

ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD PARA FUTUROS DESARROLLOS DEL PARQUE EMPRESARIAL BUENAVISTA (MÁLAGA)

RESUMEN EJECUTIVO

martes, 11 de febrero de 2025

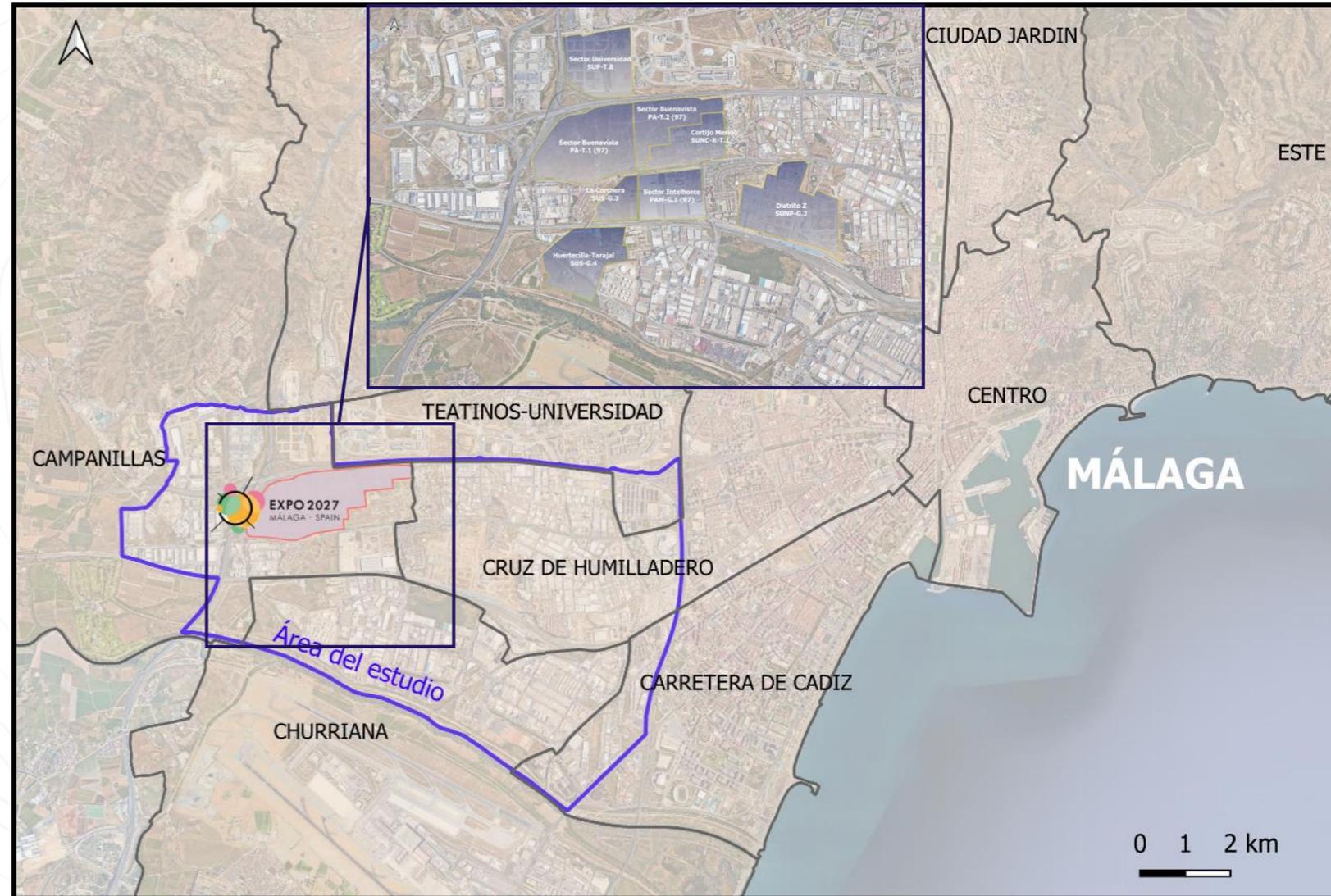


OBJETIVO Y LOCALIZACIÓN

OBJETIVO

Actualización del *Estudio de Tráfico y Movilidad del parque empresarial Buenavista* → Analizar la viabilidad de las infraestructuras ante las demandas previstas por nuevos desarrollos urbanísticos en la zona oeste de Málaga.

- Transformación proyectada para la zona de Buenavista: Nuevos desarrollos urbanos en 8 sectores urbanísticos, proyectados bajo un modelo urbano basado en la mezcla de usos del suelo.
- Ámbito de estudio localizado en una zona de expansión y crecimiento de Málaga (Universidad de Málaga, MálagaTechPark, Mercamálaga, Palacio de Ferias y Congresos, ...).





HORAS PUNTA. ESCENARIOS DE ESTUDIO

2024 2025

2030 (Puesta en Servicio)

Escenario Futuro
2050



❑ AÑO 2030. ESCENARIO PUESTA EN SERVICIO

- Se prevé el desarrollo de una gran parte de los nuevos sectores. Se contemplan modificaciones en infraestructuras viarias, así como incorporación de algunas infraestructuras dedicadas al transporte público.
- Redistribución de flujos de movilidad sobre la zona, así como en el reparto modal, lo que contribuirá a una disminución parcial de la dependencia del vehículo privado.
 - Hora punta mañana (día laborable) 08:00 h.
 - Hora punta mediodía (día laborable) 14:00 h.

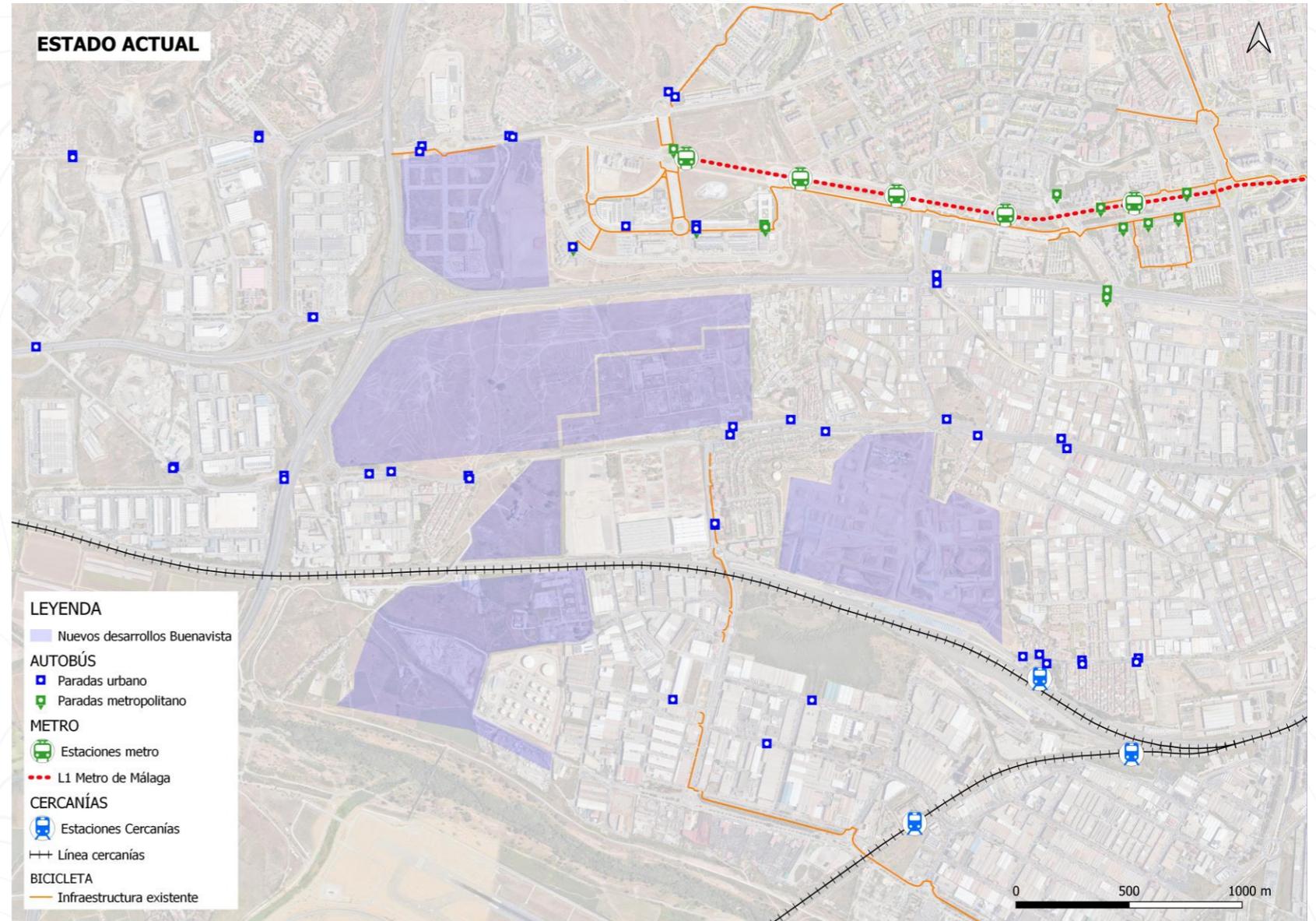
❑ AÑO 2050. ESCENARIO AÑO HORIZONTE

- Transformación más profunda que en el año 2030. Completa la ejecución de los sectores con nuevos desarrollos y a las infraestructuras planificadas para 2030, se suma el Vial Metropolitano Distribuidor Oeste de Málaga, combinado con soluciones más ambiciosas para el transporte público (prolongación de la línea L1 de metro).
- Impacto aún más significativo en la distribución del reparto modal, orientado el sistema de movilidad hacia un modelo más sostenible.
 - Hora punta mañana (día laborable) 08:00 h.
 - Hora punta mediodía (día laborable) 14:00 h.



OFERTA DE TRANSPORTE

SITUACIÓN ACTUAL





PLANTEAMIENTO DE ESCENARIOS

DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES

- Situación de partida. Escenario Base.
- Situación futura. Escenario 2030.
- Situación futura. Escenario 2050.

| INFRAESTRUCTURAS PLANIFICADAS PREVISTAS/ESCENARIO | ESCENARIO AÑO 2030 | ESCENARIO AÑO 2050 |
|---|--|--|
| CERCANÍAS | 1.- Nuevo Apeadero 'La Corchera' para 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 | 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 | 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" | 5.- Desdoblamiento de la travesía A-7054 "Avda. Ortega y Gasset" |
| | 6.- Conectividad del entorno con los sectores con Nuevos Desarrollos (incluye pasos superiores sobre la A-357) | 6.- Conectividad del entorno con los sectores con Nuevos Desarrollos (incluye pasos superiores sobre la A-357) |
| | - | 9.- Vial Metropolitano Distribuidor Oeste de Málaga |
| | 7.- Conexión de la carretera Azucarera-Intelhorce con la travesía A-7054 "Avda. Ortega y Gasset" | 7.- Conexión de la carretera Azucarera-Intelhorce con la travesía A-7054 "Avda. Ortega y Gasset" y con el Vial Metropolitano Distribuidor Oeste de Málaga |

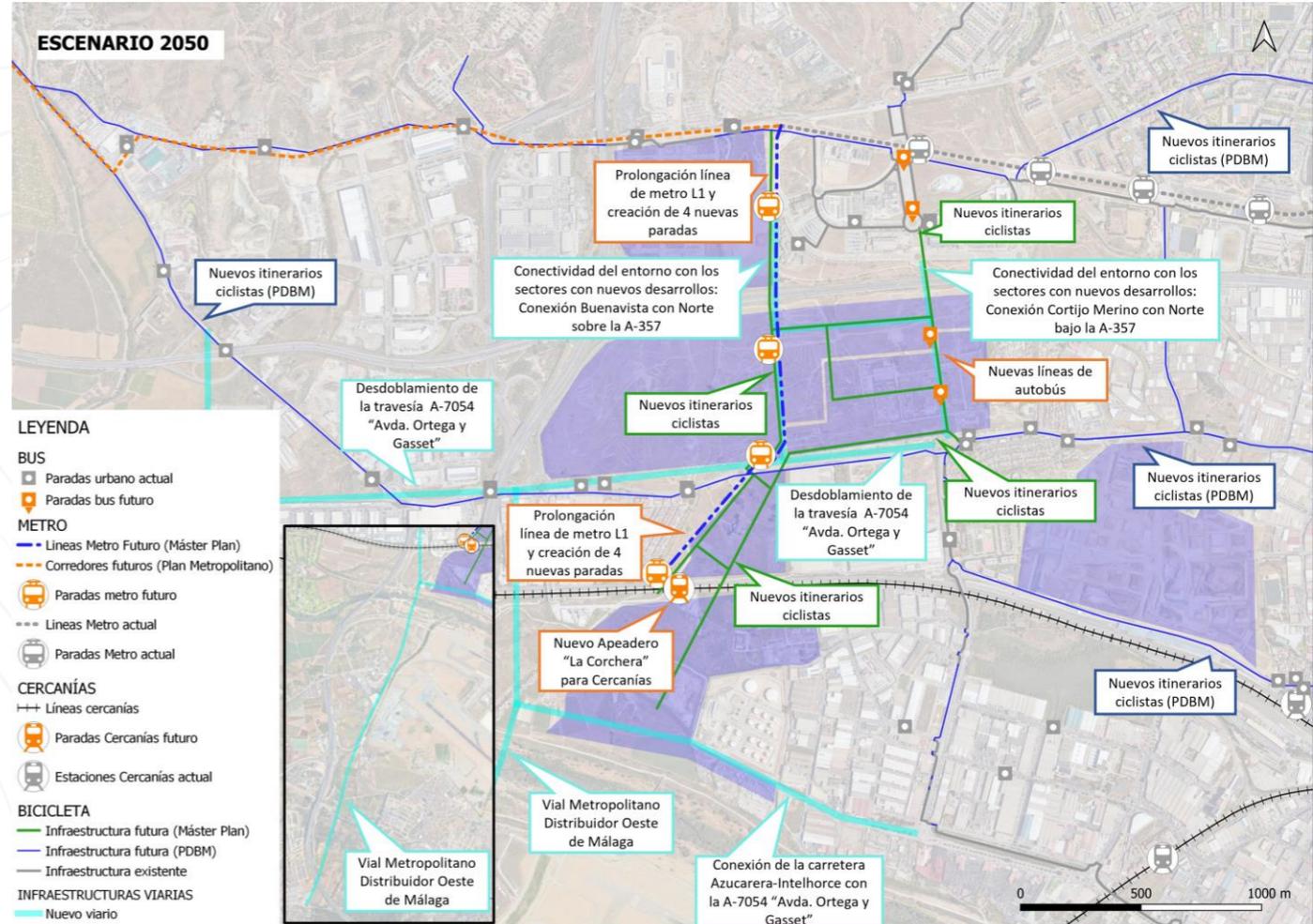
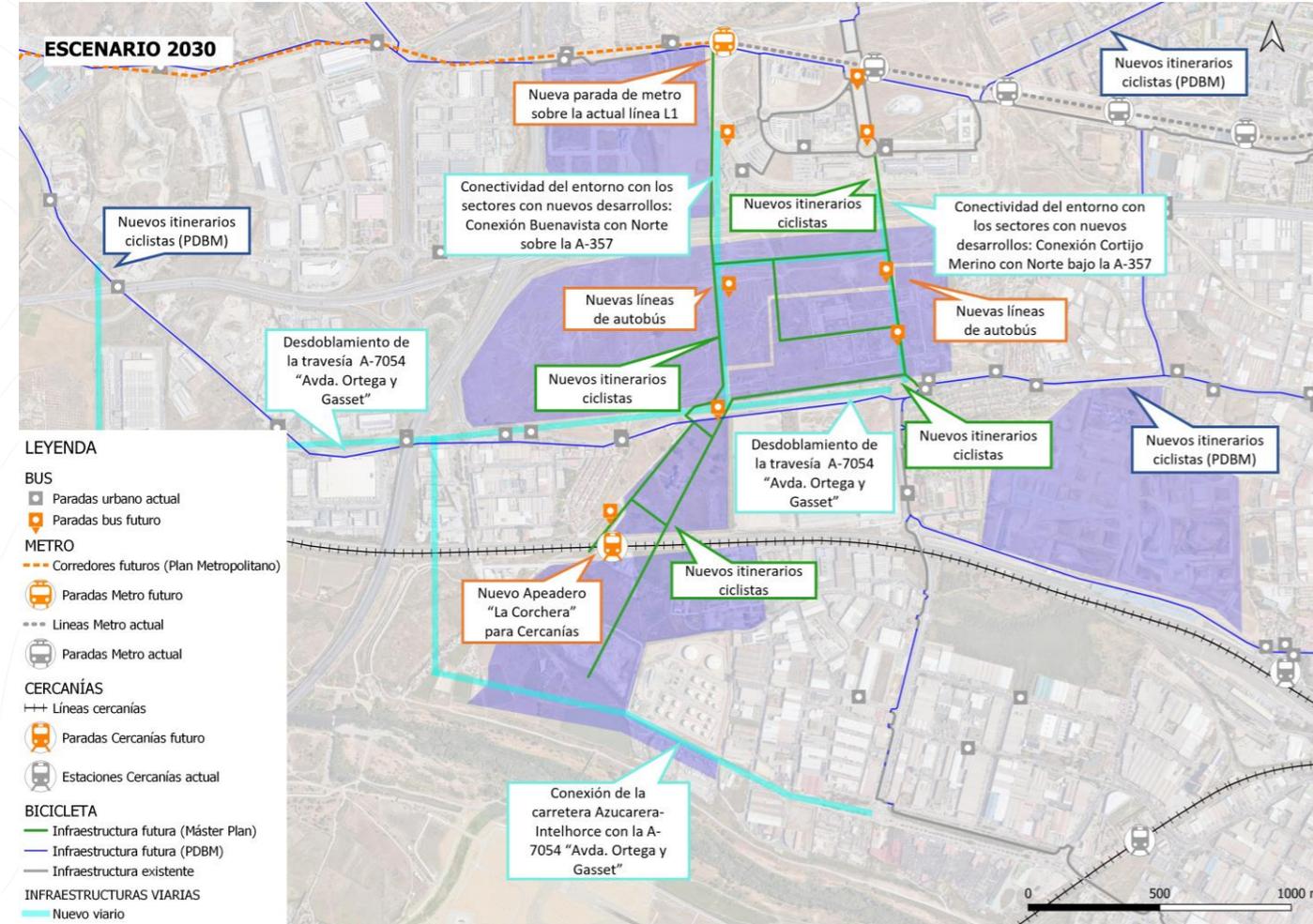


OFERTA DE TRANSPORTE

SITUACIÓN FUTURA

Escenario 2030

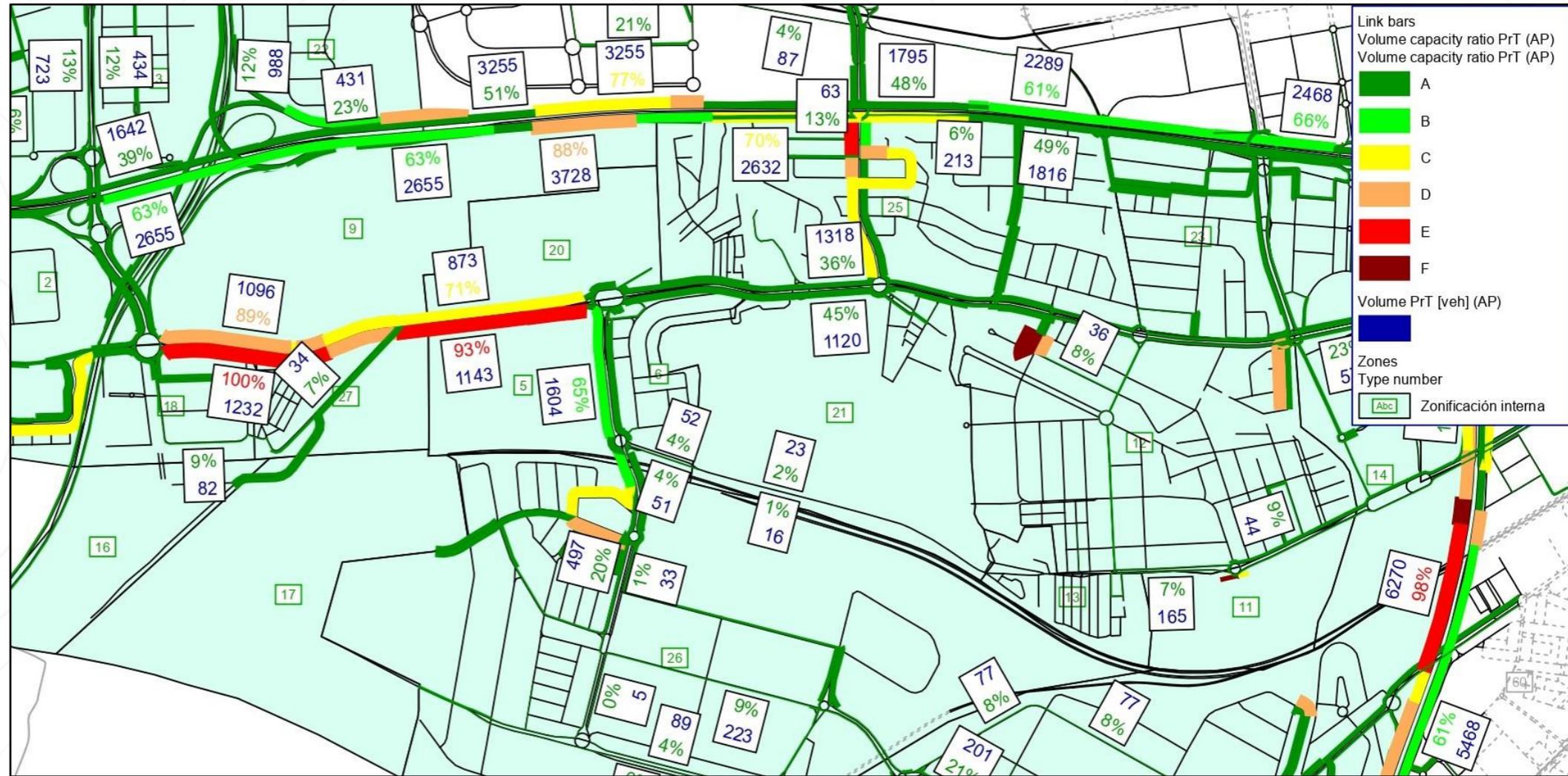
Escenario 2050





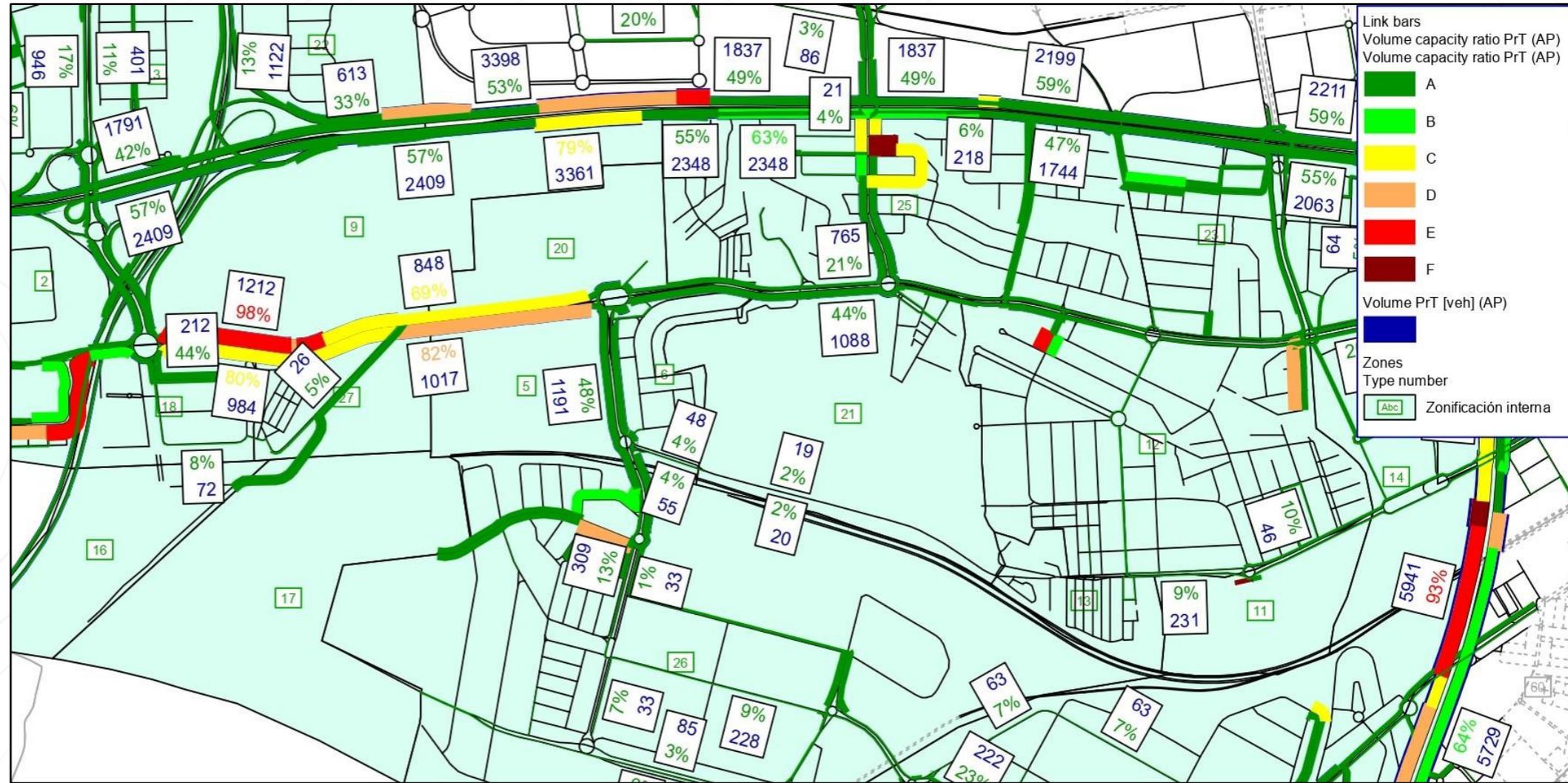
MACROSIMULACIÓN

Resultados Niveles de Servicio – ESCENARIO BASE 2024: 8 AM



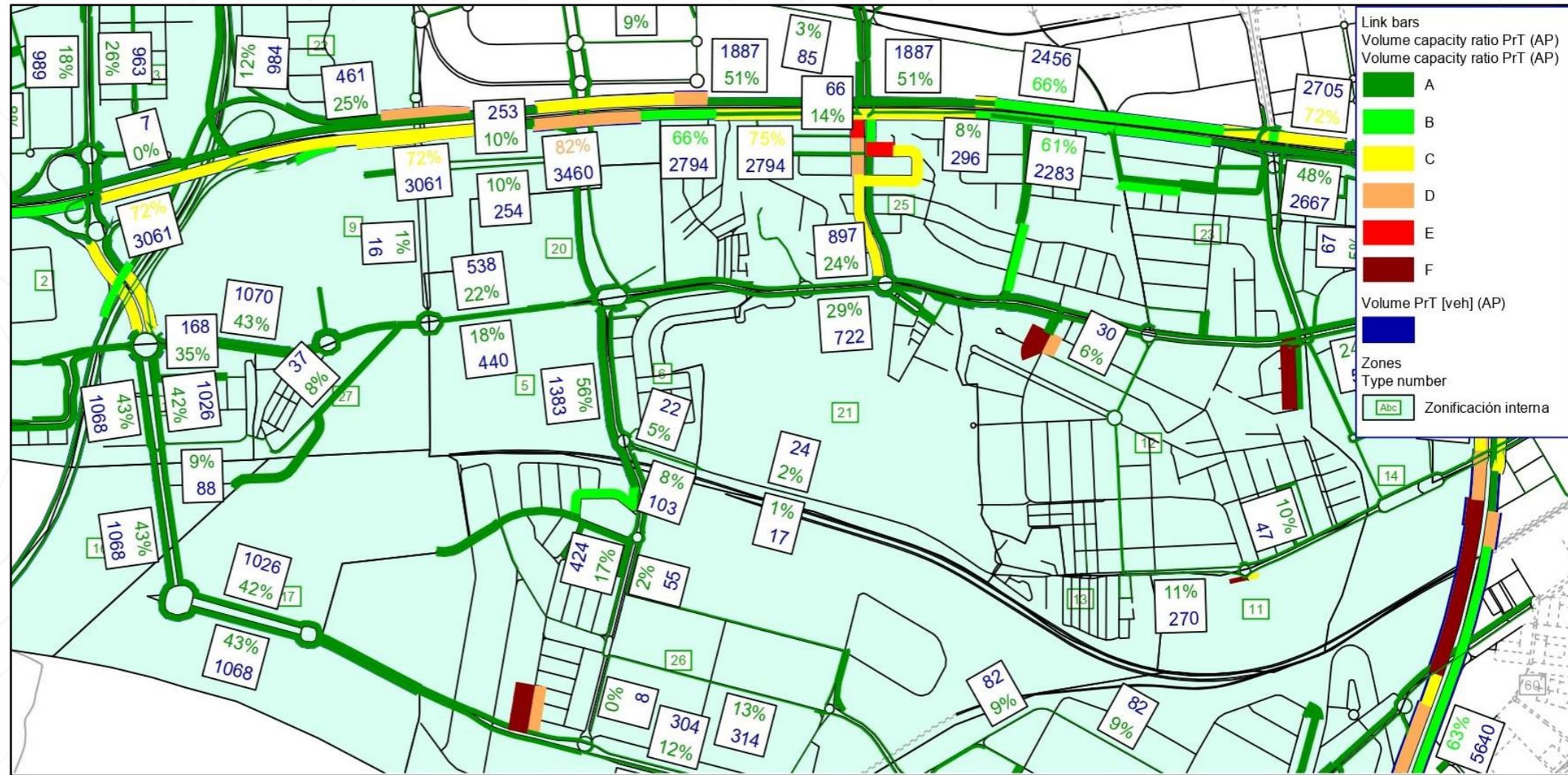
MACROSIMULACIÓN

Resultados Niveles de Servicio – ESCENARIO BASE 2024: 14 PM



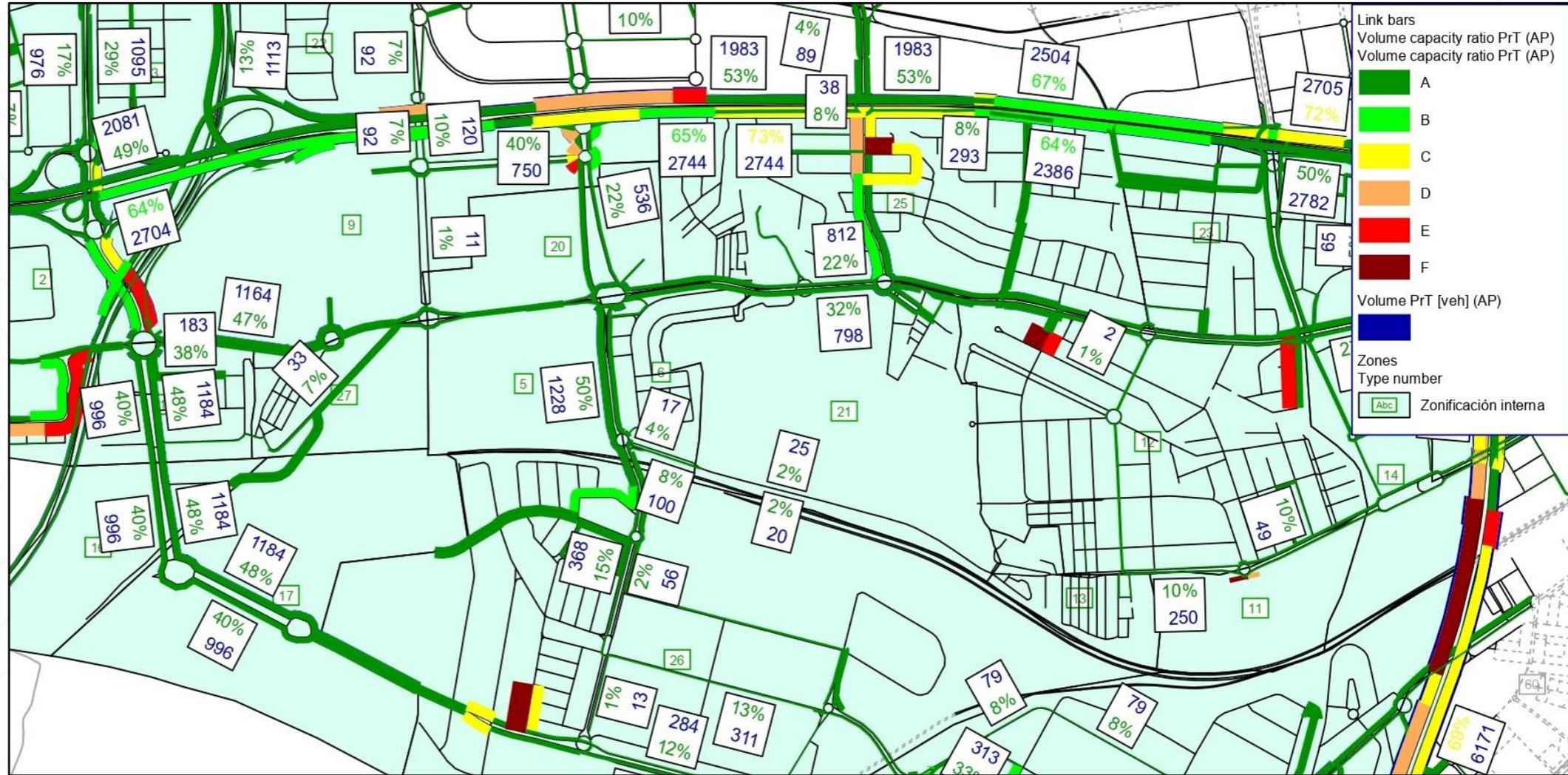
MACROSIMULACIÓN

Resultados Niveles de Servicio – ESCENARIO FUTURO 2030: 8 AM



MACROSIMULACIÓN

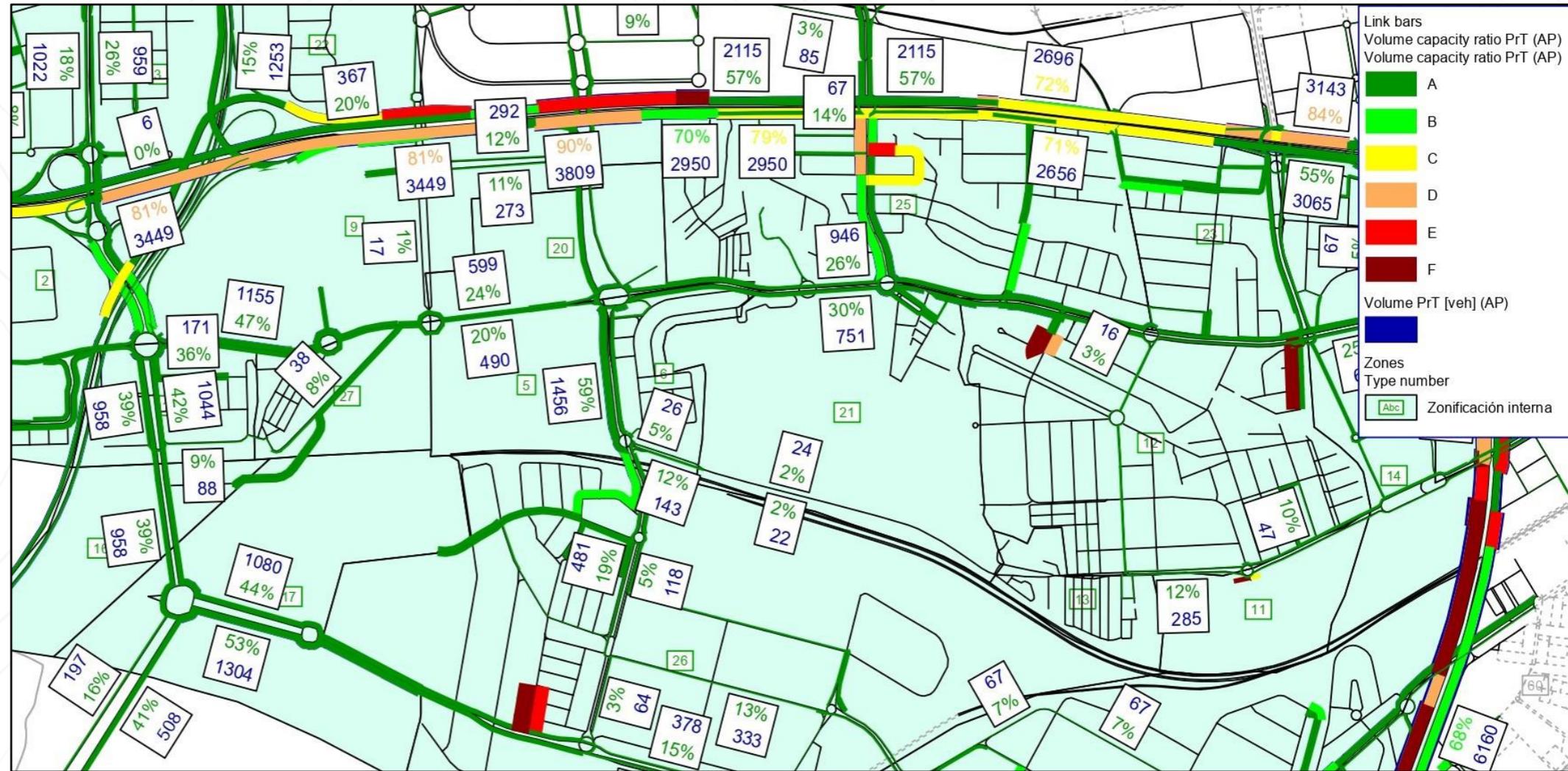
Resultados Niveles de Servicio – ESCENARIO FUTURO 2030: 14 PM





MACROSIMULACIÓN

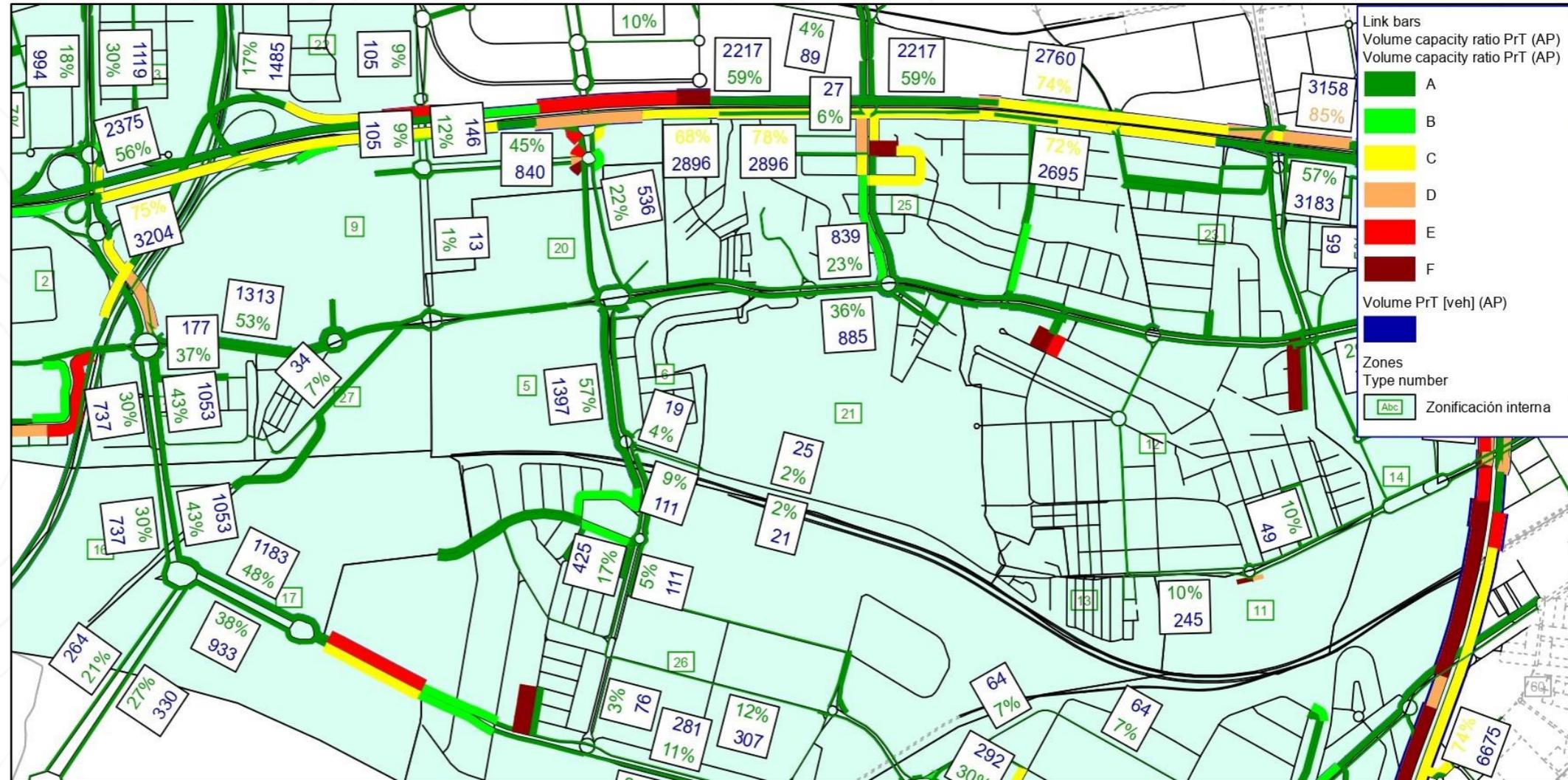
Resultados Niveles de Servicio – ESCENARIO FUTURO 2050: 8 AM





MACROSIMULACIÓN

Resultados Niveles de Servicio – ESCENARIO FUTURO 2050: 14 PM





CONCLUSIONES

- ❑ **Mejora de la conectividad:** El sistema de transporte propuesto mejora las conexiones entre los nuevos desarrollos de Buenavista y la ciudad de Málaga, promoviendo un desarrollo económico y residencial eficiente y sostenible.
- ❑ **Sistema multimodal:** Se plantea un sistema que integra el transporte público de media y corta distancia con soluciones de última milla, facilitando la conectividad interna y externa.
- ❑ **Infraestructura de transporte sostenible:** Se incorporan modos de transporte sostenible como cercanías, metro, buses lanzadera, infraestructura ciclista y peatonal, asegurando una alta participación de los modos no motorizados y una reducción de la dependencia del transporte privado.
- ❑ **Accesibilidad mejorada:** Nuevas paradas de cercanías y metro para el escenario 2030 y la prolongación de la línea de metro para 2050 mejorarán los accesos a los nuevos desarrollos desde el exterior, optimizando la distribución de usuarios y reduciendo la presión sobre las grandes vías.
- ❑ **Nodo intermodal:** La creación de un nodo intermodal en “La Corchera” potenciará la integración de modos de transporte y facilitará el trasvase modal del transporte privado al público.
- ❑ **Promoción de la movilidad activa:** Se incluye infraestructura ciclista y peatonal interna, conectando los nuevos desarrollos con Málaga, mejorando la accesibilidad, y fomentando un estilo de vida saludable y sostenible.



CONCLUSIONES

- ❑ **Reparto modal esperado:** Se proyecta un 16% de uso del transporte público en 2030 y un 21% en 2050, así como un 36% de modos no motorizados en 2030 y un 46% en 2050, tomados a partir de datos ofrecidos por el PMUS de Málaga.
- ❑ **Mejoras en la red viaria:** Se proponen mejoras en la capacidad de la red viaria (Avenida Ortega y Gasset, carretera Azucarera-Intelhorce), lo que permitirá una mejor distribución del tráfico y reducirá la congestión, mejorando la conectividad del Parque Empresarial con el resto del área metropolitana.
- ❑ **Nuevas conexiones viarias:** Se crearán nuevos accesos y pasos a distinto nivel para garantizar una conectividad eficiente, como los bulevares norte-sur (Bulevar Buenavista y Bulevar Louis Pasteur) y el Vial Distribuidor Metropolitano Oeste.
- ❑ **Desarrollo urbano integral:** Las actuaciones propuestas convertirán el sector de Buenavista en un nuevo barrio con una oferta de transporte público que se asemejará a los barrios consolidados de Málaga, integrando eficazmente el transporte público con la red de la ciudad.
- ❑ **Fomento de la movilidad empresarial:** Se propone la implementación de servicios lanzaderas propias de las empresas, carpooling, incentivos al transporte sostenible para empleados y puntos de recarga para vehículos eléctricos, promoviendo la movilidad sostenible en el ámbito local.

ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD PARA FUTUROS DESARROLLOS DEL PARQUE EMPRESARIAL BUENAVISTA (MÁLAGA)

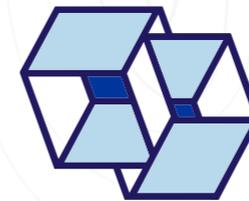
RESUMEN EJECUTIVO



Ciudad
de Málaga



PROMMÁLAGA



CPS

INGENIERÍA Y ARQUITECTURA