vista ambiental, el eje por donde ocurrirá la Línea de Alta Capacidad, reducirá las emisiones en un 55%.

	Emisión CO ₂ (Tn)	Reducción (%)
Total Red Actual	8.235	
Eje Gran Vía Red Actual	793	
Total Red Propuesta	6.345	22,95 %
Eje Gran Vía Red Propuesta	355	55,22 %