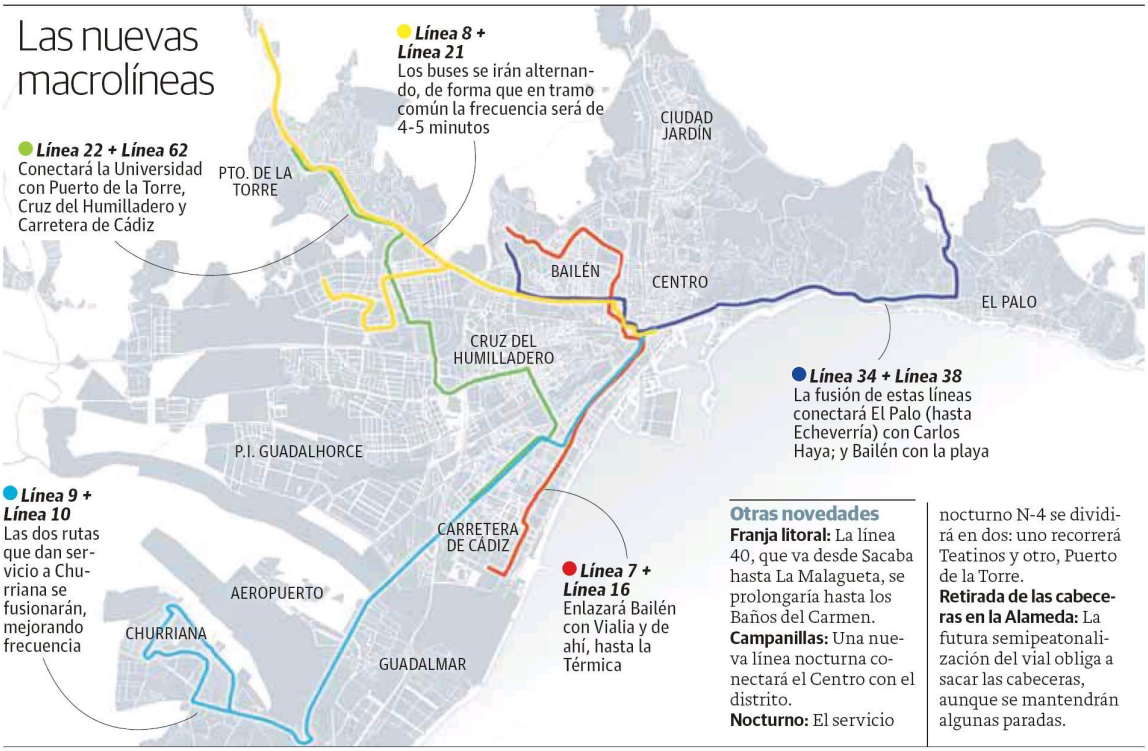

La EMT proyecta cinco macrolíneas para plantarle cara al metro

FRANCISCO JIMÉNEZ
pjimenez@diariosur.es

La fusión de una decena de cabeceras permitirá atravesar la ciudad sin trasbordos ni pasar por el Centro y mejorará la frecuencia de paso

MÁLAGA. La Empresa Malagueña de Transportes (EMT) está ultimando una nueva remodelación de sus líneas para que los autobuses urbanos sigan siendo competitivos y su actividad no se vea lastrada a medida que la red del metro se va completando. Con la llegada del suburbano al Centro como principal reto (está previsto para finales de 2018), la sociedad municipal está desarrollando una segunda fase del plan estratégico que ya inició en 2013 –antes de la entrada en servicio del suburbano– consistente en potenciar la conexión de los barrios mediante rutas transversales que permitan al usuario atravesar la ciudad sin tener que hacer trasbordos ni pasar por el Centro. A esta necesidad se une el obligado traslado de las cabeceras en una Alameda Principal que será peatonalizada.

Una de las principales actuaciones ya ha sido anunciada por el Ayuntamiento: la implantación de un metro-bus entre El Palo y el Centro, cuyos primeros estudios se financiarán con parte de los fondos europeos que le han sido concedidos a la ciudad. Ha sido la primera propuesta en conocerse, pero la más lejana para llegar a ser una realidad.

A partir de 2017

Lo que sí que está más avanzado con la idea de que empiecen a ejecutarse a comienzos de 2017, según ha podido saber este periódico, es la creación de nuevas macrolíneas, como la que resultará de unificar la L-7 (Carlinda-Alameda) con la L-16 (Paseo del Parque-Térmica). Si esta ruta potenciará las comunicaciones de Bailén-Miraflores con el entorno de Vialia y la zona oeste de la ciudad, la fusión de la 38 (Granja Suárez-Carlos Haya-Alameda) con la 34 (Avenida de Andalucía-Pedregalejo) lo hará con la zona este, ampliándose el trazado hasta Echeverría del Palo. Un beneficio doble, ya que los vecinos del litoral oriental tendrán un autobús directo al hospital Carlos Haya.

Otro objetivo que se persigue es mejorar la frecuencia de paso en el recorrido desde el Centro hasta Puerto de la Torre y Colonia de Santa Inés. ¿Cómo? Uniendo las líneas 21 (Puerto de la Torre) y 8 (Hospital Clínico) para crear una gran ruta en forma de 'Y', de forma en el tramo que tienen en común (desde la residencia militar Castañón de Mena hasta el Centro) los autobuses pasarían de forma coordinada cada 4-5 minutos. Del mismo modo, también se pretende potenciar la conexión de Puerto de la Torre con Carretera de Cádiz prolongando la L-22 (avenida de Molière-Tiro Pichón-Universidad) añadiéndole el trayecto de la L-62, que lleva en marcha un año para unir el distrito con el campus.

Entre las novedades que se contemplan también destaca la creación de un ruta que permita recorrer de oeste a este toda la franja litoral, mediante la ampliación L-40 que desde enero de 2015 cubre el trayecto entre Sacaba y La Malagueta con un autobús cada hora. En principio, la opción que se baraja es que la ruta continúe hasta los Baños del Carmen, aunque este proyecto es uno de los menos prioritarios. Además, la compañía también pretender unificar las dos líneas de Churriana (9 y 10), poner en marcha un servicio nocturno hasta Campanillas y dividir en dos el Nocturno-4 para que un autobús llegue hasta Teatinos y otro hasta Puerto de la Torre. A priori, la intención es que todos estos cambios se acometan en 2017.

Estas medidas serán continuación de las que se aplicaron en 2013 y 2014, que supusieron la creación de grandes corredores como la ruta en 'Y' que combina las líneas 3 y 11 para enlazar El Palo con Teatinos y Carretera de Cádiz, o los que comunican la zona norte con la parte occidental de la ciudad: L-20 (Ciudad Jardín-Cruz del Humilladero-Los Prados), L-15 (Virreina-Carlos Haya-Santa Paula), L-1 (Parque del Sur-San Andrés); así como la puesta en marcha de nuevas líneas como la 18 (Ciudad Jardín-Bailén-Universidad) o la 19 (Paseo del Parque-Campanillas-Maqueda) y la ampliación de otras ya existentes como las de la zona Este. Estos cambios han permitido a la EMT no sólo mantener su volumen de viajeros en los 44 millones al compensar el incremento de las nuevas rutas con la merca de las que coinciden con el trazado del metro, sino también ahorrar a sus autobuses 65.000 kilómetros anuales al evitar tramos que se solapaban.

Las cabeceras saldrán de la Alameda para su semipeatonalización

La creación de macrolíneas no va a ser la única actuación prevista por la EMT para los próximos meses. También figura la reubicación gradual de todas las cabeceras de línea que hay en la Alameda Principal, ya que no tendrán cabida en el proyecto de peatonalización de este vial, según el cual únicamente se quedaría abierta al tráfico rodado la calzada central. Habrá paradas para que los usuarios puedan subir y bajar del autobús, pero no cabeceras para reducir al mínimo posible el tiempo que permanezcan estacionados. La fusión de rutas hará desaparecer de forma automática numerosas cabeceras, mientras el resto serán trasladadas bien a la avenida de Andalucía bien al Paseo del Parque.