



**LA AGRAFT PRESENTA UNA PROPUESTA ALTERNATIVA DE INTEGRACIÓN
DEL FERROCARRIL EN GRANADA**

La Agraft ha convocado hoy a la prensa para presentar una alternativa de integración del ferrocarril en Granada. Esta alternativa se lleva madurando desde el mes de Diciembre pasado y hasta ahora esta Asociación ha mantenido una actitud de compromiso y trabajo discreto, participando en la Plataforma por el Ave en Andaluces y en la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Granada. A la espera de algún anuncio o visita por parte del Ministerio de Fomento, nos encontramos con las declaraciones de la Ministra Ana Pastor el pasado miércoles día 3 en el programa Los desayunos de Tve, de todo punto clarificadoras y que no necesitan interpretación alguna: **"ya no se hacen estaciones faraónicas, ya no se hacen soterramientos. Aquí llegaba el tren a todas las ciudades soterrado con grandes costes y con estaciones de autor. Las llamo de autor porque costaban todas más de 90 millones. No hay para eso. Las cosas se pueden hacer mucho mejor y, de hecho, hay que hacerlas mejor", "la gente no puede permitir que los políticos despilfarran el dinero público. Se estaban haciendo algunas obras que son imposible continuarlas"**. Ayer tarde en el Senado informó que los técnicos de su departamento aún están estudiando la viabilidad de la estación del AVE en Granada y de la variante de Loja.

Ante tal declaración de intenciones, y siguiendo el culebrón de nuestro Ayuntamiento, cuyo último capítulo fue el de la concejala de Urbanismo, Sra. Nieto y su alegato contra los ministros gallegos, esta Asociación se decide a lanzar a la sociedad una propuesta que enriquezca el debate y para que los técnicos del Ministerio de Fomento la incluyan en sus estudios de viabilidad. El curso político se acaba y nuestra paciencia también. Apostamos por lo que hemos sostenido desde el inicio: **un comité de expertos que decida la integración del ferrocarril en Granada y la elaboración de un master-plan o plan ferroviario para Granada al que se adhieran todas las fuerzas políticas, sociales y ciudadanas de Granada**. Mientras esperamos la llegada de la alta velocidad, el tren normal y sus instalaciones se están desmantelando. Estamos ante la segunda muerte del tren. Esto hay que pararlo antes de que sea demasiado tarde, y no tengamos trenes de media distancia ni aves, ni trenes de mercancías.

El documento que hoy se presenta se denomina "la tercera vía" haciendo alusión a esa alternativa que nunca se tiene en cuenta y que puede contener valores y soluciones a las cuestiones que se están planteando.

La historia de un modo u otro parece repetirse: tardía fue la llegada del ferrocarril a Granada y en unas condiciones de explotación muy poco competitivas, situación que ha lastrado el desarrollo económico de la provincia, y de nuevo una tardía incorporación al moderno ferrocarril que responde a las demandas de movilidad actuales y que ofrece ágiles y económicas soluciones de transporte de mercancías.

El transporte por ferrocarril en España ha optado desde hace 25 años por el modelo AVE, con una serie de corredores exclusivos de Alta Velocidad, que en nada están justificados atendiendo a los tráficos de viajeros que soportan, **pero que ha establecido una endiablada espiral de agravios territoriales por tener un Ave, construir grandes estaciones y realizar soterramientos a modo de grandes operaciones urbanísticas generadoras de suculentas plusvalías inmobiliarias. Es lo hemos dado en llamar el "virus AVE"**



ASOCIACIÓN GRANADINA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL Y DEL TRANVÍA

Se observa una relación amor-odio entre el tren y la ciudad: se le quiere, se le desea pero se le esconde al llegar a la ciudad sin sopesar si es realmente necesario o si existen razones técnicas o económicas que los justifiquen.

Si hasta ahora este modelo era el imperante, lo que se plantee a partir de ahora debe basarse en estrictos y rigurosos criterios de funcionalidad y mejora del tráfico ferroviario, sin obviar la eficiencia energética, la seguridad y la intermodalidad.

La Agraft se ha caracterizado desde su constitución por su independencia y la suma de voluntades en torno al ferrocarril en Granada. Por ello, ha formado parte en todos aquellos foros de participación en donde ha sido requerida y escuchada. No es por tanto la opción que la Agraft defiende a capa y espada, sino que aporta y plantea alternativas y puntos de vista diferentes para que sean debatidos y tenidos en cuenta a la hora de decidir sobre un asunto tan importante para la ciudad.

La ausencia de un debate coordinado, de un auténtico concurso de ideas y de una comisión experta vinculante que evalúe y valore todas las propuestas de las instituciones y de la ciudadanía a este respecto, obliga a esta Asociación a no guardarse una solución más, que es posible, viable económicamente y que tiene al tren y a la ciudad como protagonistas.

Esta propuesta toma como referencia el Informe de la Comisión Informativa Colegial de la Oficina Provincial de Granada del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos sobre la Llegada del Ave a Granada redactado en Marzo de 2012. Agraft da por buenas las consideraciones de este Informe Técnico, en todo lo que respecta al planeamiento global, separando tráfico de viajeros y mercancías.

Agraft defiende lo firmado en los protocolos de Integración del Ferrocarril en Granada y lo aprobado en el Potaug, esto es, un único acceso a Granada a través de la línea Granada-Bobadilla, desmantelamiento del trazado urbano de la línea de Moreda hasta Albolote y estación en el emplazamiento actual de Andaluces.

Las razones que lo justifican son los criterios defendidos por numerosos colectivos ciudadanos y colegios profesionales relacionados con la construcción y la obra pública: centralidad, intermodalidad, accesibilidad y valor simbólico.

Considerando que uno de los elementos de mayor coste y menos justificable a nivel de tráfico ferroviario y de integración en la trama urbana es el soterramiento, y ante la posible urbanización de la franja del barrio de la Chana hacia la Circunvalación, que ahora es un descampado, y la posible afectación de la vía en la permeabilidad del barrio, esta Asociación plantea una entrada elevada mediante viaducto a 5-6 metros de altura.

Como consecuencia de esta entrada elevada en la ciudad, se propone una estación elevada con edificio terminal con salida a Severo Ochoa y que cumple con todos los criterios anteriormente expuestos de **centralidad, intermodalidad, accesibilidad y valor simbólico**.

Tomando el ejemplo de Jerez de la Frontera, son muy oportunas las consideraciones del autor del proyecto de integración en esta ciudad: *“Soterrar un ferrocarril es una obra muy costosa, por lo que hemos decidido elevar ligeramente el trazado ferroviario, que es un procedimiento bastante más barato”*, dice **Fernando Martínez Bernabé**, ingeniero de Caminos de Ineco y



ASOCIACIÓN GRANADINA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL Y DEL TRANVÍA

responsable del proyecto. "Lo que queremos que la infraestructura ferroviaria se integre en la ciudad, con un diseño cuidado que haga más atractivo y singular el paisaje, y demostrando que un viaducto no tiene porqué suponer un impacto negativo en el entorno, sino que, por el contrario, puede mejorarlo y hacerlo más interesante." El responsable de Ineco opina que la circulación de los trenes añade interés a la ciudad y constituye un espectáculo que un proyectista no debe desaprovechar."

En el caso de Granada esta alternativa incorporaría una serie de usos y mejoras complementarias:

- Estación elevada con edificio terminal con salida a calle Severo Ochoa, retomando el primer acuerdo tripartito de reforma de la estación de Granada, del año 1993. El acceso ferroviario en superficie permite mantener la inigualable vista de la Alhambra y de Sierra Nevada cuando el viajero llega a la estación de Granada. El edificio puede financiarse construyendo un centro de ocio de calidad tipo Vialia, con un compromiso de sostenibilidad energética. Esta ubicación aporta mayor centralidad y acceso al centro de la ciudad por el eje López Argüeta y San Jerónimo. (**Centralidad y valor simbólico**)
- Aparcamiento bajo planta sobre elevada con acceso por Severo Ochoa y Camino de Ronda. (**Accesibilidad**)
- Edificio actual de Andaluces destinado a estación de autobuses metropolitanos con salida a Camino de Ronda y salidas de Circunvalación Méndez Núñez y Chana. Paso del Metropolitano bajo los andenes sobre elevados. (**Accesibilidad, intermodalidad y puesta en valor de patrimonio histórico**)
- Creación de nuevos viales que permiten la integración de la ciudad y mejoran la accesibilidad al entorno de la estación, al descender el nivel y suprimir el puente del Camino de Ronda: unión Alondra-Gonzalo Gallas, unión Alondra y Halcón con Jesse Owens y continuación a enlace de Circunvalación Chana. (**Accesibilidad**)
- Generación de espacio libres dedicados a zonas verdes que den continuidad a los espacios deportivos de la Universidad de Granada y Estadio de la Juventud, así como su continuación hacia La Chana (bajo viaducto y corredor verde por la vía desmantelada de Moreda).
- Mayores posibilidades de implantación de **proyectos turísticos que ponen en valor el patrimonio ferroviario granadino**: el tren histórico de vapor Granada-Guadix tiene muchas opciones de viabilidad en una estación no soterrada. Este tren turístico sería el emblema de la marca Granada a nivel provincial. Otro proyecto sería la creación de una vía azul en la vía sin uso de la línea de Moreda. La vía azul compatibiliza los usos de un corredor verde con la circulación de vehículos ligeros por las vías enrasadas sin uso ferroviario (ferrociclos y dresinas ligeras). El punto de partida de esta vía azul sería el antiguo edificio de la estación del Sur, que podría recuperarse en su estado original y dedicarlo a usos culturales.



ASOCIACIÓN GRANADINA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL Y DEL TRANVÍA

Al no tratarse de un documento técnico, esta propuesta se lanza a la opinión pública granadina con el ánimo de que pueda ser estudiada en profundidad por cualquier administración o estudio de ingeniería. Sería muy interesante que el Ministerio de Fomento realizara un estudio real de alternativas para adecuar la mejor decisión al respecto. Hay dos alternativas soterradas, una en Andaluces y otra en Albaida, una en superficie y otra elevada. En la opción elevada se deberían analizar en profundidad las siguientes cuestiones:

- Los aspectos constructivos de la estación elevada encajan en las fases planteadas por el Informe Técnico del Colegio de Caminos de Granada, y las afectaciones durante su construcción, que a priori son menores que en el caso del soterramiento.
- La resolución del paso a nivel de la antigua carretera de Málaga y el paso de la Circunvalación a diferente nivel.
- El cambio de la rasante del Camino de Ronda debe ser comprobado y demostrado, de modo que el perfil longitudinal no afecte a las alineaciones de las edificaciones más próximas.
- Se necesita una valoración real del coste del proyecto, al menos de manera simplificada. Aquí únicamente se plantea una reducción de costes en comparación con el soterramiento, que es la alternativa más cara.