

Los estudios avalan el Metro en superficie y el cierre de la Alameda

El análisis realizado por la empresa Contorno concluye que la propuesta de la Junta es viable y no supondría el caos para el tráfico de la ciudad

Sebastián Sánchez Málaga | Actualizado 13.01.2013 - 01:00



Recreación del paso del Metro por la Alameda.

¿Es posible cerrar al paso de vehículos la Alameda Principal? ¿Es factible desde el punto de vista técnico pensar en que el Metro discurra por el centro de la urbe en superficie y no bajo tierra? ¿Sorportaría el tráfico de la capital una actuación de este tipo? Los datos del informe elaborado por la empresa Contorno, por encargo de la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía, dicen que sí, que es posible peatonalizar el antiguo salón urbano de Málaga sin que ello suponga el caos.

Las conclusiones del documento, cuyos primeros avances fueron entregados al Ayuntamiento para su análisis el pasado 19 de diciembre, son claras respecto a la viabilidad de asentar sobre el terreno el nuevo modelo que la Administración regional, con la llegada de IU al Gobierno andaluz, postula para el último tramo del ferrocarril urbano. Frente a la posición del Consistorio, que defiende su ejecución bajo tierra, tal y como estaba diseñado en los orígenes, Fomento plantea que los trenes vayan en superficie.

La trascendencia de los datos del estudio, al que tuvo acceso *Málaga Hoy*, es aún mayor si se tiene en cuenta que lleva la firma de la misma empresa consultora que elaboró a petición del equipo de gobierno del PP el Plan Municipal de Movilidad Sostenible de Málaga, apuesta sin precedentes en la capital de la Costa del Sol por ordenar el espacio reservado al vehículo privado y por reducirlo de manera drástica. Una planificación avalada por el equipo de gobierno del PP y en la que también se plantea a medio plazo el cierre de la Alameda como eje de tráfico, dejándolo exclusivamente para carga y descarga, tránsito de residentes y

servicios de emergencia. La misma tesis que ahora prevé la Junta.

A pesar de estas coincidencias, la posición del Ejecutivo local, ya sea por boca del alcalde, Francisco de la Torre, o del concejal de Movilidad, Raúl López, es de rechazo total al cambio de posición de la Consejería de Fomento. "O sea hace soterrado o no se hace", llegó a espetar semanas atrás el regidor en alusión al último tajo del Metro.

Contorno, tras realizar no pocos análisis de intensidades de tráfico no sólo en la Alameda y el Parque, sino también en las calles aledañas, determina la posibilidad de desviar todos los vehículos afectados por el cierre pleno de la Alameda y por la reducción de la sección viaria del Paseo del Parque por vías contiguas, caso de la Alameda de Colón, la Avenida Muelle Heredia y Paseo de los Curas. Y todo ello sin que estos ejes entren en colapso por la saturación de tráfico. No obstante, estas medidas, avaladas por las mediciones realizadas, han de ir unidas necesariamente a la remodelación de la Alameda como gran asentamiento de las paradas de los autobuses de la Empresa Malagueña de Transportes.

A juicio de los redactores del documento, en el caso de la Alameda, "la mayor parte del día el espacio viario se encuentra infrautilizado, que está diseñado para solicitar las demandas de tráfico de horas punta, las cuales podrían reducirse redireccionando los tráficos de paso a vías de similares características".

¿Y cuánto se produce esa hora punta? Según los datos, entre las 7:00-8:00 en sentido oeste y entre las 14:00-15:00 en sentido este. En ambas franjas horarias, según los análisis, del orden del 80% del tráfico es de paso, es decir, provocado por vehículos que usan la Alameda como vía de paso, sin tener como destino el centro o su entorno.

Por ello, se postula el denominado eje litoral, integrado por el Paseo de los Curas y la Avenida Manuel Agustín Heredia como principal alternativa a la descarga prevista en el Parque y la Alameda. En el caso del tráfico procedente de la Avenida de Andalucía en sentido este, la propuesta apunta directamente a la utilización de la Alameda de Colón como eje para enlazar con Muelle Heredia.

¿Por qué? Según los técnicos, el primero de los ejes tiene un nivel de saturación "bajo", de apenas el 26,5%, con lo que se convierte en un viario "que podría asumir un volumen mayor de tráficos diarios y horarios". Algo semejante ocurre con Manuel Agustín Heredia, especialmente en sentido Este, cuya saturación es de apenas el 33,6%.

El trasvase del tráfico en sentido este que hoy soporta la Alameda Principal hacia la Alameda de Colón eleva de manera clara la intensidad media diaria de vehículos en esta última calle. La misma pasaría de soportar 12.178 vehículos en jornada laboral a 22.435, sin que ello provoque la saturación del eje.

A juicio de los responsables del estudio, las altas intensidades de tráficos diarios que soporta la Alameda principal, con más de 36.000 vehículos/día, hacen de este ámbito urbano un espacio destinado principalmente a funciones de canalizador de tráficos privados, "donde otro tipo de actividades quedan marginadas a espacios sobrantes". "Estas condiciones no son las más adecuadas para favorecer la actividad comercial de este espacio de centralidad urbana que actualmente funciona como un mero espacio de tránsito y circulación de tráficos motorizados, tanto privados como públicos colectivos", se apostilla en el documento.

Por ello, en el estudio se considera que con la puesta en servicio de un sistema de transporte colectivos de altas prestaciones, caso del Metro, "se persigue la disminución de la capacidad de transporte para tráficos motorizados privados de paso o en tránsito, que no tienen ni su origen ni destino en este ámbito urbano; en esta misma línea, con esta propuesta se disminuirá, también, el número de vehículos de transporte público que actualmente utilizan este espacio viario como cabecera de línea".

La pretensión de la Junta es complementar esta información de avance en las próximas semanas y hacer entrega de ello al Ayuntamiento. Según informó el concejal de Movilidad, Raúl López, los técnicos municipales, ya sean de Movilidad, de la Oficina de Grandes Infraestructuras, de la Gerencia de Urbanismo y de la Empresa Malagueña de Transportes, se encuentran analizando el documento aportado. Tras ello, la idea es elaborar una especie de contrainforme en el que se especifique claramente la posición del Consistorio respecto al planteamiento autonómico.