

Infraestructuras Proponen hacer un tramo en pruebas desde Cortijo Grande al Auditorio

Más rápido que los autobuses y con mayor ahorro de energía

A. LAO
REDACCION

Juan Manuel Casas, miembro de la Asociación de Amigos del Ferrocarril, cree que la velocidad comercial de este medio de transporte, veinte kilómetros por hora, "supera a la de los autobuses, que en el mejor de los casos no avanzan más de 13, a pesar de los carriles bus". Este aspecto fue usado por Asafal para solicitar a las administraciones que apoyen la propuesta. Además, recordó que el tranvía como tal es uno de los medios de transporte más ecológicos que existe, superando con creces a los coches o a los autobuses. "Para transportar a 218 personas se necesitan 174 coches y el consumo es de 5.500 kilovatios a la hora; esas mismas personas cabrían en tres autobuses y el gasto es de 716 kilovatios hora. Todas ellas entran en un tranvía y el consumo es sólo de 360 kilovatios, es decir, un 93% menos que el uso del automóvil".

A juicio de Asafal, el proyecto de tranvía -el PGOU ya recoge un metro ligero que iría desde Cortijo Grande hasta la Universidad- articularía la ciudad. Cree este colectivo que la cooperación simultánea entre los distin-

tos medios de transporte público, la aplicación de medidas de limitación y restricción del vehículo privado como es la peatonalización, la reordenación del aparcamiento en el interior del casco urbano orientándolo hacia los residentes y la construcción de aparcamientos disuasorios, pueden ayudar decisivamente a reducir el número de vehículos que colapsa las calles y ocupan las aceras.

Más veloces

Recuerdan desde la Asociación de Amigos del Ferrocarril, que las tres líneas urbanas propuestas y que se pueden ver en la infografía y las interurbanas, conseguirán desplazarse con cierta rapidez por la ciudad y alcanzar hasta los 70 km/h si se trata del tranvía-tren que iría hasta el Poniente, Cabo de Gata o Bajo Andarax. Aseguran, que en el caso de la línea del Poniente se usará la actual Nacional 340, con lo que el coste del proyecto se reduce considerablemente y en la línea que va hasta Santa Fe, se puede usar la línea de ferrocarril actual, que une Almería con Linares. En el caso de la línea de Cabo de Gata, la carretera de la UAL sería la plataforma.



Mapa de Almería en el que se sitúan las líneas urbanas y las interurbanas a Poniente, Andarax y Levante. / F. LANOIN