

Plan Málaga Litoral

El Plan Málaga Litoral es un proyecto global para la ciudad y el área metropolitana que integra urbanismo, transporte y medio ambiente. Sus principales objetivos son la potenciación del transporte público en autobús y la integración del Centro Histórico con el puerto y el mar, recuperando espacio para el peatón en detrimento del vehículo privado, pero siempre buscando un equilibrio entre modos de transporte. Una nueva estrategia de conexión metropolitana que dé respuesta a los retos de movilidad de la Málaga del futuro, desde una visión de ciudad-región e imbricada en las estrategias urbanas y climáticas aprobadas por el Ayuntamiento.

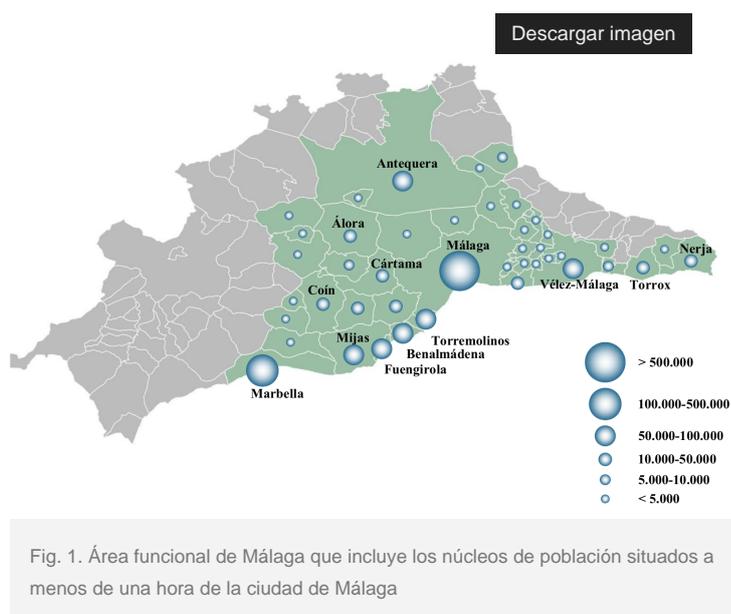
La ciudad de Málaga

Málaga es el centro de un territorio de gran dinamismo, especialmente por el desarrollo turístico de su franja litoral, con una gran relación de interdependencia entre la ciudad y el resto de los municipios. En la última década, la ciudad se ha convertido en un polo de atracción no sólo de turismo, sino, también, de empresas relacionadas con la tecnología y la digitalización. Asimismo, este auge ha traído consigo el crecimiento del cinturón metropolitano, lo que aumenta considerablemente la exigencia de una mayor y más fluida vertebración entre éste y la ciudad, cuya respuesta debe ser una apuesta decidida por el transporte público.

La ciudad y sus infraestructuras de transporte constituyen un nodo de movilidad de primer orden en el sur de Europa. El aeropuerto internacional Málaga-Costa del Sol, la estación de alta velocidad María Zambrano, la terminal de cruceros y la red de transporte por carretera conforman un hub de movilidad puesto al servicio de toda la provincia, en el que la capital es su polo principal.

Estas necesidades de interconexión entre la ciudad y el área metropolitana se han visto aumentadas tras la pandemia sufrida en los últimos años y no se ven reflejadas en la calidad del servicio de autobús, tanto en lo que respecta a las estaciones como a los itinerarios que se realizan. La estación central de autobuses de Los Tilos, donde operan en su mayor parte trayectos de largo recorrido, construida en los años 80, se ha quedado obsoleta tanto en su capacidad como en su funcionalidad y oferta de servicios. Como complemento a esta estación, para algunos trayectos metropolitanos, la ciudad dispone de una “subestación”, situada en la Avenida M. A. Heredia, cerca del centro histórico, que también presenta grandes carencias a todos los niveles y que está previsto sea suprimida a medio plazo, cuando el Puerto desarrolle su Plan Especial.

Otro de los aspectos que actualmente condiciona la movilidad en la ciudad es la importancia de la conexión este-oeste por el vial litoral, con un tráfico diario de 62.000 vehículos, que, debido a la orografía y a la estructura



urbana de la ciudad, sólo tiene una alternativa de conexión por la autovía A-7, separada 6 km del centro urbano. Este vial litoral supone una barrera muy negativa y se produce la paradoja de que dos de los principales atractivos de la nueva Málaga, el Centro Histórico recuperado y los Muelles 1 y 2, están separados entre sí por hasta 10 carriles de circulación.

Actualmente la ciudad y sus conexiones giran en torno a su Centro Histórico, foco de actividad y de recepción de viajeros metropolitanos y turísticos. Esta centralidad única debe ser ampliada, creando nuevas centralidades que sean capaces de absorber las nuevas actividades económicas y sociales que requiere la metrópoli ampliada.

Así, con las actuaciones del Plan, se crean o potencian nuevas centralidades en el Barrio de La Malagueta y en la zona de El Perchel aprovechando la presencia de la Estación Maria Zambrano, que se unirían a la ya mencionada centralidad del Centro Histórico y la del Soho.

En este marco se establecen los criterios principales que sirven de base para el desarrollo del Plan Málaga Litoral (en adelante PML), un proyecto global de ciudad y de región.



Objetivos

El PML busca dar respuesta a las necesidades de la Málaga actual y del futuro y, además, dar solución a objetivos y propuestas planteadas en diferentes documentos aprobados por el Ayuntamiento como el Plan General de Ordenación Urbana, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, la Agenda Urbana o el Plan del Clima. Entre sus objetivos principales podemos destacar:

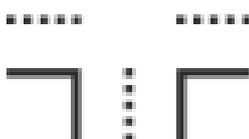


- Apostar por el servicio de autobuses urbanos, interurbanos y metropolitanos, como instrumento decisivo para la cohesión territorial,
- Recuperar espacios para el peatón en el área central, buscando dotarlos de una mayor calidad urbana e integrar la ciudad con el frente marítimo, continuando con las iniciativas llevadas a cabo durante los últimos años, tanto en los Muelles 1 y 2 como en la Alameda Principal.



- Reducir el impacto y el espacio del tráfico rodado este-oeste en el centro, disminuyendo la contaminación tanto atmosférica como acústica, a la vez que garantizar una circulación fluida para esta comunicación, esencial en la movilidad general de la ciudad.

- Crear un área central que dé servicio a la ciudad-región, que incluya nuevas centralidades y favorezca la creación una zona de bajas emisiones.



Documentos y Normativas

Dentro de los diferentes documentos existentes en la ciudad de Málaga y que marcan las directrices a seguir en el desarrollo de la Málaga del futuro, haremos especial referencia a dos de ellos, la Agenda Urbana y el Plan Alicia del Clima:

La Agenda Urbana se divide en 4 apartados:

- Territorio y configuración de la ciudad
- Gestión de los recursos naturales
- Cohesión social y desarrollo urbano
- Gobierno de la ciudad

Es dentro del apartado 'Territorio y configuración de la ciudad' dónde se insertan plenamente los conceptos desarrollados por el Plan Málaga Litoral y que ya, en el análisis inicial establece '*Continuar el impulso para la integración puerto – ciudad, a través de la recuperación de la zona de Muelle Heredia – Soho (muelle 4) aprovechando el éxito de la transformación de los muelles 1 y 2 (Palmeral de las Sorpresas), y la llegada de los ciudadanos al mar.*' Como una de las grandes oportunidades a nivel de configuración de ciudad.

Ya dentro de los documentos de estudio que componen la Agenda Urbana se analiza pormenorizadamente esta integración Ciudad – Puerto en la que se expone que "*no se ha abordado de forma global la resolución del tráfico litoral (este-oeste) de tal manera que el efectivo reencuentro de Málaga con el mar sigue siendo en parte una asignatura pendiente*", aspecto esencial al que el PML intenta dar respuesta.

Posteriormente se vuelve a hacer hincapié en este aspecto enfocado al frente de la ciudad histórica, hablando de la intervención en el muelle 2, dicen sus autores "*En esta importante y valiosa actuación también se ha quedado sin aprovechar la oportunidad de abrir definitivamente al mar, en este caso al puerto, todo el frente marítimo de la Ciudad histórica y llevar el parque hasta lo más cerca posible del cantil como preconizaba el Plan.*" Podemos ver como el PML entra de lleno a resolver esta cuestión que tanta importancia tiene para el conjunto de la ciudadanía.

Pero no solo en los estudios teóricos tiene encaje el Plan, dentro de las propuestas concretas, algunas de las que se recogen en la Agenda Urbana son:

- **Recuperar el espacio público** como elementos de ordenación y articulación territorial, donde los nodos de transporte comunitario juegan un papel esencial.
- Potenciar la **ciudad poli céntrica** de diferentes centralidades y jerarquías comerciales y funciones urbanas.
- Promover mayor **integración espacial entre el Centro Histórico, Parque y Muelle 2**. Continuar la ciudad turística, cultural, monumental hacia el mar a través de conexiones directas.
- **Aumentar el número de zonas verdes** y espacios recreativos, mejorar su estado de conservación y aumentar el nivel de satisfacción ciudadana.
- Priorizar el uso del transporte público, mediante la dedicación de infraestructuras viarias reservadas como carriles Bus o Bus/VAO.
- **Realización de un estudio realista pero que minimice y ralentice el tráfico rodado por el corredor litoral y convocatoria de concurso de ideas sobre el nuevo espacio: frente litoral, parque, playa del Paseo Marítimo Picasso.**
- **Creación de la ronda litoral en Málaga, desde el río Guadalmedina hasta la Malagueta, en previsión del cierre del eje Alameda al tráfico de vehículos privados motorizados.**
- **Establecer Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)** para controlar la contaminación atmosférica.
- **Elaborar un estudio de los nuevos nodos de intermodalidad (estaciones de metro) como centralidades y áreas de actividad.**

Por otro lado, el Plan Alicia del Clima, aprobado en 2020 y cuyo objetivo es que la ciudad alcance la neutralidad carbónica en 2050, en su sección A4 *‘Líneas de actuación que el ayuntamiento debe acometer para cumplir los objetivos previstos.’* Divide estas líneas de actuación en 6 grandes bloques:

1. Modelo Urbano.
2. Metabolismo Urbano.
3. Cohesión Social y Desarrollo Económico.
4. Biodiversidad
5. Cohesión social y desarrollo económico
6. Gobernanza

Dentro de los cuales, podemos destacar las siguientes actuaciones a las que el PML da cumplimiento:

3.1. La Ciudad Verde: Aumentar las zonas verdes, parques y jardines priorizando los 15 corredores verdes y el anillo verde perimetral a la ciudad.

El PML vendría a completar el corredor verde N°5 con salida desde el puerto y completando la zona Palmeral de las Sorpresas, Paseo de los Curas, Parque de Málaga, Parque Gibralfaro hacia los montes de Málaga.

5.1 Reducción de los desplazamientos en vehículo privado de la ciudad.

5.4 Impulsar el uso de la movilidad compartida

11.2. Reducir el número de carriles y/o la sección de rodadura priorizando el espacio público ajardinado y peatonal

El PML tiene, entre otros, el objetivo de mantener la conexión litoral este – oeste priorizando BUS y VAO con plataformas dedicadas y reduciendo significativamente el espacio para vehículos privados, eliminando los 4 carriles de tránsito privado en el paseo del parque y eliminando otros dos en el eje Paseo de los

Curas – AV. Heredia para la reserva BUS-VAO. Cuanto mayor espacio de reserva tenemos para transporte público, mejor es su eficiencia y mayor es su uso y por el contrario, a menor espacio para vehículo privado, peor es el tiempo de desplazamiento y por tanto su uso disminuye.

LE: 6. Áreas urbanas de Bajas Emisiones.

6.1 Estructuración y delimitación de áreas de bajas emisiones.

La implantación de la ZBE es una actuación ajena al PML pero el PML puede trabajar en favor de la misma, al ser límite de la ZBE puede ayudar y facilitar el control de acceso a la ZBE.

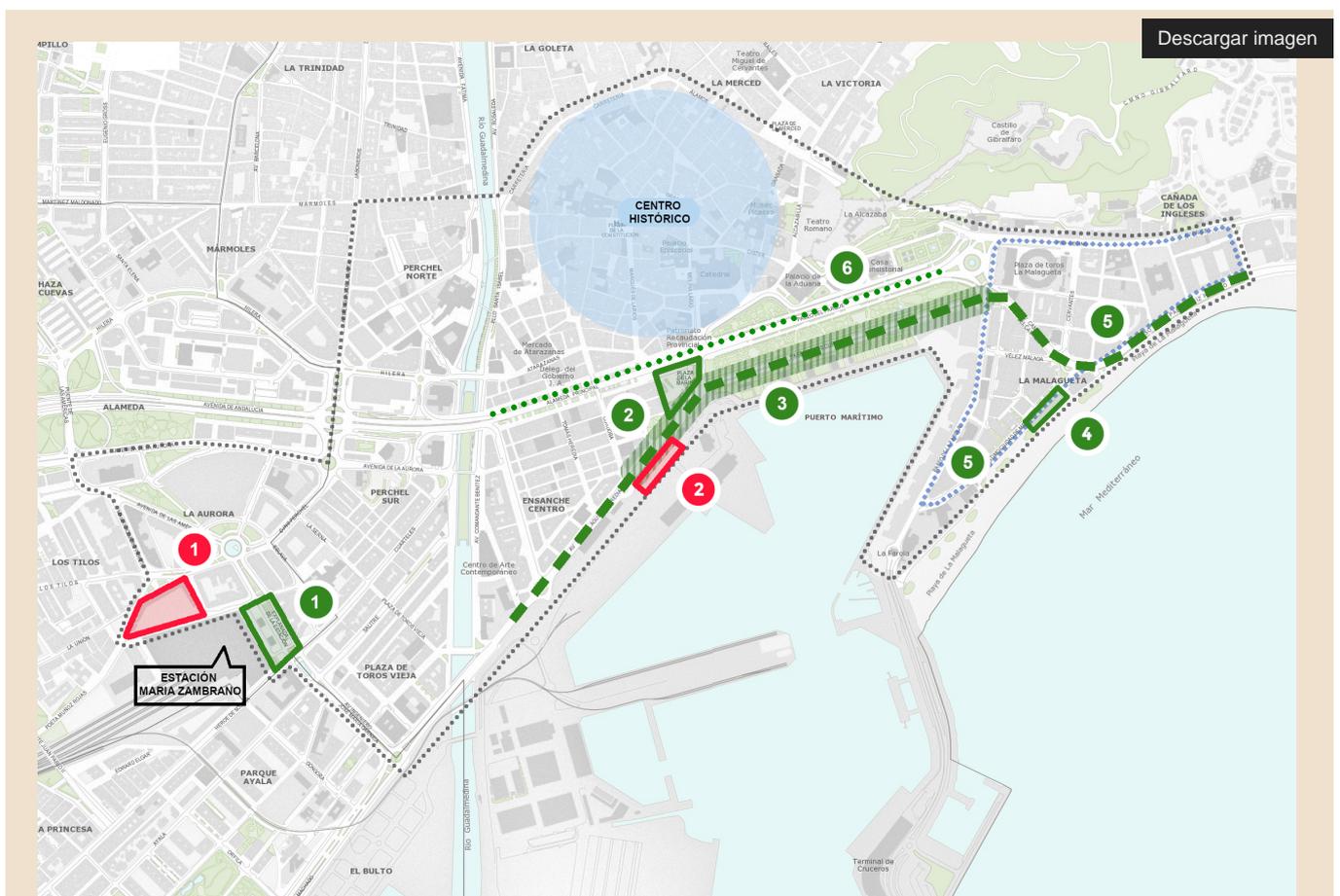
23.3. Introducción de las nuevas tecnologías y sensores para el ahorro y reutilización de aguas de riego.

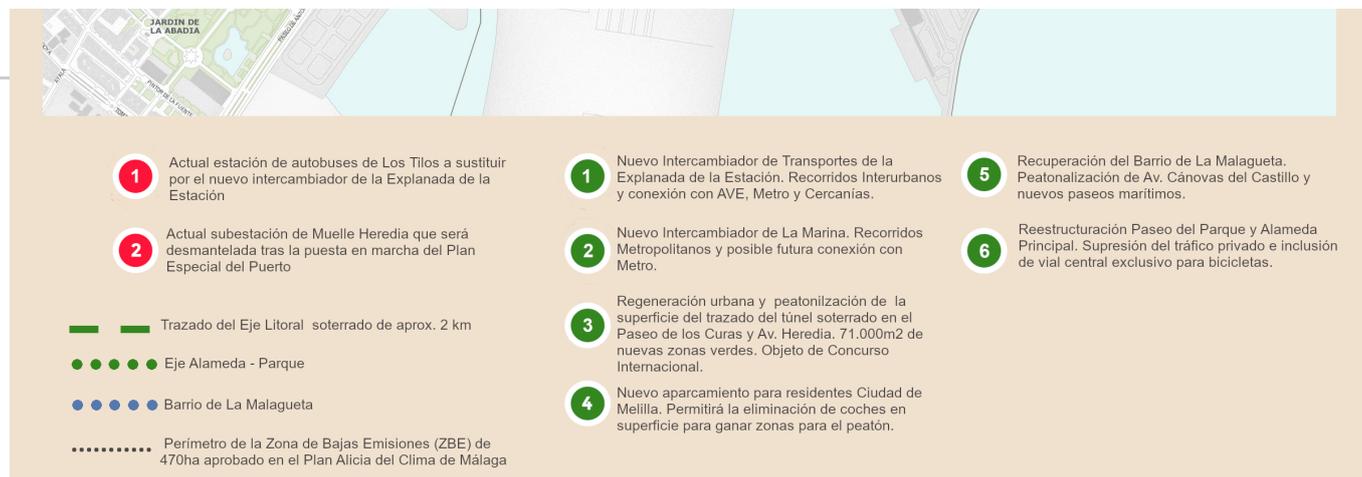
23.4. Puesta en marcha de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDs)

23.7. Implantación de sistemas de recolección del agua de lluvia para su posterior reutilización en usos de regadío, limpieza...

En los proyectos del PML como el túnel o las intervenciones en superficie fruto del concurso internacional de ideas, contienen desde sus bases de licitación o del propio concurso la necesidad de incluir medidas de ahorro y eficiencia en cuanto al uso y gestión del agua. Así por ejemplo, el proyecto ganador de los espacios peatonales resultantes de soterrar el tráfico tiene como eje vertebrador la gestión eficiente de los recursos hídricos a través de toda una estrategia de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible.

Actuaciones





La transformación que implica el PML va a suponer un antes y un después para la ciudad de Málaga y su relación con su entorno metropolitano. Es una apuesta por el transporte público en autobús, con una reorganización de las líneas metropolitanas y la construcción de dos intercambiadores. Implica la reducción del impacto del tráfico de paso por el centro gracias a un túnel de unos 2 km que permitirá recuperar para el peatón 71.000m² en el centro de la ciudad y la reordenación integral del barrio de la Malagueta. Se crean nuevas centralidades y una zona de bajas emisiones. En resumen, un plan sostenible para avanzar en el desarrollo de Málaga como ciudad-región.

Eje Litoral soterrado

Un túnel de unos 2 kilómetros, desde el río Guadalmedina, por el oeste, hasta la calle Gutenberg, por el este, que elimina el tráfico rodado en superficie en el centro sin impedir la conexión este-oeste, fundamental para la ciudad, y dando prioridad al autobús mediante la instalación de un carril BusVAO. El Eje también servirá para dar acceso directo a la estación de La Marina. De este modo, se alcanza el objetivo de potenciar al peatón y al transporte público y facilitar la circulación del vehículo privado, pero sin propiciar un aumento de sus intensidades.

Zona de Bajas Emisiones

El PML facilita el desarrollo de la Zona de Bajas Emisiones prevista en el Plan del Clima sin crear trastornos en la comunicación este-oeste de la ciudad ni trasladar el problema a otras áreas urbanas.

1. Intercambiador modal de la Explanada

Este nuevo intercambiador subterráneo, situado junto a la estación de ferrocarril María Zambrano, conecta los autobuses de largo recorrido con; el AVE, el ferrocarril de cercanías, el metro y los autobuses urbanos. Sustituirá a la estación actual de Los Tilos con la función principal de estación de largo recorrido.

Este proyecto tiene una clara vocación de integración urbana, dotando a todo el espacio de la explanada de la estación de una nueva ordenación, maximizando los espacios peatonales, creando una nueva plaza mucho más amable a escala humana y minimizando las zonas en superficie para coches y taxis.

1. Intercambiador modal de la Marina

En la plaza de la Marina, área central de la ciudad, se diseña un nuevo intercambiador subterráneo dedicado a las líneas de autobús metropolitanas y con espacio reservado para los servicios discrecionales que hoy no tienen una ubicación fija en la ciudad. Ocupa parte del actual aparcamiento de la Marina y sustituirá a la “subestación” de la Avenida M. A. Heredia. Sus accesos son a través del Eje Litoral soterrado y tiene conexión con el metro y los autobuses urbanos.

1. Nuevos espacios públicos

Como consecuencia del soterramiento del tráfico, se crean nuevos espacios públicos, entre ellos, los más importantes para la ciudad son la nueva Plaza de la Marina y el Paseo de los Curas. La eliminación del tráfico por el Paseo de los Curas permitirá crear más de 70.000 m² de espacios peatonales recuperados, uniendo el Parque existente con el Palmeral de las Sorpresas. También se posibilita la recuperación ambiental de la Avenida Manuel A. Heredia y Avenida Cánovas del Castillo,

El diseño de estos espacios ha sido objeto de un Concurso Internacional cuyo ganador ha sido el equipo formado por los estudios de arquitectura B720 Arquitectos, Luis Machuca y asociados y DJ Arquitectura junto a la ingeniería Prointec con la propuesta titulada 'Ecosistema Urbano'.

1. /5. Reordenación integral de la Malagueta

A partir del soterramiento de la Avenida Cánovas del Castillo, se reordena el barrio de la Malagueta, integrando el este y el oeste e incrementando el espacio público peatonal. Además se crea un aparcamiento para residentes bajo el Paseo Ciudad de Melilla permitirá eliminar coches de la superficie.

1. Modificación del eje Alameda Parque.

Tras la ejecución del eje soterrado se plantea una modificación del eje Alameda – Parque, por la que todo este eje queda restringido al transporte público y residentes, reduciendo el número de viales ya que el tráfico se vería reducido, con la consecuente reducción del impacto visual, de ruido y de contaminación, además de ganar espacio para incluir un vial ciclista segregado en el centro del eje desde la Glorieta de Torrijos hasta el inicio de la Alameda Principal.



Conclusión

El PML es un proyecto sostenible y transformador en el que todas las actuaciones se han diseñado buscando la eficiencia energética (todos los equipamientos serán de consumo casi nulo) y la digitalización. Se reutilizará el agua, maximizando su recogida y minimizando su consumo, y se crearán tanques de tormenta para reducir el impacto en caso de inundaciones y la contaminación.

Además, sus beneficios no se sustentan solo en la teoría urbana, El análisis coste-beneficio realizado hace patentes y cuantifica los beneficios socioeconómicos que conlleva el plan, tales como ahorro de tiempo de viaje y de transbordos, disminución de la contaminación acústica y atmosférica, ahorro del uso de combustible y de

emisiones de gases de efecto invernadero asociado. Asimismo, genera un impacto claro y positivo en la economía local, con la creación no solo de puestos de trabajo directos sino también a los asociados a las mejoras en el entorno urbano. También, mejora la ratio de m² de zona verde por habitante y supondrá una disminución de la siniestralidad en el ámbito de actuación.

Considerando todos los ahorros descritos, la tasa de rentabilidad económica es claramente positiva lo que indica que la sociedad estará mejor con el PML que sin él.

En definitiva, el PML marcará el camino a seguir por Málaga en el futuro, una ciudad sostenible y eficiente, cuya movilidad se centre en el transporte público y los peatones, siendo amable y accesible para los ciudadanos y dando un mejor servicio a su entorno metropolitano, posibilitando su funcionamiento como una verdadera ciudad-región.