



Imagen del sistema BRT implantado en Bogotá, la capital colombiana, donde cuenta con una plataforma reservada y autobuses articulados. LA OPINIÓN

El bus de gran capacidad del Centro al Palo quitará al tráfico un vial por sentido

- La consultora Contorno entrega al área de Movilidad el estudio para la implantación del sistema de transporte BRT
- La principal alternativa obligaría a reservar para este tipo de autobuses un carril por el itinerario interior y otro por la costa

MIGUEL FERRARY MÁLAGA

La implantación de un autobús de gran capacidad que comunique El Palo y el Centro, sustituyendo a la actual línea 11, empieza a tomar forma. La consultora de ingeniería Contorno ya ha presentado al área de Movilidad el estudio para la puesta en marcha del llamado BRT (*Bus Rapid Transit*), con una propuesta de recorrido que obligaría a eliminar un carril por sentido para el tráfico de coches en el distrito Este.

El Ayuntamiento de Málaga ya tiene sobre la mesa el estudio sobre la viabilidad del BRT que, como adelantó **La Opinión de Málaga**, es la apuesta municipal para mejorar la conexión entre el distrito Este y el Centro. La propuesta de Contorno es un recorrido circular entre la plaza del General Torrijos y Playa Virginia, que implica habilitar una plataforma reservada para que transiten estos autobuses en los cuatro kilómetros de recorrido previstos.

El sistema BRT es una forma de potenciar el transporte público con vehículos de mayor tamaño, que circulan a más velocidad al disponer de una plataforma reservada y la adaptación del sistema semafórico para darle prioridad a estos vehículos.

El estudio realizado por Contorno, que será analizado por los técnicos de Movilidad en las próximas semanas, plantea que el recorrido en dirección al Centro se haga por las calles Pintor Sorolla y

Paseo Reding, dejando este último reservado para los vecinos y el transporte público de forma exclusiva, al hilo de lo que se propone en el Estudio de Movilidad de la ciudad.

Respecto a Juan Sebastián Elcano, la reserva de un carril afectaría al actual vial en dirección a El Palo y que es poco utilizado por el tráfico privado. Además, también propone reducir a un único carril de circulación para los coches el eje formado por las calles Bolivia y Salvador Allende, quedando el otro reservado para los vehículos BRT.

La reducción del espacio para que circule el coche privado se compensaría con un sistema de transporte público con más capacidad que la actual Línea 11. El BRT utiliza autobuses con capacidad para 210 pasajeros, frente a los 110 de los actuales, además de aumentar la velocidad media de los vehículos hasta los 40 kilómetros. Eso aseguraría una frecuencia similar a la actual con menos vehículos, pero mucho más grandes.

Cambio de concepto

El concejal de Movilidad, Raúl López, explicó que el estudio muestra «que este proyecto es viable» y que sólo queda perfilarlo técnicamente y determinar su viabilidad económica. No obstante, reiteró que es un proyecto que se empezará a ejecutar a finales de esta legislatura: «Ahora no hay dinero y

LAS CLAVES

BUS RAPID TRANSIT (BRT) Prioridad en los semáforos y plataforma reservada

► El BRT va unido a un sistema semafórico conectado a los autobuses mediante GPRS, de forma que den prioridad de verde al paso de estos vehículos, asegurando así una mayor velocidad comercial en su trayecto. El Ayuntamiento ya cuenta con el ofrecimiento de una empresa para desarrollar este programa.

es momento de dirimir la viabilidad del proyecto para su futura implantación».

Raúl López recalco que su puesta en marcha irá acompañada de un cambio de concepto en el transporte público, con grandes vías de transporte de pasajeros que se conectan con los barrios mediante pequeñas líneas circulares. De hecho, esa es la idea que hay para el BRT entre El Palo y el Centro.

El concejal de Movilidad señaló que este sistema de transporte obligará a reordenar las líneas 32,

33, 34 y 35, así como la C3, para adaptarla a un recorrido circular que conecte los barrios de la zona Este con el BRT. «El usuario ve aceptable un transbordo, pero no se puede plantear más», advirtió el concejal de Movilidad, quien adelantó que este cambio permitirá reducir la frecuencia de paso de estas líneas y los costes.

«Este es el futuro del transporte público y a medio plazo se empezarán a implantar en Málaga grandes líneas longitudinales que reciban a los pasajeros de líneas radiales por los barrios», relató.

ALTERNATIVAS QUE SE BARAJAN PARA ESTE PROYECTO

Aparcamientos disuasorios, una opción al Oeste y los patrocinios

► El estudio de Contorno para implantar el BRT en Málaga capital no sólo analiza los posibles recorridos, sino una serie de medidas que ampliarían el alcance de este sistema de transporte público de gran capacidad. Así, se prevé la construcción de aparcamientos disuasorios en varios puntos del recorrido, en especial en los enlaces con grandes vías como Playa Virginia, para animar al conductor a dejar el coche. De hecho, el espacio para el vehículo privado se reduciría de forma drástica con la construcción de la

plataforma reservada para la circulación de los autobuses.

El estudio va mucho más allá de abordar la conexión Este-Centro. También plantea la posibilidad de extender el BRT hacia el Oeste, complementando la infraestructura del metro. El concejal de Movilidad, Raúl López, apuntó que esta alternativa no se plantea como objetivo prioritario, que sí lo es unir El Palo y el Centro. No obstante, reconoció que continuar al Oeste puede ser una alternativa interesante para un futuro y complementando al metro al ofrecer un recorrido por la avenida de Europa, el futuro bulevar o por Sor Teresa Prat, cubriendo zonas que no entran dentro de su área de influencia.

Pero el primer paso seguirá siendo definir la viabilidad económica

del proyecto. Raúl López defiende que este sistema tiene una capacidad de transporte similar a un metro, con un coste notablemente inferior. Así, se calcula que la inversión oscila entre uno y ocho millones de euros por kilómetro de BRT, aunque el edil establece en tres millones por kilómetro el máximo necesario para Málaga.

Para facilitar la construcción de la red de plataforma reservada y la adquisición de los vehículos -que ronda el medio millón de euros frente a los 300.000 euros de un autobús normal-, el concejal de Movilidad no descarta que se acuda al patrocinio. Sería el primer sistema de este tipo que se instalara en España, lo que lo haría muy atractivo para las casas comerciales como muestrario.