

CONVENIO PARA LA APROBACION DE UNA PLAN INTERMODAL PARA CADIZ

## Málaga y Sevilla estudian la implantación de sistemas de metro ligero

Málaga, Sevilla y Bahía de Cádiz son las tres aglomeraciones urbanas de Andalucía que más rápido avanzan en la elaboración de planes de transporte que pueden cambiar la fisonomía de estas ciudades. En buscar las soluciones adecuadas en cada caso están implicadas las administraciones locales, autonómica y central que estudian la implantación de un tranvía en Málaga, una solución al polémico metro de Sevilla y la ampliación del tren convencional de cercanías para Cádiz.

**Pilar Lozano**

**E**n 1993 finalizó el plazo para la conclusión de las actuaciones previstas en el Plan de Transportes de Cercanías Urbano, más conocido como "Plan Felipe". Aunque no se han realizado todos los proyectos recogidos en este plan, caso por ejemplo del tren previsto para la localidad madrileña de San Sebastián de los Reyes, los grandes núcleos urbanos planifican de nuevo sus futuras infraestructuras, a través de los planes intermodales de transportes.

VIA LIBRE daba a conocer en su número 359 la propuesta de la Generalitat de Catalunya sobre los transportes del área metropolitana de Barcelona y que suponía una inversión de más de 300.000 millones en ferrocarril. Por su parte las operaciones urbanísticas de Cinturón de Oviedo y Bilbao Ría 2.000 tienen también un carácter marcadamente

Sevilla estudia de nuevo un "metro".



LUNA



ferroviario. Ahora son las ciudades andaluzas las que buscan en el ferrocarril una solución adecuada a los problemas de congestión urbana: Málaga, Sevilla y Cádiz han dado los primeros pasos para la elaboración de sus planes intermodales de transportes. Estos planes, según está previsto en el Plan Director de Infraestructuras, se negocian y financian entre las tres administraciones implicadas. Para el desarrollo de planes intermodales en cada una de las aglomeraciones urbanas el MOPTMA ha suscrito un acuerdo marco con la Junta de Andalucía que impulsará convenios que planifiquen la mejora de las infraestructuras en cada una de las grandes ciudades. El carácter intermodal es la principal novedad de esta nueva planificación en la que los sistemas ferroviarios se perfilan como los más adecuados.

**Sevilla.** En este sentido el polémico metro para Sevilla, que ha sido motivo de discrepancias entre el Ayuntamiento y la Junta de Andalucía, vuelve de nuevo a ser actualidad ya que por primera vez se ha llegado a un acuerdo: estudiar una solución adecuada. El actual equipo del ayuntamiento sevillano había planteado la finalización de las obras del metro como uno de los ejes de su campaña electoral y en consecuencia tiene especial interés en que se avance en una solución. La Junta de Andalucía por su parte está más interesada en que se estudie la solución al transporte urbano sevillano sin ceñirse al metro convencional como alternativa única. Para llegar a un acuerdo se ha formado una comisión del metro en la que están representadas estas dos administraciones y el MOPTMA.

La primera actuación que se ha realizado ha sido la convocatoria por parte de la Junta de Andalucía de un concurso con admisión previa para el estudio de una plan intermodal de transportes del área metropolitana de Sevilla. En él se estudiará las alternativas de transporte para la ciudad en lo que han denominado "banda exclusiva" y que por tanto tiene más del 95 por ciento de posibilidades de que sea un sistema sobre raíles: metro con-



LUNA

**Convocado el concurso para el PIT de Sevilla.**



**Proyecto de parada en la Alameda de Málaga.**

convencional, metro ligero, tranvía o alguna otra solución más innovadora.

Se calcula, según fuentes de la Junta de Andalucía, que en el plazo de seis meses se podrá tener un avance del estudio.

En cualquier caso y aunque tanto el ayuntamiento como la consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía se remiten a los resultados del estudio, ya existen ideas y proyectos anteriores que indican cuál podría ser el trazado del futuro metro.

En primer lugar para la consejería de obras públicas de la Junta está claro que las infraestructuras de túneles que se construyeron en su momento para las tres líneas del metro que se iniciaron y que no llegaron a concluirse, no están utilizables en estos momentos y por lo tanto se puede pensar en una solución nueva.

En este sentido se adelanta una solución totalmente abierta para el

futuro transporte en "banda exclusiva", que podría cruzar Sevilla en forma de aspa de sureste a noroeste y de suroeste a noreste y tendría una circunvalación siguiendo la Ronda del Tamarguillo. La Junta considera que aquí se podría construir un metro en superficie ya que se dispone de los terrenos liberados por Renfe.

El Plan Intermodal de Sevilla tendría también como eje que la solución del metro estuviera interconectada con la red de cercanías de Renfe y con el resto de los medios, autobuses urbanos e interurbanos.

A la vez, la red de cercanías de Renfe se podría prolongar por el oeste de Sevilla hasta El Aljaraque, por el sur hasta Dos Hermanas, en el norte hasta la Rinconada y por el este hasta Alcalá de Guadaíra.

Se calcula que la inversión mínima necesaria podría alcanzar los 50.000 millones de pesetas, aunque es una cifra que dependerá funda-





**Málaga** diseña un plan intermodal.

mentalmente de la solución que se adopte.

Las obras no empezarán antes del año 1997, ya que el estudio previo no estará terminado hasta el año 95 y la redacción de proyectos puede alargarse durante un año más.

Según la Junta de Andalucía, la participación del Ministerio en la elaboración y negociación del futuro Plan es una garantía de que la decisión política seguirá adelante y de que también se dispondrán de los recursos necesarios. El ayuntamiento de Sevilla en este sentido ha pedido que se haga una nueva ley del metro, la actual es del año 75, en la que se asegura la financiación del Plan. A su vez, insiste en la necesidad de que se avance en el estudio de la alternativa del metro antes de que se concluya toda la elaboración del Plan Intermodal.

**Málaga.** La ciudad de Málaga ha elaborado un primer borrador de plan intermodal de transportes, con la participación del Ministerio, la Junta de Andalucía y el propio Ayuntamiento. Sobre este primer proyecto se consultará también a los agentes sociales y económicos.

Pero para avanzar en su discusión y aprobación se espera el resultado del estudio sobre movilidad urbana que está realizando el Ministerio y cuyos resultados podrían saberse en el plazo de dos meses. Se puede adelantar sin embargo como actuaciones maestras la potenciación de las conexiones de la ciudad con el aeropuerto, la construcción de una nueva línea de cercanías con mayor penetración en la ciudad y la construcción de un sistema de metro ligero. En esta última propuesta está especialmente interesado el ayuntamiento.

Según **Rafael Esteve Secall**, presidente de la Empresa Malagueña de Transportes y concejal de Tráfico del Ayuntamiento malagueño, "el metro ligero es el medio más adecuado para la ciudad ya que con una capacidad de transporte media podría sustituir al transporte colectivo por autobús que cada día es más difícil en el centro de la ciudad".

De hecho el ayuntamiento ha hecho ya algunos trabajos sobre la posible implantación de cuatro líneas

de metro ligero. Una de ellas, la línea 113 que es la que cuenta con un estudio más desarrollado iría desde el centro de la ciudad, enlazando con la estación de tren de

## Plan estratégico ferroviario para Andalucía

**La Junta de Andalucía ha elaborado un plan estratégico ferroviario para la región que discutirá próximamente el Parlamento autonómico y que está por otro lado negociando con Renfe.**

Aunque todavía no se ha hecho público el documento sí se sabe que la Junta está interesada tanto en la construcción de nuevas líneas como en la transferencia de algunas regionales. Según fuentes de la Junta de Andalucía, la autonomía entiende que el ferrocarril para la región no es sólo el AVE. En este sentido quiere que se aprueben actuaciones que permitan la mejora de ciertas grandes líneas como son la de Málaga-Bobadilla-Córdoba, Bahía de Cádiz-Jerez-Sevilla y Huelva-Sevilla.

Por otro lado, en los próximos días el Consejo de la Junta discutirá una nueva Ley de Transporte Metropolitano en la que se fijarán los objetivos generales de actuación en las grandes ciudades, filosofía de planificación, así como los medios de financiación de los futuros planes. □

Torremolinos y Fuengirola, hasta la zona universitaria y hospitalaria (el itinerario sería Alameda Principal, avenida de Andalucía, Puente de las Américas, avenida Herrera Oria, Cómputa, polígono de la Barriguilla, Universidad y Hospital Clínico). La línea con una longitud de 12 kilómetros, 6 en cada sentido, estaría sólo en un 15 por ciento del trayecto en colisión con el tráfico rodado lo cual permitiría a juicio de **Rafael Esteve**, "una velocidad comercial alta y la reestructuración del tráfico de autobuses evitando su llegada al centro al ser sustituido por el metro ligero o tranvía".

La penetración en la ciudad se haría desde el este, oeste, noroeste y noreste. Así las otras tres líneas se construirían con los itinerarios de Plaza de la Marina, Puerto Vélez Málaga, paseo Marítimo, Baños del Carmen y Juan Sebastián Elcano, la primera de ellas, denominada línea 111). La segunda, la 112, partiendo también de la plaza de la Marina recorrería el puerto, el paseo Marítimo del Poniente, Balneario San Patricio, puente de Guadalhorce y parador de Golf. La última, línea 114, iría desde el Polideportivo, Jacinto Benavente, Ramón y Cajal, Jorge Silveira, Huerto de los Claveles, avenida de la Rosaleta, pasillo de Santa Isabel y pasillo de Atocha.

El sistema de metro ligero que ha



estudiado el ayuntamiento está concebido como un sistema en plataforma reservada, con bordillo de aislamiento, compartida como máximo en el 25 por ciento del trayecto con el tráfico vial, que pueda desarrollar velocidades entre 20 y 30 km/h y una capacidad de viajeros de 5.000 a 7.000 en hora punta. Se descarta la construcción de un ferrocarril o un metro convencional por su elevado coste (de 1.000 a 1.500 millones por kilómetro frente a 300 a 500 millones del metro ligero).

El sistema además se tendría en cuenta para el futuro desarrollo urbano de la ciudad, reservando de antemano los espacios precisos para su progresiva extensión. Las nuevas líneas de este metro ligero se proyectarán bajo el objetivo de facilitar la intermodalidad, adaptando los recorridos de los autobuses al sistema de metro ligero y concentrando paradas terminales de autobuses que permitan el trasbordo al nuevo sistema y eliminen la penetración de los autobuses en la ciudad.

En la línea 113, Alameda a Universidad, la que el ayuntamiento diseñaría construir en primer lugar, circularían cuatro vehículos con una frecuencia de 7,5 minutos en horas punta y tres vehículos con frecuencia de diez minutos en horas valle. La oferta diaria de plazas sería de 50.000 y la velocidad de circulación alcanzaría los 30 km/h, con una velocidad comercial de 24 km/h. Las unidades articuladas reversibles contarían con aire acondicionado.

**Bahía de Cádiz.** Los alcaldes que forman la mancomunidad de municipios de la Bahía de Cádiz, el presidente de la Junta de Andalucía y el ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente acaban de firmar un convenio para la cooperación de las tres administraciones en la ejecución de una serie de actuaciones en materia de infraestructura de transportes.

La Bahía de Cádiz, que comprende los municipios de Chiclana de la Frontera, Cádiz, San Fernando, Puerto Real y Puerto de Santa María, cuenta con una población de casi 400.000 habitantes, requiere, según el convenio firmado, "una mayor integración de todos sus núcleos ur-



**Cádiz potenciará los trenes de cercanías.**

banos, propiciando una estrategia intermodal del transporte que posibilite el funcionamiento de un sistema integrado, lo que contribuirá a la mejora de la calidad de vida de sus habitantes".

Para estos objetivos en materia de transportes se proponen una serie de actuaciones. La primera es la redacción y concertación por parte de todas las administraciones implicadas de un plan intermodal de transportes que recogerá las infraestructuras en fase diseño y programación, todos los servicios de transporte, las estaciones terminales, los intercambiadores, la programación, los métodos de gestión y la financiación de todas las actuaciones.

Las actuaciones concretas que se proponen y que se desarrollarán en el futuro plan intermodal se refieren en el ámbito ferroviario a la remodelación de la estación de Cádiz y de los accesos ferroviarios a las zonas portuarias, incluyendo el acceso al Bajo de la Cabezuela; la integración urbana del ferrocarril en los municipios afectados; la reutilización de la plataforma de la línea de 37 kilómetros de Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda, diseño y construcción de intercambiadores de transporte de viajeros, la duplicación de la vía del ferrocarril de cercanías entre Cádiz y Jerez (52,8 kilómetros), la creación de nuevas estaciones y la mejora general del servicio ferroviario de cercanías.

En una primera valoración económica se ha apuntado el coste de las actuaciones en transportes en la Bahía de Cádiz en torno a los 600.000 millones de pesetas, de los que 200.000 millones los asumiría la Junta de Andalucía. □



**Plano de las cuatro líneas de Málaga.**