

ACTA MESA C

SEGUNDA REUNIÓN DE TRABAJO DE LA MESA C “ECONOMÍA BAJA EN CARBONO Y VITALIDAD URBANA: MOVILIDAD SOSTENIBLE, EFICIENCIA ENERGÉTICA, CALIDAD MEDIOAMBIENTAL Y RENOVACIÓN URBANA” DENTRO DE LA ESTRATEGIA DUSI.

Participantes: 43 personas

Lugar: Distrito Centro

Horario: 09 de mayo de 2018 17.00 a 20.00 horas

ORDEN DEL DÍA

1. Resumen y aprobación del Acta de la Reunión anterior.
2. C4 Recuperación ejes centro histórico: calle Trinidad Grund. Ramsés Vidal Sánchez, Dpto. de Arquitectura e infraestructuras. Gerencia Municipal de Urbanismo.
3. C13 Plan de reducción de la contaminación acústica: Insonorización túnel de Gibralfaro. Agustín Valero Arce, Dpto. de Arquitectura e infraestructuras. Gerencia Municipal de Urbanismo.
4. B4 Reactivación integrada del Eje Plaza de los Filipenses-Fray Alonso de Santo Tomás-Plaza de la Legión Española. Natalia Muñoz Aguilar, Dpto. de Arquitectura e infraestructuras. Gerencia Municipal de Urbanismo.
5. C6 Rehabilitación centro histórico: calle Carretería/ C4 Recuperación ejes centro histórico: Álamos. Juan Antonio Marín Malavé, Javier Pérez de la Fuente Dpto. de Arquitectura e infraestructuras. Gerencia Municipal de Urbanismo.
6. C8 Línea de bus de alta capacidad BRT Este-Centro. Andrés Piedrola Santiago, Empresa municipal de Transportes. Andrés Piedrola. EMT



1. Resumen y aprobación del Acta de la Reunión anterior.

Pedro Marín Cots recuerda el orden del día y explica a los convocados que se les ha hecho entrega de un cuestionario a la entrada para que lo rellenen, y que se colgara en la página web.

Como moderadora actúa la Sra. Montse Blanco Nieto del Servicio de Programas Europeos, y como coordinador el Sr. Antonio Cesar Muñoz.

Recuerda que en la primera reunión de la mesa C ya se habló de los proyectos que ahora se exponen de forma más desarrollada. Se aprueba el acta de la reunión anterior.

2. C4 Recuperación ejes centro histórico: calle Trinidad Grund. Ramsés Vidal Sánchez, Dpto. de Arquitectura e infraestructuras. Gerencia Municipal de Urbanismo.

Ramsés Vidal Sánchez, que junto con Juan Antonio Martín son los redactores de este proyecto, expone que la calle tiene dos zonas diferenciadas:

- 1.-De calle Córdoba a la plaza de la Marina. Peatonal con dos pasajes que conectan con Alameda Principal (estos pasajes no están incluidos en este proyecto, pero sí en el de Alameda Principal).
- 2.-De calle Córdoba a Alameda de Colón. Calle de tránsito vehicular con aceras muy estrechas. Se pretende devolverle al peatón el protagonismo, manteniendo el “tráfico de agitación” de acceso a los garajes existentes.

Este proyecto continúa la línea de las actuaciones llevadas a cabo en el eje Tomás Heredia y Casas de Campos. Se plantea la misma tipología de pavimentos, diseño de ondulaciones que emulan el mar, con zonas de estancia e infraestructuras renovadas. Tres fases:

- Fase 1.-Plaza de la Marina- calle Córdoba.
- Fase 2.-Alameda de Colón-calle Tomás Heredia.
- Fase 3.-Calle Tomás Heredia-calle Córdoba.

En cuanto a los plazos la fase 1 podría empezar en Septiembre y ejecutarse en 4 meses.

Preguntas/Opiniones:

1. *Rafael Francisco Jiménez Carrasquilla (Asociación de empresarios del Soho)*

¿La obra empezaría en Septiembre? Dependerá del proceso de contratación, pero empezaría dentro de este año.

¿Se van a poder instalar mesas en la calle? El proyecto definirá los límites del espacio público ocupable, pero es una competencia del Área de comercio. Entiende que se debe reducir el impacto de las terrazas en la vía pública (toldos, banderolas, letreros, etc.).

El área de comercio explica que se establecerá la ocupación de vía pública de acuerdo a los límites del proyecto redactado, de forma coordinada con este. Habrá que ajustarla a cada caso concreto, aunque reduciendo los porcentajes de ocupación y acomodándola al entorno.

La Edusi es una estrategia integral, de forma que todos los proyectos son globales y deben contemplar todos los aspectos (pavimentos ecológicos, mobiliario, ocupación, iluminación, etc.). La financiación de las fases 2 y 3 dependerá de las bajas que se produzcan en el presupuesto de la fase 1.

2. Francisco Rey Ortiz (técnico de la ONCE)

Da las gracias porque se ha tenido en cuenta el pavimento podo táctil en el proyecto. ONCE ha generado un documento sobre los criterios de su colectivo en las obras de peatonalización de calle, solicita un correo para enviar dicho documento.

3. Madia Rodríguez Roca. Área de Accesibilidad

Las medidas podo táctiles garantizan la movilidad de las personas y la calidad de este movimiento. Es muy importante la elección de los pavimentos teniendo en cuenta el documento elaborado por la ONCE.

4. Carlos Prieto Juárez. Vecino.

*¿Cómo se soluciona la circulación en bicicleta entre el CAC (Cercanías) y la plaza de la Marina?
¿Se podría reflejar la historia de la propia zona en el pavimento?*

**3. C13 Plan de reducción de la contaminación acústica: Insonorización túnel de Gibralfaro.
Agustín Valero Arce, Dpto. de Arquitectura e infraestructuras. Gerencia Municipal de Urbanismo.**

Agustín Valero Arce, expone que se ha encargado un estudio técnico a una ingeniería especialistas en acústica, la bóveda funciona como una caja de resonancia, es decir, no absorbe el ruido y produce unos tiempos de reverberación muy altos. El estudio revela unas intensidades medias de 25.000 vehículos/día, y niveles medios de 85 db (10 db por encima del máximo recomendable).

La empresa ha desarrollado un modelo informático del túnel, que extrae una serie de propuestas:

- 1.-Reduccion de los carriles para reducir la intensidad del tráfico.
- 2.-Disponer un asfalto fono reductor.
- 3.-Revestimiento de la bóveda con materiales de reducción acústica.

De todas ellas la primera actuación, en fase de contratación, sería la del revestimiento de la bóveda con materiales absorbentes. Esta actuación reduciría en 10/12 db el nivel de ruido. A partir de ahí, se podría chequear, y ejecutar otras medidas correctoras. El revestimiento seria de dos tipos:

- 1.-En la parte inferior, en contacto con el peatón, se aplicarían morteros especiales.
- 2.-En la parte alta se montarían paneles de absorción acústica.

En cualquier caso, la solución debería contemplar otras actuaciones como la ampliación de la zona de tránsito peatonal, reducción de la velocidad, etc.



Preguntas/Opiniones:

1. Francisco Torres (Málaga Accesible).

Se debería cumplir la normativa de accesibilidad en el túnel. Sí, está totalmente de acuerdo. Pero la solución al diseño del vial requiere de una serie de estudios (movilidad).

2. Ana María Salas (Ecologistas en acción).

No se ataca a la causa del problema, que es el tráfico. Hay que eliminar el tráfico para evitar el ruido, la contaminación, de forma paulatina, pero decidida.

3. Pablo García Moreno. Vecino.

¿En estos meses (desde la última reunión) se ha hecho algo en cuanto a la movilidad?

Isabel Gámez Poza: desde el ayuntamiento de Málaga tenemos la intención de reducir la cantidad de vehículos privados, y tenemos un Plan estratégico de movilidad urbana. En este plan se fomenta el transporte público, la movilidad a pie, en bicicleta, etc. Pero es cierto, que las actuaciones no son fáciles, la voluntad existe, pero no se puede reducir el tráfico si no existen alternativas. Habrá que tener en cuenta el conjunto de actuaciones en las vías adyacentes y conforme se vayan desarrollando se podrá intervenir en el túnel.

Juan Antonio: con esta intervención se consigue bajar los picos por encima de los niveles máximos, se ve como una opción válida dentro de una actuación más compleja.

Pedro Marín: Llevamos 25 años trabajando en la rehabilitación de la ciudad desde que empezamos con el primer Urban en 1994. Una de las consideraciones importantes en la metodología de trabajo que hemos ido empleando es la de definir las escalas de la operaciones en relación a la ciudad. Actualmente la almendra central del centro histórico conforma una supermanzana de 44 Has, con tráfico perimetral y tránsito básicamente peatonal en su interior. Ya es una escala suficiente que tiene un radio en el límite de la proximidad peatonal. Si eliminamos el tráfico de calle Carretería y Álamos estaríamos ampliando aún más esa supermanzana, rompiendo la escala actual de la ciudad. ¿Qué supone eso en cuestión de nuevas rutas urbanas alternativas, en tiempo, en consumo energético, en emisiones de gases

atmosféricos y de efecto invernadero? Debemos hacer las cuentas de forma correcta antes de decidirnos por una alternativa. Además hay gente que tiene necesidad de acceso a sus viviendas. Podemos “domar” el tráfico, pero no podemos exterminarlo.

También debemos considerar los proyectos de forma global, no solo de asfaltar una calle o una plaza como se hacía hace años. La EDUSI es un proyecto integrado, y debemos definir desde el tipo de pavimento (que debe cumplir las normas ambientales de reciclado en origen, estar vinculado a la economía circular, ser poroso para captar el ruido, no resbaladizo...) al mobiliario, a los lugares donde se ponen o no se ponen terrazas, y cuantas son de forma detallada, los lugares de proyección de las visuales paisajísticas, o las zonas de mayores aglomeraciones de personas.

4. Albert Bovendeerd. Vecino.

No se tiene en cuenta el tema de los niveles de contaminación de partículas 2.5, sobre las que existe una normativa europea. Teniendo en cuenta el tránsito diario que tiene, no tiene sentido gastar tanto en la reducción del ruido y no tratar de corregir la contaminación. Propone medir la contaminación en el túnel y tomar medidas respecto a ello.

Pedro Marín: En cuanto al túnel, comentamos la posibilidad de solicitar, en el mes de Julio, un remanente para hacer un proyecto global, disminuyendo la capacidad del tráfico y aumentando la del peatón. Incluso se plantea un concurso, donde se den ideas creativas para un diseño renovado y amable de este espacio.

5. Antonio Cesar Muñoz. (Asociación de vecinos Málaga centro).

Ojala pudiéramos eliminar el coche, pero yo lo necesito. El norte de la ciudad no tiene transporte, la línea de autobús actual a Conde de Ureña no se utiliza y no tiene sentido. Hemos solicitado una línea de la estación de tren (centro Vialia). Quitar los coches del centro significa desplazarlos a las zonas limítrofes y saturar estas zonas, y significa echar a los vecinos del centro. Defendemos que la ciudad siga teniendo residentes.

4. B4 Reactivación integrada del Eje Plaza de los Filipenses-Fray Alonso de Santo Tomás- Plaza de la Legión Española. Natalia Muñoz Aguilar, Dpto. de Arquitectura e infraestructuras. Gerencia Municipal de Urbanismo.

Natalia Muñoz Aguilar, expone que las tres plazas se articulan en torno al antiguo convento de Santo Domingo. El proyecto trata de mejorar la calidad del espacio actual, muy desestructurado.

La estrategia del proyecto es dotarlo de zonas de estancia, para que no sea únicamente un lugar de paso. Se propone la instalación de pérgolas en tres zonas distintas que inviten a permanecer. Se instalan unos juegos infantiles en una de las esquinas, en la parte norte. En cuanto a la pavimentación, en general, se encuentra en buen estado, por lo que la actuación no contempla su renovación. No obstante, el pavimento por debajo de las pérgolas se renovará en consonancia con la zona de sombra.

El proyecto se quiere acabar a finales de Junio, y una vez hecha la contratación, comenzar antes de finales de año. El plazo de ejecución de obra es de unos cuatro meses.

Preguntas/Opiniones:

1. **Francisco Cano García (Asociación comerciantes Carreterías /Andrés Pérez).**
¿Os vais a acordar de poner algún árbol? No, el proyecto solo contempla pérgolas, no arboles nuevos. Actualmente ya existen árboles y se pueden reponer las especies que no estén bien. También es cierto que hay que respetar los itinerarios procesionales e intentamos que haya un equilibrio.
2. **Ana María Salas (Ecologistas en acción).**
¿Las pérgolas van encima de los árboles existentes? Si, en el caso de la que se sitúa junto al NH elimina los arboles de uno de los laterales.
La propuesta no es habitable, los arboles aportan una serie de cualidades que no valoramos: sombra, frescor, humedad, descontamina, etc. La relación con la naturaleza es importante, propone mezclar árboles y pérgolas. No se puede diseñar una plaza en función de una procesión que sale un día.
3. **Joaquín Navas Gómez. Vecino.**
Tenemos que convivir todos, y tiene que estar reflejado el bienestar de todos los vecinos. No puede ser que Málaga esté condicionada por la Semana Santa, que es una semana al año. Con el terral la pérgola no sirve para nada, pero si el arbolado.
4. **Carlos Prieto Juárez. Vecino.**
Falta verde, aunque es un parche, y los parches no merecen mucha inversión. Propone incorporar fuentes, para refrescarse. También propone una tribuna para los turistas a la espera del autobús, dada la alta concentración de turistas de la zona. En cuanto al parque infantil, lo considera muy necesario, aunque propone otra ubicación para que haya una conexión visual con el otro lado del río, en relación al parque infantil de calle Camas.
5. **Albert Bovendeerd. Vecino.**
Comenta que en la parte norte existe un túnel paralelo al río, abierto hacia la plaza. El humo de la contaminación que sale por la apertura del túnel afectaría al parque infantil, lo que se debería tener en cuenta. Se deberían medir los gases de partículas 2.5 en la apertura del túnel, y en función de ello pensar en la mejor ubicación dl parque infantil para que no afecte a los niños. La normativa establece una distancia mínima de 500m. a cualquier zona infantil (escuelas, pistas deportivas, juegos de niños, etc.).
6. **Toñi Colomo (Málaga accesible).**
El pavimento es muy importante, hemos estado en la zona y el pavimento existente no está bien
Pedro Marín: Natalia le dará una vuelta al proyecto, para incorporar las cuestiones que se están planteando, y el proyecto se traerá otra vez a la mesa para exponerlo.
7. **Rubén Mora Esteban.**
Las propuestas se exponen para poder ser recogidas. Propone reducir la superficie pavimentada y permeabilizar un poco las plazas para reducirla temperatura. Plantea un mobiliario flexible que se pudiera usar para distintas actividades (juegos, cine de verano).



5. C6 Rehabilitación centro histórico: calle Carretería/ C4 Recuperación ejes centro histórico: Álamos. Juan Antonio Marín Malavé, Javier Pérez de la Fuente Dpto. de Arquitectura e infraestructuras. Gerencia Municipal de Urbanismo.

Se han repartido unas fichas-cuestionario sobre dos aspectos: la visión del centro histórico desde el punto de vista de los distintos sectores de la sociedad y las propuestas de mejora sobre las cualidades del espacio público. La idea era recoger estas fichas al final de la sesión, con las opiniones de los convocados. No obstante, se solicita que se puedan entregar por vía telemática, para tener más tiempo y elaborarlas debidamente. Por tanto, se decide colgarlas en la página web, para facilitar su acceso.

Juan Antonio Marín Malavé, expone que aunque Carretería-Alamos son dos ámbitos de distinto carácter tienen una continuidad. Las referencias históricas a su configuración en torno a la muralla, así como las antiguas puertas de la ciudad pueden reflejarse en los pavimentos u otros elementos de actuación.

La calle Carretería tiene una longitud de 520 m. con un ancho medio de 10,50 m., lo cual es un condicionante importante sobre todo en cuanto a movilidad. Actualmente tiene limitada la velocidad a 30, pero tiene una excesiva ocupación de la vía pública por otros usos del vehículo.

La calle Álamos tiene una longitud 260 m. de con un ancho de 8,00 m.

Las infraestructuras son muy importantes en el proyecto porque se requiere la renovación de todos los servicios. Entre ellas, se contempla el trazado de una nueva red de saneamiento para anular la actual alcantarilla histórica que discurre junto a la muralla por debajo del caserío sur de la calle. La ejecución de esta infraestructura provocará el cierre de las calles.

Se hace un recorrido rápido por toda la vía. Aunque es un espacio lineal, hay varios espacios que se abren y constituyen puntos de encuentro que se deberán poner en valor (lienzo de muralla visto, confluencia con Ollerías, plaza de San Pedro de Alcántara, calle Dos Aceras, puerta de San Buenaventura). Actualmente se usa como eje de paso Oeste-Este a modo de vía rápida.

El proyecto plantea una estrategia global que tiene en cuenta muchos aspectos:

- 1.-La vegetación: plantado de arbolado donde el espacio lo permite, incorporación de muro vegetal posiblemente en el muro de encuentro con pasillo Santa Isabel.
- 2.-La contaminación: el calmado del tráfico mediante la limitación del ancho de calzada, implantación zona 30.
- 3.-Accesibilidad: la sección accesible y continua, se plantea una plataforma de cota única, como espacio urbano sin barreras.
- 4.-La singularización de los puntos históricos y patrimoniales del espacio. Marcándolos de alguna forma dentro del espacio urbano.
- 5.-Adecuar lugares de estancia y de encuentro con mobiliario urbano. Se renueva la tribuna de los pobres con una traza más lineal. En el espacio de encuentro con Dos Aceras se limita el espacio del vehículo y esto permite la plantación de palmeras como zona con un microclima. El encuentro de la plaza de San Pedro quizás debería tratarse con una lectura más continuista.
- 6.-Limpieza: pavimentos drenantes, red de baldeo para la limpieza.
- 7.-Carril bici señalizado pero no segregado compatible con otros tránsitos.
- 8.-Se plantea una banda de servicios donde incluir aparcamiento de residentes, paradas de bus, zona de carga y descarga, contenedores de basura, bajada de viajeros. La zona de servicio propuesta es inferior a la que actualmente ocupan este tipo de servicios (50%)
- 9.-Respecto a la ocupación del espacio por las terrazas ya se establecen unas zonas prohibidas y otras viables, que deberán ser fijadas más concretamente.

Juan Antonio expone las distintas alternativas en cuanto a la ordenación del tráfico en todo el entorno de las dos calles, explicando las distintas alternativas, aun no cerradas.



Preguntas/Opiniones:

1. Antonio Cesar Muñoz. (Asociación de vecinos Málaga centro).

Queremos plazas blandas, plazas habitables y habitadas por los vecinos.

¿Se eliminan los aparcamientos de las personas con movilidad reducida? Se deben mantener.

¿Se van a mantener los aparcamientos de servicio oficial? No tiene sentido.

¿Se van a mantener los aparcamientos de residentes? En las bandas de servicio no se nombran a los residentes. Se debería priorizar el aparcamiento de residentes, frente al de las motos, que usan gente de otras áreas de la ciudad. Cada vez se nos quita más espacio a los residentes.

Las zonas de terraza restringida marcadas ¿Se van a mantener?

¿Se elimina la parada de taxi de calle Álamos? Necesitamos este servicio.

¿La salida por calle Álamos se mantiene?

Javier Pérez de la Fuente: Somos defensores del espacio público como lugar de encuentro. Hay que buscar un equilibrio con la ocupación de las terrazas, aunque a veces las cosas no salen totalmente como estaban pensadas.

Las bandas de servicio planteadas pueden albergar todo lo necesario: PMR, carga y descarga, residentes. El aparcamiento oficial no es la prioridad.

Juan Antonio Marín: La intención es devolverle el carácter a la calle Carretería.

2. Carlos Prieto Juárez. Vecino.

No veo el tema de los árboles, porque Carretería tiene fachadas históricas, con pinturas murales, por lo que carece de sentido. Los árboles están más pensados para evitar terrazas, que para dar sombra.

Tampoco me gustan los contenedores soterrados, por la cantidad de problemas técnicos que tienen (salubridad, seguridad, etc.). Es interesante la alternativa que ha implantado Córdoba de establecer locales para la recogida de la basura (ecopuntos).

En cuanto al carril bici, ¿Por qué no incluir un punto para recoger/ dejar bicis urbanas? Sería un buen punto la tribuna de los pobres, porque se ubica justo antes de la subida al puente de la Aurora.

Las calles están desnudas, se debe invertir en escultura de autores reconocidos (David Niche, Praga). Por ejemplo se podría incluir una carreta en alusión al nombre de la calle.

Javier Pérez de la Fuente: En cuanto al arbolado lo defendemos, aunque siempre en su escala correcta, en este caso serán de pequeño tamaño, para no ocultar los edificios.

La bicicleta la entendemos como un sistema de transporte, que se debe incorporar al proyecto, nos parece buena la idea de establecer un punto de bicis urbanas.

Las fuentes, aunque tienen problemas de mantenimiento, se ha pensado en incorporarlas.

La escultura se debe tomar con cautela en el caso del autor que se nombra.

3. José María Márquez Soto (A.V. Andrés Pérez Carretería).

¿Cuál es el motivo de modificar la disposición de la Tribuna de los Pobres?

Juan Antonio Marín: Se necesita una reforma porque los escalones están en mal estado y la altura de la tabica es excesiva, por lo que es necesaria la renovación. La disposición propuesta gana espacio en la zona de espera del semáforo junto al puente de la Aurora, y amplía el desarrollo para reducir la altura de los escalones y hacerla más cómoda. El carácter de tribuna no se pierde.

Antonio Cesar Muñoz. (Asociación de vecinos Málaga centro).

¿Por qué no se mantiene la forma semicircular?

4. Diego García González. (Asociación Arrabal Fontanella).

Nos gusta el proyecto pero nos preocupa la calle Ollerías ¿No se podría incluir Ollerías en la peatonalización?

Nos preocupa que la peatonalización no se convierta en una zona de terrazas

Montserrat Blanco: en el proyecto Edusi la calle Ollerías no está contemplada.

5. Francisco Cano García (Asociación comerciantes Carreterías /Andrés Pérez).

¿Se ha previsto en la red de baldeo la entrada de los vehículos de gran peso? ¿En especial el ruido que generan, y su impacto sobre el pavimento que producen? ¿Se ha previsto la colocación de las bocas de riego en las calles adyacentes para evitar la entrada en la calle?

Juan Antonio Marín: Se prevé red de baldeo y está bien hecha la puntualización.

6. Joaquín Navas Gómez. Vecino.

Se plantea modificar una escalera que funciona, con una inversión, y nadie se plantea poner algún tipo de ascensor para salvar las escaleras. Nos olvidamos de las personas con movilidad reducida. ¿Se puede plantear un ascensor para el acceso al puente de la Aurora?

El proyecto, en general, me parece bien, pero ¿Qué se hace para blindar la zona de terrazas no permitida? ¿Hay alguna normativa donde se diga dónde o como se pueden colocar los toldos?

En otras zonas los toldos se están cargando los árboles. ¿Que significa zona de terraza reducida? ¿No se han contemplado unas zonas específicas de carga y descarga con pavimento reforzado?

Javier Pérez de la Fuente: Nosotros redactamos proyectos de espacios públicos y hemos planteado en la ordenanza de ocupación de vía pública, que no se puedan instalar toldos verticales, ni tampoco horizontales en todo el ámbito del Centro histórico. Las mesas se podrían cubrir con sombrillas, que luego son recogidas convenientemente.

Esto no es un proyecto, sino una estrategia abierta, para intentar mejorarla. Se plantean suelos de exclusión para terrazas y zonas permitidas.

La tribuna de los pobres es emblemática, pero el motivo de su renovación es por las dificultades que plantea para la subida. La solución del ascensor tiene problemas de mantenimiento, de seguridad, es una solución para casos muy concretos. No obstante, si se plantea como solución se podría incorporar.

7. Oscar Agudo Ruiz. (A.V. Centro Histórico).

Llama la atención que en la zona de servicio del pavimento no se nombra la palabra residente.

Hay 57 plazas de aparcamiento en Carretería y 8 en Álamos, se perderán parte de ellas, pero se podría contemplar una zona de carga y descarga de residentes.

No se define cual es el carácter restringido de las terrazas ¿Por qué no se acota el espacio de terraza marcándolo sobre el pavimento?

El espacio frente a la muralla esta vacío, sin mobiliario, sin ningún elemento que lo haga zona de estancia.

¿No se coloca ningún tipo de servicio público? ¿Se ha estudiado la iluminación? ¿Qué tipo de árboles se van a plantar?

Que la red de baldeo tenga suministro de agua.

Juan Antonio: El árbol también constituye un elemento que delimita el ámbito peatonal y aporta seguridad. La instalación del ascensor es una opción que se puede contemplar tras su análisis.

8. María Victoria Aragón Rosas. (Federación de Comercio de Málaga).

Están elaborando un informe sobre las necesidades de los comerciantes que nos lo entregaran mediante correo electrónico.

6. C8 Línea de bus de alta capacidad BRT Este-Centro. Andrés Piedrola Santiago, Empresa municipal de Transportes. Andrés Piedrola. EMT.

Andrés Piedrola, expone que este proyecto propone que el eje entre el centro histórico y el Este de Málaga, tenga una línea prioritaria de transporte público, que disuada a la gente de utilizar el vehículo privado, de forma que se reduzca la contaminación, el ruido y la ocupación de espacio público.

El proyecto plantea un parking disuasorio en la zona del Candado, no incluido en el programa Edusi. Se disponen tres carriles en sentido centro: uno reservado para el autobús, otro compartido con el vehículo local y otro de vehículos en general. En la vía de salida en sentido Este, solo hay dos carriles, por lo que la plataforma del bus será a veces exclusiva y a veces compartida.

La llegada al centro se produciría en la glorieta de Torrijos, para enlazar con el carril bus del Parque-Alameda-av. Andalucía. El proyecto se divide en tres zonas: el Candado-Arroyo de Jaboneros, Arroyo de Jaboneros-Baños del Carmen, Baños del Carmen-Torrijos.

Se iniciaría por el tercer tramo que se divide a su vez en tres fases: Torrijos-Camino nuevo, Camino nuevo-Marcos Obregón, Marcos Obregón-Baños del Carmen. Se ha redactado un anteproyecto, coordinando con los servicios urbanos el tema de las arquetas. Se está haciendo un estudio de movilidad, con la afección en el tráfico privado, intersecciones de vías, urbanización, etc. En muchos casos se reducen los aparcamientos y hay que modificar los Acerados.

1. Carlos Prieto Juárez. Vecino.

¿Qué es lo primero que se va a ejecutar? La fase 3 es la primera (la más próxima al centro)

2. Albert Bovendeerd. Vecino.

¿Cuánto va a cambiar este proyecto el reparto modal? Se debería explicar a la gente que no debe coger su coche, porque si no, no funciona. La Junta de Andalucía ha incluido el parking dentro de su plan intermodal.

¿Qué estrategia hay para estimular que la gente coja el autobús? Hay comerciantes que dan un regalo a la gente que compra por encima de una determinada cantidad para utilizar un aparcamiento en la ciudad, ¿hay alguna manera de gratificar también a la gente que compra pero no utiliza el coche, mediante un ticket regalo para la EMT?

Se han tenido conversaciones con los comerciantes

En las leyendas de los planos no veo carril bici ¿no existen? Solo se han señalado los carriles bici que coinciden con el área de la BRT. En el plan especial de movilidad sostenible hay un carril bici proyectado por el paseo marítimo a partir de la calle Keromnes.

Propongo que también haya carril bici en la zona del BRT.

3. Francisco Rey Ortiz (técnico de la ONCE).

¿Se contemplan en el proyecto las marquesinas? Si, se contemplan.

4. Juan Antonio Marín Malavé. Vecino.

El primer tramo es tan pequeño que puede no tener mucha demanda, si tiene mucho impacto sobre el resto del tráfico.

El carril bici debería discurrir por el interior (Redding, Pries, Sorolla) si se entiende como transporte, no como deporte de ocio.

Este proyecto estudia la plataforma sobre la que discurre una línea de autobús eléctrico de doble articulación y acceso desde todas las puertas, pero no el sistema de transporte público en Málaga.

Se acuerda convocar una nueva reunión en el plazo de un mes, aproximadamente, para estudiar e incorporar, en su caso, las propuestas realizadas y volver a estudiar de forma más detallada los proyectos de plaza de los Filipenses, Carretería/ Álamos y la línea BRT.