IDEAL DE GRANADA
GRANADA
17/05/14
Prensa: Diaria
Tirada: 25.475 Ejemplares
Difusión: 21.326 Ejemplares
Cód: 81925357
Página: 26
Sección: REGIONAL Valor: 3.768,00 € Área (cm2): 802,6 Ocupación: 86,13 % Documento: 1/1 Autor: ANDREA G. PARRA Núm. Lectores: 104000

ANDALUCÍA EN EUROPA **INFRAESTRUCTURAS**

ANDREA G. PARRA

El metro, el transporte por el que se apuesta en la UE, avanza en Granada

El Metropolitano tiene una estimación de demanda anual, con el trazado completo, de 12 millones de viajeros/año

El transporte por el que se apuesta en Europa. Muchas ciudades europeas tienen metro ligero y la capital granadina también lo tendrá. El Metropolitano constituye la mayor infraestructura acometida por la Junta de Andalucía en la provincia (558 millones de euros, incluyendo presupuesto de preexplotación para la puesta en servicio) y su finalidad es dotar a la capital y su Área Metropolitana (el trazado discurre por Albolote, Maracena, Granada y Armilla) de un moderno sistema de transportes, eficiente, rápido, fiable, de gran capacidad y ambientalmente sostenible. De Europa llegará ayuda y dinero.

Las primeras obras se iniciaron en abril de 2007 y su construcción y explotación son asumidas única y exclusivamente por la Junta de Andalucía, a través de la sociedad Metro de Granada (100% participada por la Agencia de Obra Pública, ente público de la Consejería de Fomento y Vivienda). Todos los contratos de obras, sistemas e instalaciones (energía, comunicaciones y señalización) y material móvil se encuentran en curso, con diferentes grados o niveles de ejecución.

Cada tramo de obra y todos los contratos de sistemas, instalaciones y material móvil fueron adjudicados a diferentes Utes de empresas por el modelo de financiación tradicional de la Administración: combinando recursos presupuestarios directos, cofinanciación con Fondos Feder, así como créditos del Banco Europeo de Inversiones y de la banca comercial, que deben ser reembolsados por la Administración en el medio y largo plazo.

El trazado del Metropolitano de Granada consta de 15,9 kilómetros de longitud y 26 paradas, y por sus características es un metro ligero con la mayor parte de su línea en superficie (el 83% de su extensión total, circunscribiéndose el trazado subterráneo al paso por el eje de Camino de Ronda-avenida de América en la capital, donde se ubican las únicas tres estaciones subterráneas). Su recorrido tiene una clara funcionalidad metropolitana y discurre por el eje norte-sur para conectar la zona de potencial industrial (Albolote y Maracena, al norte); con la capital y sus equipamientos de interés público (edificios administrativos, judiciales y hospitales ubicado en La Caleta, Universidad, eje comercial del Camino de Ronda; barrio del Zaidín; equipamientos deportivo y Parque Tecnológico de Ciencias de la Salud) y, finalmente, con la zona de desarrollo urbano y residencial (Armilla, en el sur).

La intermodalidad del trazado queda garantizada con las paradas junto a la estación de autobuses (carretera de Jaén); la estación de ferrocarriles de Granada capital (que ahora se acondiciona para acoger la llegada del AVE) y en la parada término de Armilla (parada Poniente), junto a la terminal de autobuses metropolitanos. A este último intercambiador se suma otro previsto y acordado con el Ayuntamiento de Granada en la zona sur (Estadio Nuevo los Cármenes), pero solo concebido para vehículos privados.

Como valores diferenciales de este proyecto destacan, singularmente, la reurbanización integral (fachada a fachada) de todo el eje viario por el que discurrirá el metro ligero (718.000 metros cuadrados de viario público objeto de nueva urbanización), que está transformando el mismo en un espacio más amable para la ciudadanía, con más zonas peatonales e incorporando casi 9 kilómetros de carril-bici, al objeto de favorecer una movilidad sostenible.

Por otro lado, y desde el punto de vista tecnológico, el Metropolitano incorpora una importante innovación, pues la flota de trenes está dotada de un sistema de acumulación de energía que permite a las unidades circular sin catenaria por determinados tramos urbanos, minimizando así el impacto paisajístico. Talleres y cocheras ya alberga el primero de los trenes fabricados por CAF Santana y con el que se han realizado ya algunas pruebas dinámicas entre Albolote y la parada de Cerrillo Maracena durante el transcurso del pasado 2013, que se retomarán durante este otoño, ampliando ya el trazado hasta la parada de la Caleta (Granada capital), que coincide con la primera fase de puesta en servicio parcial (Albolote-La Caleta).

La obra civil (infraestructura o plataforma, montaje de vía e integración urbana) de los dos tramos cuyos trabajos se iniciaron en primer lugar, los que corresponden a los extremos metropolitanos del trazado (Albolote-Maracena y Parque Tecnológico del Campus de la Salud-Armilla) están concluidos desde principios de 2011, sumando entre ambos una longitud total de 6 kilómetros de trazado (37% del total). En el ámbito de la traza por Granada capital (10 kilómetros restante), la ejecución de la obra civil también está en su recta final, pues ya se han concluido dos de los cuatro tramos de obra que atraviesan la capital). De hecho, el grueso de la obra se concentra en el tramo del metro por el Zaidín (Andrés Segovia) y también en los preparativos para ejecutar el paso del metro por la Estación FFCC, en avenida de Andaluces, una vez autorizado por ADIF la ocupación del viario para acometer esta obra. En consecuencia, la afección al tráfico se circunscribe a poco más de 1 kilómetro de los diez que atraviesan la capital granadina.

También se está avanzando en la implantación de todos los sistemas e instalaciones tranviarias, y ya se ha fabricado 8 de las 15 unidades que componen la flota de trenes ligeros del metro. Recientemente, Metro de Granada acaba de licitar el contrato de asistencia técnica para preparar la futura explotación y completar las pruebas dinámicas previas a la puesta en servicio comercial.



La inversión total prevista es de 558 millones de euros.



Visita a las 'tripas' del metro granadino.

Beneficios

De acuerdo con el último dato disponible de certificación, la inversión ya efectuada y acumulada desde el inicio de la obra asciende a unos 350 millones de euros, cifra que equivale a más del 63% de la inversión total (obra civil más material móvil, sistemas e instalaciones, así como obras complementarias en los cuatro municipios y gastos de pre-explotación), mientras que en términos de obra civil (infraestructura, superestructura de vía e integración urbana) el grado de avance ronda ya el 90%

El Metropolitano de Granada tiene una estimación de demanda anual, con el trazado completo, de 12 millones de viajeros/año, atendiendo a una población servida de 110.000 habitantes (residentes a 500 metros de una parada o estación).

Como elementos de innovación y vanguardia destacan la accesibilidad –piso bajo continuo–, sostenibilidad, el sistema de seguridad así como la integración urbana.