

SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO DE DEMANDA DE LA MOVILIDAD PARA LA CONEXIÓN DEL BULEVAR ADOLFO SUÁREZ CON LA MA-20 (MÁLAGA)

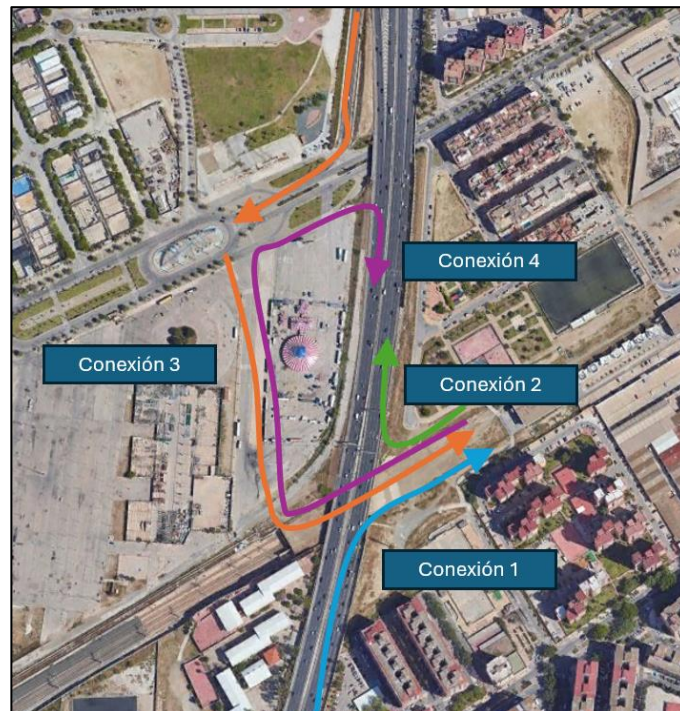
- Importe de Licitación: 40.074,76 €+ IVA.
- Importe de Adjudicación: 33.500,00 €+ IVA (-16,41%)
- Peticionario: Promálaga y Área de Movilidad (Ayto Málaga).
- Número de Licitadores del Concurso: 4.
- Adjudicatario: UTE Sanvi-Cinesi.

- Objetivos: Cuantificar la demanda de una nueva conexión a la MA-20 por el Bulevar Adolfo Suárez, continuar avanzando en sus propuestas de diseño, identificando los puntos críticos del mismo (normativa de trazado), y evaluar las mejoras de las diferentes posibilidades (entradas y salidas tanto hacia el noreste como al sureste).



Propuesta Prolongación Bulevar Soterramiento Ferrocarril y Nuevo Enlace en MA-20 (PGOU 2011)

- Metodología:
 - Pese a no ser el objeto directo del estudio, se analizan las diferentes alternativas de diseño del enlace y se propone una nueva alternativa. Dadas las dificultades de cumplimiento de la normativa (la propuesta del PGOU no la cumple), se discretizan los movimientos en la combinación total o parcial de los siguientes movimientos:
 - Conexión 1: Entrada desde la MA-20 suroeste hacia el interior del Bulevar Adolfo Suárez sentido este.
 - Conexión 2: Salida desde el Bulevar Adolfo Suárez sentido oeste hacia la MA-20 noreste.
 - Conexión 3: Entrada desde la MA-20 noreste hacia el interior del Bulevar Adolfo Suárez sentido este. Una vez que se urbanice la prolongación oeste del Bulevar, esta conexión ya sería existente, aunque de forma indirecta, a través de la Salida "Palacio de Ferias – Camino de San Rafael" en el ramal de conexión de la A-357 sentido oeste con la MA-20 sentido suroeste.
 - Conexión 4: Salida desde el Bulevar Adolfo Suárez sentido oeste hacia la MA-20 suroeste.



Diferentes Conexiones y Sentidos entre MA-20 y Bulevar Adolfo Suárez.

- 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. 2/3
- Se realiza un estudio de tráfico de la situación futura:
 - Para las prognosis de futuro, se analizan los escenarios de puestas en servicio y previsión de vida útil de 20 años, con la siguiente previsión de puesta en carga de nuevos desarrollos con afección directa a la infraestructura objeto de estudio:

	Código ámbito	Nombre
Interior MA-20	SUNC-R-P.2	Camino San Rafael
	SUNC-O-LO.17	Repsol
	PA-LO.21	Pza. San Fermín
	PA-LO.22	Santa Rufina
	PA-LO.23	San Lucas

	Código ámbito	Nombre
Exterior MA-20	PA-G.11	Sánchez Blanca
	PAM-G.1	Intelhorce
	SUS-G.3	Corchera
	PAM-T.3	Universidad
	PA-T.1	Ampliación CTM
	SUNC-R-T.1	Cortijo Merino
	PA-T.2	Buenavista
	SUS-G.4	Huertecilla Tarajal

- Respecto a las diferentes posibilidades de movimientos en el nuevo enlace de estudio, se analizan las siguientes alternativas:
 - Escenario 1: Conexiones 3 (indirecta) y 4.
 - Escenario 2: Conexiones 1, 3 (indirecta) y 4.
 - Escenario 3: Conexiones 2, 3 (indirecta) y 4.
 - Escenario 4: Todas las conexiones (1, 2, 3 y 4). Es la previsión del PGOU.

- Conclusiones:

- Se trata de un nuevo enlace cuya viabilidad normativa presenta muchas dificultades (no cumple Normativa de Trazado de Carreteras) pese a estar incluido en el PGOU. Los análisis realizados, pese a resolver la funcionalidad de los movimientos, mantienen las taras, en mayor o menor medida, del incumplimiento de la normativa, debiendo alcanzar otros acuerdos de gestión para lograr, una vez se garantice la idoneidad y beneficios de su proyección, la viabilidad de la actuación.
- Esta dificultad de cumplimiento de normativa obliga a unos diseños muy poco atractivos para algunos movimientos que penalizan la captación potencial de demanda, en concreto, las conexiones 2 y 3 (orígenes y destinos en la MA-20 noreste).
- La mayores demandas de tráfico de la Costa del Sol Occidental, unidas al ya expuesto hecho de que se hace plausible que el diseño específico del enlace repercute sobre manera en la demanda, conduce a que las conexiones 1 y 4 (orígenes y destinos en la MA-20 suroeste) son las que a priori obtendrían mayores beneficios para la gestión del tráfico. Esto conlleva al escenario 2, con las conexiones 1, 3 (indirecta, existente) y 4, como la solución más ventajosa, pudiendo renunciar, dadas las circunstancias, a la inclusión de la conexión 2 (con la que ya se viabilizarían todos los sentidos de entradas y salidas).



*Escenario 2: Conexiones 1, 3 (indirecta) y 4.
Alternativa más ventajosa.*

3/3

- La implantación de este nuevo enlace con la MA-20, en este caso con el Bulevar Adolfo Suárez, si bien no capta demanda significativa existente, como a priori podría pensarse, en unos de los principales puntos críticos de la ciudad, el acceso al eje Avda. Blas Infante - Avda. Andalucía, resulta necesaria para paliar los crecimientos urbanísticos previstos en la traza objeto de estudio tanto al oeste de la MA-20 (Distrito Zeta, Cortijo Merino, Buenavista, Intelhorce,...) como al este de la MA-20 (Repsol, Camino San Rafael, ...).
- Finalmente, indicar que la implantación de un nuevo enlace para potenciar las entradas y salidas a la ciudad por el Bulevar Adolfo Suárez lleva implícito, como no puede ser de otra manera, la ampliación de la capacidad actual de dicho Bulevar a sus previsiones de 2 carriles para el tráfico privado y 1 para el transporte público, por sentido, al menos, hasta la Avda. Juan XXIII (lo ideal sería llegar hasta las inmediaciones de la Estación María Zambrano pero se prevé complejo por la consolidación de esta zona).

Málaga, enero de 2025.