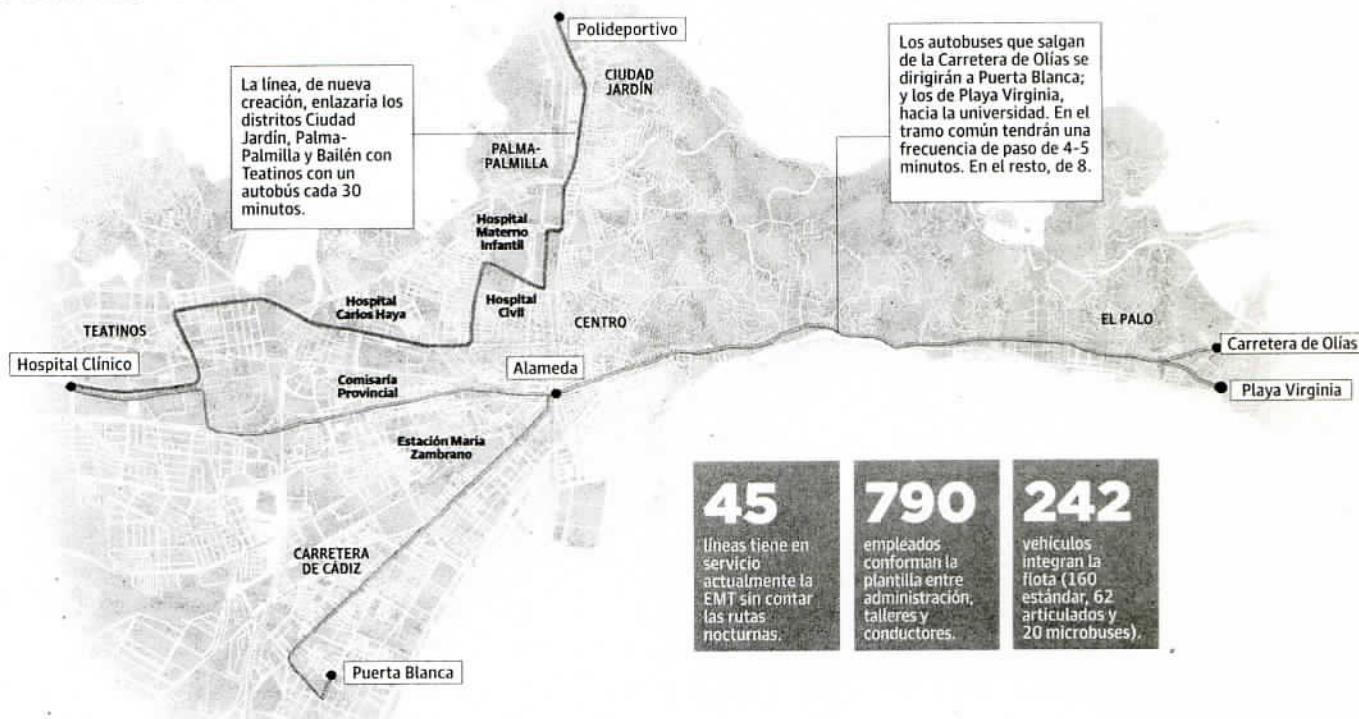


## Las nuevas rutas



## La EMT agrupará las líneas 3, 11 y 20 para ser competitiva cuando llegue el metro

**FRANCISCO JIMÉNEZ**

✉ pjimenez@diariosur.es

La empresa trabaja en la puesta en marcha de una gran ruta que atravesará la ciudad y moverá a diez millones de viajeros al año

**MÁLAGA.** En el mejor de los casos, y al margen de la polémica sobre si llegará al Centro soterrado, en superficie o si se quedará en la rotonda de El Corte Inglés, el metro de Málaga entrará en servicio a finales de este año con un trazado en forma de 'U' que unirá las líneas 1 (Teatinos) y 2 (Martín Carpena) con la estación María Zambrano. Para no quedarse fuera de juego, en la Empresa Malagueña de Transportes (EMT) llevan tiempo planificando los cambios que deberá acometer en sus cabeceras para adaptarse a los itinerarios del suburbano, pero a la espera de que los vagones empiecen a

rodar, la sociedad municipal ya ha movido ficha para que los autobuses urbanos sigan siendo competitivos. Hay una larga lista de situaciones sobre la mesa, pero las que están más perfiladas y que podrían ver la luz incluso antes de Semana Santa son dos. La primera, la conversión de las líneas 3 (Puerta Blanca), 11 (El Palo) y 20 (Universidad) —tres de las más potentes al mover en su conjunto a 10 millones de viajeros de los 45 que transporta la EMT al año— en una única gran ruta con una veintena de vehículos atravesando la ciudad de este a oeste cada cuatro o cinco minutos. La segunda, la creación de una nueva línea que comunicará los barrios de la zona norte (Ciudad Jardín, Palma-Palmilla y Bailén-Miraflores) con todos los hospitales y el campus de Teatinos dando así respuesta a una vieja reivindicación vecinal.

Una vez elaborados ambos proyectos, ahora están siendo analizados por los sindicatos para ver su impacto en la plantilla en el sentido de que algunos conductores tendrían que cambiar de ruta, ya que no se prevé una reducción de personal. En cuanto obtenga todos los parabienes, será el Ayuntamiento el que deba darle el visto bueno definitivo. También se ha barajado la posibilidad de pro-

longar la línea 21 (Puerto de la Torre-Alameda) hasta Pedregalejo, aunque de llevarse a cabo no sería de forma inminente.

Vista sobre el plano de la ciudad, la nueva línea que partirá desde El Palo se asemeja bastante al dibujo que dejaría el metro si se completara hasta la zona este de la capital. El trazado desde su origen sería idéntico al que actualmente cubre la 11, aunque al llegar a la Alameda se crea una bifurcación en la que de forma alternativa cada uno de los autobuses tomará un destino (los que arrancan en la Carretera de Ollas se dirigirán hacia la Carretera de Cádiz y los que lo ha-

**Un servicio transversal enlazará Ciudad Jardín y Bailén con el Clínico y la Universidad**

**La previsión es que los nuevos recorridos estén operativos en los próximos meses, incluso antes de Semana Santa**

gan en Playa Virginia continuarán hasta Teatinos). Los más beneficiados, sin duda, serán los usuarios de la línea 11, que cada año mueve a 4,3 millones de viajeros. ¿La razón? La frecuencia de paso por las paradas ubicadas en el tramo común no llegará a los cinco minutos (ahora son diez), mientras que en el resto del recorrido será de unos ocho minutos. Con esta medida, además de agilizar la movilidad de los usuarios al no tener que perder tiempo en el trasbordo, también se conseguiría descongestionar la Alameda ya que aunque el número de vehículos será el mismo, estos no permanecerán parados más allá del tiempo necesario para la subida y bajada de viajeros.

**Menos paradas en la Alameda**

Precisamente para reducir la presencia de autobuses en el centro neurálgico de la ciudad (habitualmente convertido en una gran cochera), también se está estudiando la posibilidad de modificar las paradas de varias líneas radiales (serían del grupo de la 30 y alguna entre la 8, 9 o 10), de forma que el trayecto se acorte en unos 500 metros como máximo, bien hacia la avenida de Andalucía bien hacia el Paseo del Parque.

En el caso de la línea Ciudad Jar-

din-Clinico, su planificación no solo responde a una demanda ciudadana, sino que también se ajusta a la intención de la EMT de crear nuevos servicios transversales que comuniquen barrios sin tener que hacer trasbordos ni pasar por el Centro, con el añadido de que se encuentran muy alejados de los itinerarios del metro. Precisamente por ser de nueva creación aun no se ha terminado de delimitar su recorrido con exactitud, aunque en un principio partiría desde la avenida Jacinto Benavente (a la altura del polideportivo) para continuar por Santiago Ramón y Cajal, Paseo de Martiricos y Arroyo de los Angeles (hospitales Materno Infantil y Civil). Seguiría por Eugenio Gross camino del hospital Carlos Haya y, de ahí, enfilaría hacia el campus de Teatinos, probablemente pasando por la Colonia de Santa Inés antes, hasta desembocar en el Clínico. Aunque se solaparía parcialmente con varias líneas, no se contempla la supresión de ninguna, al menos de momento.

Pese a que la previsión es que esta nueva ruta tenga una buena acogida entre los ciudadanos, el servicio arrancaría de forma experimental con cuatro vehículos y una frecuencia de paso de media hora, mejorable en función de los resultados que se obtengan.