

pital con la nueva línea 4, además de alargar la S3 para llegar a La Zubia y la S2 a Huétor Vega. El pasado 1 de enero se llevó a cabo una primera readaptación de las líneas a la nueva realidad del Metro, justo cuando el ratio medio de uso del sistema de transporte público llegó a los 75 viajes anuales por habitante, un total de uso del 11%, cuando en el resto de España evolucionó, en los ámbitos urbanos, al 3%.

En este sentido, Atarfe ya puso en marcha a comienzos de año un servicio de lanzadores para unir la localidad con la parada de Metro de Albolote, una iniciativa que ya se ha consolidado en estos meses y que permite a los vecinos de Atarfe conectarse fácilmente con el Metro para sus desplazamientos. En octubre ya había 48 rutas de enlace con el nuevo medio de transporte, cifra que no ha parado de subir desde entonces. Además, el Consorcio Metropolitano de Transportes mejorará a partir del 2 de mayo sus conexiones en autobús interurbano con el Metro y el PTS con la implantación de la

A finales de abril está previsto que entre en vigor la reordenación de los buses de la capital

nueva línea 159, para la conexión de zonas del núcleo urbano de Armilla más alejadas del Metro con el centro de la localidad y el PTS.

Se supone que a finales de abril entrará en vigor la reordenación de las líneas de autobuses urbanos de la Rober coincidiendo con el estreno de los transbordos gratuitos con el Metro para los usuarios de la capital, al tiempo que los autobuses interurbanos tienen la perspectiva de 'mudarse' a Andalucía y Palacio de Congresos por la saturación que actualmente se produce en la calle Marín Ocete.

La Movilidad es sin duda el tema estrella de lo que va de año, con medidas que van desde el adiós del tradicional bonobús universitario, que será sustituido por la Tarjeta Universitaria Inteligente, a la ampliación del horario del Metro en Semana Santa hasta las dos de la madrugada. La llegada del Metro, que alcanzará los 5 millones de usuarios durante la Semana Santa, ha hecho que se revise toda la movilidad en el Área Metropolitana para conseguir el objetivo de dejar este 3 millones de coches aparcados en sus cocheras. La movilidad se ha convertido en el tema de 'moda' en los primeros meses de 2018 después de ser protagonista también en el último tramo de 2017.

# El transporte público en Granada: una remodelación necesaria

**CHRISTIAN MUÑOZ**

Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano



Y A han transcurrido más de seis meses desde que se inició la explotación comercial del Metropolitano de Granada. Durante este primer semestre de funcionamiento se han producido casi 5 millones de accesos (4,8) a este nuevo modo, una cifra nada despre-

como atestiguan, mes a mes, los informes de aforos de intensidad de vehículos en la Circunvalación de Granada. Menos espacio viario ocupado, menos congestión, menos tiempo de desplazamiento, menos emisión de contaminantes al aire que respiramos, más habitabilidad.

El efecto global es indudablemente positivo, esto es algo que ya no se discute. Hay aspectos que pueden y deben mejorar, pero la aprobación de los granadinos al servicio que presta el Metropolitano de Granada es un hecho constatado y que se ha producido desde el primer día.

En Granada y su área metropo-

En el año 2017 se registraron entre los tres principales subsistemas de transporte público colectivo del área de Granada (autobuses urbanos, metropolitanos y metro) un total de 43 millones de accesos, 1,4 más que el año anterior y recuperando la tendencia al alza desde el descenso producido a partir de aquél máximo de 2008. Teniendo en cuenta la población del área metropolitana afectada (578.105 habitantes) el ratio medio de uso del sistema de transporte público es de 75 viajes anuales por habitante, muy similar al de otras zonas metropolitanas andaluzas como las de Sevi-

ción con varios municipios, ya ha iniciado la implantación de varias modificaciones en los servicios de autobuses para adaptarse al nuevo esquema de transporte. Los criterios principales de la implantación de estas modificaciones han sido: evitar sobreofertas del servicio que lastren la eficiencia del mismo, establecer nuevas líneas con recorridos más directos y facilitar las conexiones con el Metropolitano para aprovechar su servicio de manera combinada con el autobús.

Igualmente el Ayuntamiento de Granada tiene previsto iniciar en el presente año una nueva remodelación de las líneas de auto-



JUAN CARLOS MUÑOZ

ciable y que debe mejorar en el futuro teniendo en cuenta que el Metro aún hoy progresa en la calidad de su servicio, reduciendo el intervalo de paso entre sus unidades, así como mejorando su velocidad comercial.

El éxito principal de esos casi 5 millones de accesos no estriba tanto en el número o en la proximidad de éste a las previsiones anuales de 11 millones ya desde su inicio, sino en que ese volumen de movimientos no proceden sólo de un trasvase desde el resto del sistema de transporte público colectivo: los autobuses urbanos y metropolitanos del área de Granada. Muchas de las personas que actualmente acceden al Metropolitano de Granada han optado por desplazarse así manteniendo su automóvil estacionado. La consecuencia, una reducción significativa del tráfico tal y

La implantación del Metro ha generado un impacto importante en las pautas de movilidad

litana se producen anualmente millones de desplazamientos en transporte público colectivo. El récord histórico de la serie temporal se sitúa en el año 2008 con 47,2 millones de accesos. Este registro se produjo antes de que este sistema, como muchos otros, notase los efectos de la recesión económica y, en el caso particular de Granada, se iniciase una remodelación del servicio de autobuses urbanos que generó, en contra de sus previsiones, un descenso significativo de accesos debido a la penalización producida, en gran medida, por el incremento de transbordos que la remodelación imponía.

lla o Málaga. En los últimos meses el sistema de transporte público del Área de Granada ha registrado un incremento de uso del 11%, cuando en el resto de España evolucionó, en los ámbitos urbanos, al 3%.

Pero la implantación del Metropolitano ha generado un impacto importante en las pautas de movilidad de la población granadina y esto implica adaptaciones para hacer frente a la nueva realidad. El nuevo modo de transporte establece su recorrido por viarios donde tradicionalmente han transitado los servicios de autobús urbano y metropolitano y a partir de septiembre de 2017 se generó una clara duplicidad del servicio de transporte público en estos viarios, haciendo necesario acometer cambios para adaptar el sistema y mejorar su eficiencia.

En este año 2018 el Consorcio de Transporte Metropolitano de Área de Granada, en colabora-

buses urbanos, reordenándolas para evitar duplicidades con el Metropolitano y adoptar al nuevo modo, integrándolo, como una línea más en el conjunto de los servicios urbanos. Sólo los registros que se generen en el futuro nos darán respuesta a si estas reordenaciones han tenido éxito o no. La realidad, constatada con el tiempo, es implacable y en el transporte, como en tantos aspectos de la vida hay una máxima, si algo se utiliza voluntariamente y de manera masiva, habiendo otras alternativas, es que funciona.

Si las reordenaciones de los servicios de autobús son acertadas y mantienen el impulso inicial ya generado por el Metro, el récord de 2008 pasará a la historia una década después y Granada se consolidará claramente como una de las áreas urbanas españolas donde mayor uso se hace del transporte público colectivo. Que lo veamos.