La Junta propone reducir al máximo el tráfico en Eugenio Gross tras las obras del metro en superficie

IGNACIO LILLO
ililllo@diariosur.es

El Ayuntamiento y los vecinos deberán elegir una de las cuatro opciones propuestas, que conllevan más o menos espacio para los coches y la posibilidad de un carril bici

MÁLAGA. La forma que tendrán las calles Eugenio Gross, Blas de Lezo y Santa Elena tras las obras del metro en superficie, con destino al Hospital Civil, dependerá del criterio tanto del Ayuntamiento como de los vecinos de la zona. La Consejería de Fomento de la Junta entregó la semana pasada cuatro proyectos con otras tantas alternativas para acometer la reurbanización, teniendo en cuenta el espacio disponible tras instalar las plataformas y las vías sobre las que discurrirán los tranvías.

Las propuestas, que cuentan con el asesoramiento de la consultora Proser, contemplan desde una semipeatonalización, con un solo carril para el tráfico en sentido Norte; hasta la posibilidad de que exista un vial para coches en cada sentido (Norte-Sur). Pasando por tramos donde podría haber grandes aceras para los peatones y un carril bici (en el lateral izquierdo según se asciende por la avenida).

Como elementos comunes de los cuatro proyectos destaca el hecho de que el tranvía circulará por el eje central de la actual calzada, con una vía para cada sentido; y siempre se mantiene un carril para vehículos privados en dirección Norte, a lo largo de toda la traza. Además, se sacrificarán los aparcamientos en línea de las calles Eugenio Gross y Blas de Lezo. En función del trazado elegido, las aceras también podrán ser más amplias.

Más o menos coches

De esta forma, la alternativa A es la más restrictiva al tráfico de bajada, puesto que los técnicos de la Agencia de Obra Pública de la Junta entienden que la circulación de paso en ese sentido está suficientemente cubierta con las calles próximas y, por tanto, se puede reservar más espacio al peatón.

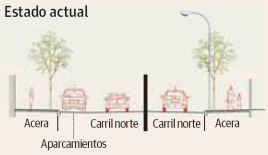
En el otro extremo, la alternativa D es la que proporciona una mayor continuidad al coche (con un carril de subida y otro de bajada), a costa de una reducción de la sección útil para el resto de usuarios del espacio público, fundamentalmente los viandantes, la bicicleta y las áreas de estancia y descanso. La alternativa C es la que contempla la posibilidad de un carril exclusivo para ciclistas.

Principales propuestas de reurbanización

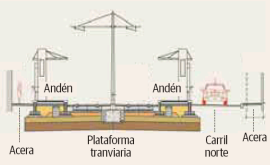
Fuente: Agencia de Obra Pública (Consejería de Fomento, Junta de Andalucía)

Calle Santa Elena

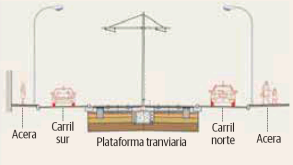
Estado actual



Dos carriles en sentido Norte. La calle dispone de aparcamientos y aceras de tamaño medio.



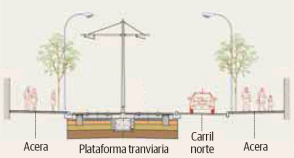
Zona estación. En este caso no hay alternativas, siempre habrá un solo carril sentido Norte.



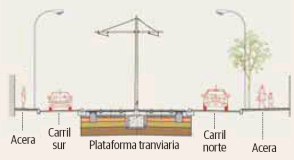
Resto de la vía. En las cuatro opciones siempre habrá un carril en cada sentido.

Calle Eugenio Gross

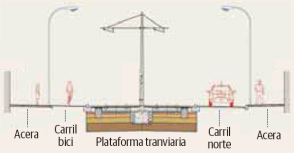
Estado actual. La calle tiene ahora dos carriles por sentido, además de tramos con aparcamientos en línea y aceras de tamaño medio.



Opción A. El único carril que quedaría para vehículos privados sería uno, en sentido Norte. El resto del espacio sería para el tranvía y los peatones.



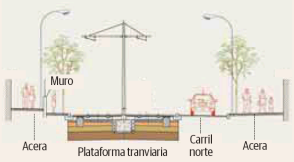
Opción B y D. Se habilitan dos carriles de tráfico, uno en cada sentido, a costa de perder aceras y zonas de estancia para los ciudadanos.



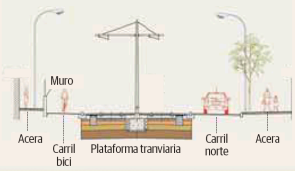
Opción C. Habría un único carril en sentido Norte para el tráfico privado, aunque se añade un carril bici en el lateral izquierdo y aceras anchas.

Calle Blas de Lezo

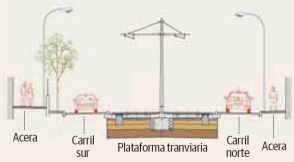
Estado actual. Según el tramo existen entre dos y tres carriles para el tráfico por cada sentido; aceras de tamaño medio y aparcamientos.



Opción A. Se dejaría un sólo carril para vehículos privados, en sentido Norte, con aceras más anchas y zonas de estancia para los vecinos.



Opción C. Se mantiene un único carril para coches, en sentido Norte, y se añade un carril bici en el lateral izquierdo y aceras más amplias.



Opción D. Se habilitan dos carriles para el tráfico: uno en sentido Norte y el otro en sentido Sur. Por tanto, se reducen las aceras y no hay carril bici.

Como aspecto llamativo, la parada final, la del Hospital Civil, podría llegar a configurarse con un sólo andén e incluso con vía única para los trenes, de manera que quedara más espacio para los automóviles; aunque ello supondría restar agilidad a la operativa del tranvía.

En lo que se refiere a la circulación, hay que tener en cuenta que, tras las obras, el eje dejará de ser de tránsito, de medio y largo recorrido, y pasará a ser sólo de proximidad y para el acceso a las viviendas. De esta forma, se reducirá drásticamente la Intensidad Media Diaria (IMD) que actualmente tiene, y que es de 13.154 vehículos de lunes a viernes, según el aforador de Blas de Lezo (datos del primer cuatrimestre de 2015 del Área municipal de Movilidad).

Ahora, tendrán que ser los responsables municipales y los residentes los que elijan por consenso cuál de las cuatro opciones es la que prefieren, con perspectiva de ciudad y de las posibilidades que ofrecerá el nuevo medio de transporte; pero también desde el respeto a las necesidades de accesibilidad de los habitantes del distrito.

El trazado tiene 1,8 kilómetros en total y se iniciará en la estación Guadalmedina, que es la que se está construyendo en estos momentos frente a El Corte Inglés. Desde este punto, continuará en subterráneo por Armengual de la Mota, frente a la fachada del centro comercial; y girará a la izquierda, para embocar la calle Hilera. En la confluencia con la calle Santa Elena saldrá a superficie y seguirá así hasta el Hospital Civil. Tendrá cuatro paradas y la previsión de la Consejería de Fomento es que las obras se puedan adjudicar en abril del año próximo.

pressreader Printed and distributed by PressReader PressReader.com + +1 604 278 4604 COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW