

Proponen que el AVE entre en Granada a través de un viaducto

El estudio, redactado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril, supone una propuesta alternativa al soterramiento y con un coste muy inferior

✎ MIGUEL ALLENDE
miguellallende@ideal.es

GRANADA. El reto de la ministra de Fomento Ana Pastor de que la sociedad granadina consensue la integración del AVE en la capital en una segunda fase del proyecto, y eleve a su departamento la mejor solución posible, no ha tardado mucho en tener respuesta. La Asociación Granadina de Amigos del Ferrocarril y del Tranvía (Agraft) se ha puesto manos a la obra y en un tiempo récord ha completado el estudio que ya presentará públicamente el pasado 10 de julio, con una propuesta alternativa. Esta supone una tercera opción a las ya conocidas que enfrentan el soterramiento con el paso en superficie, mediante el uso de un viaducto dentro del término urbano de la capital. Un planteamiento muy similar al que ha acometido la ciudad de Jerez de la Frontera.

El estudio técnico elaborado por el ingeniero de Caminos Christian Muñoz para la mencionada asociación y al que ha tenido acceso este periódico plantea un viaducto elevado de 1,7 kilómetros de longitud que se ejecutaría en paralelo al eje ferroviario Bobadilla-Granada y que discurriría entre desde el cruce con la Circunvalación de Granada hasta su intersección con el Camino de Ronda.

Entre las principales características técnicas, destaca que la rasante de este viaducto que propone la mencionada asociación queda establecida a una altura de siete metros sobre la vía pública. Ello permitiría la existencia bajo esta infraestructura de viarios transversales, mantener el eje que figura en el planeamiento municipal sobre la traza ferroviaria y, como es lógico, el desmantelamiento de las vías actuales en superficie lo que acabaría con la barrera divisoria entre el barrio de La Chana y las nuevas zonas de expansión, que están situadas junto a la Circunvalación de la ciudad.

El diseño del viaducto que propone la asociación contempla una plataforma de 18 metros que permitiría alojar tres vías: dos de ancho internacional -por la que transitarían los modernos trenes AVE- y una de ancho ibérico -que daría salida a las unidades convencionales, tanto de pasajeros como de mercancías-, con lo que se posibilitaría el tránsito de todas las composiciones ferroviarias que operarán en Granada.

El principal obstáculo por salvar en la ejecución del viaducto es el Camino de Ronda. La continuidad de este último se resolvería mediante una modificación de su rasante actual: se llevaría a cabo un paso bajo esta infraestructura por donde discurriría el tráfico rodado. También se plantea su conexión mediante ramales con el nuevo eje vertebrador.

El diseño elaborado para este punto concreto por el ingeniero autor del estudio propone una modificación de la estructura del viaducto, de tal suerte que en ese punto concreto de la intersección con el Camino de Ronda, su estructura y sección tengan un diseño más destacado, vanguardista cabría decir, acorde con la singularidad de la obra y de la zona en concreto donde estaría ubicada.

La estación, a ocho metros

Como es comprensible, la altura del viaducto exige que la estación se encuentre igualmente a ocho metros de altura sobre la rasante actual. Justo a la finalización del viaducto se dispondría de un vestíbulo de acceso a la misma, con fachada junto a Severo Ochoa. Esta nueva ubicación permitiría un mejor acceso a la misma a la misma y una mayor centralidad respecto a la ubicación actual de la estación.

Y bajo el haz de vías de la estación se liberaría espacio para el trazado del metropolitano y su parada, así como para las cabeceras de los servicios de autobuses urbanos e interurbanos del área Metropolitana. Los terrenos liberados y el actual edificio de la terminal de Andaluces podrían ser rehabilitados y permitir, consecuentemente, el traslado de la actual estación de autobuses. De esta manera, se unificarían todos los principales sistemas de transporte con que cuenta la ciudad -ferrocarril, metro, bus urbano, bus metropolitano y bus interurbano- constituyendo el principal intercambia-

LAS DOS CARAS DE LA MONEDA



Cambio. En la fotografía superior, el actual trazado ferroviario a su paso por La Chana y la propuesta elevada.



Más espacio. Entrada por debajo de las vías a La Chana y recreación virtual de la zona.

do. Ello redundaría en beneficio de los usuarios.

En favor de la propuesta que plantea Agraft se encuentra el menor coste que supondría esta solución frente al soterramiento de las vías en La Chana. El estudio informati-

vo del proyecto de remodelación de la red ferroviaria de Granada, de diciembre de 2010, estimaba el coste de actuación del pasillo ferroviario en este barrio en 87,7 millones de euros frente a los 39,7 que supondría la implementación del viaducto.

Si se añade el coste de la estación, más la reposición del metro ligero y otras actuaciones complementarias, la diferencia resulta abismal, pues en el primero de los casos importaría 423,6 millones mientras que en el segundo sumaría 115,9.

«En Europa, el ferrocarril raramente se soterra»

✎ M. A.

GRANADA Carlos Peña, presidente de Agraft, defiende la propuesta del viaducto con argumentos que suenan bastante razonables. Tales como su coste aquilatado, en torno al 50% menos que si soterrarán las vías; la mejora notable del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria; o el ahorro energético de

las instalaciones. «Se trata de una actuación singular que puede cambiar la fisonomía de un entorno ferroviario sin alterar el conjunto paisajístico que conforma la impresionante vista que se divisa desde el Camino de Ronda, así como su perfecta compatibilidad con la reforma de la estación que se va a realizar para permitir la llegada del AVE

y el paso del metro», asegura a este periódico.

«No estamos inventando nada y Europa nos brinda numerosos ejemplos donde el ferrocarril raras veces se soterra a menos que sea estrictamente necesario, atendiendo a criterios económicos y de tráfico ferroviario», apostilla.

Debate y consenso

Christian Muñoz, el ingeniero de Caminos que ha realizado el estudio técnico, resalta por su parte la situación actual del debate sobre la estación AVE de Granada y la necesidad de consenso por parte de la so-

ciudad. «Para dar respuesta a este asunto de manera definitiva, es necesario la elaboración de un estudio objetivo que determine la mejor opción de entre todas las que se propongan», afirma. «Este documento sugiere -añade-, el análisis de una tercera vía, un viaducto urbano elevado que permita a los servicios ferroviarios de Granada, tanto de AVE como convencionales, a acceder a una estación concebida como el principal intercambiador de transporte de la ciudad y donde tienen cabida todos los sistemas de transporte de la ciudad». Todo un reto en su planeamiento.