



INFORME: Convenio RED URBANA DE MÁLAGA

PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA (PAB)

La Consejería de Fomento y Vivienda apuesta por una política de movilidad sostenible que se concreta en un retroceso del uso del automóvil frente a los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Se trata de limitar el acceso del vehículo privado a los centros urbanos y áreas de interés social y económico, facilitando el desplazamiento no motorizado en condiciones óptimas de confort y seguridad vial.

En esta línea, el Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) constituye la primera herramienta de planificación para la promoción de infraestructuras y hábitos ciclistas de la que dispone el Gobierno autonómico. El PAB es el primer plan para la promoción del hábito ciclista en el desplazamiento diario que considera la bicicleta un elemento estratégico de la política de movilidad.

El PAB pretende que las ciudades andaluzas desarrollen una cultura ciclista e incorporen la bicicleta como un elemento clave de su sistema de movilidad, de forma que constituya una alternativa real al coche para los desplazamientos cotidianos.

En este sentido, se firma el convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Málaga, con el objetivo de fomentar el impulso y planificación del uso de la bicicleta como modo de transporte, integrando el mismo en la movilidad urbana, contribuyendo así a la conformación de una economía más sostenible y socialmente más humana.

La Consejería de Fomento y Vivienda y el Ayuntamiento de Málaga determinan en el Convenio de Colaboración las vías ciclistas cuyas obras ejecutarán, a su costa y por separado, cada una de las administraciones firmantes.

Nº DE KILÓMETROS TOTALES 68,58

CONSEJERÍA	50.770 metros
AYUNTAMIENTO	17.810 metros

El Planeamiento Urbanístico de la ciudad deberá incorporar las infraestructuras para la bicicleta, debiendo considerarse un vehículo con participación en el reparto modal de transporte, reservando parte del viario para su uso en condiciones de igualdad.

El Ayuntamiento pondrá, sin coste alguno, la disposición de los terrenos donde se ejecuten las obras. Una vez recepcionadas las vías ciclistas, será el Ayuntamiento titular de las mismas y responsable de su mantenimiento.



Cada una de las partes firmantes redactará sus respectivos proyectos, que deberán ser entregados a la comisión de seguimiento para su supervisión. Cuando la Comisión de Seguimiento dé el visto bueno a los proyectos de construcción, se iniciarán los correspondientes expedientes de contratación de las obras.

La Consejería de Fomento y Vivienda se compromete a ejecutar las obras de la red ciclista urbana que le corresponden entre los años 2014 y 2017. Mientras, el Ayuntamiento ejecutará las correspondientes al ámbito municipal, aunque si no pudiera por razones presupuestarias se compromete a llevarlas a cabo antes del 2020, horizonte temporal del PAB.

El coste del convenio de colaboración se reparte entre la Junta de Andalucía (el 75%) y el Ayuntamiento de Málaga (el 25%). Dentro del porcentaje asumido por el Ayuntamiento, se incluyen actuaciones, debidamente justificadas, asociadas al fomento del uso de la bicicleta, como la redacción de sus propios proyectos de vías ciclistas, el coste de ejecución de otras vías ciclistas ejecutadas ya entre los años 2013 y 2014, así como el coste de mantenimiento de las infraestructuras ciclistas existentes.

1.- CRITERIOS TÉCNICOS EN LAS VÍAS CICLISTAS:

CONECTIVIDAD Y CONTINUIDAD: La red debe tener un diseño funcional, en el sentido de que conecte entre sí las principales zonas de atracción y articule el territorio. Se procurará que las vías ciclistas se articulen en el territorio urbano mediante redes o mallas. En el centro histórico, debe tener prioridad el transporte público y los medios no motorizados. Además, la continuidad de la red debe garantizarse, evitando interrupciones en su trazado.

INTERMODALIDAD Y APARCAMIENTOS: En el diseño de la red, debe favorecerse la posibilidad de acceder mediante transporte público a la red ciclista, determinando los itinerarios ciclistas con proximidad a la estación intermodal de la ciudad.

Los puntos intermodales, así como los puntos de origen y destino, los edificios públicos, puntos de atracción turística y zonas de descanso, deben dotarse de aparcamientos para bicicletas.

USO UNIVERSAL Y COMODIDAD: El PAB recomienda atender a los usuarios más vulnerables, de forma que la puedan usar niños y mayores. Para ello, hay que tener en cuenta las pendientes máximas, procurando la comodidad de las rutas, y segregando las vías del tráfico motorizado en la medida de lo posible.

TIPOLOGÍA DE TRAZADO Y SEÑALIZACIÓN: En el diseño de las vías ciclistas se cuida la adherencia correcta entre el firme y las ruedas de las bicicletas y la correcta evacuación del agua pluvial; así como la señalización sencilla, clara y homogénea en toda la red urbana.



2.- RAZONES AMBIENTALES:

El tráfico urbano motorizado es la causa directa del notable incremento de los niveles contaminantes en la ciudad, principalmente partículas en suspensión, dióxido de nitrógeno, hidrocarburos, CO₂ y CO y, por tanto, del efecto de la calidad del aire sobre la salud humana.

El tráfico motorizado es también responsable de la superación de los umbrales de ruido, alterando la convivencia y las condiciones de trabajo y ocasionando problemas de salud. Además, los vehículos con motor ocupan gran parte del suelo en las ciudades, incluso cuando están estacionados.

En contraste, la bicicleta es un medio de transporte no contaminante y libre de ruidos, que no tiene efecto negativo alguno en la salud de los ciudadanos. Por el contrario, el uso de la bicicleta mejora la salud física de la persona, y también tiene un efecto positivo en la salud emocional, mejorando los niveles de bienestar y confianza, y aumentando la tolerancia al estrés, al tiempo que reduce el cansancio y las alteraciones de sueño.

La bicicleta es además un medio de transporte mecánico muy eficiente en términos de consumo de energía. En general, consume un 2% de la energía que utiliza un coche para hacer el mismo desplazamiento.

Las razones ambientales para fomentar el uso de la bicicleta en las ciudades andaluzas son, por tanto, variadas: la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero, la liberación de espacio ocupado por los coches y los beneficios para la salud de los ciudadanos.

El Plan Andaluz de la Bicicleta se inspira en los logros alcanzados en la ciudad de Sevilla, que en una década ha desarrollado una red de vías ciclistas de 138 kilómetros que permiten 72.000 desplazamientos diarios, más de 20.000 de los cuales provienen del coche. En Sevilla, el desplazamiento en bicicleta ha llegado al 6% de los desplazamientos totales en la ciudad (incluidos los peatonales). O lo que es lo mismo, el 10% de los desplazamientos mecanizados se realiza sobre dos ruedas.

El ahorro de combustible y de emisiones de gases de efecto invernadero generado por el uso de la bicicleta en Sevilla está cuantificado en 27.151 barriles de petróleo anuales y en más de 8.000 toneladas de CO₂ al año.

Tomando como referencia a Sevilla, el objetivo del PAB es que la bicicleta alcance una cuota de al menos el 6% en el total de los desplazamientos (incluidos los peatonales) en las ciudades andaluzas, siendo el objetivo óptimo un 15%.

En el caso de Málaga, y una vez que se haya construido la red urbana de vías ciclistas recogida en el convenio de colaboración y en el Plan Andaluz de la Bicicleta, el objetivo es alcanzar (como en Sevilla) el 6% de desplazamientos en bicicleta, sobre la movilidad total urbana.

Esto supondría que se realizarán en la ciudad un total de 68.000 desplazamientos en bicicleta de forma diaria, de los cuales 27.750 desplazamientos provendrían del coche. Hecho el cálculo de emisiones de CO₂ a la atmósfera, la ciudad de Málaga dejaría de emitir un total de 8.760 toneladas de eqCO₂ al año y se ahorrarían un total de 9.350 litros diarios de combustible.

3.- RED URBANA DE VÍAS CICLISTAS EN LA CIUDAD DE MÁLAGA

Málaga muestra una configuración fisiográfica y urbanística favorable a la movilidad ciclista. En la mayor parte del núcleo urbano, interior a la MA-20, las pendientes son nulas o muy reducidas. Amplias superficies de la ciudad tienen grandes avenidas, con espacio suficiente para integrar a la bicicleta, permitiendo comunicar los barrios por el centro, en unas distancias que son altas para hacerlas a pie pero muy cómodas para hacerlas en bicicleta.



La existencia de estaciones y terminales de transporte público cerca del centro de la ciudad, así como la puesta en servicio del metro de Málaga el pasado mes de julio de 2014, favorece la intermodalidad con la bicicleta. La combinación del transporte público con la bicicleta debe reducir la presión del coche en la zona central de la ciudad y, por tanto, conseguir un ambiente urbano que favorezca la peatonalización y el uso ciclista.

La red ciclista urbana existente, aunque es muy amplia con 63 kilómetros, carece de la continuidad necesaria para configurar una red interconectada, que aún no llega sin interrupciones a los campus universitarios, ni a los centros de interés social, como hospitales, estadios deportivos, etc. De hecho, datos de 2011 arrojan un uso mínimo de la bicicleta sobre el resto de los desplazamientos urbanos: solo el 0,4% del total de los desplazamientos urbanos se realiza en bicicleta, mientras el vehículo privado se lleva el 34,9% de la tarta y el transporte colectivo el 11,4%.



En relación a la intermodalidad, existe además, una experiencia piloto en Málaga de alquiler de bicicletas públicas, en cuyo sistema se puede utilizar la tarjeta del Consorcio de Transportes Metropolitanos de Málaga.

El convenio de colaboración de la Junta de Andalucía con el Ayuntamiento de Málaga establece una serie de itinerarios ciclistas que conforman la red urbana de la ciudad:

Descripción de vías ciclistas

Brevemente, podemos describir las siguientes vías ciclistas comprendidas en el Anexo 1 del convenio firmado entre la Consejería de Fomento y Vivienda y el Ayuntamiento de Málaga:

JUNTA DE ANDALUCÍA

Itinerario nº 1 Líneas 1 y 2 del metro de Málaga

El itinerario ciclista asociado al metro de Málaga une los tramos de vías ciclistas ya existentes en el recorrido de las líneas 1 y 2 del metro, ya en servicio desde el pasado mes de junio del año pasado. Este recorrido une todas y cada una de las estaciones de metro, tanto en la zona de Teatinos, como en la carretera de Cádiz, hasta el Intercambiador Metropolitano de María Zambrano.

Uno de los tramos unirá las estaciones de Carranque, Barbarela y La Unión hasta llegar al Intercambiador Metropolitano El Perchel – María Zambrano. Otro tramo, no menos importante, transcurre por la Carretera de Cádiz (Avenida Velázquez y calle Héroe de Sostoa) y une las estaciones de Metro de Palacio de los Deportes, Puerta Blanca, La Luz-La Paz, El Torcal, Princesa y La Isla, para desembocar también en el Intercambiador Metropolitano y continuar por Callejones del Perchel hasta Guadalmedina. Aquí se une a la vía ciclista ya existente que viniendo de la Avda del Obispo Ángel Herrera Oria, continúa por la Alameda Principal y la Avenida del Parque hacia La Malagueta.

En la zona del Campus Universitario de Teatinos, hay un tramo en las carreteras A-7054, A-7076 y bulevar Louis Pasteur que hay que construir con el objetivo de dar continuidad a los tramos ya existentes.

JUNTA DE ANDALUCÍA

Itinerario nº 2 Poniente y Centro

El segundo itinerario que corresponde a la Consejería de Fomento y Vivienda compone finalmente la malla urbana necesaria para hacer factible el uso de la bicicleta en la ciudad en la zona del poniente y el centro, considerado desde la circunvalación de la MA-20 hacia la zona costera. Esta malla da servicio principalmente a zonas de interés sanitario, universitario, deportivo y de ocio.

Una parte importante de este itinerario se sitúa más al poniente, en los accesos al centro por las avenidas José Ortega y Gasset y Camino de San Rafael, que da servicio a la estación de



Cercanías existente en la zona. Otro ramal importante ya en el centro discurre por el Paseo Antonio Machado y la avenida Comandante Benítez.

Por otra parte, se completa la malla que alimentará la vía ciclista de la Carretera de Cádiz, que discurre con un trazado asociado al metro de Málaga y pasa por todas y cada una de las estaciones, fomentando la intermodalidad. De esta forma, la vía ciclista del poniente configura una malla perpendicular a la Carretera de Cádiz por Juan XXIII, Gaucín, Frigiliana, Carril de la Chupa y la Avenida de los Guindos, en perpendicular hasta la calle Pacífico y el Paseo Marítimo de Poniente junto al mar. También se construirá la vía ciclista en perpendicular al trazado del metro de Málaga por la avenida de Moliere y por la prolongación de la calle Pacífico hacia el interior y hasta el Palacio de los Deportes Martín Carpena, donde conecta con el resto de la red ciclista.

Se queda para una segunda fase del desarrollo de la red ciclista, la zona de los Polígonos Industriales del poniente de la ciudad, así como su conexión con el centro a través de la avenida de Carlos Haya. También se contempla en el convenio de colaboración para más adelante, el itinerario que une la ciudad de Málaga con Churriana, pasando por la desembocadura del Guadalhorce.

JUNTA DE ANDALUCÍA

Itinerario nº 3 Rincón de la Victoria

El itinerario ciclista de Málaga levante, que corresponde al Ayuntamiento, enlaza con la red urbana en la Plaza de Toros de La Malagueta para continuar por el Paseo Marítimo Pablo Picasso hacia el este. Llega hasta la playa de El Candado en El Rincón de la Victoria por la avenida Juan Sebastián Elcano y la antigua carretera de Almería.

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

Itinerario nº 4 vías urbanas

El Ayuntamiento de Málaga construirá un total de 17,38 kilómetros de vías urbanas que ayudarán a completar la malla ciclista de la ciudad. Principalmente, las vías a cargo municipal transcurren por la avenida de Valle Inclán, la avenida del Editor Ángel Caffrena y calle Orson Wells al norte de la ciudad; además, el Ayuntamiento construirá la vía ciclista de las calles Herman Hesse y Hermanos Lumiere de acceso a la ciudad y de la avenida Manuel Alver y autovía de acceso al puerto de Málaga, que completa la malla por la zona de la Térmica. Otros tramos menores completan la malla por el centro urbano.