Granada Hoy

El Metro y los vehículos aprenden a convivir con las pruebas en blanco

Arranca la simulación sin pasajeros para que el día 31 los trenes tarden media hora entre Albolote y La Caleta y una hora hasta Armilla



G. CAPPA – 21/03/2017

El Metro circulando entre Albolote y Armilla comienza a ser parte de la vida cotidiana de los granadinos. Ayer comenzaron las pruebas en blanco, una simulación sin pasajeros con paradas en las correspondientes estaciones y tratando de cumplir los tiempos de viaje estimados. Serán once días de pruebas hasta que el día 31 comiencen los viajes comerciales con pasajeros esperando impacientes la llegada de los vagones para llegar a sus lugares de trabajo. Estos días serán tres trenes los que, de momento, hagan el recorrido intentando mantener una periodicidad de treinta minutos entre Albolote y La Caleta y, desde aquí, 60 minutos hasta Armilla. Conforme mejore la frecuencia se necesitarán más trenes hasta llegar al punto óptimo de ocho minutos en hora punta y entre diez y quince en horas de menor afluencia.

Como en las anteriores salidas del Metro, hay un equipo de señalistas vigilando para que no se produzca ningún incidente hasta que el Metro y los coches se acostumbren a convivir. En estos primeros días de pruebas, según señalan desde la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, el objetivo es detectar los posibles desajustes o problemas relacionados con la tensión eléctrica, la densidad del tráfico en algunas zonas que obliguen a a bajar la velocidad o posibles obstáculos que se encuentren en el trazado.

Otra de las pruebas fundamentales de la prueba en blanco es cuadrar las paradas del Metro, para lo que se han instalado unas señales en cada parada para que el tren aparque en el sitio exacto en el que debe hacerlo. La velocidad también varía aunque el objetivo es que el tren discurra a una media de 17 kilómetros por hora el 31 de marzo. A partir de aquí habrá nuevas marchas en blanco hasta que se llegue al 15 de julio con el Metro a pleno rendimiento, con todos los trenes en las vías y una velocidad media de unos 23 kilómetros por hora.

La puesta en funcionamiento en Málaga y Sevilla fueron casos diferentes porque la capital hispalense tiene un 60% subterráneo y el tramo restante discurre por una plataforma separada del tráfico, mientras que en Málaga es un 75% subterráneo y el resto en superficie. En la capital de la Costa del Sol hay un tramo con siete intersecciones en las que se producen colisiones como la que tuvo lugar en Granada el viernes pasado entre un tren y un automóvil. "Esto pasa en todas las ciudades que tienen tranvía, que de todas maneras es un transporte más seguro que ir en coche", apuntan desde la Agencia de Obra Pública.