

PROYECTO: Renovación urbana Carretería / Álamos

ASUNTO: Informe sobre el proyecto elaborado tras el estudio de las opiniones de la anterior mesa de trabajo y las propuestas recibidas.

¿Cuál es la filosofía EDUSI?

Los elementos que nos permitirán implementar la Estrategia urbana, sostenible e integrada, y que deben orientar la toma de decisiones son los siguientes:

- a. Estrategias **basadas en el territorio**: abordando las necesidades identificadas en el diagnóstico
- b. Enfocada a los **Resultados Esperados**: mediante objetivos evaluables.
- c. Respetando los **Indicadores de Referencia**: los propios de las Líneas de la operación, así como de los principios horizontales, transversales y de procedimiento.
- d. Con **Enfoque Integrado**: desde las diversas percepciones, áreas e inversiones presupuestarias. Así como con otros OT y Líneas de la EDUSI con las que se interrelaciona la operación.
- e. Con **Procesos Participativos** en 3 niveles: Co-Diseño, Co-Desarrollo y Co-Implementación.
- f. **Capitalización de procesos, proyectos y prácticas** existentes, promoviendo Buenas Prácticas.

Estrategias basadas en el territorio. La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) se basa en un diagnóstico previo elaborado a partir de diferentes documentos claves para la ciudad que contaron para su elaboración y desarrollo con procesos de participación ciudadana: Agenda Urbana 2015 de Málaga, II Plan Estratégico de Málaga, Avance de la revisión del PEPRI CENTRO, Plan director del Soho, Avance del II Plan de movilidad urbana sostenible... entre otros. Teniendo como denominador común las políticas de cohesión en las ciudades de la Unión Europea que fomentan un modelo urbano integrado en cuestiones territoriales, ambientales, sociales y económicas. Además de un proceso participativo específico en el que se contactaron 493 asociaciones y colectivos en la segunda mitad del año 2015.

La implantación de la Estrategia pretende alcanzar unos resultados en la ciudad que pueden resumirse en:

- Ciudad Mediterránea. La imagen del área central de Málaga como referencia de la imagen de la ciudad en su memoria visible y coherente a través de la información que nos proporcionan sus edificios, sus espacios públicos, su recorrido histórico y contemporáneo.
- La calidad en el diseño de sus espacios públicos es un aspecto fundamental no solo de su recuperación física y de su proyección cultural y turística (tratamiento del pavimento, del mobiliario urbano, de la eliminación del cableado,...)
- La calidad en el diseño significa también la recuperación de los edificios históricos de acuerdo con su propia estructura (cuidado de la fachada integrado con la recuperación interior) de acuerdo con la carta de Florencia.

- Una ciudad limpia donde los horarios de recogida de los residuos y la maquinaria se adecuan a las características de la ciudad antigua.
- Fomento del ahorro energético, impulsando la arquitectura bioclimática y la iluminación pública con nuevas tecnologías y desarrollando controles de eficiencia energética en Entidades Públicas y Privadas.
- Un Centro Urbano Silencioso, controlando el ruido y la contaminación acústica, y regulando actividades y horarios.
- Una mejora en la calidad y en la facilidad de uso del transporte público, así como el fomento de la movilidad peatonal y en bici.
- Mejorar la movilidad y accesibilidad de la ciudad antigua, con especial énfasis a los residentes y comerciantes. Penalizaciones al uso del vehículo privado de los no residentes y prioridad de acceso a los vehículos menos contaminantes.
- Desarrollo de la diversidad y mezcla de usos urbanos a través de las ordenanzas de edificación, evitando usos exclusivos o tercerización de plantas destinadas a la vivienda.
- Rejuvenecer el Centro Urbano. Impulso de la vivienda pública para jóvenes, integrada junto a viviendas de promoción privada, evitando exclusiones sociales y guetos.
- Nuevas áreas de oportunidad. Ampliar los focos comerciales y culturales de la ciudad antigua a todo el ámbito de actuación propuesto.
- Estrategias de participación ciudadana fluida y responsable.
- Desarrollo del turismo cultural equilibrado como uno de los motores económicos de la ciudad antigua junto a la especialización comercial. Creación de Indicadores de valorización del impacto del turismo.
- Fomento de la responsabilidad medioambiental como hecho cultural. La Sostenibilidad del Centro Urbano.

La actuación sobre las calles Carretería Álamos se enmarca dentro del **Objetivo Temático 4 de la EDUSI. Favorecer una economía baja en carbono**. Este objetivo temático incluye varios Objetivos Específicos:

O.E: 4.5.1 Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras de la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de energías limpias. Este objetivo plantea dos líneas de actuación relacionadas con la propuesta general que hace el proyecto:

-Línea de actuación 1: Mejora y fomento del transporte público e impulso de la movilidad sostenible. Las líneas de actuación derivadas de la Agenda Urbana pretenden impulsar la movilidad sostenible, propiciando un cambio modal hacia los modos de transportes más amables con el consumo energético, fomentando redes peatonales e itinerarios ciclistas, así como el uso de vehículos eléctricos o híbridos, y fomentando sistemas de apoyo a la adquisición o alquiler de vehículos alternativos.

Resultados esperados. Aunque la renovación urbana de Carretería/ Álamos no está incluida específicamente en esta línea, la implantación del tráfico restringido a transporte público, residentes y carga y descarga está relacionada con esta línea de actuación, que persigue, entre otros resultados:

- 1.-Cambiar progresivamente la mentalidad ciudadana de la necesidad de utilización del vehículo privado de forma habitual.
- 2.-Mejorar el atractivo del entorno urbano, la calidad de vida de los ciudadanos y la salud pública.
- 3.-Menor efecto llamada al tráfico privado y menores niveles de tráfico hacia y desde el ámbito central de la ciudad y reducción de la contaminación atmosférica y acústica.
- 4.-Aumento del número de viajeros que utilizan el transporte público.
- 5.-Disminución de los niveles de CO₂ en el centro de la ciudad.

-Línea de actuación 2: Mejora de la conexión viaria y peatonal. Esta línea se basa en actuaciones en la articulación viaria en distintas zonas críticas y de mayor congestión focal del centro de la ciudad. Impulso de áreas peatonales y carriles bici. Asegurar la contribución efectiva de las actuaciones en infraestructuras a los objetivos de sostenibilidad establecidos por la planificación ambiental y territorial. Operaciones para facilitar las conexiones entre las diferentes zonas de la estrategia DUSI, principalmente hacia y desde los nuevos espacios ciudadanos situados en el Puerto, o a través del río Guadalmedina.

Resultados esperados. El proyecto de Carretería /Álamos está incluido dentro de esta línea, cuyos resultados conforme a la estrategia aprobada son:

- 1.-Mejora de los ámbitos de proximidad peatonal entre la residencia y los desplazamientos habituales: comercios, centros escolares, ocio...
- 2.-Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil: niños y niñas, jóvenes, personas con discapacidad, personas de baja renta, personas mayores y personas que simplemente no desean del automóvil o de los vehículos motorizados.
- 3.-Aumento del transporte sostenible "escolar" a través de la ampliación de redes ciclistas y peatonales.
- 4.-Aumentar las zonas 30, 20 y 10, preferentemente en espacios residenciales que contribuyan a una mayor seguridad y tranquilidad urbana.
- 5.-Recuperación de espacios centrales de la ciudad para potenciar ámbitos peatonales, valorizar el patrimonio edificatorio que configuran sus fachadas edificadas del siglo XIX, y revitalizar la actividad económica.
- 6.-Mejorar las conexiones (peatonales y viarias) del centro de la ciudad con el eje litoral, el puerto y entre barrios de un lado y otro del río Guadalmedina.
- 7.-Proteger de la contaminación atmosférica espacios del centro con valor ambiental.

Indicadores de referencia. Todas estas acciones tienen dos indicadores definidos en el proyecto de la EDUSI aprobado.

Referencia	Indicadores	Unidad de medida	2018	2022
CO34	Reducción anual estimada de gases de efecto invernadero (GEI)	Teq CO ₂ /año	4.921,98	5.166,80
EU01	Número de planes de movilidad urbana sostenible de los que surgen actuaciones cofinanciadas con el FEDER de estrategias urbanas integradas	Número	1	1

Enfoque integrado. La Estrategia se ha elaborado en coherencia con las correspondientes políticas y principios horizontales a que se refieren los artículos 5,7 y 8, y el Anexo I.5 del Reglamento 1303/2013 de 17 de diciembre de 2013, así como con las prioridades de la Unión Europea: **Igualdad entre hombres y mujeres, Desarrollo sostenible, Mitigación del cambio climático, Accesibilidad universal y la reversión del Cambio demográfico.**

Procesos participativos. Después de superar el nivel de *Co-Diseño*, nos adentramos en el nivel de *Co-Desarrollo*: la formulación técnica de las operaciones. La definición técnica se caracterizará por la redacción definitiva de las operaciones contemplando los análisis de la etapa anterior. En esta etapa conviven las propuestas ciudadanas con el desarrollo técnico, que se apoya justamente en los **resultados esperados, indicadores de referencia y criterios de selección** según el marco del Objetivo Temático (OT) en el que se encuadra.

El *Co-Desarrollo* contemplará también la participación ciudadana en las etapas de adjudicación para la ejecución de los proyectos. Etapas que requerirán de máxima transparencia hasta el siguiente nivel, el de *Co-Implementación*.

En base a todo ello, analizamos las distintas decisiones llevadas a cabo en el proyecto:

1. Solución del espacio urbano adaptado y limitación del tráfico.

El proyecto plantea una mejora urbana integral, que convierta este ámbito, que actualmente funciona como vía de servicio del centro histórico, en un espacio más amable para el usuario peatonal. Esto implica la ampliación de los espacios peatonales (en un 21%) y la implantación de restricciones al vehículo privado, como medida de evitar tránsito de paso, con acceso restringido y limitación de velocidad a 20km/h.

En coherencia técnica con esta solución de espacio urbano con preferencia peatonal, el proyecto recoge la solución de pavimentación en plataforma única como forma de mejorar la accesibilidad y potenciar los ámbitos de proximidad peatonal en relación a la línea de actuación 2. El ancho de la calzada para el tráfico rodado se reduce de una anchura media de 6 metros a una de 3 metros. Como resultado de ello se garantizan unas aceras con una anchura media mínima de 1,80 m. (actualmente varían entre los 0,90m. de algunos tramos hasta los 1,80 m. como máximo).

Se restringe el tráfico, con acceso únicamente para los residentes, transporte público y carga y descarga, se introduce el uso compartido con la bicicleta y se limita la velocidad a zona 20, como forma de rebajar los niveles de tráfico para mejorar la seguridad viaria y reducir la contaminación atmosférica y acústica, mejorando la salud de los residentes. Esta medida se complementa con la utilización de un asfalto fotocatalítico y fonoabsorbente en la calzada que contribuye a la reducción del CO2 (la emisión actual es de 923 toneladas/año y se estima que pasaríamos a 303 toneladas/año) y del ruido.

El uso compartido con la bicicleta se incluirá mediante una señalética específica que advierta al tráfico de esta condición. En anteriores propuestas se estudió la inclusión de un carril bici

en sentido contrario en la calle Carretería, pero la anchura de la calle era insuficiente en algunos tramos, y obligaba a reducir las aceras excesivamente.

Durante las distintas reuniones de participación ciudadana llevadas a cabo, los vecinos han expresado su miedo a que la plataforma única favorezca la indefinición entre el espacio del vehículo y el del peatón, con la consiguiente invasión del espacio peatonal por vehículos de carga y descarga, etc. Este peligro no es solo exclusivo de la plataforma única, sino que también se puede producir cuando existe un bordillo. Teniendo en cuenta esta preocupación el proyecto contempla las siguientes medidas en este sentido:

1.-Diferenciar de forma visual y podo táctil claramente las dos zonas (la calzada del tráfico y las aceras peatonales) mediante la disposición de materiales diferentes en textura y color (asfalto y piedra), y las bandas de pavimento abotonado a lo largo de toda la calle (conforme a las recomendaciones de la ONCE).

2.-Limitar la posibilidad de invasión del espacio peatonal por los vehículos motorizados mediante la propia disposición de los elementos urbanos:

-Se proyecta una franja de arbolado con bancos intercalados que delimita y protege la **acera norte de Carretería y acera sur en el tramo final de esta calle**. La acera tendrá una anchura media no inferior a 1,80m. libre de obstáculos, con mejores condiciones ambientales gracias al arbolado que proyecta su sombra. De esta forma se mejora de forma sensible la acera actual, que puede ser invadida por vehículos, y carece de arbolado y bancos.

-Se propone una banda de servicio para el estacionamiento de vehículos de residentes, carga y descarga, transporte público, aparcamiento de bicicletas, etc. que delimita la **acera sur de Carretería**. Es decir, se mantiene la actual configuración funcional de este lado de la calle, aunque la reducción de la calzada, permite liberar espacio peatonal y aumentar la anchura media de esta acera.

-En aquellas zonas donde no existen estas bandas de protección, como son las intersecciones con otras calles, o los espacios de conexión con la tribuna de los pobres y el tramo de muralla exento se ha puesto especial cuidado en implantar elementos de mobiliario urbano que impidan totalmente el aparcamiento de vehículos sobre la zona peatonal, tal y como se puede observar en los planos e infografías.

-En la **calle Álamos**, se propone reducir la calzada a una anchura de 2,50 m. para liberar el mayor espacio peatonal posible y ampliar las estrechas aceras actuales (no accesibles en algunos casos). En el primer tramo, de mayores dimensiones, se proyecta proteger la acera norte con una banda de arbolado. En el resto de la calle no se propone implantar elementos urbanos dada su estrechez, primando la accesibilidad y permeabilidad de los desplazamientos.

Cabe recordar que el proyecto ya se planteó en un principio con la plataforma única.

Con esta propuesta nos dirigimos hacia los 7 resultados esperados de la línea de actuación 2 y los cinco de la línea de actuación 1, del Objetivo específico 4.5.1. que son:

- 1.-Mejora de los ámbitos de proximidad peatonal entre la residencia y los desplazamientos habituales: comercios, centros escolares, ocio...
- 2.-Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil: niños y niñas, jóvenes, personas con discapacidad, personas de baja renta, personas mayores y personas que simplemente no desean del automóvil o de los vehículos motorizados.
- 3.-Aumento del transporte sostenible “escolar” a través de la ampliación de redes ciclistas y peatonales.
- 4.-Aumentar las zonas 30, 20 y 10, preferentemente en espacios residenciales que contribuyan a una mayor seguridad y tranquilidad urbana.
- 5.-Recuperación de espacios centrales de la ciudad para potenciar ámbitos peatonales, valorizar el patrimonio edificatorio que configuran sus fachadas edificadas del siglo XIX, y revitalizar la actividad económica.
- 6.-Mejorar las conexiones (peatonales y viarias) del centro de la ciudad con el eje litoral, el puerto y entre barrios de un lado y otro del río Guadalmedina.
- 7.-Proteger de la contaminación atmosférica espacios del centro con valor ambiental.
- 8.-Cambiar progresivamente la mentalidad ciudadana de la necesidad de utilización del vehículo privado de forma habitual.
- 9.-Mejorar el atractivo del entorno urbano, la calidad de vida de los ciudadanos y la salud pública.
- 10.-Menor efecto llamada al tráfico privado y menores niveles de tráfico hacia y desde el ámbito central de la ciudad y reducción de la contaminación atmosférica y acústica.
- 11.-Aumento del número de viajeros que utilizan el transporte público.
- 12.-Disminución de los niveles de CO2 en el centro de la ciudad.

A estos se podrían añadir otros no incluidos como:

13. Restricción del tráfico de paso.
14. Mejora en la conectividad transversal entre barrios históricos, esto es, almendra central-arrabales.

2. Autorización de ocupación de vía pública por terrazas.

En las actas de las cinco reuniones mantenidas con los vecinos se puede observar como el compromiso de controlar la ocupación del espacio público por las terrazas ha sido un aspecto estudiado y reflejado en el proyecto.

Concretamente la propuesta de delimitación de las áreas de terrazas presentada en la reunión del 11/09/2018 (cuatro zonas muy concretas donde era viable) fue ampliamente desaprobada por los vecinos, motivo por el cual se eliminaron del proyecto y no aparecen en los últimos planos publicados.

En la documentación presentada en la reunión mantenida el pasado 07/03/2019 se expuso expresamente que *“No se podrá realizar ocupación de vía pública mediante terrazas, salvo la existente en la actualidad”*, esto es, Hotel Tribuna en el inicio de Calle Carretería y la Cafetería Baena, en la esquina de Álamos con calle Mariblanca, si bien requerirán adaptación a normativa vigente.

El posible incumplimiento, por parte de los titulares de los establecimientos, en contra de la ocupación aprobada en el plan que a tal efecto se apruebe, será exigido con la aplicación de la normativa sobre la ocupación del dominio público.

El **compromiso del Ayuntamiento** se adquirirá mediante la aprobación del Proyecto con las determinaciones específicas al respecto y su elevación a **Junta de Gobierno Local** (acta 04/04/2019), con informe previo de la GMU y del Área de sostenibilidad medioambiental, conforme a lo regulado en el art 7 de la ordenanza de aplicación.

Con esta medida proyectada los resultados esperados del Objetivo específico 4.5.1.son:

- 1.-Mejora de los ámbitos de proximidad peatonal entre la residencia y los desplazamientos habituales: comercios, centros escolares, ocio...
- 2.-Recuperación de espacios centrales de la ciudad para potenciar ámbitos peatonales, valorizar el patrimonio edificatorio que configuran sus fachadas edificadas del siglo XIX, y revitalizar la actividad económica.
- 3.-Mejorar el atractivo del entorno urbano, la calidad de vida de los ciudadanos y la salud pública.

3. Uso de la banda de servicio y estacionamiento.

La reordenación de las calles Carretería y Álamos ha provocado cambios en las plazas de estacionamiento actuales.

En la calle Álamos se han eliminado todos los estacionamientos (excepto los ligados a la subida y bajada de viajeros del Hotel del Pintor), para poder garantizar la accesibilidad peatonal, dada las estrechas dimensiones de esta calle.

En calle Carretería se han mantenido las paradas de autobuses, las plazas de Personas de Movilidad Reducida y las de viajeros del hotel Tribuna malagueña (limitada a dos plazas). Se han introducido las plazas de taxi que estaban en Álamos (añadiendo una más) y tres nuevas zonas de aparcamiento de bicicletas. Esta distribución ha sido consensuada a través del Área de Movilidad con taxistas.

Las plazas de carga y descarga se consideraron insuficientes por parte del representante de la Asociación de distribuidores de mercancías en la última reunión (acta 04/04/2019). Por este motivo, la última propuesta ha aumentado el área de servicio para la descarga de 60 a 90 metros, en compatibilidad con otros usos. Además, de esta forma se facilita la carga y descarga de los distribuidores de forma ordenada, en detrimento de la indebida ocupación de los espacios peatonales.

Con esta medida los resultados esperados del Objetivo específico 4.5.1.son:

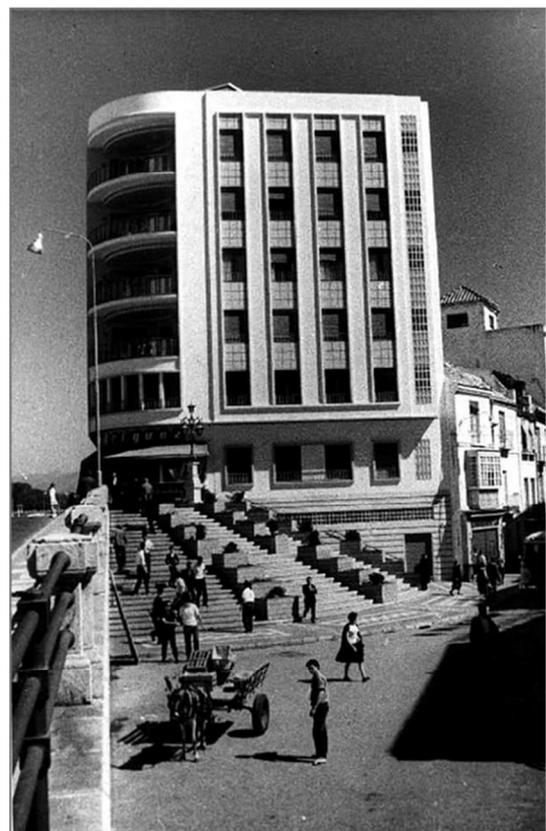
- 1.-Progresivo cambio en la cultura ciudadana de la necesidad de utilización del vehículo privado de forma habitual.
- 2.-Mejorar el atractivo del entorno urbano, la calidad de vida de los ciudadanos y la salud pública.
- 3.-Menor efecto llamada al tráfico privado y menores niveles de tráfico hacia y desde el ámbito central de la ciudad y reducción de la contaminación atmosférica y acústica.
- 4.-Aumento del número de viajeros que utilizan el transporte público.
- 5.-Disminución de los niveles de CO2 en el centro de la ciudad.
- 6.-Proteger de la contaminación atmosférica espacios del centro con valor ambiental.

A estos se podrían añadir otros no incluidos como:

7. Mejora de la distribución de carga y descarga de mercancías en el centro de la ciudad.

4. La Tribuna de los pobres

Si bien la tribuna de los pobres constituye indudablemente un elemento de identidad y de referencia para Málaga, hay que tener en cuenta que su actual configuración se retrotrae a los años 60, tal y como se puede apreciar en las fotografías históricas. Algunos elementos, como las jardineras han sido reformadas con bloques de hormigón no hace mucho tiempo, por lo que se puede considerar que la tribuna de los pobres tiene un valor más identitario que material.



Estado original de la Tribuna de los Pobres

Teniendo en cuenta el alto valor de identidad que tiene este espacio para los malagueños, expresado en todas las reuniones llevadas a cabo, se ha un hecho un esfuerzo por parte del Departamento de Arquitectura e Infraestructuras para recuperar su configuración original, adaptando sus características a los condicionantes funcionales y de accesibilidad actuales.

El proyecto mantiene la traza curva actual de la escalera, aunque amplía el rellano central para adaptarlo a la normativa de accesibilidad de obligado cumplimiento (DB-SUA del CTE, D293/2009 y Ordenanza municipal de accesibilidad). Se recuperan los maceteros originales, que seguían el despiece de los escalones, y se disponen barandillas intermedias conforme a normativa. Se mantiene la farola de forja en el punto central de la directriz curva.

Es de reseñar que la propuesta de incluir un ascensor como solución a la mejora de accesibilidad entre calle Carretería y el Puente de la Aurora, surge a partir de una propuesta vecinal realizada en la primera de las mesas celebradas (acta del día 09/05/2018). En este caso el desnivel existente obliga a recorridos superiores a 200 m tanto si se realiza a través de calle Postigo de Arance o subiendo la rampa del Pasillo de Santa Isabel, por lo que la solución mediante una conexión vertical es una clara apuesta por la accesibilidad y la conectividad entre la Trinidad y el Centro.

El diseño del ascensor se ha modificado, respecto a anteriores propuestas, para ser menos invasivo con la escalera, y se realiza con estructura metálica y cerramiento de cristal. Intenta ser lo más neutro y aséptico posible, para no interferir en la imagen de la tribuna.

Respecto al muro de mampostería que salva el creciente desnivel entre la calle Carretería y el río se restaura y se limpia, reponiéndose las albardillas dañadas. También se recupera la barandilla original que remata el muro con machones de piedra y barandilla metálica con despiece vertical conforme a la normativa de utilización SUA del CTE.

Con todo ello se pretende recuperar el valor de este espacio, sin renunciar a adaptarlo a las necesidades funcionales actuales.

Con esta propuesta los resultados esperados del Objetivo específico 4.5.1.son:

- 1.-Mejora de los ámbitos de proximidad peatonal entre la residencia y los desplazamientos habituales: comercios, centros escolares, ocio...
- 2.-Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil: niños y niñas, jóvenes, personas con discapacidad, personas de baja renta, personas mayores y personas que simplemente no desean del automóvil o de los vehículos motorizados.
- 3.-Recuperación de espacios centrales de la ciudad para potenciar ámbitos peatonales, valorizar el patrimonio edificatorio que configuran sus fachadas edificadas del siglo XIX, y revitalizar la actividad económica.
- 4.-Mejorar las conexiones (peatonales y viarias) del centro de la ciudad con el eje litoral, el puerto y entre barrios de un lado y otro del río Guadalmedina.

5. El espacio de interpretación de la muralla medieval.

Este espacio urbano, el único donde se puede contemplar la muralla exenta, se ha extendido hacia la calle Carretería, proyectándose libre de ocupación de terrazas, aparcamientos, arbolado u otros elementos que pudieran obstaculizar la visión de este elemento de alto interés patrimonial. Se dispone mobiliario urbano que facilite el descanso, la contemplación, la interpretación e impida la invasión de los vehículos.

Con esta propuesta el resultado esperado del Objetivo específico 4.5.1.es:

- 1.-Recuperación de espacios centrales de la ciudad para potenciar ámbitos peatonales, valorizar el patrimonio edificatorio que configuran sus fachadas edificadas del siglo XIX, y revitalizar la actividad económica.

6. La plaza de San Pedro de Alcántara.

Durante las distintas reuniones los vecinos expresaron la necesidad de incorporar al proyecto espacios destinados a los niños, muy escasos en el centro histórico (acta 04/04/2019). No obstante, las calles Carretería y Álamos carecen de espacios amplios donde poder implantar juegos infantiles. Los únicos espacios viables entraban en conflicto con la circulación peatonal (Tribuna de los pobres), el entorno patrimonial (muralla medieval) o los accesos a garajes (tramo final de Carretería).

Con objeto de incorporar esta propuesta, se ha incluido un nuevo proyecto que defina la rehabilitación de la plaza de San Pedro de Alcántara, y su entorno, que no estaba contemplada inicialmente. Esta actuación fomenta la relación entre Carretería y la plaza del Teatro, e incluye una zona de juego de niños y zonas de estancia para los vecinos.

Con esta propuesta el resultado esperado del Objetivo específico 4.5.1.es:

- 1.-Recuperación de espacios centrales de la ciudad para potenciar ámbitos peatonales, valorizar el patrimonio edificatorio que configuran sus fachadas edificadas del siglo XIX, y revitalizar la actividad económica.

7. Alcantarilla Medieval.

La alcantarilla medieval que discurre por debajo de los edificios de la calle Carretería, junto a los cimientos de la muralla, en la actualidad lleva el agua natural del arroyo del Calvario y aguas residuales del saneamiento de la ciudad. El proyecto pretende rehabilitar la alcantarilla medieval para ponerla en valor, manteniendo las aguas pluviales del arroyo del Calvario, y las aguas residuales canalizarlas a través de una nueva red de saneamiento bajo la calle Álamos y Carretería. De esta forma podremos reducir la sección de la red de saneamiento e ir a profundidades menores.

Esta actuación, tampoco estaba contemplada inicialmente, y contribuye a otro de los objetivos específicos recogidos en la estrategia, que consiste en promover la protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural de las áreas urbanas.

PROYECTO: Renovación urbana primer tramo Trinidad Grund

La actuación sobre la calle Trinidad Grund se enmarca dentro del **Objetivo Temático 6 de la EDUSI. Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.** Este objetivo temático incluye varios Objetivos Específicos:

O.E: 6.5.2 Acciones integradas de rehabilitación de ciudades, de mejora del entorno urbano y su medio ambiente. Este objetivo plantea una línea de actuación relacionada con la propuesta general que hace el proyecto:

-Línea de actuación 1: Mejorar los espacios públicos y la vitalidad urbana. Actuaciones de mejora de entornos urbanos que revitalicen la calidad de vida de los residentes, priorizando las operaciones de regeneración urbana integrada, que recualifiquen y reciclen la barrios de la Estrategia Perchel-Lagunillas, y los elementos fundamentales de la imagen urbana y la memoria histórica de la ciudad. Recuperar espacios infrautilizados para acondicionarlos e integrarlos en la estructura urbana.

Resultados esperados. El proyecto de Trinidad Grund está incluido dentro de esta línea, cuyos resultados esperados conforme a la estrategia aprobada son:

- 1.-Regeneración de espacios públicos en mal estado, integrándolos en la estructura urbana.
- 2.-Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de las zonas sometidas a procesos de rehabilitación.
- 3.-Ordenar los espacios de intervención optimizando las condiciones de habitabilidad de los mismos.
- 4.-Mejorar la movilidad y la accesibilidad de los espacios públicos.
- 5.-Equilibrar las diferencias entre la almendra central del centro histórico y los barrios periféricos creando nuevos escenarios dinamizadores del centro.
- 6.-Mejorar el transporte en bicicleta, prolongando los carriles bici.
- 7.-Mayor ahorro energético en el alumbrado público.
- 8.-Renovación de las redes de servicios y mejora en el sistema de recogida de residuos.
- 9.-Incrementar el ratio de m2 de zonas verdes por habitante en la zona de actuación así como el porcentaje de población con proximidad a espacios públicos.

Indicadores de referencia. Todas estas acciones tienen un indicador definido en el proyecto de la EDUSI aprobado.

Referencia	Indicadores	Unidad de medida	2018	2022
C022	Superficie total de suelo rehabilitado	Ha	0.4224	0,7861



Fondo Europeo de
Desarrollo Regional

una manera de hacer
europa



En base a todo ello, analizamos las distintas decisiones llevadas a cabo en el proyecto:

El nuevo espacio urbano se concibe como una alfombra continua de pavimento permeable, surgiendo en su recorrido espacios sinuosos y concéntricos de piedra de distintas tonalidades, siguiendo el mismo esquema del resto de las actuaciones del Soho.

Los árboles de la especie brachichiton existentes actualmente en la calle plantean problemas a los propietarios de los edificios de las fachadas colindantes, ya que son árboles de porte considerable que se sitúan a poco más de un metro de la línea de edificación. Por este motivo, han tenido que ser podados regularmente hacia el lado de las fachadas, o incluso, cortar la directriz vertical principal, creciendo de forma asimétrica. Carece de sentido mantener una especie, cuyo desarrollo natural está completamente desnaturalizado por inadaptación al espacio en el que se encuentra, y que en algún momento tendrán que ser reemplazados por problemas de estabilidad.

Málaga, a 18 de septiembre de 2019

La unidad de gestión de la EDUSI