

## ACTA MESA C

### SEXTA 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: 19 de septiembre de 2019 17.00 a 20.00 horas

#### ORDEN DEL DÍA

- 1.-Aprobación del Acta de la Sesión anterior.
- 2.- OT.4 Fomento de la movilidad urbana sostenible: calle Carretería/ OT.6 Acciones integradas de rehabilitación de ciudades, mejoras de entorno urbano y su medio ambiente urbano, Álamos y Trinidad Grund después del estudio de las opiniones de la anterior mesa de trabajo y de las propuestas recibidas por escrito.
- 3.- Ruegos y preguntas.



#### 1. OT.4 Línea 2.Rehabilitación centro histórico: calle Carretería/ C4 Recuperación ejes centro histórico: Álamos.

**Pedro Marín** cree que tras cinco reuniones es el momento de que Rizoma, que se ha encargado del proceso de participación ciudadana haga un repaso y recuerde en que momento nos encontramos. **Sabina Habbeger**, de Rizoma, explica que la estrategia Edusi pretende implementar un proceso de participación, que parte de un diagnóstico previo y tiene que llegar a unos resultados esperados. El diagnóstico es el punto de partida, a partir de ahí se desarrollan las operaciones, entre las que se encuentra por ejemplo la de calle Carreterías. Estas operaciones tienen una serie de objetivos generales y otros específicos.

Continúa diciendo que la participación ciudadana tiene tres niveles: el de codiseño, codesarrollo y la de coimplementación. En las primeras reuniones se planteaba un enfoque integrado, las propuestas y ahora nos vamos acercando a una etapa de ajustar las ideas a los criterios técnicos. Por eso con carácter previo a esta reunión, el equipo técnico ha revisado la viabilidad técnica, presupuestaria y de plazos de las propuestas aportadas. Todo ello teniendo en cuenta el cumplimiento de los objetivos fijados y los resultados esperados. A partir de ese momento se abriría una nueva etapa de participación en el control y supervisión de que los proyectos se ejecuten conforme a lo establecido en las mesas. Los indicadores nos dan referencias para saber si las operaciones se han desarrollado como deberían, y una vez ejecutadas habría una última etapa de evaluación.

Sabina recuerda que antes y después de cada convocatoria de la mesa los técnicos se reúnen para estudiar las propuestas y las actas de las reuniones previas.

**Alberto Ruiz** aclara que el proyecto Edusi aprobado tiene unos objetivos generales para toda la ciudad, pero cada operación técnica tiene unos resultados esperados. En el caso de la línea 2 de la OT.4 (Carretería) hay siete resultados esperados. Estos resultados tienen mucha importancia porque para poder justificar el gasto, se debe justificar que las operaciones han conseguido esos resultados. Si las operaciones no se ajustan a los resultados esperados, no son autorizadas.

Sabina explica que debemos encontrar el marco que nos resitúe, porque las mesas se prolongan en el tiempo y corremos el riesgo de no avanzar. Por ello recuerda los resultados esperados:

En el OT.4 línea 2, del que cuelga el proyecto de Carretería tenemos:

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 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.

Pregunta Sabina ¿Por qué esto ahora? Porque creemos que hay que centrar el debate, los tiempos son fundamentales, hay que cerrar etapas, y comenzar la etapa de desarrollo del proyecto para ejecutarlo.

#### 1. **Alejandro Villén (Asociación de vecinos Centro Antiguo)**

Dice que le parece bien recordar los objetivos, que todos trabajamos por ellos. En cuanto a los tiempos comenta que no son ellos los que marcan estos, incluso han solicitado planos a escala para poder avanzar, pero se les han negado, lo que podría haber agilizado el proceso.

## 2. Pablo Fernández (vecino del centro).

Dice tener una plaza de aparcamiento en el edificio de Macesa. Pregunta si en la propuesta se desvía el tráfico rodado al norte a través de calle Mariblanca. Sabina propone hacer las preguntas ordenadas conforme a los diferentes aspectos del proyecto, para que la reunión sea más útil. Quería saber si la salida del aparcamiento hacia el este va a ser restringida para todo tipo de vehículos o si se les va a tener en cuenta.

## 3. Joaquín Navas (Asociación de vecinos Centro Antiguo).

Le parece importante decir que están en sintonía con el documento y considera que estamos actualmente aun en la fase de codiseño. Reclama que los vecinos deben estar en igualdad de condiciones y para ello deben manejar la misma documentación que los técnicos, que son los planos a escala, porque de otra manera no pueden tener un criterio. Cree que no se puede pasar de fase sin este requisito.

**Alberto Ruiz:** le responde que los planos en formato CAD tienen muchas capas de información.

**Joaquín Navas:** le contesta que el problema del formato informático de los planos es un problema suyo, pero que ellos necesitan hacer mediciones. Añade que las infografías realizadas para explicar el proyecto dan pena porque entiende que no tienen nada que ver con la realidad. Hay un montón de detalles que no están, comenta. Piensa que no son reales y que se les está engañando. Dice que para ellos participación es tener un proyecto con cotas donde se pueda medir.

## 4. Miguel Ángel Florido (Asociación de vecinos Centro Antiguo).

Dice que no ve mal los siete puntos (resultados esperados), pero el problema es que eso no se va a llevar a cabo. Todo esto queda supeditado a que la calle sea para las personas y dice que no se está pensando en eso. Dice que se está pensando en la carga y descarga, y comenta el uso de la expresión: *“se mantienen 25 plazas de aparcamiento para residentes”*, cuando se han perdido muchas plazas.

Denuncia que se han reunido con la Asociación de Distribuidores y no con los vecinos, y que se les olvida para quien es la ciudad, que es para las personas. Dice que la banda funcional que se propone para carga y descarga no es suficiente (1,70m.), y que por eso no se proponen bordillos entre acera y calzada y no se pone ningún árbol o banco en la acera sur. Dice que lo único que interesa en este proyecto es el negocio, no las personas. Pregunta porque no se reúnen con los vecinos y porque no hay bordillo (entre acera y calzada). Se hace la pregunta de si es por la movilidad, y se responde que no es cierto, porque a nadie se le ocurre cruzar si no es a través del paso de peatones. Dice que nos estamos engañando unos a otros y que lo saben. Todo es una mentira. Recuerda que cuando se presentó el proyecto con aceras elevadas respecto a la calzada, duro 48h tras la reunión con los distribuidores de mercancías y la agrupación de cofradías. El problema es que si se ponen los bordillos los troncos no caben, y que si se ponen los pasos de peatones elevados, los porteadores se pueden doblar el tobillo. Esto es lo que preocupa.

Lo que está haciendo es dejar las calles al mismo nivel para dedicarlas a la carga y descarga.

**Sabina Habbeger:** recuerda que la mesa C a partir de la próxima reunión se convertiría en mesa de ejecución. Este es un mecanismo de control.

**5. María José Mayorga (vecina).**

Comenta que creía que esto es un proyecto común, para el que hace falta dos grupos: uno de profesionales y otro de vecinos. Dice que solo con ver las caras de los presentes se sabe a qué grupo pertenecen. Opina que de un lado se ve un proyecto profesional, y por otro lado un proyecto de bienestar del vecino, pero parece una lucha. Pregunta porque no se intenta que no seamos enemigos.

**6. Antonio Cesar (Asociación de vecinos Málaga centro).**

Dice que por primera vez en una ciudad se va a implantar la orden del 1 de febrero que desarrolla el documento básico de accesibilidad a los espacios públicos, publicado el 11/03/2010 en el BOE. Donde por primera vez una ley reconoce que las desventajas de las personas con discapacidad tienen su origen en los obstáculos y condiciones limitativas que impone un patrón concebido por personas sin discapacidad. Recuerda que las entidades presentes consensuaron la disposición de plataforma única, y por ello dice que seguirá definiendo la plataforma única en calle Carretería y Álamos. Considera que subir un escalón es una barrera y que la calle tendrá tráfico restringido. Piensa que el hecho de que haya un bordillo no implica que los coches y camiones no aparcuen en las aceras, y pregunta si necesitan más fotos. Pregunta si la gente pasa realmente por los pasos de cebra o cruza por donde quiere realmente. Explica que como el tráfico estará limitado, prefiere no tener barreras y disponer bolardos como indica la ley.

**Pedro Marín:** comenta que no le parece bien que les llamen mentirosos, le parece una falta de respeto. Dice que nunca se ha reunido con el sector de la hostelería, ni de los transportistas, las reuniones han sido seis y han sido con todos los vecinos y otros representantes. Dice no entender esa agresividad, porque se está intentando obtener el mejor trabajo posible. Recuerda que hubo un cambio en el proyecto cuando se pasó de tener aceras a distinto nivel a la plataforma única, ese cambio hizo que se pasase de un tráfico perimetral a toda la zona centro sin restricciones, a un tráfico restringido para residentes y usuarios de aparcamientos, con lo cual el nivel de circulación de vehículos se va a quedar en un 20% del nivel actual. Esta es una mejora muy sustancial.

Recuerda que en la última reunión hubo quejas porque había huecos donde los coches se podían colar e invadir la acera. Se ha hecho un trabajo con Juan Antonio Marín y Alberto Ruiz, para que a través del mobiliario urbano y los árboles no haya posibilidad de que los coches se suban a las aceras.

Otra cosa importante, es que al reducir el tráfico de forma importante, el nivel de emisiones de CO<sub>2</sub>, de ozono o de nitrógeno, que afecta a la salud de las personas, se reduce notablemente. Estamos haciendo un trabajo para calcular cuánto han disminuido estas partículas en el centro. Esto es una evidencia clara. Pide que Juan Antonio Marín o Alberto Ruiz expliquen cuales son las mejoras introducidas en el proyecto entre la última reunión y esta.

**Sabina Habbeger:** recalca que hay una oportunidad de construir juntos un proyecto, hay estilos y formas distintas pero debemos llegar a un fin común respetando los tiempos.

**7. Miguel Ángel Florido (Asociación de vecinos Centro Antiguo).**

Contesta que su intención no era llamarle mentiroso a nadie. Dice que los objetivos no se van a cumplir porque no se cumplen en ningún punto de Málaga. No es la primera calle que se realiza a nivel, y esto no ha facilitado el paso de las personas. No se pueden ver las fachadas de las casas, ni los monumentos por la cantidad de sombrillas y terrazas que hay.

**Alberto Ruiz:** recuerda que hay dos ámbitos: el de los técnicos y el de los vecinos. Los vecinos como usuarios del espacio urbano deben hacer sus propuestas en base a su experiencia. Pero el

que diseña el espacio urbano y redacta el proyecto es el técnico, no el vecino. Los técnicos son los que tienen la cualificación necesaria, han estudiado el ámbito y conocen todos los factores técnicos y no técnicos a tener en cuenta para llevar a cabo el proyecto. Dice que no tiene sentido que los vecinos cojan la escuadra y el cartabón para diseñar el espacio urbano porque no es su cometido, para eso ya tenemos un Departamento con un personal con experiencia y una cualificación bastante importante, aunque deben de tener en cuenta esas experiencias que le transmiten los vecinos como usuarios.

En segundo lugar recalca que estas reuniones no son un foro político, por lo que los problemas o las quejas que se tengan por la forma en la que se está llevando a cabo la gestión u ordenación del Centro Histórico se deben manifestar a través de otros foros, porque corremos el riesgo de no ser productivos. El proyecto se plantea sobre un ámbito concreto, y tienen unos problemas específicos, que habrá que resolver, pero sin mezclarlo con cuestiones, porque si no no avanzaremos.



Propone ir explicando y desgranando el proyecto para analizar las propuestas y alegaciones de la última reunión, que se han estudiado:

#### 1.-Plataforma única y tráfico restringido.

Explica que se planteó la calle con aceras diferenciadas con bordillo para que no hubiera invasión de la acera por parte de los vehículos de carga y descarga sobre todo. Recuerda que este era uno de los temores de los vecinos y que aportaron mucha documentación fotográfica de los problemas de este tipo que se daban en calle Carcer o Molina Lario. En base a esta premisa se ha revisado el proyecto, de forma que en la acera norte la disposición de arbolado y de mobiliario intercalado impide que los vehículos invadan la acera. En cuanto a la acera sur se mantiene la situación actual, puesto que existe una banda de estacionamiento, aunque se han reordenado las plazas existentes y se han reducido las plazas para residentes. Explica que las plazas para residentes se han reducido porque se han eliminado las plazas en la calle Álamos, porque tienen una sección excesivamente pequeña para asumir una banda de aparcamiento. Como resultado de ello se han tenido que trasladar la parada de taxis, que además tiene una plaza más, y plazas de carga y descarga.

Recuerda que en la última reunión de la mesa, donde estaba el representante de la asociación de distribuidores dijo que la carga y descarga, tal y como estaba planteada en el proyecto resultaba

insuficiente. Por este motivo en el proyecto se ha pasado de unos 60 m. lineales de carga y descarga a unos 90 m., aunque no son exclusivos, sino que es un espacio de estacionamiento compartido con los residentes.

Cuenta que también se han incorporado contenedores soterrados, espacios para bicicletas, que no existían, y se han mantenido las paradas de bus y las plazas PMR (personas de movilidad reducida). Dentro de las posibilidades físicas se ha intentado encajar todos los usos de forma ordenada.

Razona que de esta forma la acera sur también está protegida frente a la invasión de los vehículos por esta banda de servicios y estacionamientos. Aclara que en aquellos puntos donde podía haber problemas de invasión como la tribuna de los pobres, el espacio de la muralla, la plaza de San Pedro o las intersecciones, se han integrado elementos urbanos que hagan imposible el estacionamiento de vehículos.

Seguidamente se empieza a explicar el proyecto en sus diferentes tramos mediante las infografías proyectadas en la pantalla.

#### Tramo tribuna de los pobres.

Explica la protección de la acera norte por el nuevo arbolado y mobiliario intermedio. Resalta como un aspecto positivo del proyecto, el hecho de que la calzada que tiene una anchura actual de 5/6 m. de anchura, pasa a ser de unos 3 m., por lo que se amplían notablemente las aceras y se mejora la accesibilidad. Aclara que los anchos variables de las aceras marcados en el proyecto se deben a que las fachadas no están alineadas y varía la anchura de la calle.

Pregunta **Miguel Ángel Florido (Asociación de vecinos Centro Antiguo)** que anchura tiene la banda funcional de estacionamiento y le responde que 2,15 m.

Una vecina sin identificar pregunta por las plazas de carga y descarga frente a la calla Biedmas. Se aclara que en esa banda hay proyectadas 26 estacionamientos de residentes compartida con 5 plazas de carga y descarga sin ubicar. Pregunta esta vecina por un espacio de carga y descarga para los residentes compartido con otras zonas.

**Pedro Marín** dice que el tráfico se reducirá de una forma muy importante. Aclara que en las infografías no hace falta un escalímetro puesto que están acotadas las medidas en las secciones.

#### **8. Joaquín Navas (Asociación de vecinos Centro Antiguo).**

Dice que en la primera fase de diseño se le dan los planos "a bulto", en la segunda viene la parte técnica, en la que se les pide a los vecinos tener un criterio técnico, y en la tercera debemos de hacer de fiscalizadores. Recalca que las infografías tienen muchos errores. Pone el ejemplo de la infografía de la tribuna de los pobres. Dice que se ha medido las mesetas de la escalera, y tres de ellas tienen 1,60 m. de anchura, añade que el ascensor come espacio de la mesta y que encima se introducen barandillas intermedias. Se pregunta cómo va a pasar la gente.

**Alberto Ruiz:** le responde que fue precisamente él, el que dijo que las escaleras sin barandillas eran criminales, palabras textuales, y por ese motivo se han introducido las mismas. Explica que, en el diseño de la tribuna de los pobres, se han tenido en cuenta las fotos históricas, que no se corresponden con la situación actual de la escalera. Cogiendo como base el trazado original con sus jardineras, se han ampliado levemente las mesetas intermedias para adaptarlas a la normativa actual. En cuanto al ascensor se ha reducido su espacio de embarque hasta lo mínimo admisible, y se ha modificado su posición para comerle el mínimo espacio posible a la tribuna de los pobres. Recuerda que el ascensor fue una propuesta de los ciudadanos, incorporada al proyecto, que evita desplazamientos de más de 200m. para salvar este desnivel. Se mantienen

también elementos originales de la escalera como las pilastras de piedra, la barandilla junto a la pared y la farola de forja.

#### 9. Joaquín Navas (Asociación de vecinos Centro Antiguo).

Recuerda que se quejó de la escalera y la llamo criminal porque no tenía ni una sola barandilla, y dice que en el diseño actual hay tres tramos de escaleras por los que se puede transitar y una cuarta vía que sería el ascensor. Piensa que el diseño de las escaleras con las barandillas formaran un cuello de botella. Piensa que la escalera proyectada no se puede ejecutar.

#### 10. Alfredo de Paula (Asociación Málaga accesible).

Pide que las barandillas que se pongan sean fuertes. Dice que los autobuses no pueden echar la rampa a cota cero. También comenta que la plataforma única es una gran solución para las personas con discapacidad, ojala toda Málaga fuese una plataforma única. Dice que ha leído la colocación de encaminamientos podo táctiles en el pavimento, y pide que la diferencia cromática sea patente, ya que normalmente la diferencia suele ser entre “el rosa y el rosa pálido”.

**Alberto Ruiz:** explica que el pavimento podo táctil no se ve en las infografías, por que tras asesorarse por los técnicos de la ONCE, las bandas que separan la calzada de la zona peatonal deben ser de botones, y no de acanaladura, como se planteaban en un principio.

#### 11. Alfredo de Paula (Asociación Málaga accesible).

Insiste en que es muy importante la diferenciación de tono entre una parte y otra, para las personas con visión reducida y personas mayores. Pregunta también cual es la pendiente lateral de la acera. Explica que cuando la pendiente lateral es grande, como en calle Dos Aceras, solo trabaja un brazo en las sillas manuales.

**Juan Antonio Marín:** aclara que la pendiente es inferior al 2%.

**Alberto Ruiz:** propone pasar al segundo punto:

##### 2.-Ocupacion de vía pública.

Es un tema maduro porque no se va a conceder ninguna autorización nueva de ocupación en Carretería y Álamos, únicamente se mantienen las 2 concesiones actuales. Existe el compromiso del Ayuntamiento de llevarlo a Junta de Gobierno.

**Pedro Marín:** aclara que hay un compromiso por parte del alcalde de llevarlo a Junta de Gobierno.

#### 12. Alejandro Villén (Asociación de vecinos Centro Antiguo)

Pregunta a que corresponden los cuadrados con una x marcadas en los planos, duda si son terrazas. Por otra parte, como asociación de vecinos están contentos con esta decisión y compromiso.

**Alberto Ruiz:** responde que cree que los cuadrados pueden ser armarios de instalaciones urbanas.

**Pedro Marín:** recuerda que los fondos Edusi tienen un plazo determinado. Explica que desde que se apruebe el proyecto tenemos unos dos meses para que informe la Consejería de Cultura, luego vendría el proceso de contratación, que serían unos cuatro meses, por lo tanto la empresa adjudicataria firmaría dentro de unos diez meses.

### 13. Joaquín Navas (Asociación de vecinos Centro Antiguo).

Dice estar de acuerdo en el tema de los plazos, pero cree que no hay sintonía entre los vecinos y la parte técnica. Considera que el tema de la plataforma única, en el caso de Málaga, es una perversión, porque se convierte en una calzada única donde los peatones comparten con los coches el espacio.

**Pedro Marín:** dice que ha leído la idea de que si los vecinos no están de acuerdo con el proyecto se puede recurrir a la Unión Europea, y aclara que eso no es así. La que tiene la potestad de aprobar o no el proyecto es la Junta de Gobierno, la participación ciudadana no puede anular una capacidad que no le corresponde. Recuerda que la primera iniciativa de intervención en calle Larios se demoró más de cuatro años.

### 14. Luis Ángel Morales.

Dice que le parece el acuerdo sobre las terrazas, pero considera que ese acuerdo debería evitar las injerencias del Distrito Centro, con modificaciones posteriores que desvirtúen el proyecto.

**Pedro Marín:** comenta que no están contentos con la ocupación que se ha hecho de algunos espacios sobre los que ya se ha intervenido, como la plaza de las Flores.

**Alberto Ruiz:** recuerda que la competencia de los técnicos abarca la redacción del proyecto, el uso y mantenimiento posterior de este espacio no es de su competencia.

**Pedro Marín:** añade que, en todo caso, pueden ver que el OMAU tiene una posición muy clara en los estudios que realiza sobre el uso del espacio público en Málaga.

### 15. Antonio Cesar (Asociación de vecinos Málaga centro).

Recapitula diciendo que se presentan proyectos hace ya muchos años, se han hecho muchas reuniones, y siempre el Ayuntamiento ha hecho lo que ha querido. Dice que es la primera vez que el Ayuntamiento ha incorporado propuestas de los vecinos. Relata que se han conseguido cosas para Carretería como la plataforma única, eliminar los aparcamientos de servicios oficiales, que no se pongan más terrazas y se lleve a Junta de Gobierno este compromiso. Cree que, como en toda negociación, no se consigue todo lo que se pretende. Y recalca que es la primera vez que el Ayuntamiento les ha tenido en cuenta.

### 16. Salud (Asociación Aspa).

Dice haber venido a todas las reuniones, salvo una. Pide un respeto a los técnicos, dice llevar participando en reuniones de cooperación con el Ayuntamiento 20 años, y nunca ha tenido una tensión como la que hay en esta, pide no convertir la reunión en una tensión terrible, tratándose con respeto y no copando las intervenciones. Cree que se han aceptado bastante de las propuestas de reuniones anteriores. Y dice que hay que saber a quién se le pide cada cosa.

**Alberto Ruiz:** prosigue diciendo que la circulación por calle Álamos se hace restringida a residentes, transporte público, carga y descarga y usuarios de los aparcamientos privados.

**Pedro Marín:** cree que se está llegando al límite de tiempo que se dispone para estas cuestiones.

**Alberto Ruiz:** continúa diciendo que habrá dos controles para el tráfico restringido: uno al inicio de Carretería y otro al inicio de Álamos. Esta solución se establece así porque se puede acceder a Carretería desde la calle Ollerías y desde Mariblanca, que cambia de sentido.



**17. Alejandro Villén (Asociación de vecinos Centro Antiguo)**

Pide proyectar un documento que han traído, donde se expone una comparativa del proyecto con bordillo y sin bordillo. Expone fotografías de otras calles con acceso restringido, donde se invaden por la carga y descarga (Casapalma, Granada, Molina Lario, etc.). Expone una infografía donde se superponen los vehículos de carga y descarga invadiendo el espacio peatonal, y secciones con el mismo caso. Cree que el proyecto no ha tenido en cuenta este tema y por eso se ha retrasado.

**18. Antonio Cesar (Asociación de vecinos Málaga centro).**

Dice tener el mismo tipo de fotos con invasión de la acera en calles sin plataforma única y bordillo. No le parece justo porque la plataforma única elimina barreras arquitectónicas. Opina que en Málaga hay una desidia municipal en cuanto a la accesibilidad y el cumplimiento de las normas, como los horarios de carga y descarga.

**19. María Victoria Aragón (Federación de comercio Málaga y vecina).**

Pregunta acerca de las limitaciones al tráfico en la calle para los usuarios de los comercios, ya que para ellos es vital. Además dice conocer el problema que tienen los distribuidores con los horarios de la carga y descarga.

**Pedro Marín:** cree que los camiones que se suben a las aceras lo hacen con independencia de que haya plataforma única o no. Piensa que es un tema de control policial.

**Luis López (Área de movilidad):** Dice que la filosofía es la misma que existe en el centro histórico, hay un espacio finito, que se ordenara de la mejor manera posible, pero no hay más espacio.

**20. María Victoria Aragón (Federación de comercio Málaga y vecina).**

Vuelve a preguntar si habría posibilidad de que un vehículo particular que va a recoger una mercancía de alguno de los comercios de la calle podría entrar.

**Luis López (Área de movilidad):** Dice que se está trabajando en un control de acceso que pueda ser riguroso y más eficiente.

3.-Banda de servicios y estacionamiento.

**Alberto Ruiz:** explica que esta banda mantiene las plazas de personas con movilidad reducida y las dos paradas de autobuses. Se reubica la parada de taxis de Álamos en calle Carretería, incorporando una plaza más (8). Se ubican tres zonas nuevas para aparcar bicicletas. Las plazas de residentes pasan de ser 52 a 26. El motivo se esta rebaja es que la banda de servicio se dispone en calle Carretería en aquellas zonas donde las circunstancias no lo permiten: tribuna de los pobres por la circulación peatonal, entorno de la muralla vista, para no ocultarla, y zonas donde la escasa anchura no lo permite. En calle Álamos se eliminan los estacionamientos por ser una calle de reducidas dimensiones, por lo que tendría problemas graves de polución y ruido.

**21. Pilar (vecina).**

Pregunta por el incremento de 30 m. lineales para la carga y descarga, no entiende de donde salen.

**Juan Antonio Marín:** aclara que son porque se ha compartido con la carga y descarga parte de la banda de estacionamiento para residentes. No hay un espacio de carga y descarga exclusivo, sino que lo comparten en horario compatible con 5 plazas de residentes, 4 de taxi y 8 plazas de motos.

Las bandas se han situado donde cabían, pero se pueden ir modificando su uso en base a las necesidades.

**22. Pilar (vecina).**

Pide que haya una zona de carga y descarga para los vecinos, compartida con otros usos.

**23. Miguel Ángel Florido (Asociación de vecinos Centro Antiguo).**

Dice que le parece curioso que no se tenga en cuenta la polución y el ruido de la carga y descarga. Cree que no se han tenido en cuenta las características de Málaga. Piensa que la compatibilización de horarios es inviable. Cree que no prima el interés general, que es el de los vecinos.

**24. Diego (Asociación de vecinos Fontanalla).**

Manifiesta que están a favor de la plataforma única y que les parece un proyecto interesante y pregunta por el sentido del tráfico que tendrán las calle Ollerías y Dos Aceras.

**Luis López (Área de movilidad):** Dice que el sentido de estas calles, en principio, no va a ser modificado.

**25. Gador (vecina).**

Pregunta si se puede estacionar en la tribuna de los pobres para la carga y descarga.

**Alberto Ruiz:** comenta que la categoría de carga y descarga vecinal no está contemplada, pero a lo mejor habría que inventarla.

**Juan Antonio Marín:** comenta que esa categoría no existe, y que el vecino va a tener acceso a los estacionamientos, pero cree que la iniciativa de poner un estacionamiento de plazo limitado para carga y descarga de residentes puede ser positiva.

**26. Albert (vecino).**

Dice que la gente de Carretería y Álamos siguen viviendo en un área que está demasiado contaminada, y le parece raro que no se oiga nada acerca de este tema en la reunión por parte de los vecinos. Su pregunta es si hay que esperar a que terminen las obras para poner las restricciones al tráfico.

**27. Alberto Llamas (Asociación de vecinos Soho).**

Pide que se avance para que quede tiempo para debatir el proyecto de la calle Trinidad Grund.

**Pedro Marín:** vuelve a repetir de que están al límite de lo que los técnicos pueden hacer.

#### 4.-Tribuna de los pobres.

**Alberto Ruiz:** resume lo anteriormente dicho: se recupera su carácter original, pero adaptándola a la normativa actual de accesibilidad, se recuperan los elementos originales que aún se conservan: pasamanos, pilastras de piedra y farola de forja. Se introduce el ascensor, se ha eliminado el jardín vertical. El peldañado se mantiene pero con un tratamiento de mayor rugosidad.

#### **28. Joaquín Navas (Asociación de vecinos Centro Antiguo).**

Pregunta por el desplazamiento de la ubicación de la farola de forja y la iluminación de la calle.

**Juan Antonio Marín** responde que se ha desplazado para hacerla coincidir con el centro de la curvatura de las escaleras, pero que si no se considera bien, se puede desplazar. En cuanto a la iluminación se sustituye toda por iluminación LED. Piensa que las farolas actuales de la calle Carretería son un falso histórico, que tienen un diseño no original, cree que estos elementos no deben de tener protagonismo en el espacio urbano. Se busca un confort lumínico, y por eso también se va a incluir iluminación en los peldaños de la tribuna.

#### **29. Joaquín Navas (Asociación de vecinos Centro Antiguo).**

Recalca que el sitio de la farola de forja es el actual, ya que de otra manera va a entorpecer el paso por la acera.

#### 5.-Espacio de interpretación de la muralla.

**Alberto Ruiz:** explica que se ha intentado mantener libre de elementos para intentar que el espacio se expanda hasta la otra acera, con elementos que impidan la invasión de la acera por los vehículos y bancos para hacer más amable esta zona. También se disponen paneles explicativos de la muralla.

En la zona de Carretería 101 en adelante se produce un ensanchamiento, cuya zona de estancia está limitada por las entradas a los garajes privados. En la zona libre se dispone arbolado y mobiliario urbano, manteniendo los contenedores soterrados que existen.

#### 6.-Plaza San Pedro de Alcántara.

**Alberto Ruiz:** Explica que esta es una zona no incorporada al proyecto, pero que se ha añadido posteriormente porque hubo una demanda por parte de los vecinos de incorporar alguna zona de juegos para los niños. Como no existía ningún espacio lo suficientemente amplio para incorporar una zona de niños se ha decidido incorporar esta plaza y el ámbito junto al centro de estudios marroquí e instalar unos juegos de niños. Comenta que la propuesta que se expone esta aun a nivel de anteproyecto. La idea de la actuación es favorecer el flujo peatonal hacia la plaza del teatro.

#### **30. Joaquín Navas (Asociación de vecinos Centro Antiguo).**

Cree que esta parte no está nada estudiada.

**Alberto Ruiz:** le rectifica y le dice que nada estudiada no es lo mismo que menos estudiada que el resto del proyecto, puesto que ha sido una incorporación posterior. Le recuerda que este proyecto se tramita aparte del de Carretería y Álamos.

**Pedro Marín:** comenta que se ha conseguido un dinero extra para hacer más proyectos, y uno de ellos será la plaza de San Pedro de Alcántara. Cuando este más avanzado se traerá a otra reunión.

### 7.-Calle Trinidad Grund.

**Alberto Ruiz:** recuerda las alegaciones que habían presentado los vecinos: una de ellas era el pavimento. Se ha decidido mantener el mismo material poroso, para ser coherente con los que hay en el resto del Soho, y para que sea permeable y no haya agua de escorrentía, pero de un color más oscuro, para que sea más sufrido.

#### **31. Alberto Llamas (Asociación de vecinos Soho).**

Comenta que el pavimento poroso ha dado un resultado muy malo, y que les gustaría que fuera menos poroso para que no se manche tanto. También dice que los vecinos le reclaman asientos individuales, no bancos, para evitar mendicidad. Igualmente pide una fuente para beber.

Pregunta si existe un paso de peatones en continuidad con la calle. También pregunta que, al igual que en Carretería se va a llegar a un compromiso para no poner más terrazas, si se podría hacer algo parecido para limitar la ocupación de Trinidad Grund, para que no se aumente.

#### **32. Alfredo de Paula (Asociación Málaga accesible).**

Propone que en esta calle se exija el cumplimiento de la normativa en cuanto a la disposición de las terrazas, porque deberían estar separadas de las fachadas para respetar el itinerario peatonal accesible. De forma que se mantenga la ocupación actual, pero que se disponga conforme a la normativa.

#### **33. Alberto Llamas (Asociación de vecinos Soho).**

Pregunta acerca del mantenimiento de los árboles de la calle, aunque en algún momento tengan que ser reemplazados por falta de estabilidad. Están en contra de que se sustituyan.

**Alberto Ruiz:** contesta respecto al tema de la ocupación por terrazas, que se podría tener una reunión con María Dolores Rico del Servicio de ocupación de vía pública, acerca de la modificación en las licencias de ocupación de esta calle. El estacionamiento de las bicicletas y los segways igualmente se podría tratar con ella.

En cuanto a los árboles existentes, explica que tienen el problema de que los árboles están muy cerca de las fachadas, deben de podarse constantemente, y solo pueden tener ramas en la parte alta. Cree que se ha plantado una especie que no es compatible con el espacio urbano donde se ha puesto. Por ello el proyecto plantea árboles de menor escala y más retirados de las fachadas.

**Juan Antonio Marín:** recuerda que por parte del Dpto. de Arquitectura e Infraestructuras siempre ha habido una actitud de recibir a quien lo solicite.

