

Los trenes convencionales mantendrán su recorrido durante las obras del AVE

El proyecto enviado al Ayuntamiento prevé la construcción de **un falso túnel en la zona de la Ronda Norte para evitar el impacto ambiental** de los desmontes a la salida de Zamora

29.08.2009 - 00:48 - FERNANDO BRAGADO | ZAMORA.

El Ayuntamiento de Zamora recibió el pasado mes de julio el proyecto del Tren de Alta Velocidad a su paso por la ciudad de Zamora, de los tramos entre Cardenal Cisneros y La Hiniesta, que tienen una longitud de 8.120 metros; y desde el río Valderaduey hasta Cardenal Cisneros. Una de las alegaciones presentada por la institución local en el 2007 ha sido aceptada. Se trata de crear un falso túnel, al paso del AVE por la Ronda Norte de la ciudad, para evitar el impacto ambiental de los desmontes previstos en un kilómetro, en donde el terreno se eleva, por lo que para hacer la nueva línea de AVE habría que hacer una trinchera de alrededor de unos 20 metros de profundidad, a final del término municipal en dirección a La Hiniesta.

Esta propuesta la planteó hace dos años Izquierda Unida para que se coordinara y que en el proyecto Ronda Norte se incorporara la construcción de un túnel de ocho metros para el paso del Tren de Alta Velocidad. Izquierda Unida denuncia que hacerlo ahora, una vez que la autovía está construida, será mucho más caro.



Obras en la Ronda Norte de Zamora.
LUIS CALLEJA

Francisco Guarido explicó que durante las obras del AVE no se interrumpirá el tráfico ferroviario convencional, una duda que se había planteado debido a que ni siquiera el propio Adif sabía cómo se iba a resolver el problema durante las obras. Guarido incidió, además en la compatibilidad entre los trenes convencionales y el AVE; «en definitiva, una vez que las obras se terminen, el AVE circulará por las vías tanto de los trenes convencionales como las que se construyan para el AVE, porque surgió la duda de que una vez que se acabará la obra sólo podrían circular trenes AVE por Zamora». Insistió en que podrán circular los trenes convencionales de una sola línea —que utilizan vías de ancho ibérico 1.668 metros— y los futuros trenes de alta velocidad. Esta doble circulación se podrá compaginar mediante la instalación de un raíl más de ancho internacional 1.435 metros a lo largo de todo el trazado, incluidos los túneles.

Trazados compartidos

Tal como expuso Guarido, desde el Valderaduey hasta el túnel final de Valorio se comparten trazados por ambos trenes, pero una vez pasado el túnel del bosque de Valorio, el trazado del tren actual y el del futuro AVE son distintos, por lo que seis kilómetros de vía quedarán sin servicio una vez que el AVE entre en funcionamiento».

Carril Bici

El concejal de IU advirtió de que el Ayuntamiento debe buscar alternativas para que ese tramo de vía no quede en desuso, y propone un carril bici. El portavoz de Izquierda Unida crítica «la inactividad del equipo de Gobierno en cuanto al AVE, puesto que no se encuentra incluido dentro del Plan General, aunque se supone que cuando se presente para la aprobación provisional a finales de año, esté incluido» y, a su juicio, el Ayuntamiento debe empezar con una campaña de información, puesto que hay que realizar expropiaciones y no se han puesto en marcha, «y será culpa del Ayuntamiento que se retrase el AVE».