

ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD PARA LOS FUTUROS DESARROLLOS DEL PARQUE EMPRESARIAL BUENAVISTA (MÁLAGA)

- Importe de Licitación: 34.957,37 € + IVA.
- Importe de Adjudicación: 25.950,00 € + IVA (-25,77%)
- Peticionario: Promálaga y Área de Movilidad (Ayto Málaga).
- Número de Licitadores del Concurso: 6.
- Adjudicatario: CPS.
- Objetivo: Realizar un análisis del tráfico y la movilidad del conjunto con la propuesta del Parque Empresarial Buenavista, evaluando las necesidades funcionales de las diferentes infraestructuras proyectadas en su Master Plan, con la demanda de movilidad generada actualizada en dicho Parque Empresarial.
- Metodología:
 - Se realiza un estudio de tráfico de la situación actual, con su correspondiente modelo de tráfico calibrado que permita ensayar soluciones futuras con nuevas demandas y diferentes infraestructuras.
 - Se analizan los siguientes escenarios de puesta en carga de nuevos desarrollos e infraestructuras de movilidad, en diferentes horizontes temporales (puestas en servicio y previsión de vida útil de 20 años).

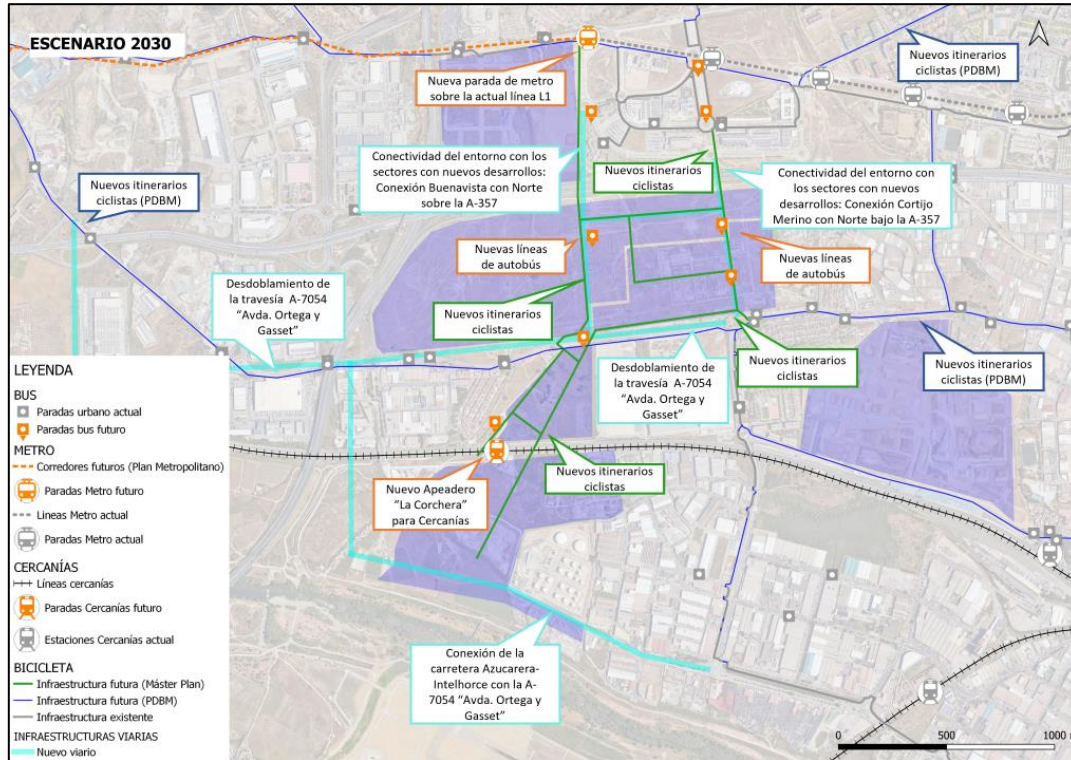
1/3



Sectores Urbanísticos incluidos en el Parque Empresarial Buenavista.

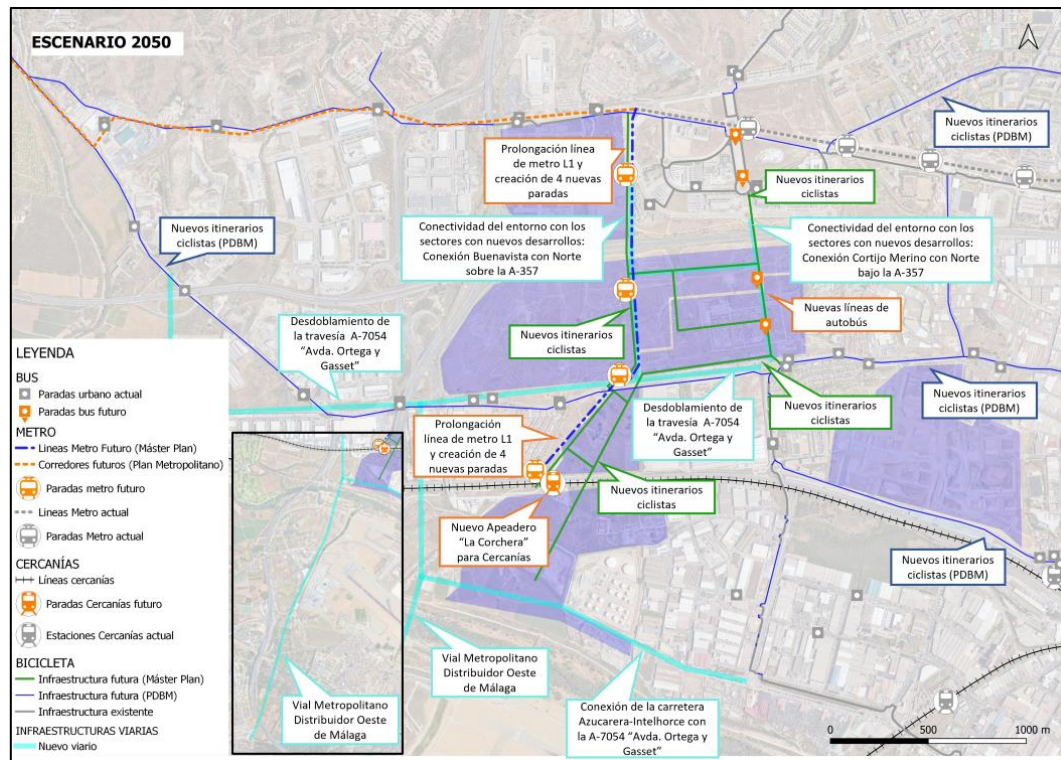
INFRAESTRUCT. PLANIFICADAS / PREVISTAS	Puesta en Servicio: ESCENARIO AÑO 2030	Año Horizonte: ESCENARIO AÑO 2050
CERCANÍAS	1.- Nuevo Apeadero 'La Corchera' para Cercanías	
METRO	2.- Nueva parada de metro sobre la actual Línea L1 (itinerario a cocheras), a continuación de la parada actual "Andalucía Tech"	8.- Prolongación de la actual línea de metro L1 mediante la creación de un nuevo eje Norte-Sur que cruzará el sector Buenavista hasta el nuevo apeadero "La Corchera", y creación de 4 nuevas paradas de metro sobre el nuevo eje, a continuación de la parada actual "Andalucía Tech"
AUTOBÚS	3.- Nuevas líneas de autobús, con nuevas paradas, que atravesará los sectores con Nuevos Desarrollos	
BICICLETA	4.- Creación de una malla ciclista sobre los nuevos desarrollos a través de nuevos itinerarios ciclistas cuya propuesta se incluye en el Plan Director de la Bicicleta de Málaga	
VIARIOS	5.- Desdoblamiento de la travesía A-7054 "Avda. Ortega y Gasset", adaptación de la misma, y remodelación enlace con la A-357	
	6.- Conectividad del entorno con los sectores con Nuevos Desarrollos (pasos a diferente nivel de la A-357 por los Sectores Cortijo Merino y Buenavista)	
	7.- Conexión de la carretera Azucarera-Intelhorce con la travesía A-7054 "Avda. Ortega y Gasset", a través de la prolongación de la Avda. Joaquín Vargas	
		9.- Vial Metropolitano Distribuidor Oeste de Málaga (hasta la prolongación de la Avda. Joaquín Vargas)

Identificación de Infraestructuras Viarias y de Transporte para el Parque Empresarial, en diferentes escenarios temporales



Propuestas de Infraestructuras Viarias y de Transporte en el Horizonte 2030.

2/3



Propuestas de Infraestructuras Viarias y de Transporte en el Horizonte 2050.

- Conclusiones:
 - El sistema de transporte propuesto para el Parque Empresarial de Buenavista mejora significativamente las conexiones con la ciudad de Málaga, apostando por soluciones eficientes y de alta capacidad que favorecen una movilidad sostenible integral, destacando el aprovechamiento de la traza actual de la Línea C2 del Ferrocarril de Cercanías (Apeadero La Corchera), y la prolongación de la Red Metro (aprovechamiento de la traza actual hasta el Puesto de Control, a corto plazo, y con una posible prolongación hacia el sur de la Línea L-1).
 - En cuanto a la red viaria:
 - Las simulaciones del tráfico futuro realizadas en el estudio demuestran que las mejoras propuestas en las principales arterias, como el desdoblamiento del último tramo de la Avenida Ortega y Gasset (con actuales problemas de congestión en horas punta), y la conexión de la carretera Azucarera-Intelhorce mediante la prolongación de la Avenida Joaquín Vargas, son fundamentales para garantizar una adecuada fluidez del tráfico.
 - Atendiendo a los resultados del modelo macroscópico, el viario interno que comunica las zonas norte y sur de la A-357 (entorno Universidad con Entorno Buenavista) no capta elevadas demandas de vehículos privados, y por tanto, podría pensarse que no resulta tan estrictamente necesario como su gemelo a distinto nivel de comunicación entre entorno Universidad y entorno Cortijo Merino. Esta afirmación parte de la premisa de una apuesta total por la movilidad sostenible, con importantes y relevantes mejoras en la zona (Metro, Cercanías, Bus EMTSAM, ...) que han motivado prever un reparto modal de la movilidad generada de los nuevos desarrollos acordes a la previsión del PMUS a medio y largo plazo. No obstante, y adicionalmente a lo anterior, para potenciar y mejorar la permeabilidad de la zona, sí se requeriría su ejecución así como para dar continuidad a la movilidad peatonal, ciclista y mantener los radios de cobertura del transporte público en la zona, evitando que la propia A-357 genere una barrera entre las parcelas del norte y del sur de ésta.