

ESTUDIO DE TRÁFICO DE LA NUEVA VÍA PERIMETRAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE MÁLAGA

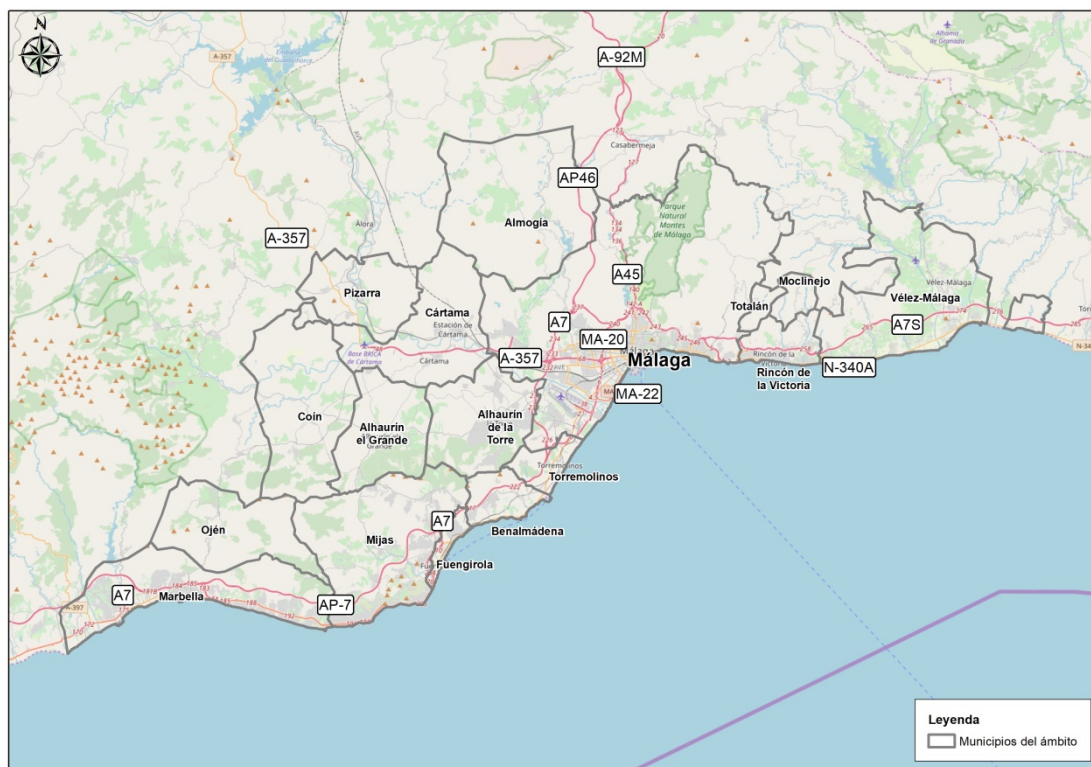
Nota resumen

A. Situación de partida

El Área Metropolitana de Málaga presenta en la actualidad un alto grado de densidad circulatoria, lo que genera demoras y pérdidas de tiempo que perjudican el sistema de actividades de la ciudad. Por este motivo se ha decidido estudiar la viabilidad de inversiones en nuevas infraestructuras de carreteras que minoren esos efectos negativos y ayuden a aliviar los problemas actuales.

Ello se ha plasmado en la realización del Estudio de Tráfico de la **Nueva Vía Perimetral del Área Metropolitana de Málaga** cuyos principales resultados se presentan en este acto. El trabajo ha sido encargado a la empresa especializada TRN TÁRYET, previa licitación pública a través de PROMÁLAGA.

Ámbito y red viaria actual



B. Soluciones viarias estudiadas

Las soluciones estudiadas figuran en el gráfico siguiente.

Soluciones viarias estudiadas



- **Solución A (28,40 km):** conectaría la actual Segunda Ronda de Circunvalación Oeste, al este del enlace con la autopista AP-46, con la A-45 y con la A-7S, a la altura de P.K. 262. Actuaría como Segunda Ronda de Circunvalación Norte/Este, completando en funcionalidad la Segunda Ronda Oeste, en servicio desde 2011, y posibilitando una solución para los tramos críticos de la Variante de Rincón de La Victoria, Ronda Este de Málaga y Virreinas.
- **Solución B (B1 21,23 km – B2 39,94 km):** con esta solución se introduce un recorrido alternativo a la AP-7S, entre Fuengirola y Torremolinos (Variante de Benalmádena), tramo con elevada intensidad de tráfico y con problemas de capacidad. En este caso, son dos las soluciones propuestas.
La Solución B1 conecta la AP-7S en Fuengirola con la A-7S (Segunda Ronda de Circunvalación Oeste) al Oeste del Aeropuerto de Málaga. La opción B2 continúa hacia el Norte hasta conectar con la autovía A-45.
- **Solución C (C1 28,64 km – C2 20,95 km):** con esta solución se crearía un nuevo eje viario entre Málaga (norte) y Marbella (oeste), como alternativa a la A-7S, creando a su vez un acceso rápido y directo desde el Valle del Guadalhorce a la Costa del Sol Occidental. Esta solución incluye los dos tramos C1 y C2.

C. *Objetivos a alcanzar*

El trabajo ha tenido como objetivo principal el establecimiento de unas previsiones de los flujos de tráfico en los diferentes tramos de las soluciones consideradas, para distintos horizontes temporales (2022-2027-2032), en función de la política tarifaria que se adopte.

D. *Metodología utilizada*

La metodología utilizada responde a un esquema convencional de estudio de tráfico en una red de carreteras en la que se ponen en servicio unos nuevos tramos viarios, debiendo, por un lado, estimarse la captación de tráfico en la situación actual y, por otro, proyectarse dicha captación a futuro.

A continuación se incluyen los elementos metodológicos básicos que han sido desarrollados:

- Análisis de los antecedentes existentes
- Definición del ámbito de estudio y zonificación
- Caracterización socioeconómica
- Caracterización del tráfico
- Construcción de la matriz de viajes actual (estructura de movilidad)
- Ajuste y calibrado de un modelo de red (para asignar la matriz sobre la red, primero red actual, luego red futura)
- Ajuste y calibrado de un modelo de elección de itinerario en función del peaje (permite valorar la predisposición al pago de los usuarios)
- Modelo de crecimiento, para proyectar en el tiempo la movilidad
- Previsiones del tráfico futuro

Ello supone un planteamiento riguroso del estudio, incluyendo la recopilación y análisis de datos disponibles para la caracterización del ámbito, la realización de trabajos de campo específicos (más de 3.000 encuestas realizadas), así como el desarrollo de los correspondientes modelos matemáticos utilizados en planificación del transporte. En este caso, como herramienta de planificación de transporte se ha utilizado TransCAD, herramienta de entorno GIS (Sistema de Información Geográfica) de gran prestigio internacional.

Adicionalmente, se ha analizado información de movilidad por telefonía móvil que aporta datos actualizados y con gran riqueza de detalle de los movimientos del tráfico en el corredor.

Los datos de telefonía se han utilizado junto con el resto de fuentes disponibles con objeto de generar matrices de viajes lo más completas y actualizadas posible. Por tanto, la telefonía móvil juega un papel clave en este proceso ya que es la información espacial más actualizada de que se dispone para el desarrollo del estudio.

E. Alternativas de peaje consideradas

La nueva infraestructura se plantea bajo peaje.

Considerando como referencia el valor del peaje medio en el entorno (0,1240 euros/km en ligeros y 0,1915 euros/km en pesados), se han analizado tres alternativas de precios para la nueva infraestructura: peaje libre (que permite estimar el valor máximo de la captación de tráfico posible), peaje 50% del peaje promedio entorno y 100% del peaje promedio entorno.

En todo caso los peajes a aplicar han de depender de las condiciones de financiación público-privada que se establezcan.

F. Resultados obtenidos

A continuación se presenta la demanda obtenida con los modelos, para los distintos escenarios tarifarios considerados, en el año base 2017. Se considera la demanda base 2017 y un escenario de red futura que incluye las cinco soluciones en estudio. Este escenario ficticio que combina demanda actual y red futura permite estimar el impacto de las distintas soluciones consideradas.

Tráficos estimados 2017. Red futura con las 5 soluciones

	Longitud (km)	Peaje libre (máxima demanda captable)			Peaje 50% promedio entorno			Peaje promedio entorno		
		Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
Solución A	28,40	26.772	1.588	28.360	14.340	813	15.153	10.519	481	11.001
Solución B1	21,23	28.344	2.075	30.420	14.727	1.073	15.801	12.356	752	13.108
Solución B2	39,94	17.905	1.463	19.368	9.479	725	10.204	7.895	532	8.427
Solución C1	28,64	18.193	1.293	19.486	10.507	739	11.246	8.660	564	9.224
Solución C2	20,95	9.965	763	10.728	4.755	367	5.121	3.063	222	3.285

% respecto de la máxima demanda captable (peaje libre)

Solución A				53,6%	51,2%	53,4%	39,3%	30,3%	38,8%
Solución B1				52,0%	51,7%	51,9%	43,6%	36,2%	43,1%
Solución B2				52,9%	49,5%	52,7%	44,1%	36,3%	43,5%
Solución C1				57,8%	57,1%	57,7%	47,6%	43,6%	47,3%
Solución C2				47,7%	48,0%	47,7%	30,7%	29,0%	30,6%

Los tráficoos futuros estimados para el año 2027 son los siguientes.

Tráficos estimados Escenario 2027. Red futura con las 5 soluciones

	Longitud (km)	Peaje 50% Promedio entorno			Peaje Promedio entorno		
		Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
Solución A	28,40	19,008	1,121	20,129	14,012	676	14,687
Solución B1	21,23	17,584	1,245	18,829	14,665	857	15,522

	Longitud (km)	Peaje 50% Promedio entorno			Peaje Promedio entorno		
		Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
Solución B2	39,94	11,193	938	12,132	9,270	687	9,957
Solución C1	28,64	14,123	1,034	15,157	11,688	794	12,482
Solución C2	20,95	5,885	477	6,362	3,805	293	4,098

G. Primera etapa

En función de los resultados anteriores se propone como primera etapa para el desarrollo de la red de carreteras del Área Metropolitana de Málaga empezar por las soluciones A y B1.



En el caso de la solución A, se da continuidad por el este a la Circunvalación Oeste inaugurada en el año 2011, ofreciendo una alternativa de calidad a la actual A-7S, con problemas de capacidad.

En cuanto a la Solución B1, supone una alternativa a la actual A-7S en la zona oeste, donde ya en la actualidad se registran volúmenes de tráfico que superan los 110.000 vehículos/día, con los consiguientes problemas de congestión.

Seguidamente se presentan los resultados numéricos que caracterizan estas dos soluciones para el horizonte temporal 2027, en un escenario de red futura con las dos soluciones consideradas.

Tráficos estimados año 2027. Red futura con soluciones A y B1

	Peaje libre (demanda potencial)			Peaje 50% promedio entorno			Peaje promedio entorno		
	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
Solución A	35,755	2,236	37,991	18,373	1,087	19,459	13,519	656	14,175
Solución B1	53,434	3,976	57,410	23,746	1,731	25,477	19,718	1,245	20,963

Las captaciones de tráfico de ambas soluciones en sus respectivos corredores resultan similares con las captaciones de la actual AP-7 (en torno al 18%).

Madrid, 18 de julio de 2019