

CON UN COSTE DE MAS DE 56 MILLONES DE EUROS ESTARAN TERMINADAS EN JUNIO DE 2007

Avanzan las obras de la primera fase del "Metrocentro" de Sevilla

La implantación del Metrocentro parte de un acuerdo Ayuntamiento de Sevilla y la Junta de Andalucía para recuperar el sistema tranviario y mejorar la movilidad interna del Casco Histórico sevillano. Además, Metrocentro tendrá conexiones con la red de Metro en construcción y con los autobuses urbanos e interurbanos.

La gestión del proyecto corre cargo del Ayuntamiento de Sevilla y la gestión y explotación del sistema la llevará adelante la empresa municipal de transportes, Tussam. La inversión prevista, incluida la compra de material móvil- similar al de Metro de Sevilla- supera los 56 millones de euros, de los que treinta son aportados por la Junta de Andalucía.

La línea proyectada, de 2,8 kilómetros de longitud enlazará el Prado de San Sebastián con la Puerta Osario con un trazado totalmente en superficie cuya primera fase hasta la Plaza Nueva, con dos paradas intermedias en San Fernando y Archivo de Indias, está en construcción en varios de sus tramos. En el futuro la línea podría prolongarse hacia Santa Justa, San Bernardo, Alameda y Puente de la Barqueta.

En la actualidad, en la primera fase se trabaja en la plataforma y el montaje de vía -salvo en un pequeño tramo que está en proyecto- entre Prado de San Sebastián y San Fernando, en la última parte del trazado junto a la Plaza Nueva y en el ramal técnico que unirá el Prado de San Sebastián con las cocheras. En la zona en torno al Archivo de Indias, a ambos la-



Imagen de simulación del futuro metro ligero.

Metrocentro será una línea de metro ligero en superficie de 2,8 kilómetros que unirá las zonas del Prado de San Sebastián y la Puerta Osario, favoreciendo la peatonalización del centro histórico de Sevilla. La primera fase cuyas obras están en curso llegarán a la Plaza Nueva.

dos de la futura parada, ya finalizada, se realizan los trabajos previos, estudios arqueológicos incluidos.

Así, esta primera fase, de 1.740 metros, cuya finalización se prevé para el próximo mes de mayo, parte de la estación de autobuses del Prado de San Sebastián, y sigue por la Avenida de Carlos V hasta la pasarela, principal arteria de Sevilla que los vehículos cruzarán con prioridad semafórica para llegar a la calle San Fernando, que se convertirá en peatonal, manteniendo sólo un carril para residentes y emergencias.

De la calle San Fernando la

línea, cruzando la Puerta de Jerez, se dirige a la Avenida de la Constitución que recorrerá una vez remodelada totalmente, hasta llegar a la Plaza Nueva. La línea estará conectada con el Metro de Sevilla en la estación de Avenida de Roma junto a la Puerta de Jerez, y en la estación del Prado, esta última conectada, a su vez, con la estación de autobuses del mismo nombre y con la red de Cercanías de Renfe que quedará a una estación de metro de distancia.

La dirección de obra y la asistencia técnica y el control de calidad corren a cargo de la UTE Sener-Ingeniería SL, la

construcción de infraestructuras de la UTE Azvi y Gea 21, las instalaciones eléctricas de Inabensa y la señalización de Siemens.

Casco histórico. Pero Metrocentro es sólo un parte de un proyecto de mayor calado para el Casco Antiguo de Sevilla en el que participan mediante una agrupación de interés económico las empresas municipales de aguas, recogida de residuos, transporte urbano y vivienda (Emasesa, Lipasam, Tussam y Emvisesa) y cuya primera piedra será la peatonalización de la Avenida de la Constitución, arteria que se adentra en el centro de Sevilla hasta la Plaza Nueva.

Esta zona central de Sevilla, de alto valor monumental, soporta un alto grado de tráfico y contaminación y es el destino de buena parte de los 1,78 millones de viajes mecanizados que registra la ciudad diariamente, de los que 1,24 millones se realizan en vehículo privado y que en 2010, de seguir la tendencia actual, podrían ser dos millones.

El problema de la movilidad en el casco de Sevilla, uno de los centros históricos más extensos de Europa, que puede acoger un máximo de 12.000 vehículos por hora sin congestión, es que ya en la actualidad ese límite se supera en un 5 por ciento y que en cinco años podría rebasarse en hora punta en más de un 25 por ciento, lo que haría inviable la circulación e introduciría un alto grado de degradación ambiental y acústica en la zona. **A.R.** □