



CAPÍTULO VII. PEATONES

1.	INTRODUCCIÓN.....	274
1.1.	MARCO GENERAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL.....	274
1.2.	INCLUSIVIDAD: LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON NECESIDADES ESPECIALES.....	276
1.3.	PROXIMIDAD: EL ACCESO A LOS SERVICIOS Y CENTROS DE INTERÉS.....	277
2.	LAS INFRAESTRUCTURAS PEATONALES.....	284
2.1.	ANÁLISIS DE LA OFERTA.....	284
2.2.	ESPACIOS URBANOS CON PRIORIDAD PEATONAL.....	288
3.	LOS PEATONES EN MÁLAGA.....	292
3.1.	LA MOVILIDAD DE LOS TRABAJADORES Y ESTUDIANTES.....	292
3.2.	DEMANDA DE LA MOVILIDAD PEATONAL.....	296
3.3.	DEMANDA DE LA MOVILIDAD PEATONAL EN ZONA CENTRAL DE LA CIUDAD.....	300
4.	DIAGNÓSTICO.....	312
5.	LÍNEAS DE DESARROLLO.....	315
5.1.	OBJETIVOS GENERALES.....	315
5.2.	LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL COMO SEÑA DE IDENTIDAD.....	316
5.3.	ACTUACIONES RECIENTES Y PREVISTAS EN MÁLAGA.....	318
5.4.	PROPUESTA DE ZONAS 30.....	320
5.5.	PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO COMO ENTORNO DE INTERÉS PROTEGIDO.....	323
5.6.	PROPUESTA DE RED DE GRANDES ITINERARIOS.....	324
5.7.	ACCESIBILIDAD PEATONAL A EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS Y ESPACIOS LIBRES.....	329

1. INTRODUCCIÓN

1.1. MARCO GENERAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Hasta hace relativamente poco tiempo, las políticas de movilidad desarrolladas en la ciudad de Málaga se han basado principalmente en dar prioridad al tráfico generado por el transporte motorizado no potenciando los modos sostenibles: transporte público colectivo, peatones y ciclistas.

Esta tendencia está cambiando en las zonas más sensibles de la ciudad, el centro y los barrios. El automóvil tiende a invadir todos los ámbitos urbanos de la ciudad restringiendo al resto de modos a espacios residuales de la vía pública, pero este reparto se está invirtiendo en determinados ámbitos urbanos con el objetivo de favorecer un desarrollo sostenible en las áreas de centralidad a nivel de ciudad y nivel de barrio, minimizando en la medida de lo posible, los efectos nocivos asociados a un modelo de movilidad basado casi exclusivamente en el transporte privado "automóvil".

En la movilidad de las ciudades, desplazarse a pie o en combinación con el transporte público puede ser la forma más rápida y eficiente de moverse. Se debe tener en cuenta, además, que este medio de transporte favorece la convivencia y las relaciones sociales que son tan características de cualquier ciudad.

Aunque existen notables diferencias según el ámbito geográfico con respecto a la distribución modal, y concretamente, respecto los viajes a pie, hay una tendencia común a potenciar este modo de transporte.

En los últimos años, se han implantado a nivel europeo diferentes medidas para la reducción del tráfico motorizado con el objetivo de potenciar los desplazamientos a pie. Los países nórdicos y centroeuropeos son pioneros en este tipo de actuaciones; en varias ciudades como Londres o Ginebra se han descongestionado los centros urbanos cediendo de nuevo la prioridad a los peatones.

El centro de Málaga se caracteriza principalmente por la concentración de diferentes tipologías de actividades (vivienda, comercio, oficinas, etc.), dando satisfacción a las necesidades de los ciudadanos en un ámbito más reducido, y en este sentido, favoreciendo que los desplazamientos se realicen a pie.

Además, en el caso de Málaga, el clima es muy templado en invierno, con temperaturas mínimas muy suaves, y con veranos calurosos, aunque moderados por la cercanía de la ciudad al mar (21,3 °C de temperatura mediana anual y menos de 50 días de lluvia al año de media), configurando a la ciudad como un espacio ideal para desplazarse a pie disfrutando del clima y del entorno.



En definitiva, Málaga reúne, como la mayoría de ciudades mediterráneas, las condiciones favorables para fomentar los desplazamientos a pie como el principal modo de transporte en el interior de la ciudad.



La actuación más destacada llevada a cabo en la ciudad ha consistido en crear una gran zona para peatones en el Centro Histórico, aunque esta medida presenta algunos aspectos a resolver por el uso indebido del espacio público así como las necesidades de los residentes.

Además, en el resto de Distritos también se han llevado a cabo otras medidas, como la peatonalización de algunas vías, la creación de zonas 30, la implantación de calles con prioridad invertida (el vehículo cede la prioridad al peatón), la ampliación de aceras, y la señalización informativa para peatones.

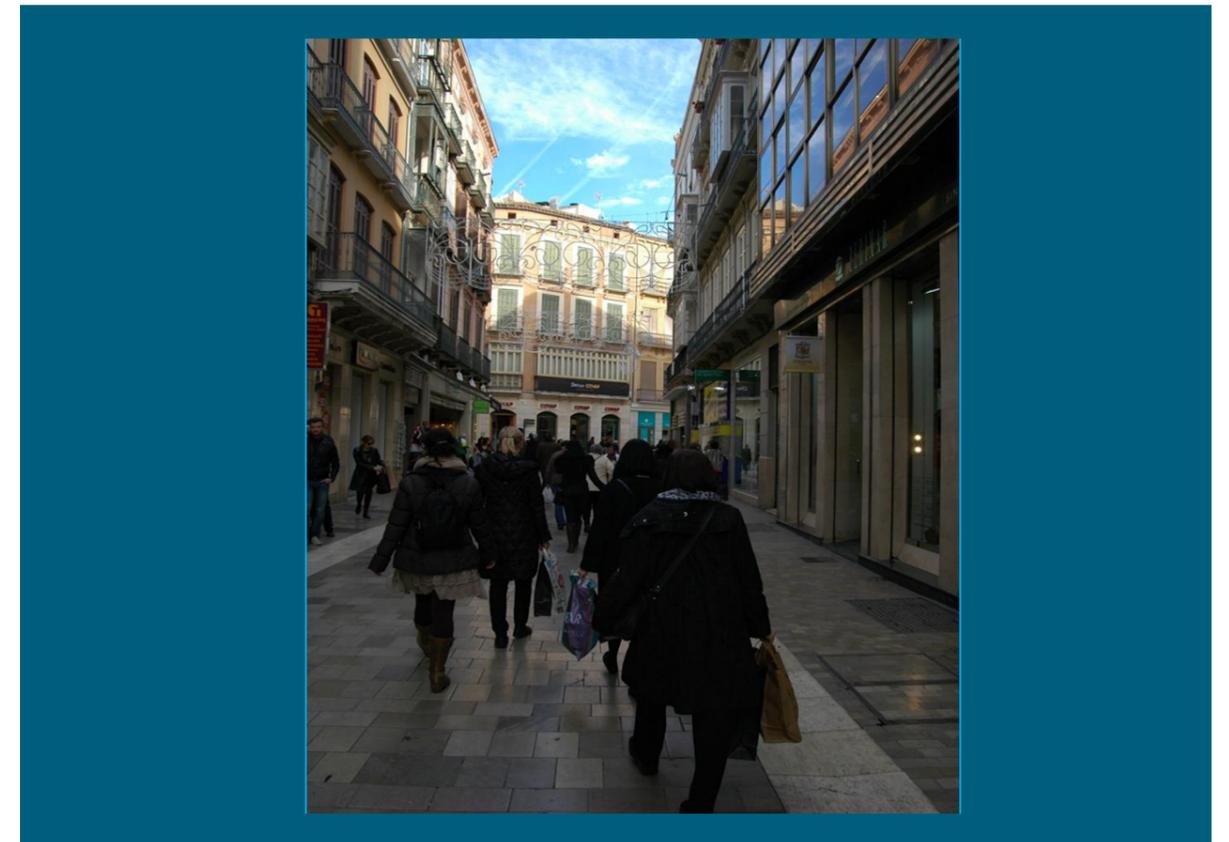
Ir a pie es una manera de desplazarse que emplean ciudadanos de todas las edades, con características físicas, motivaciones y necesidades diversas.

Hace falta, pues, tener en cuenta la diversidad de los peatones a la hora de definir las estrategias y las líneas de actuación. Un ejemplo de ello se puede observar en la nueva ordenanza de movilidad, en la que aparece un capítulo específico para peatones; en dicha normativa se ha querido dar el protagonismo que merece la movilidad a pie en la ciudad de Málaga.

Cabe destacar que el acceso mayoritario a la red de transporte público se produce a pie y que la intermodalidad entre estos dos modos de transporte es fundamental para favorecer la movilidad sostenible de las ciudades.

Los diferentes distritos de la ciudad de Málaga tienen características propias que los hacen diferentes. Por esto sería conveniente llevar a cabo un estudio detallado de cada uno, para detectar las necesidades y poder actuar en función de éstas.

Por último, se podría realizar una definición de itinerarios peatonales como aquellos espacios destinados al tránsito de peatones con unas condiciones óptimas para la movilidad de éstos, así como para su seguridad y comodidad. Interesa sobre otros aspectos principalmente su trazado, y que su diseño se realice de forma que garantice la accesibilidad y comodidad de los usuarios, teniendo en cuenta la normativa vigente.

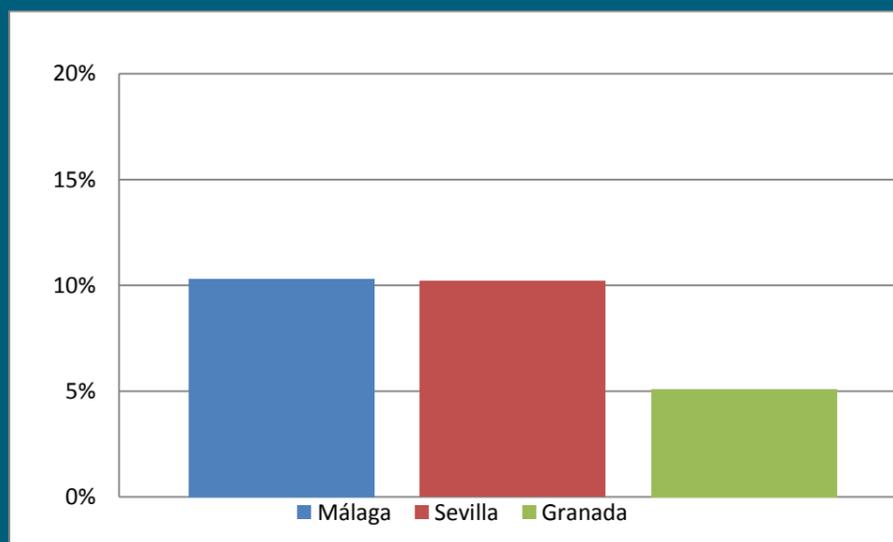


1.2. INCLUSIVIDAD: LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON NECESIDADES ESPECIALES

Uno de los objetivos fundamentales es alcanzar una movilidad inclusiva para que todos los segmentos de la población tengan cubiertas sus necesidades de desplazamiento.

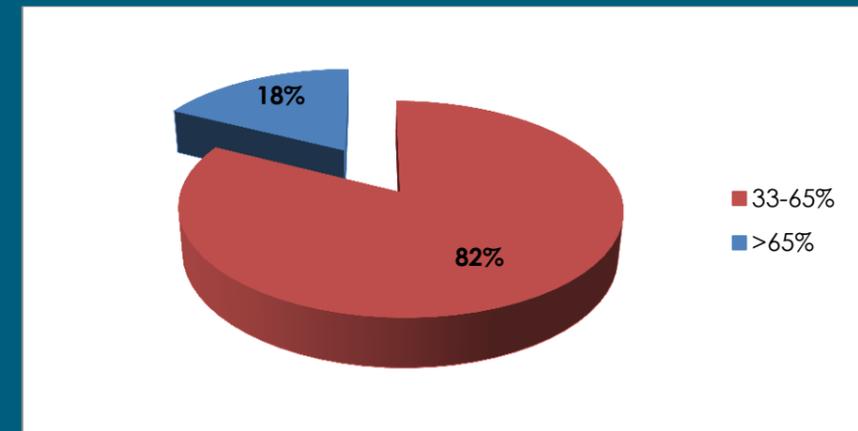
Las personas con necesidades especiales suponen un volumen relevante. En el municipio de Málaga, en 2006, eran 58.466 personas según datos aportados por la Delegación de Igualdad y Bienestar Social de la Junta de Andalucía, lo que supone cerca del 10% de la población total

Porcentaje de población con discapacidad por ciudades. 2006.



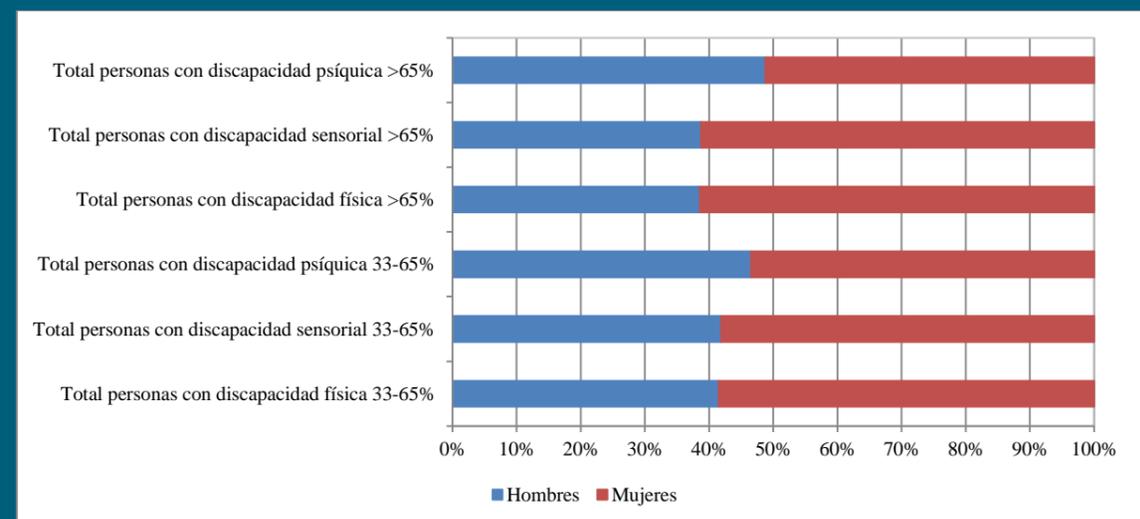
Las discapacidades físicas, y en concreto las locomotoras, son las más frecuentes, destacando en menor medida las sensoriales y/o mixtas. Un porcentaje relevante de las personas con necesidades especiales están calificadas por la Delegación de Igualdad y Bienestar Social en un grado de discapacidad superior al 65%.

Distribución de la población con discapacidad en Málaga en función del grado de la misma. 2006

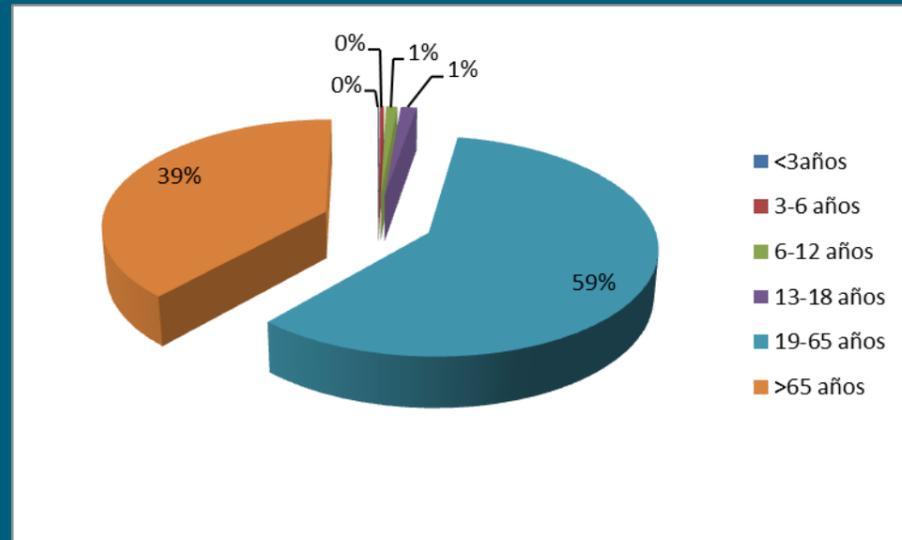


El peso de los mayores de 65 años, principalmente mujeres, de la población con necesidades especiales es relevante, especialmente en el caso de grados de discapacidad reconocidos superiores al 65%.

Distribución por sexo según el tipo de discapacidad. 2006



Distribución de población con discapacidad del 33% al 65% según la edad. 2006



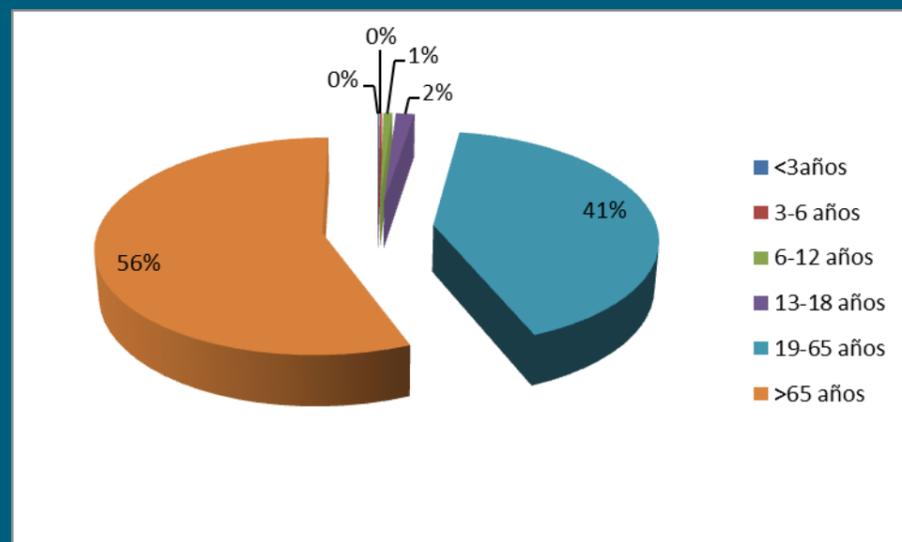
1.3. PROXIMIDAD: EL ACCESO A LOS SERVICIOS Y CENTROS DE INTERÉS

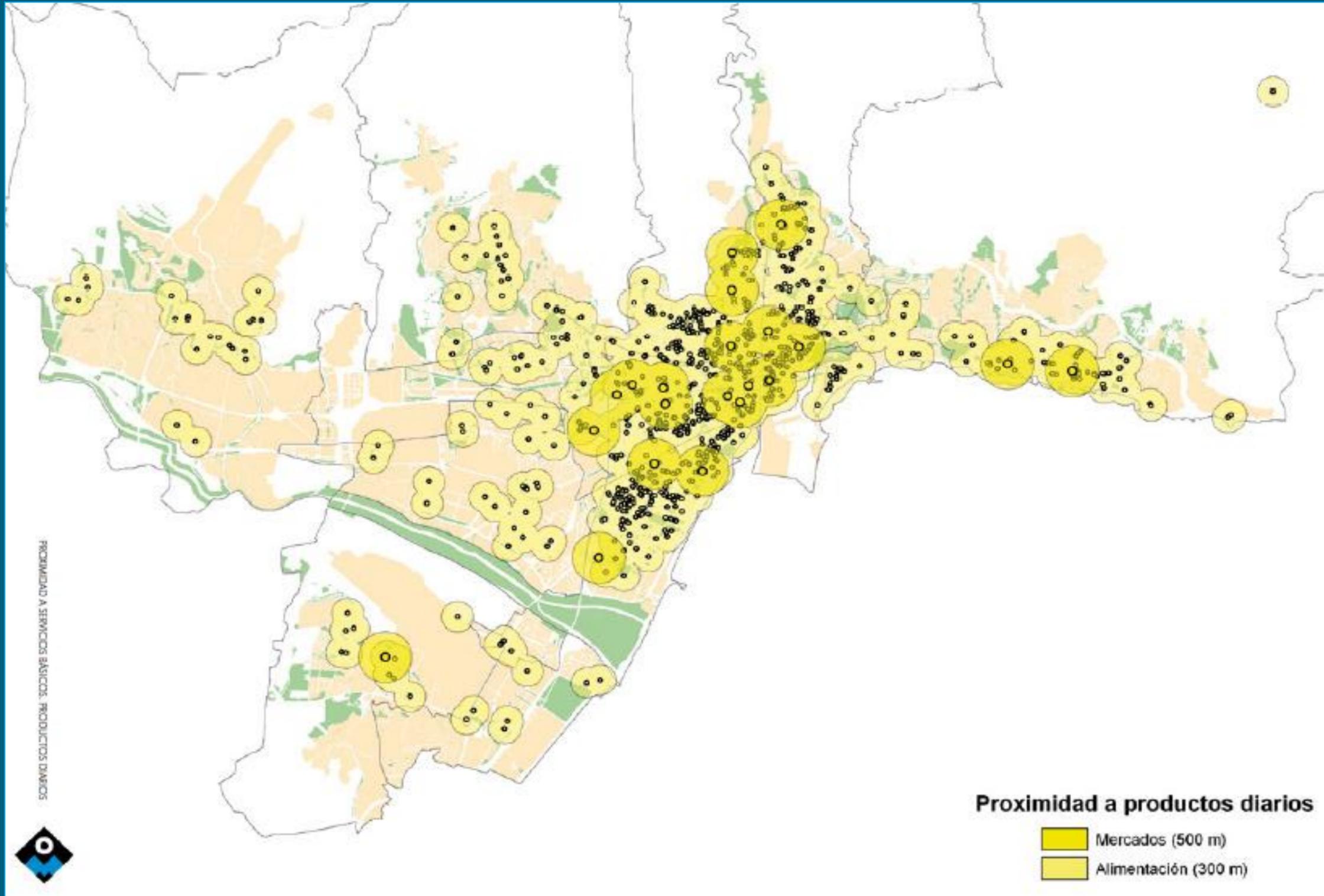
Málaga es una ciudad accesible en términos generales, tanto en el concepto de accesibilidad urbanística, donde ha recabado varios premios como el “Reina Sofía”, como en el sentido abierto de ciudad accesible y de proximidad.

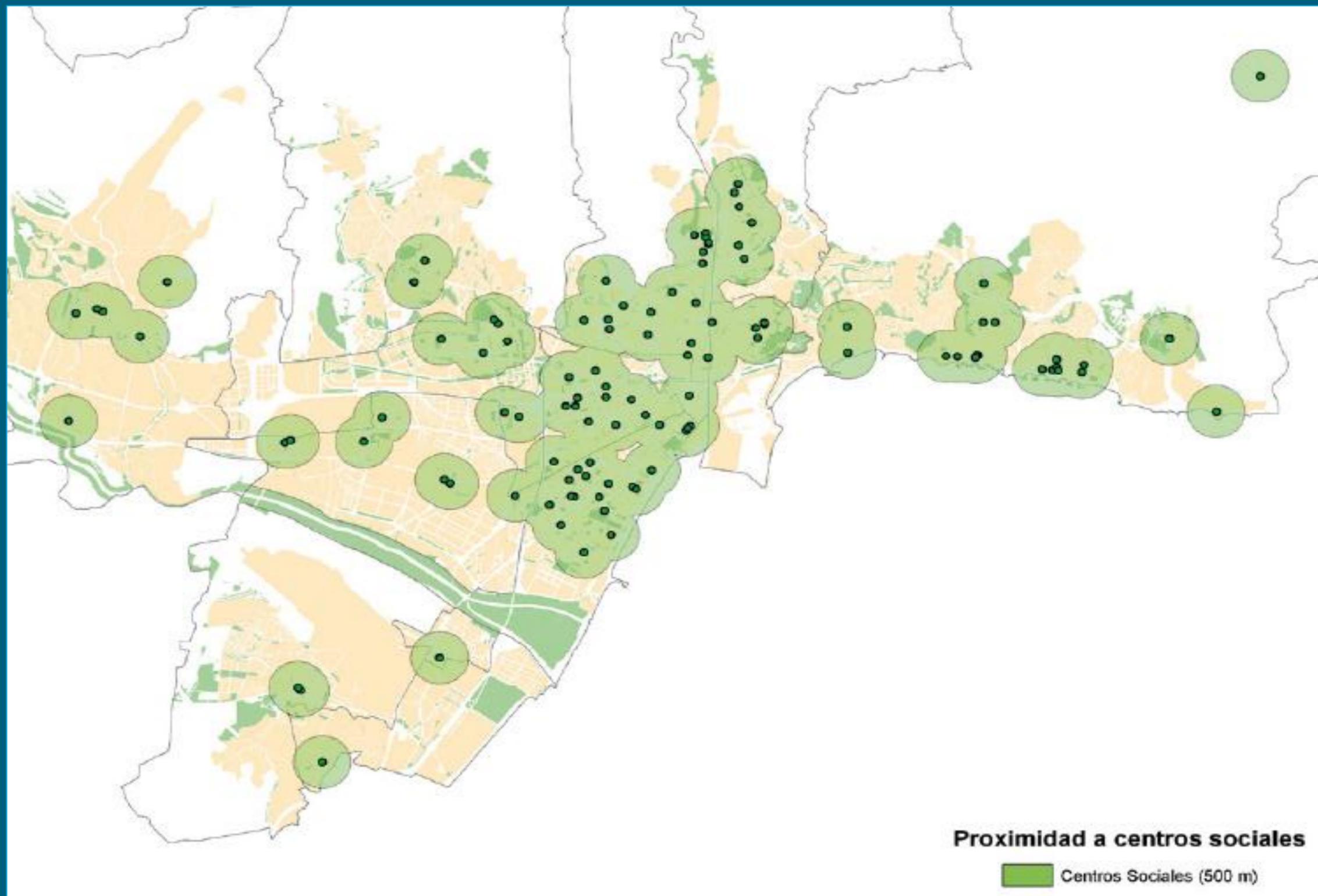
Que Málaga es una ciudad de proximidad se puede comprobar de forma rápida en los siguientes planos que detallan la cercanía de la población a los distintos destinos, usos y necesidades:

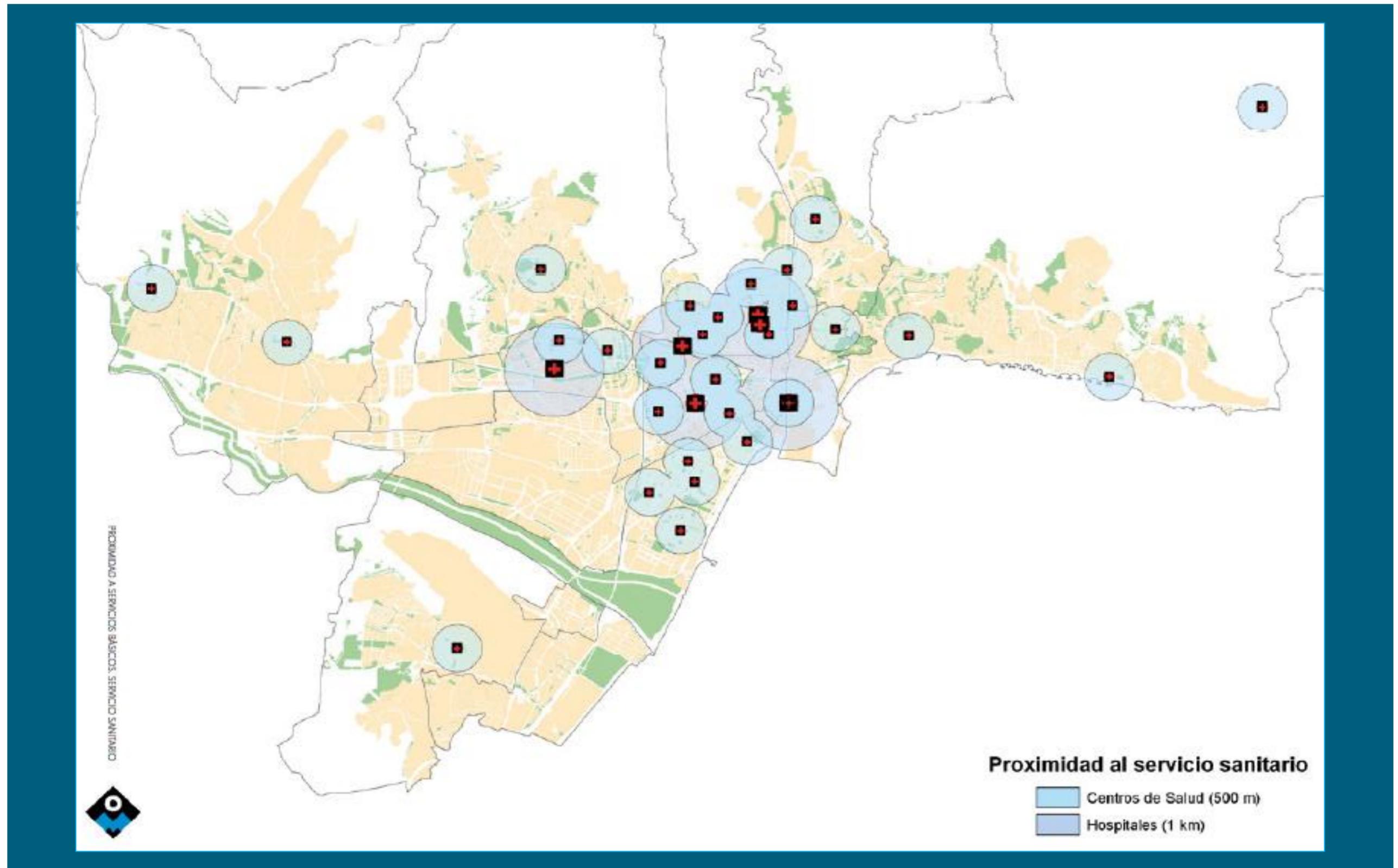
- Proximidad a productos diarios (mercados y alimentación).
- Proximidad a centros educativos.
- Proximidad a servicios sanitarios.
- Proximidad a centros sociales.
- Proximidad a centros deportivos.
- Proximidad a centros culturales y de ocio.

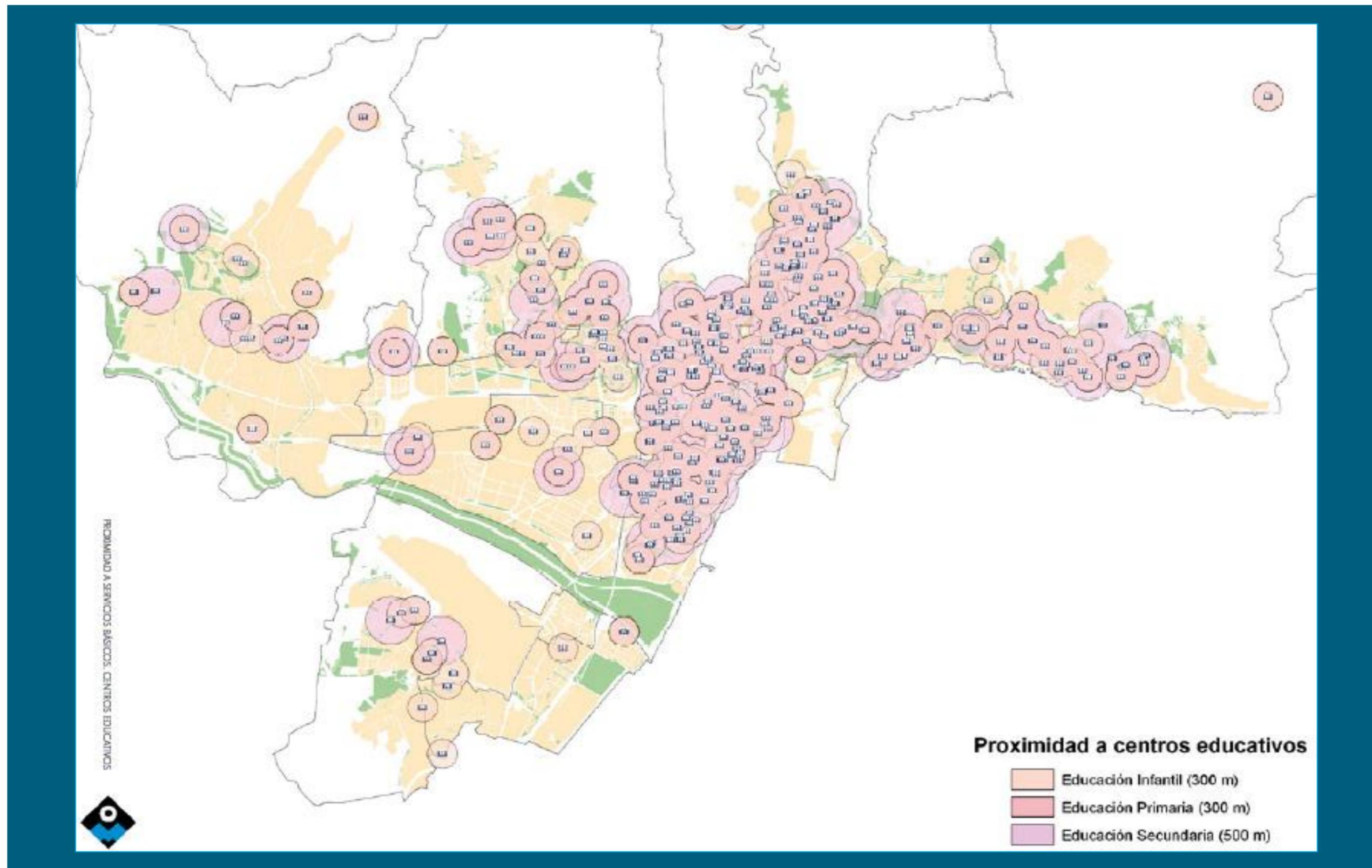
Distribución de población con discapacidad superior al 65% según la edad. 2006

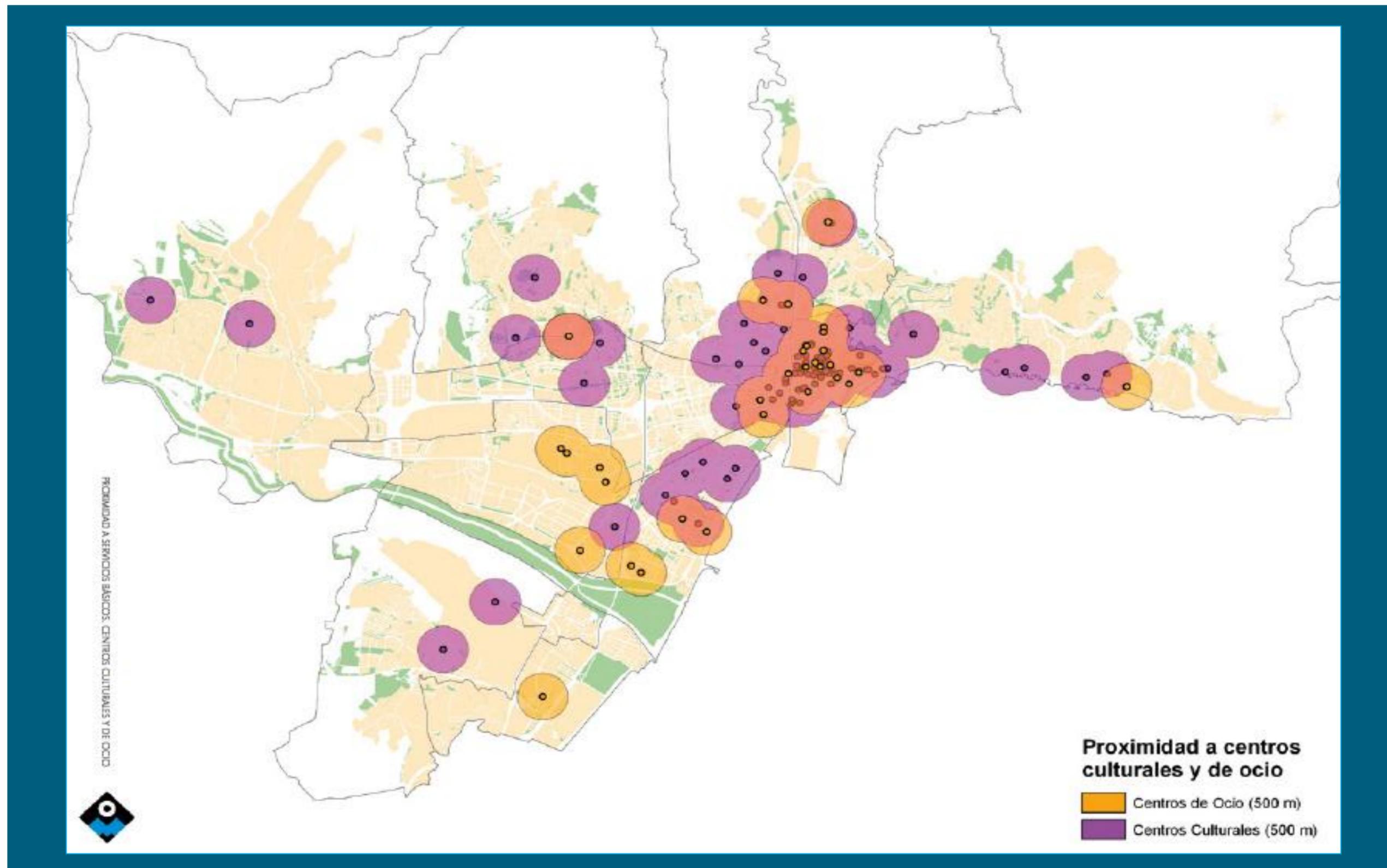


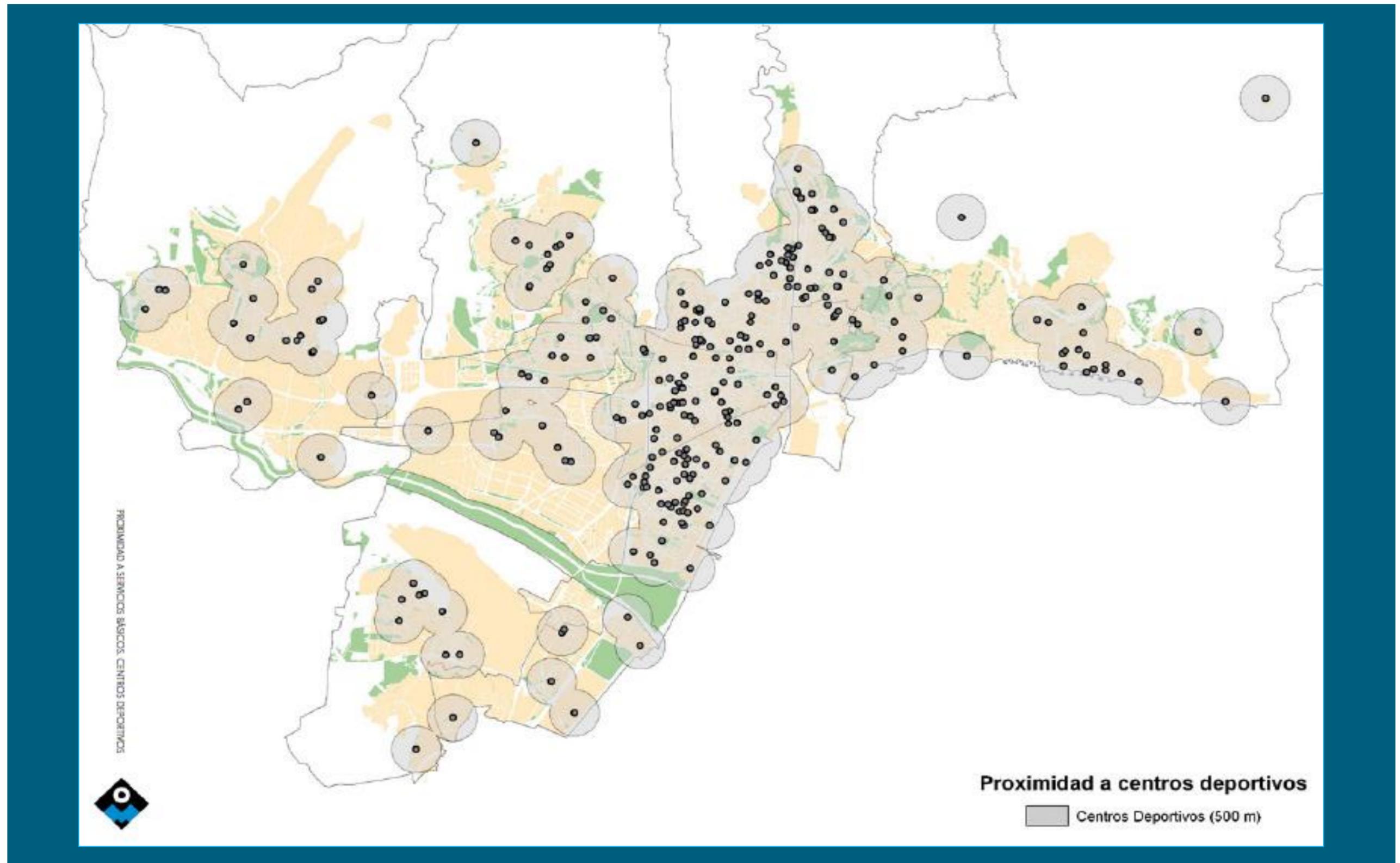












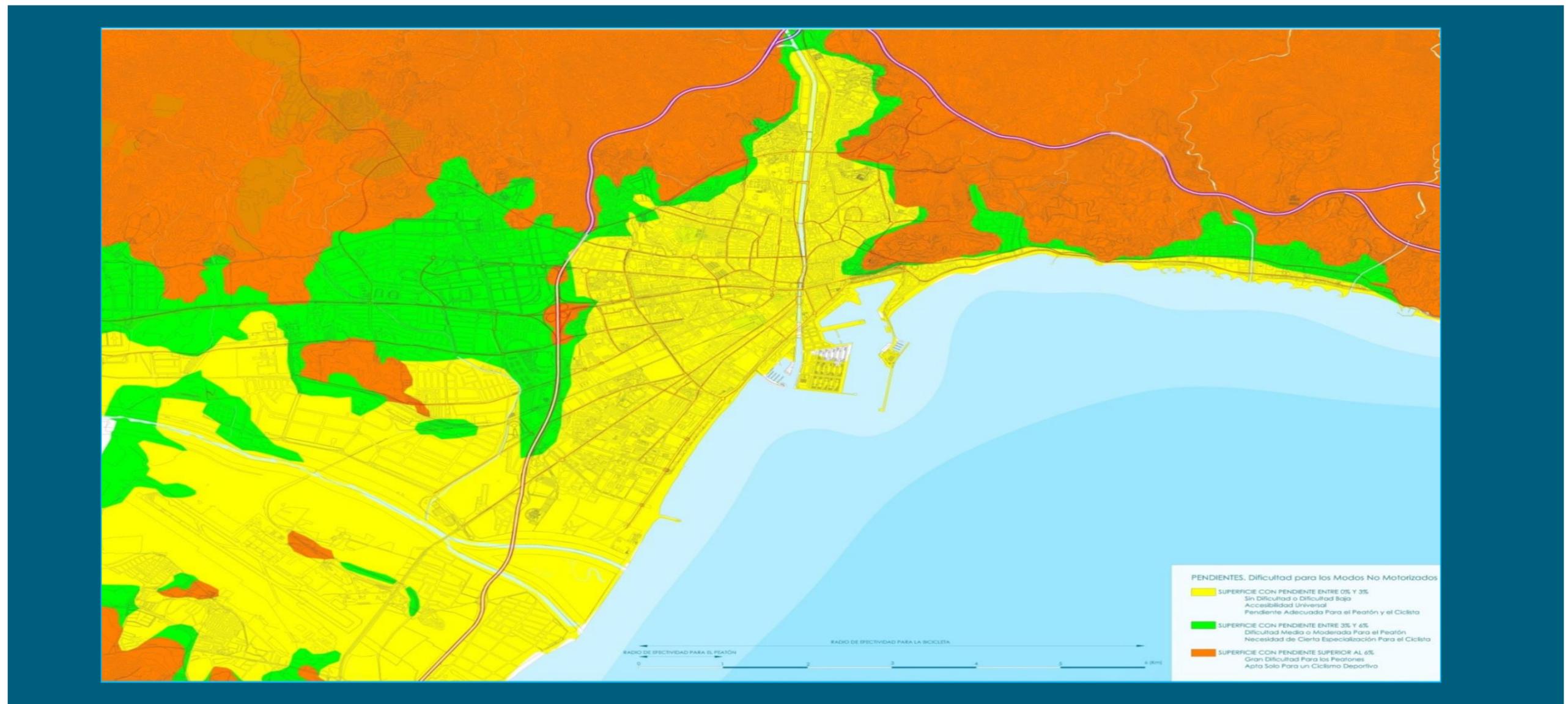
2. LAS INFRAESTRUCTURAS PEATONALES

2.1. ANÁLISIS DE LA OFERTA

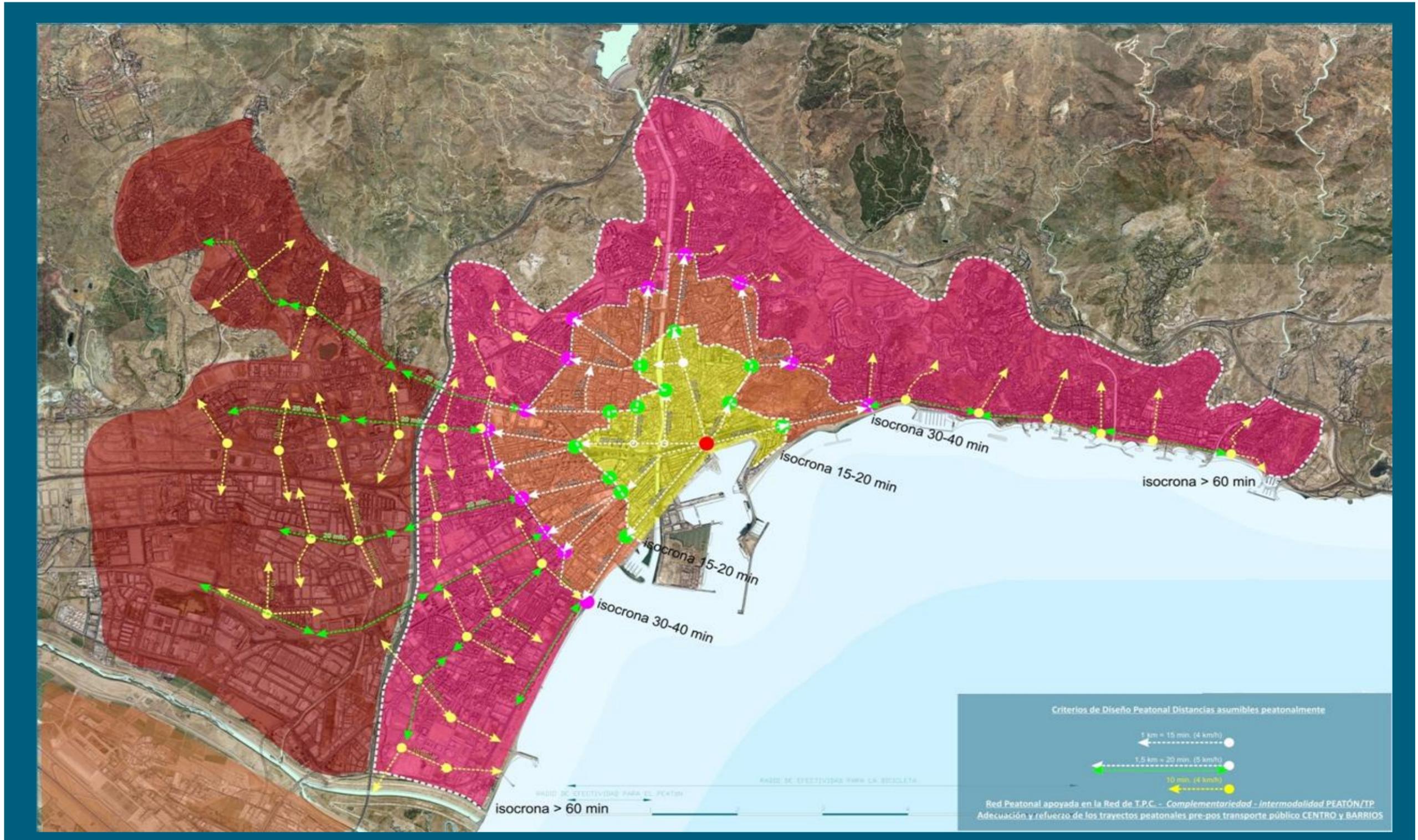
La orografía de la ciudad de Málaga es muy homogénea de forma que la mayoría de las zonas son prácticamente planas sin desniveles acentuados y con pendientes accesibles para desplazarse a pie.

No obstante, hay ciertos ámbitos urbanos, donde las condiciones geográficas no facilitan la accesibilidad a pie, concretamente la zona norte del Distrito Este, y algunas barriadas de Ciudad Jardín, donde la orografía es bastante acusada con pendientes superiores al 6%.

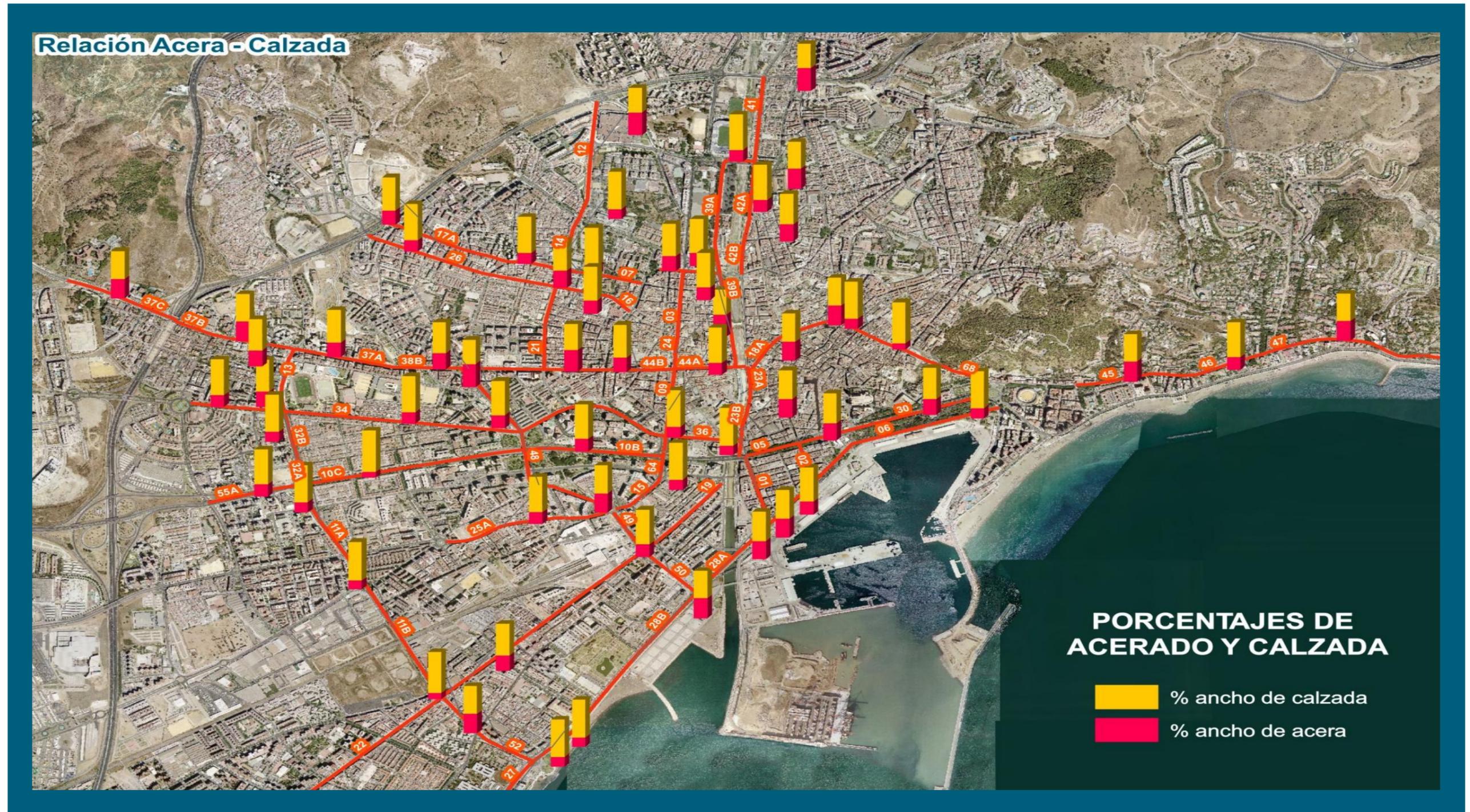
En el plano adjunto, se destacan (en color naranja) las zonas en las que existen calles con pendiente superior al 6%. El resto de la ciudad se puede considerar un espacio adecuado para desplazarse a pie.



En el presente plano se representan las isócronas donde se muestran los tiempos de recorrido desde el centro de la ciudad a distintos puntos con unos tiempos de 60, 40 y 20 minutos aproximadamente.



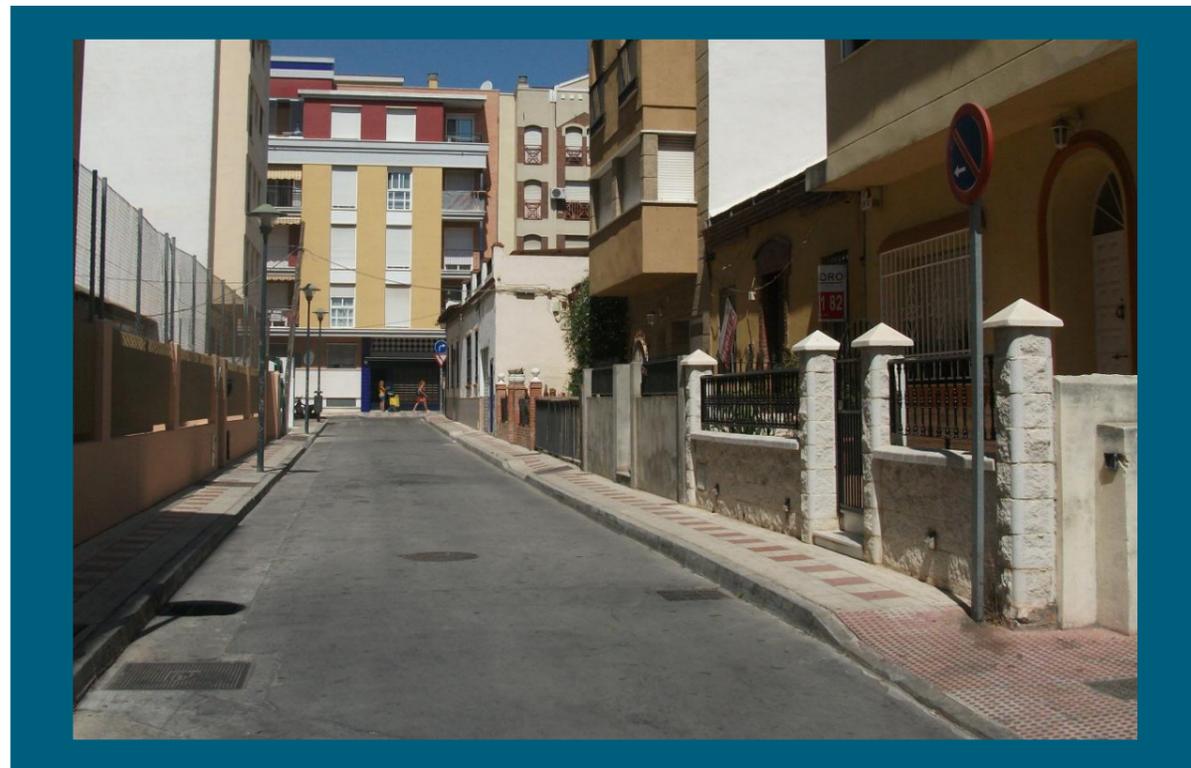
Resulta muy interesante, de cara al análisis de la oferta existente para el peatón, disponer de datos de distribución del espacio para los diferentes modos de transporte. De esta distribución, interesa básicamente aquella parte destinada exclusivamente al peatón. Para el anterior documento de Avance del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Málaga se realizó el análisis de la sección viaria y los anchos de acera de 50,7 km de vías, coincidentes con las vías más importantes de la ciudad.



El 15,5% del viario estudiado (7,9 km) tiene una banda peatonal menor a 3 metros mientras que el 25,4% tiene un ancho de acera entre 3 y 5 metros, el 39,0% (20 km) tiene unas aceras comprendidas entre 5-10 metros, y finalmente el 19,8% restante un ancho de acera superior a 10 metros.

Como se puede observar en el plano anterior de porcentajes de acerado respecto al de calzada, el porcentaje de calzada (en amarillo) es superior en la totalidad de las vías. De todas formas, en el estudio se analizaron las vías más importantes de la ciudad desde el punto de vista del tráfico rodado, con lo cual estos resultados y los anteriores no pueden ser extrapolados al resto de la ciudad.

El resto del espacio de la vía pública, lo comparten los vehículos privados (coches y motos, mayoritariamente), el transporte público, las zonas de aparcamiento, de carga y descarga, etc. A pesar de que en este espacio restante, a menudo existe interacción con el peatón, como en pasos de peatones o paradas de transporte público, no es relevante de cara a cuantificar la oferta de espacio para peatones.



2.2. ESPACIOS URBANOS CON PRIORIDAD PEATONAL

2.2.1. CENTRO HISTÓRICO

Es importante también localizar las zonas exclusivas de peatones, para distribuir las de la manera más homogénea y lógica posible por todo el territorio. En el caso de Málaga la zona exclusiva para peatones por excelencia, es el Centro Histórico

El Ayuntamiento de Málaga está promoviendo la posibilidad de ampliar la zona del entorno de interés protegido con prioridad peatonal en el centro de Málaga. El carácter comercial del Centro Histórico y la presencia de una gran variedad de elementos turísticos (Catedral, Museo Picasso, Alcazaba, La Farola,...), justifican la necesidad de crear una red peatonal para cubrir estas necesidades, y las necesidades de los residentes de la zona.



Además el Ayuntamiento de Málaga ha llevado a cabo varias actuaciones encaminadas a la potenciación del modo "a pie". Entre estas actuaciones está el diseño de "El Soho", zona comprendida entre la Avenida Manuel Agustín Heredia, Alameda de Colón, Alameda Principal y Plaza de la Marina

La actuación llevada a cabo constó de dos fases, una primera actuación en la que se implantó una zona 30, y una segunda actuación de mejora, creando zonas peatonales, garantizando en todos los casos la accesibilidad en vehículo privado a los hoteles y vados privados comprendidos en ese entorno. Para garantizar esta accesibilidad, se han creado itinerarios de prioridad invertida.



También en la actualidad, se está estudiando el PEPRI CENTRO, (en el que se distinguen cuatro zonas: la comprendida entre la Alameda Principal – Carretería – Álamos - Parque, los Antiguos Arrabales del norte, el ensanche de Heredia, y el espacio comprendido desde Plaza Torrijos hacia el este), con objeto de favorecer los itinerarios

peatonales y la movilidad de la zona, en concordancia con lo indicado anteriormente. El objetivo principal es conceder más protagonismo a los peatones, incrementando su comodidad y seguridad con la ampliación de aceras o la conversión en plataforma única, en su caso, creando itinerarios peatonales



2.2.2. ZONAS 30

Una Zona 30 es un área urbana conformada por “vías de estar” a las que se accede desde las “vías de pasar” que las delimitan mediante “puertas de entrada” y señalización específica, y en la que la velocidad máxima permitida es de 30 km/h. La acera y la calzada están situadas a distinto nivel.



La implantación de una Zona 30 en las barriadas, permite habilitar un entorno que mejora la calidad de vida de los ciudadanos y la seguridad vial, disminuye el tránsito de vehículos privados, reduce las repercusiones negativas que dicho tránsito produce (ruido, contaminación ambiental, etc.) y establece entornos urbanos más amables y tranquilos.

Con ello, se incrementa la seguridad vial reduciéndose tanto el riesgo de sufrir accidentes como la gravedad de las consecuencias. Además los peatones pueden cruzar la calle de forma más segura y la capacidad de reacción y frenado de los conductores aumenta.

Esta limitación de velocidad exige la implantación de elementos físicos que informen a los conductores de las características especiales de la zona, eviten la indisciplina vial e inviten a practicar una conducción adecuada a la velocidad planificada. No forman parte de la red viaria principal, se caracterizan por tener un tráfico básicamente de destino, es decir, que garantice el acceso a viviendas y actividades terciarias situadas en ellas, pero en ningún caso han de soportar tráfico de paso.

El Ayuntamiento de Málaga con la implantación de zonas 30 tiene como objetivo fomentar el desarrollo sostenible y mejorar el espacio urbano y su habitabilidad, dando una mayor prioridad al peatón y potenciando la seguridad vial. De esta forma, se establece que el vehículo circule en estas zonas con una velocidad límite de 30 km/h, favoreciendo que se reduzca el tráfico de paso y disuadiendo a los conductores de utilizar la red viaria vecinal como “atajo” en itinerarios de paso, para conseguir un entorno de coexistencia entre la movilidad peatonal, ciclista y vehículos motorizados.

A día de hoy, Málaga cuenta con las siguientes zonas 30:

- Zona del Ensanche.
- Barriada El Torcal.
- Barriada Haza Cuevas.
- Barriada 720 Viviendas.
- Barriada Las Morillas.
- Barriada 26 de febrero.
- Barriada La Palma

3. LOS PEATONES EN MÁLAGA

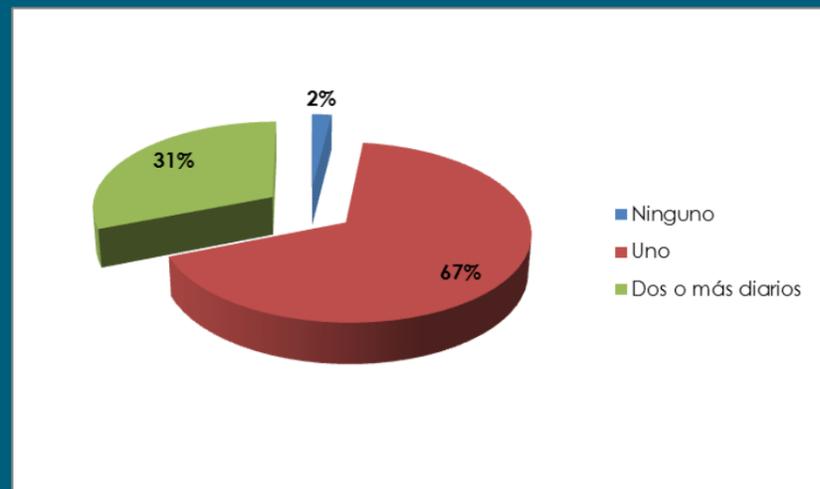
3.1. LA MOVILIDAD DE LOS TRABAJADORES Y ESTUDIANTES

3.1.1. DISTRIBUCIÓN POR NÚMERO DE VIAJES PEATONALES Y TIEMPO DE LOS MISMOS

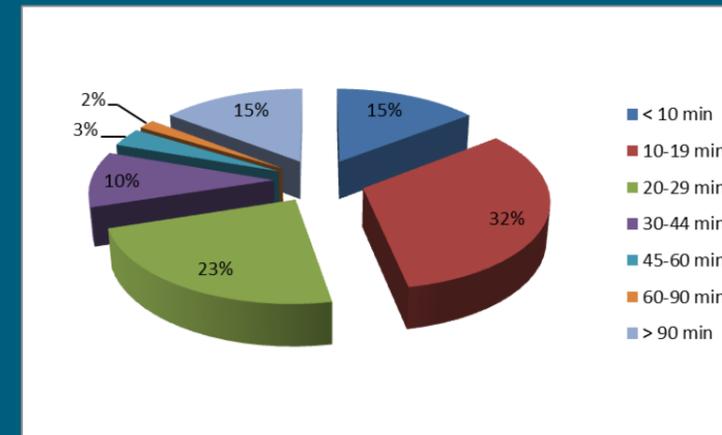
El modo que emplean para desplazarse los trabajadores y los estudiantes puede analizarse a partir de los datos de los censos realizados en el año 2011 por el INE. En los gráficos, se muestra la distribución del número de viajes a pie realizados diariamente y la duración de los mismos en la ciudad de Málaga para las personas ocupadas mayores de 16 años y para los estudiantes mayores de 16 años que no trabajan.

La principal diferencia entre estos dos grupos radica en la duración de sus desplazamientos a pie. Mientras que en el caso de los que trabajan tienen una duración media de entre 10 y 20 minutos, para casi el 50% de los estudiantes, la duración es de 10 minutos.

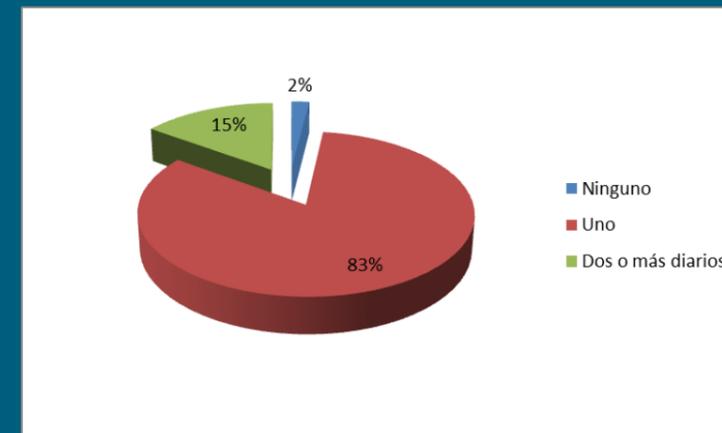
Distribución de ocupados mayores de 16 años según el nº viajes diarios peatonales. 2011



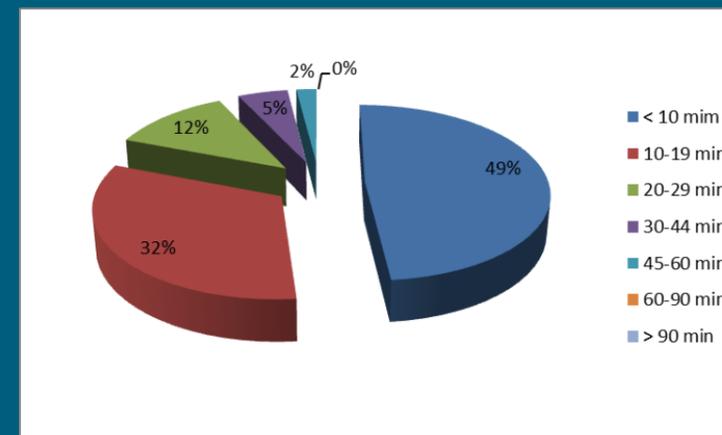
Distribución de ocupados mayores de 16 años según el tiempo de viaje peatonal. 2011.



Distribución de estudiantes mayores de 16 años según nº viajes diarios peatonales. 2011



Distribución de estudiantes mayores de 16 años según el tiempo de viaje peatonal. 2011.

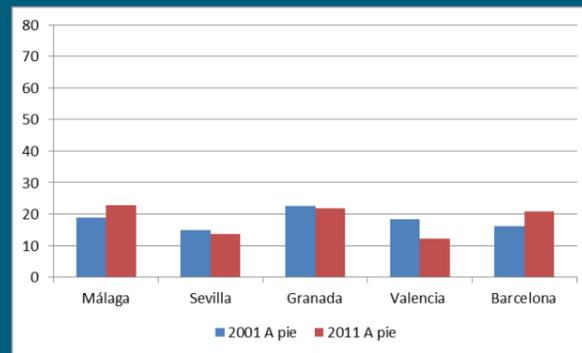


3.1.2. COMPARACIÓN DE MÁLAGA CON OTRAS CIUDADES

En el gráfico que se muestra a continuación se presenta una comparación entre el porcentaje de ocupados que se desplazan a pie sobre el total en 2001 cotejándolos con otras ciudades cuyas características urbanas se asemejan y tienen un clima similar.

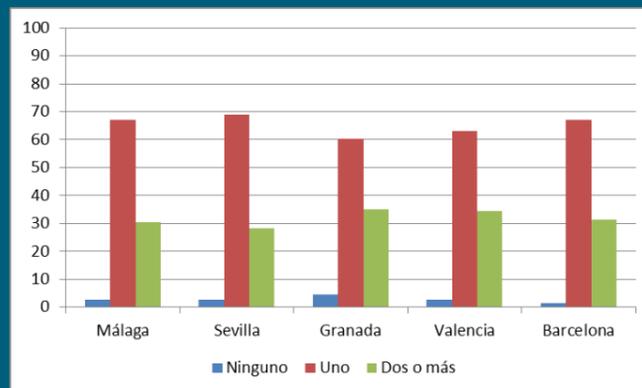
Se observa como la ciudad de Málaga (con un porcentaje superior al 20% en 2011), junto con Granada y Barcelona, son en las que más se utiliza el modo a pie en los viajes que realizan los ocupados.

Comparación del uso del modo a pie en los desplazamientos. 2001-2011

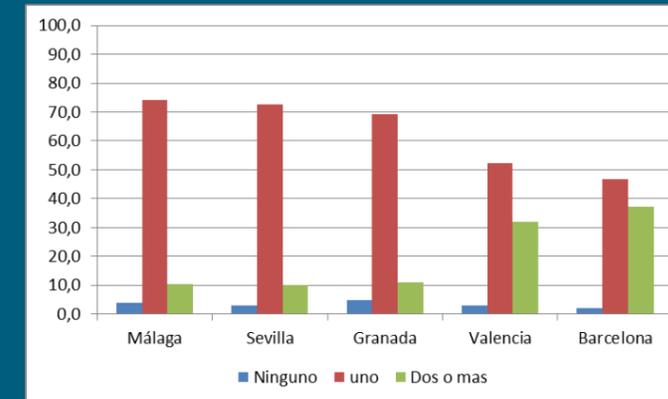


Si el análisis se realiza con los datos de 2011 de la distribución de ocupados y estudiantes por número de viajes peatonales diarios, se observa una estructura similar para los primeros en todas las ciudades mientras que los estudiantes de Valencia y Barcelona son los que más realizan dos o más viajes peatonales diarios.

Distribución de ocupados mayores de 16 años según nº viajes peatonales. 2011

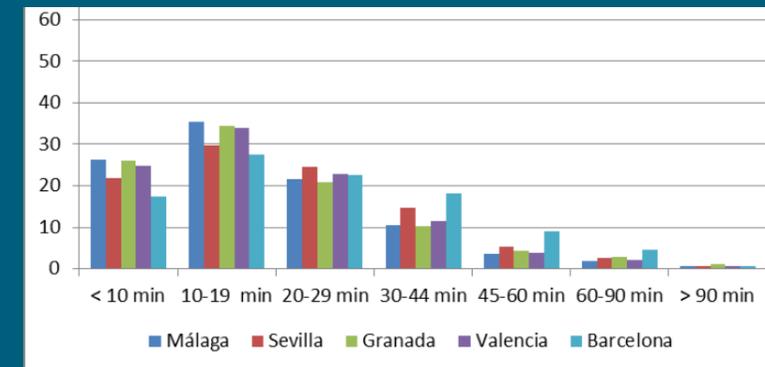


Distribución de estudiantes mayores de 16 años según nº viajes peatonales. 2011

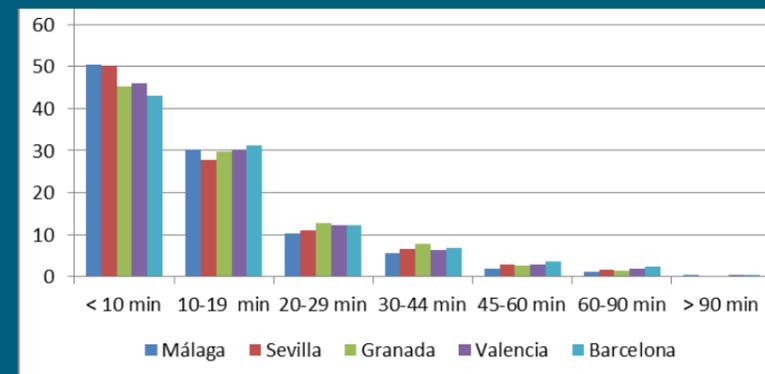


El análisis de los tiempos de viaje peatonal muestra una distribución muy parecida entre las diferentes ciudades para viajes cortos, especialmente para los estudiantes mayores de 16 años.

Distribución de ocupados mayores de 16 años según el tiempo de viajes peatonales. 2011

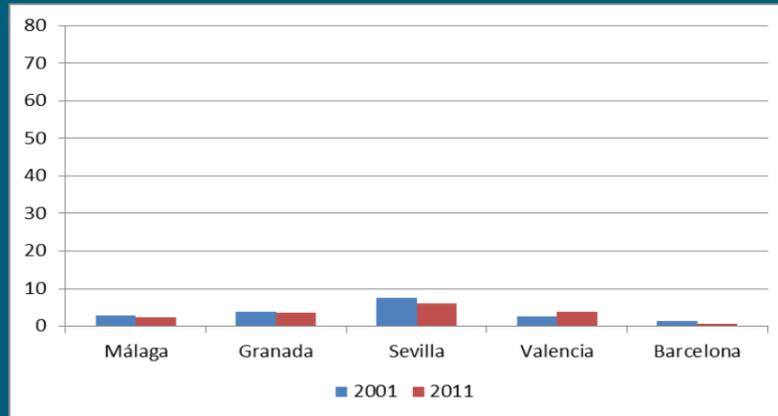


Distribución de estudiantes mayores de 16 años según el tiempo de viajes peatonales. 2011

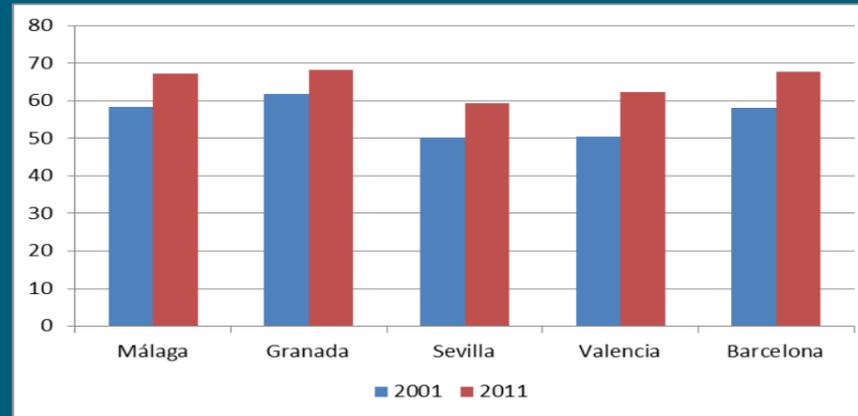


En los siguientes gráficos se muestran los cambios experimentados en los porcentajes de personas ocupadas o estudiantes mayores de 16 años en las ciudades de la muestra.

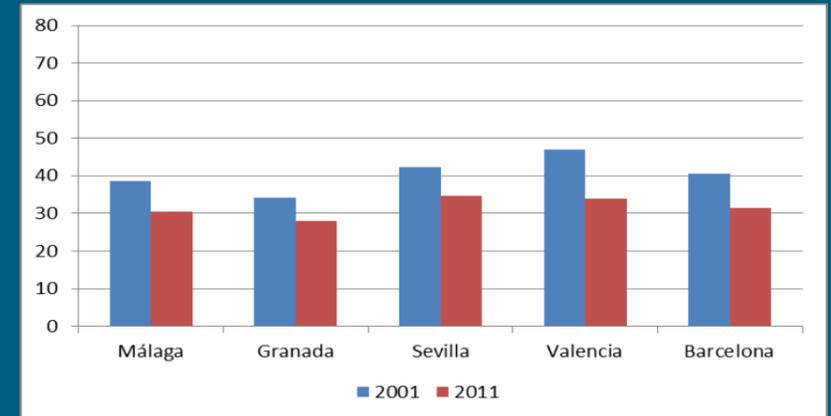
Evolución del porcentajes de personas ocupadas que no realizaron ningún viaje a pie.



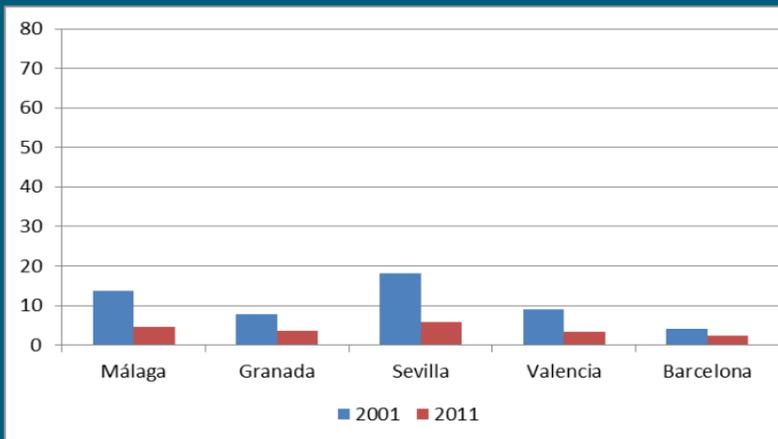
Evolución del porcentajes de personas ocupada que realizaron un viaje diario a pie.



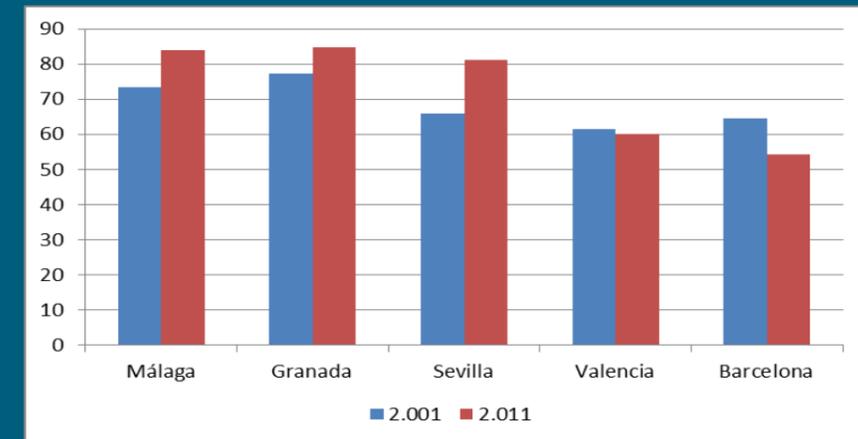
Evolución del porcentajes de personas ocupadas que realizaron dos o más viajes diarios a pie.



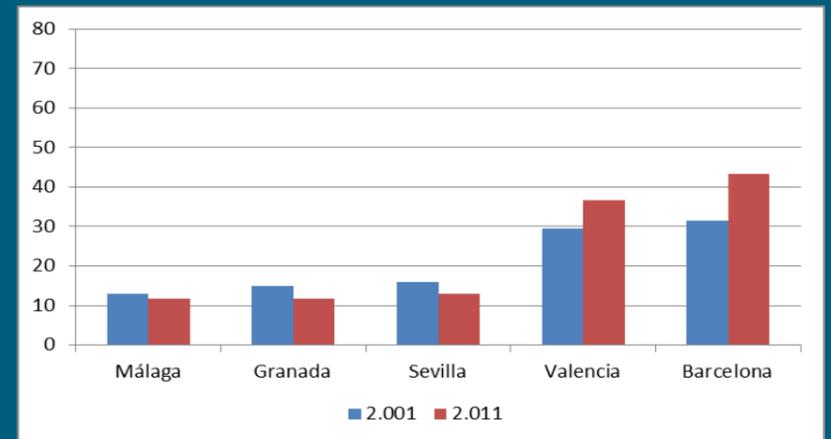
Evolución del porcentajes de estudiantes mayores de 16 años que no realizaron ningún viaje a pie.



Evolución del porcentajes de estudiantes mayores de 16 años que realizaron un viaje diario a pie



Evolución del porcentajes de estudiantes mayores de 16 años que realizaron dos o más viajes diarios a pie.



En los siguientes gráficos se muestra la comparación en función de la duración del número de viajes entre los censos de 2001 y 2011 de los mismos segmentos de población.

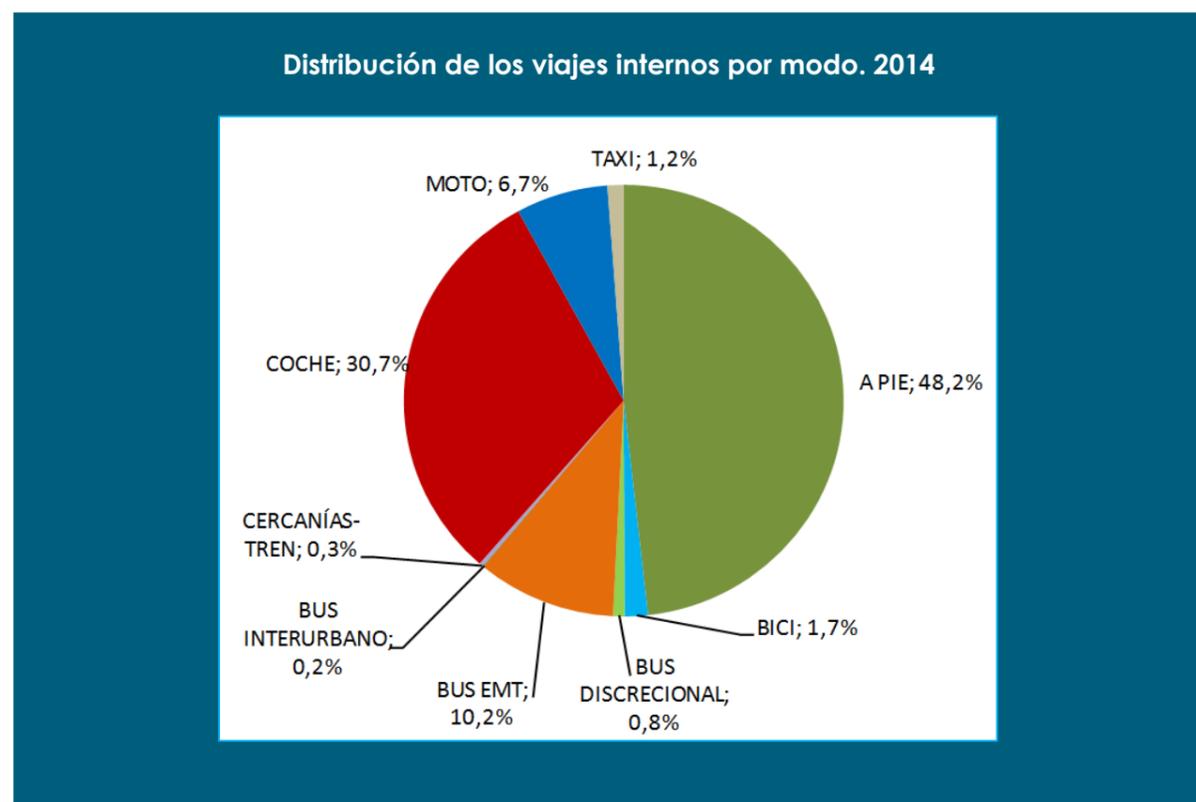


3.2. DEMANDA DE LA MOVILIDAD PEATONAL

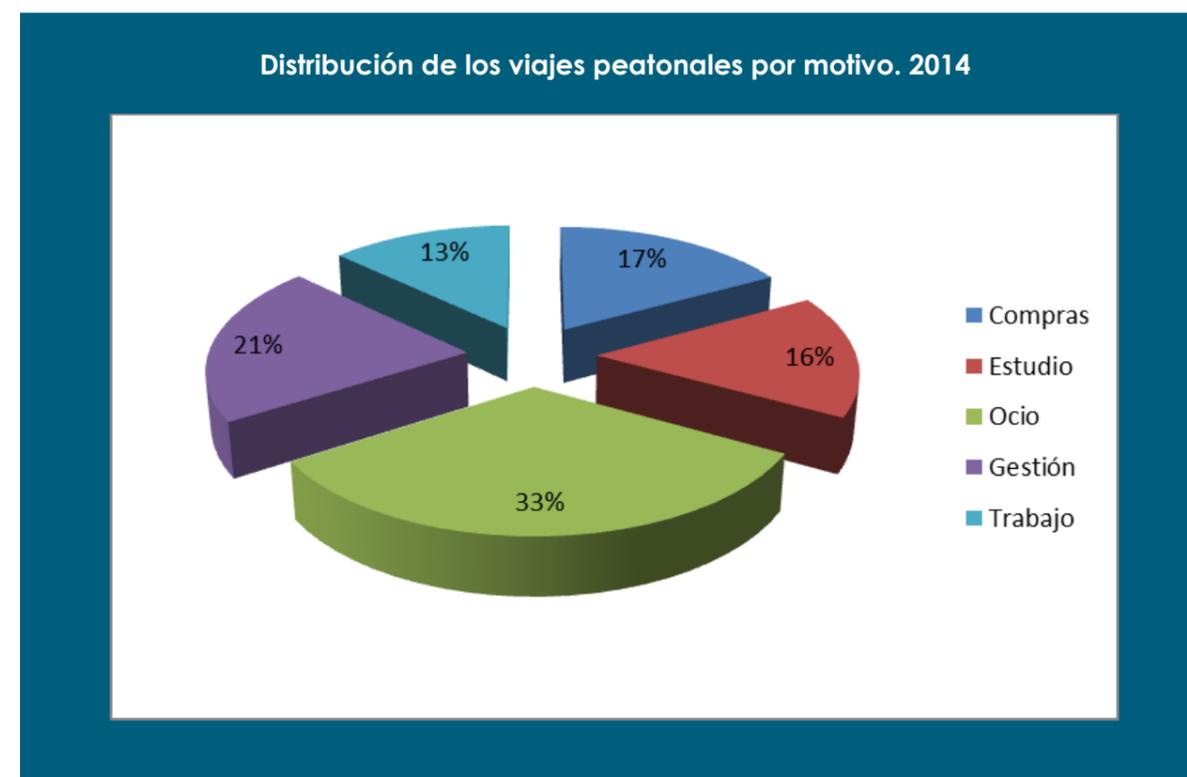
El análisis de la movilidad peatonal en general y de su peso sobre el conjunto de viajes en Málaga muestra la gran importancia de esa modalidad de desplazamiento ya que cerca del 50% del total de viajes (dentro del ámbito interior al Municipio) se realizan a pie según los últimos trabajos realizados en 2014. Además, en los últimos seis años su participación en el conjunto ha aumentado un 2,3% sobre el total, de forma que ha logrado mantener una cifra absoluta de viajes similar a la de 2008

MODO	2008		2014		Δ%
	Total	%	Total	%	
A PIE	686.005	45,9%	666.207	48,2%	2,3%

El reparto modal de los viajes internos en 2014 muestra su preponderancia frente a otros modos como el vehículo privado o el transporte público



La distribución de los viajes peatonales por motivos en 2014, muestra un porcentaje destacado de los desplazamientos por motivo "ocio" (un tercio del total), seguido de los viajes por motivo "gestión" mientras que la suma de los viajes por motivos "estudio" y "trabajo" no alcanza el 30%.

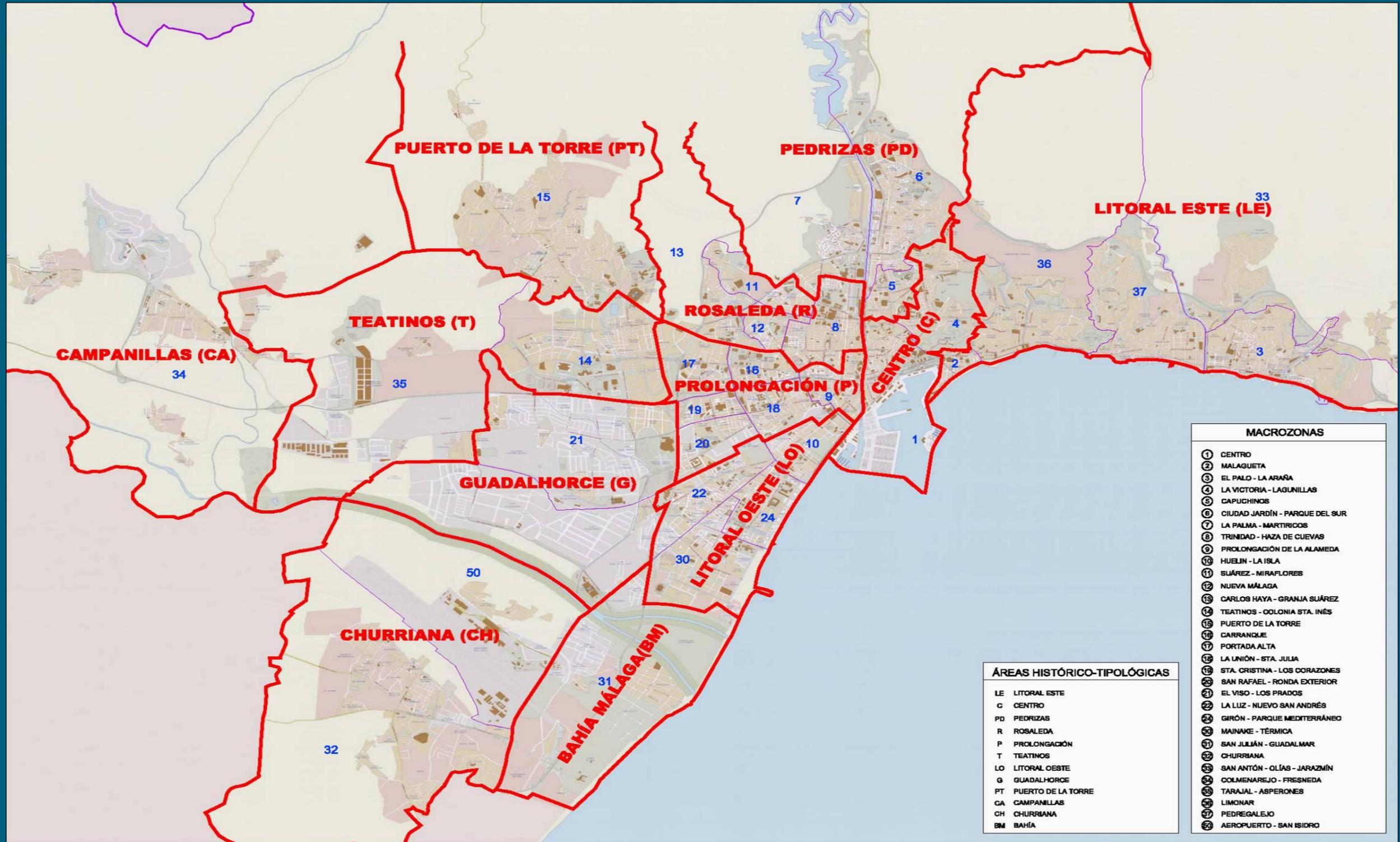


Si se focaliza el análisis en la distribución de los viajes generados y atraídos a pie entre las distintas zonas de la ciudad, los resultados obtenidos son los siguientes:

La zona con una mayor generación de viajes peatonales es La Rosaleda, seguida de la Prolongación y Litoral Oeste (este), de forma que entre estas tres zonas generan más del 50% de los viajes peatonales.

A continuación se muestra el plano de las zonas establecidas para la ciudad.

PLANO DE ÁREAS HISTÓRICO-TIPOLOGICAS DE LA CIUDAD DE MÁLAGA



ÁREAS HISTÓRICO-TIPOLOGICAS

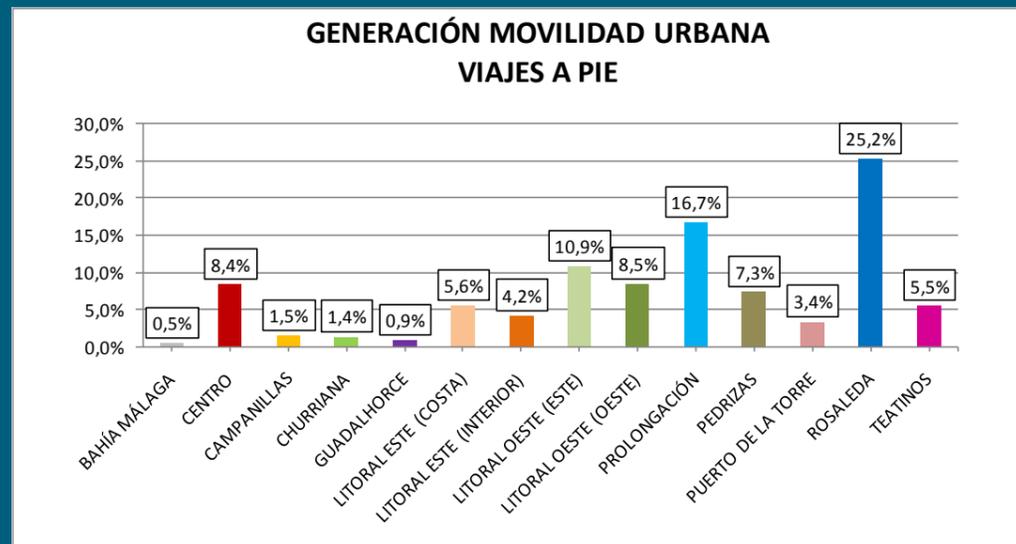
LE	LITORAL ESTE
C	CENTRO
PD	PEDRIZAS
R	ROSALEDA
P	PROLONGACIÓN
T	TEATINOS
LO	LITORAL OESTE
G	GUADALHORCE
PT	PUERTO DE LA TORRE
CA	CAMPANILLAS
CH	CHURRIANA
BM	BAHÍA

MACROZONAS

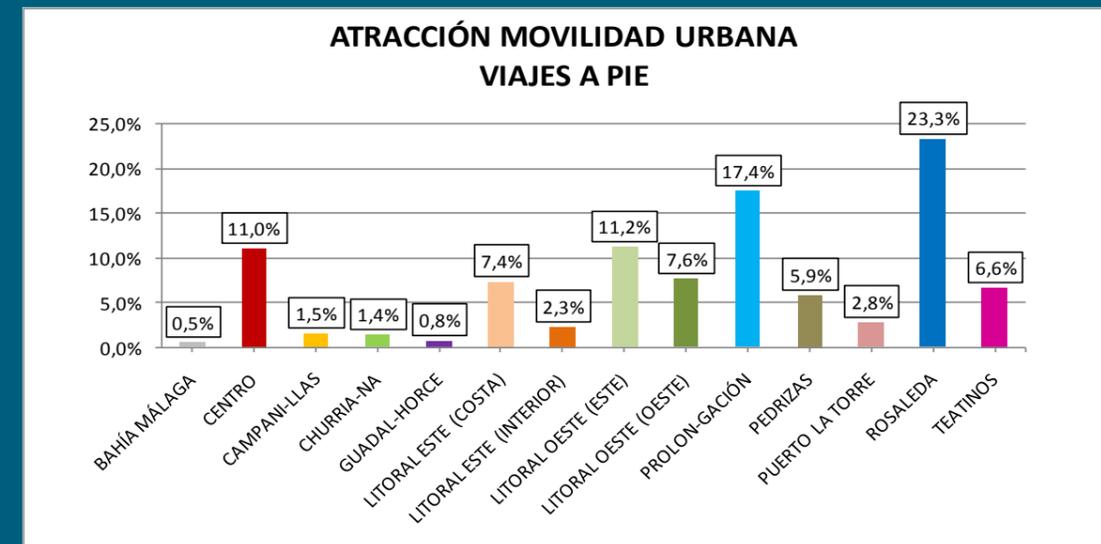
1	CENTRO
2	MALAGUETA
3	EL PALO - LA ARAÑA
4	LA VICTORIA - LAGUNILLAS
5	CAPUCHINOS
6	CIUDAD JARDÍN - PARQUE DEL SUR
7	LA PALMA - MARTIRICOS
8	TRINIDAD - HAZA DE CUEVAS
9	PROLONGACIÓN DE LA ALAMEDA
10	HUELIN - LA ISLA
11	SUÁREZ - MIRAFLORES
12	NUEVA MÁLAGA
13	CARLOS HAYA - GRANJA SUÁREZ
14	TEATINOS - COLONIA STA. INÉS
15	PUERTO DE LA TORRE
16	CARRANQUE
17	PORTADA ALTA
18	LA UNIÓN - STA. JULIA
19	STA. CRISTINA - LOS CORAZONES
20	SAN RAFAEL - RONDA EXTERIOR
21	EL VISO - LOS PRADOS
22	LA LUZ - NUEVO SAN ANDRÉS
23	GIRÓN - PARQUE MEDITERRÁNEO
24	MAINAKE - TÉRMICA
25	SAN JULIÁN - GUADALMAR
26	CHURRIANA
27	SAN ANTÓN - OLÍAS - JARAZMÍN
28	COLMENAREJO - FRESNEDA
29	TARAJAL - ASPERONES
30	LIMONAR
31	PEDREGALEJO
32	AEROPUERTO - SAN ISIDRO

Los viajes peatonales atraídos están repartidos de forma similar, según se muestra en diagramas adjuntos.

Distribución de los viajes peatonales generados por Distritos

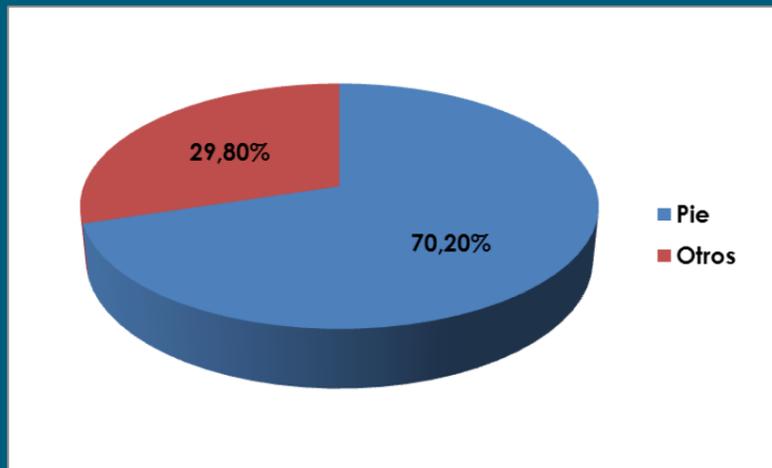


Distribución de los viajes peatonales atraídos por Distritos

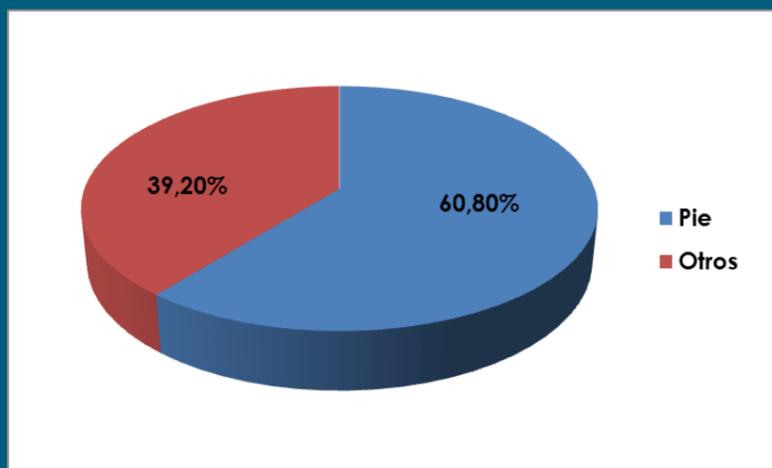


Analizando el reparto modal según lugar de residencia del ciudadano, se observa que en la zona de Rosaleda, el porcentaje del modo "a pie" es el más elevado, con un 70,2 %, seguido en segundo lugar por la zona Centro con el 60,80 %. Los Distritos con menor peso del modo "a pie" son Campanillas y Guadalhorce, que no superan ninguno de ellos el 30%.

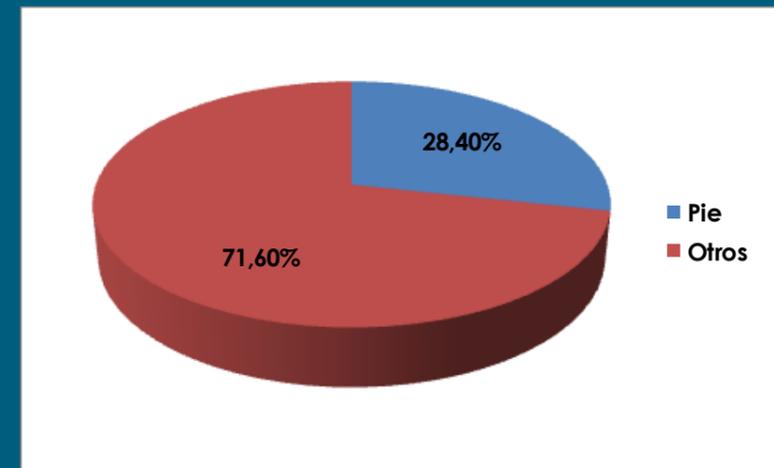
Porcentaje de viajes peatonales sobre el total por modos.
Zona Rosaleda



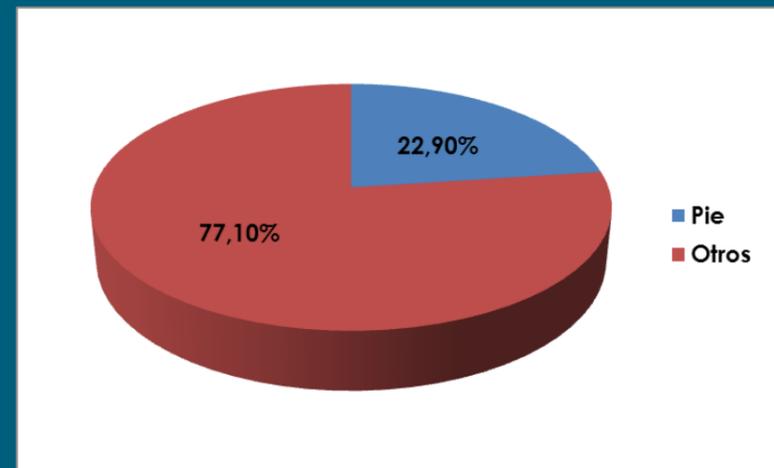
Porcentaje de viajes peatonales sobre el total por modos.
Zona Centro



Porcentaje de viajes peatonales sobre el total por modos.
Zona Guadalhorce

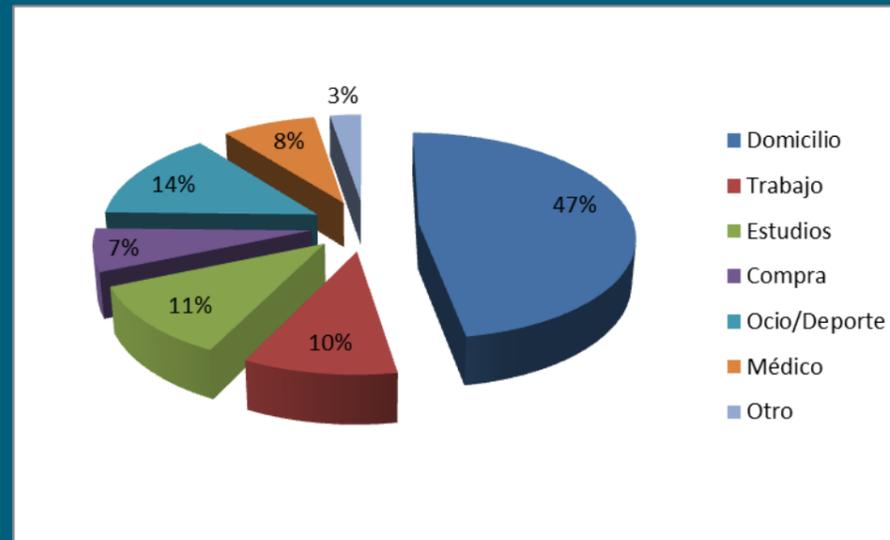


Porcentaje de viajes peatonales sobre el total por modos.
Zona Campanillas

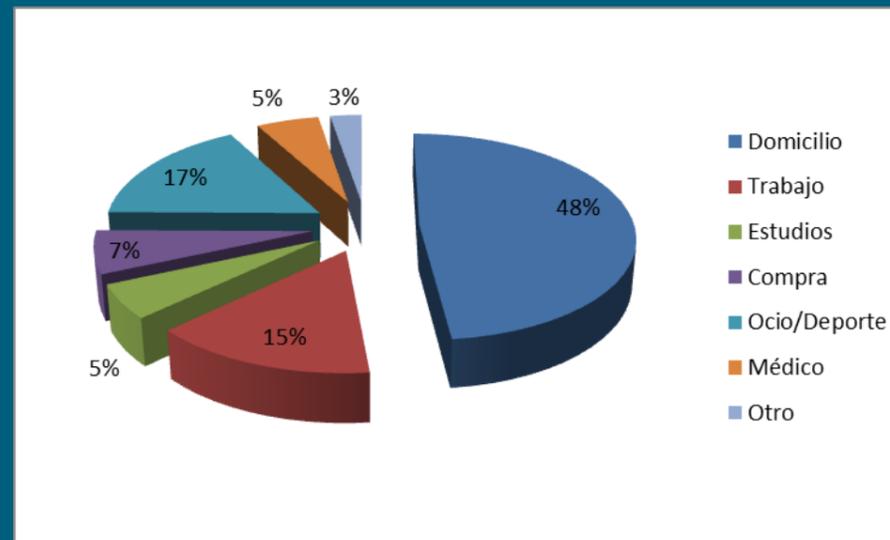


Casi la mitad de los viajes tienen por origen el domicilio (47%) seguido a gran distancia de los lugares de compras (7%), mientras que como destinos principales están también el domicilio (48%) seguido del lugar de trabajo (15%), siendo significativo el 5% en cuanto a estudios.

Distribución de viajes peatonales según actividad en origen y destino. 2011



Distribución de viajes peatonales según actividad en origen y destino. 2011



3.3. DEMANDA DE LA MOVILIDAD PEATONAL EN ZONA CENTRAL DE LA CIUDAD

3.3.1 FLUJOS PEATONALES

La mayor parte de las calles donde existe concentración comercial en Málaga presenta ciertas dificultades para la movilidad peatonal, ya que en muchas de ellas se permite el paso de los vehículos motorizados. Así, los peatones se ven obligados a desplazarse por la banda peatonal de ambos lados, pues se prioriza la disponibilidad de espacio para la calzada, más que para las aceras, con objeto de disponer también una banda de aparcamientos a cada lado. Las únicas limitaciones que se imponen, en este caso, para la circulación de vehículos y su estacionamiento, están determinadas por las dimensiones del viario.

Este modelo de calle se distribuye por todo el casco urbano de Málaga, coincidiendo con la Red Viaria Principal, en la mayoría de los casos, debido a la prioridad que tradicionalmente se le ha dado a la fluidez del tráfico motorizado frente a la habilitación de acerados más amplios para los peatones. La excepción a esta regla puede ser el Centro Histórico, donde en los últimos años se ha priorizado la circulación peatonal frente a la de vehículos motorizados, tomando medidas de restricción para el tráfico motorizado de vehículos.

En esta parte de la ciudad, se está avanzando bastante en la materia de movilidad sostenible, y las principales calles del centro han pasado a ser peatonales o de preferencia peatonal.

Los flujos peatonales se distribuyen por todas las calles donde existe una elevada concentración comercial y profesional, entre las cuales destaca fundamentalmente el viario del Centro Histórico.

3.3.2 OTRAS ZONAS CON IMPORTANTES INTENSIDADES PEATONALES

Hay zonas de la ciudad, en las que por sus características, presentan importantes intensidades peatonales, aunque no tan elevadas como las que se producen en el centro histórico.

Existe un viario preferente por donde se distribuyen los flujos peatonales, que se ubica alrededor de los grandes equipamientos o concentraciones de dotaciones municipales, sobre todo, educativas y deportivas; y en menor medida, también Administraciones Públicas.

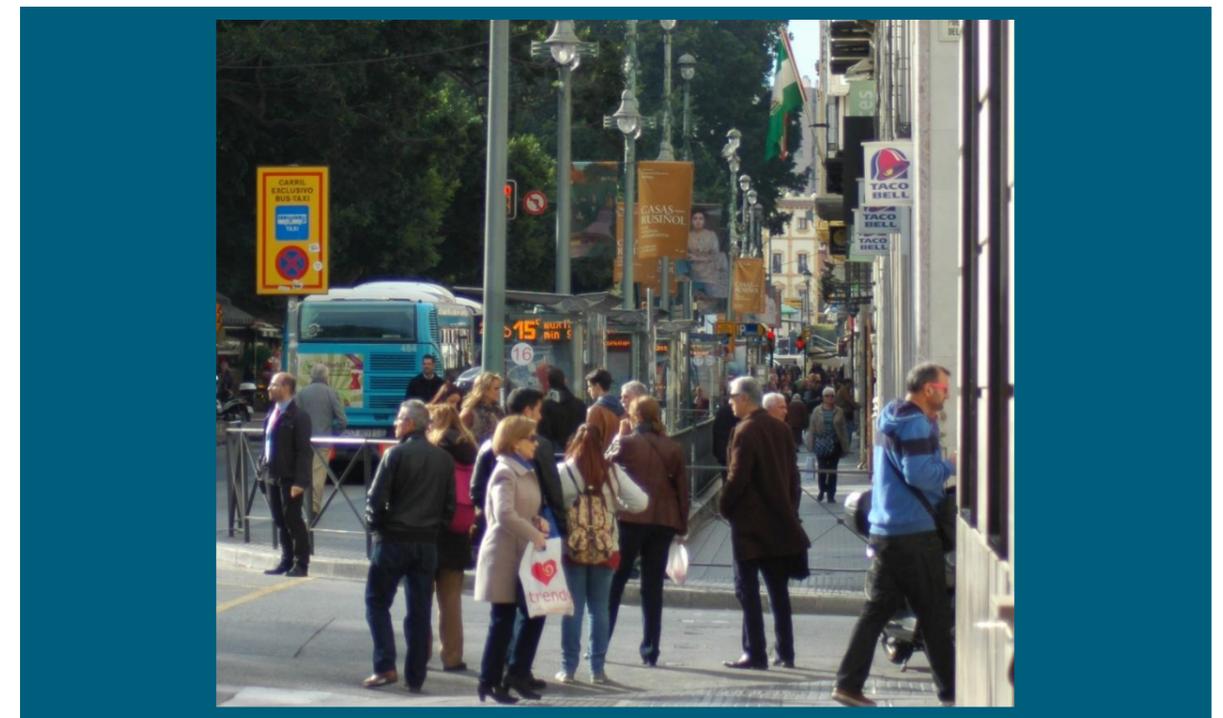
Los grandes equipamientos atraen una gran cantidad de viajes peatonales, aunque no exista una elevada concentración comercial. Entre éstos la Ciudad de la Justicia y los centros educativos y universitarios. Cabe destacar entre ellos, el que rodea y da acceso a los campus universitarios de El Ejido y Teatinos, el entramado viario de los barrios de Carranque, Parque Mediterráneo, Puerta Blanca, Gamarra, Ciudad Jardín y La Palmilla.

Otras zonas de distribución de grandes flujos peatonales son los Paseos Marítimos, Pablo Ruiz Picasso, Antonio Banderas, Paseo de Antonio Machado, la calle Bolivia y la avenida Salvador Allende, por ser zonas de importante atracción turística.

Finalmente, la distribución de los tráficos peatonales también está determinada por los puntos de acceso a los diferentes medios de transporte. La principal parada de autobuses urbanos públicos y la de trenes y cercanías, se encuentran muy incorporadas al casco urbano. Se trata de puntos concretos por donde los peatones tienen que pasar ineludiblemente, por ejemplo, la Alameda Principal que se configura como la principal terminal de todas las líneas de autobuses de Málaga, es lugar de paso obligado para sus usuarios; así como todas las calles circundantes: Marqués de Larios, Puerta de Mar, Plaza de la Marina, Atarazanas, Martínez o Prim, para acceder al Centro Histórico.

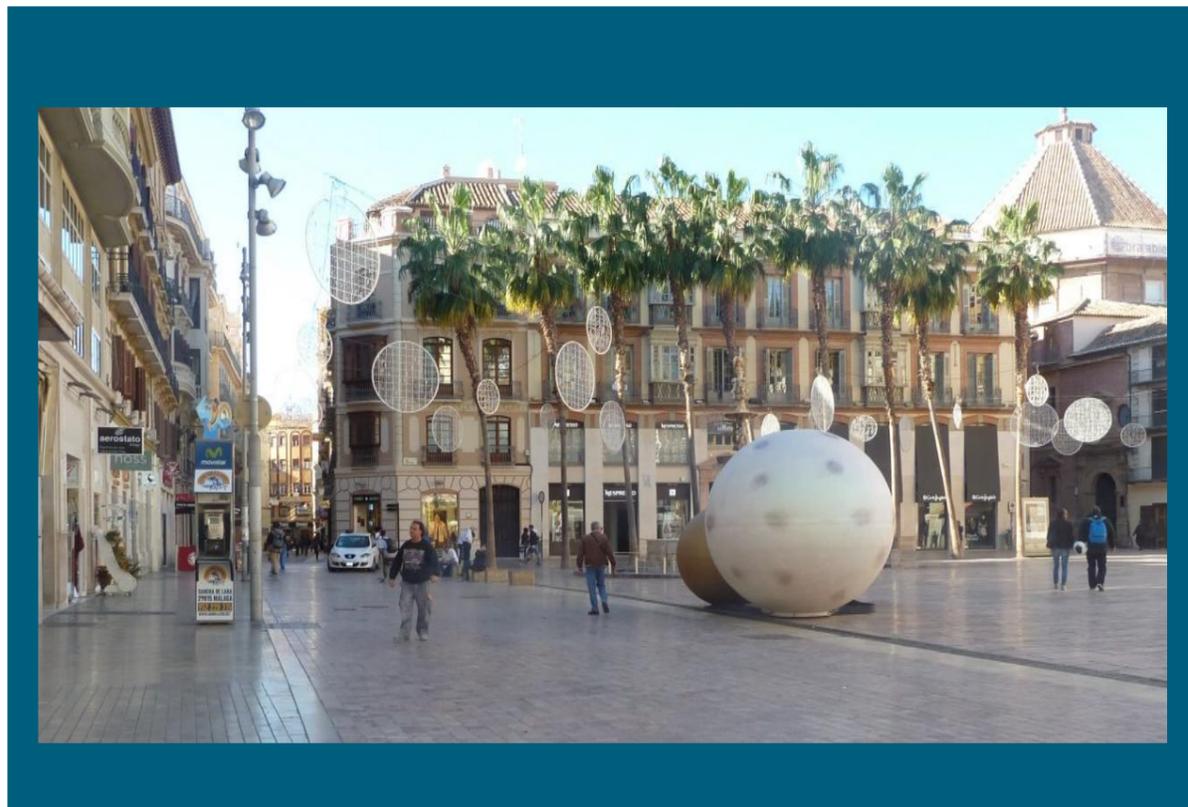
Desde la estación de tren, el itinerario peatonal más utilizado es: Plaza de la Solidaridad-Callejones del Perchel-Avda. Andalucía-Alameda Principal, o cruzar el Puente de la Misericordia. Otras posibles vías de distribución desde estas zonas son: Avda. de las Américas, Explanada de la Estación o Paseo de los Tilos. En otro orden de cosas, desde las localizaciones de los aparcamientos públicos también se distribuyen tráficos peatonales, ya que un porcentaje de peatones accede al centro en vehículo privado.

Esto implica, que debe llevarse a cabo una gestión de la movilidad distinta en función de estas características de cada entorno. Por ejemplo, en viarios de elevada concentración comercial, los viandantes tienden a pararse en los escaparates, ralentizando el paso de los demás peatones, por lo que será necesario adecuar aceras y crear bandas de servidumbres comerciales, bandas para la circulación peatonal, y según el caso, bandas de aparcamientos, incrementando la anchura de la calle.



3.3.3 LA MOVILIDAD PEATONAL

Para caracterizar a los peatones de Málaga se ha llevado a cabo una encuesta sobre cómo valoran los usuarios de varias zonas diferentes aspectos relacionados con la movilidad peatonal. La conclusión es que, por lo general, los peatones de Málaga se sienten satisfechos con aspectos tales como las infraestructuras peatonales (anchura de acera, pavimento, ...), los cruces (pasos de peatones, semáforos, ...), etc. Sin embargo, al preguntar sobre sugerencias o quejas sobre el conjunto del itinerario, proponen la mejora de algunos aspectos, tales como obstáculos de elementos urbanos, pavimento deslizante, mala iluminación, ruidos, etc.

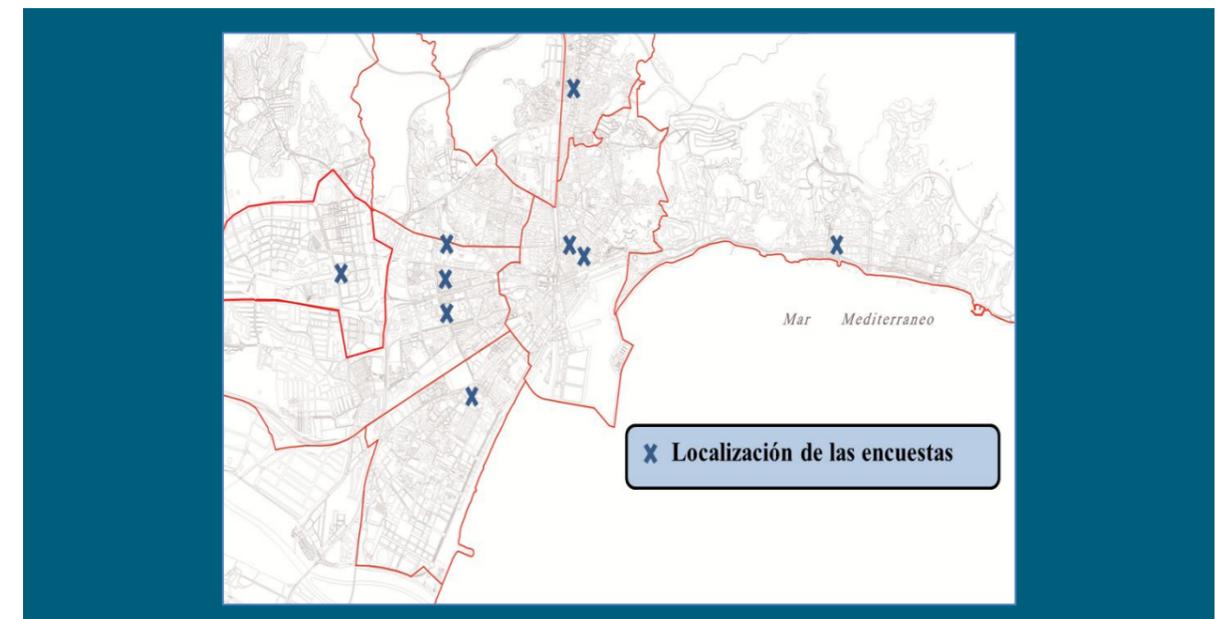


➤ Caracterización de la encuesta

Las principales características de la encuesta realizada han sido las siguientes:

- Temática tratada en las encuestas: Actividad en origen y destino, la frecuencia con la que realizan los viajes, el modo utilizado para realizar los desplazamientos, y la duración de viajes a pie. Se ha preguntado por los problemas que perciben como peatones, su percepción sobre las infraestructuras peatonales, los cruces, los obstáculos en su itinerario y la calidad ambiental del mismo.
- Lugares de realización de la encuesta: La toma de datos se ha llevado a cabo en el Centro Histórico, Bailén-Miraflores, Teatinos-Universidad, Carretera de Cádiz, Ciudad Jardín y Málaga Este.
- Realización de la encuesta: Desde el lunes, día 1 de diciembre, hasta el viernes, día 5 de diciembre de 2014, en horario comprendido entre las de 8 y las 20 horas.
- Peatones entrevistados: Se entrevistaron a un total de 661 personas.

Modo de realización: Encuesta presencial con soporte de tabletas digitales, recibiendo la información en tiempo real



A continuación, se muestra el cuestionario completo utilizado en la encuesta:

Encuesta de Movilidad Peatonal-Málaga

Buenos días/tardes, el Ayuntamiento de Málaga está haciendo una encuesta sobre la movilidad peatonal. ¿Le importaría contestarnos a unas preguntas? Es solo un minuto.

¿Dónde reside?

Málaga
 Ciudades próximas
 Otras ciudades de España
 Extranjero

Actividad de origen

Domicilio
 Trabajo
 Estudios
 Compras
 Ocio/Deporte
 Médico
 Otro:

Actividad de destino

Domicilio
 Trabajo
 Estudios
 Compras
 Ocio/Deporte
 Médico
 Otro:

Frecuencia de este viaje

Varias veces al día
 Diariamente
 Varias veces a la semana
 Varias veces al mes
 Ocasionalmente

¿En este viaje ha usado o va a usar otro medio de transporte?

No, solo andando
 Bicicleta
 Coche conductor
 Coche ocupante
 Autobús Urbano
 Autobús Interurbano
 Metro
 Cercanías
 Taxi
 Moto
 Otro:

Duración del viaje andando

1 a 5 minutos
 5 a 15 minutos
 15 a 30 minutos
 más de 30 minutos

¿Qué problemas encuentra como peatón ?

Infraestructuras peatonales (aceras y zonas peatonales)

	May mal	Mal	Bien	May bien
Ancho suficiente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pavimento adecuado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mantenimiento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vallas de protección	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bolardos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Cruces

	May mal	Mal	Bien	May bien
Bordillos rebajados	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suficientes pasos de cebra	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Respetan los pasos de cebra	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suficientes semáforos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Semáforos con tiempo suficiente para cruzar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Obstáculos en su itinerario

	May mal	Mal	Bien	May bien
Mobiliario urbano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contenedores de basura y reciclado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Señalización	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Postes y farolas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vegetación	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vehículos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Escombros	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Obras	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Calidad ambiental

	May mal	Mal	Bien	May bien
Limpieza	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Iluminación nocturna	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sombas (en verano)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ruido del tráfico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seguridad (robos, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

¿Alguna sugerencia?

Género y Edad (observación visual, no preguntar)

Género

Hombre
 Mujer

Edad

10 a 18
 19 a 30
 31 a 50
 51 a 65
 Mayores 65

Zona

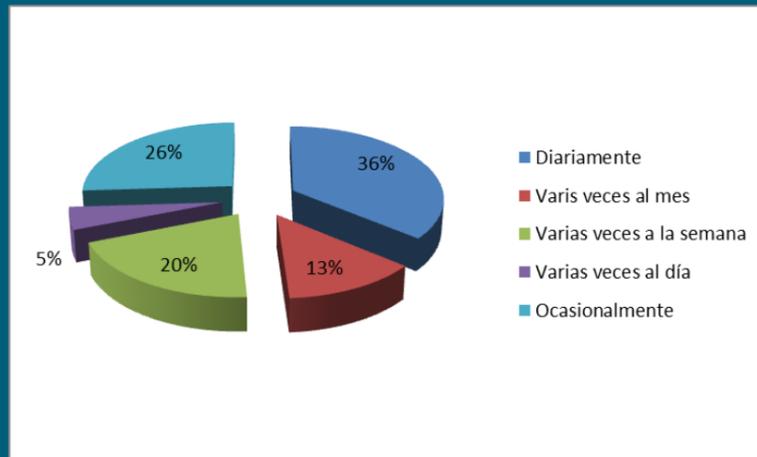
Nunca envíes contraseñas a través de Formularios de Google.

➤ **Caracterización de la muestra**

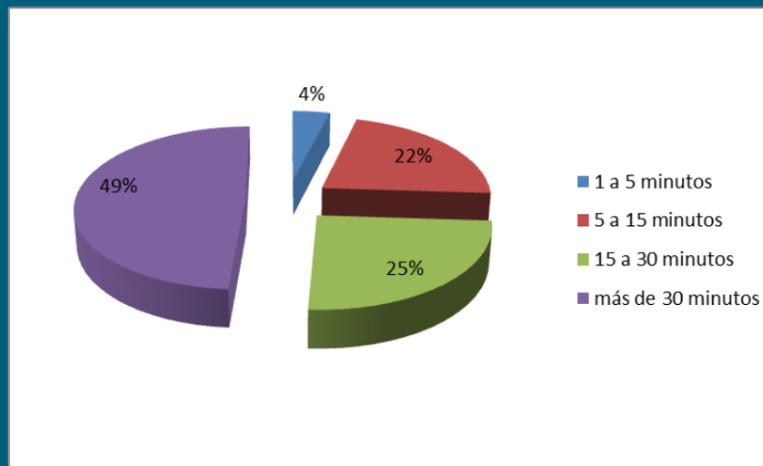
El perfil más habitual del peatón encuestado corresponde a mujer de entre 31 y 50 años en consonancia con lo registrado en estudios en otros ámbitos.

En lo que respecta a la distribución de los viajes según la actividad, destaca que los viajes de base no domiciliaria suponen un importante volumen del total (cerca del 44% de los viajes tenían origen diferente del domicilio y un 57% tenían un destino diferente del mismo).

Distribución según frecuencia de desplazamiento

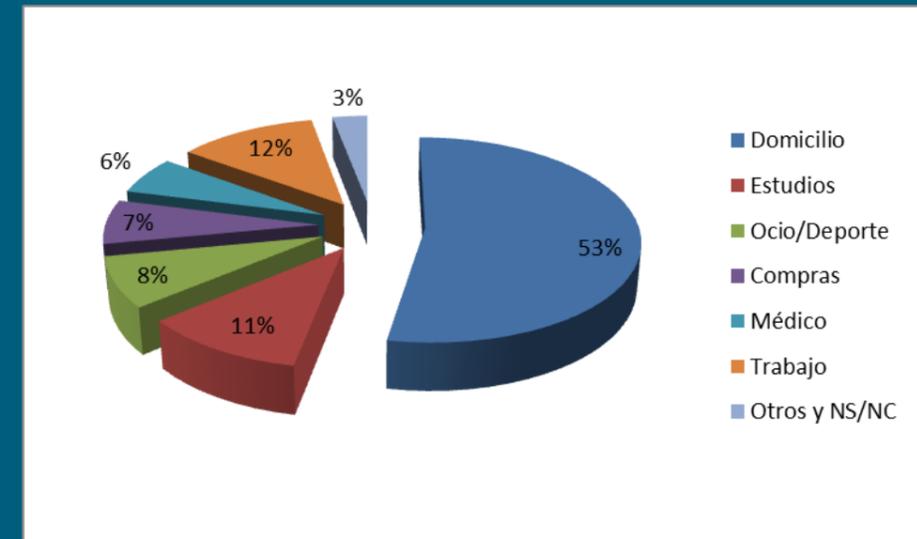


Distribución por duración

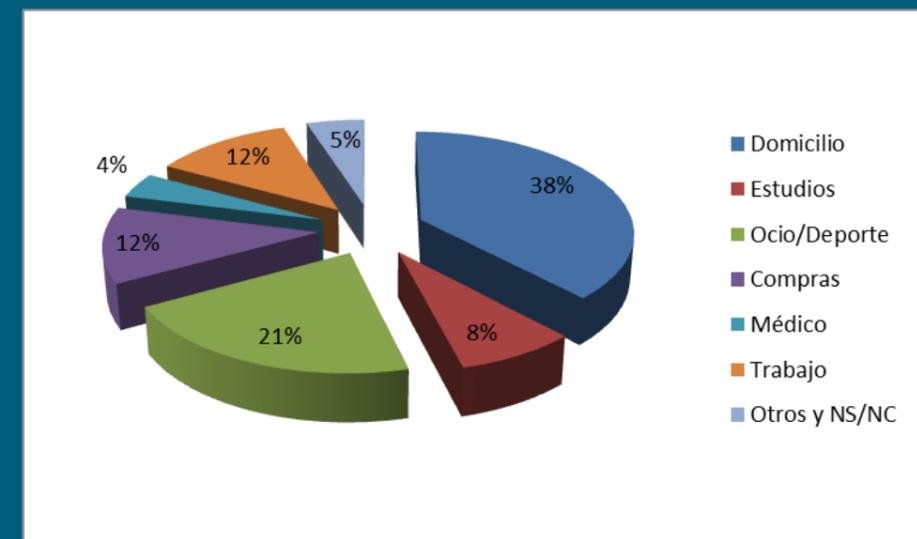


Más de un tercio de los viajes peatonales se realizan diariamente mientras que algo más de un 25% de los mismos son ocasionales. Cerca del 50% de los viajes referían una duración superior a los 30 minutos

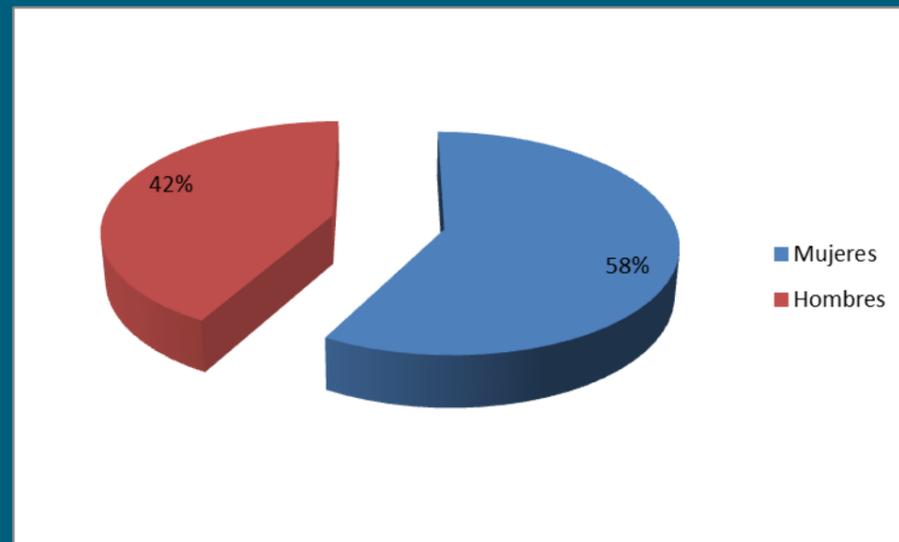
Distribución de los viajes según actividad en origen



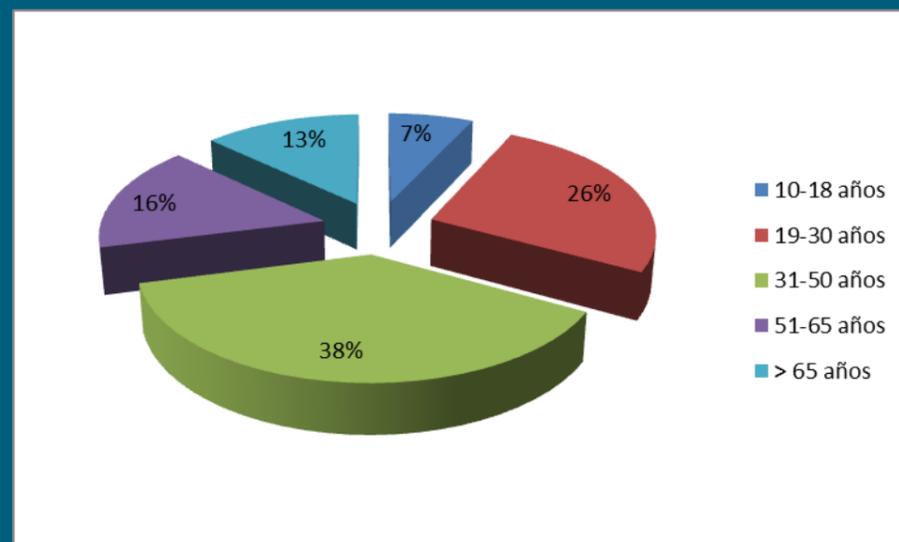
Distribución de los viajes según actividad en destino



Distribución por género

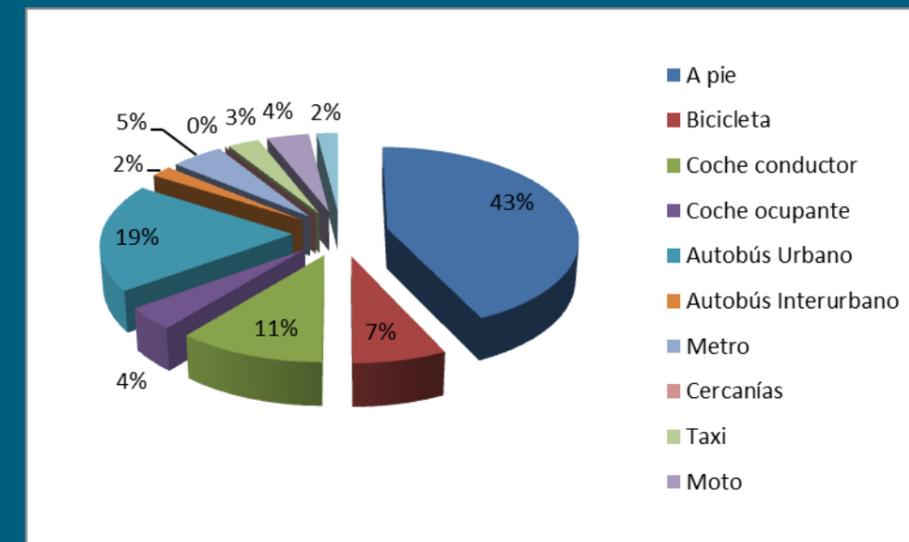


Distribución por edad



Hay que destacar que casi un 55% de los viajes peatonales utilizaban otro medio de transporte dentro de su desplazamiento. Así, el 21% de los viajes peatonales utilizaban el autobús urbano o interurbano en su desplazamiento y un 18% el vehículo privado ya sea como conductor o acompañante. Hay que reseñar que el 7% de los viajes se combinaban con la bicicleta.

Distribución según modo adicional de transporte empleado en el desplazamiento

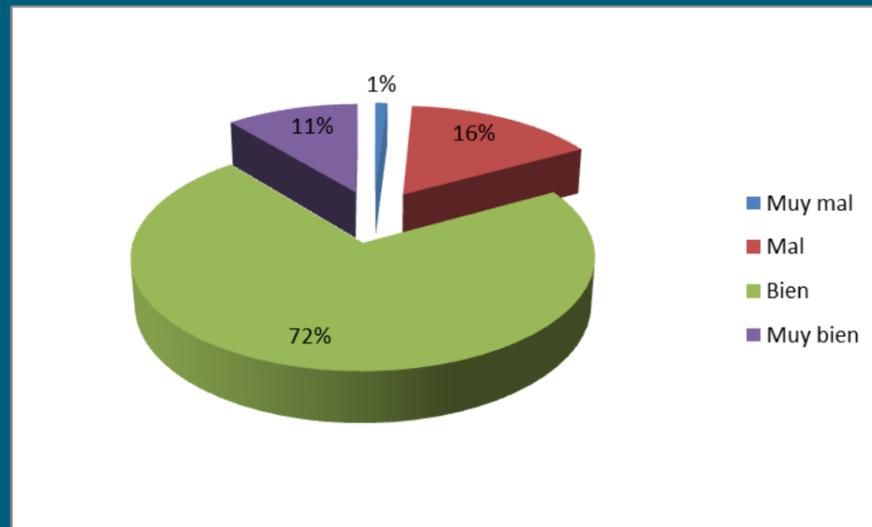


➤ Resultados detallados sobre la percepción de los encuestados

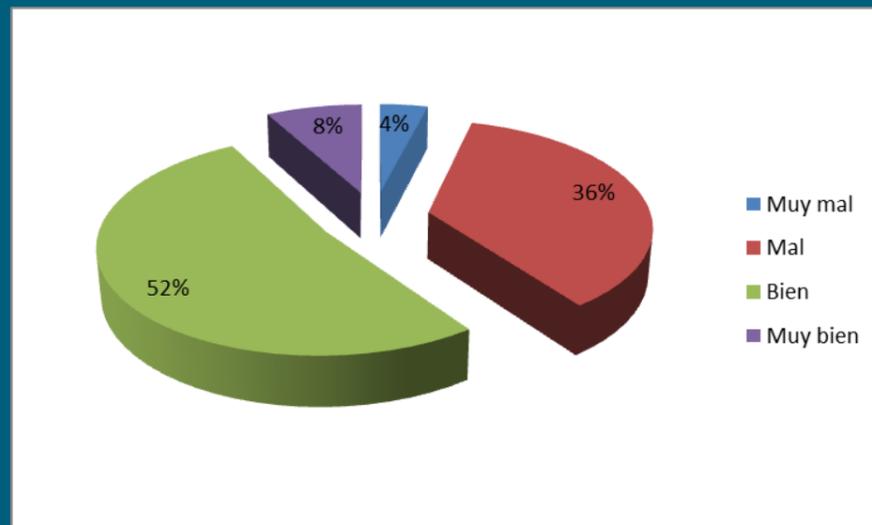
A continuación se muestran los resultados obtenidos sobre los principales problemas que encuentran los peatones a lo largo de sus itinerarios; estos pueden ser relativos a las infraestructuras peatonales, los cruces, los obstáculos en su itinerario y la calidad ambiental.

- Más de las tres cuartas partes de los encuestados tienen una buena percepción sobre la suficiencia de los anchos, las vallas de protección y los bolardos.
- Los resultados en lo referente a la adecuación del pavimento y el mantenimiento de la infraestructura peatonal están entorno al 50 % de buena percepción.

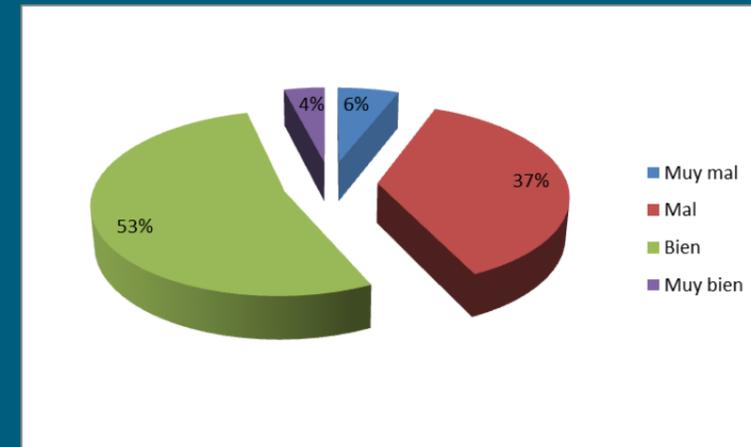
Percepción sobre el ancho suficiente



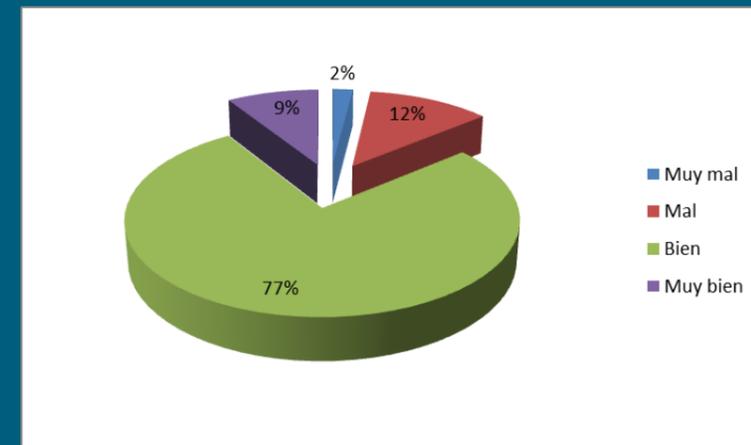
Percepción sobre la adecuación del pavimento



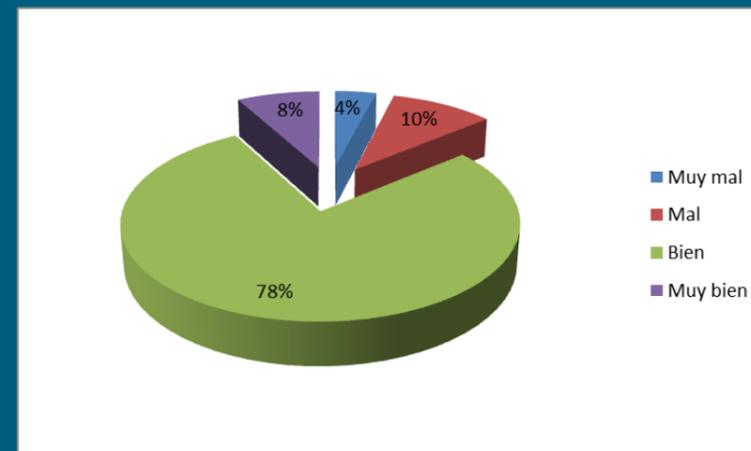
Percepción sobre el mantenimiento



Percepción sobre las vallas de protección



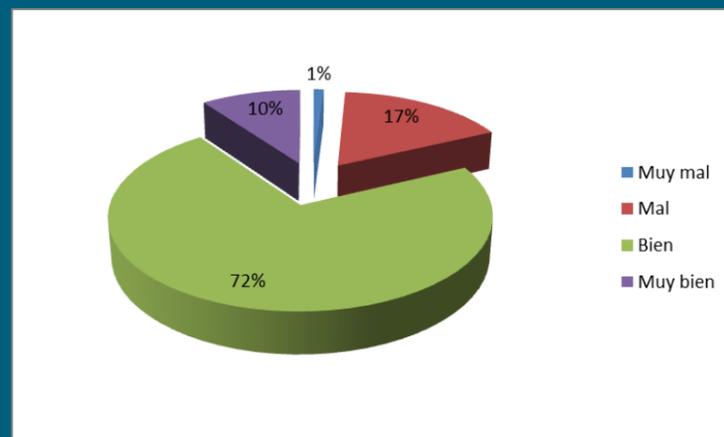
Percepción sobre los bolardos



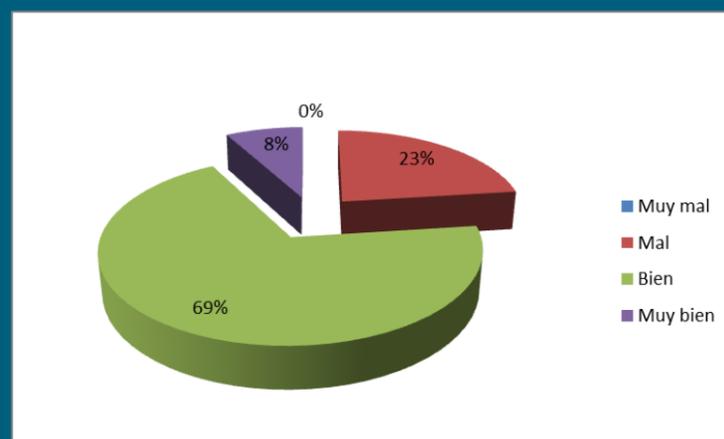
En cuanto a la opinión de los encuestados sobre la calidad de los cruces e intersecciones puede resumirse lo siguiente:

- Los aspectos con mayor valoración son el número adecuado de semáforos y los bordillos rebajados (más del 80% los valora bien o muy bien).
- La peor valoración es sobre el respeto de los vehículos a los pasos de peatones, ya que más de un 40% de los encuestados lo califica de malo o muy malo.
- Un 66% de los encuestados considera que los tiempos de semáforo en verde son adecuados

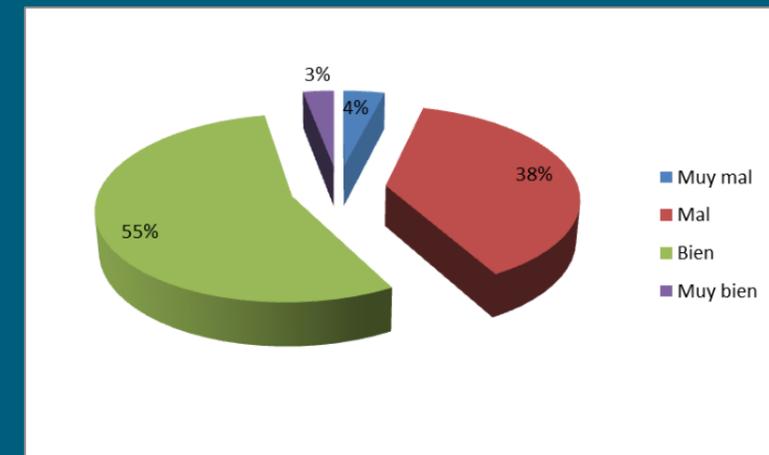
Consideración sobre los bordillos rebajados



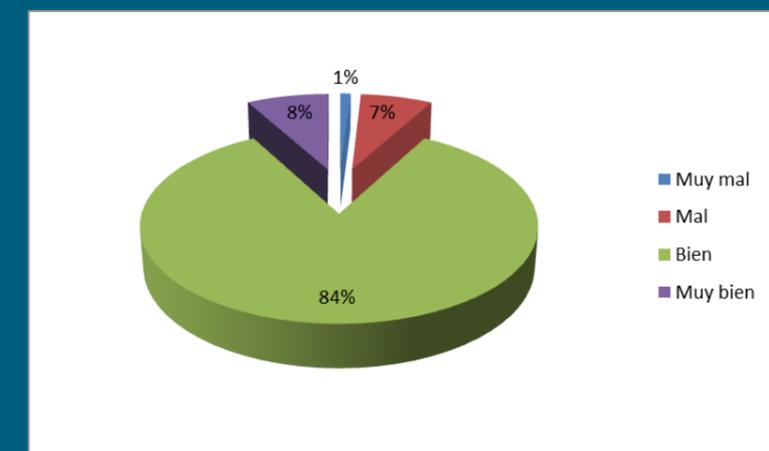
Percepción sobre el número adecuado de pasos de peatones



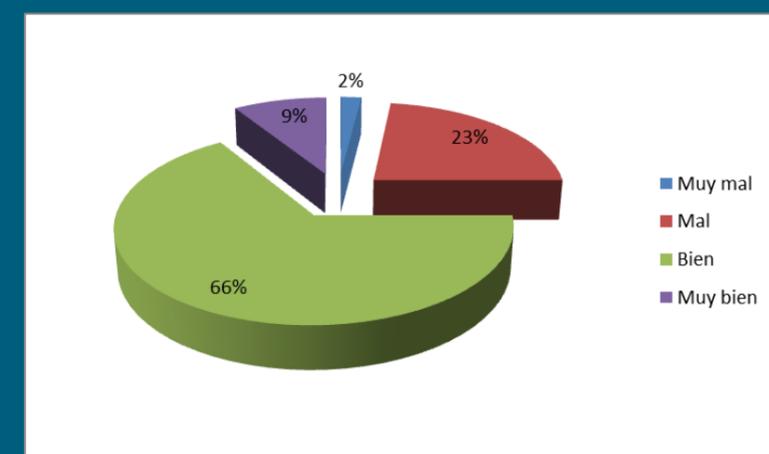
Respeto de los vehículos en los pasos de peatones



Percepción sobre el número adecuado de semáforos



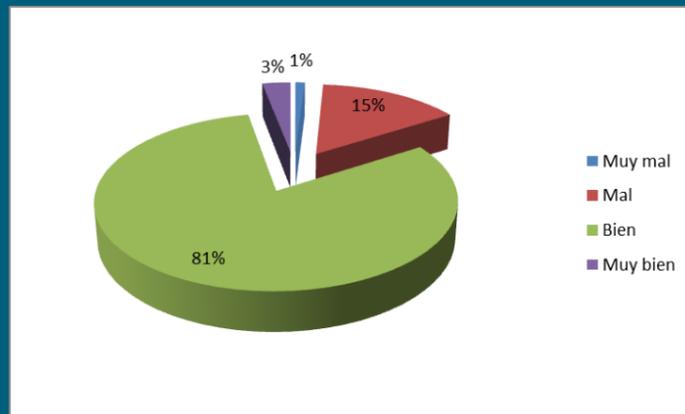
Tiempo suficiente para cruzar con el semáforo abierto



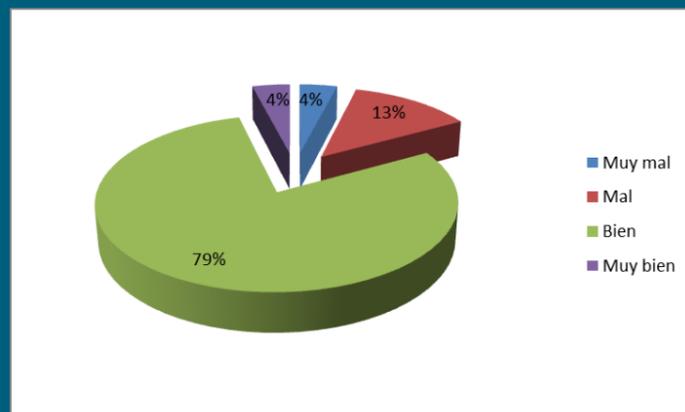
La percepción acerca de la presencia de obstáculos es mayoritariamente favorable:

- Así, más del 80% valora como muy bien o bien que no supongan obstáculos el mobiliario urbano, los contenedores de basura, las señales, postes y farolas, la vegetación y la presencia de vehículos.
- Un porcentaje de encuestados próximo al 20% valora como muy mal o mal la presencia de obras que supongan un obstáculo a la movilidad. Esta misma calificación es usada por el 18% de los encuestados sobre la presencia de escombros

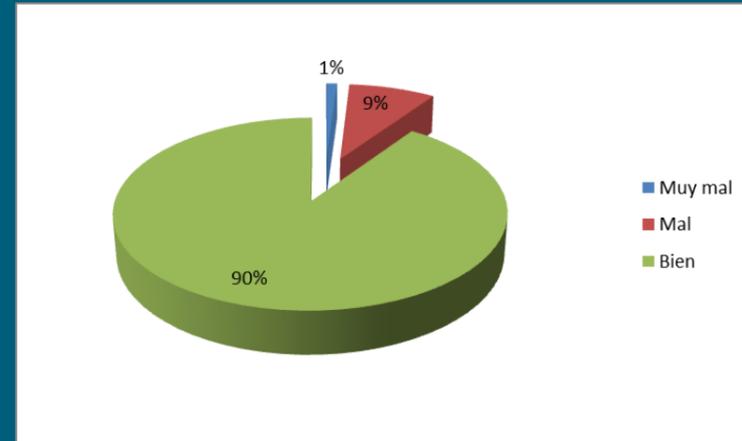
Percepción sobre la presencia de mobiliario urbano



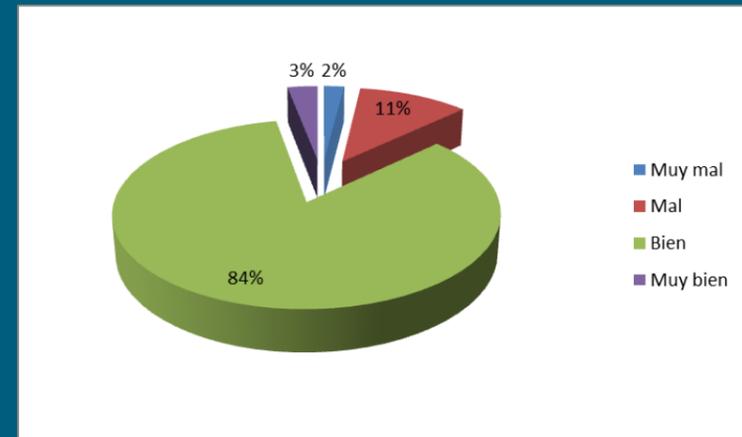
Percepción sobre la presencia de contenedores de basura



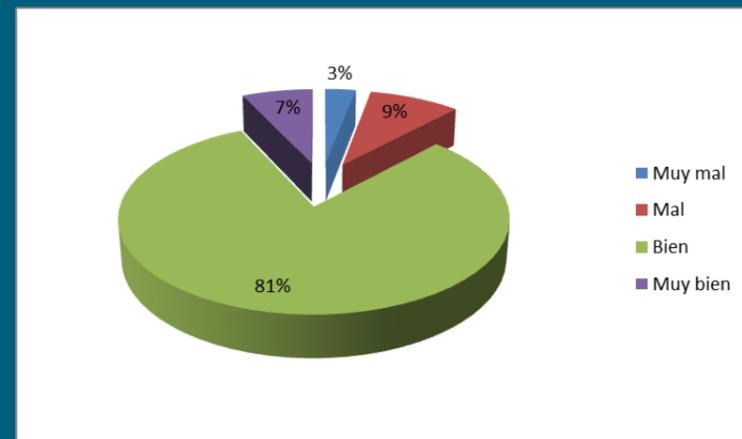
Consideración sobre la presencia de señales



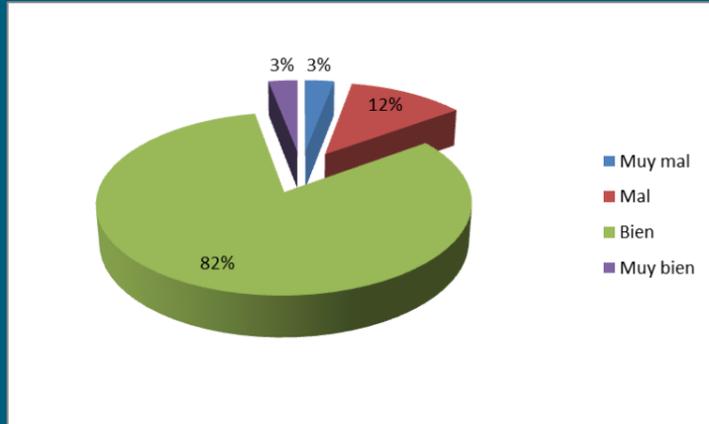
Percepción sobre la presencia de postes y farolas



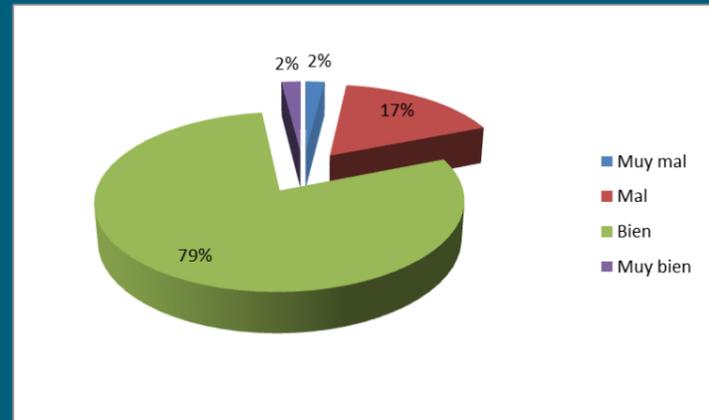
Percepción sobre la presencia de vegetación



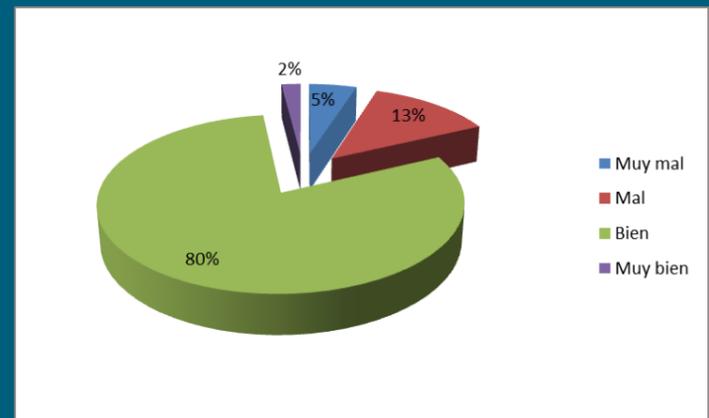
Percepción sobre la presencia de vehículos



Percepción sobre la presencia de obras



Percepción sobre la presencia de escombros

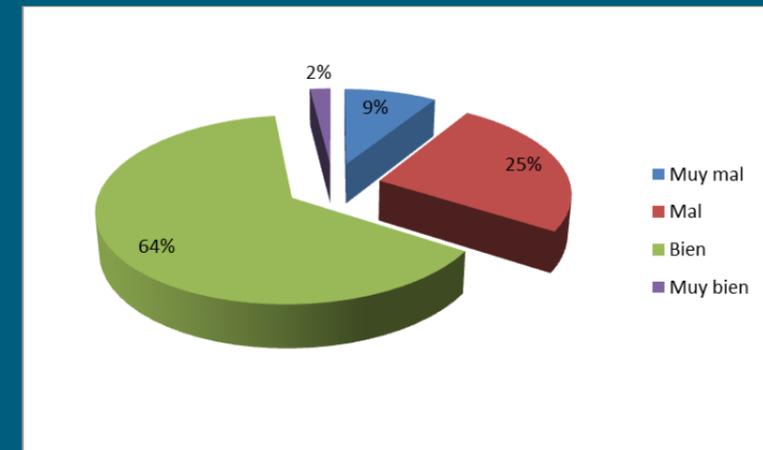


La percepción sobre la calidad ambiental es también mayoritariamente positiva:

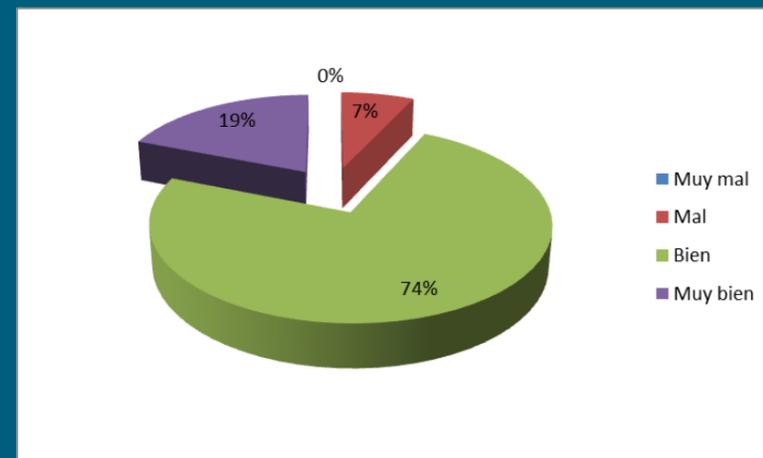
- La mayor valoración positiva es la referida a la iluminación nocturna (el 93% la valora como buena o muy buena) seguida de la seguridad (84% como buena o muy buena).

Las peores valoraciones se refieren a la limpieza, la sombra en verano y el ruido.

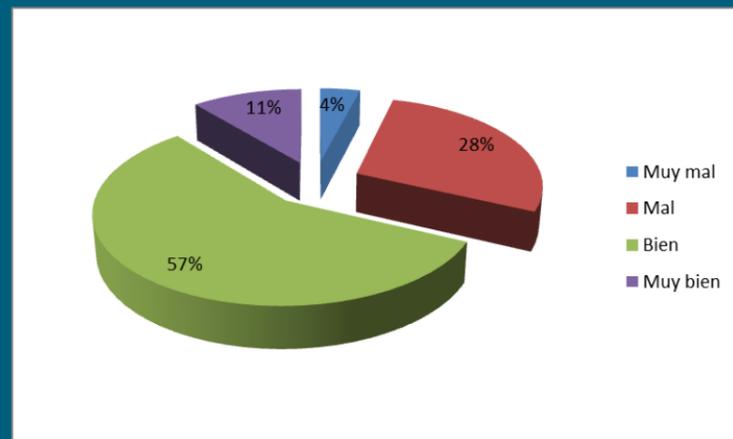
Percepción sobre Limpieza



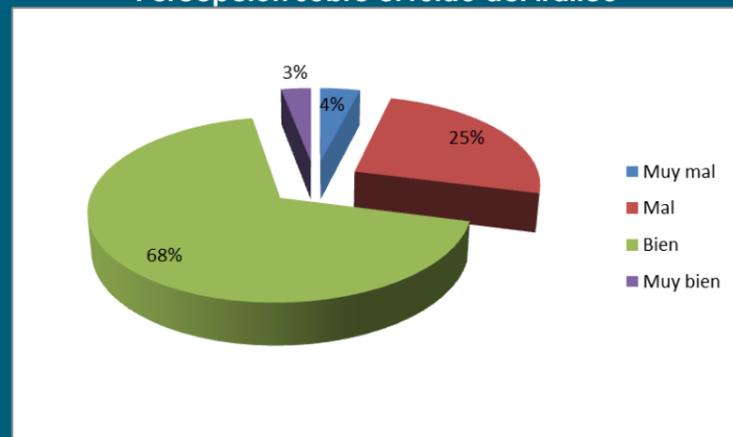
Percepción sobre iluminación nocturna



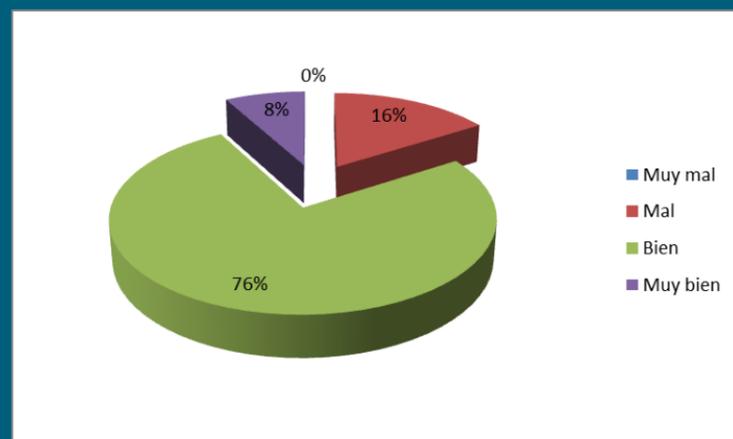
Percepción sobre la sombra en verano



Percepción sobre el ruido del tráfico



Percepción sobre la seguridad

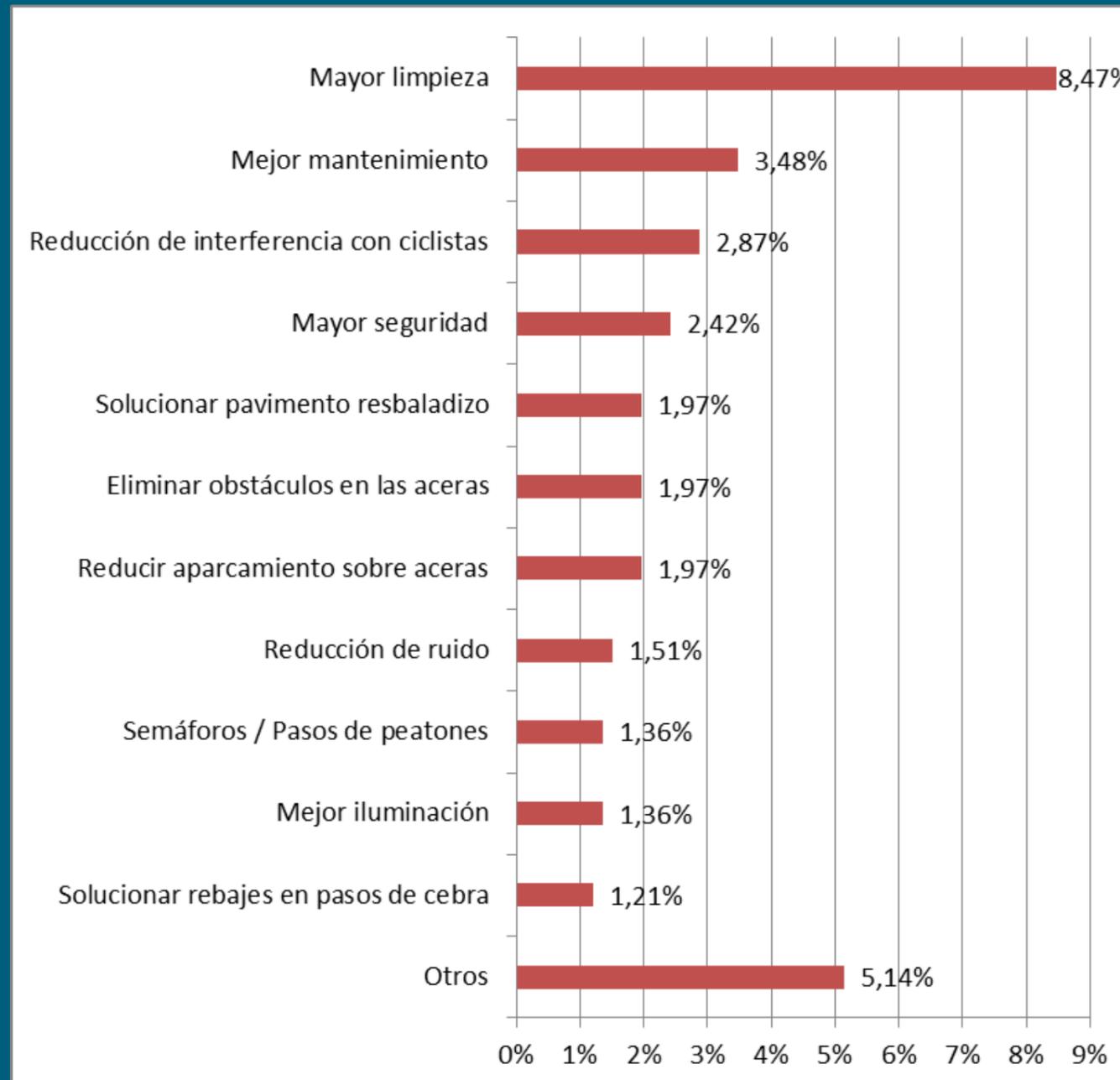


➤ Sugerencias de los encuestados

Los peatones han expresado una amplia serie de sugerencias para la mejora de la movilidad peatonal. De los 661 peatones encuestados, 202 de los mismos (algo más del 30%) han aportado una o varias sugerencias hasta totalizar 223 que se han clasificado en 12 grupos, destacando los siguientes resultados:

- El primer lugar, los comentarios realizados refieren la necesidad de una mayor limpieza. Casi el 8,5% de los encuestados destacan este aspecto.
- Los siguientes aspectos más comentados son relativos a la necesidad de un mayor mantenimiento de las aceras, reducir la interferencia con la circulación de ciclistas y disminuir la sensación de inseguridad. Cerca del 9% de los encuestados hizo comentarios sobre alguno de estos tres temas.
- Otros problemas referidos son los asociados a la resbaladidad del pavimento en algunos tramos, los obstáculos en las aceras debidos a las obras, el aparcamiento que obstaculiza el paso de los peatones, etc.
- También se señalan en menor medida aspectos como la necesidad de mayor iluminación y la adecuación de rebajes de pasos de peatones en algunos puntos para las personas con problemas de movilidad.
- En el apartado de "otros", gran parte de los comentarios se refieren a temas diferentes de la movilidad peatonal (mejoras del transporte público, falta de aparcamiento, etc.)

Distribución de las principales sugerencias de los encuestados



4. DIAGNÓSTICO

El análisis de la movilidad urbana se centraba habitualmente en los aspectos relacionados con vehículos a motor, y de manera especial con automóviles. Sin embargo, se olvidaba que en cualquier ciudad, alrededor de la mitad de los viajes, se llevan a cabo sin la ayuda del motor.

La elevada participación de los desplazamientos peatonales en el reparto modal de la aglomeración urbana de Málaga, cercano al 50 % del total, requiere una mayor calidad del espacio peatonal existente; detectándose en algunas zonas de la ciudad deficiencias en el estado de las aceras.

Varios ejemplos de la situación anterior se pueden observar en algunos barrios de la ciudad, sobre todo en la parte norte, este y distritos periféricos. Esta situación es consecuencia de políticas de movilidad en las que el peatón no era prioritario y todo el esfuerzo se centraba en favorecer la fluidez y aumentar la capacidad para los modos motorizados privados fundamentalmente.

Las consecuencias de este proceso se traducen en diseños viarios que favorecen al tráfico motorizado frente al peatón.

La debilidad del peatón se manifiesta en todos los sentidos (vulnerabilidad física, obstáculos, invasiones de otros medios de transporte, etc.), situación que se demuestra día a día con la práctica habitual de miles de conductores que ocupan pasos de peatones, o utilizan ilegalmente el acerado como aparcamiento.

La solución a estas prácticas de los conductores pasa por un refuerzo de los controles de la Administración, realizando ésta una apuesta decidida por el desarrollo de políticas que favorezcan la movilidad peatonal. Todo ello acompañado de campañas de concienciación cívica de los conductores.

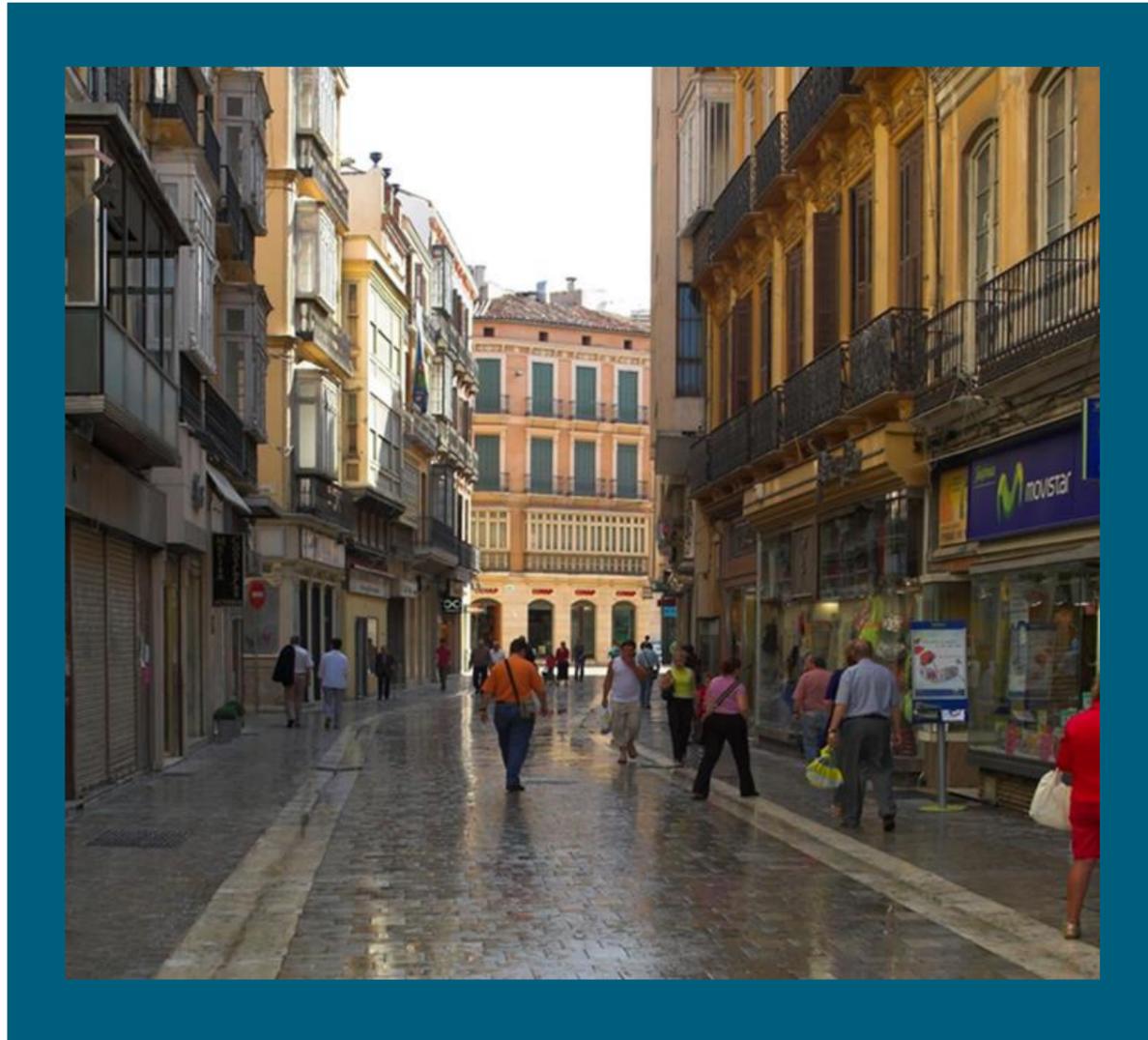
La importancia de los desplazamientos peatonales es asumida tanto por su mayoritario porcentaje respecto al reparto modal de viajes, como por ser una etapa ineludible en la práctica totalidad de los desplazamientos motorizados. Por tanto, es uno de los componentes esenciales en cualquier estrategia de intermodalidad.

Un análisis de las características de Málaga en lo que respecta a la movilidad peatonal, muestra claros factores que pueden ser favorecedores o, por el contrario, disuasorios, para el adecuado desarrollo de la misma, tanto en lo que respecta al interior de la población como en la comunicación con los núcleos urbanos vecinos.

Entre los factores favorecedores, podemos destacar:

- Orografía llana y escasas pendientes. En la mayor parte del núcleo urbano no existen pendientes insalvables.
- Existencia de un Centro Histórico, y en general muchos barrios, con morfología urbana de calles que presentan una sección estricta, anchura variable, ángulos imposibles y fondos de saco, que no recomiendan la utilización del vehículo para desplazarse.
- Incremento de calles peatonales y en coexistencia.
- Cercanía entre el Centro Histórico y algunos barrios del municipio, lo que favorece que el peatón no utilice medios de transporte motorizados para sus desplazamientos intraurbanos.
- Distribución dispersa de los equipamientos (educativos, deportivos y asistenciales) y establecimientos comerciales, pero asociados a áreas de centralidad de todos los barrios, lo que permite realizar varias actividades a pie en corto espacio de tiempo para que los habitantes de cada barriada puedan acudir a estos equipamientos sin necesidad de utilizar el vehículo privado.

- Cercanía entre los principales centros atractores de viajes por recreo (por ejemplo playas) y el núcleo urbano.
- Existencia de intercambiadores y terminales de transporte público cerca del Centro Histórico.



En contraste con lo indicado anteriormente, existen una serie de factores disuasorios, como son:

- Orografía abrupta y elevada pendiente en algunos barrios de Ciudad Jardín, Gibralfaro, Pedregalejo Alto, El Palo y El Candado.
- Escasa red peatonal urbana, con tramos sueltos sin conexión. No existe análisis de los grandes destinos peatonales en relación con un posible sistema peatonal, insuficiente comunicación peatonal entre las barriadas situadas en los extremos este y oeste de la ciudad con el resto del núcleo urbano, la dificultad de atravesar la ronda oeste, ...
- Ausencia de estructura de barrio, faltan centralidades en algunos barrios. La centralidad del municipio se sigue manteniendo en el Centro Histórico.
- Baja calidad de bandas o caminos peatonales, o inexistencia de los mismos, como puede ser en Valle Inclán, Avda. Blas Infante, o para atravesar la Ronda Oeste, así como pocas posibilidades para ir de un lado a otro del río Guadalmedina.
- Dificultades para conexión peatonal entre barrios, existencia de barreras, destacando como ya se ha dicho la Ronda Oeste.
- Inadecuada ubicación de mobiliario urbano y vegetación.
- Falta de respeto de algunos conductores con respecto a la debilidad del peatón.
- Discontinuidad de un viario a nivel del litoral que conecte los núcleos costeros entre sí.

Como conclusiones podemos destacar:

- La existencia de dos grandes zonas urbanas, con significativa demanda peatonal, como son el Centro Histórico, por un lado, y la zona del Perchel norte y Prolongación de la Alameda, por otro. Ambas zonas relacionadas entre sí, de forma que se configura un corredor peatonal a potenciar, entre la Avda. de Andalucía y la Plaza del General Torrijos, a través del Puente de Tetuán, la Alameda Principal, Plaza de la Marina y el Paseo del Parque.

- Otras zonas con significativa demanda peatonal son el barrio de Carranque y la zona de la Rosaleda, entre Luis Buñuel y Velarde, la cual contiene equipamientos importantes del municipio, como son el “Estadio de Fútbol de La Rosaleda”, la “Escuela de Idiomas”, y los hospitales “Materno Infantil” y “Civil”.
- Existen en otras zonas periféricas de la ciudad donde existen una importante concentración de equipamientos y servicios, y por tanto existe un viario con demanda peatonal. Estas zonas están en Teatinos, debido tanto al Campus Universitario como a la Ciudad de la Justicia.
- También en la periferia se encuentra la zona de Carretera de Cádiz, donde los numerosos equipamientos existentes se encuentran dispersos, pero que en su conjunto configura un gran espacio de concentración de equipamientos y dotacional, sobre todo debido a los colegios, institutos e instalaciones deportivas existentes. Igual ocurre en el otro extremo de la ciudad en la zona de El Palo.
- Las calles peatonales son todavía escasas en la trama urbana de la ciudad, existiendo tan sólo un porcentaje significativo en el Centro Histórico y puntuales en algunos distritos de la ciudad.
- La deficiencia de conectividad peatonal puede observarse en la travesía de la A-357, que empieza a tener una función puramente urbana, como lo demuestra el hecho de que se le hayan empezado a asignar nombres de avenidas como Blas Infante, Andrés Llorden y Duque de Ahumada. Este caso es el más llamativo, porque debido al diseño impuesto en esta vía se han obviado los desplazamientos peatonales y directamente se les ha relegado a vías secundarias paralelas.
- Las dificultades para la movilidad peatonal que se detectan en el viario periférico al centro histórico de la ciudad, sobre todo debido a la insuficiente sección viaria y a la preferencia de circulación que se le ha dado al vehículo privado, incluso en esta parte de la ciudad, ha obligado a los peatones a refugiarse en acerados estrechos. Esto último puede observarse claramente

en algunas calles, como: Ollerías, Álamos, José Manuel García Caparrós, Victoria, Cruz del Molinillo, ...

- El desequilibrio en la asignación de usos que se observa en el eje Alameda Principal, donde se han reservado a los peatones unas reducidas bandas de la calle en comparación con la amplitud de la calzada de rodadura que existen, que pueden llegar a tres y cuatro carriles por cada sentido, sumando las vías de servicio.
- La elaboración de un Plan de Accesibilidad en el Centro Histórico, con objeto de crear un protocolo de actuaciones que asegure la accesibilidad vecinal.



5. LÍNEAS DE DESARROLLO

5.1. OBJETIVOS GENERALES

En el nuevo modelo de movilidad que se promueve en la ciudad, la movilidad a pie debe perseguir los siguientes objetivos básicos:

- Crear itinerarios peatonales seguros y accesibles con conexión viaria en el interior de los barrios, entre barrios y desde estos al centro de la ciudad.
- Seguir implantando nuevas zonas peatonales y de coexistencia con preferencia para viandantes.
- Eliminar barreras físicas que fragmenten el territorio y que penalizan los desplazamientos peatonales.
- Eliminar barreras arquitectónicas y ordenar el mobiliario urbano del espacio público para garantizar la accesibilidad universal.
- Acondicionar espacios o áreas de estancia (plazas y parques u otros) para el uso de los peatones en su movilidad.



5.2. LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL COMO SEÑA DE IDENTIDAD

La movilidad en el entorno urbano, así como su percepción y comprensión resultan más complicadas para aquellas personas con alguna dificultad física, psíquica o sensorial. Es frecuente la existencia de obstáculos que obligan al peatón a modificar sus recorridos.

El Plan Estratégico de Accesibilidad Universal de Málaga ha sido el instrumento efectivo para poder proceder a la eliminación de barreras arquitectónicas u obstáculos del viario público, puesto que su presencia supone la limitación de la movilidad de las personas con mayores dificultades en una ciudad que cada vez cuenta con un mayor crecimiento demográfico, urbano y turístico.

Este Plan, agrupa los principales problemas percibidos por las personas discapacitadas o con movilidad reducida como, por ejemplo, el estrechamiento de las aceras, presencia de obstáculos, la pavimentación inadecuada, la falta de rebaje en los cruces, etc.

Según el Plan, se establece que los entornos urbanos deberán cumplir con los requerimientos de accesibilidad que se citan a continuación:

- Minimizar los recorridos a llevar a cabo por el peatón y hacerlo siempre en las máximas condiciones de seguridad.
- Desarrollo de soluciones que hagan el entorno accesible para cualquier persona, independientemente de su edad o capacidad física.
- Organización de los diferentes flujos, delimitando claramente cada uno de ellos y prestando especial atención a los puntos de cruce entre los mismos.
- Consideración del mobiliario urbano tanto por su diseño como por su ubicación.

Algunas de las actuaciones contempladas en el Plan Estratégico de Accesibilidad fueron:

- Ensanchamiento de acera (hasta alcanzar un ancho de 1,50 m).
- Eliminación o traslado de obstáculos verticales como postes, señales o farolas.
- Protección de alcorques.
- Instalación de barandillas accesibles.
- Avisador acústico en semáforos.

Entre las medidas que se proponen para promover la accesibilidad entre todos los sectores de la población, independientemente de la capacidad física y de la edad, cabe destacar:

- Llevar a cabo una serie de estudios de movilidad en el centro urbano que beneficien los desplazamientos de personas mayores y personas con discapacidad.
- Reposición paulatina del mobiliario urbano por modelos accesibles según los criterios del diseño universal.
- Elaborar guías de prescripciones técnicas que permitan la selección de mobiliario y elementos que sean accesibles según normativa vigente (Norma UNE)

El Plan Estratégico de Accesibilidad Universal, establece un criterio general de organización de los itinerarios peatonales mediante la división en bandas longitudinales paralelas que albergarán diferentes usos:

- Banda de afección de fachada, o espacio contiguo a las mismas. Puede lindar con plazas, parques, jardines, solares... Su función será absorber las irregularidades existentes en fachadas para evitar que invadan la banda libre peatonal.
- Banda libre peatonal, o espacio libre de obstáculos, que da continuidad a todo el recorrido y que configura el itinerario peatonal accesible.
- Banda de mobiliario exterior, o espacio adosado a la banda libre peatonal donde se ubica todo el mobiliario urbano y se incluyen zonas de descanso.

Por otra parte, se establece que, cuando los itinerarios peatonales se crucen con vías para vehículos, se plantearán vados y pasos de peatones accesibles. Debe tenerse especial cuidado en los cruces con los carriles de uso exclusivo de bicicletas.

En cuanto a los requisitos de las infraestructuras peatonales, el Plan Estratégico de Accesibilidad Universal establece que deben ser continuos, es decir, sin escalones sueltos y con pendientes transversal y longitudinal que permitan la circulación peatonal de forma autónoma a todas las personas, incluidas aquellas que pudieran encontrarse con mayores limitaciones para transitar, como por ejemplo, las personas que utilizan bastones, sillas de ruedas, andadores o incluso, llevan carritos de niños o de la compra; así mismo, en el Plan se ve necesario que incorpore una referencia perceptible a lo largo de todo el recorrido que permita guiar a los peatones ciegos.

En cuanto a las personas con movilidad reducida, el Plan Estratégico establece que las aceras deberán presentar anchura libre de paso que garantice las maniobras de giro, cruce y cambio de dirección de los peatones en sillas de rueda.

En lo que se refiere a los elementos de urbanización integrados en espacios de uso público, tales como farolas, postes, señales, contenedores de basura, arbolado, etc., presentarán, con carácter general, características de diseño, ejecución y ubicación, tales que no se conviertan en obstáculos ni elementos peligrosos para la deambulación y seguridad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, por lo que, se establece que nunca deben invadir el ámbito libre de paso de un itinerario peatonal accesible y, si se sitúan en él, cumplirán estrictamente con las dimensiones y requerimientos de identificación exigidos en la legislación vigente

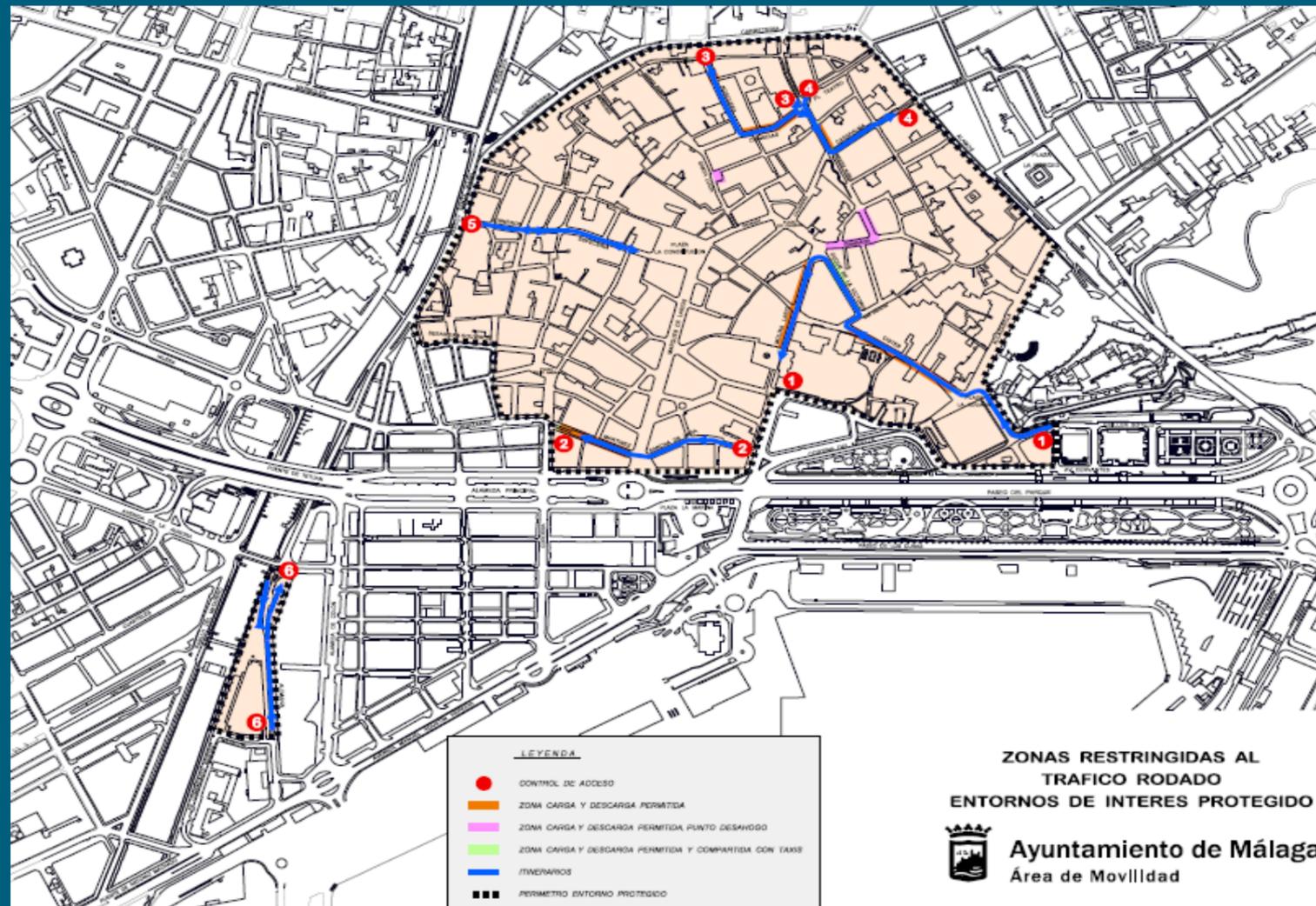


5.3. ACTUACIONES RECIENTES Y PREVISTAS EN MÁLAGA

En los últimos años, el Ayuntamiento de Málaga ha realizado un gran esfuerzo en actuaciones encaminadas a fomentar y favorecer la movilidad peatonal, mejorar la habitabilidad del centro histórico y su proyección cultural y turística.

Dentro de este campo, en el año 2009, se instauró en el Centro Histórico de la ciudad el sistema de control de accesos a zonas restringidas al tráfico rodado, por considerarse entornos de interés protegido.

Gracias a este sistema se ha conseguido reducir año tras año la circulación en la zona, consiguiendo no sólo la mejora en movilidad, sino también en el apartado medioambiental y de calidad de vida, ya que supone una importante reducción de emisiones de CO2 a la atmósfera y ahorro energético, así como una mejora notable en los niveles de ruido, de confort en el entorno protegido y de habitabilidad en aquellas zonas en las que se ha instalado ya que aporta un espacio más amplio para el peatón.



También se han realizado importantes actuaciones para favorecer la movilidad peatonal en el Centro Histórico, que han contribuido a conseguir que sea una zona de preferencia peatonal y constituya una referencia para los ciudadanos. Las actuaciones urbanísticas de mayor relevancia en este ámbito han sido las siguientes:

- Peatonalización de Plaza del Obispo y calles La Bolsa y Strachan.
- Peatonalización de calle Alcazabilla.
- Peatonalización de calle Echegaray.
- Peatonalización calle Larios y Plaza de la Constitución.
- Reurbanización de Cister, San Agustín, Duque de la Victoria y Molina Lario.
- Peatonalización de las calles Granada y Calderería.
- Peatonalización calle Méndez Núñez.
- Reurbanización Plaza Uncibay.
- Reurbanización de las calles Especerías – Cisneros.
- Reurbanización de las Plazas del Siglo y del Carbón.
- Reurbanización Plaza de la Merced.
- Reurbanización entorno Aduana.
- Reurbanización de calle Pozos Dulces y su entorno.
- Reurbanización del entorno comprendido entre Carretería y avenida de la Rosaleda, (calles Gigantes, Postigo de Arance,...).
- Peatonalización de calle Tomás Heredia.
- Reurbanización Plaza Poeta Alfonso Canales y su entorno.

En la actualidad, desde la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, se está trabajando en el desarrollo de diversos proyectos encaminados al fomento de la movilidad peatonal en la ciudad de Málaga, y en concreto en su Centro Histórico.

De entre estos proyectos destacan:

- Reurbanización del entorno de la Catedral.
- Reurbanización del entorno del Mercado de Atarazanas.
- Reurbanización Puerta Nueva.
- Reurbanización de las calles Casapalma – Cárcer.
- Reurbanización Plaza de los Mártires y calle Comedias

5.4. PROPUESTA DE ZONAS 30

En una visión a medio - largo plazo, y de forma general sin llegar a un estudio detallado, a continuación se indican algunos entornos de la ciudad que pueden pasar a ser nuevas zonas 30

Las Zonas 30 que pueden ir implantándose de manera progresiva son las siguientes:

	Distrito	Barriada
1.1	Distrito 1	Zona Perchel norte.
1.2	Distrito 1	Zona Perchel sur.
1.3	Distrito 1	Zona Trinidad.
1.4	Distrito 1	Conde Ureña.
1.5	Distrito 1	Zona de Lagunillas.
1.6	Distrito 1	Zona Malagueta sur.

	Distrito	Barriada
2.1	Distrito 2	Playa Virginia.
2.2	Distrito 2	La Araña.
2.3	Distrito 2	El Drago.
2.4	Distrito 2	Echeverría del Palo.
2.5	Distrito 2	El Mayorazgo.
2.6	Distrito 2	Barriada El Palo.

	Distrito	Barriada
3.1	Distrito 3	San José.
3.2	Distrito 3	Las Flores.
3.3	Distrito 3	Parque del Sur.
3.4	Distrito 3	Sagrada Familia.

	Distrito	Barriada
4.1	Distrito 4	La Corta.
4.2	Distrito 4	Nueva Málaga.
4.3	Distrito 4	Los Millones.
4.4	Distrito 4	Haza del Campillo.
4.5	Distrito 4	Nuestra Señora de Fátima.

	Distrito	Barriada
5.1	Distrito 5	Martiricos.
5.2	Distrito 5	Las Virreinas.
5.3	Distrito 5	503 Viviendas.
5.4	Distrito 5	La Palmilla.

	Distrito	Barriada
6.1	Distrito 6	San José del Viso.
6.2	Distrito 6	El Duende.
6.3	Distrito 6	Cortijo de Torres.
6.4	Distrito 6	Intelhorce
6.5	Distrito 6	La Asunción.

	Distrito	Barriada
7.1	Distrito 7	La Princesa.
7.2	Distrito 7	Parque Mediterráneo.
7.3	Distrito 7	Girón.
7.4	Distrito 7	La Paz.
7.5	Distrito 7	Sixto.

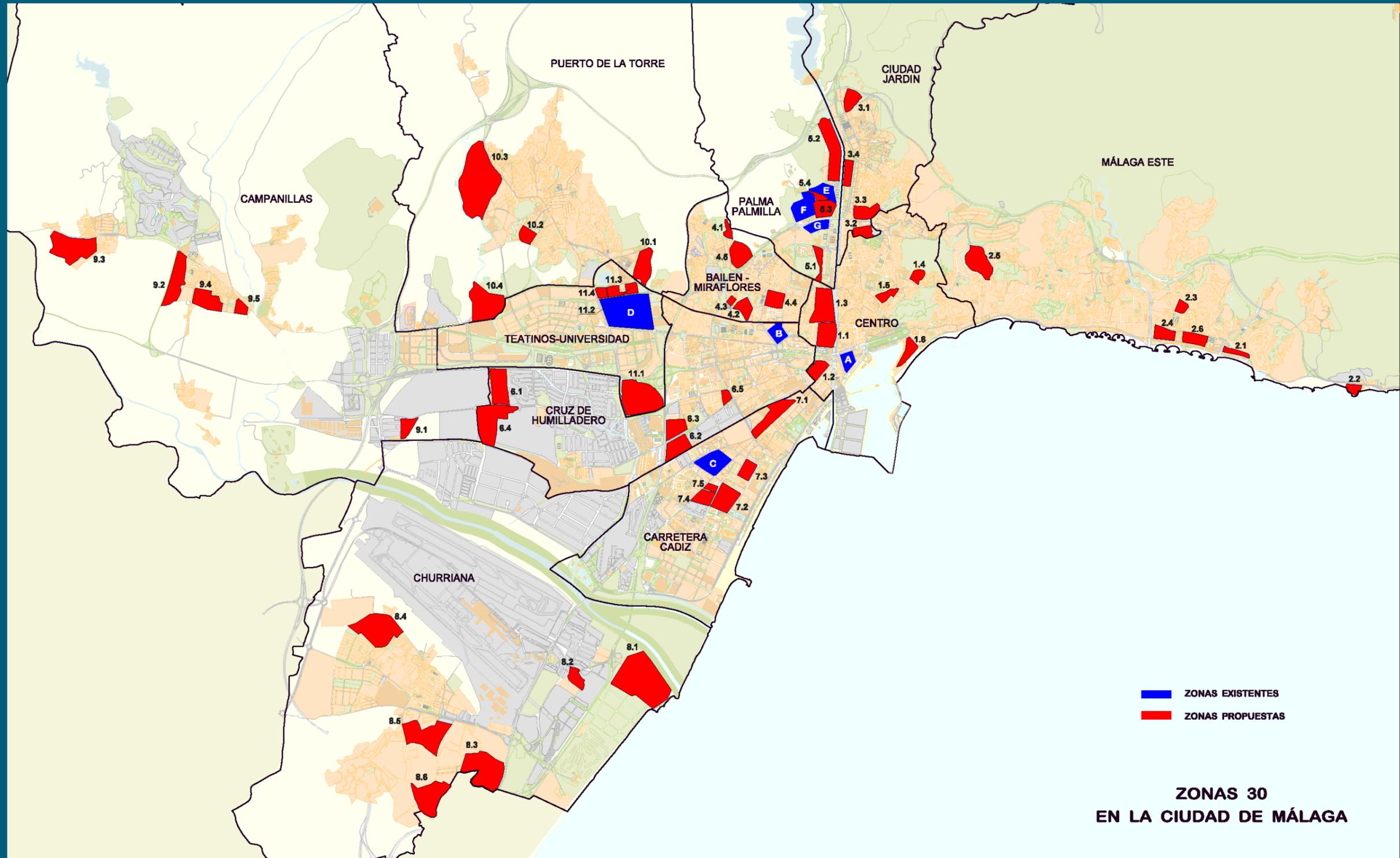
	Distrito	Barriada
8.1	Distrito 8	Guadalmar.
8.2	Distrito 8	San Julián.
8.3	Distrito 8	El Olivar.
8.4	Distrito 8	La Noria.
8.5	Distrito 8	Monsálvez.
8.6	Distrito 8	Cortijo Maza.

	Distrito	Barriada
9.1	Distrito 9	El Tarajal.
9.2	Distrito 9	El Roquero.
9.3	Distrito 9	Santa Rosalía.
9.4	Distrito 9	Hacienda Segovia.
9.5	Distrito 9	El Brillante.

	Distrito	Barriada
10.1	Distrito 10	Hacienda Cabello.
10.2	Distrito 10	El Limonero.
10.3	Distrito 10	Puertosol.
10.4	Distrito 10	Soliva.

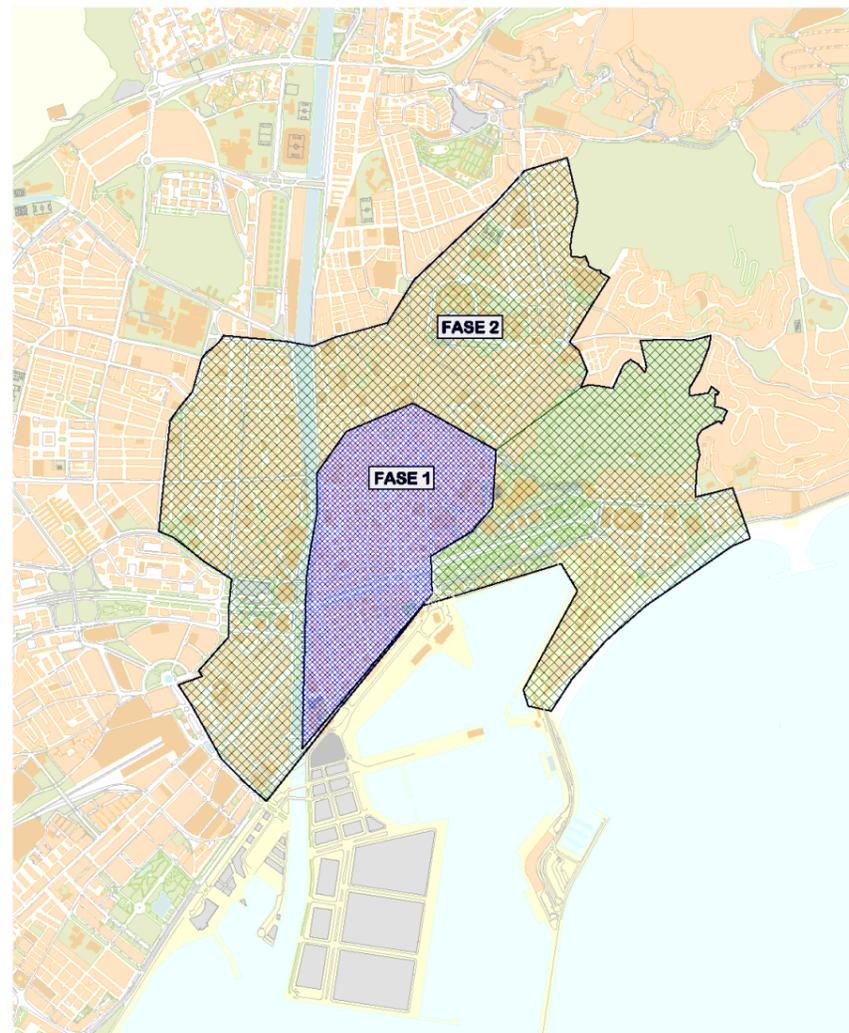
	Distrito	Barriada
11.1	Distrito 11	Cortijo Alto.
11.2	Distrito 11	Quinta Alegre.
11.3	Distrito 11	Colonia Santa Inés.
11.4	Distrito 11	El Tejar.





5.5. PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO COMO ENTORNO DE INTERÉS PROTEGIDO

La base de la propuesta es la reordenación con prioridad peatonal de todo el viario del Centro Histórico, aumentando el espacio del mismo, de forma paulatina, y llevándolo hasta los nuevos límites marcados en el plano adjunto, que se alcanzarían en dos fases.



5.6. PROPUESTA DE RED DE GRANDES ITINERARIOS

5.6.1. CONCEPTUALIZACIÓN

La complejidad del problema de movilidad y transporte en Málaga asume tal número de variables que las estrategias para dar respuestas efectivas deben apoyarse en una recomposición del sistema, interviniendo en cada factor por separado y en conjunto.

El factor peatón como sistema monomodal y como parte en los trayectos motorizados debe ser una de las piezas de mayor importancia en el diseño de este plan, no sólo por sus cualidades para absorber cuotas significativas de los recorridos actualmente asignados a modos motorizados, sino por sus características específicas para el intercambio modal, para el refuerzo de las actividades comerciales y por su capacidad de sistema de interconexión con los espacios estanciales de la ciudad.

Insertar un sistema continuo, completo y eficaz para peatones en la ciudad, debe partir de las respuestas a las demandas en primer lugar, pero incorporando niveles de movilidad de potencialidad real que contribuyan a estructurar este modo de transporte como habitual para los diferentes motivos de viaje. Es decir, no sólo deben solucionarse los problemas existentes, sino crear nuevas posibilidades de movilidad asociada a usos y espacios.

Esta visión diferente de la ciudad funcional apoyada sobre modos de transporte sostenibles, especialmente los no motorizados, requiere la implantación y encaje de nuevas infraestructuras capaces de soportar la nueva demanda inducida.

- Así, en primer lugar, se debe comenzar instaurando una red principal de itinerarios peatonales, que coincidirán con los grandes ejes de la ciudad, los cuales se utilizarán para desplazarse entre barrios y desde estos hasta el centro de la ciudad. Estos serán largos ejes longitudinales y radiales que reúnan unas condiciones óptimas para los desplazamientos a pie.

- En segundo lugar, desde una perspectiva de intermodalidad real se propone la integración de los ejes urbanos como piezas multimodales, que evidentemente deben dejar un lugar protagonista a la bicicleta y el peatón, siguiendo la malla urbana por la que se crea una importante red radial urbana.
- El tercer nivel se asigna a aquellos ejes de barrio autónomos que existen en cada unidad funcional y que se complementan con otros modos, para asegurar la buena accesibilidad de los residentes a sus viviendas. Estos nuevos ejes viarios, ya existen y sólo habría que dar un nuevo uso a los existentes, por eso es necesario identificarlos y dotarlos de un nuevo diseño viario, sirviendo para articular “microrredes” sostenibles en todos los barrios de la ciudad, apoyada en principios de diseño de coexistencia.
- Un cuarto nivel de zonas de estar, que sean de preferencias peatonales y dedicadas a los peatones con dimensiones suficientes para que éstos puedan disfrutar de las mismas en condiciones de seguridad y comodidad.

5.6.2. RED PRINCIPAL PEATONAL LONGITUDINAL O RADIAL

Para la elaboración de las nuevas redes peatonales de la ciudad, se deberá planificar en base a los siguientes criterios:

- Configuración de la red primaria – estructurante de itinerarios peatonales vinculados a ejes arteriales de la ciudad.
- Configuración de la red secundaria de movilidad peatonal con doble funcionalidad: conexiones intrabarrios e interbarrios.
- Reconfigurar las estrategias de regulación de los ciclos semafóricos para favorecer la continuidad en los flujos de los peatones y reducir los tiempos de espera, cuando sea posible.

- Acondicionamiento y reordenación/reurbanización de encuentros e intersecciones conflictivas.

Con estos criterios se crearán los siguientes itinerarios peatonales longitudinales o radiales:

➤ **Longitudinal este – centro.**

- Avda. Salvador Allende, Bolivia, Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso, Cánovas del Castillo, Paseo del Parque.
- Almería, Juan Sebastián Elcano, Pintor Sorolla, Paseo Sancha, Prías, Paseo Reding, Paseo del Parque, Plaza de la Marina.

➤ **Longitudinal oeste – centro.**

- Avda. Manuel Alvar, Pacífico, Paseo de Antonio Machado, Puente Antonio Machado, Avda. Manuel Agustín Heredia, Plaza de la Marina.
- Jalón, Canillas de Aceituno, Camino de la Térmica, Luis Barahona de Soto, Sor Teresa Prat, La Hoz, Ayala, Salitre.
- Avda. Velázquez, Héroe de Sostoa, Cuarteles; Avda. Europa.
- Bulevar Presidente Adolfo Suárez, Poeta Muñoz Roja, Mendivil y Explanada de la Estación.
- Callejones del Perchel, Plaza de la Solidaridad, Paseo de los Tilos, Plaza Cruz de Humilladero, Avda. Ortega y Gasset.
- Camino San Rafael, Avda. Las Malagueñas, Paquiro, Camino de los Prados, Ucrania, Ctra. Azucarera – Intelhorce.

➤ **Longitudinal centro-noroeste.**

Formado por las siguientes vías:

- Alameda Principal, Avda. Andalucía, Avda. Blas Infante.
- Hilera, Herrera Oria, Cómputa, Jorge Luis Borges, Plutarco, Avda. Dolores Aragón, Boulevard Louis Pasteur.
- Navarro Ledesma.
- Mármol, Martínez Maldonado, Avda. Carlos Haya, Lope de Vega.

➤ **Longitudinal norte-sur.**

A lo largo del eje del Guadalmedina, recuperando para espacio público el eje del río.

El Eje del Guadalmedina debería reforzarse para la movilidad peatonal, dejando corredores para uso compartido entre el peatón y el vehículo motorizado a ambos lados del río, tanto por el Pasillo de Guimbarra, como por el Pasillo de Santa Isabel y José Manuel García Caparrós.

5.6.3. REDES PRINCIPALES PERIMETRALES O TRANSVERSALES

Con una red longitudinal urbana no es suficiente para satisfacer las grandes demandas de movilidad peatonal en Málaga, sino que es necesario buscar corredores transversales que terminen por coser esa trama radial y convertirla en una verdadera malla de viario peatonal para el municipio. Por eso se plantean siete grandes “cosidos” para la anterior red radial peatonal:

➤ **Valle-Inclán, Guerrero Strachán.**

Este viario, que constituye actualmente un gran eje motorizado este-oeste por la parte norte de la ciudad, debe potenciarse como un gran corredor peatonal que conecte barrios como Camino de Suárez con Ciudad Jardín.

➤ **Princesa, Abogado Federico Orellana Toledano, Avda. Juan XXIII, Virgen de la Cabeza, Santa Rosa de Lima.**

Debe mejorarse su conectividad peatonal desde Pacífico hasta Santa Rosa de Lima, para permitir las conectividades transversales entre todos los ejes peatonales radiales del oeste de la ciudad.

➤ **Castilla, Plaza José Bergamín, Almogía, Corregidor Francisco de Molina, Alcalde Díaz Zafra, Ceramistas, Sillita de la Reina, Avda. de la Paloma.**

Este eje es paralelo al anterior, y tiene las mismas características y condiciones, tanto de funcionalidad como de geometría.

➤ **Moliere, Leo Delibes, María Zambrano, Doctor Manuel Domínguez, Diego Fernández de Mendoza, Pintor Manuel Barbadillo.**

Nuevo corredor transversal que se está planteando para conectar el sur con el norte de la ciudad al otro lado de la A-7. En este caso, hay que tener especial cautela para que se pongan en marcha las medidas necesarias para facilitar los desplazamientos peatonales, porque corre el riesgo de convertirse en una vía rápida para vehículos privados.

➤ **Rafael Pérez Estrada, Paseo Salvador Rueda, Ferrándiz.**

Estas vías conectan la zona del Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso, zona de playas, con el Barrio de la Victoria. Por ello es necesario acondicionar algunos tramos y hacer los que faltan en el lateral este del Paseo Salvador Rueda.

➤ **Idris, Paseo Miramar, Avda. Mayorazgo, La Era, Camino de los Almendrales, Olletas, Molino San Telmo, Albéniz, San Juan Bosco.**

Esta red forma una corona al noreste del centro, y su trazado coincide, en parte, con el vial de cornisa.

➤ **Avda. Arquitecto Luis Bono, Avenida Rocío Jurado, Avda. Pintor Rodríguez Vivar, Alicia Alonso, Avda. Jenofonte, Avda. Washington. Compositor Enrique Aranda, Astrae.**

Este eje, además de la funcionalidad como eje perimetral, sirve de conexión entre los distritos de Puerto de la Torre y Teatinos. El mismo, debe tenerse en cuenta tanto para la movilidad peatonal, como para otros medios de transporte.

5.6.4. REDES PRINCIPALES EN LOS DISTRITOS DE CAMPANILLAS Y CHURRIANA

➤ **Campanillas**

En este distrito, el itinerario principal peatonal está formado por las siguientes vías:

- Calle José Calderón, avenida Profesor García Rodeja y Travesía Maqueda.

➤ Churrana

En este distrito el itinerario principal peatonal está formado por las siguientes vías:

- Ctra. Coín, Torremolinos, Teresa Blasco, Camino Nuevo, Camino del Retiro, Decano Eduardo Palanca.
- Plaza de la Inmaculada, Portales del Popo, Camino de la Huertecilla, Vega, Monsálvez, Enrique Van Dulken, Periodista Juan A. Rando.

5.6.5. REDES PRINCIPALES ZONA NOROESTE

Además, también se proponen actuaciones de mejora de las infraestructuras peatonales en los siguientes entornos:

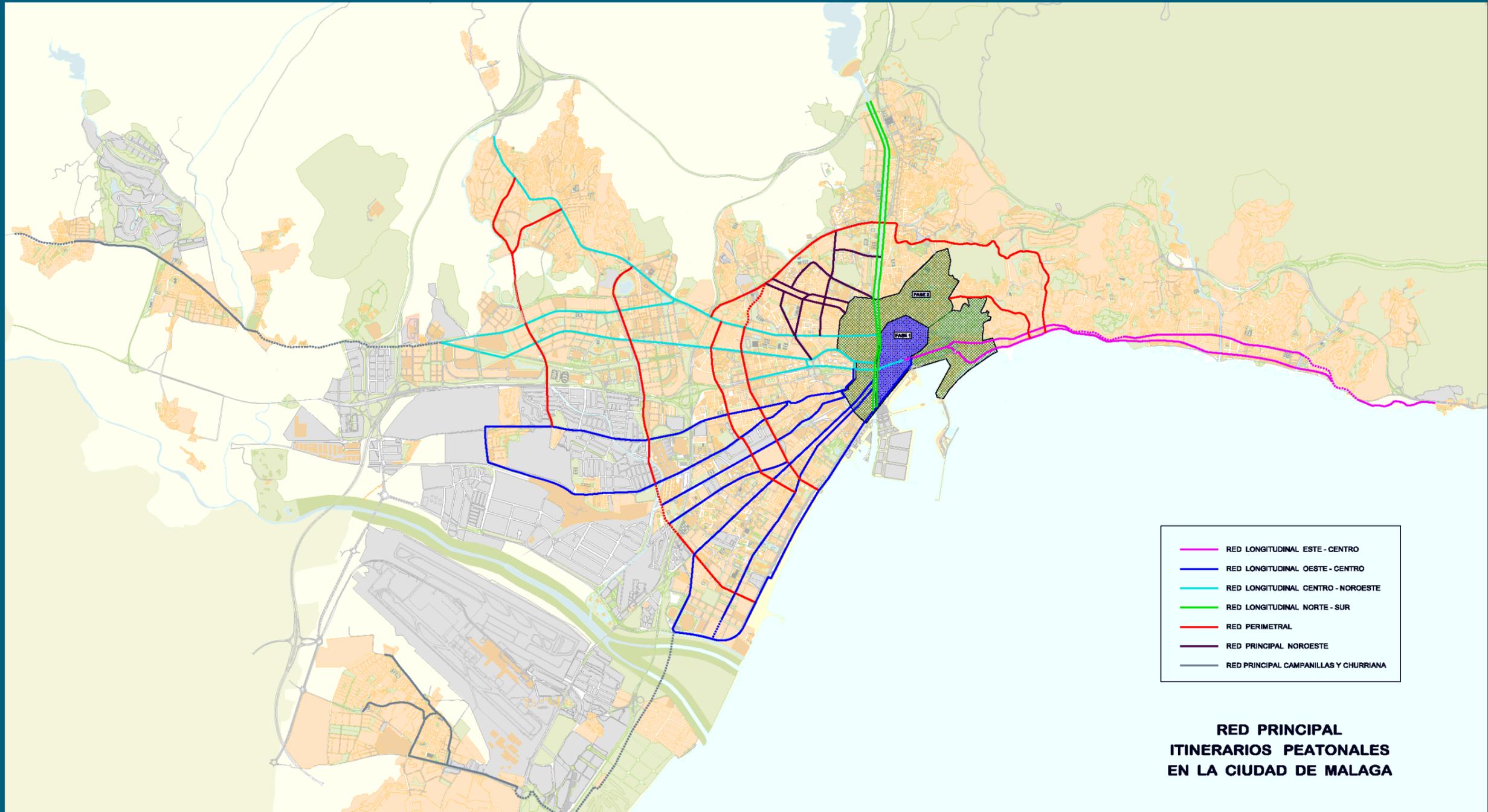
- Ingeniero de la Torre Acosta; Doctor Escassi, Morales Villarrubia, Moraima, Camino de Suárez, Velarde; Sondalezas
- Arroyo de los Ángeles, Nuestra Sra. De los Clarines.
- Martínez de la Rosa.
- Eugenio Gross, Blas de Lezo, Avd. Simón Bolívar.
- Avda. Luis Buñuel.

La zona del Camino de Suárez presenta unas características particulares porque se trata de un área de intensa actividad comercial con una elevada densidad de población. Además, constituye una de las principales entradas y salidas al núcleo urbano desde la Avenida de Valle-Inclán, si bien en los últimos años las intensidades de tráfico están bajando. Por esta razón son varias las propuestas que se han realizado a lo

largo de los últimos tiempos en relación con la movilidad de esta zona, que pasa por reforzar los modos no motorizados y de transporte público, frente a las actuales cargas motorizadas. Por ello, se propone la reordenación funcional de la calle Martínez de la Rosa con redistribución de espacios a favor de los modos no motorizados, dando facilidades para la movilidad peatonal.



RED PRINCIPAL DE ITINERARIOS PEATONALES PARA LA CIUDAD DE MÁLAGA



5.7. ACCESIBILIDAD PEATONAL A EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS Y ESPACIOS LIBRES

Otras zonas en las que se deben realizar actuaciones concretas para mejorar los desplazamientos peatonales en su entramado viario son aquellas donde existan equipamientos públicos, deportivos, educativos, sanitarios, culturales y de ocio.

Estas zonas requieren un estudio particular bajo criterios de intermodalidad, peatonalización, potenciación del transporte público y de otros medios de transporte no motorizados, que permita una reordenación de la zona, dada su elevada demanda de viajes peatonales.

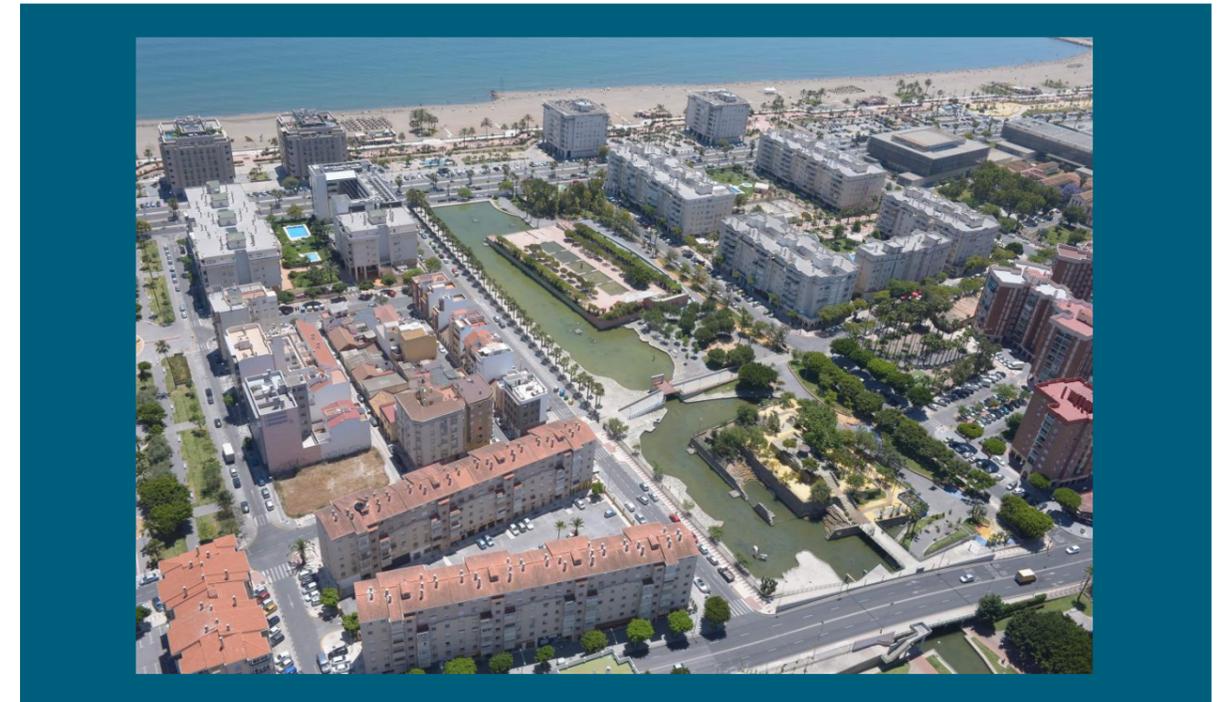
Por otro lado, la red de itinerarios peatonales de la ciudad no puede estar completa sin haber incluido dentro de la misma a aquellas vías que sirven de acceso a los espacios libres y zonas verdes del municipio, y por tanto absorben una parte importante de los flujos peatonales de la ciudad.

Para identificar este nuevo viario de demanda peatonal se identifican una serie de espacios libres y zonas verdes, alrededor de las cuales se localiza un entramado viario que será el que preferentemente canalizará los flujos peatonales hacia estas dotaciones urbanas.

Las áreas donde se localizan los espacios verdes más importantes del municipio son las siguientes:

- El Parque de Málaga; Los Jardines de Puerta Oscura.
- Los Jardines de Pedro Luis Alonso.
- Los Jardines de Picasso.
- El Parque de Huelin.
- El Parque de San Miguel, en Olletas.
- El Parque de Playa Virginia.
- El Parque de La Alegría, en Ciudad Jardín.
- El Parque del Norte, en Nueva Málaga.

- El Parque de Manuel Navarrete, en el distrito Palma – Palmilla.
- El Parque Litoral, en Carretera de Cádiz.
- El Parque de la Noria, en Churriana.
- El Parque Lineal, en Campanillas.
- El Parque de la Isla del Tesoro, en el Puerto de la Torre.
- El Parque del Cine, en Teatinos.



Así como los parques forestales de:

- Gibralfaro.
- El Parque del Morlaco.
- Las Virreinas.
- La Laguna de la Barrera.
- Monte Victoria.

Dentro de este epígrafe, no se pueden olvidar los distintos accesos a las playas de la ciudad.