

Fecha:
6 de Marzo de 2005

Cliente:
Universidad de Granada

Granada Hoy



NOTICIAS

Actualización | domingo, 06 de marzo de 2005, 05:47

Portada
En Portada
Opinión
Ciudad
Provincia
Deportes
Toros
Cultura
Espectáculos
Andalucía
Nacional
Internacional
Economía
Sociedad
Motor
Internet

GRANADA

transporte el equipo de investigación de la universidad se pronuncia tras el acuerdo alcanzado por junta y ayuntamiento

Los expertos cuestionan el modelo soterrado de metro por la Redonda

El equipo de investigación de la Universidad, que elaboró un estudio por encargo de la Junta, considera que los costes de explotación son mayores, no restringe el tráfico privado y capta menos demanda

ÁLVARO CALLEJA

@ Envíe esta noticia a un amigo

GRANADA. En ocasiones, la Administración solicita el asesoramiento de los expertos para analizar la viabilidad de un proyecto aunque no siempre se tienen en cuenta sus recomendaciones. Un ejemplo de ello es el informe técnico que la Junta de Andalucía encargó hace un año a un equipo de investigación de la [Universidad de Granada](#) para conocer qué modelo de metro era más adecuado a su paso por Camino de Ronda.

Entonces, los expertos se decantaron por la alternativa en superficie de las cuatro opciones posibles aunque, en aras del consenso y del buen entendimiento, finalmente ha primado el deseo del Ayuntamiento de Granada de construir un metro subterráneo pese a sus numerosos inconvenientes, entre ellos el económico cuyo coste se estimó en 114 millones de euros.

Juan Carlos Braga, coordinador de aquel equipo multidisciplinar integrado por profesores de Ingeniería Civil, Estratigrafía y Paleontología, Organización de Empresas y Economía Financiera, considera que, aún siendo válida la alternativa del soterramiento entre Camino de Ronda y Avenida de América, el acuerdo alcanzado en enero de construir un metro subterráneo obedece más a una "cuestión política por dejar a un lado el enfrentamiento institucional" – Junta y Ayuntamiento– que al resultado del análisis de las ventajas e inconvenientes desde el punto de vista técnico, social, económico y medioambiental. No es, por tanto, el soterramiento la mejor opción posible, a juicio de los expertos de la Universidad.

"Si se quiere favorecer el transporte público y tener más calidad ambiental, la mejor opción es el metro en superficie; siempre será más barato su construcción y posterior mantenimiento, además ofrece la oportunidad de remodelar el entorno urbano de Camino de Ronda", argumenta Juan Carlos



AGENDA

Clasificados
Coches usados
Cartelera
Misas y cultos
Horóscopo
Tiempo
Sorteos
Farmacias
Transportes
Efemérides
Obituario
Pasatiempos
Programación



SERVICIOS

Suscripción
Hemeroteca
Contactar
Publicidad
Quiénes somos

Fecha:
6 de Marzo de 2005

Cliente:
Universidad de Granada

Braga, quien advierte de los inconvenientes de soterrar el tren por la Redonda no sólo en cuanto a inversión se refiere.

El coste de explotación y mantenimiento del metro soterrado, que según la consejera de Obras Públicas prestará servicio en 2009, "será, con toda seguridad, deficitario al igual que lo es hoy el transporte público de autobuses que necesita de la subvención por parte de la administración". "Es por ello que si se hace subterráneo, habrá déficit por arriba y por abajo y ello repercutirá en el precio del billete", asegura el profesor de Universidad.

El coordinador de los trabajos no oculta "cierta perplejidad", no tanto por la decisión adoptada, que "siempre es mejor que las alternativas mixtas" –esto es combinar tramos en superficie y soterrados–, sino por los argumentos que se han dado para descartar la alternativa al aire libre que incluía un único tramo soterrado por Villarejo. "Lo que sorprende es que uno de los argumentos en contra del metro en superficie era que el Camino de Ronda es muy estrecho y sin embargo, en la opción final se deja el tramo más estrecho –el de Villarejo– en superficie", explica Juan Carlos Braga, partidario de que se replantee dicha posibilidad ante el cuello de botella que podría formarse en este tramo teniendo en cuenta que el metro circulará en ambos sentidos y apenas quedará un vial para el tráfico privado.

Otro de los apuntes que, a juicio del profesor de la Universidad, no se ha tenido en cuenta es el problema de accesibilidad a las paradas y el hecho de que se capte mucha menor demanda con un tren subterráneo que en superficie puesto que no es lo mismo bajar tres pisos para coger el metro que subirse a él a pie de calle.

"No se puede obligar bajar a la gente mayor a bajar a 15 metros de profundidad", explica Braga, quien cree que el uso del metro soterrado compensa más a los viajeros del área metropolitana que al tráfico de viajeros de la propia ciudad, cuyos tiempos con respecto al autobús apenas se acortarán aunque ello dependerá finalmente del número de paradas que se decidan.



© Copyright Federico Joly y Cía, S.A.
Polígono El Trocadero. c/Francia s/n. 1159.
Puerto Real (Cádiz)
Tlfn: 956 297900 / Fax: 956 224883