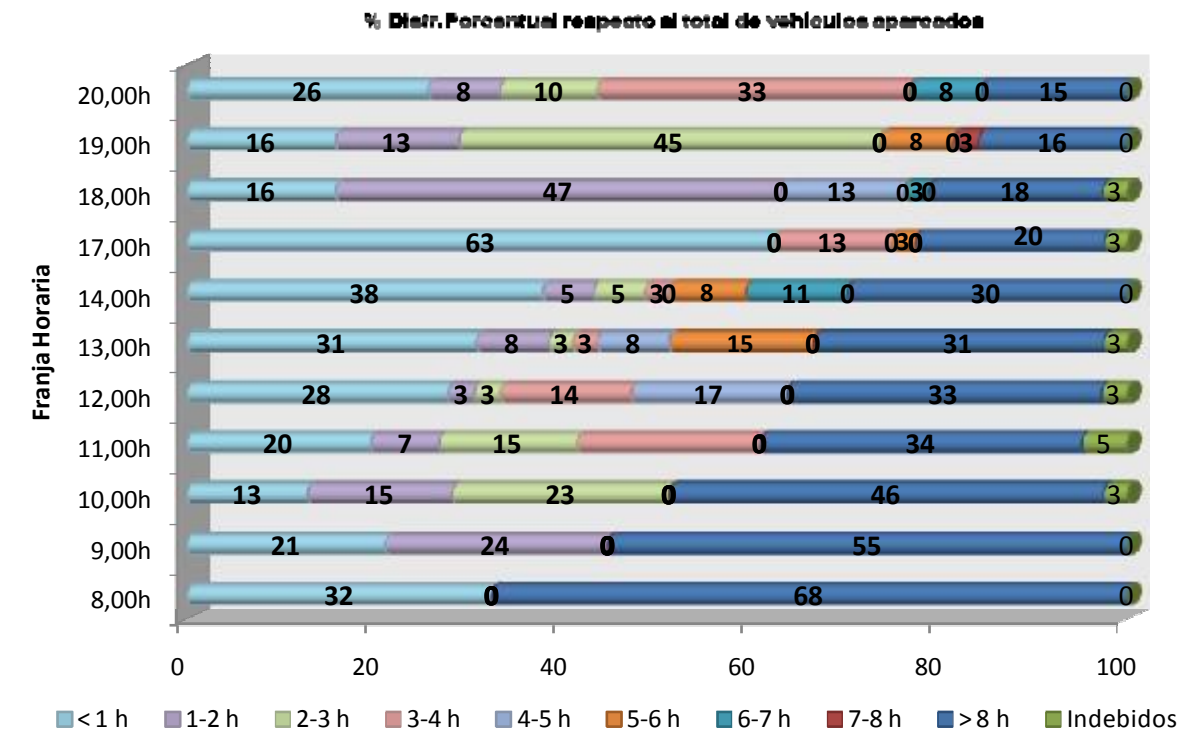
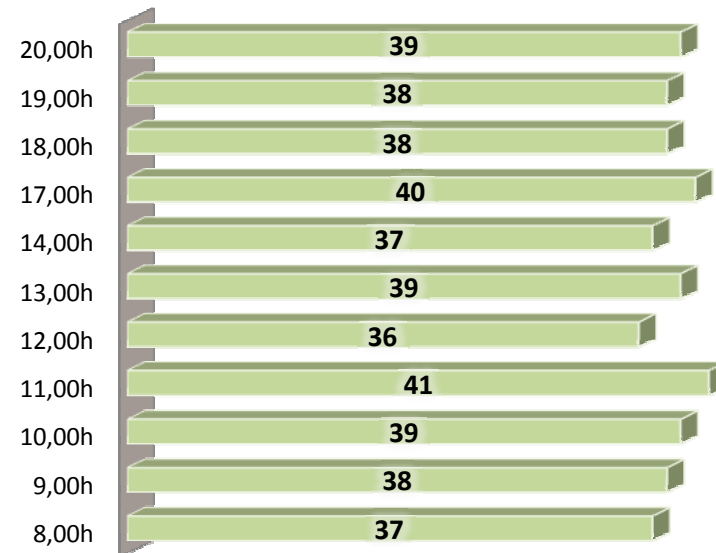


Demandas de estacionamiento en Avenida de Cervantes-Camino Viejo de Málaga .
Número de coches aparcados



6.2.4

La mayor demanda de coches aparcados en el tramo de vía analizado es de 41 coches a las 11:00.

La gráfica que representa la distribución porcentual respecto al total de vehículos aparcados, nos permite analizar los motivos de viajes en función de la duración del estacionamiento.

Conclusiones:

A las 8:00 de la mañana el 68% de los coches llevan estacionados más de 8 horas, esta demanda es exclusivamente de los residentes en la zona.

La oferta de plazas para el estacionamiento de rotación a las 8:00 des de 12 plazas el 32% de la muestra.

El número de coches que no rotan a lo largo del día es de 3, tan solo el 7% de la muestra.

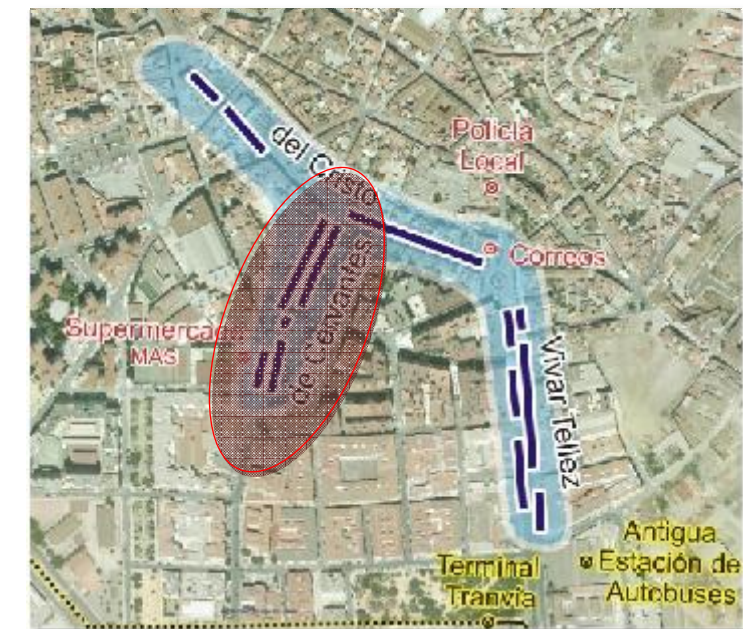
El 93% de las plazas rotan.

Por cada plaza que oferta rotación pasan de media 4,8 coches al día, niveles de rotación bastante alto, mas aun cuando se trata de estacionamientos no penalizados mediante zonas azules. Este índice nos indica la rentabilidad de la zona en el caso de regulación mediante zona azul.

El periodo del día que presenta más rotaciones coincide con los cambios de turnos laborales; a las 8:00, 14:00, 17:00 y a las 20:00.

A lo largo del día no se ha observado ninguna penalización por estacionamiento indebido, ni en las zonas de carga y descarga, ni en los estacionamientos en doble fila.

La presencia de indebidos es constante a lo largo del día desde las 10:00 salvo en las horas cuando la C/D se convierte en plazas normales. A las 11:00 las dos plazas de C/D estaban ocupadas por vehículos turismos.



Tramo analizado Camino Viejo de Málaga / Avenida Cervantes

Calle del Paseo Nuevo

MUESTRA: NÚMERO DE PLAZAS	
HORA: 10:00 – 14:00	25
HORA: 8 -10 / 14-8	28

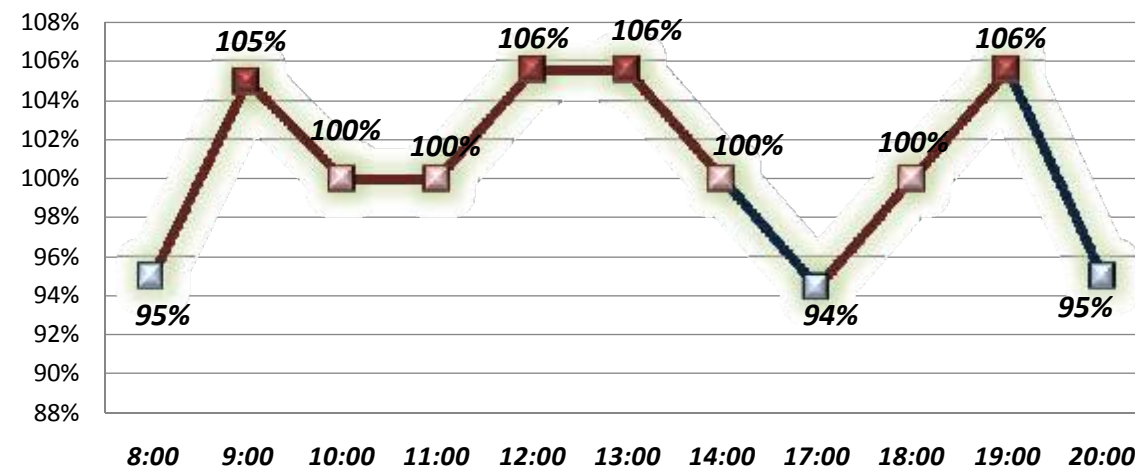
La Calle Del Paseo Nuevo forma parte del entramado comercial del Centro Urbano con una concentración comercial media se ha analizado una muestra de 28 plazas en total, 17 plazas en horario de carga y descarga entre las 10:00-14:00

DURACION	CALLE DEL PASEO NUEVO																					
	8,00h		9,00h		10,00h		11,00h		12,00h		13,00h		14,00h		17,00h		18,00h		19,00h		20,00h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 1 h	11	58	5	24	3	17	1	6	4	21	3	16	6	30	6	35	5	28	2	11	5	26
1-2 h	0	0	9	43	0	0	1	6	0	0	2	11	1	5	0	0	2	11	5	26	0	0
2-3 h	0	0	0	0	9	50	0	0	1	5	0	0	1	5	0	0	0	0	2	11	4	21
3-4 h	0	0	0	0	0	0	9	50	0	0	0	0	0	0	3	18	0	0	0	0	1	5
4-5 h	0	0	0	0	0	0	0	0	7	37	0	0	0	0	0	0	3	17	0	0	0	0
5-6 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	37	0	0	0	0	0	0	3	16	0	0
6-7 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	30	0	0	0	0	0	0	2	11
7-8 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
> 8 h	8	42	6	29	6	33	6	33	6	32	6	32	6	30	8	47	8	44	7	37	7	37
Indebidos	0	0	1	2	0	0	1	6	1	5	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	19	100	21	97	18	100	18	100	19	100	19	100	20	100	17	100	18	100	19	100	19	100
% OCUPACIÓN	95%		105%		100%		100%		106%		106%		100%		94%		100%		106%		95%	
HUECOS	0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0	

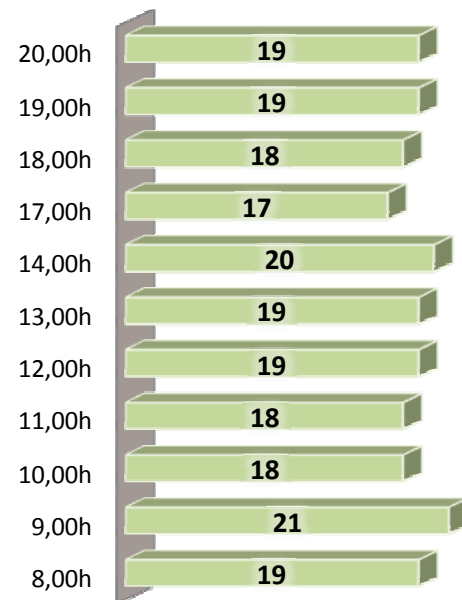


En esta calle hay una ocupación del 106% a las 9:00 con, de 12:00 a 13:00 y de 18:00 a 19:00, con una ocupación del 106% en los momentos de máxima demanda. Los mínimos se alcanzan en el periodo de 8:00 a 9:00 de 14:00 a 17:00 y de 19:00 a 20:00 con ocupaciones del 91%, 94% y 95%.

EVOLUCIÓN DIARIA DE LA OCUPACIÓN DE LA OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN PASEO NUEVO



Demandas de estacionamiento. Número de coches aparcados



La mayor demanda de coches aparcados en el tramo de vía analizado es de 21 coches que se da en la franja horaria de 9:00 a 10:00.

La gráfica que representa la distribución porcentual respecto al total de vehículos aparcados, nos permite analizar los motivos de viajes en función de la duración del estacionamiento.

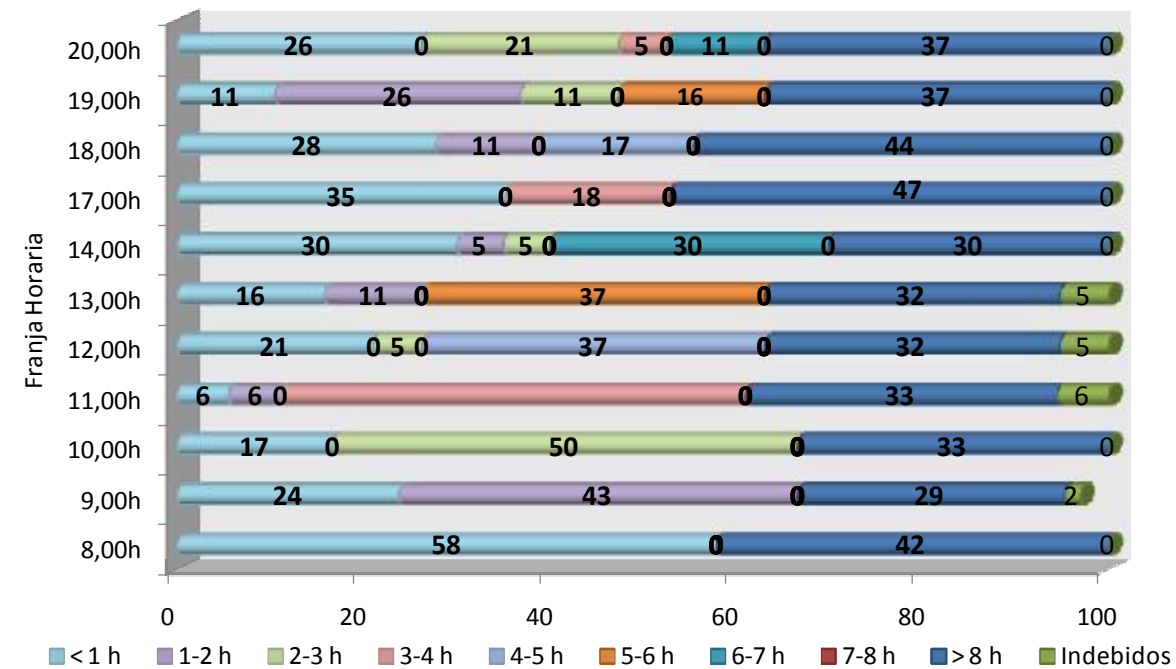
Conclusiones:

A las 8:00 de la mañana el 42% de los coches llevan estacionados más de 8 horas, esta demanda es exclusivamente de los residentes en la zona.

La oferta de plazas para el estacionamiento de rotación a las 8:00 es de 11 plazas el 58% de la muestra.

El número de coches que no rotan a lo largo del día es de 6, lo que reduce la oferta real de estacionamiento en casi el 82%. El 18% de los vehículos estacionados no se mueven.

% Distr.Porcentual respecto al total de vehículos aparcados



Por cada plaza que oferta rotación pasan de media 3,9 coches al día.

El periodo del día que presenta más rotaciones coincide con los horarios de 8:00 a 9:00, y de 17:00 a 18:00.

A lo largo del día no se ha observado ninguna penalización por estacionamiento indebido, ni en las zonas de carga y descarga, ni en los estacionamientos en doble fila.

La presencia de indebidos se produce a las 9:00 de la mañana y en la franja horaria de 12:00 a 13:00 y a las 19:00. Alcanzando sus puntos críticos de 12:00 a 13:00 a las 19:00 cuando el 6% de los coches estacionados con indebidos.

6.2.5 Calle Canalejas

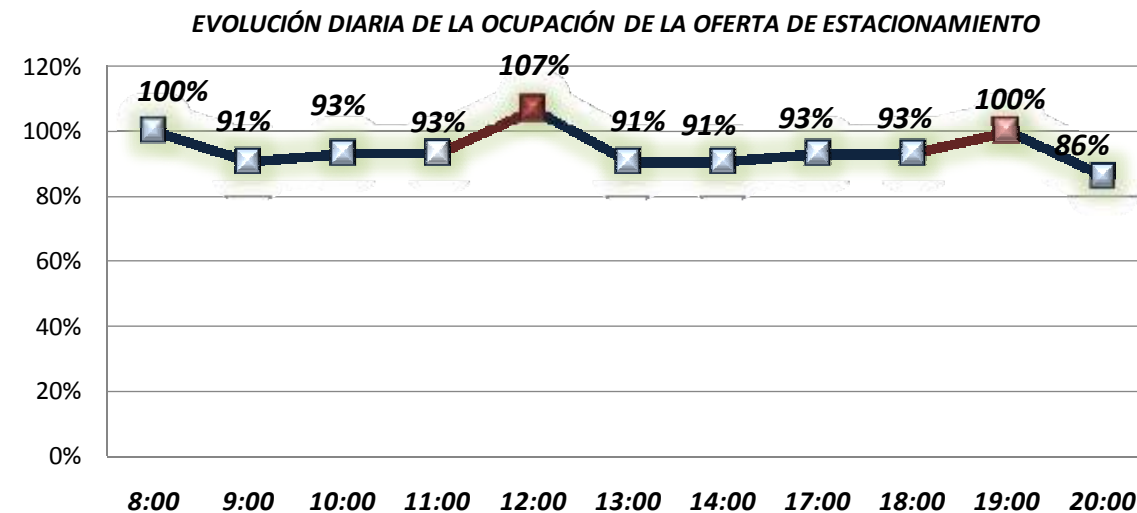
MUESTRA: NÚMERO DE PLAZAS	
HORA: 10:00 – 13:00	15
HORA: 8 -10 / 13 - 17 / 20 - 21	22

La Calle Canalejas forma parte del Viario de alta concentración comercial de Vélez Málaga se ha una muestra de 22 plazas, 15 plazas en horario de carga y descarga entre las 10:00-13:00 y de 17:00 a 20:00

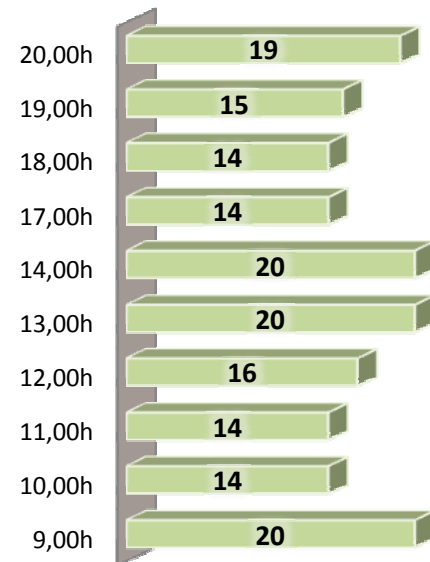
DURACION	CALLE CANALEJAS																					
	8,00h		9,00h		10,00h		11,00h		12,00h		13,00h		14,00h		17,00h		18,00h		19,00h		20,00h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 1 h	4	18	1	5	2	14	2	14	5	31	11	55	14	70	8	57	2	14	4	27	10	53
1-2 h	0	0	3	15	0	0	1	7	0	0	2	10	0	0	0	0	6	43	1	7	1	5
2-3 h	0	0	0	0	2	14	0	0	1	6	0	0	1	5	0	0	0	0	4	27	1	5
3-4 h	0	0	0	0	0	0	2	14	0	0	1	5	0	0	3	21	0	0	0	0	3	16
4-5 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	21	0	0	0	0
5-6 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	13	0	0
6-7 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	11
7-8 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
> 8 h	16	73	13	65	10	71	9	64	8	50	6	30	5	25	3	21	3	21	3	20	2	11
Indebidos	2	50	3	17	0	0	0	0	2	13	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0
TOTAL	22	141	20	102	14	100	14	100	16	100	20	100	20	100	14	100	14	100	15	100	19	100
% OCUPACIÓN	100%		91%		93%		93%		107%		91%		91%		93%		93%		100%		86%	



La mayor demanda de estacionamiento en el viario se produce a las 12:00 de la mañana con el 107% de la ocupación. A partir de las 19:00 la ocupación empieza a ser menor con una cuota de ocupación del 86% a las 20:00.



**Demandas de estacionamiento .
Número de coches aparcados**



La mayor demanda de coches aparcados en el tramo de vía analizado es de 20 coches que se produce a las 9:00 y en la franja horaria de 13:00 a 14:00.

La gráfica que representa la distribución porcentual respecto al total de vehículos aparcados, nos permite analizar los motivos de viajes en función de la duración del estacionamiento.

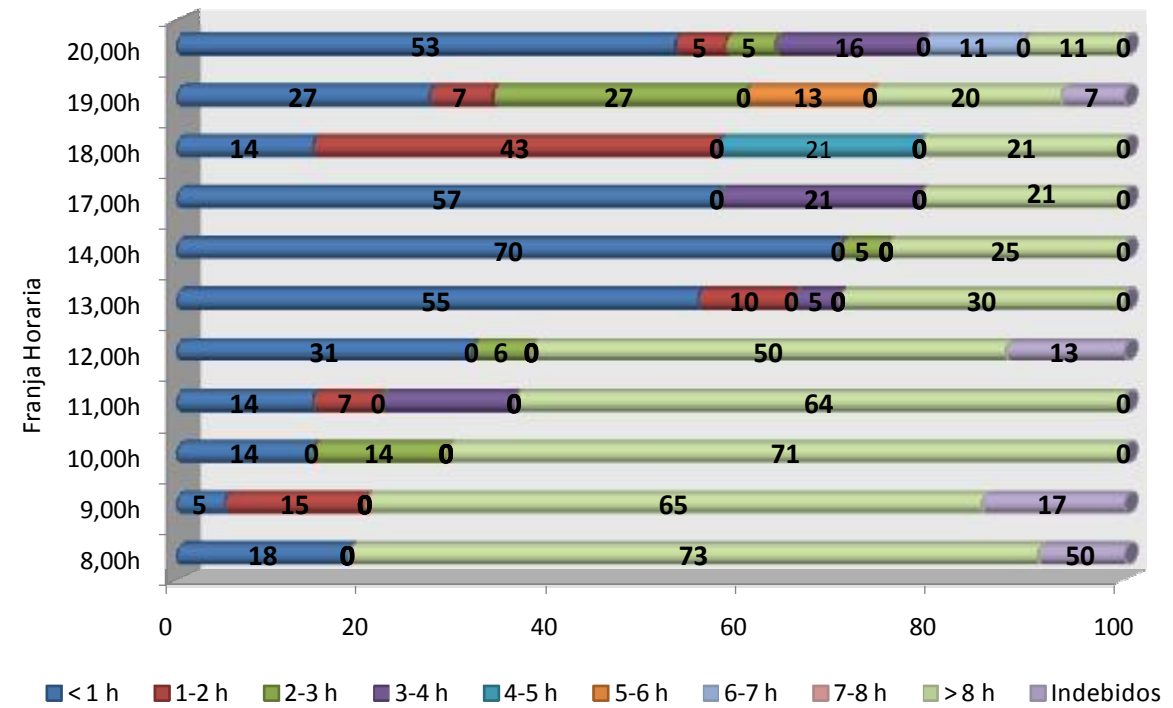
Conclusiones:

A las 8:00 de la mañana el 73% de los coches llevan estacionados más de 8 horas, esta demanda es exclusivamente de los residentes en la zona.

La oferta de plazas para el estacionamiento de rotación a las 8:00 es de 4 plazas el 18% de la muestra.

El número de coches que no rotan a lo largo del día es de 2, lo que reduce la oferta real de estacionamiento en casi el 90%. El 10% de los vehículos estacionados no se mueven.

% Distr.Porcentual respecto al total de vehículos aparcados



Por cada plaza que oferta rotación pasan de media 4 coches al día, niveles de rotación bastante alto.

El periodo del día que presenta más rotaciones coincide con los horarios de 13:00 a 17:00, y a las 20:00.

A lo largo del día no se ha observado ninguna penalización por estacionamiento indebido, ni en las zonas de carga y descarga, ni en los estacionamientos en doble fila.

La presencia de indebidos se produce a las 12:00 momento en el que alcanza su punto crítico, cuando el 7% de los coches estacionados con indebidos.



6.2.6 Calle Reñidero

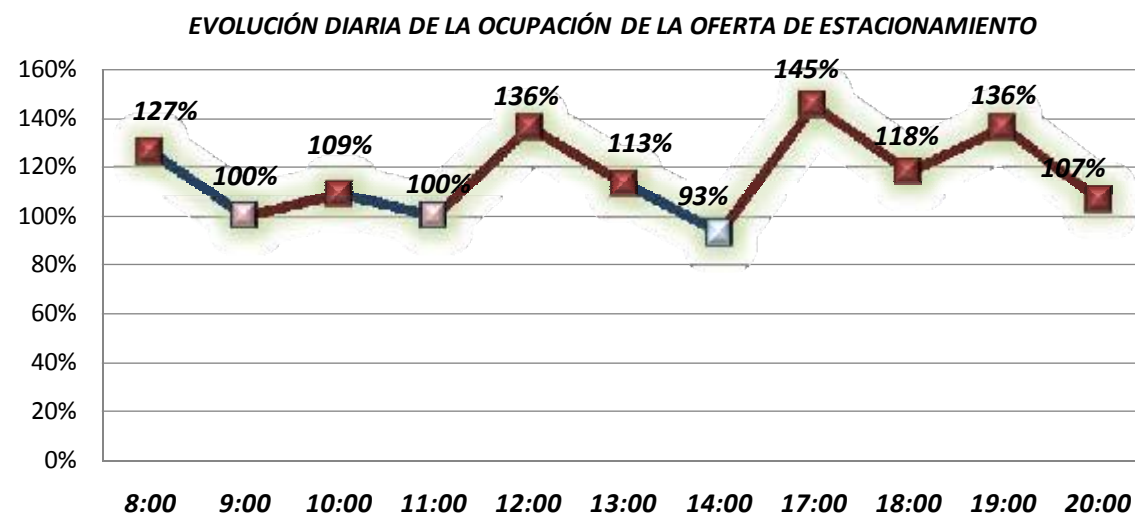
MUESTRA: NÚMERO DE PLAZAS	
HORA: 10:00 – 13:00	11
HORA: 8 -10/ 13 - 17 / 20 - 21	15

La Calle Reñidero forma parte del viario de alta concentración comercial de Vélez Málaga se han analizado un total de 19 plazas, 17 plazas en horario de carga y descarga entre las 10:00-13:00 y de 17:00 a 20:00

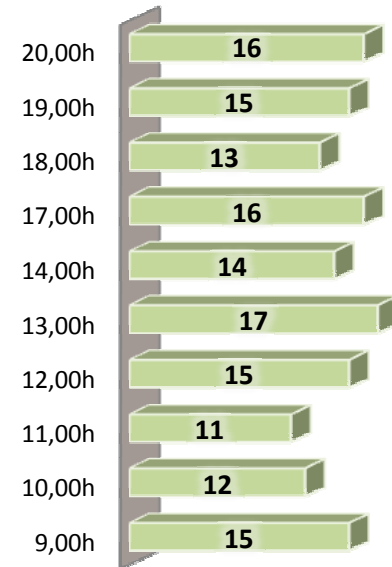
DURACION	CALLE REÑIDERO																					
	8,00h		9,00h		10,00h		11,00h		12,00h		13,00h		14,00h		17,00h		18,00h		19,00h		20,00h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 1 h	4	21	1	7	0	0	1	9	3	20	5	29	3	21	2	13	2	15	1	7	4	25
1-2 h	0	0	4	27	1	8	0	0	0	0	1	6	3	21	0	0	2	15	2	13	0	0
2-3 h	0	0	0	0	2	17	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0	1	7	2	13
3-4 h	0	0	0	0	0	0	2	18	0	0	0	0	0	0	2	13	0	0	0	0	1	6
4-5 h	0	0	0	0	0	0	0	0	2	13	0	0	0	0	0	0	1	8	0	0	0	0
5-6 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12	0	0	1	6	0	0	1	7	0	0
6-7 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	1	6
7-8 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
> 8 h	11	58	10	67	7	58	6	55	6	40	6	35	6	43	6	38	6	46	6	40	6	38
Indebidos	4	21	0	0	2	17	2	18	4	27	3	18	0	0	5	31	2	15	4	27	2	13
TOTAL	19	179	15	100	12	100	11	100	15	100	17	100	14	100	16	100	13	100	15	100	16	100
% OCUPACIÓN	127%		100%		109%		100%		136%		113%		93%		145%		118%		136%		107%	



La mayor demanda de estacionamiento en el viario se produce a las 17:00 con el 145% de ocupación. El mínimo se alcanza a las 14:00 con una ocupación del 93%.



**Demandas de estacionamiento en Avenida de Reñidero.
Número de coches aparcados**



La mayor demanda de coches aparcados en el tramo de vía analizado es de 17 coches que se produce a las 13:00.

La gráfica que representa la distribución porcentual respecto al total de vehículos aparcados, nos permite analizar los motivos de viajes en función de la duración del estacionamiento.

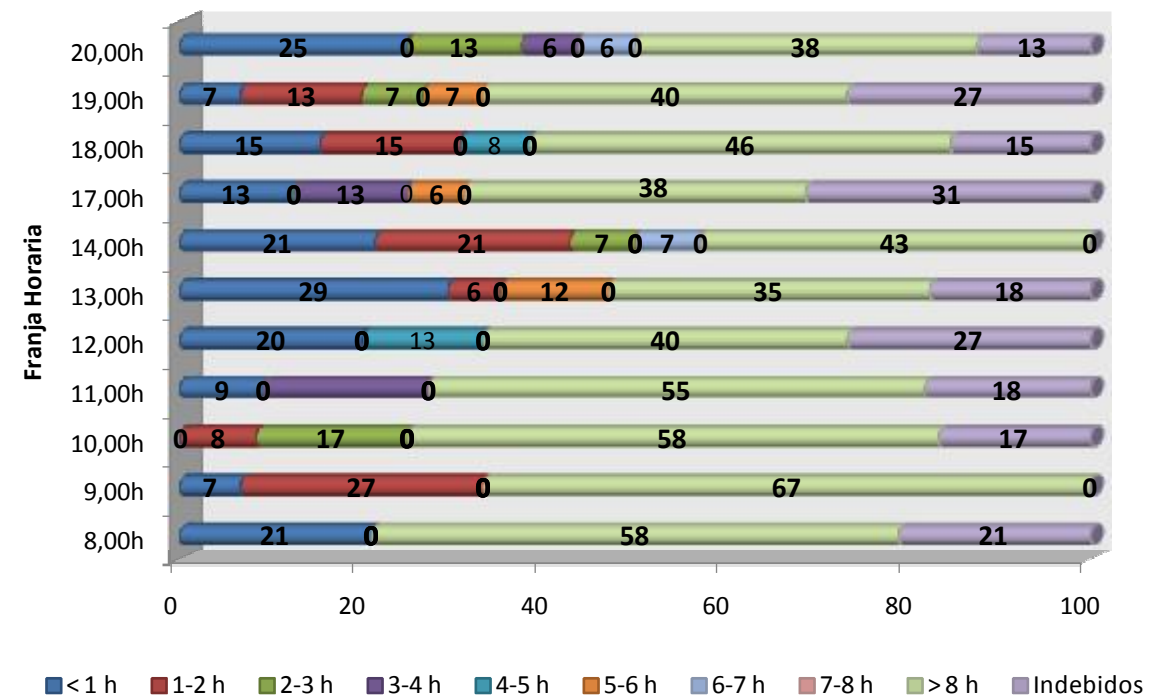
Conclusiones:

A las 8:00 de la mañana el 58% de los coches llevan estacionados más de 8 horas, esta demanda es exclusivamente de los residentes en la zona.

La oferta de plazas para el estacionamiento de rotación a las 8:00 es de 4 plazas el 21% de la muestra.

El número de coches que no rotan a lo largo del día es de 6, lo que reduce la oferta real de estacionamiento en casi el 60%. El 40% de los vehículos estacionados no se mueven.

% Distr.Porcentual respecto al total de vehículos aparcados



Por cada plaza que oferta rotación pasan de media 3,6 coches al día.

El periodo del día que presenta más rotaciones coincide con los horarios de 13:00 y a las 20:00.

A lo largo del día no se ha observado ninguna penalización por estacionamiento indebido, ni en las zonas de carga y descarga, ni en los estacionamientos en doble fila.

La presencia de indebidos se produce a las 8:00, 10:00, de 12:00 hasta la 13:00 y a lo largo de la tarde, en la franja horaria de 17:00 a 20:00, alcanzando su momento crítico a las 17:00, cuando el 45% de los coches estacionados con indebidos.



6.2.7 Calle San Martín

MUESTRA: NÚMERO DE PLAZAS
29

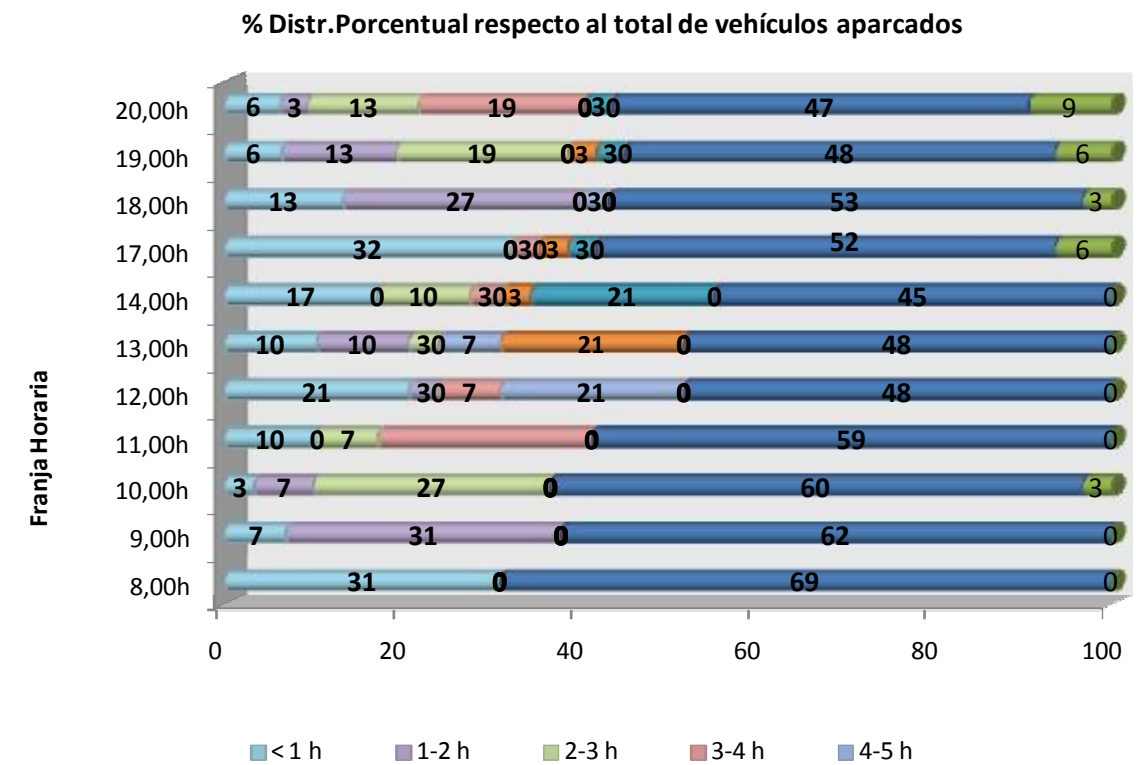
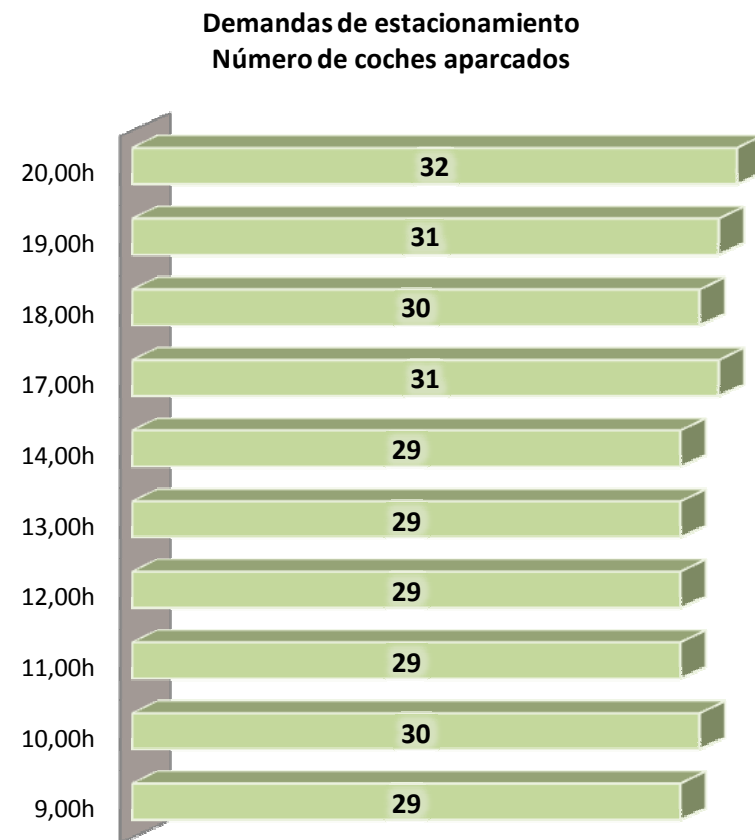
La Calle San Martín forma parte del viario comercial de Torre Del Mar, se ha analizado el margen Oeste de la calle abarcando una muestra de 29 plazas, existen dos plazas de personas de movilidad reducida.

DURACION	CALLE SAN MARTÍN																					
	8,00h		9,00h		10,00h		11,00h		12,00h		13,00h		14,00h		17,00h		18,00h		19,00h		20,00h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 1 h	9	31	2	7	1	3	3	10	6	21	3	10	5	17	10	32	4	13	2	6	2	7
1-2 h	0	0	9	31	2	7	0	0	1	3	3	10	0	0	0	0	8	27	4	13	1	3
2-3 h	0	0	0	0	8	28	2	7	0	0	1	3	3	10	0	0	0	0	6	19	4	13
3-4 h	0	0	0	0	0	0	7	23	2	7	0	0	1	3	1	3	0	0	0	0	6	20
4-5 h	0	0	0	0	0	0	0	0	6	21	2	7	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0
5-6 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	21	1	3	1	3	0	0	1	3	0	0
6-7 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	21	1	3	0	0	1	3	1	3
7-8 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
> 8 h	20	69	18	62	18	62	17	57	14	48	14	48	13	45	16	52	16	53	15	48	15	50
Indebidos	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	2	6	1	3	2	6	1	3
TOTAL COCHES	29	100	29	100	29	100	30	100	29	100	29	100	29	100	31	100	30	100	31	100	30	100
% OCUPACIÓN	100%		100%		100%		103%		100%		100%		100%		107%		103%		107%		103%	
HUECOS	0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0	



En esta calle hay una ocupación completa de estacionamiento en el viario desde las 8:00 hasta las 10:00 y desde las 12:00 hasta las 14:00, se produce una sobreocupación de estacionamiento a las 11:00, 18:00 y 20:00 con el 103% de ocupación, alcanzando el momento de máxima ocupación a las 17:00 y a las 19:00, con el 107%.





La mayor demanda de coches aparcados en el tramo de vía analizado es de 32 coches que se da a las 20:00.

La gráfica que representa la distribución porcentual respecto al total de vehículos aparcados, nos permite analizar los motivos de viajes en función de la duración del estacionamiento.

Conclusiones:

A las 8:00 de la mañana el 69% de los coches llevan estacionados más de 8 horas, esta demanda es exclusivamente de los residentes en la zona.

La oferta de plazas para el estacionamiento de rotación a las 8:00 es de 9 plazas el 31% de la muestra.

El número de coches que no rotan a lo largo del día es de 11, lo que reduce la oferta real de estacionamiento en casi el 62%. El 38% de los vehículos estacionados no se mueven.

Por cada plaza que oferta rotación pasan de media 3,5 coches al día.

El periodo del día que presenta más rotaciones coincide con los horarios de turnos laborales; a las 8:00, y a las 17:00.

A lo largo del día no se ha observado ninguna penalización por estacionamiento indebido, ni en las zonas de carga y descarga, ni en los estacionamientos en doble fila.

La presencia de indebidos la encontramos a las 10:00 y es constante desde las 17:00 hasta las 20:00. Alcanzando su punto crítico a las 20:00 el 10% de los coches estacionados con indebidos.



6.2.8 Calle Del Mar

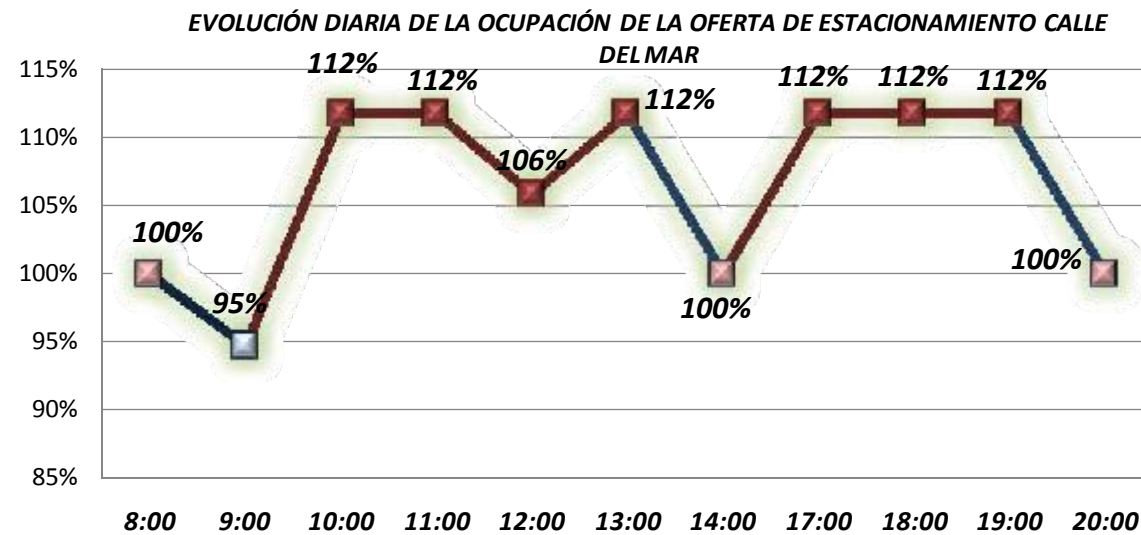
MUESTRA: NÚMERO DE PLAZAS	
HORA: 10- 13/ 17- 20	17
HORA: 8 -10/ 13 - 17 / 20 - 21	19

La Calle Del Mar forma parte del Viario alta concentración comercial de Torre Del Mar, se ha analizado el margen Este de la calle abarcando una muestra de 19 plazas en total y 17 plazas en horario de carga y descarga entre las 10:00-13:00 y de 17:00 a 20:00.

DURACION	CALLE DEL MAR																						
	8,00h		9,00h		10,00h		11,00h		12,00h		13,00h		14,00h		17,00h		18,00h		19,00h		20,00h		
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	
< 1 h	6	32	2	11	2	11	2	11	1	6	6	32	4	21	5	26	2	11	2	11	4	21	
1-2 h	0	0	5	28	1	5	1	5	1	6	1	5	3	16	0	0	4	21	1	5	1	5	
2-3 h	0	0	0	0	3	16	1	5	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	3	16	1	5
3-4 h	0	0	0	0	0	0	3	16	1	6	0	0	1	5	1	5	0	0	0	0	3	16	
4-5 h	0	0	0	0	0	0	0	0	3	17	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	
5-6 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	
6-7 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	1	5	0	0	
7-8 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	
> 8 h	13	68	11	61	11	58	10	53	10	56	10	53	10	53	10	53	10	53	10	53	9	47	
Indebidos	0	0	0	0	2	11	2	11	2	11	0	0	0	0	2	11	2	11	2	11	0	0	
TOTAL COCHES	19	100	18	100	19	100	19	100	18	100	19	100	19	100	19	100	19	100	19	100	19	100	
% OCUPACIÓN	100%		95%		112%		112%		106%		112%		100%		112%		112%		112%		100%		
HUECOS	0		1		0		0		1		0		0		0		0		0		0		



En esta calle hay una sobre ocupación de estacionamiento en el viario desde las 10:00 h 13:00 y de 17:00 a 19:00 con una ocupación del 112% en los momentos de máxima ocupación. El mínimo se alcanza a las 9:00 con una ocupación del 95%.



Demandas de estacionamiento en Calle Del Mar
Número de coches aparcados



La mayor demanda de coches aparcados en el tramo de vía analizado es de 19 coches desde las 10:00 hasta las 11:00 y el mismo de q se mantiene constante durante toda la tarde.

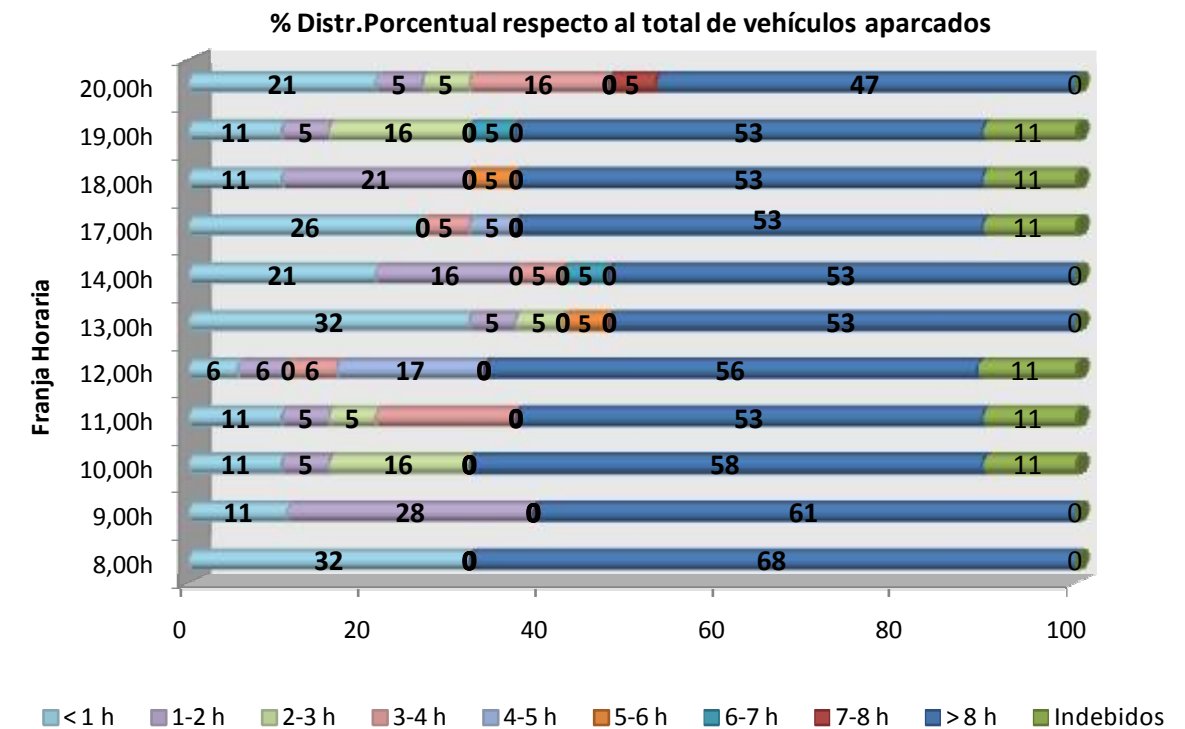
La gráfica que representa la distribución porcentual respecto al total de vehículos aparcados, nos permite analizar los motivos de viajes en función de la duración del estacionamiento.

Conclusiones:

A las 8:00 de la mañana el 68% de los coches llevan estacionados más de 8 horas, esta demanda es exclusivamente de los residentes en la zona.

La oferta de plazas para el estacionamiento de rotación a las 8:00 desde 6 plazas el 32% de la muestra.

El número de coches que no rotan a lo largo del día es de 8, lo que reduce la oferta real de estacionamiento en casi el 58%. El 42% de los vehículos estacionados no se mueven.



Por cada plaza que oferta rotación pasan de media 3,9 coches al día. Este índice nos indica la rentabilidad de la zona en el caso de regulación mediante zona azul. Una plaza empieza a ser rentable entorno a 3 coches / día

El periodo del día que presenta más rotaciones se producen a las 8:00, y de 13:00 a 14:00.

A lo largo del día no se ha observado ninguna penalización por estacionamiento indebido, ni en las zonas de carga y descarga, ni en los estacionamientos en doble fila.

La presencia de indebidos es constante desde las 10:00 a las 13:00 y de 17:00 a 19:00. Alcanzando sus punto críticos 10:00 a 11:00, a las 13:00 y de 17:00 a 19:00 cuando el 12% de los coches estacionados con indebidos.



6.2.9 Calle Duque De Ahumada

MUESTRA: NÚMERO DE PLAZAS
45

La Calle Duque De Ahumada forma parte del viario comercial de Torre Del Mar, se ha analizado el margen Oeste de la calle abarcando una muestra de 45 plazas.

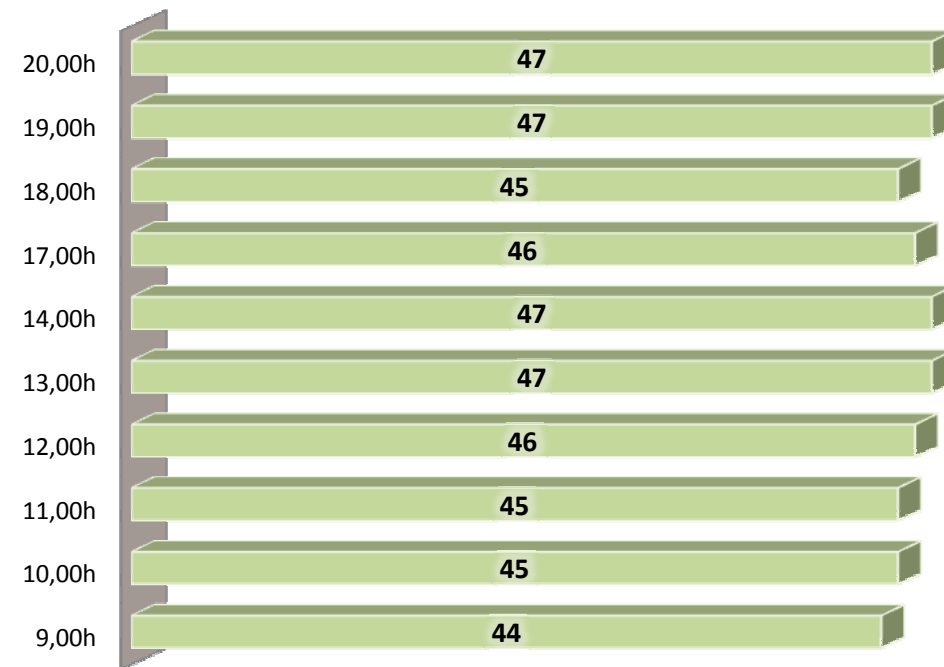
DURACION	CALLE DUQUE DE AHUMADA																					
	8,00h		9,00h		10,00h		11,00h		12,00h		13,00h		14,00h		17,00h		18,00h		19,00h		20,00h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 1 h	21	51	5	11	4	9	3	7	6	13	10	21	8	17	24	52	8	18	3	6	7	15
1-2 h	0	0	21	48	4	9	3	7	0	0	4	9	8	17	0	0	19	42	8	17	2	4
2-3 h	0	0	0	0	20	44	4	9	3	7	0	0	2	4	0	0	0	0	16	34	7	15
3-4 h	0	0	0	0	0	0	20	44	4	9	2	4	0	0	2	4	0	0	0	0	12	26
4-5 h	0	0	0	0	0	0	0	0	18	39	3	6	1	2	5	11	2	4	1	2	0	0
5-6 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	34	3	6	1	2	3	7	3	6	0	0
6-7 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	30	0	0	1	2	1	2	1	2
7-8 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6
> 8 h	20	49	17	39	17	38	15	33	14	30	10	21	9	19	13	28	12	27	13	28	13	28
Indebidos	0	0	1	2	0	0	0	0	1	2	2	4	2	4	1	2	0	0	2	4	2	4
TOTAL COCHES	41	100	44	100	45	100	45	100	46	100	47	100	47	100	46	100	45	100	47	100	47	100
% OCUPACIÓN	91%		98%		100%		100%		102%		104%		104%		102%		100%		104%		104%	
HUECOS	4		2		0		0		0		0		0		0		0		0		0	



En esta calle hay una ocupación completa constante desde las 10:00 con picos de sobreocupación de 12:00 a 17:00 y de 19:00 a 21:00. Esta calle se encuentra por debajo de su capacidad de estacionamiento a las 8:00 y 9:00 de la mañana.



**Demandas de estacionamiento
Número de coches aparcados**



La mayor demanda de coches aparcados en el tramo de vía analizado es de 47 coches que se da en la franja horaria de 13:00 a 14:00 y de 19:00 a 20:00.

La gráfica que representa la distribución porcentual respecto al total de vehículos aparcados, nos permite analizar los motivos de viajes en función de la duración del estacionamiento.

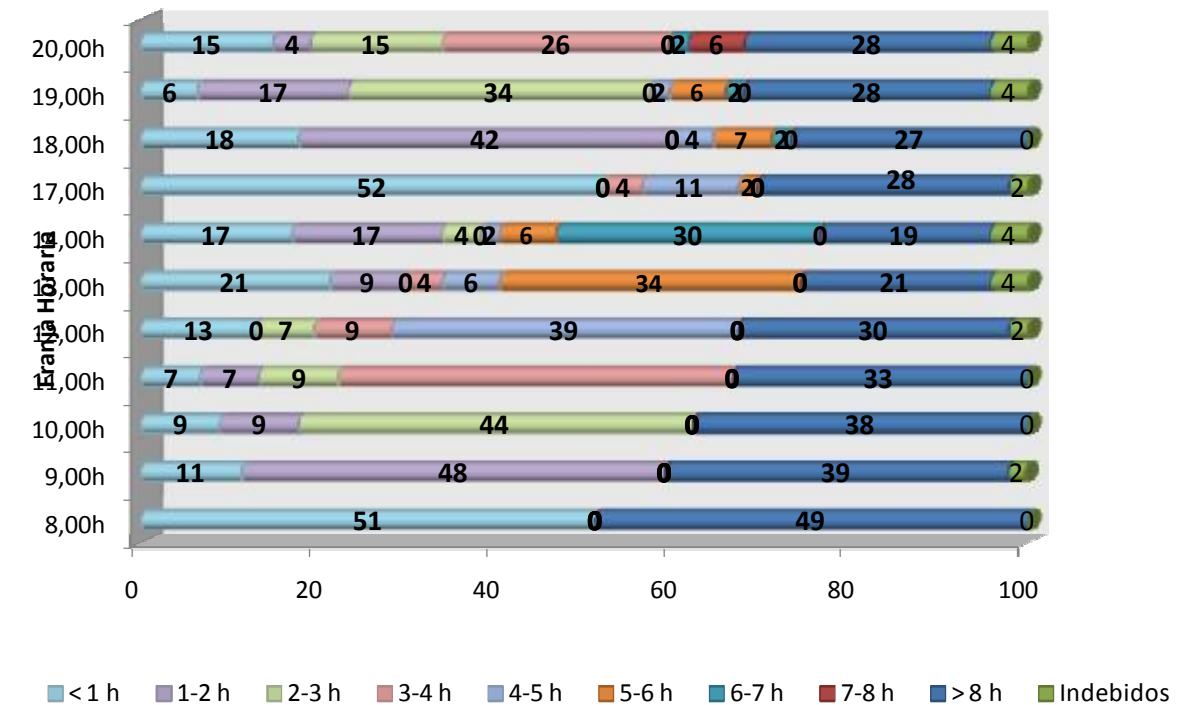
Conclusiones:

A las 8:00 de la mañana el 49% de los coches llevan estacionados más de 8 horas, esta demanda es exclusivamente de los residentes en la zona.

La oferta de plazas para el estacionamiento de rotación a las 8:00 es de 21 plazas el 51% de la muestra.

El número de coches que no rotan a lo largo del día es de 8, lo que reduce la oferta real de estacionamiento en casi el 82%. El 18% de los vehículos estacionados no se mueven.

% Distr.Porcentual respecto al total de vehículos aparcados



Por cada plaza que oferta rotación pasan de media 3,5 coches al día, niveles de rotación bastante alto.

El periodo del día que presenta más rotaciones coincide con los horarios de turnos laborales; a las 8:00 y a las 17:00.

A lo largo del día no se ha observado ninguna penalización por estacionamiento indebido, ni en las zonas de carga y descarga, ni en los estacionamientos en doble fila.

La presencia de indebidos es constante desde las 10:00 hasta las 20:00. Alcanzando sus punto críticos de 13:00 a 14:00 y de 13:00 y de 19:00 a 20:00 cuando el 4% de los coches estacionados con indebidos.



6.2.10 Calle Del Río

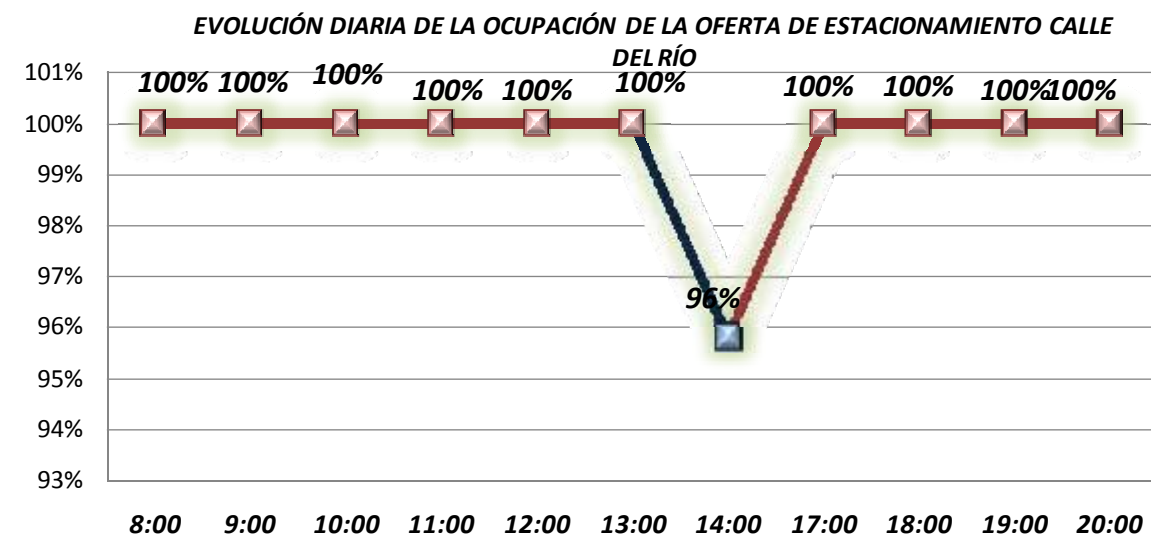
MUESTRA: NÚMERO DE PLAZAS	
HORA: 10- 13/ 17- 20	24
HORA: 8 -10/ 13 - 17 / 20 - 21	24

La Calle Del Río forma parte del viario comercial de Torre Del Mar, se ha analizado el margen Norte del tramo situado junto al Mercado Municipal abarcando una muestra de 24 plazas

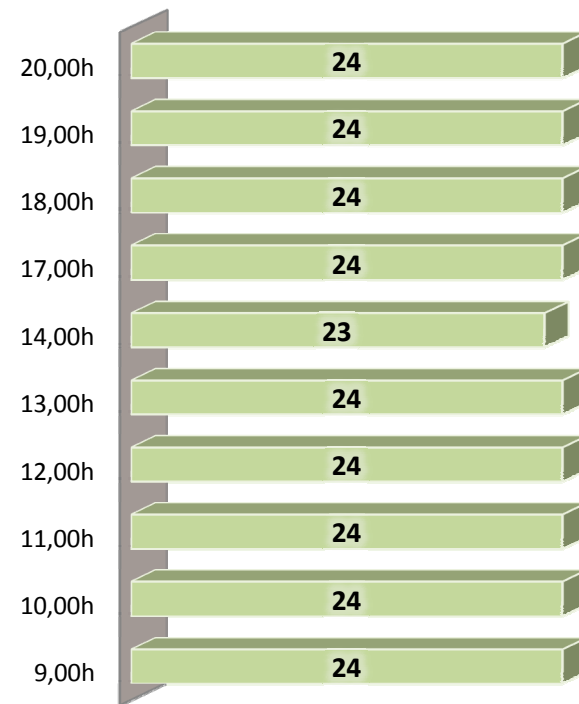
DURACION	CALLE DEL RÍO																					
	8,00h		9,00h		10,00h		11,00h		12,00h		13,00h		14,00h		17,00h		18,00h		19,00h		20,00h	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
< 1 h	11	46	2	8	2	8	1	4	1	4	2	8	2	9	9	38	4	17	5	21	1	4
1-2 h	0	0	9	38	2	8	2	8	1	4	0	0	2	9	0	0	6	25	1	4	5	21
2-3 h	0	0	0	0	9	38	2	8	1	4	1	4	0	0	0	0	0	0	4	17	1	4
3-4 h	0	0	0	0	0	0	9	38	2	8	1	4	1	4	2	8	0	0	0	0	4	17
4-5 h	0	0	0	0	0	0	0	0	9	38	2	8	1	4	1	4	2	8	0	0	0	0
5-6 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	33	2	9	0	0	1	4	2	8	0	0
6-7 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	22	0	0	0	0	1	4	2	8
7-8 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	1	4
> 8 h	13	54	13	54	11	46	10	42	10	42	10	42	10	43	11	46	11	46	11	46	10	42
Indebidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL COCHES	24	100	24	100	24	100	24	100	24	100	24	100	25	100	24	100	24	100	24	100	24	100
% OCUPACIÓN	100%		100%		100%		100%		100%		100%		96%		100%		100%		100%		100%	
HUECOS	0		0		0		0		0		0		1		0		0		0		0	



En esta calle hay una ocupación completa a lo largo de todo el día excepto a las 14:00 momento en el que se alcanza el mínimo con un 91% de ocupación.



Demandas de estacionamiento en Calle Del Río Número de coches aparcados



La mayor demanda de coches aparcados en el tramo de vía analizado es de 24 coches que se da a lo largo de todo el día excepto a las 14:00 en el que existe 23 plazas ocupadas.

La gráfica que representa la distribución porcentual respecto al total de vehículos aparcados, nos permite analizar los motivos de viajes en función de la duración del estacionamiento.

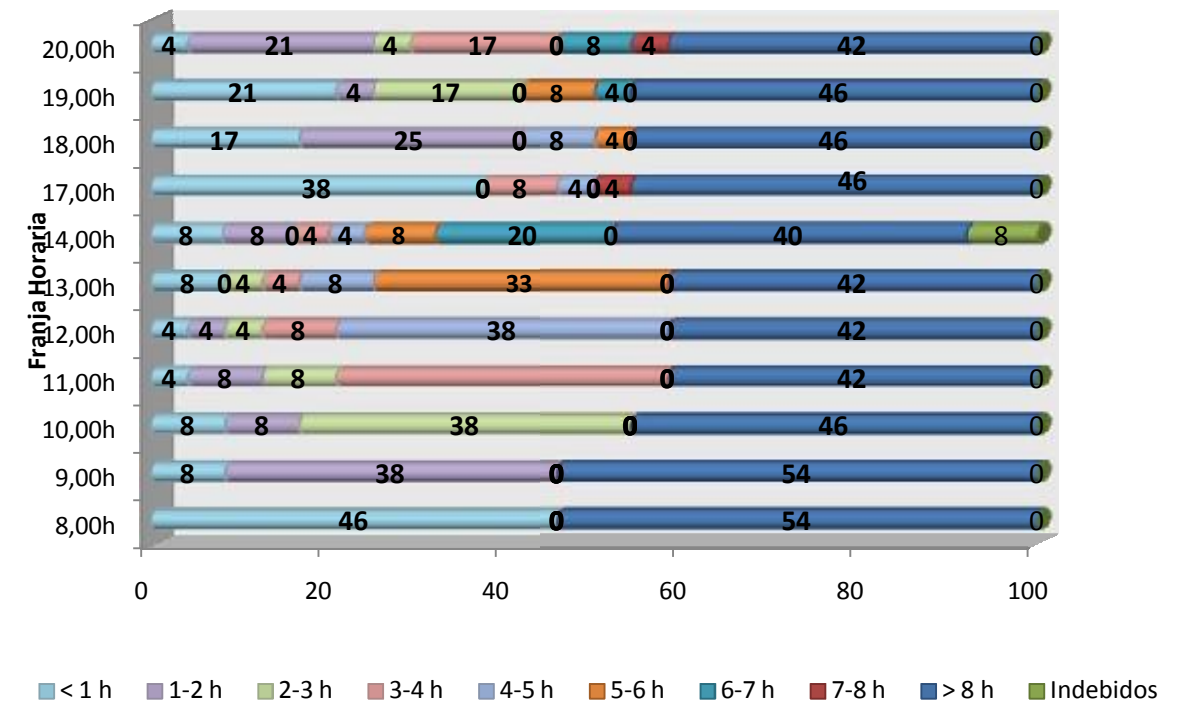
Conclusiones:

A las 8:00 de la mañana el 54% de los coches llevan estacionados más de 8 horas, esta demanda es exclusivamente de los residentes en la zona.

La oferta de plazas para el estacionamiento de rotación a las 8:00 es de 11 plazas el 46% de la muestra.

El número de coches que no rotan a lo largo del día es de 8, lo que reduce la oferta real de estacionamiento en casi el 62%. El 38% de los vehículos estacionados no se mueven.

% Distr.Porcentual respecto al total de vehículos aparcados



Por cada plaza que oferta rotación pasan de media 3,6 coches al día.

El periodo del día que presenta más rotaciones coincide con los horarios de turnos laborales; a las 8:00 y a las 17:00.

A lo largo del día no se ha observado ninguna penalización por estacionamiento indebido, ni en las zonas de carga y descarga, ni en los estacionamientos en doble fila.

La presencia de indebidos se da a las 14:00, alcanzando su punto crítico a esta misma hora, cuando el 4% de los coches estacionados con indebidos.



7 LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO E INDIVIDUAL. INTERURBANO Y URBANO. LINEAS. ÁMBITOS SERVIDOS Y CARENTES DE COBERTURA.

7.1 LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES INTERURBANO

La red de transporte público interurbano de autobuses de la Comarca de la Axarquía, se caracteriza por poseer dos estructuras el **eje costero** de la N-340 y A-7, y una segunda **estructura claramente radial** en donde las líneas se organizan hacia el interior teniendo como destino principal Vélez Málaga.

Ambos sistemas de transporte público utilizan como soporte el viario territorial y principal urbano de Vélez Málaga compartiendo plataforma con el vehículo privado, debido a la ausencia de carriles bus, lo que reduce considerablemente la velocidad comercial de los autobuses y agrava los problemas de retrasos en sus frecuencias. En este punto, es necesario destacar los frecuentes atascos que se producen en las intersecciones de Av. Andalucía, Av. Juan Carlos I por donde discurren los autobuses. También la c/ Canalejas y Camino Viejo de Málaga presentan una elevada densidad de tráfico, además de problemas por el estacionamiento indebido de vehículos en doble fila, dificultando el paso a los autobuses.

Los servicios principales del transporte interurbano que tienen origen o llegada en Vélez Málaga son:

LÍNEA	DURACIÓN DEL TRAYECTO	EXPEDICIONES DIARIAS POR SENTIDO	FRECUENCIA MEDIA	HORARIO		TARIFA (euros)
				1ª EXPEDICIÓN	ÚLTIMA EXPEDICIÓN	
VELEZ MALAGA-MALAGA (DIRECTO)	1h	5	2h 45 min	6:00	17:00	2,88
VELEZ MALAGA-MALAGA (NORMAL)	1h 20 min	32	30 min	6:30	22:00	2.88
VELEZ MALAGA-NERJA (NORMAL)	1h 5 min	5	2 h	9:00	17:15	3,47
TORRE DEL MAR-GRANADA (NORMAL)	3h 30 min	1	24 h	8:10	16:30	8,46
TORRE DEL MAR-GRANADA (COSTA)	3h	1	24h	16:30	16:30	10,97
TORRE DEL MAR-DON MANUEL	1h 10 min	3	5h 30 min	8:10	19:00	1,57

Caracterización del t.p.c. Interurbano

Se han contabilizado hasta 7 paradas coincidentes con las líneas del urbano lo que reduce considerablemente la velocidad comercial de las líneas interurbanas, además debilitan la demanda del sistema urbano.

7.2 EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

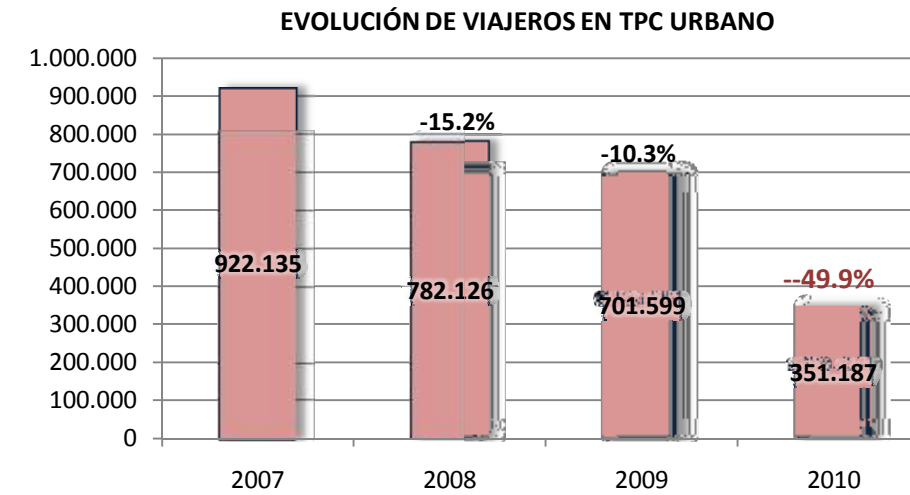
El servicio de transporte público del término veleño lo gestiona la empresa TRAVELSA, y se estructura en tres líneas de autobús y un sistema de metro ligero en superficie o tranvía moderno. Un análisis previo de las cuatro líneas de TPC concluye que el 55% del trazado del tranvía discurre paralelo a las líneas de autobuses, la línea 1 (V.M. – T.M.) discurre paralela a L1 y L2 un 92%, de la misma manera la L2 (V.M. – Almayate) en un 89% y L3 (V.M. – Caleta) en un 76%, esta coincidencia en el trazado de las línea de T.P.C. causa una superposición en la cobertura de servicio dejando sin un adecuado servicio a los barrios periféricos del núcleo central de Vélez Málaga.



Esquema de líneas y coberturas del Sistema de Transporte Colectivo

Además el servicio regular de autobuses urbanos se ve afectado por la congestión en las vías principales del municipio por donde discurre, sobre todo en hora punta en la Avenida Juan Carlos I en los puntos de enlace con el viario de intercambio territorio ciudad, y en los meses de verano en la Avenida Andalucía. Esto proceso esta generado por la ausencia de un tratamiento en plataforma exclusiva para el transporte público que obliga a compartir la calzada, además la inadecuadav jerarquía viaria fuerza a compartir los mismos circuitos que los vehículos privados, sufriendo los mismos problemas de circulación que estos, un aspecto más que hace que **él Transporte Público Colectivo urbano poco competitivo el 4% (701.599 viajes anuales) de los viajes frente al vehículo privado 96% (17.111.565 viajes al año).**

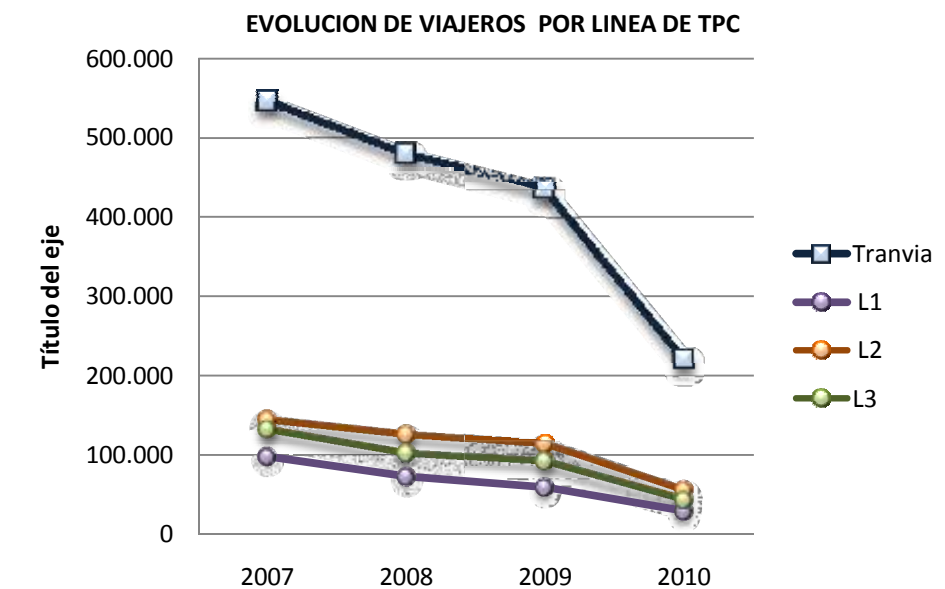
El estado actual del sistema es crítico con una perdida absoluta del 38% de los viajeros en transporte público desde 2007.



FUENTE: TRAVEL S.A
ELABORACIÓN: CONTORNO S.A.

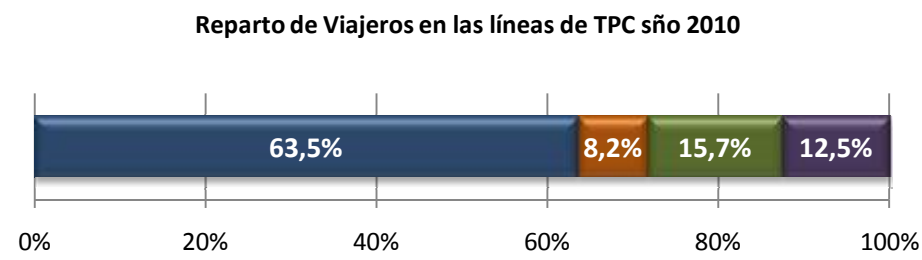
La disminución de viajeros es constante en los últimos cuatro años desde la puesta en funcionamiento del tranvía en 2006, la perdida mas significativa se tiene de 2009 a 2010 con una perdida de hasta el 50% de viajeros. En los primeros meses de 2011 no se observa una mejora en la captación de viajeros, pero la perdida no se preeve tan acusada como en 2010.

En la siguiente gráfica se observa que la evolución de los viajeros en TPC desde 2007 es proporcional, todas decrecen a ritmos constantes.



FUENTE: TRAVEL S.A
ELABORACIÓN: CONTORNO S.A.

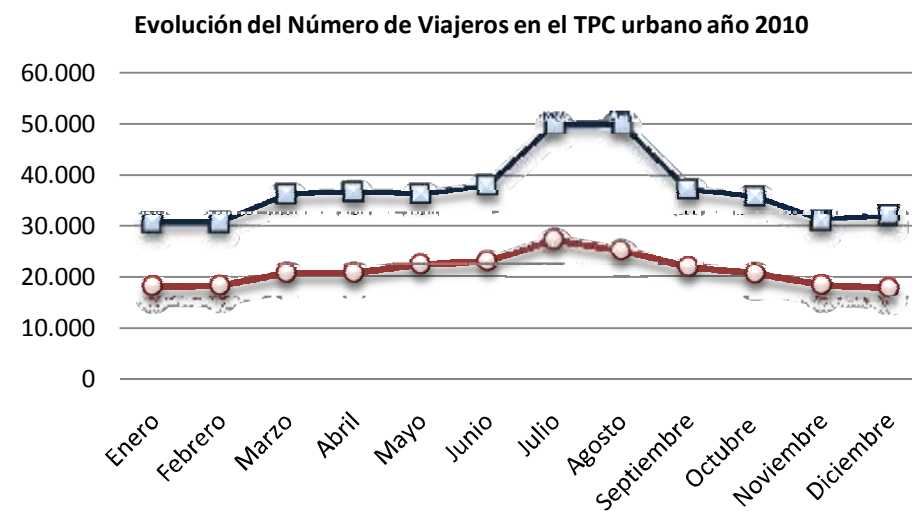
El servicio que mas afluencia de viajeros tiene es el tranvía con un 63,5%, las tres líneas de autobuses se reparten el 36,5% restante tal y como muestra el siguiente gráfico:



FUENTE: TRAVEL S.A
ELABORACIÓN: CONTORNO S.A.

■ TRANVÍA ■ L1 ■ L2 ■ L3

El uso del sistema de TPC aumenta los meses de Julio y Agosto un 26% respecto al mes de Junio. El incremento más significativo lo experimenta el Tranvía (el 32% respecto a Junio), mientras las líneas de autobuses lo hacen un 18%.



FUENTE: TRAVEL S.A
ELABORACIÓN: CONTORNO S.A.

● Autobuses urbanos ■ Tranvía



Estación principal de Autobuses de Torre del Mar



Terminales del Tranvía en Parque Juan Jurado Lorca y Cervantes

:

7.2.1 Sistema ferroviario. El metro ligero

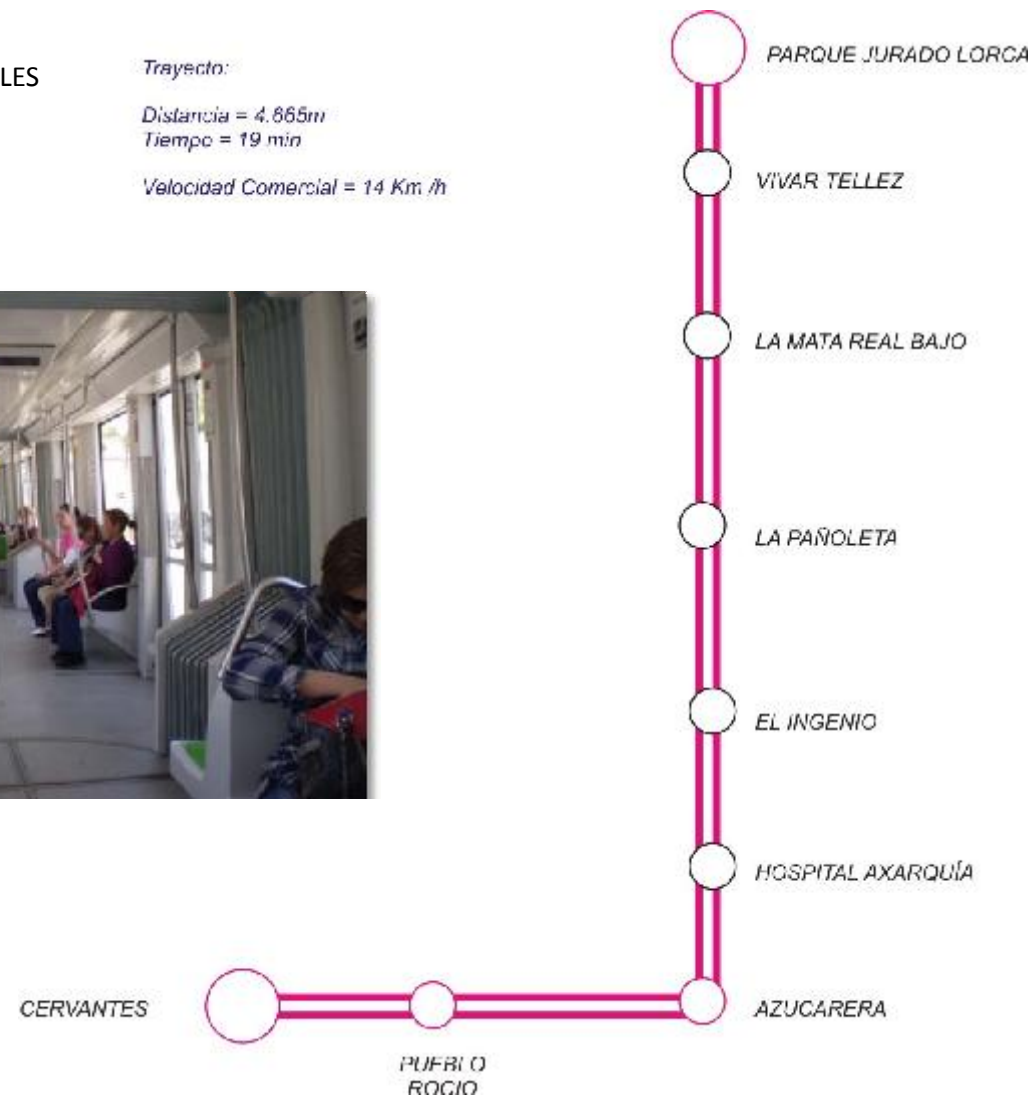
Conscientes de esta problemática de la movilidad en el conjunto comarcal, desde el Ayuntamiento de Vélez-Málaga se plantea una serie de intervenciones que afectan directamente al tráfico del municipio, mejorando indiscutiblemente la situación del municipio con un transporte público bueno, rápido y eficiente, que solvete los conflictos en el sistema de comunicaciones sobre todo en época estival cuando estos son más notables:

Trazado del Tranvía de Vélez Málaga. La primera fase del tranvía interurbano, que abarca desde la Iglesia de San Andrés, en Torre del Mar, al parque Jurado Lorca, en Vélez-Málaga está actualmente sometido a gran controversia, debido al potencial peligro que podría suponer para el tráfico, siendo el primero de estas características operando en Andalucía. Las obras de la segunda fase del tranvía lo llevarán hasta la parte norte (Parque Andalucía). Éstas están finalizadas, actualmente se encuentra en periodo de pruebas. Esta última fase es de vital importancia para el funcionamiento del Tranvía ya que conecta importantes centros de atracción de viajes como colegios, institutos y áreas deportivas con el resto del municipio.

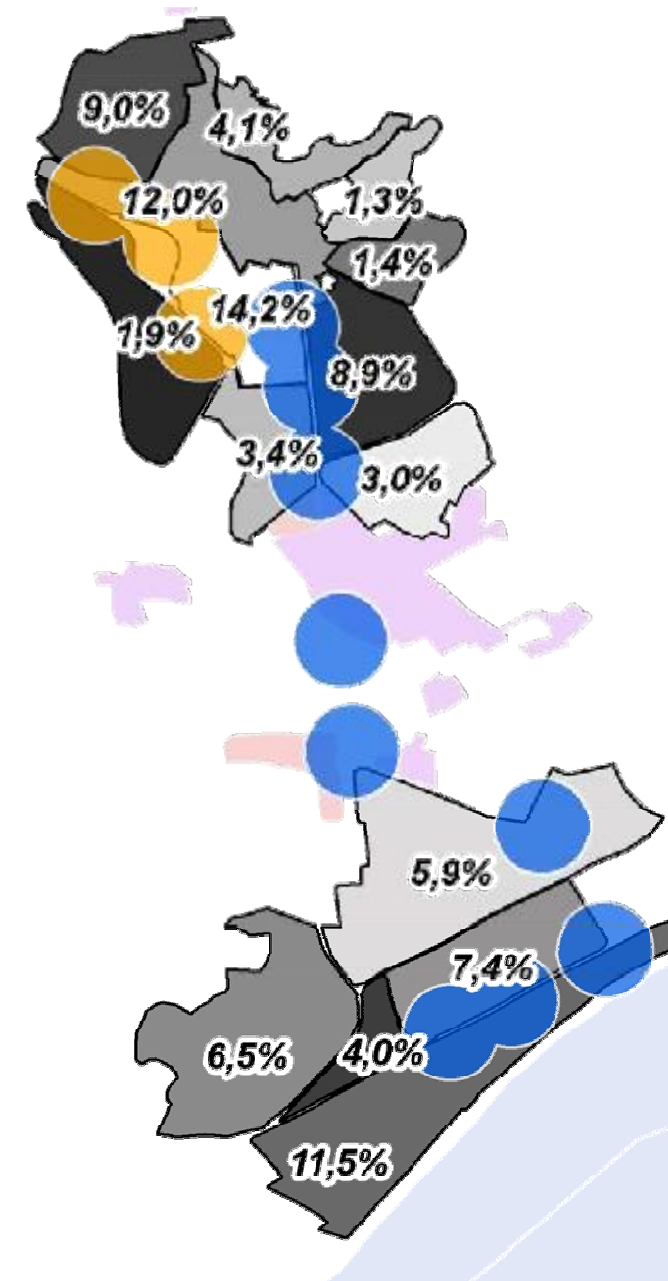


445.462 VIAJEROS ANUALES

Trayecto:
 Distancia = 4.865m
 Tiempo = 19 min
 Velocidad Comercial = 14 Km /h



Esquema del trazado y paradas del tranvía



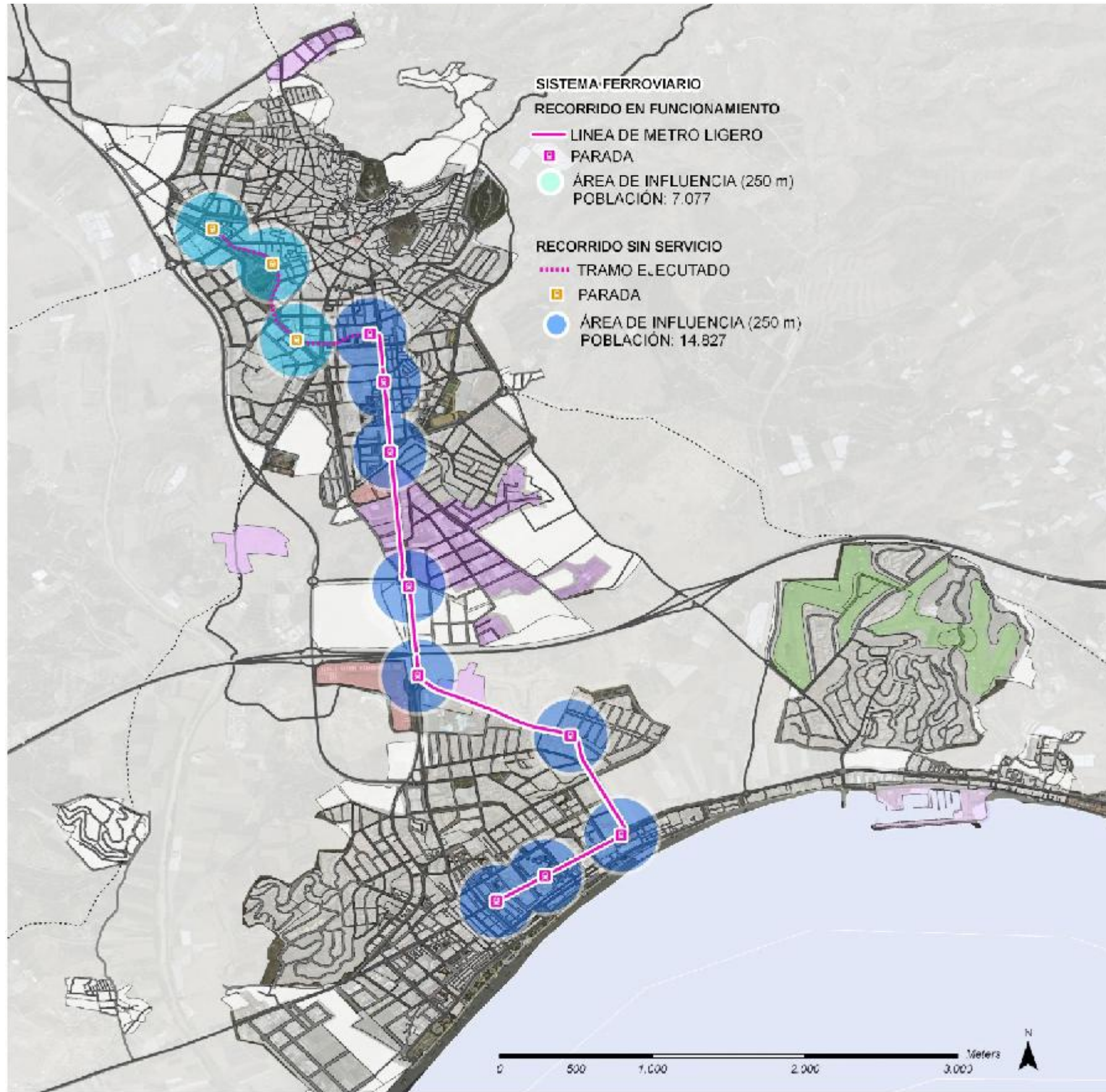
% De población que existe en cada unidad funcional respecto al total

Si se pusiera en carga el tramo fuera de servicio aumentaría la cobertura poblacional un 50%, así lo arroja el estudio de superposición de áreas censales sobre la cobertura radial de 250m. La cobertura de población actual se estima en 14.827 personas, y una vez puesto en carga el tramo fuera de servicio la cobertura se incrementa a 21.904 personas.

Se han detectado paradas demasiadas proximas, tan solo separadas por poco más de 300 metros. Esto disminuye considerablemente la velocidad comercial del Tranvía a 14Km / h, sobre un trayecto de 4.665m.

En el esquema adjunto se muestra las unidades funcionales utilizadas para los cálculos de población. Se han utilizado las densidades de población de cada área e intersecado con las áreas de cobertura mediante GIS para obtener una cobertura más aproximada.

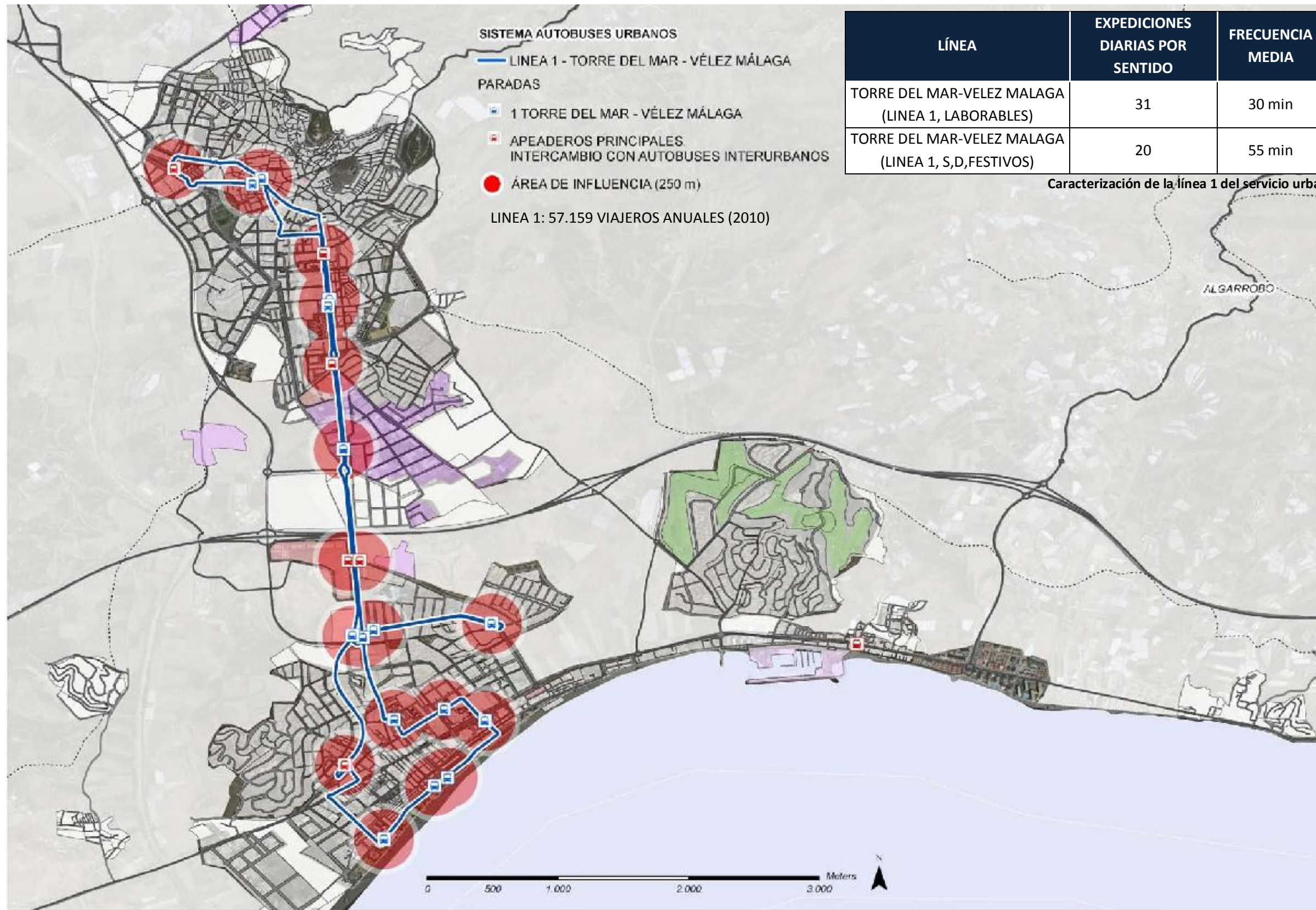




Línea 1. Esta línea tiene un trazado en forma de L, a lo largo de tres de los ejes principales del municipio; la Avenida Vivar Téllez, Avenida Juan Carlos I y Avenida Andalucía pasando por Camino de Sevilla entre las Avenidas de Juan Carlos I y Andalucía. El servicio comienza a las 7:30 y termina a las 21:00, con una frecuencia aproximada de 20 minutos por la mañana y 40 por la tarde. Esta línea realiza su trayecto en un tiempo de ida y vuelta en de 40 minutos, conectando los principales centros atractores del municipio, como el Hospital Comarcal, el C.C. El Ingenio y Los Polígonos Industriales, pero deja fuera de una cobertura radial de 250 m el centro urbano.

7.2.2 Líneas de autobuses urbanos

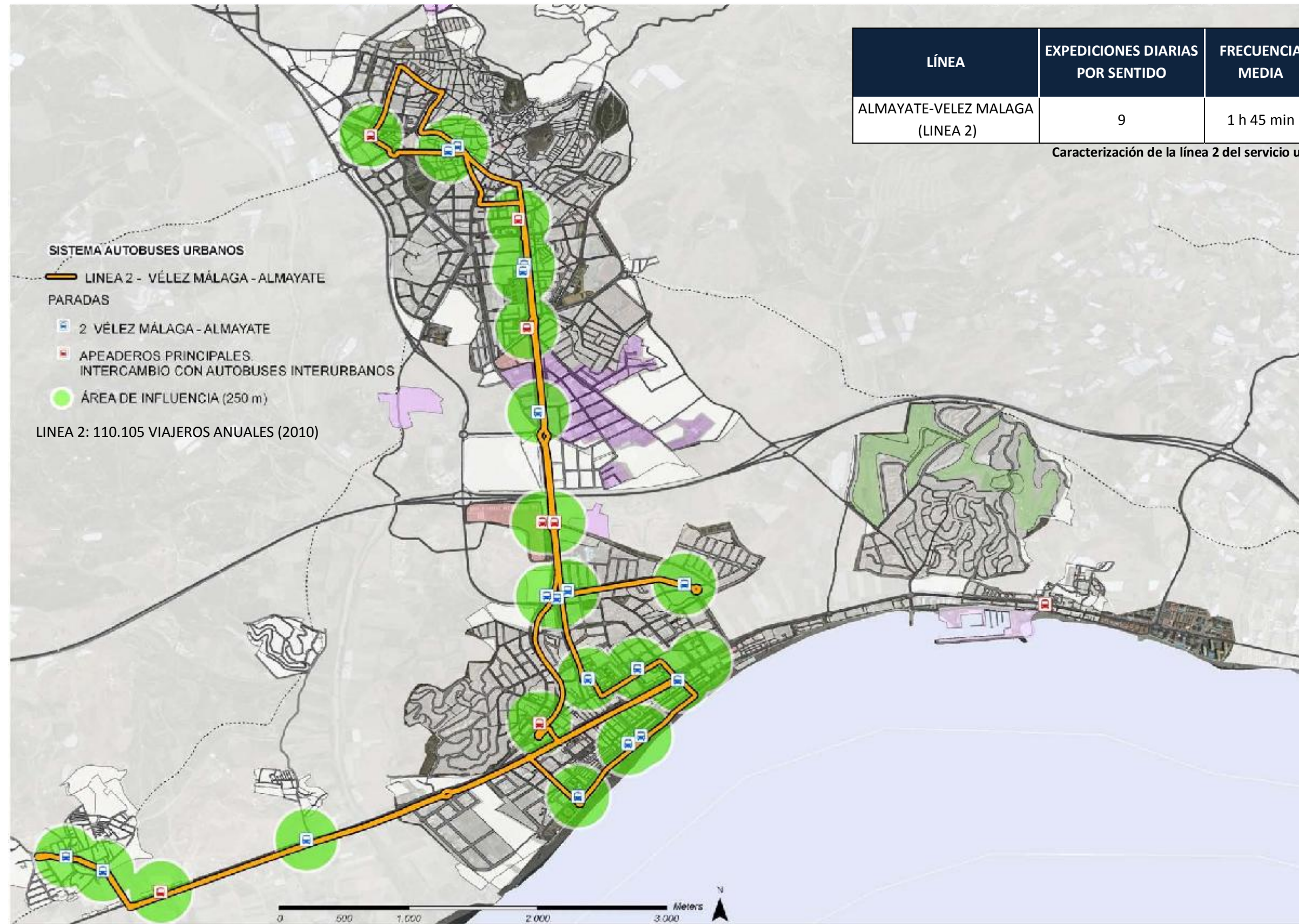
LÍNEA 1: TORRE DEL MAR – VÉLEZ MÁLAGA



LÍNEA	EXPEDICIONES DIARIAS POR SENTIDO	FRECUENCIA MEDIA	HORARIO	
			1ª EXPEDICIÓN	ÚLTIMA EXPEDICIÓN
TORRE DEL MAR-VELEZ MALAGA (LINEA 1, LABORABLES)	31	30 min	6:45	21:40
TORRE DEL MAR-VELEZ MALAGA (LINEA 1, S,D,FESTIVOS)	20	55 min	6:45	23:30

Caracterización de la línea 1 del servicio urbano

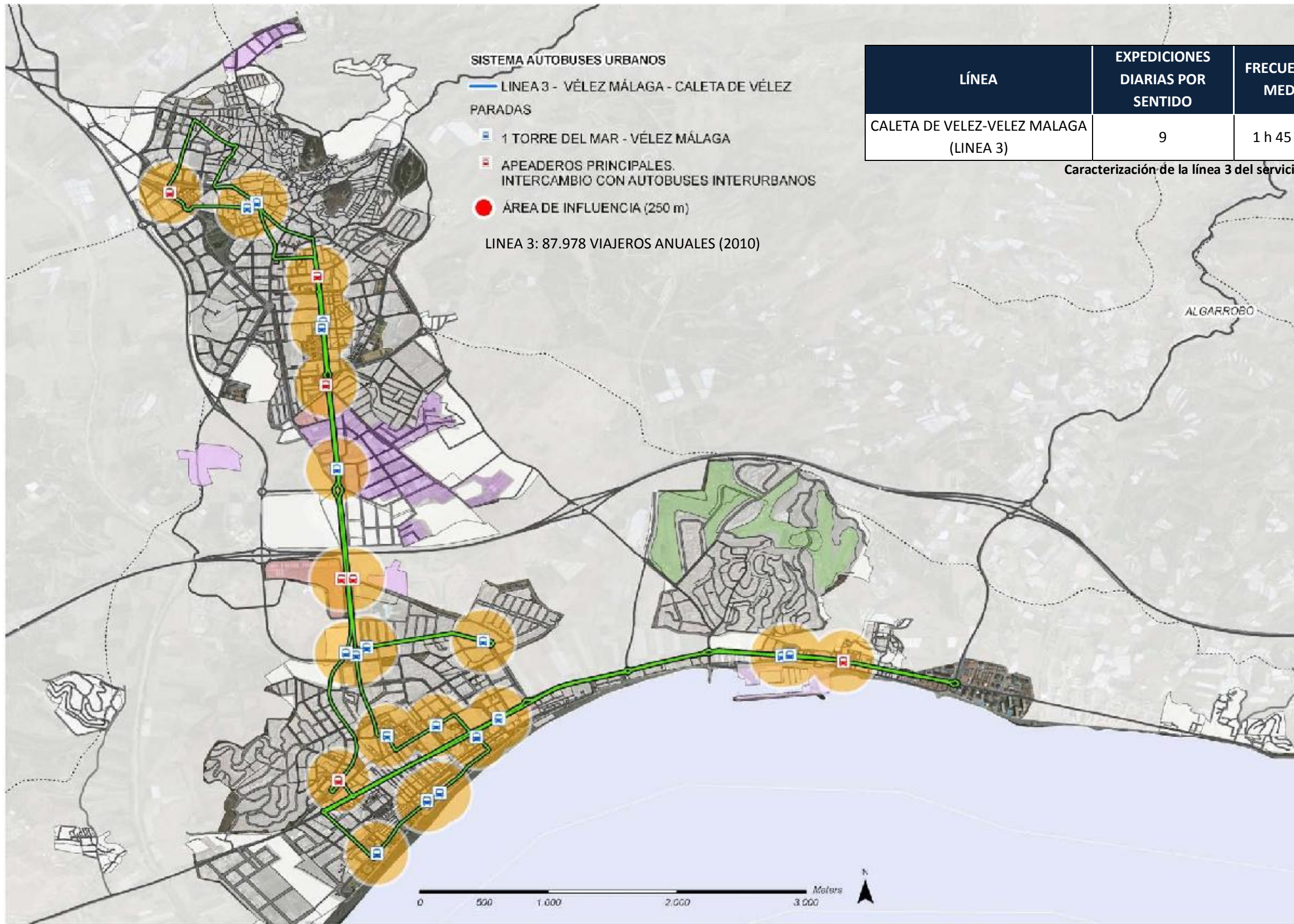
LÍNEA 2: VÉLEZ MÁLAGA – ALMAYATE:



LÍNEA	EXPEDICIONES DIARIAS POR SENTIDO	FRECUENCIA MEDIA	HORARIO	
			1ª EXPEDICIÓN	ÚLTIMA EXPEDICIÓN
ALMAYATE-VELEZ MALAGA (LINEA 2)	9	1 h 45 min	7:15	21:00

Caracterización de la línea 2 del servicio urbano

LÍNEA 3: VÉLEZ MÁLAGA – CALETA DE VÉLEZ



LÍNEA	EXPEDICIONES DIARIAS POR SENTIDO	FRECUENCIA MEDIA	HORARIO	
			1ª EXPEDICIÓN	ÚLTIMA EXPEDICIÓN
CALETA DE VELEZ-VELEZ MALAGA (LÍNEA 3)	9	1 h 45 min	8:00	22:00

Caracterización de la línea 3 del servicio urbano

8 SISTEMAS NO MOTORIZADOS. PEATONES Y BICICLETAS.

LA BICICLETA

La bicicleta constituye, en gran parte de las sociedades europeas avanzadas, un vehículo efectivo para el transporte cotidiano, que va más allá de la faceta lúdica y deportiva. Este uso, en zonas incluso de difícil orografía y clima más duro que el nuestro, presenta valores de gran interés por los que se utiliza, así como para el conjunto del sistema de movilidad. El mantenimiento de la salud personal, la mejor calidad ambiental y una mayor fluidez del tráfico, son importantes beneficios que deben ser tomados en consideración.

La topografía del entorno urbano y las distancias entre sus núcleos principales hacen atractivo el uso de la bicicleta dentro del entorno urbano, la existencia de espacios naturales en Vélez Málaga con un elevado valor paisajístico, da un valor añadido a la generación de una red ciclista que conecte con las rutas y caminos verdes. Estas condiciones justifican la utilización de este modo de transporte, que encuentra su peor enemigo en la inseguridad que puede suponer la convivencia con modos de transporte motorizados.

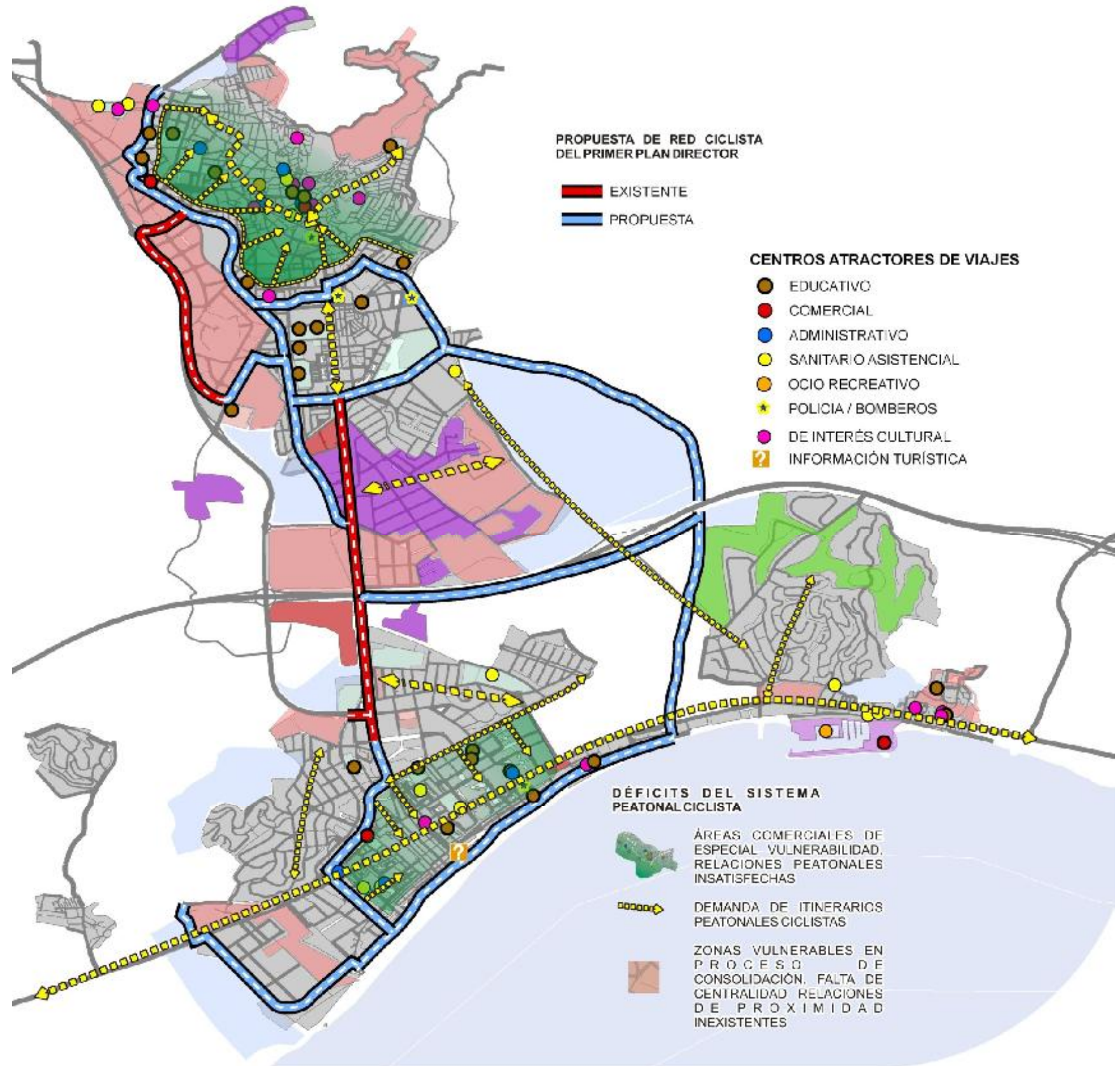
Además, la afición a este modo de transporte, en su faceta deportiva y lúdica ha ido creciendo, constituyendo el propio municipio un espacio idóneo para su práctica por la presencia de diversas instalaciones deportivas y espacios libres como el eje del paseo marítimo.

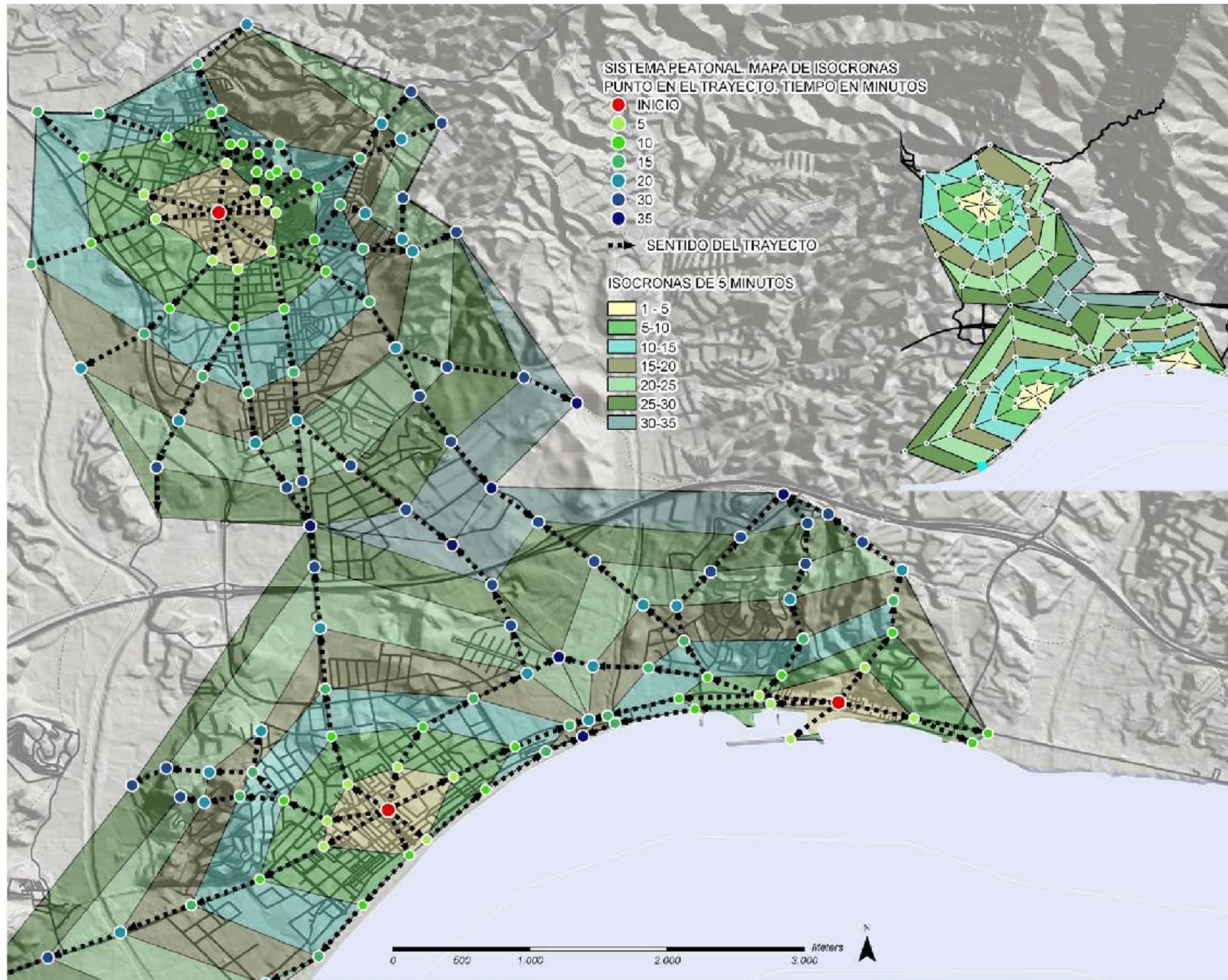
Después de analizar la trama urbana de Vélez Málaga se han constatado la existencia de nuevas infraestructuras ciclistas ejecutadas después del primer plan director.

Se han realizado conteos manuales de ciclistas, en la Avenida Andalucía a la altura del Paseo de Larios. Las horas de mayor demanda son; de 10:00 a 11:00 de la mañana con el paso de 66 ciclistas / hora y de 20:00 a 21:00 con 78 ciclistas / hora.



Ciclistas en Avenida Andalucía a la altura de Paseo de Larios





Los flujos peatonales se distribuyen uniformemente por todas las calles donde existe una media-elevada concentración comercial o equipamental. En este sentido, todo el viario descrito anteriormente puede ser leído como actual **viario distribuidor de los flujos peatonales** en el municipio de Vélez-Málaga. No obstante, existe otro viario preferente por donde se distribuyen los flujos peatonales, ubicado alrededor de los grandes equipamientos, o concentraciones de dotaciones municipales, sobre todo, educativas y deportivas; pero, en menor medida, también Administraciones Publicas. En este último caso, sobre todo, los espacios urbanos del Centro Urbano que acogen una gran cantidad de servicios administrativos, en los cuáles por su diseño urbano, las personas tienden a desplazarse a trabajar o a hacer gestiones andando. Es interesante, la densidad de usos y actividades que conforman la trama activa del núcleo susceptible de “encajar” en sistemas formalizados de tramas, nodos y rutas.

9 DIAGNÓSTICOS GENERAL SOBRE LOS SISTEMAS QUE DEFINEN EL ACTUAL MODELO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN VÉLEZ MÁLAGA

SOBRE EL MODELO DE MOVILIDAD MOTORIZADA

En general, se observa como la inercia de la gestión de los problemas habituales ha precedido una necesaria visión a medio plazo, lo que ha condicionado la consolidación de un modelo gradual hacia la prioridad al automóvil, aspecto que, por otra parte, continua siendo deficitario.

El municipio de Vélez Málaga ha crecido aprovechando los viarios interurbanos que tradicionalmente han confluído en su ámbito, los cuáles han sido la base de la estructura de la red viaria, ante la ausencia de una planificación previa del sistema. De forma que, se ha producido una superposición del modelo de movilidad territorial sobre el modelo de movilidad interior urbano que, si bien se corrigió con la construcción de la A-356, separando los tráficos “en tránsito” de los tráficos “de destino” y locales; se sigue proyectando sobre la situación actual, porque el centro urbano del núcleo urbano principal sigue absorbiendo tráficos que no son propios de ese ámbito. Es decir, lo que ocurre es el que el centro urbano, y peor aún el Casco Histórico, sigue utilizándose como zona de paso, ya no para tráficos de carácter interurbano, pero sí para tráficos de comunicación interbarrios y por vehículos foráneos que vienen a realizar sus gestiones y compras al centro de la ciudad. Esta situación, que podría considerarse normal en el pasado, para la cual no se planteaba alternativa alguna, solo tiene sentido originalmente cuando la demanda de desplazamientos no excede la capacidad de la red viaria, pero entra en conflicto a tres niveles:

Con el estancamiento en los crecimientos de demanda de viajes motorizados, que ya son demasiado elevados

Con la superposición de modos de transporte sobre una misma red viaria y,

Con la superposición de viajes de medio y corto recorrido sobre un sistema de modo indiferenciado.

Sobre el Viario de intercambio territorio - ciudad, se canalizan todos aquellos tráficos de transición que ponen en contacto las áreas urbanas de Vélez Málaga con el exterior, conectando el Viario Principal Urbano con el territorial. Sobre este viario se superponen una serie de viajes de medio recorrido, relacionados con el desplazamiento a la actividad laboral de los polígonos industriales que se sitúan en los accesos a la ciudad y con la utilización de los importantes equipamientos localizados en este viario, como el Hospital Comarcal y el Polideportivo; y aquellos viajes de largo recorrido, que tienen como origen o destino Vélez Málaga, aunque su procedencia puede ser más lejana. Lo que sí se puede afirmar con rotundidad es que se han eliminado, casi completamente, los tráficos “de paso” que no tenían como origen o destino Vélez Málaga, los cuáles se canalizan ahora por la A-356 en el caso de Vélez o la autovía A-7 en el caso de Torre del Mar.

Como ya se ha mencionado en el Viario Principal Urbano se superponen los viajes locales con los viajes derivados de la movilidad interbarrios, tanto de destino como en tránsito. De tal forma que, se sigue manteniendo el problema de sobreutilización de la red viaria por vehículos que no deberían utilizar el viario del Centro Urbano, por ejemplo, el que es utilizado para atravesar el núcleo urbano en sentido este-oeste (Eje Cristo-Canalejas) o para comunicar los barrios del norte con los del sur (eje Vivar Téllez – Juan Carlos I). También se manifiesta este problema por la inexistencia de una Jerarquía Viaria bien configurada, lo que permite a los vehículos a realizar circuitos perniciosos por el interior de las áreas comerciales del municipio.

Por otro lado, en Vélez Málaga, como en la inmensa mayoría de las ciudades andaluzas, prevalece un modelo de movilidad motorizada, basado en el uso del automóvil, principal responsable del deterioro del medio urbano. Las causas responden a una utilización muy poco eficiente de los recursos disponibles, tanto desde la distribución del espacio físico para la movilidad en sus diferentes escalas, como desde el punto de vista energético.

El alto uso del automóvil no es compatible con un modelo de transporte sostenible, ya que compromete la calidad de vida de toda la ciudad. Este modelo de accesibilidad produce un consumo energético cada vez más difícil de soportar y mantener por la economía y la sociedad del progreso y la sostenibilidad. En resumen podemos afirmar que un sistema de transportes basado en la movilidad motorizada privada es contrario a cualquier pauta de calidad en el espacio urbano.

SOBRE LA DEBILIDAD DE LOS CRITERIOS DE INTERMODALIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTES

Los criterios de intermodalidad en la concepción del modelo actual y su gestión son inexistentes, y aunque en algún punto se han intentado expresar una mínima intencionalidad, los resultados son poco eficientes al no ser integrados en un esquema global de movilidad sostenible. Las relaciones automóvil-transporte público son inexistentes, ya que las posibilidades de transferencias modales no existen o se realizan en puntos donde ya no es rentable la combinación de modos. El transporte público puede suponer un excelente complemento para recorridos urbanos medios al automóvil, pero es preciso encajar el sistema, intercalando intervalos de tiempo y espacio razonable. Si se permite meter el automóvil sin ningún tipo de problema hasta las zonas centrales más sensibles de las áreas comerciales del municipio, las posibilidades que se asignan al TPC de Vélez, tanto a la línea 1, 2, 3 y 4 que utilizan esos mismos itinerarios, en sus combinaciones de transporte intermodal con el automóvil son reducidas, por no decir nulas.

Por otra parte, la relación de intermodalidad automóvil-peatón debe ser diseñada sobre unos intervalos peatonales razonables que permitan establecer recintos, circuitos de proximidad y corredores peatonales como base para el sistema peatonal y ciclista...el sistema que se está implantando, prácticamente, suprime el trayecto peatonal al ubicar los aparcamientos ¿disuasorios? justo bajo los destinos, como ocurre con el aparcamiento de la calle Romero Pozo.

SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO.

Sería conveniente incluir una visión conjunta que excediera el sistema TPC hacia los modos no motorizados, aportaría perspectivas en cuanto a umbrales de efectividad y posibilidades de captación de usuarios, insospechadas. Es curioso cómo se dilatan las distancias pre y pos-transporte público cuando se incorporan mejoras cualitativas en las rutas, en las zonas de espera y cuando se generan adecuados patrones de usos urbanos en las zonas de aproximación a las paradas. La visión del sistema de TPC, aislada del hecho de lo urbano y de todas sus connotaciones es pobre y termina generando un techo a la utilización del TPC, demasiado próximo.

Como criterio general el sistema de recorridos esta correctamente planteado a través de la conexión de los principales centros atractores de viajes de la ciudad (Hospital, Centro Comercial el Ingenio) con el centro urbano de Vélez Málaga y Torre del Mar, que hacen la línea 1 del urbano y el metro ligero; junto con el refuerzo de las líneas 2 y 3, que llegan hasta los núcleos de Almayate y Caleta. Sin embargo, la efectividad en Vélez Málaga de su TPC es baja por varias razones entre las que podrían señalar las siguientes:

Recorridos muy semejantes con las mismas paradas, que no se adentran en los barrios periféricos.

Escasa integración del postrayecto en la concepción del sistema. La parada del bus debe conformar nodos de actividades que justifiquen la existencia de rutas urbanas en el ámbito de la parada. En este sentido el debilitamiento de las centralidades de barrio, provocado por la cercanía que el automóvil aporta, respecto a las centralidades urbanas y a las territoriales (Centros Comerciales y de Ocio), ha venido suprimiendo gradualmente los recorridos locales que se realizaban en su mayor parte a pie y que en gran medida se combinaban con la parada del TPC. Deben recuperarse desde el planeamiento general las centralidades locales y ubicar las paradas en relación con estos microsistemas y con sus rutas. Esto no ocurre con las líneas de TPC de Vélez Málaga, porque todas las rutas y paradas se ubican demasiado exteriores de los barrios.

Necesidad de un sistema competitivo con el automóvil, mas apoyado en el reconocimiento físico de sistemas propios, porque no existe una red de carriles bus que facilite la movilidad del TPC, elevando el tiempo de recorrido a más de 40 minutos y la frecuencia de paso a 1 hora. Son indicadores de servicio que no fomentan la utilización del transporte público, ni invitan a los usuarios del vehículo privado a desplazarse en bus porque no les significan un ahorro de tiempo y mayor comodidad.

SOBRE EL DESEQUILIBRIO FUNCIONAL ENTRE EL REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.

Existe un desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público (4%) y en transporte privado (96%).

Las causas principales de este desequilibrio serían:

La jerarquía motorizada esta invertida a favor del automóvil, penetrando el viario principal hasta las zonas más sensibles de la ciudad, el Centro Urbano y los Barrios.

No se reconocen, y por tanto no se tratan con estrategias diferenciadas, las diferentes demandas de viajes, que en la práctica se mezclan totalmente...es necesario crear circuitos con estrategias diferenciadas que separen los tráficos en tránsito de los tráficos de destino.

La política de transferencia modales es incorrecta, ya que solo está dirigida al trasvase automóvil-peatón y no existe una versión para el automóvil-TPC.

El concepto de la intermodalidad está equivocada a favor de los modos “no sostenibles” del sistema de transportes, solo incluye el intercambio automóvil privado en zonas excesivamente internas, no existen criterios de actuación claros de las prioridades a los modos no motorizados. Es preciso aplicar principios de separación de modos más contundentes que induzcan discriminación positiva hacia los modos verdes.

SOBRE LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO INTERIOR PARA LA MEJORA DE LA HABITABILIDAD DEL CENTRO URBANO Y LOS BARRIOS.

La obsesiva construcción de una red continua y eficaz para el automóvil en Vélez Málaga, así como en todas las ciudades andaluzas, ha terminado por consumir las posibilidades para el resto de los modos de transporte y de utilización del espacio viario y de calles de nuestras ciudades. Vélez Málaga no ha sido ajena a este proceso y, salvo en las vías de ensanches y nuevas urbanizaciones, el resto de la ciudad presenta el mismo componente insolidario en el diseño de los perfiles viarios. Las conclusiones del trabajo de campo realizado indican que en la

mayor parte del viario el centro urbano, y en la práctica totalidad del viario del Casco Histórico, el ancho de acera ocupa menos del 30% del total de la calle, frente al 70% del ancho calzada, es decir por debajo del valor recomendable. Se trata de valores completamente inaceptables que van en contra incluso de lo que marca la ley de accesibilidad, en la que se exigen 1,50 m. libres de obstáculos que permita el paso de una silla de ruedas.

Los niveles de movilidad sostenible en los barrios son inexistentes. Simplemente complementan la red primaria en su componente funcional, sin presentar redes propias adecuadas a la función estancial de un barrio o de un vecindario.

La jerarquía motorizada finaliza en áreas de alta vulnerabilidad con niveles primarios de circulación motorizada que asumen funciones de carga de tráfico motorizado, donde deberían plantearse calles de barrio en coexistencia o por lo menos con prioridad peatonal. Especialmente en los barrios de aproximación al centro, tanto la carga de tráfico en movimientos como la presión de tráficos de agitación, en busca de aparcamiento, es excesiva y, por tanto ineficaz.

El enfoque de los problemas de movilidad urbana está basado en decisiones sobre cada problema por separado, y sin disponer de una estrategia integral sobre la integración de los diferentes modos y posibilidades de desplazamiento.

SOBRE LA AUSENCIA DE JERARQUÍA VIARIA.

La necesaria jerarquía para organizar los movimientos motorizados se ha venido traduciendo, y de hecho se sigue traduciendo, en un obsesivo proceso de cerrar cada vez mas lo niveles superiores sobre las áreas centrales, cuando el proceso debería ser el contrario. Un ejemplo, lo constituya la política de aparcamientos, cada vez mas comprimida sobre las calles perimetrales de las áreas centrales.

Esta presión creciente, tanto del viario primario, como del sistema de aparcamiento sobre las áreas de centralidad esta constriñendo la capacidad de configuración de un área de centralidad cómoda y con posibilidades de desarrollo a medio y largo plazo, y se está produciendo un efecto “desbordamiento” de actividades sobre lo que “Goudappel” reconocía como recintos de actividad económica (en cierto modo precursores de los centros comerciales abiertos) en su libro “Stad and ruimte”. De hecho, algunas funciones de centralidad ya han rebasado la línea demasiado cercana de los aparcamientos de disuasión implantados en ubicaciones demasiado internas.

El modelo de espacios concéntricos originales que se van superponiendo unos sobre otros, aunque se reproducen formalmente como consecuencia del desarrollo histórico y los sucesivos ensanches que ha sufrido Vélez Málaga hasta la actualidad, deben ser traducidos en sus “capas” interiores a piezas independientes de “entrada y salida”.

La actual visión centrípeta de la movilidad motorizada está provocando la concentración de excesivos tráficos de agitación en zonas de alta vulnerabilidad, tal y como está sucediendo en la actualidad con los itinerarios Cristo – Canalejas o Del Rio – Camino Viejo de Málaga.

Igual debe suceder con los tramos radiales que deben asumir funciones y características diferentes según discurren por diferentes tramos de centralidad urbana, cuando en el modelo actual la carga inducida y, naturalmente, obtenida es de las más altas del reparto total urbano.

Globalmente en un análisis de conjunto, aún más peligroso que algunas de las inercias actuales de sobrecarga motorizada del centro, es el direccionamiento erróneo de los programas en marcha sobre aparcamientos para el futuro, ya que pueden terminar consolidando un modelo difícil de revertir si no es a costa de inversiones desproporcionadas.

El reparto de prioridades modales debe ir reequilibrándose a favor de los modos sostenibles al acercarse a las zonas de mayor vulnerabilidad. Esto es, en las zonas exteriores pueden asignarse mayor capacidad al tráfico motorizado privado, ya que debe asumir la superposición de tráficos externos e internos, pero en los tramos más cercanos al centro deben reasignarse los perfiles introduciendo carriles exclusivos para autobús y ampliando la capacidad y las condiciones de seguridad para peatones y bicicletas.

La definición de las áreas de centralidad como contenedores de los destinos básicos de las demandas de desplazamiento a escala urbana es demasiado reducida y debe ser revisada incluyendo una separación para los sistemas motorizados público y privado, asignando una cierta prioridad a los sistemas públicos, en conexión con una red peatonal más potente de la existente.

SOBRE EL CRITERIO PARA LOS APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS, Y LA REGULACIÓN DEL APARCAMIENTO EN SUPERFICIE.

Este apartado puede resumir la esencia de la necesidad de un urgente giro en las políticas de accesibilidad equilibrada sobre las de movilidad indiscriminada. La política de aparcamientos que se siga en Vélez Málaga no debe favorecer la excesiva penetración del automóvil hasta zonas urbanas excesivamente interiores y vulnerables a la presencia del automóvil, como el Centro Urbano, ya que el sistema de aparcamientos regula de un modo determinante las pautas de intermodalidad y establece las reglas de uso de la ciudad para ciclos bastante amplios de tiempo.

Es conveniente aplicar estrategias de usos del espacio viario que apoyen los modelos deseables de movilidad sostenible y utilizar la jerarquía viaria y las zonificaciones de la ciudad en escenarios sostenibles a medio y largo plazo.

La utilización de las zonas de alta rotación en superficie dentro de los ámbitos de alta demanda peatonal, estancial o comercial es incorrecta ya que en la práctica solo genera un brutal y excesivo tráfico de agitación, por lo que es preciso desplazarla a las zonas con mayor capacidad asumir el impacto de esta circulación en búsqueda de aparcamiento que deben estar situadas en las áreas articulación de los sistemas motorizados de alto impacto con las zonas de movilidad sostenible. En principio, la asignación de áreas en superficie de alta rotación deben entenderse como horizontes intermedios de control del uso del espacio público viario y, nunca, como un modelo de duración dilatada en el tiempo, por lo que las concesiones deben limitarse a ciclos anuales, en cualquier caso revisables.

SOBRE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA Y LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES.

Aunque se reconoce la existencia de diferentes agentes implicados en la movilidad de la ciudad, con diferentes motivaciones, necesidades y posibilidades, hasta la fecha toda la problemática de los desplazamientos urbanos se ha limitado a resolver los problemas del automóvil, y no se ha reconocido en la práctica que en la ciudad de Vélez Málaga, el mayor número de desplazamientos que se producen son peatonales (53%) , y por tanto deben ser tenidos en cuenta al menos en igualdad de condiciones que el modo automóvil, basado en los desplazamientos tipo puerta a puerta, con necesidad de aparcamiento y por tanto de espacio dentro de la vía

pública, restando riqueza de matices al desarrollo de la actividad urbana tan enriquecedora de la vida que necesita la ciudad.

En resumen se ha constatado un trazado absolutamente residual para los modos no motorizados, que puede resumirse en cuatro puntos:

- Inexistencia de red urbana, con el reconocimiento de tramos sueltos sin conexión, pero sin una lectura global del sistema. El peatón no puede en ningún momento plantear recorridos continuos de más de 500 m. No están reconocidas ni expresadas las rutas y no existe ningún análisis de los grandes destinos peatonales en relación con un posible sistema peatonal, especialmente los entornos de los grandes destinos peatonales.
- Ausencia de estructura de barrio. Faltan centralidades, en casi todos los ámbitos que deberían haber desarrollado una mínima estructura de barrio. Aunque este es un concepto que debe ser desarrollado mediante una correcta asignación de usos, en la práctica es uno de los principales motores de la concepción motorizada de nuestra sociedad urbana al forzar al usuario a largos desplazamientos para la utilización de equipamientos que deberían ser introducidos a escala local.
- Pocos corredores urbanos...y los que existen no conectan bien ni transversalmente ni en sus terminales. Las posibilidades que ofrecen los ámbitos de aproximación a las áreas centrales, las características de sus espacios viarios y las fuertes demandas de utilización estancial de estas calles en general no son aprovechadas. Su continuación con las vías de penetración urbana y con las vías transversales de reparto hacia los barrios presenta en general discontinuidades barreras a la circulación peatonal y estrangulamientos sin justificar en general. Los grandes nudos de tráfico motorizado, que también lo deberían ser en muchos casos para el tránsito peatonal y ciclista, no están diseñados para asumir este tipo de viajes, lo que se traduce en una importante deficiencia estructural de sistema no motorizado.
- La tipología de espacio urbano debe quedar reflejada en la tipología de las vías que lo atraviesan y el reparto en el diseño de los perfiles no corresponde a los espacios urbanos que recorre, especialmente en las áreas residenciales y en los barrios.

10 OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD PARA VÉLEZ MÁLAGA. “EL SISTEMA DE TRANSPORTES DESDE CRITERIOS DE INTERMODALIDAD”.

10.1 OBJETIVOS GENERALES, ESPECÍFICOS Y DISEÑO DE ESCENARIOS

Los Objetivos Generales serán, en gran medida, respuesta a los problemas identificados en el diagnóstico y a las tendencias que se derivan del análisis del Escenario CERO, que mostrará las áreas y aspectos más conflictivos, en las que es necesario intervenir, pero deben simultáneamente enmarcarse en dos grandes líneas programáticas.

Por un lado, se enmarcarán en los *Principios y Estrategias Generales* definidos por instituciones supramunicipales, como la Unión Europea, el Gobierno Español y la Junta de Andalucía, que pueden referirse específicamente al ámbito de transporte o remitir a él indirectamente a través de otras consideraciones, como las medioambientales, económicas, sociales, etc.

Por otro lado, deben enmarcarse en las directrices generadas desde el PGOU que el municipio se haya planteado.

La confluencia de los *“Principios y Estrategias Generales”* y las *“Líneas de Trabajo”* sobre el Diagnóstico y el Escenario CERO permitirá la formulación de los Objetivos Generales del PMMS, que expresen un marco municipal de intenciones y metas en el que apoyar la elaboración de la propuesta.

Estos Objetivos Generales tendrán un nivel de concreción ajustado al desarrollo de Velez Malaga en el diseño de alternativas de movilidad, acorde a la extensa documentación elaborada en los últimos años como el Planeamiento afectando a las zonas centrales o la planificación sectorial para la bicicleta o los diferentes programas de peatonalización realizados recientemente.

En definitiva, los Objetivos Generales constituirán una declaración formal de intenciones municipales en materia de movilidad, que tendrán niveles de precisión diferentes en función del nivel escalar de trabajo, ciudad o barrios.

10.2 OBJETIVOS CONCRETOS Y DISEÑO DE ESCENARIOS DE MOVILIDAD

Una vez establecidos los Objetivos Generales del PMMS, se procederá a su desarrollo en un conjunto de Objetivos Concretos que, en última instancia, permitan la elaboración de indicadores para la evaluación del grado de consecución de los mismos.

Para facilitar este proceso de concreción y definición de objetivos, se propone utilizar el sistema de Diseño y Evaluación de Escenarios Alternativos.

En la redacción de documentos de planificación urbana, y más específicamente en elaboración de un Plan de Movilidad, se entiende por escenario a un conjunto de rasgos, más o menos precisos, que definen un modelo de movilidad alcanzable en un determinado municipio y en un cierto plazo, mediante la puesta en práctica de un conjunto de programas o medidas. La elaboración de un escenario implica, aunque no siempre de forma explícita, la asunción de determinados objetivos en materia de movilidad, que cristalizan en los rasgos del modelo que se describe.

En el caso específico de Velez sujeta a procesos de fuerte contundencia territorial como las modificaciones del sistema viario territorial, el crecimiento del sistema metropolitano, la introducción del metro, el nuevo rol del puerto, etc, es prácticamente obligado el visualizar diferentes opciones con diferentes posibilidades de desarrollo.

