



El Ayuntamiento presenta los resultados de cinco estudios para la planificación de la movilidad en la ciudad

- Se trata de dos estudios de tráfico y movilidad en entornos donde se prevén nuevos desarrollos, como son Buenavista y la zona norte de la ciudad; del estudio de demanda de la movilidad para la conexión entre el bulevar Adolfo Suárez y la MA-20; y del de demanda, accesos y alternativas de un aparcamiento disuasorio junto al Palacio de Deportes Martín Carpena
- También se ha desarrollado la actualización de indicadores de movilidad mediante la aplicación de Big Data

Málaga, 18 de marzo de 2025.- El Ayuntamiento de Málaga ha dado hoy a conocer las conclusiones de cinco estudios de movilidad que se han realizado en los últimos meses en diferentes zonas de la ciudad de Málaga. La concejala delegada de Movilidad, Trinidad Hernández, ha explicado en rueda de prensa que el objetivo de estos análisis es el de servir de punto de partida, en lo que a movilidad y tráfico se refiere, para el inicio de los desarrollos previstos e infraestructuras de transporte en los entornos de cada uno de los puntos objeto de estudio.

1/4

Así, los resultados de los estudios de la zona norte, Buenavista, del estudio de la demanda de la movilidad para la conexión entre el bulevar Adolfo Suárez y la MA-20, así como el de la demanda, accesos y alternativas para la construcción de un aparcamiento disuasorio junto al Palacio de Deportes Martín Carpena podrán ser utilizados por consultoras y administraciones públicas para prever y elaborar de forma exhaustiva los estudios preceptivos en cuanto a las infraestructuras de movilidad que se requieran.

Por otro lado, también ha presentado los datos de la actualización de los principales indicadores de movilidad, como son el reparto modal y la distribución zonal, entre otros, para lo cual se ha utilizado la tecnología Big Data, basada tanto en el geoposicionamiento de datos de telefonía móvil como en la validación de las tarjetas de transporte público.

Zona norte y entorno del parque empresarial Buenavista





Los nuevos desarrollos previstos en la zona norte de la ciudad (el futuro tercer hospital, la remodelación del Estadio La Rosaleda, los nuevos espacios comerciales y la llegada del Metro hasta el Hospital Civil) y en el entorno de Buenavista (que también contempla Cortijo Merino, Sánchez Blanca, Universidad, Intelhorce, La Corchera y Huertecilla-Tarajal) han hecho necesario la realización de estos análisis que diagnostiquen la situación actual, calculen la movilidad generada que supondrán estos nuevos usos y analice su operativa de futuro.

De este modo, el trabajo, realizado por Estudio 7 Soluciones Integrales, en el caso del ámbito de la zona norte, y por CPS Infraestructuras, Movilidad y Medio Ambiente, en el caso del de Buenavista, ha incluido las propuestas de infraestructuras necesarias y formas de gestión que garanticen una adecuada funcionalidad en ambas zonas, tanto en lo referente a los accesos interurbanos/metropolitanos, como al propio viario urbano.

Para el caso de la zona norte, por tanto, se ha analizado la positiva repercusión de la próxima prolongación de la Línea 2 del Metro hasta el Hospital Civil, así como la idoneidad de nuevas infraestructuras viarias, como son el soterramiento de la Avda. Valle Inclán en su conexión con el par Camino Suárez – Calle Martínez de la Rosa, o el nuevo acceso noroeste (enlace MA-20). El estudio concluye con la necesidad de proyectar estas infraestructuras para canalizar las demandas previstas de nuevos usos como el Centro comercial Salyt (con una previsión de 500 vehículos/horas punta), la remodelación del estadio de La Rosaleda para ferias y congresos en días laborables (previsión de 1.500 vehículos/horas punta) y la movilidad generada del Tercer Hospital (previsión de 2.000 vehículos/horas punta).

2/4

En el caso del entorno de Buenavista, se concluye con la necesidad de una potenciación del transporte público en todas sus componentes (prolongaciones de la Línea 1 del Metro, nuevas líneas del Bus Urbano EMTSAM, y nuevo apeadero de la Línea C2 de Ferrocarril de Cercanías), el crecimiento de la red ciclista con los itinerarios previstos en el Plan Director de la Bicicleta, y la implantación de nuevas infraestructuras viarias, como son el desdoblamiento de la Avda. Ortega y Gasset, pasos a diferente nivel de la A-357 (Cortijo Merino y Buenavista), la prolongación de la Avda. Joaquín Vargas (conexión Ctra. Azucarera con Avda. Ortega y Gasset) y el Vial Metropolitano Distribuidor Oeste.

Aparcamiento disuasorio en el entorno del Carpena

El objetivo de este estudio realizado por Tool Alfa es el de cuantificar la demanda y la capacidad necesaria del aparcamiento disuasorio a desarrollar en el entorno del Palacio de Deportes José María Martín Carpena, así como prever una adecuada viabilidad de los accesos al mismo.

Para llevar a cabo el estudio se ha realizado una caracterización de la zona en la que se ha incluido una batería de trabajos de campo, como aforos, encuestas a usuarios de la zona y en los aparcamientos, inventarios de plazas de estacionamiento, grado de



ocupación de los mismos, entrevistas con las empresas y asociaciones de la zona, etc.

En base al análisis realizado, se concluye con la necesidad de proyectar 467 plazas como parking disuasorio (adicional a la oferta existente consolidada del Palacio de Deportes), destacando la importancia de mejorar los accesos a la MA-20 y MA-21 (factor clave de la demanda). Adicionalmente, y tras los correspondientes análisis de sensibilidad, se propone la implantación sin tarificación para el usuario para no repercutir en la demanda, así como la puesta en valor de esta alternativa frente a las restricciones al vehículo privado, fundamentalmente la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, mostrándose como propuesta eficaz y sostenible.

Conexión del bulevar Adolfo Suárez con la MA-20

Por otra parte, la elaboración del estudio de la demanda de movilidad para la conexión del bulevar Adolfo Suárez con la MA-20, ejecutado por la UTE formada por Cinesi y Sanvi Consulting Mobility, ha tenido como objetivo realizar un análisis detallado del tráfico que permite evaluar las afecciones positivas que supondría la ejecución de este enlace.

En concreto, se ha tratado de estudiar la viabilidad de esta infraestructura prevista en el PGOU, en materia de tráfico, para mejorar y descongestionar la circulación en los accesos al núcleo urbano por el oeste.

De igual forma, se han analizado de forma preliminar diferentes alternativas de diseño del enlace, existiendo dificultades para cumplir todos los requisitos geométricos de la normativa de trazado existente, motivo por el cual se analizan diferentes variantes de combinaciones de los 4 movimientos posibles (2 entradas y 2 salidas desde y hacia el suroeste y noreste).

3/4

En este sentido, el estudio enfatiza en la necesaria colaboración de las administraciones intervinientes (Ministerio como titular de la MA-20 y Ayuntamiento como titular del Bulevar Adolfo Suárez).

Entre los principales resultados, destacan especialmente las mayores demandas potenciales en las conexiones con el suroeste, justificadas tanto en un mayor peso de la Costa del Occidental frente a otros corredores, como en la generación con este ámbito de itinerarios interurbanos mucho más directos.

Por último, se concluye que la implantación de este nuevo enlace con la MA-20 resulta necesaria para paliar los crecimientos urbanísticos previstos en la traza objeto de estudio tanto al este de la MA-20 (Repsol, Camino San Rafael, etc) como al oeste de la MA-20 (Distrito Zeta, Cortijo Merino, Buenavista, Intelhorce, etc). Ello por tanto implica la ampliación de la capacidad actual del Bulevar Adolfo Suárez a sus previsiones de 2 carriles para el tráfico privado y 1 para el transporte público, por sentido, al menos, hasta la avenida Juan XXIII.



Indicadores de movilidad en la ciudad de Málaga con tecnología Big Data

Por último, y con objeto de actualizar la caracterización de la movilidad en la ciudad de Málaga en un día laborable para una adecuada planificación de esta, se han cuantificado y cualificado sus principales indicadores (número de viajes, modos, orígenes y destinos, distribución por género, etc.).

Para ello, se ha empleado la tecnología Big Data, basada tanto en el geoposicionamiento de datos de telefonía móvil como en la validación de las tarjetas de transporte público, para lo cual se ha contado con la colaboración de la EMT, Metro y Consorcio de Transporte Metropolitano (CTMAM).

La elección de esta metodología ha conseguido alcanzar unos resultados con una fiabilidad y garantía nunca antes realizadas en la ciudad, con menor coste tiempo de realización que otros métodos tradicionales como las campañas de encuestas presenciales/domiciliarias. Se cuenta con el valor añadido que los trabajos realizados caracterizan no sólo los viajes que realizan los residentes, sino absolutamente todos los que se dan, incluyendo aquellos en los que su origen o destino sea exterior a la ciudad, disponiendo por tanto de una foto detallada de la movilidad.

En cuanto al reparto modal urbano o interno, se produce un equilibrio entre el vehículo privado (coche y moto: 46%) y la movilidad activa (peatón y bicicleta: 43%). Por primera vez se incluyen los desplazamientos metropolitanos, en los que la movilidad activa es casi imperceptible, y el vehículo privado tiene mayor presencia (53%).

4/4

En el ámbito urbano hay que destacar el importante aumento del transporte público, donde la EMT sigue creciendo hasta los 50 millones viajes/año, mientras que la llegada del Metro al centro le ha hecho crecer hasta los 18 millones de viajes/año.

Por otra parte, se ha cuantificado, por un lado, la actividad profesional (distribución urbana de mercancías y conductores profesionales), que supone una movilidad adicional del 10,5% respecto a la movilidad de los ciudadanos, y por otro, la relevancia de la componente metropolitana, que supone un 20% de la movilidad de la ciudad (destacando la de la Costa del Sol Occidental, con un 9%).

El estudio concluye con la necesidad de actualizar todos estos indicadores de movilidad con periodicidad anual y tecnología Big Data (mayor fiabilidad, menores costes y menores tiempos que otras metodologías tradicionales basadas en las campañas de encuestas donde se "olvidan" muchos viajes realizados). Ello permitirá un seguimiento y evolución de la movilidad en la ciudad. Este conocimiento es necesario para diagnosticar la demanda existente y planificar las medidas para gestionar y optimizar su operativa.

En este sentido, indicar que el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga ya está trabajando en la actualización de todos los indicadores obtenidos para el año 2025.