

CAMPUS LA SALUD El año que viene el Campus afronta su eclosión

EL PTS RECIBIRÁ 25.500 PERSONAS CADA JORNADA

l Parque Tecnológico de la Salud va a terminar este año con 2.200 trabajadores que acuden a diario a las instalaciones, más 1.300 estudiantes de Ciencias de la Salud, según la propia dirección del Campus. Pero para finales de 2015, la afluencia se va a multiplicar por ocho hasta llegar a las 28.900 personas aproximadamente. Así de simple y así de bárbaro. Para esa cercana fécha, las carreteras, los viales y los accesos al PTS serán prácticamente los mismos que en la actualidad

porque no hay tiempo material –ni parece que haya voluntad política–para ejecutar algunas acciones que resolverían en parte la pésima movilidad a la que se ve condenado uno de los proyectos más ilusionantes de la provincia.

Según las cuentas de los organismos oficiales, para finales del año próximo los nuevos inquilinos del PTS serán: 23.000 nuevos usuarios diarios del hospital (entre familiares, enfermos y trabajadores de los tres turnos), más 2.400 asistentes a la facultad de Medicina (entre personal y alumnado). No todos ellos

llegarán en coche, obviamente, pero no podrán hacerlo en metro porque a ese transporte público no se le espera íntegro en funcionamiento –como mínimo– hasta la primavera de 2016

3.500 estudiantes por llegar

Cuando el metro surque las calles, aún no habrán abierto sus puertas la facultad de Farmacia y la de Odontología, porque la Universidad reconoce que no tiene dinero para llevarlas a cabo a corto plazo. Pero entre los planes de la institución académica figura trasladar esas dos especialidades al Campus de la Salud, lo que tarde o temprano incorporará otros 3.500 nuevos estudiantes a la zona, en la que a mitad de 2015 -según fuentes del PTS- también abrirá sus puertas el Centro Comercial Nevada.

Si a día de hoy ya se producen atascos tanto en la Ronda Sur como en la Circunvalación (A-44) cuando hay partidos de fútbol, en los desplazamientos estivales hacia la Costa o con simples alcances entre vehículos, cuando eclosione la actividad en ese área, los embotellamientos formarán parte del paisaje.

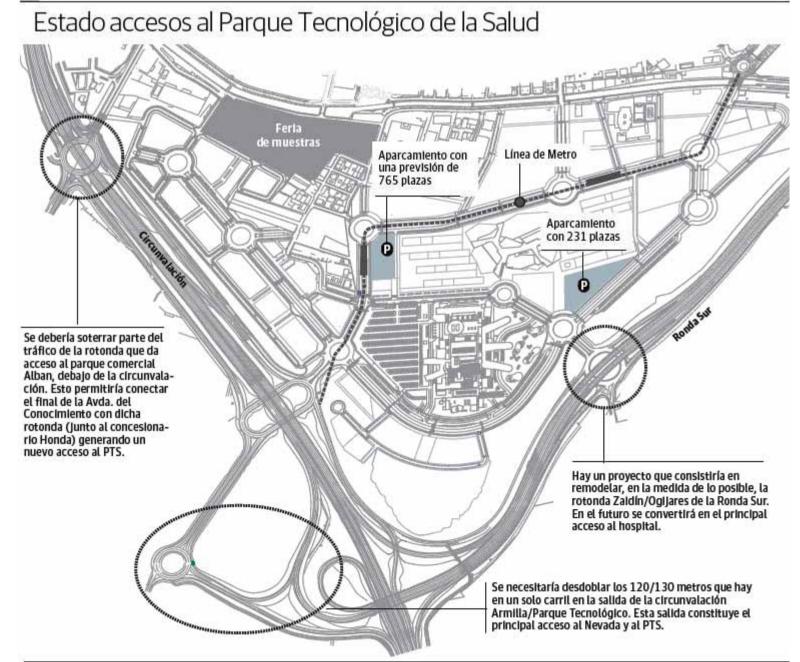
La fórmula magistral que solucionaría ese problema de tráfico se llama segunda circunvalación, pero tampoco está ni se le espera. «Y eso que es más importante que el AVE», se queja Jesús Quero, director gerente de la Fundación PTS. La madre de todas las soluciones al pésimo tráfico de la capital debería ser otra autovía de gran capacidad entre Calicasas y Alhendín, con 25,5 kilómetros que restarían al menos un 30% de tráfico a la Circunvalación. Pero la cruda realidad es que tan solo se llevan a cabo obras visibles en el primero de sus cuatro tramos, el que discurre de Calicasas a Albolote, mientras que están aparentemente sin actividad los dos siguientes, que suman un total de 15 kilómetros. El cuarto, redactado, espera a ser licitado por el Ministerio de Fomento. Así que la segunda circunvalación, según las mejores previsiones, no estará terminada antes de 2017.

Una VAU vital

Hay otra infraestructura sin hacer que sentencia de muerte el crecimiento del PTS hacia Ogíjares en los próximos 5 a 10 años. Si el Campus de la Salud quiere saltar la autovía –como pretenden sus impulsores- es un requisito «indispensable» que se realice el denominado distribuidor Sur, la Vía de Aglomeración Urbana (VAU) 09, que engloba tres actuaciones a cargo de la Junta de Andalucía. Su tramitación comenzó en 2005 y en marzo de 2008 superó la declaración de impacto ambiental. Daría salida al tráfico de las localidades situadas a las faldas de Sierra Nevada, que soportan un volumen de vehículos muy intenso por su alta población. La tres acciones son: la interconexión de las carreteras radiales de Monachil, La Zubia y Ogíjares con la N-323 Sur; el acceso desde La Zubia a Granada; y el acceso desde Monachil a la capital. Cada proyecto está en fase de estudio informativo y tramitación de información pública. En principio, este distribuidor Sur debe contar con unas características similares al Norte: dos carriles en cada sentido, un camino de servicio, carril bici y otro para el transporte público. Pero no hay intención de ejecutarlo en estos momentos.

Con ese desolador panorama viario por delante, el delegado de Fomento de la Junta, Manuel Morales, se agarra con fuerza a la idea del transporte público como la mejor solución para evitar los atascos. Además del Metropolitano, que aún tiene la categoría de futurible aunque cada día se vea más cercana su puesta en marcha, el director del PTS pide nuevas soluciones: «El Ayuntamiento también tendrá que poner autobuses urbanos hasta el Campus cuando abra todo».

Coger el coche particular e ir con rapidez al hospital, a las facultades sanitarias o al Nevada, va a ser un asunto complicado. El único consuelo que le queda a los responsables del PTS es que los horarios de máxima actividad





con la segunda circunvalación sin hacer y el metro sin funcionar

de esas entidades se concentran en días y franjas diferentes, aunque eso no evitará que se produzcan embotellamientos. Para paliarlos en parte, Jesús Quero reclama tres actuaciones entorno al PTS. Desde su punto de vista, la más urgente es una intervención que consistente en desdoblar los algo más de cien metros que hay en un solo carril en la salida Armilla/Parque Tecnológico de la Circunvalación. «Esa salida va a constituir el acceso principal al Nevada y ya lo constituye al PTS. No tendría demasiado coste. Aunque el Ministerio de Fomento –responsable de hacerlo– estima que esa salida puede soportar el aumento de tráfico que está por venir», difiere Ouero.

La segunda actuación para evitar el caos total en los accesos al PTS consistiría en remodelar la rotonda Zaidín/Ogíjares de la Ronda Sur, en una intervención similar a la recientemente finalizada en la rotonda Vergeles/La Zubia de la misma vía a cargo de la Junta. «Esa va a constituir el principal acceso al nuevo hospital y su arreglo -que ya está redactadotendría muy escaso coste», apostilla el 'jefe' del Campus de la Salud.

Según el mismo, la tercera actuación, que no está prevista, consistiría en el soterramiento de parte del

Casi 5.000 aparcamientos previstos en la zona

En el PTS están previstas a corto plazo 4.908 plazas de aparcamiento, frente a las 6.000 de las que se habló inicialmente. De llevarse a cabo esas casi 5.000, según Jesús Quero, no habría problemas de estacionamiento. La cuestión es que muchas de ellas -más de la mitad- están aún por construir. El nuevo hospital tiene contará con 800 plazas de aparcamientos en superficie y mil bajo rasante que ya se han sacado a concurso público pero están sin hacer. Esa es la principal bolsa de espacio para estacionar los nuevos coches que lleguen. Junto a esa, hay otros dos 'parkings' pú-

intenso tráfico que padece la rotonda conecta el Parque Comercial Albán (en Armilla), por debajo de la Circunvalación, con la avenida Fernando de los Ríos. «Evidentemente, ésta sí es una actuación muy costosa, pero permitiría conectar el fiblicos previstos en el Campus que suman otras mil plazas en total. Uno de ellos, el más grande, con capacidad para 765 vehículos, depende del Ayuntamiento y se ubica al lado del Instituto de Medicina Legal. Aunque el Consistorio debería de sacarlo de nuevo a concurso después de que la primera empresa que iba a realizarlo entrara en concurso de acreedores y la segunda renunciara a ello. «Desde mi punto de vista, esas plazas son absolutamente imprescindibles, pero he leído alguna declaración de la conceial delegada de urbanismo diciendo que solo se iba a ejecutar en superficie, no subterráneos», alerta Jesús Ouero. Otra explanada frente a la sede de la Fundación PTS donde ya existen 231 plazas en superficie es la pieza final para encajar el puzzle de los parking del PTS.

nal de la avenida del Conocimiento del PTS con dicha rotonda (junto al concesionario Honda) generando un nuevo acceso al Campus», mantiene Quero.

En mitad de ese horizonte con más nubarrones que otra cosa, bri-



Zona donde irá el futuro 'parking'. :: RAMÓN L. PÉREZ

llan algunos rayos de sol. Por ejemplo, una de las principales conexiones directas de la capital con el PTS, a través del puente que une el Zaidín con el recinto biosanitario por la calle Torre de Comarex, estará terminada antes de que acabe este año y por ella deberán pasar el Metropolitano, cientos de coches y de peatones. Eso no evitará que las compras de Navidad de 2014 vuelvan a tener las pitadas de los atascos como banda sonora de fondo.



Hasta el 15 de diciembre de 2014







30-40 piezas Carrefour

1 unidad 10,49€ 3 unidades 20,98€



BARDESANOo

Tinto Crianza

CARRIZAL

Vino D.O.Ca, "Rioja" GRAN VENDEMA.



1 botella 3,60€







DEBATE Diagnóstico y propuestas para mejorar las comunicaciones

«LA PRIORIDAD ES UN TRANSPORTE PÚBLICO EFICAZ Y COMPETITIVO»

ocas cosas ponen de acuerdo a los granadinos como el problema de las comunicaciones entre la capital y su Área Metropolitana. IDEAL ha reunido a cuatro granadinos que, desde distintos ámbitos, pueden considerarse como expertos en la materia. Se trata de César Díaz, concejal de Tráfico en la época de Díaz Berbel; Francisco Ruiz Dávila, que fue director del Metro tras pasar también por el Ayuntamiento; Alejandro Grindlay, subdirector de Calidad y Planes de Estudios de la Escuela de Ingenieros de Caminos de la UGR; y Juan Carlos García de los Reyes, conocido arquitecto y urbanista, uno de los autores del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG).

Cuatro voces autorizadas que formulan su diagnóstico sobre la situación de las comunicaciones metropolitanas, evocan el camino que se ha seguido para llegar a la actual encrucijada y trazan las posibles 'vías de escape' para que el crecimiento no ahogue a la capital y su Cinturón.

«Si echo la vista atrás me doy cuenta de que las cosas han cambiado. Cuando hace 20 años le planteamos a los comerciantes la peatonalización progresiva del Centro, ganar espacio para los peatones en detrimento del vehículo, hubo quien me preguntó extrañado que cómo iba a ir a comprar una barra de pan. Suena raro pero es así», rememora César Díaz, que recuerda también las críticas al alcalde socialista Jesús Quero cuando se peatonalizó la calle Mesones «y hubo quien se encadenó a las persianas».

Afortunadamente, la situación ha variado. «Hoy el ciudadano tiene más conciencia de que ganar espacios para el peatón es calidad de vida porque antes que conductores, somos peatones. La consecuencia de todo esto es que abordar hoy cualquier problema de movilidad no tiene nada que ver con el enfoque de hace unas décadas», apunta.

Francisco Ruiz Dávila destaca la importancia de asumir «que estamos en una ciudad de 500.000 ha-

LAS PROPUESTAS

Juan Carlos García de los Reyes Arquitecto urbanista



«Granada necesita una voz única que ejerza como interlocutor para reivindicar todas sus infraestructuras»

Francisco Ruiz Dávila Exdirector del Metro de Granada



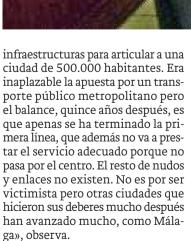
«Debemos asumir que estamos en una ciudad de 500.000 habitantes y hay que capitalizar ese tamaño y esa población» bitantes. De nada sirve el discurso de que el problema de la ciudad es que viene gente de fuera. Al contrario, hay que capitalizar ese tamaño y esa población». Por otro lado, el que fuese concejal en la época de Moratalla se congratula de que se haya avanzado mucho y se hayan creado espacios peatonales agradables, aunque matiza su optimismo: «Es hora de llegar a acuerdos sobre movilidad. No se pueden hacer las cosas unilateralmente porque se coincide en casi todo».

La red de carriles bici

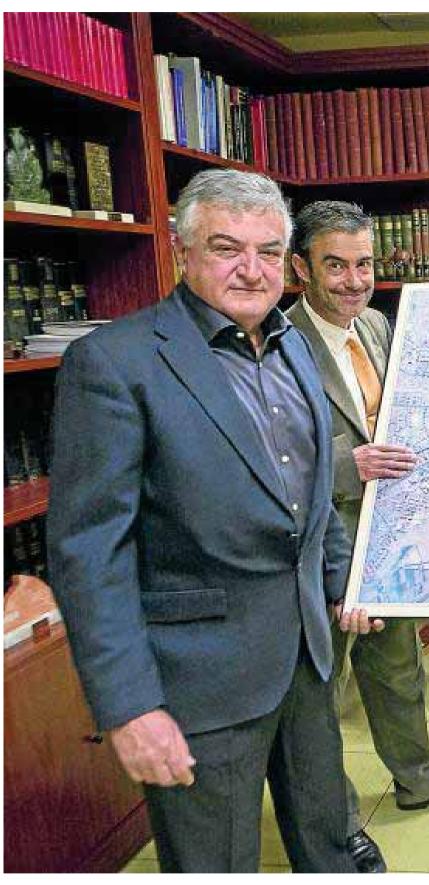
Más allá de esta declaración de intenciones, no tarda en poner un tema sobre la mesa, la bicicleta. «No va a solucionar el problema del tráfico pero antes había gente que entendía que la bici era solo para el ocio y ahora se ve que es un elemento de transporte, y más en ciudades como Granada. Necesitamos una red de carriles bici porque los que hay no tienen conexión. No puedes coger un carril en el Área Metropolitana y de repente encontrarte que se acaba y que tienes que volver a la calzada con los coches. Por eso es imprescindible un acuerdo, si se quiere de mínimos, pero para que la ciudad y el Área Metropolitana estén cubiertas por carriles bici», concluye.

Juan Carlos García de los Reyes cita precisamente al Plan Director de la Bicicleta, de la época de Díaz Berbel, como un documento «singular» en su día «pero ahora vemos como son Málaga o, sobre todo, Sevilla, las ciudades que abanderan su apuesta por la bici. Nos hemos quedado atrás», lamenta. El arquitecto destaca que, en algunos momentos históricos, Granada ha sido capaz de elaborar documentos pioneros en materia de movilidad, como el POTAUG.

«Fuimos la primera metrópoli andaluza donde todas las administraciones consensuaron un punto de vista a medio y largo plazo para transformar una ciudad provinciana en una ciudad moderna. Sin embargo, quince años después no hemos andado apenas nada», apostilla. «A finales de los 90 llegamos a la conclusión de que había un gran déficit de



Alejandro Grindlay comparte la visión de que se ha avanzado mucho pero admite la dificultad de decirle a la gente que vaya a la ciudad en transporte público desde el Área Metropolitana cuando se tarda media hora o una hora para unos pocos kilómetros. No es competitivo. «Todos estamos de acuerdo en limitar el transporte privado en el Centro y eso se está haciendo bien. La prioridad debe ser el transporte público, que puede que no sea rentable, o incluso que sea deficitario, pero que ha de entenderse como un servicio estratégico fundamental para el bienestar ciudadano. En Granada capital se ha avanzado muchísimo pero en la aglomeración urbana queda mucho por hacer. El reto de aquí a cinco o diez años pasa por el Metropolitano, aunque las experiencias cercanas de







LAS PROPUESTAS

Alejandro Grindlay Profesor de la Escuela de Ingeniería



«Si el transporte público no es rentable, habrá de asumirse su déficit como ocurre con otros servicios públicos»

César Díaz Exconcejal de Tráfico de Granada



«Hay gente condenada a usa el vehículo privado y la respuesta pasa por un transporte público eficaz y competitivo»

dría el mismo peso de Córdoba y casi el de Málaga. Hemos perdido demasiado tiempo en discutir», reitera. «A Granada le ha faltado liderar e ilusionar a la ciudad metropolitana en un proyecto común ya que la Junta no ha asumido ese papel». Los encargados de liderar ese de-

la voz de 500.000 habitantes, ten-

Los encargados de liderar ese debate público no ocultan su responsabilidad. «Todos queremos lo mejor. Buen transporte público, quitar coches de la calle... Los que estamos en la política tenemos que ser mucho más claros. Si hay que ralentizar una obra por falta de dinero, no hay que inventarse nada si no explicarlo a los ciudadanos. Yo creo que la gente lo entiende y agradece esa información», sugiere Ruiz Dávila. «De ahí viene el distanciamiento entre la sociedad y la política. El ciudadano no se cree ya nada. Hay que ser claros. No podemos inventarnos milongas porque después nos van a pillar», añade César Díaz.

El nudo del PTS y el Nevada

Los cuatro aportan su punto de vista y sus preferencias

Vélez Málaga o Jaén no son halagüeñas y nos hacen mirar al metro con incertidumbre», vaticina.

Los retrasos del metro

Ruiz Dávila tercia en el asunto del metro y, retirado ya de la primera línea, habla sin tapujos. «La primera causa del retraso del metro han sido los problemas de financiación. La Junta no podía superar su techo de gasto y la crisis entró por medio de todo», reconoce, aunque también lanza un dardo al gobierno local.

«Es difícil hacer una infraestructura cuando el Ayuntamiento no hace más que poner zancadillas. Enterrar el metro en el camino de Ronda fue un inmenso error. Se planteó que así o de ninguna manera. La Junta cedió y ahora los comerciantes de Ronda se preguntan por qué no va a ir en superficie. El tranvía crea espacios amables y enterrar un tranvía no tiene pies ni cabeza. Si no se hubiera hecho así. probablemente el metro estaría terminado». Sentada esta opinión, el exdirector del metro mira al futuro. «Hablar de inversiones nuevas cuesta mucho trabajo pero lo primero que habría que hacer es ampliar esa línea a Churriana y Las Gabias, por un lado, y a Atarfe por el otro. El metro es hoy el medio más eficiente y más limpio y Granada

está muy contaminada. Solucionar el problema con autobuses no es lo ideal. Cuando el granadino vea la operatividad del metro y se le olvide las obras y los retrasos se convencerá de que la solución para los problemas de movilidad es el metro y por el centro», sentencia.

César Díaz reivindica la inmediata entrada en funcionamiento del metro «que va a ayudar mucho –pronostica– a resolver las comunicaciones entre varios municipios y en el eje del camino de Ronda», aunque resalta que los ciudadanos «han sufrido mucho». Grindlay indica que la población de Jaén no tiene nada que ver con Granada y Ruiz Dávila recalca que no hay riesgo de que ocurra lo mismo. «Según los estudios, los gastos de explotación se cubrirían con el billetaje. La amortización de la inversión ya será otra cosa».

García de los Reyes sostiene que en Granada se ha incentivado mucho el debate de la movilidad pero deplora que no se haya hecho lo mismo a escala metropolitana. Además, echa en falta un interlocutor. «Cuando Medio Ambiente o Carreteras quiere actuar en Granada, tiene a quien dirigirse, el Ayuntamiento, pero falta una voz común que reivindique para el Área Metropolitana. Si Granada hubiese hablado con

El Maracena recupera la sonrisa ante Cajasur



Un jugador del Maracena lanza a portería. :: RAMÓN L. PÉREZ

Los hombres de Escañuela aguantan con comodidad la reacción de unos cordobeses que llegan a colocarse a tan solo un gol a falta de once minutos

BALONMANO

:: MARÍA IBÁÑEZ

GRANADA. El BM Maracena Grupo STG Bus ha logrado dos puntos en casa al vencer cómodamente por 31-26 al Cajasur de Córdoba, en un encuentro que contó, como viene siendo habitual, con el apoyo de la afición con un pabellón casi al completo (450 espectadores). Los primeros minutos del partido estuvieron muy igualados, donde las defensas pudieron con los ataques, y durante los cuales ambos equipos cometieron gran cantidad de errores y pérdidas de balón. Sin embargo, el BM Maracena pronto se pondría por delante hasta lograr llegar al descanso con un marcador de 16-11.

En la segunda mitad, el Cajasur de Córdoba comenzó más fuerte logrando un parcial de 0-3 en los pri31-26
MARACENA-CÓRDOBA

BM Maracena Grupo STG Bus: Miguel Bravo, José Antonio Díaz, Álvaro Martínez (3), José María Aranda (1), Jorge Pacheco (4), Alberto Torres, Gonzalo Manzano (6), Hamsa Abderraman (5), Santana, Sánchez (4), Francisco José Palos (4), O. Oliver, Javier Gil, Joaquin Parrilla (4), Iván Miguel Macías.

Cajasur Córdoba: Ceballos (4), Morales, Fuentes, García (1), Gómez (6), Justicia, Grueso (8), Roldán, Farumi (2), Muñiz (3), López, Becerra, Gómez (2), Palacios...

Parciales: 2-1, 4-4, 7-7, 10-7, 14-9, 16-11 (descanso), 17-14, 21-17, 24-21, 24-23, 28-24, 31-26 (final).

Árbitro: Mendoza Roldán y Visciarelli Lareo (andaluces). Amonestaron a los locales Díaz, Parrilla y Macías, así como a los visitantes Ceballos, Grueso y Roldán.

Incidencias: Partido disputado en la Ciudad Deportiva de Maracena ante 450 personas.

meros minutos. En esta ocasión, los maraceneros no se vinieron abajo ante un rival de la zona media y, aunque a falta de once minutos para el final el marcador se puso más igualado con un tanteo de 24-23, los anfitriones consiguieron mantener una cómoda ventaja durante gran parte del tiempo.

«En la segunda parte hemos bajado un poco pero creo que psicologicamente la gente está fuerte y hemos sabido aguantar el tipo. Sinceramente, me está gustando cada vez más el equipo», ha afirmado Jesús Escañuela, técnico del BM Maracena Grupo STG Bus, tras finalizar el encuentro. «Creo que el grupo está suelto y llevamos una línea buena. Además, hemos sido capaces de lograr los dos puntos ante un histórico de esta división».

Esta victoria despega a los metropolitanos del vagón de cola de Primera Estatal y les devuelve parte de la moral perdida a causa de los últimos resultados adversos.

El esquí vuelve a lastrar a Victoria Padial en Suecia

BIATLÓN

:: J. MARTÍN

GRANADA. Victoria Padial volvió a finalizar entre las últimas participantes la prueba de sprint en la primera cita de la Copa del Mundo, que se está celebrando estos días en la estación sueca de Oestersund. La granadina concluyó en el puesto 91 en la modalidad de sprint, que se disputó sobre un recorrido de 7'5 kilómetros y en el que el componente del esquí falló una yez más a la biatleta.

Condicionada por no haber podido efectuar una pretemporada sobre la nieve a excepción de la última semana, Padial acusó esa falta de mayor rodaje sobre el gélido elemento al finalizar con un tiempo de 25:38, cuatro minutos superior al de la vencedora, la noruega Tiril Eckhoff (21:35).

La deportista nazarí saldó su primera tanda de disparos sin errores, mientras que en la segunda tan solo falló en una diana. Aun así, la carencia de un mayor ritmo con los esquís le impidió estar más arriba en la clasificación general. Eso le habría abierto la puerta de la persecución que se desarrollará hoy y que tan solo correrán las sesenta primeras biatletas en el sprint.

Padial afirmó en Twitter que «seguimos sumando carreras que me van ayudando a sentir mejor». Con más tiempo de entrenamiento sobre la nieve, la granadina podrá cuajar mejores resultados que el logrado en este inicio de curso.

Diez jugadoras del Universidad integran la selección andaluza

RUGBY

:: J. M.

GRANADA. Con un total de diez elegidas, el CD Universidad de Granada puede presumir de ser el segundo club que más jugadoras proporciona a la selección andaluza femenina de la categoría sénior. Tan solo el Universitario de Sevilla, con once convocadas, supera la decena proporcionada por el conjunto arlequinado en esta llamada del combinado autonómico de cara al campeonato de España. Esta competición se disputará en Burgos dentro de dos semanas y en él tratarán las andaluzas de obtener la mejor clasificación posible.

La medio melé María del Castillo lidera la delegación nazarí al tratarse de su cuarta participación en un Nacional. Junto a ellas también cuentan con experiencia en este torneo las tres cuartos Cristina López y Marta Carmona, así como las delanteras Rebecca Liszt, Lucía Jara y Bea Nestares.

En cambio, las cuatro jugadoras que se estrenan con el equipo autonómico aportarán el toque de frescura e ilusión con tal de cuajar un gran papel en el próximo campeonato de España. Entre las debutantes se encuentran la apertura Marta Arráez, las centro Elena Cueto y Sara Álvarez, así como la pilar Elena Abril.

La lista de la selección andaluza se completa con ocho integrantes del Universidad de Málaga y una de Sanse Scrum y La Coruña. Esta última aumenta la nómina de nazaríes en esta llamada del combinado regional puesto que se trata de la granadina Carmen Martos, formada en el 'Uni' y que ahora juega en la entidad gallega.

