Territorio y configuración de la ciudad

Marco de referencia – Objetivos generales

|  |
| --- |
| **Movilidad y accesibilidad** |
| - Promover una Movilidad Sostenible como aquella que responde a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medio ambiente[[1]](#footnote-1) |
| - Integración de las políticas de movilidad en las que se tengan en consideración la planificación y gestión territorial y urbanística junto con la gestión del transporte[[2]](#footnote-2) |
| - Potenciar el desarrollo económico y mejorar la competitividad basándose en una movilidad sostenible2 |
| - Mejorar la seguridad vial y en todos los modos de transporte2 |
| - Promover el cambio modal hacia modos más sostenibles como caminar, bicicleta, transporte colectivo y coche compartido en el entorno urbano[[3]](#footnote-3) |
| - Promover una utilización racional del vehículo privado, propiciando un cambio modal hacia los modos de transporte más sostenibles, fomentando las redes peatonales e itinerarios ciclistas, así como el uso de vehículos eléctricos o híbridos en los núcleos urbanos e impulsando sistemas de apoyo a la adquisición o alquiler de este tipo de vehículos3 |
| - Racionalizar el número de desplazamientos motorizados: medidas disuasorias (peajes, accesos reservados…), flexibilidad laboral y teletrabajo y generalización de las nuevas tecnologías para tramitación administrativa, teleasistencia,..3 |
| - Desarrollar nuevos suelos urbanizables, realizado a partir de nodos de comunicación y movilidad previamente previstos, jerarquizándose los niveles viarios principales, secundarios o de residentes[[4]](#footnote-4) |
| - Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil: niños y niñas, jóvenes, personas con discapacidad, personas de baja renta, personas mayores y personas que simplemente no desean depender del automóvil o de los vehículos motorizado[[5]](#footnote-5) |
| - Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte promoviendo la integración funcional en su conjunto mediante un enfoque intermodal[[6]](#footnote-6) |
| - Promover una movilidad sostenible y la cohesión territorial, compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente6 |
| - Asegurar la contribución efectiva de las actuaciones en infraestructuras a los objetivos de sostenibilidad establecidos por la planificación ambiental y territorial[[7]](#footnote-7) |
| - Promover mayor integración de las redes modales y mejorar las conexiones entre aeropuertos, puertos, ferrocarril, metro y estaciones de autobús configurando plataformas de conexión multimodales para los pasajeros[[8]](#footnote-8) |
| - Diseñar una política integral de aparcamientos e implicar a los habitantes[[9]](#footnote-9) |

Metodología de trabajo

INFORMACIÓN - conocimientos previos a través de informes técnicos, experiencia profesional, vivencia como ciudadano,…

TRABAJO PREVIO - reflexión individual centrada en la ficha donde se definen: problemas, objetivos, acciones,...

MESAS DE TRABAJO - puesta en común y mejora de las aportaciones individuales y de la plataforma web

PUESTA EN COMÚN - conclusiones de todas las mesas de trabajo en el Foro A21

FICHAS

Marco de referencia - objetivos generales: recopilación de líneas y objetivos generales sobre la temática a trabajar en cada uno de los bloques extraídos de documentos de referencia a nivel supralocal (europeo, comunitario, nacional, regional). Se consideran estos objetivos generales como líneas que marquen la definición de los problemas y la adaptación y orientación de los objetivos y actuaciones al ámbito local.

Problema - Descripción de las principales problemáticas detectadas en la ciudad de Málaga actualmente, asociadas a la temática de la mesa de trabajo. El problema detectado puede seguir la línea de las principales problemáticas expuestas en los documentos de referencia, o bien basadas en la experiencia profesional, experiencia como ciudadano o ciudadana o bien como colectivo o entidad representativa.

Objetivo - definición del objetivo dirigido a solventar el problema.

Actuación propuesta - descripción y definición de la actuación y actuaciones concretas que se proponen para alcanzar el objetivo.

Zonas - concreción territorial del problema detectado. Así se define la siguiente zonificación de forma que si se considera un problema local que afecta de igual manera en toda la ciudad, se pondría Málaga; si es un problema que se centra en una zona determinada, se incluiría: Málaga, Zona centro, Zona norte, Zona este, Zona oeste, Centro Histórico, Ensanches, Periferia, Nuevos desarrollos urbanos.

Prioridad - cada actuación propuesta se clasificará en función de la prioridad de implementarla, en el marco de todas las propuestas presentadas como referencia. La clasificación se valorará entre 1 y 5, siendo el 1 la valoración más baja y 5 la más alta, es decir, una puntuación igual a 5 indica que la actuación tendría la máxima prioridad.

Viabilidad - igualmente todas las actuaciones propuestas se valorarán en función de su posibilidad de llevarla a cabo, teniendo en cuenta criterios de recursos necesarios (humanos, económicos, técnicos) y de responsabilidades a la hora de implementarlo (Administración pública, entidades privadas, sociedad civil o ciudadanía en general). La clasificación se valorará entre 1 y 5, siendo el 1 la valoración más baja y 5 la más alta, es decir, una puntuación igual a 5 indica que la actuación sería muy viable.

Indicador - selección de medidas de variables (cualitativas y cuantitativas) que nos aproximen la evolución y tendencia de las acciones en el tiempo, tomando como referencia el actual sistema de indicadores de la Agenda o bien proponiendo nuevos indicadores o modificaciones a los ya existentes. Ejemplos de variables pueden ser número de viviendas construidas, porcentaje de la población con proximidad a servicios básicos, número de vehículos por habitante, etc.

**Meta - objetivos mínimos prefijados por normativas o documentos de referencia en función de las distintas acciones propuestas, o bien, propuestas personalizadas del grupo de trabajo. Un ejemplo podría ser alcanzar un porcentaje de desplazamientos internos en la ciudad a través del transporte público o medios de transporte no motorizados superior al 70%.**

**- EJEMPLO -**

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA | *Excesivo uso del vehículo privado como medio de transporte habitual en desplazamientos internos en la ciudad de Málaga* |
| OBJETIVO | *Fomentar actuaciones para lograr una movilidad alternativa al vehículo privado potenciando el transporte público y otros medios de desplazamiento como la bicicleta* |
| ACTUACIÓN PROPUESTA | *Priorizar el uso del transporte público mediante la dedicación de infraestructuras viarias reservadas como carriles Bus o Bus/VAO* |
| ZONAS | *Todas* |
| PRIORIDAD | *5 (muy alta)* | **VIABILIDAD** | *4 (alta)* |
| INDICADOR | *Transporte modal de los desplazamientos* |
| META | *Porcentaje de uso del vehículo privado < 30%* |
| COMENTARIOS |  |

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA | Acceso de trafico privado hasta el Centro de la Ciudad |
| OBJETIVO | Disminuir la congestión de trafico, el consumo energético y las emisiones CO2 |
| ACTUACIÓN PROPUESTA | Dotar a las periferias urbanas de intercambiadores de transporte y aparcamientos disuasorios |
| ZONAS | Todas |
| PRIORIDAD | 5 | **VIABILIDAD** | 4 |
| INDICADOR |  |
| META |  |
| COMENTARIOS |  |

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA | La ciudad se planea como adición de suelos urbanizables. Articular la estructura de la ciudad basándose en el urbanismo de proximidad y en las redes de movilidad, fomentando la disminución de las necesidades de desplazamiento y priorizando el transporte público. |
| OBJETIVO | Planificar la ciudad en función del espacio público, y de los ejes y nodos de comunicaciones |
| ACTUACIÓN PROPUESTA | Establecer una malla jerarquizada de nodos de comunicación, vinculada al transporte público, y a la estructura urbana de macromanzanas |
| ZONAS | Todas |
| PRIORIDAD | 5 | **VIABILIDAD** | 4 |
| INDICADOR | Redes octogonales de nodos de comunicación y supermanzanas creadas |
| META | 60% del suelo consolidado |
| COMENTARIOS | Necesidad de recuperar el Plan de Movilidad Sostenible, finalizar su aprobación y llevarlo a cabo. |

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA | Predominio del transporte en vehículo privado sobre el transporte publico, bicicleta y peatón |
| OBJETIVO | Mayor equilibrio entre formas de transporte, dando prioridad al público, peatonal y bici |
| ACTUACIÓN PROPUESTA | Establecer jerarquías claras en la movilidad y el trafico |
| ZONAS | Todas |
| PRIORIDAD | 5 | **VIABILIDAD** | 4 |
| INDICADOR | Reservas Bus/Bus/VAO/bici en relación al viario principal |
| META | 80% |
| COMENTARIOS | Ejemplo: carril bus/VAO permanente en el Litoral Este. Carril bici a lo largo del Litoral Este, recuperando el tercer carril del Paseo de los Curas, y un carril del paseo marítimo hasta el Palo los fines de semana, hasta que no se desarrolle el carril bici. |

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA | Acceso de residentes en el Centro Histórico |
| OBJETIVO | Compatibilizar las áreas de preferencia peatonal con el acceso de vehículos motorizados privados de residentes o comerciantes en áreas del Centro Histórico de forma que los ciudadanos no se encuentren penalizados |
| ACTUACIÓN PROPUESTA | Favorecer el acceso a residentes y comerciantes |
| ZONAS | Centro |
| PRIORIDAD | 5 | **VIABILIDAD** | 5 |
| INDICADOR |  |
| META |  |
| COMENTARIOS |  |

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA | Lentitud en la parada de Bus |
| OBJETIVO | Mayor rapidez en las paradas de Bus, subida y bajada de viajeros |
| ACTUACIÓN PROPUESTA | Múltiples puertas laterales de subida y bajada de pasajeros, tipo metro, como se utilizan en ciudades europeas. Reduce el tiempo de parada en más de un 100% |
| ZONAS | Todas |
| PRIORIDAD | 3 | **VIABILIDAD** | 3 |
| INDICADOR |  |
| META |  |
| COMENTARIOS |  |

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA |  |
| OBJETIVO |  |
| ACTUACIÓN PROPUESTA |  |
| ZONAS |  |
| PRIORIDAD |  | **VIABILIDAD** |  |
| INDICADOR |  |
| META |  |
| COMENTARIOS |  |

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA |  |
| OBJETIVO |  |
| ACTUACIÓN PROPUESTA |  |
| ZONAS |  |
| PRIORIDAD |  | **VIABILIDAD** |  |
| INDICADOR |  |
| META |  |
| COMENTARIOS |  |

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA |  |
| OBJETIVO |  |
| ACTUACIÓN PROPUESTA |  |
| ZONAS |  |
| PRIORIDAD |  | **VIABILIDAD** |  |
| INDICADOR |  |
| META |  |
| COMENTARIOS |  |

|  |  |
| --- | --- |
| PROBLEMA |  |
| OBJETIVO |  |
| ACTUACIÓN PROPUESTA |  |
| ZONAS |  |
| PRIORIDAD |  | **VIABILIDAD** |  |
| INDICADOR |  |
| META |  |
| COMENTARIOS |  |

1. Planes de Movilidad Urbana Sostenible. IDAE(2010) [↑](#footnote-ref-1)
2. Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local [↑](#footnote-ref-2)
3. Estrategia Española de Movilidad Sostenible [↑](#footnote-ref-3)
4. Carta de Málaga sobre Modelos Urbanos Sostenibles. Plataforma CAT-MED [↑](#footnote-ref-4)
5. Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana [↑](#footnote-ref-5)
6. PITVI. Informe de Sostenibilidad Ambiental (2014) [↑](#footnote-ref-6)
7. PISTA (2008) [↑](#footnote-ref-7)
8. Red Trans-Europea de Transporte (2014). Unión [↑](#footnote-ref-8)
9. Plan Movilidad Sostenible Málaga (2011) [↑](#footnote-ref-9)