

ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA

Un modelo de movilidad para un modelo de ciudad



Ayuntamiento
de Málaga



DOYMO 198.1017
DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD

OBJETIVOS

- **REALIZAR UN DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA: CUANTITATIVO Y CUALITATIVO** (realidad versus percepción)
- **EVALUAR PROPUESTAS** SOBRE LA MOVILIDAD (PEMUS, actuaciones urbanísticas, nuevas infraestructuras,...)

INSTRUMENTOS PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS

- **MACROENCUESTA de movilidad** (+ de 30.000 encuestas).



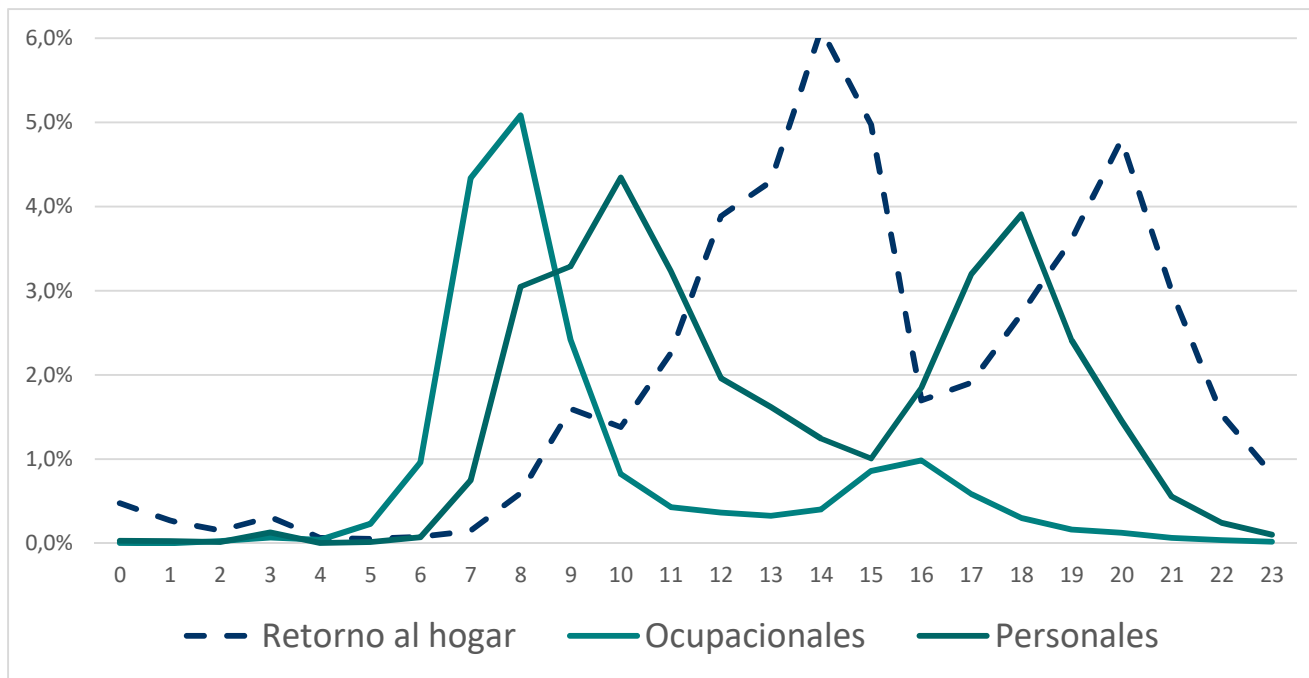
- **MODELO DE SIMULACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD**
- **VISIÓN DE LOS AGENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD**

Domiciliarias	20.287
Transporte público	2.307
Peatones y ciclistas	1.797
Conductores	5.774
Aeropuerto y Puerto	800
Hospitales	401
Movilidad laboral	425
TOTAL	31.791

DIFERENTES FORMAS DE MOVERSE SEGÚN LA HORA DEL DÍA

20.287 encuestas domiciliarias

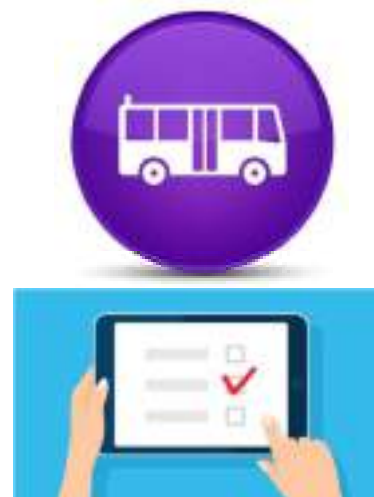
Necesidad de contemplar diferentes escenarios de movilidad



Distribución diaria de los desplazamientos

DIFERENTES FORMAS DE MOVERSE SEGÚN LA CONDICIÓN SOCIAL

2.300 Encuestas a usuarios del transporte público



Demanda cautiva (estudiantes, jubilados...)

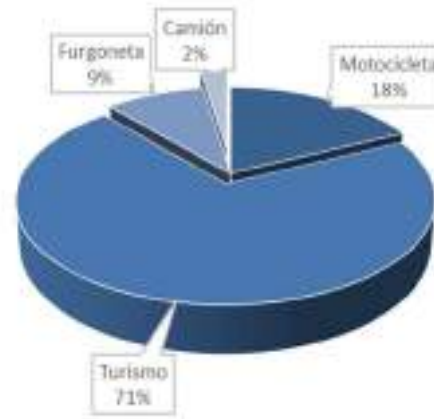
DISTINTA UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

1.800 encuestas a peatones y ciclistas



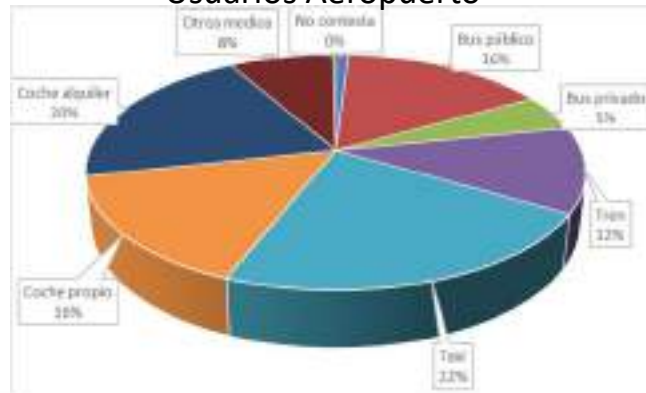
ELEVADO PESO DE VEHÍCULOS COMERCIALES Y MOTOCICLETAS

5.774 encuestas a conductores

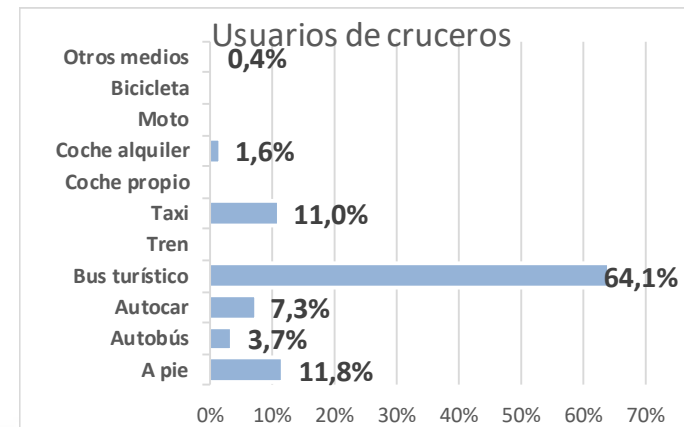


SOLUCIONES SINGULARES DE MOVILIDAD (Taxi, vehículo alquiler, bus turístico) DE LA DEMANDA TURÍSTICA. 800 encuestas en Aeropuerto y Puerto

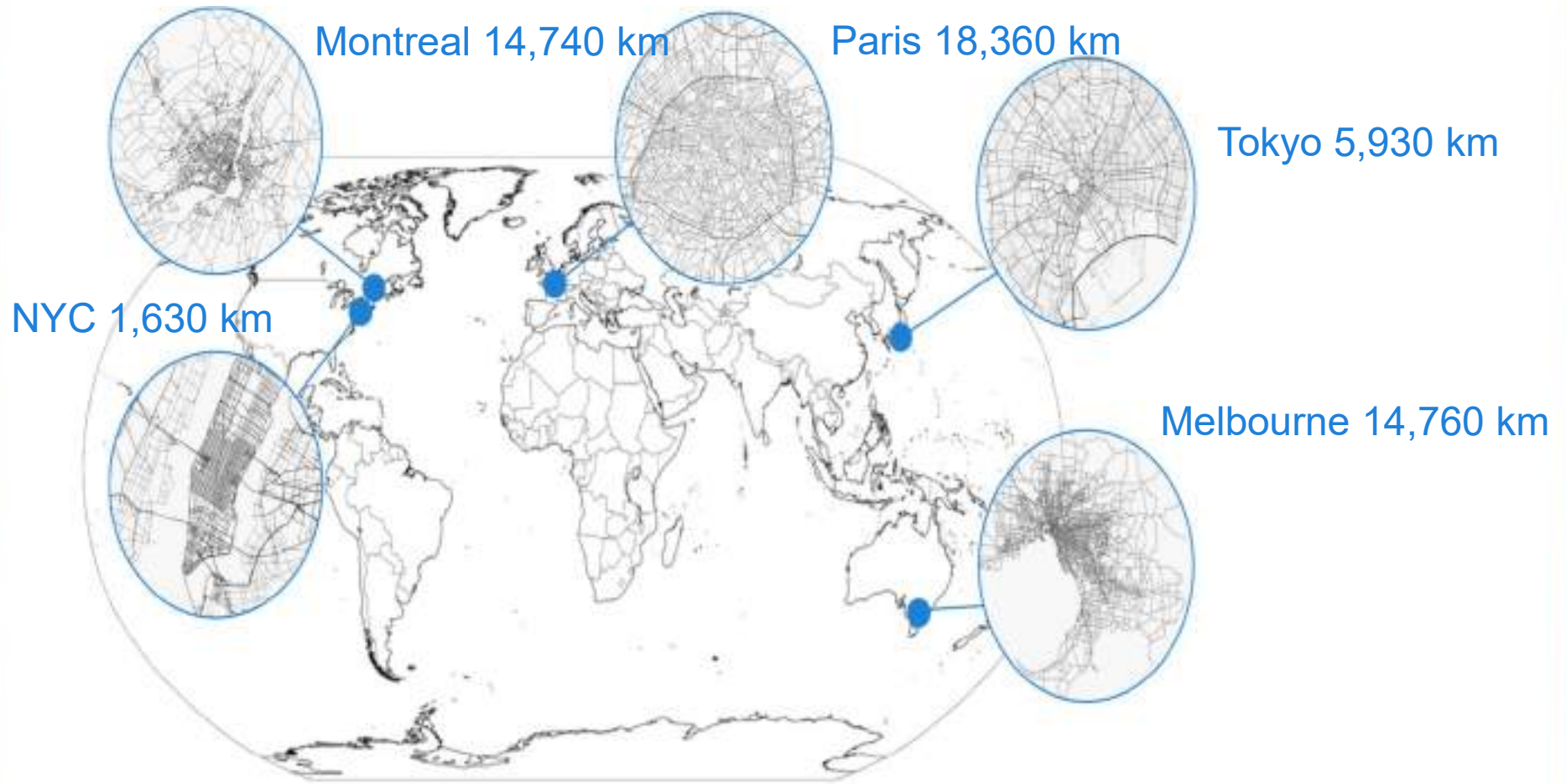
Usuarios Aeropuerto



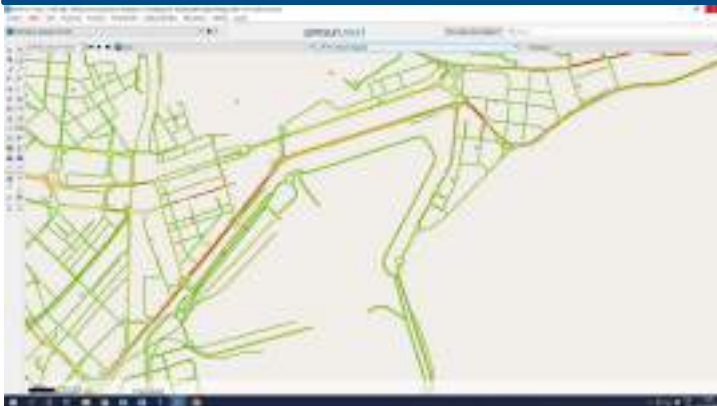
Usuarios de cruceros



**SE HA UTILIZADO EL SOFTWARE ESPAÑOL DE SIMULACIÓN AIMSUN.
IMPLANTADO EN TODO EL MUNDO**



EL PRIMERO EN ESPAÑA QUE INTEGRA EN UNA MISMA PLATAFORMA LA MICROSIMULACIÓN (NIVEL DE CRUCE) Y LA MACROSIMULACIÓN (NIVEL DE CIUDAD)



**UN MODELO QUE HA INTEGRADO TODOS LOS MODOS DE DESPLAZAMIENTOS:
PEATÓN, TRANSPORTE PÚBLICO (EMT,TAXIS,..), BICICLETAS, MOTOS, VEHÍCULOS
COMERCIALES Y COCHES.**



LOS AGENTES ENTREVISTADOS (EMT, Consorcio Metro, SMASSA, Puerto, Colegios oficiales, Parque Tecnológicos, Asociaciones empresariales,...) **APUNTAN LA NECESIDAD DE EXPANDIR EL NIVEL DE EXCELENCIA DEL ESPACIO PÚBLICO DEL CENTRO DE LA CIUDAD A OTROS BARRIOS, DAR UNA SOLUCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO A LA ZONA ESTE DE LA CIUDAD Y EL PARQUE TECNOLÓGICO Y ABORDAR LA GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS**

- Necesidad de la creación de una red de itinerarios peatonales, principalmente fuera del Centro donde se prima más al coche.
- La accesibilidad en Transporte público al Parque Tecnológico es un problema grave sin solucionar
- Necesidad de un transporte público segregado hacia el este
- Es necesario garantizar la accesibilidad al Puerto para mantener la competitividad de la ciudad.
- La Distribución Urbana de Mercancías constituye cada día más un problema de primer orden urbanístico, logístico y de movilidad.

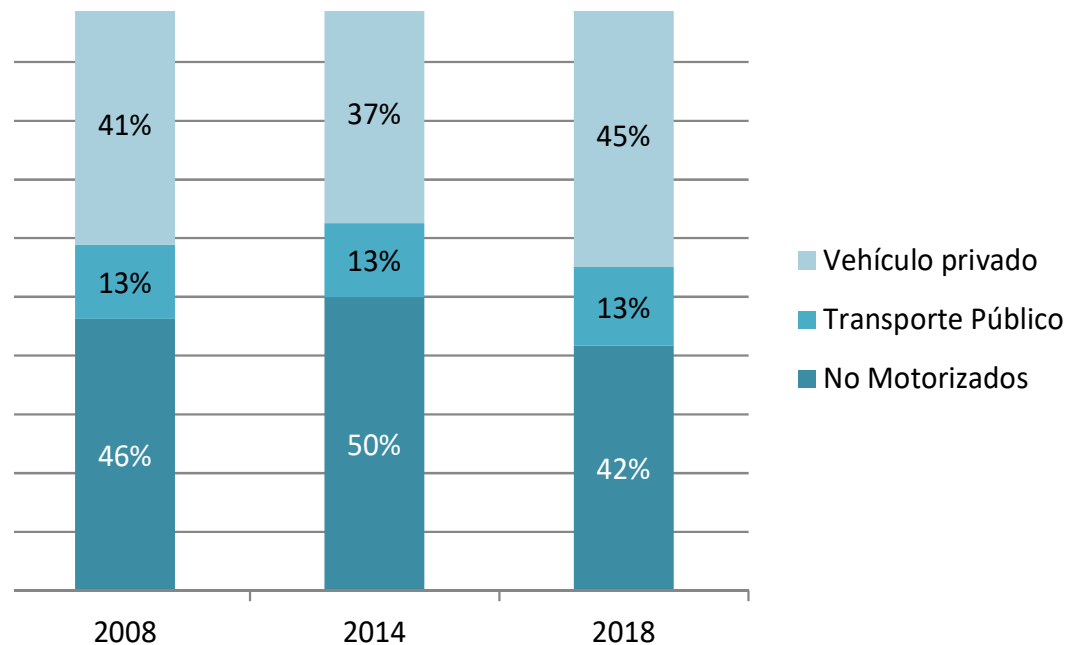


PRIMERAS CONCLUSIONES

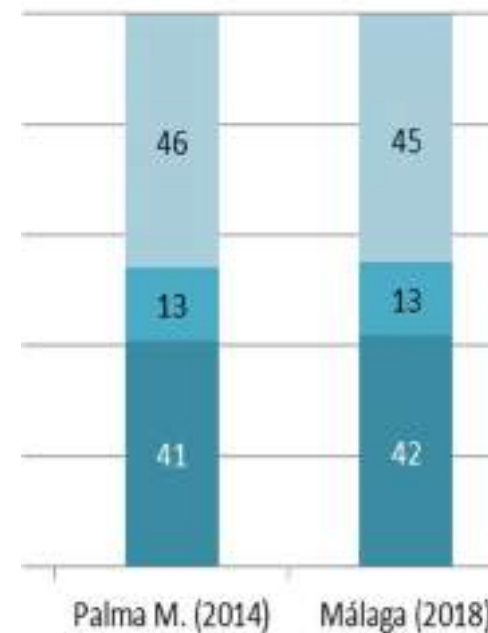


Significativo uso del coche, pero similar a ciudades del mismo tamaño

El crecimiento económico genera más viajes y más largos, lo que incita el uso de modos motorizados.



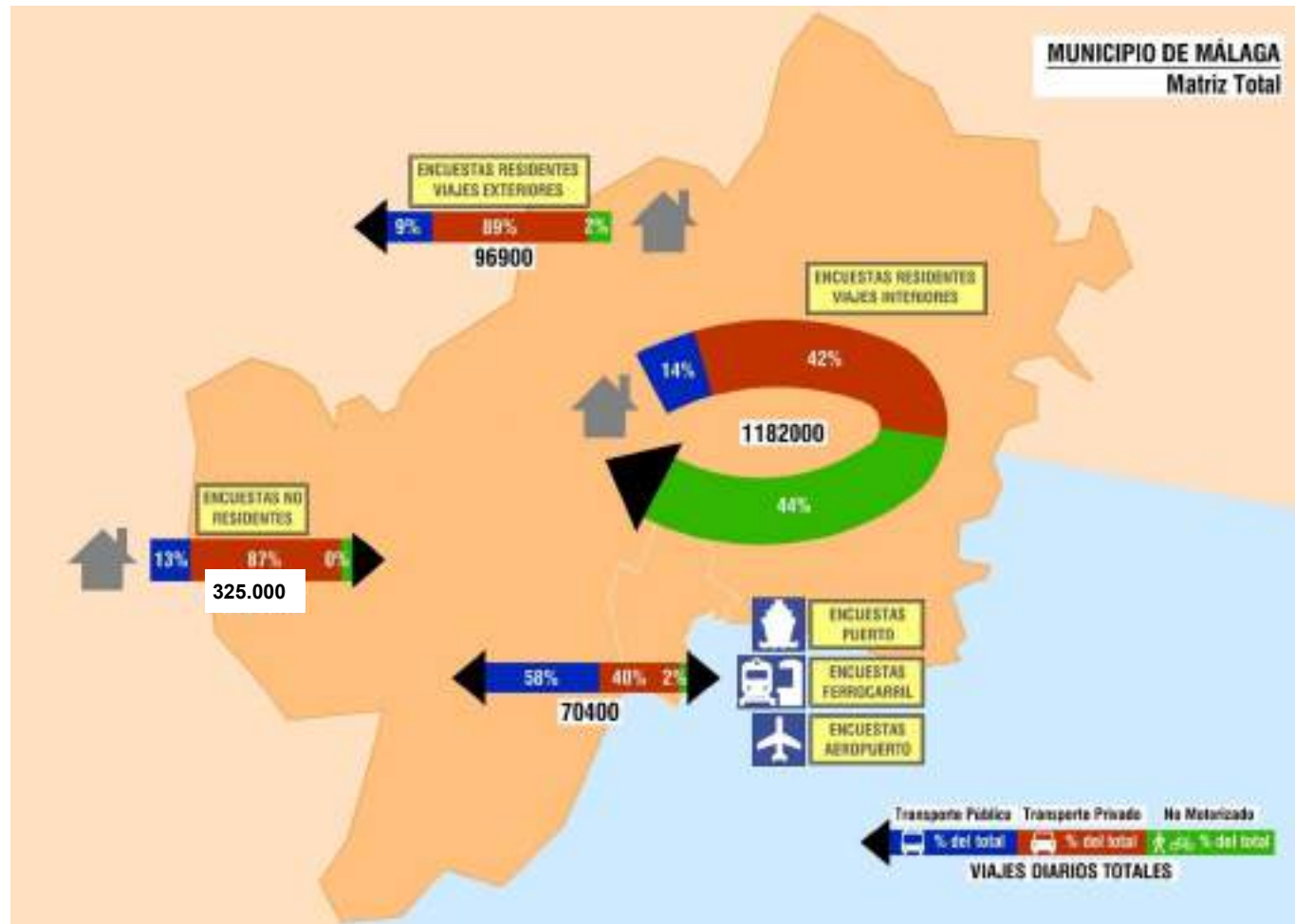
Evolución movilidad en Málaga



Distribución modal en distintas ciudades españolas

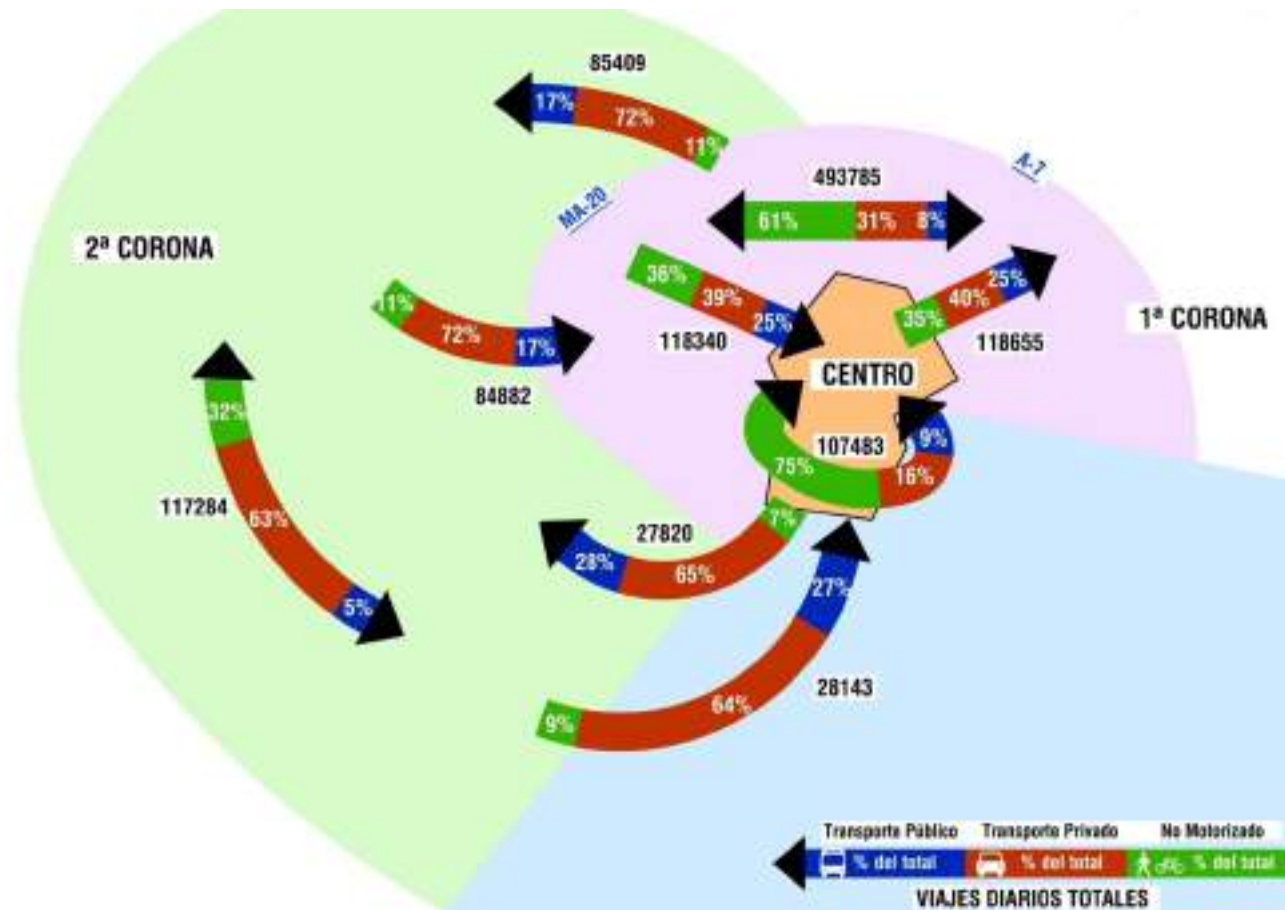
Más uso del coche en las relaciones metropolitanas,

- 1,67M de desplazamientos diarios, el 77% de residentes de la ciudad
- El 54% de los desplazamientos se realizan en coche (el 32% metropolitanos o de paso)



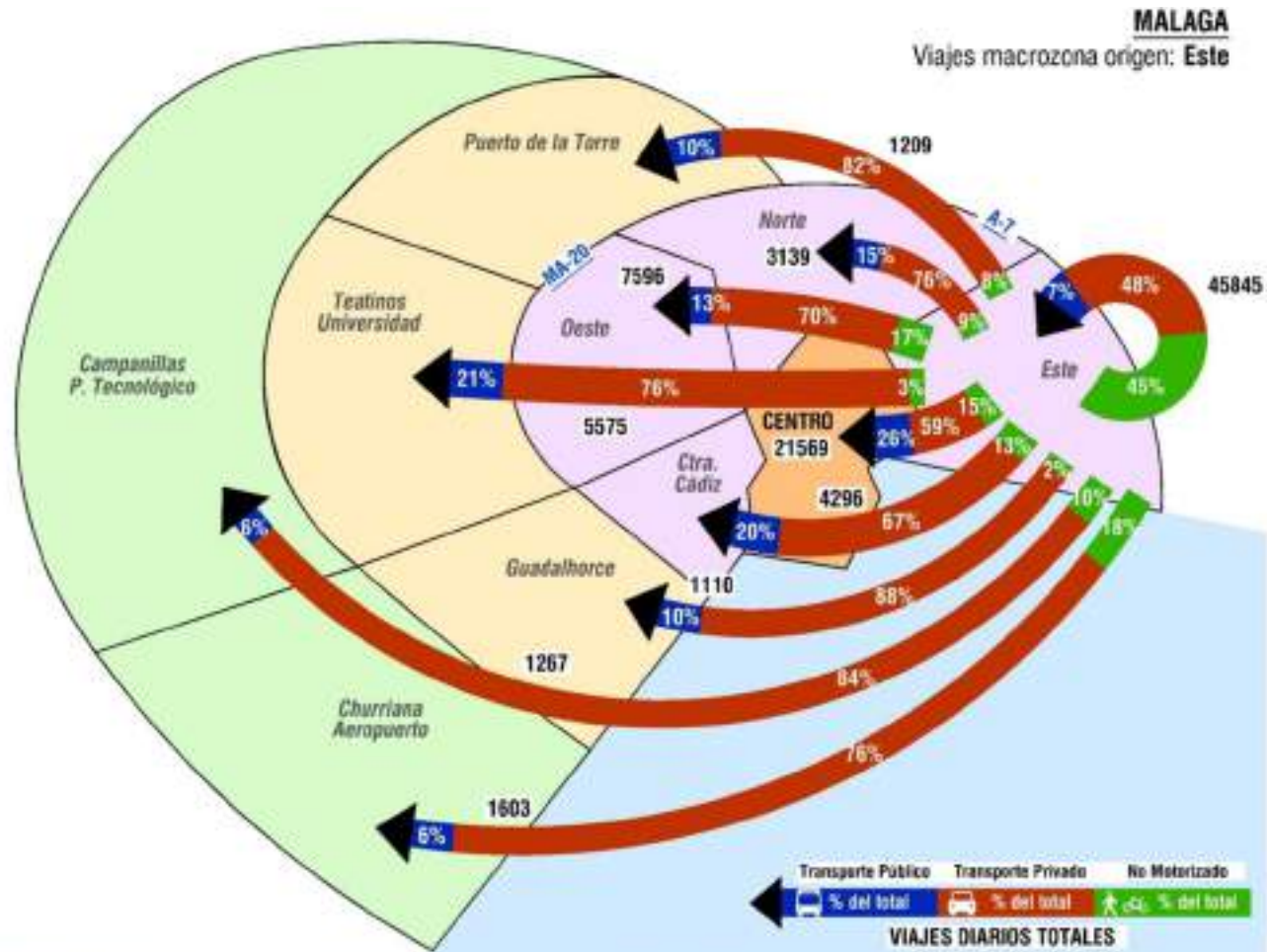
más uso del coche en las relaciones transversales (no vinculados con el centro de la ciudad)

- El 70% de los viajes en coche de residentes se realizan en las coronas 1 y 2



Mayor uso del coche en el corredor Este

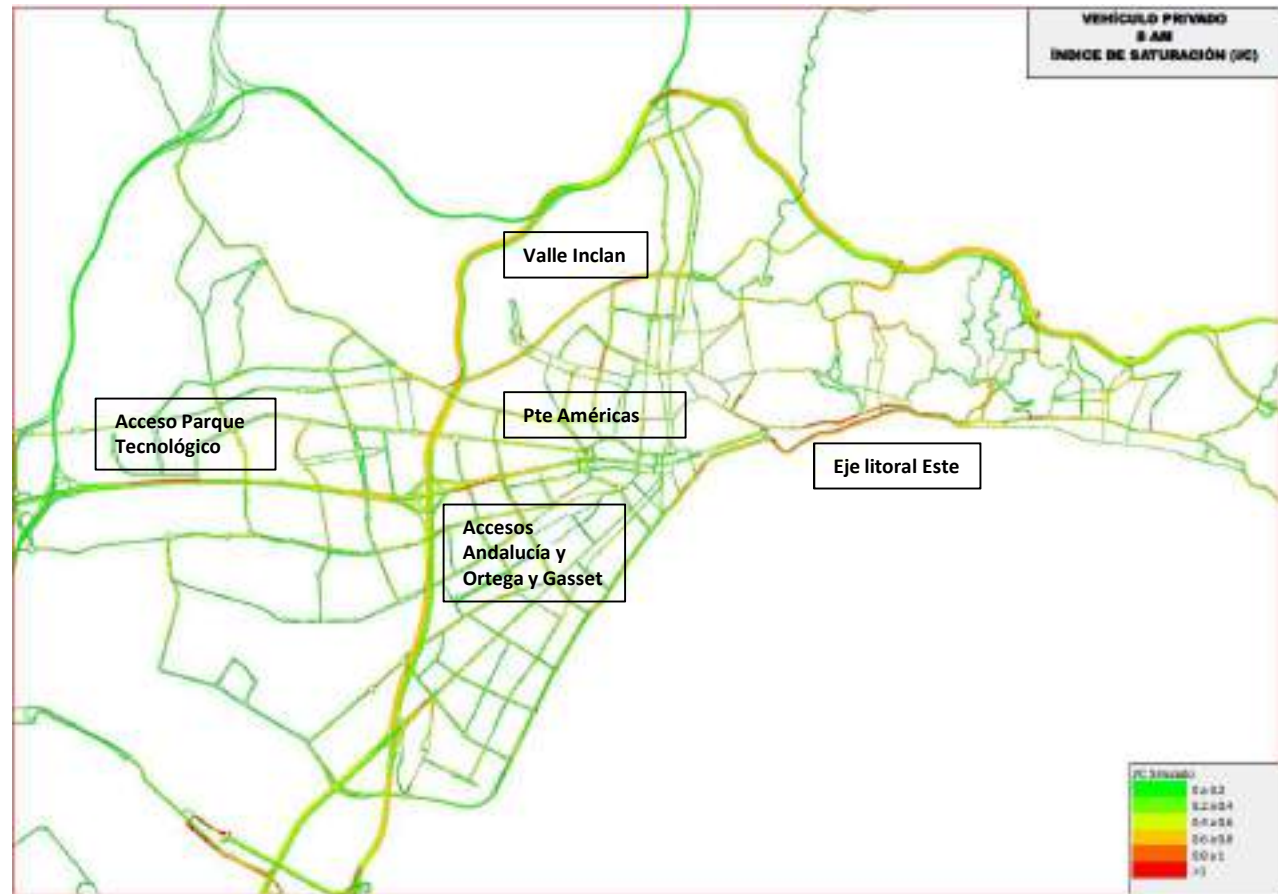
- 93.208 desplazamientos diarios
- Uno de los distritos (60.000 hab.) con mayor uso del coche (58%)



lo que genera congestión puntual, aunque menor que en otras ciudades



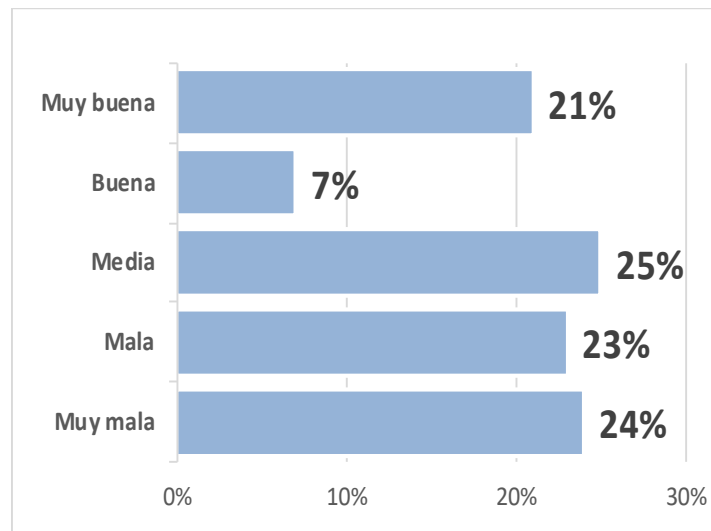
Velocidad de circulación red viaria básica (km/hora)



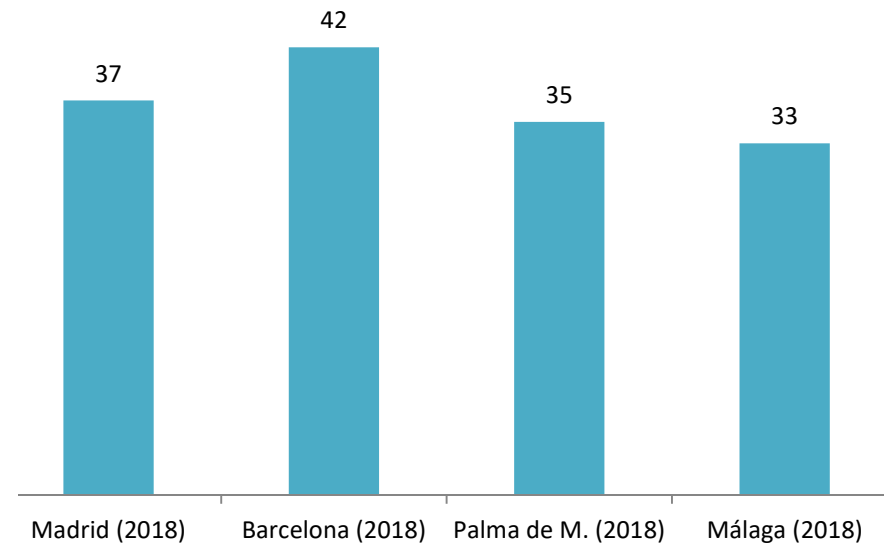
y cierta percepción de ruido y contaminación

No obstante la contaminación no supera los límites de la UE y se sitúa por debajo de otras ciudades

Valoración de nivel sonoro y ambiental

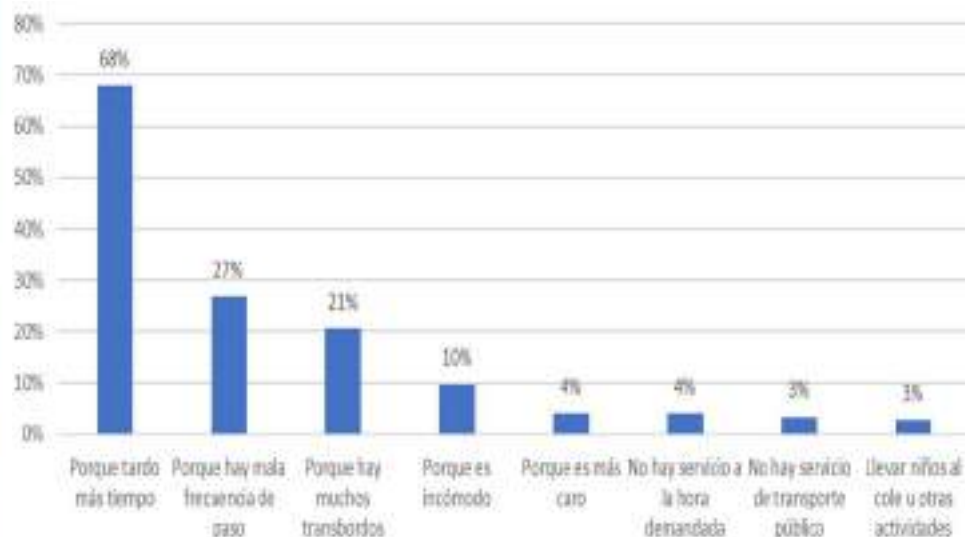


Media Anual de NO2 (ug/m3)



Se usa más el coche porque se percibe como más rápido

El transporte público no es percibido como competitivo



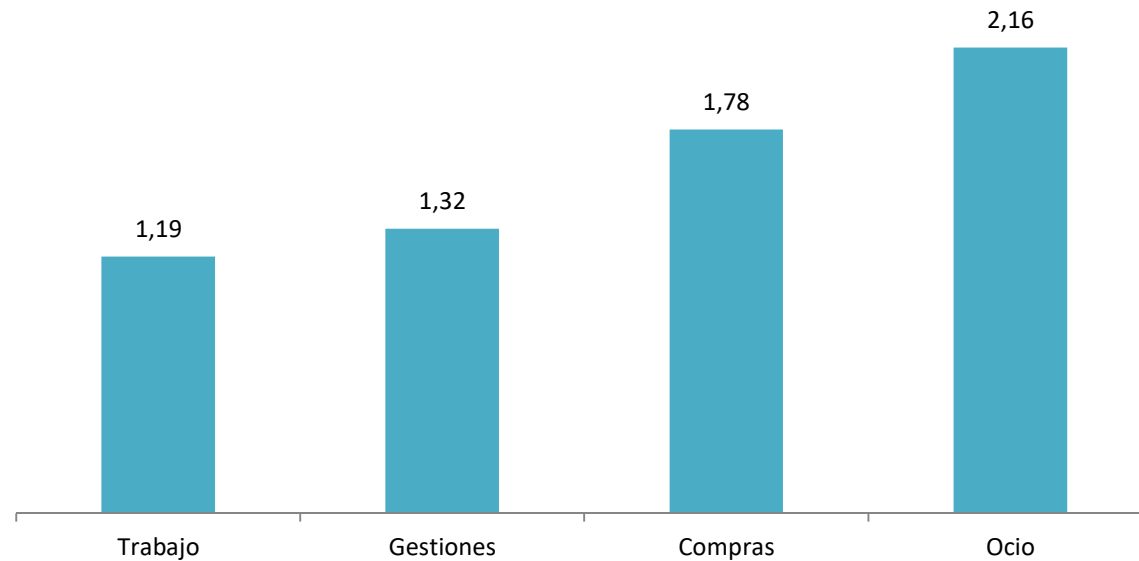
Causas de la no utilización del transporte público por trabajadores

Tiempo de desplazamiento superior en Transporte Público



Tiempo de desplazamiento por modo y motivo de viaje (minutos)

además se comparte poco para ir a trabajar

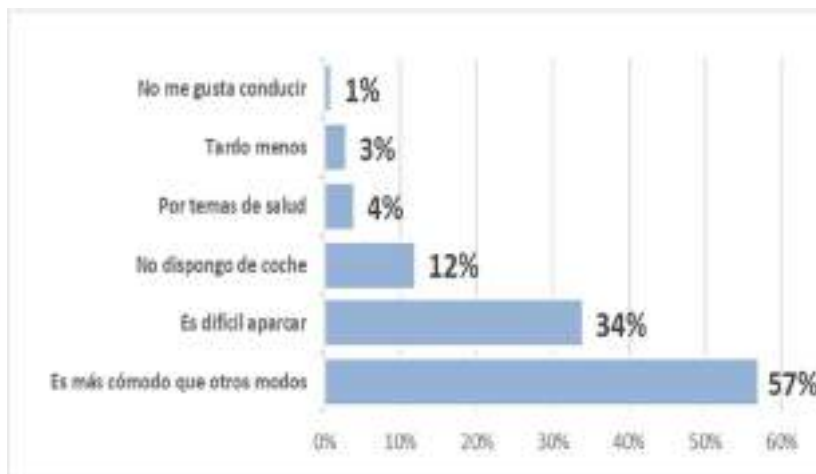


Personas/vehículo según motivo de viaje



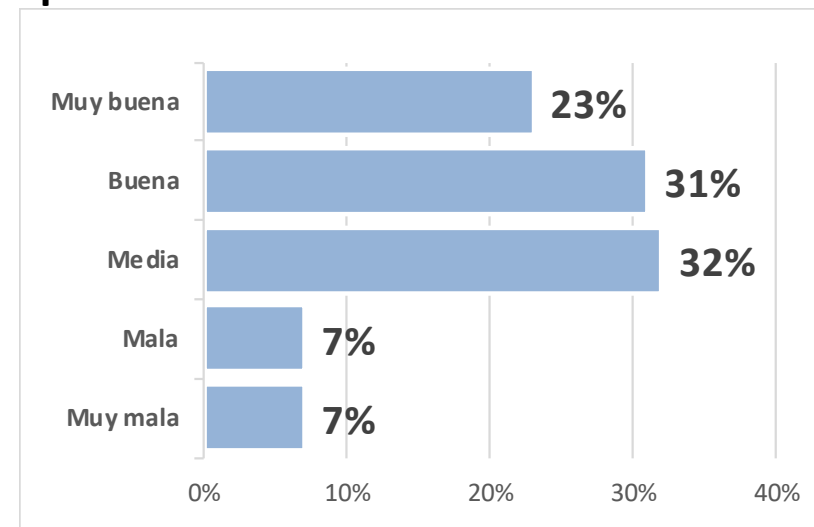
Potencialidad: Málaga es una ciudad para andar. Movilidad peatonal elevada (42% de los viajes) y gran valoración del espacio público

Predisposición a andar



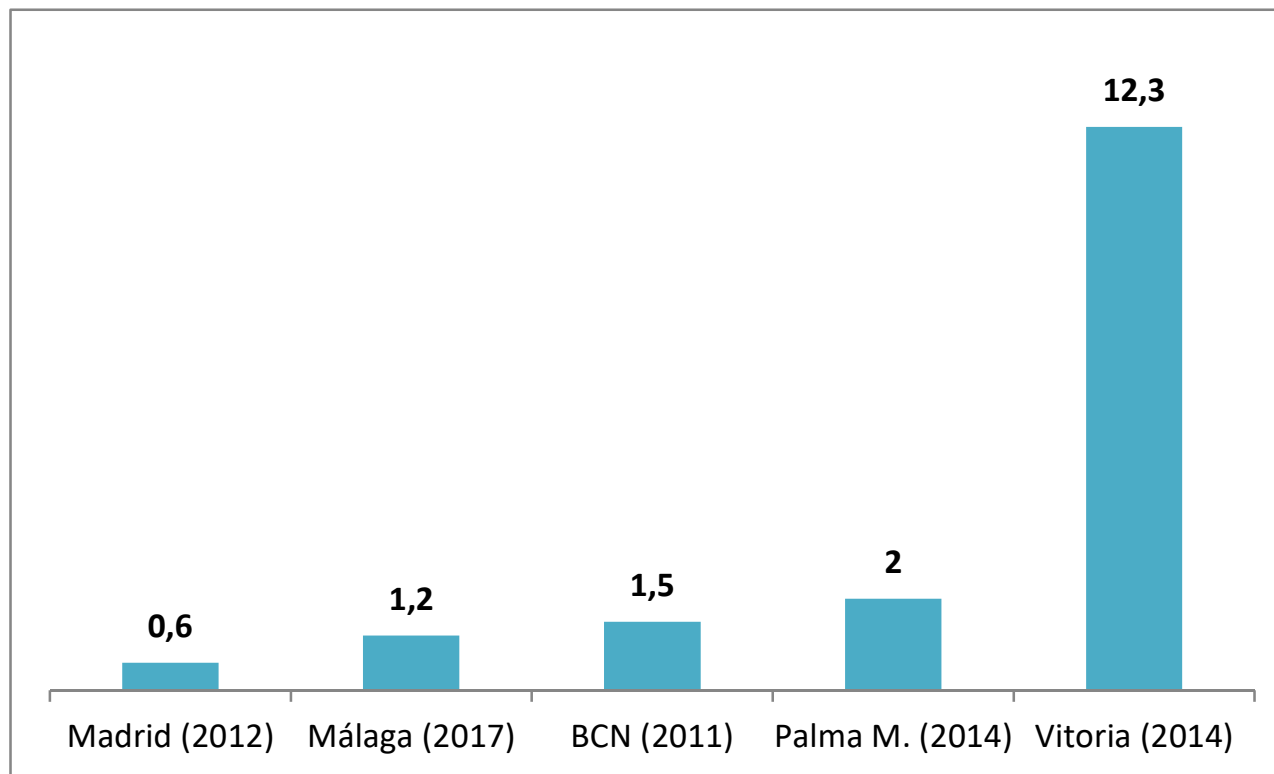
Causas de la no utilización del coche

Elevada valoración del espacio público



Valoración del espacio público

Potencialidad: Málaga reúne excelentes condiciones climáticas y espaciales para que aumente el uso de la bici



% de uso de la bicicleta sobre el total de desplazamientos

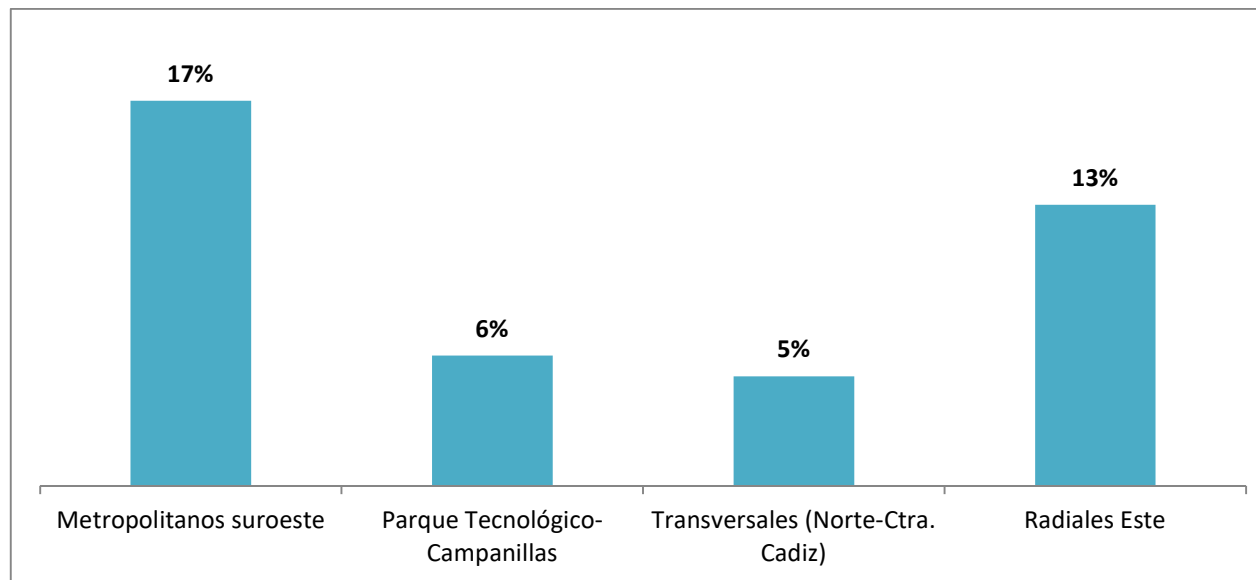
Potencialidad: Actuaciones estratégicas sobre el transporte público
(cercanías, corredor Este, Parque tecnológico...) permitirán generar una alternativa competitiva a más del 40% de viajes que se hacen en coche.

Mejoras Metropolitanas: Ampliación de la línea de cercanías en extensión y frecuencia

Mejoras 2ª Corona : Corredor Parque Tecnológico

Mejoras Transversales: Corredor Norte/Oeste/Ctra de Cádiz

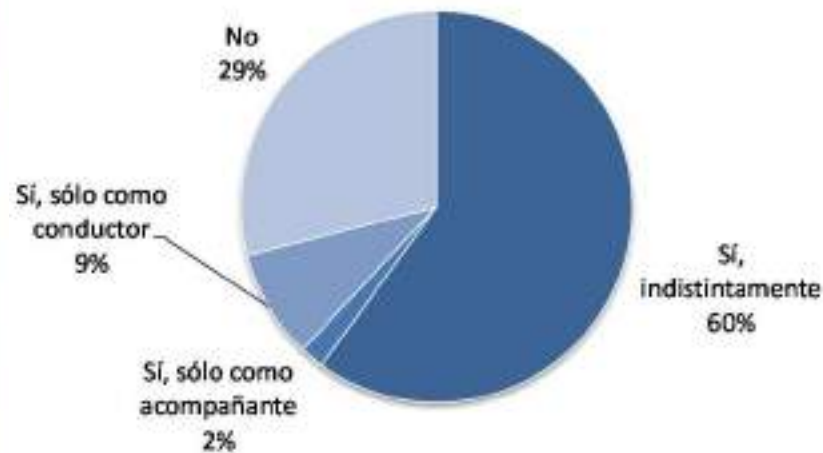
Mejoras Radiales: Corredor Litoral Este



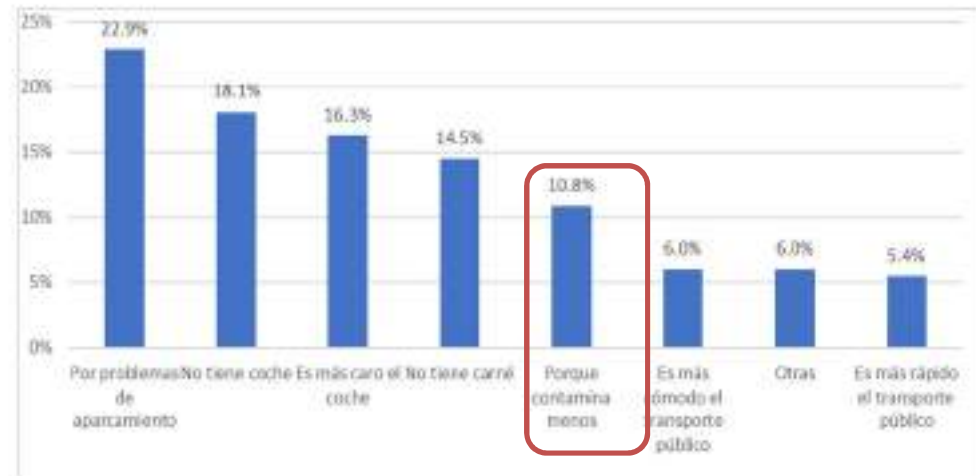
% de desplazamientos en coche sobre el total que se realizan en la ciudad

Potencialidad: La mayor sensibilidad medioambiental de los malagueños propiciará unos hábitos de movilidad más sostenibles y una Málaga más amable

Disponibilidad a compartir coche



Causas de la utilización del transporte público



ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA

Un modelo de movilidad para alcanzar un modelo de ciudad más amable y sostenible



Ayuntamiento
de Málaga



DOYMO 198.1017
DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD