

Viernes, 2 de julio de 2004

[Webmail](#) | [Alertas](#) | [Envío de titulares](#) | [Página](#)
[PORTADA](#) | [ACTUALIDAD](#) | [ECONOMÍA](#) | [DEPORTES](#) | [OCIO](#) | [TUS ANUNCIOS](#) | [SERVICIOS](#) | [CENTRO COMI](#)
[SECCIONES][Titulares del día](#)[Viñetas](#)[Especiales](#)**[MULTIMEDIA]**[Imágenes](#)[Vídeos](#)**[SUPLEMENTOS]**[Expectativas](#)**[CANALES]**Seleccione... **[PARTICIPA]**[Foros](#)[Chat](#)**LOCAL**

GRANADA

El metro de los expertos estrecharía aceras en la Redonda y cerraría un carril al tráfico

El tren se pararía en algún semáforo y suprimiría los aparcamientos y la zona de carga y descarga Los expertos quieren que el tranvía vaya por superficie, salvo un trámite «Ahora es cuando veo que será soterrado», afirma Torres Hurtado

RAFA LÓPEZ/GRANADA

Los expertos de la Universidad de Granada han apostado finalmente por un metro en superficie para el Camino de Ronda. Después de estudiar diferentes alternativas, se han inclinado por una que discurre casi en su totalidad por encima de esa calle, con lo que por ahora se descarta la opción que viene manteniendo el gobierno local del PP: soterrarlo. De los más de 4.200 metros de extensión de la línea estudiada -todo el Camino de Ronda-, sólo irían bajo tierra unos 500 metros -menos de una octava parte- para salvar el cruce de Villarejo, que es muy complicado. En esas condiciones, cabe hablar de un metro de superficie, y no de una opción mixta. Y es que en total, la línea tendrá 16.375 metros, de los que sólo esos 500 -un 3,7% del conjunto- discurriría bajo tierra.

La opción que prefieren los expertos supondrá eliminar uno de los cuatro carriles que ahora están abiertos al tráfico de coches. Es decir, quedarán tres: dos hacia la Chana y uno hacia el Zaidín.

También supondrá suprimir los aparcamientos que actualmente existen en buena parte de esta calle. Y asimismo habría que liquidar, por tanto, las zonas de carga y descarga para comercios y negocios.

Habrà otra consecuencia de notable relevancia: las aceras que usan los peatones tendrán que estrecharse, porque no hay literalmente espacio para mantenerlas tal como están y que además pase el metro.

El coordinador del equipo de expertos, Juan Carlos Braga, negó que el tren no quepa por Camino de Ronda a la altura de Recogidas, tal y como sostiene el equipo de gobierno municipal. Según sus datos, la calle mide en ese punto 23,7 metros de ancho, de los que el tren requeriría 8 para circular y 10 para sus estaciones. Es decir, quedarían libres 13,7 metros -6,8 en cada sentido- para las aceras y los carriles de coches. En consecuencia, habría que sacrificar un carril y una parte considerable de las aceras reservadas a los peatones.

El Ayuntamiento de Granada sostiene que esas medidas no son reales, ya que el tren requeriría más espacio y habría que sacrificar otro carril más.

Los cruces conflictivos

A juicio de Braga, el tren debería gozar de prioridad sobre el resto de vehículos, de modo que los semáforos deben estar regulados para darle paso. Este extremo, sin embargo, no ha quedado del todo clarificado por los expertos. El coordinador dijo que tal vez el tren debería detenerse en algunos puntos del trayecto si se encuentra con semáforos en rojo. Hay que tener en cuenta que a lo largo del Camino de Ronda hay varios cruces conflictivos, entre los que destacan los de Méndez Núñez y Recogidas, en los que a menudo se quedan coches atrancados en plena intersección por las aglomeraciones que se producen.

Lo bueno**BUS**[IDE](#)[Hoy](#)[Hern](#)[INT](#)[Hote](#)[Cate](#)

Pese a tal serie de inconvenientes, los especialistas creen que el metro en superficie es la mejor opción para Granada. El principal argumento a favor es el de que este tipo de transporte es el que usarían más los ciudadanos por la facilidad de acceso, ya que bajar a una estación soterrada ahuyenta a muchos usuarios, según la opinión de los expertos. Otro de los puntos a favor es el de que el metro en superficie restringe más el uso de los automóviles -al eliminar carriles de tráfico- y por tanto disminuye los ruidos y la contaminación.

Los propios especialistas creen que esta opción tiene dos grandes inconvenientes: entorpece la circulación de otro tipo de vehículos y suprime aparcamientos.

Sin dificultades

En cualquier caso, el grupo de expertos dejó claros ayer dos extremos. De un lado, ninguna de las opciones barajadas, ni siquiera la que plantea el soterramiento total de la línea, tiene dificultades técnicas de ejecución. Son perfectamente viables. Y de otro lado, el coste económico de todas las alternativas es prácticamente el mismo. Es decir: hacer el metro bajo tierra cuesta más o menos igual que hacerlo en superficie. El factor económico no es, pues, determinante.

Pese a estas dos consideraciones, los especialistas declinan la posibilidad de que el metro sea soterrado. La principal razón que dan es la de que lo usarían menos ciudadanos y sus costes de mantenimiento serían más elevados. También consideran que no reduce contaminación.

Los puntos a favor del metro bajo tierra son tres: permite la creación de espacios de uso colectivo, reduce conflictos con otro tipo de vehículos y también elimina conflictos con los aparcamientos.

Hay otras dos alternativas de metro mixto, pero no cuentan apenas con elementos a favor.

A partir de ahora se abre un debate de seis meses, hasta finales de este año, para que todas las partes discutan, ya con papeles en la mano, las diferentes propuestas que hay sobre la mesa.

Subir



© Ideal Comunicación Digital SL Unipersonal
CIF B18553883

Power

Registro Mercantil de Granada Tomo 924 Libro 0 Folio 64 Sección 8 Hoja GR17840
C/ Huelva 2, Polígono de ASEGRA
18210 Peligros (Granada)
Tfno: 958 809 809

[Contactar](#) / [Mapa web](#) / [Aviso legal](#) / [Publicidad](#) / [Política de privacidad](#) / [Master de Periodismo](#) / [Club Lector 10](#) / [Visitas a Ideal](#)