

Un informe sostiene que no habría caos de tráfico con el metro en superficie

IGNACIO LILLO



ilillo@diariosur.es

El estudio esgrime que la Alameda de Colón, la avenida Heredia y el paseo de los Curas tendrían una capacidad viaria suficiente

MÁLAGA. Tener una Alameda Principal 100% peatonal es posible, y sin causar graves estragos al tráfico del Centro. Al menos así lo ha constatado el estudio de movilidad encargado por la Consejería de Fomento de la Junta a la consultora especializada Contorno, que fue entregado en diciembre al Ayuntamiento de Málaga y al que ha tenido acceso este periódico. El dictamen considera suficiente la capacidad de vías como la Alameda de Colón, la avenida Manuel Agustín Heredia y el paseo de los Curas para garantizar los movimientos de tránsito de los vehículos entre el Este y el Oeste de la ciudad; y es uno de los elementos fundamentales del proyecto constructivo para llevar el metro en superficie entre Guadalmedina y La Malagueta, que elabora actualmente la Agencia de Obra Pública de la Junta y que se presentará en abril.

Los ejes alternativos tienen, según el documento, capacidad suficiente para dar salida al tráfico actual sin saturarse, en el supuesto de cerrar el paseo de los ficus a la circulación, y esgrimen para ello los datos de Intensidad Media Diaria (IMD) aportados por el Área municipal de Movilidad para el segundo cuatrimestre de 2012. Así, el índice de saturación medio del eje central (avenida Andalucía y tronco central de la Alameda Principal) es del 56,65%, teniendo como valor máximo el sentido Este, con un 71,4%. En cambio, el nivel de saturación es muy bajo en la Alameda de Colón (del 26,5%), y en el sentido Este de la avenida Manuel Agustín Heredia (33,6%). «En términos generales se puede afirmar que la mayoría de los tramos presentan intensidades inferiores a la capacidad», concluyen los expertos.

¿Qué ocurre en hora punta?

La hora punta tampoco sería un problema. El documento establece que la Alameda de Colón no presenta especiales incidencias a primera hora del día (de 7.00 a 9.00), por lo que podría asumir flujos procedentes de la avenida de Andalucía y conectarlos con el muelle Heredia. En este escenario la nueva IMD de esta calle sería de 22.435 vehículos en sen-

tido Sur, mientras que la Intensidad en Hora Punta (IHP) aumentaría a 1.683 vehículos a la hora, con lo que pasaría a tener una demora efectiva de 7,7 segundos.

Por su parte, la avenida Manuel Agustín Heredia puede soportar en ambos sentidos una mayor carga de tráfico, dadas sus condiciones físicas y funcionales, sobre todo en sentido Este para conectar con el paseo de los Curas. En este punto, el principal escollo estaría en la coincidencia de las horas de mayor ocupación de este eje y de la Alameda Principal. «Aunque los tráficos no son del mismo tipo, coinciden en las fran-

jas horarias de las puntas de mediodía y tarde, aunque desfasados en torno a treinta minutos. Esta holgura posibilita plantear planes de gestión de tráfico solventes, en el caso de desviar y cargar estos viarios con tráficos de paso de la Alameda», plantea el informe de la consultora Contorno.

Modelización de tráficos

Este primer avance se completará en las próximas semanas con una modelización del escenario real que se produciría, para dar lugar a un estudio de movilidad completo que será uno de los soportes técnicos del

proyecto constructivo. También se realiza un análisis del transporte público en este eje (Alameda-Parque-Paseo de Reding).

Según se pone de relieve en su presentación, este documento ha tomado como referencias el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU); estudios de aforos municipales y documentos como el Plan de Movilidad Sostenible elaborado por el Consistorio; así como el proyecto ganador del concurso de ideas para la integración urbana del cauce del Guadalmedina. En varios de ellos ya se recogía la posibilidad de abordar una peatonalización de la Alameda.



El documento considera factible convertir la Alameda en un paseo peatonal. :: ALVARO CABRERA

Las paradas de los autobuses de la EMT tendrían que cambiar de ubicación

:: I. LILLO

MÁLAGA. A nadie se le escapa que, a día de hoy, la Alameda Principal actúa en buena parte de su extensión como una gran cochera de autobuses de línea de la EMT. Tampoco pasa desapercibido este elemento en el estudio de movilidad de la consultora Contorno, que plantea como hipótesis de trabajo qué ocurriría con las paradas en el caso de una peatonalización como la prevista por la Junta.

En este supuesto, sería necesaria en primer lugar una adaptación de la red, con la eliminación de las líneas que coincidan con itinerarios del suburbano, y la creación

de nuevos servicios transversales, que comuniquen barrios actualmente muy alejados en lo que a tiempo de viaje se refiere, por la necesidad de transbordar.

A su vez, las cabeceras tendrían que cambiar de ubicación, sin perder la perspectiva de la intermodalidad con el metro y el Cercanías. Para el corredor Este la propuesta pasa por que todas las líneas tengan su origen en el lateral norte del Paseo del Parque. Además, dado el carácter de nuevo foco que constituye el puerto, se propone la ubicación de paradas en el paseo de los Curas.

Para el corredor Norte se plan-

tean dos alternativas, con cabeceras en la avenida de la Aurora o en el Pasillo de Santa Isabel. En cuanto al Oeste, la ubicación estaría en las calles Hilería o Callejones del Perchel, lo que permitiría el intercambio con la red del suburbano. Por último, el corredor Sur sufriría un acusado descenso de la demanda en las principales líneas que dan servicio a la zona de la avenida de Velázquez y Héroe Sostoa, por lo que los autobuses deberían cambiar de recorrido para evitar la duplicación de servicios. Para las primeras paradas se proponen dos: el Muelle Heredia y la avenida de la Aurora.



CON PERMISO
ISABEL NARANJO

CERTIDUMBRES Y RELATIVISMOS

Cinco años de profunda crisis y récord histórico en el porcentaje de parados. Todo un axioma irrefutable ante el que se suceden todo tipo de pronósticos y debates interesados sobre el devenir de nuestra economía, en relación al momento en que llegarán los ansiados síntomas de recuperación. Los más optimistas, vinculados en este caso a planteamientos liberales, hablan de que será durante el segundo semestre del año que acabamos de comenzar, mientras que los más pesimistas, en nombre de la socialdemocracia, retrasan su aparición hasta bien entrado el año próximo.

Más allá de estados de ánimo o prismas con que se aborde la cuestión, lo cierto es que a día de hoy las acciones y decisiones adoptadas en el último lustro —provenientes en su mayoría de la clase política gobernante— han lastrado a la altura de la babucha el poder adquisitivo de los ciudadanos.

Con la economía relativamente agotada y un punto de partida incierto y descorazonador como consecuencia de una continua subida de precios e impuestos, frente a la bajada de salarios e insuficiente actualización de pensiones, se ha generado una sociedad con bajísimos índices de natalidad y una población cada vez más envejecida. Y con esos mimbres se antoja toda una incógnita vaticinar el rumbo que nos trazará este 2013.

Con todo, sectores clave de la economía malagueña y primordiales en su PIB como el turismo o la construcción han conseguido sortear, en el primero de los casos, y no sucumbir, en el segundo, ante la actual coyuntura, y despedir el ejercicio anterior con una ligera esperanza.

Y, desde ese halo de creencia positiva, basta apelar a la necesidad de armar el hombro para intentar cohesionar y fortalecer una sociedad que ha de encarar su futuro con paso firme y decidido. Y para ello, qué mejor que defender principios a veces olvidados o relegados como el diálogo, el respeto, la tolerancia, la dignidad —más allá de los que sustentan nuestro Estado de Derecho— y, por qué no, la confianza en que un futuro mejor está por llegar.

En twitter: @naranjoisabel