

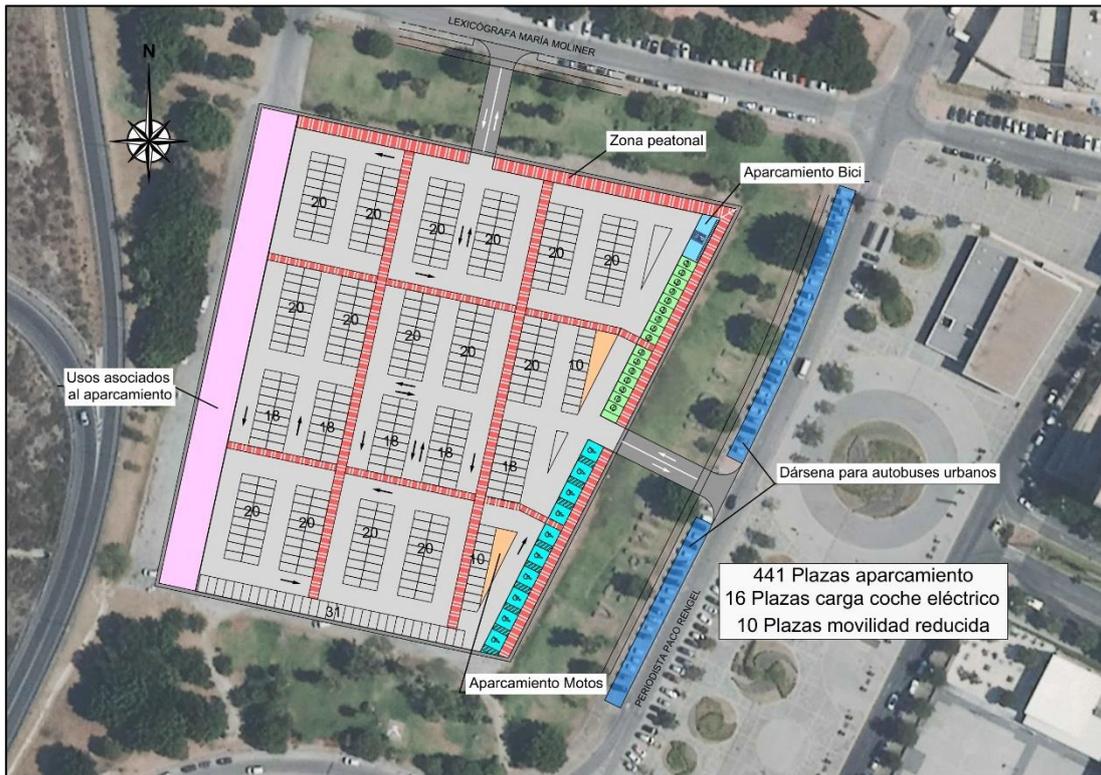


ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO DE DEMANDA, ACCESOS Y ALTERNATIVAS PARA APARCAMIENTO DISUASORIO EN EL ENTORNO DEL PALACIO DE DEPORTES MARTÍN CARPENA (MÁLAGA).

- Importe de Licitación: 44.921,07 € + IVA.
- Importe de Adjudicación: 34.813,83 € + IVA (-22,50%).
- Peticionario: Promálaga y Área de Movilidad (Ayto Málaga).
- Número de Licitadores del Concurso: 4.
- Adjudicatario: Tool Alfa (Colabora: ARCS).
- Objetivos: Cuantificar la demanda de un Aparcamiento Disuasorio en el entorno del Palacio de Deportes Martín Carpena, realizar un diseño preliminar, tanto en lo referente a la ordenación funcional del mismo como a sus accesos, y evaluar además la repercusión en el entorno del Barrio.
- Metodología:
 - Se justifica la viabilidad de la actuación dentro de la planificación territorial y de transporte. (previsión incluida en PMUS, PGOU, PTMAM, POTAUM).
 - Se realiza una caracterización de la movilidad de la zona, incluyendo una batería de trabajos de campo: aforos, encuestas (a usuarios de la zona, en los aparcamientos, ...), inventarios, grado de ocupación de la oferta actual de estacionamiento, entrevistas con las empresas/asociaciones de la zona, ...
 - Se realiza un benchmarking de diferentes aparcamientos disuasorios en España y Europa, donde se toma como referencia habitual una capacidad de 300-500 plazas.
 - Para la caracterización de la demanda, se parte de las matrices cualitativas del PTMAM (2017) y se ajusta a la cuantificación actualizada de las matrices Big Data del MITRANS (2024).
 - Se plantean diferentes alternativas de accesos (3) al futuro parking, que si bien tiene la ventaja de su ya existencia como bolsa de aparcamientos del Palacio de Deportes, cuenta con la dificultad de que carece de adecuados accesos en la actualidad (conexiones con MA-20 y MA-21), siendo éstos un factor determinante.
- Conclusiones:
 - Se plantea una planta adicional a las 750 plazas de estacionamiento existentes asociadas al Palacio de Deportes, y con las que se deberá seguir contando para atender sus eventos, con previsiones actualizadas de 500.000 espectadores/año
 - Se propone un aparcamiento de 467 plazas nuevas (con servicios adicionales, 16 para VE y 10 para PMR) para atender la demanda intermodal de park-ride (aparcamiento + Metro/Bus EMTSAM/BUS CTMAM). El aparcamiento tendrá 2 entradas y 2 salidas (un par entrada-salida en la Calle Paco Rengel y otro en la Calle Lexicógrafa María Moliner).

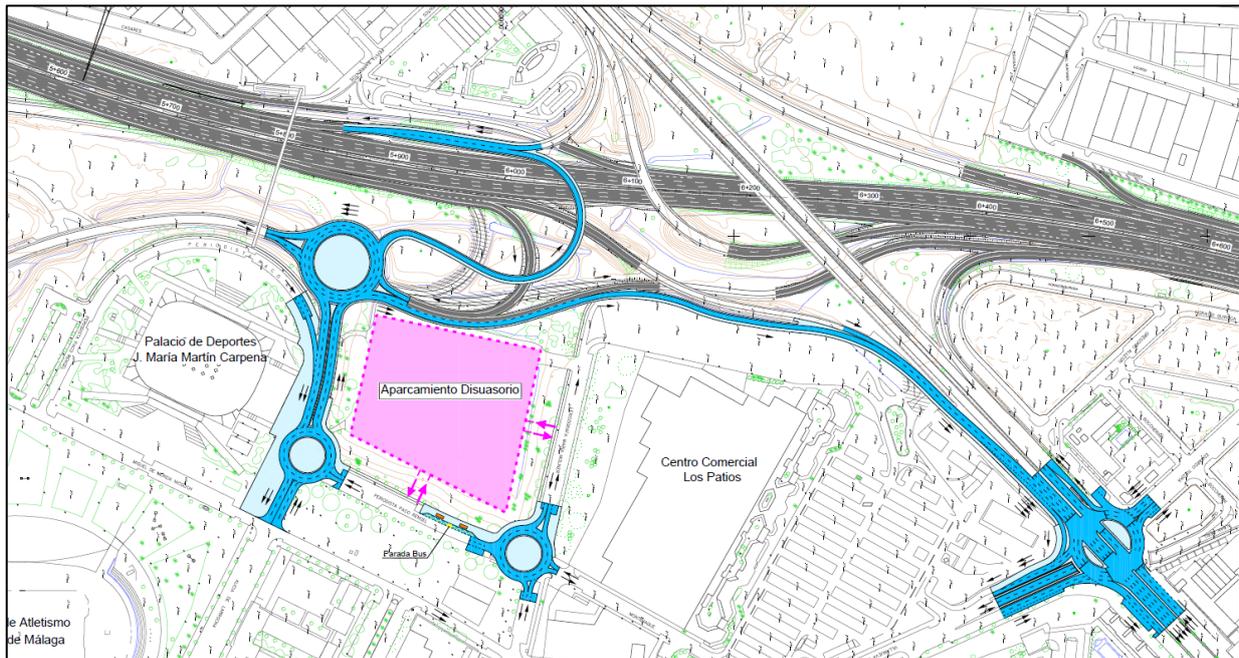
1/3

- o Se propone una solución de 2 plantas (una para cubrir la demanda puntual y agresiva del Palacio de Deportes) y otra para la intermodalidad del coche con otros modos. En este sentido, se propone una solución híbrida soterrada-en altura, con una mínima excavación de la parcela que garantice las 2 plantas con cota final similar a las vías del entorno (Calles Periodista Paco Rengel y Lexicógrafa María Moliner), si bien son ideas preliminares que deberán ser detalladas en futuros proyectos.



Ordenación Preliminar Propuesta para el Aparcamientos Disuasorio

- El aparcamiento tiene una previsión de coste de 20-23 M € de PBL con IVA (14-16 M € de PEM), mientras que los accesos alcanzarían los 6-14 M € de PBL con IVA (4-10 M € de PEM), según la alternativa seleccionada.
- La proyección de unos adecuados accesos, cuyas alternativas deberán ser consensuados con la Demarcación de Carreteras del MITRANS por afectar a su enlace entre MA-20 y MA-21, se presenta como uno de los principales condicionantes para un aumento de la demanda.



Propuesta de Accesos (Alt-2) para el Aparcamientos Disuasorio.

- Tras realizar un análisis de sensibilidad con la implantación de la ZBE, se evidencia la relevancia de esta implantación en el peso de la demanda obtenida (aproximadamente el 40-45% de la demanda del futuro parking es debida a la implantación de otras medidas disuasorias del vehículo privado).
- En principio, no se sugiere la tarificación, ya que sería una efecto disuasorio del mismo (cualquier coste disminuye drásticamente las previsiones de demanda).
- El análisis del tráfico mediante microsimulación muestra que los accesos y nuevas intersecciones planteados no suponen ningún impacto negativo relevante en la movilidad del ámbito.