

MAN 2010

GGÁDGG

ALLA 100

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD 2010

Ayuntamiento de Málaga
Servicio de Programas (Observatorio de Medio Ambiente Urbano, OMAU)
WWW.OMAU-MALAGA.COM

COORDINACIÓN

Pedro Marín Cots, DIRECTOR DEL OBSERVATORIO DE MEDIO AMBIENTE URBANO (OMAU)

EQUIPO DE TRABAJO

Rafael Báez Muñoz
Filippo María Contenti
María Martínez Muriel
Silvia Nélida Bossio
Paola Jiménez Melgar
María del Carmen García Peña, FUNDACIÓN CIEDES
José Enrique Vega Pérez, FUNDACIÓN CIEDES
María del Pilar Serrano Alcantarilla, ÁREA DE MEDIO AMBIENTE AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA
Susana Abbas Montoya, ÁREA DE MEDIO AMBIENTE AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

EDITA

Servicio de Programas del Ayuntamiento de Málaga
(Observatorio de Medio Ambiente Urbano, OMAU)

DISEÑO

José F. Oyarzábal

MAQUETACIÓN

Nacho Contreras

IMPRESIÓN

Altagrafics

ISBN:
Depósito legal:

AGENDA 21 MÁLAGA



INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD **2010**



Ayuntamiento
de Málaga
Servicio de Programas



TERRITORIO Y CONFIGURACIÓN DE LA CIUDAD

1. Urbanización y ocupación del territorio	
1.1 Densidad de población	13
1.2 Viviendas construidas	17
1.3 Densidad de viviendas por hectárea	21
1.4 Tipología de la vivienda	21
1.5 Compacidad	23
2. Complejidad y diversidad de usos	
2.1 Complejidad urbana	33
2.2 Techo edificado residencial/total	36
2.3 Proximidad a servicios básicos	36
3. Vivienda	
3.1 Porcentaje de viviendas de VPO	47
3.2 Porcentaje de viviendas alquiladas/viviendas totales	48
3.3 Accesibilidad a la vivienda	48
4. Zonas verdes	
4.1 Zonas verdes por habitante	51
4.2 Número de árboles por habitante	54
4.3 Masa foliar productora de sombra	55
4.4 Porcentaje de especies autóctonas de vegetación	55
4.5 Proximidad a zonas verdes	56
5. Movilidad y accesibilidad	
5.1 Transporte modal	59
5.2 Crecimiento de viajeros en transporte público	60
5.3 Superficie dedicada a la infraestructura de transporte	61
5.4 Intensidad de tráfico	62
5.5 Proximidad del transporte público	63
5.6 Longitud y proximidad de carriles bici	66
5.7 Calles peatonales	69

GESTIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES

1. Calidad del aire y niveles de contaminación	73
2. Emisiones de CO₂ y cambio climático	
2.1 Emisiones de CO ₂	85
2.2 Cambio climático	88
2.3 Evolución de la irradiación diaria media	90
3. Salud	
3.1 Calidad del silencio	93
3.2 Cáncer de piel	96
3.3 Calidad del agua de consumo	99
3.4 Calidad de las aguas del mar	100
3.5 Accidentes de tráfico	101
3.6 Intoxicaciones alimentarias e hídricas	104
4. Consumo energético	
4.1 Fuentes de consumo energético y consumo por habitante	109
5. Consumo de agua	
5.1 Fuentes de consumo de agua	113
5.2 Consumo por habitante	113
5.3 Tratamiento de las aguas residuales	114
6. Tratamiento de Residuos	117
7. Biodiversidad	
7.1 Diversidad de hábitats	119

7.2 Niveles de fragmentación de hábitats	123
7.3 Presencia, longitud y extensión de corredores ecológicos	127
7.4 Superficie vegetal incendiada	130
7.5 Extensión de ecosistemas naturales de especial interés	132
7.6 Extensión de ecosistemas antrópicos de especial interés	134
7.7 Calidad de las aguas superficiales	136
7.8 Número de especies de fauna amenazada	139
7.9 Número de especies de flora amenazada	143

COHESIÓN SOCIAL Y DESARROLLO ECONÓMICO

1. Características de la población	
1.1 Evolución de la población	149
1.2 Estructura y pirámide de población	150
1.3 Población y variación por áreas de ciudad	151
2. Características de la población inmigrante	
2.1 Evolución de la población inmigrante	153
2.2 Características de la población inmigrante	154
2.3 Población inmigrante por áreas de ciudad	155
3. Población activa y desempleo	
3.1 Población activa y desempleo por sectores y sexo	159
4. Crecimiento del PIB provincial y VAB por sectores productivos	
4.1 Evolución del PIB 1986–2009	163
4.2 Valor añadido bruto por sectores 1955–2007	165
5. Renta familiar disponible 1967–2008	169
6. Relación de Gini	171
7. Tasa de pobreza	
7.1 Número de hogares debajo del umbral de pobreza	173
8. Vulnerabilidad y exclusión social	
8.1 Segregación residencial urbana. índices de disimilitud y segregación	175
9. Coberturas sociales	
9.1 Beneficiarios de pensiones no contributivas	181
9.2 Índice de soledad	182
9.3 Plazas residenciales para mayores	183
9.4 Personas atendidas en domicilio	184
9.5 Expedientes familiares existentes en los centros de servicios sociales	185
10 Violencia de género	187
11. Necesidades y demandas sociales	
11.1 Tasa de fracaso escolar	189
11.2 Tasas de dependencia	190
12. Educación Ambiental	193

GOBIERNO DE LA CIUDAD

1. Gobierno de la ciudad	
1.1 Dependencia presupuestaria	197
1.2 Inversión municipal en presupuesto participativo	198
1.3 Gasto en cooperación	199
1.4 Equidad municipal de género	200
1.5 Participación ciudadana en elecciones	201
1.6 Niveles de satisfacción de asociaciones	202
1.7 Cantidad de entregas en concepto de subvenciones y convenios (€)	203

ANEXO: INDICADORES 1995–2009	206
-------------------------------------	-----

INTRODUCCIÓN

Pedro Marín Cots

DESDE QUE LA AGENDA LOCAL 21 DE MÁLAGA FUE APROBADA EN LA PRIMAVERA DE 2006, HEMOS VENIDO ACTUALIZANDO LOS INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD, ADEMÁS DE INTRODUCIR MEJORAS O NUEVAS FORMAS DE MEDIR LA EVOLUCIÓN DE CUESTIONES QUE AFECTAN AL MEDIO AMBIENTE URBANO.

Los indicadores que presentamos referentes al año 2009 siguen manteniendo los cuatro ejes principales que hemos venido desarrollando desde hace más de diez años, y que hacen referencia al territorio y la configuración de la ciudad, la gestión de los recursos naturales, la cohesión social y el desarrollo económico, y el gobierno de la ciudad.

Se trata de cuatro ejes de trabajo que al mismo tiempo están conectados entre sí, tal como la idea conjunta de lo que significa sostenibilidad nos supone.

En este año hemos ampliado considerablemente los indicadores que hacen referencia a la Biodiversidad, a cuestiones de Salud, y temas relacionados con la vulnerabilidad y la exclusión social.

Las cuestiones relacionadas con el medio ambiente y el equilibrio necesario entre el consumo y la preservación de los recursos naturales comenzó a tener su importancia a nivel mediático en los ya lejanos años setenta, con los Informes del Club de Roma, pero no sería hasta bien entrados los ochenta y los noventa, cuando la Comisión Europea, en paralelo a la cumbre de Río de Janeiro de 1992, y la Carta de Aalborg de 1994, comenzó a desarrollar normativas relacionadas con las emisiones contaminantes de la industria, sobre la calidad del agua, o el ruido de la ciudad.

Más recientemente, desde la constatación científica del cambio climático y sus consecuencias para el planeta, la fauna y la flora, así como para los ciudadanos que lo habitamos, la Unión Europea ha desarrollado gran parte de su actividad en el desarrollo de programas relacionados con el Cambio Climático, y los riesgos naturales que puede conllevar el aumento de temperatura previsto por el Panel de Expertos de Naciones Unidas y la Agencia Internacional de la Energía, si no se llevan a cabo rápidas y contundentes acciones en

nuestro nivel de consumo de recursos y de emisiones a la atmósfera.

En el ámbito mediterráneo, donde los peligros de erosión y desertización del territorio caminan parejos con los provenientes de un aumento del nivel del mar, desde el Observatorio de Medio Ambiente Urbano de Málaga (OMAU) hemos venido desarrollado propuestas que relacionan el cambio climático con los modelos urbanos de configuración de las ciudades.

Hoy en día son claramente constatables las relaciones entre el cambio climático y el modelo urbano de configuración de la ciudad. Ciertamente las cuestiones urbanas han sido pocas veces tenidas en cuenta por la Comisión Europea en los momentos de actuar sobre políticas ambientales. Con la presidencia alemana de la Unión en 2007 se elaboró la Carta de Leipzig, donde se escenifican las relaciones entre modelos urbanos del territorio, la eficiencia energética y su relación con las emisiones contaminantes, entre las que destaca el CO₂ y su relación con el cambio climático.

El 80% de la población de la parte europea del mediterráneo vive en ciudades, donde se concentran la mayor parte de la actividad productiva y consumidora tanto de energía, como de los recursos naturales que la propician. Cerca de un 50% de las emisiones de CO₂ que se emiten a la atmósfera tiene relación directa con la construcción y el uso de edificios. Otro 25% procede de las emisiones procedentes del transporte público y privado. Entorno al 40–50% de la población de las grandes ciudades utilizan de manera habitual el vehículo privado.

Por tanto, una posible modificación de las conductas habituales hasta ahora generadoras del consumo de energía, tendría una relación directa con el ahorro de recursos naturales, y un efecto beneficioso sobre las emisiones de CO₂ y otros gases y partículas a la atmósfera, y su relación con el cambio climático.

Los proyectos que estamos desarrollando en el ámbito Europeo tiene por objetivo general actuar sobre los modelos urbanos de organización territorial, contribuyendo a que la configuración de la

ciudad facilite no solo una mayor eficiencia energética, sino que ello suponga el aumento de la movilidad y la accesibilidad entre las personas y la distribución de bienes y servicios, aumentando la accesibilidad y conectividad humana, la cohesión social, que deriva en una mejor calidad de vida y por tanto de salud para el conjunto de la población.

La carta de Leipzig recoge una tradición urbanística donde el modelo de ciudad europea y más concretamente de ciudad mediterránea, presentaba las formas más acordes con un equilibrio entre consumo urbano y recursos naturales. Particularmente, la ciudad clásica mediterránea reúne dos conceptos complementarios que la hacen más asequible al hábitat humano, y al tiempo al consumo de recursos naturales: la compactidad y la complejidad. La compactidad supone la agrupación de edificaciones con un mínimo de densidad, la suficiente para que pueda existir un nivel de actividades diferentes, y por tanto una transferencia de información y de relaciones. La complejidad es la otra cara de la moneda de la compactidad, representa la diversidad de actividades humanas que se ubican en las diferentes partes de la ciudad.

La compactidad y la complejidad suponen que la ciudad tenga un tamaño más reducido que la ciudad dispersa y monofuncional que a lo largo del siglo XX fue extendiéndose a partir de la idea norteamericana de ciudad, donde las comunicaciones y el transporte estaban regidos por el uso de dos nuevas industrias, la del automóvil y la gasolina.

Los nuevos modelos urbanos conducían al crecimiento progresivo de la ciudad hacia el exterior, articulada con vías rápidas, y donde los usos y actividades estaban separadas en el territorio. La vivienda, particularmente la unifamiliar, gran consumidora de suelo, cubría extensas extensiones de uso residencial. Para conectarse con otros usos necesarios, el trabajo, el comercio, la educación o el ocio, era imprescindible el uso del transporte privado.

En Denver, el 96% de la población usa habitualmente el vehículo privado para desplazarse entre las diferentes actividades y usos urbanos. Las emisiones per capita en la ciudad norteamericana

suponen 22 toneladas equivalentes de CO₂ a la atmósfera. El uso del automóvil en Málaga, semejante a otras ciudades europeas es del 40%, y su nivel de emisiones de 4,2 toneladas, cinco veces menos que la capital de Colorado.

La ciudad mediterránea histórica produjo esa mezcla de compactidad y complejidad urbana que desde el medievo facilitaba la comunicación y el intercambio de bienes y servicios entre los ciudadanos a una escala peatonal. Hoy en día todavía conservamos las mejores características de la ciudad mediterránea, para ir de nuestra casa al mercado o al comercio lo podemos hacer andando, al igual que para llevar los niños al colegio, o mejor aún pueden ir ellos solos.

La ciudad compacta y compleja no solo facilita la movilidad y la accesibilidad, sino que además posibilita la dedicación de más tiempo a las actividades sociales o personales, que en la ciudad dispersa se pierden en continuos atascos de tráfico.

Esta idea de recuperar lo mejor de la ciudad tradicional mediterránea, su organización, y la introducción de elementos innovadores, procedentes de las nuevas tecnologías ahorradoras de energía, son elementos contemplados en el reciente Libro Blanco de la Sostenibilidad del Planeamiento Urbanístico Español,¹ publicado por la Dirección General de Urbanismo del antiguo Ministerio de Vivienda, hoy Fomento.

Nuestra idea básica tiene por objeto la recuperación de la ciudad clásica europea y mediterránea como ejemplo de organización urbana. No es un nuevo modelo, afortunadamente ya lo teníamos, aunque hasta no hace mucho tiempo no erramos capaces de apreciarlo.

¹ Libro Blanco de la Sostenibilidad del Planeamiento Urbanístico Español. Ministerio de la Vivienda 2010. <http://siu.vivienda.es/siu/infoWeb/libroBlanco/index.html>

TERRITORIO Y CONFIGURACIÓN DE LA CIUDAD

UNO

URBANIZACIÓN Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO

El modelo de ciudad que denominamos “Mediterráneo”, en el que predominan las características de compacidad de la edificación y complejidad de los diferentes usos y actividades urbanas, ha sido habitualmente el modelo clásico de la mayor parte de las ciudades españolas.

El formato de ciudad dispersa y de espacios monofuncionales derivados del zoning, predominantemente americano, se ha introducido progresivamente en la ordenación de las nuevas periferias de las ciudades o en las conurbaciones metropolitanas de las ciudades grandes y medianas.

La apuesta por el modelo de ciudad compacto y complejo es, al mismo tiempo, una preferencia por la disminución de las distancias recorridas para desarrollar una actividad, lo que supone mejorar la movilidad y la accesibilidad urbana, reduciendo el tiempo de transporte, que redundaría en un menor consumo energético, menores niveles de contaminación atmosférica, y mayor disponibilidad de tiempo para actividades personales o sociales.

- 1.1 DENSIDAD DE POBLACIÓN
- 1.2 VIVIENDAS CONSTRUIDAS
- 1.3 DENSIDAD DE VIVIENDAS POR HECTÁREA
- 1.4 TIPOLOGÍA DE LA VIVIENDA
- 1.5 COMPACIDAD

1.1

DENSIDAD DE POBLACIÓN**CONCEPTO**

La densidad de población se define como el número de habitantes por hectárea de suelo urbanizado, es decir, considerando únicamente el área urbana consolidada más la urbanizable ejecutada, cuya superficie es muy inferior a la de la totalidad del término municipal.

UNIDAD DE MEDIDA

Habitantes por hectárea.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Centro Municipal de Informática del Ayuntamiento de Málaga y Área de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La densidad urbana o número de habitantes por hectárea urbanizada es un indicador que nos ofrece una primera visión de la configuración de la ciudad y de la forma en que organiza su ordenación territorial en el tiempo. Permite aproximarnos a la evolución física de la ciudad, y comprobar su grado de dispersión en el territorio a un primer nivel. El análisis de este indicador permite la planificación ordenada y equilibrada en usos y funciones, previniendo la proliferación de la ciudad difusa. Dicho análisis se puede aplicar tanto a la superficie urbana total como a delimitaciones territoriales más reducidas, de forma que se obtenga una visión más precisa de la densidad y configuración de la ciudad.

METODOLOGÍA

A partir de los datos proporcionados por las fuentes de información, se obtiene la ubicación y el número de habitantes total para cada una de las zonas a analizar, a través de un proceso de georreferencia del padrón municipal de habitantes. Por otra parte, a partir de las capas gráficas existentes en el Plan General de Urbanismo, y la comparación con ortofotografías o imágenes aéreas se obtiene la superficie urbanizada de la ciudad en hectáreas, así como la superficie ocupada por cada una de las delimitaciones territoriales a analizar. Finalmente, el cálculo de densidad se realiza a través del cociente entre el número de habitantes y el número de hectáreas de superficie urbanizada.



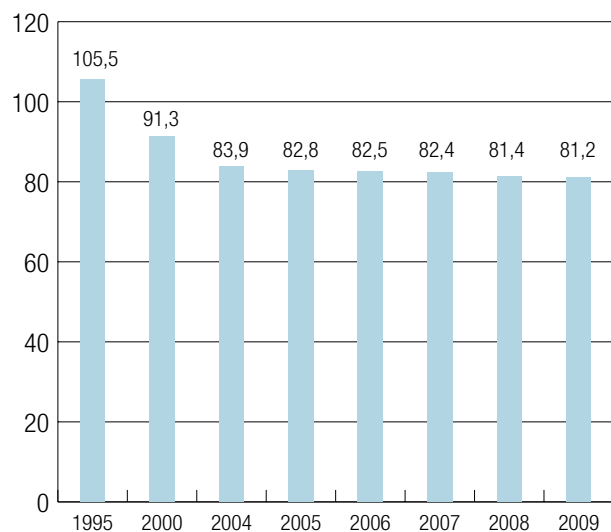
MÁLAGA, MÁRMOLES

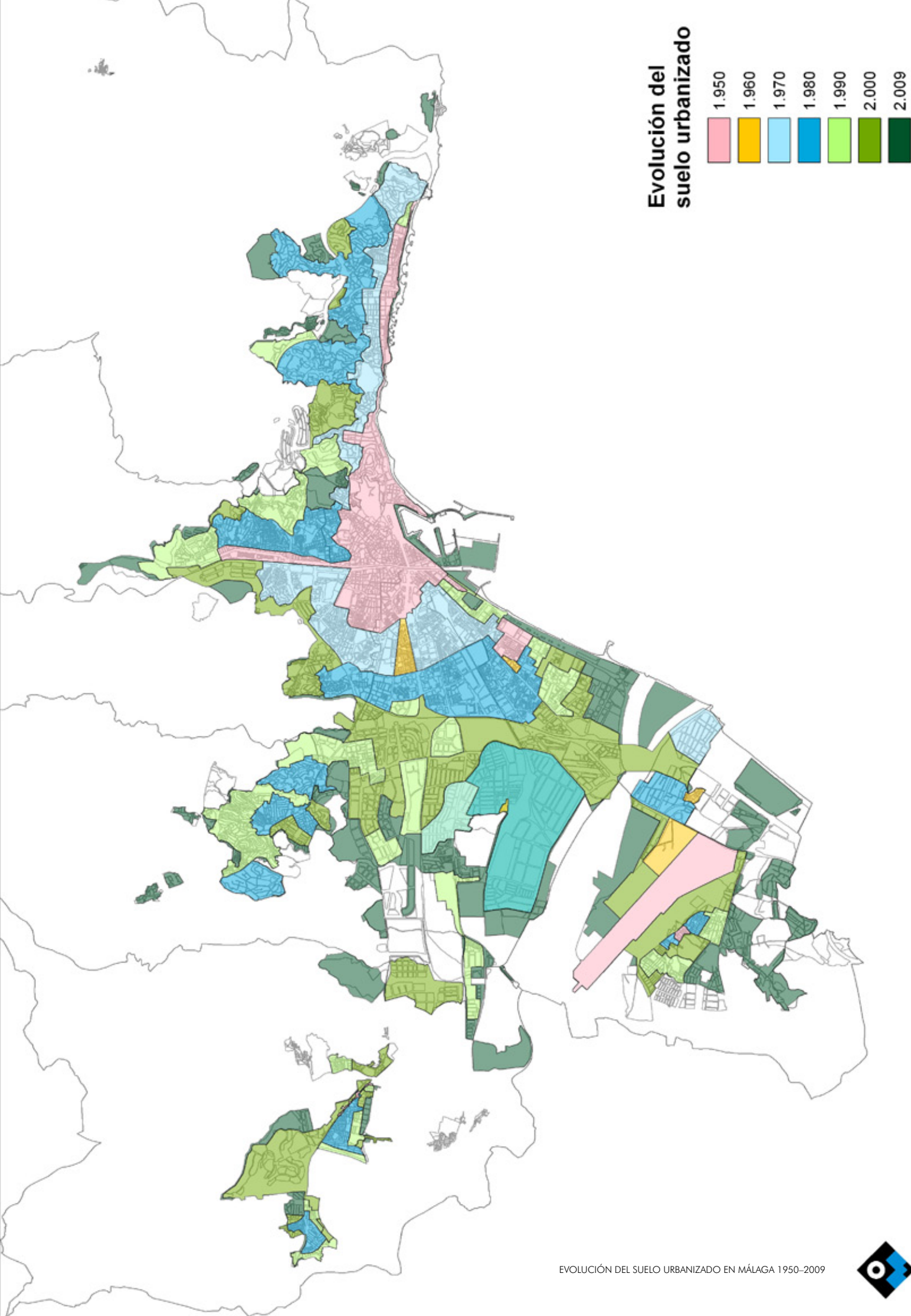


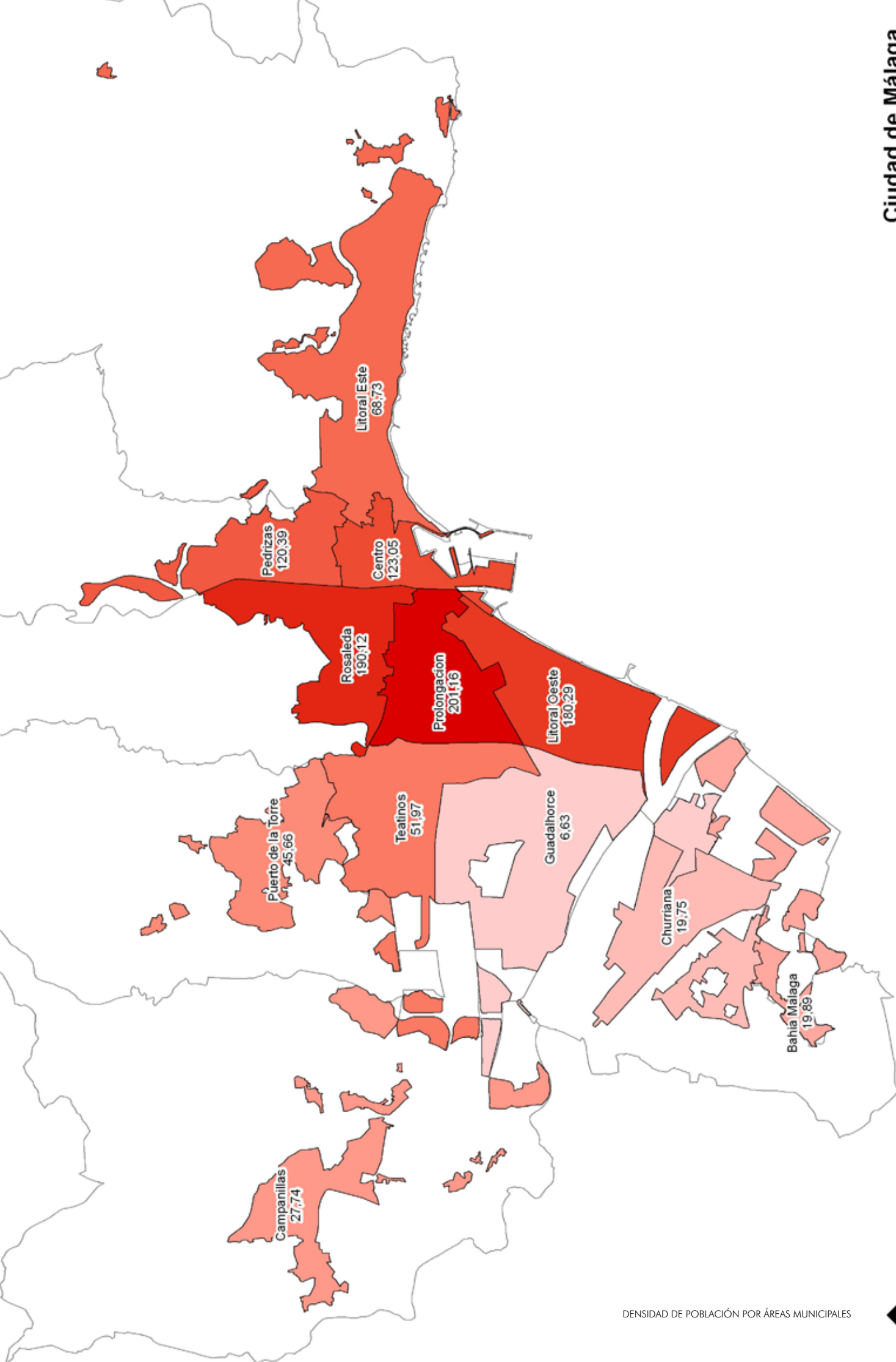
MÁLAGA, CAMPANILLAS

CÁLCULO	
DENSIDAD DE POBLACIÓN	
Nº habitantes	577.884
Superficie urbana (Ha.)	7.118
Densidad de población	81,2

Año de referencia: 2009

Serie histórica: densidad de población

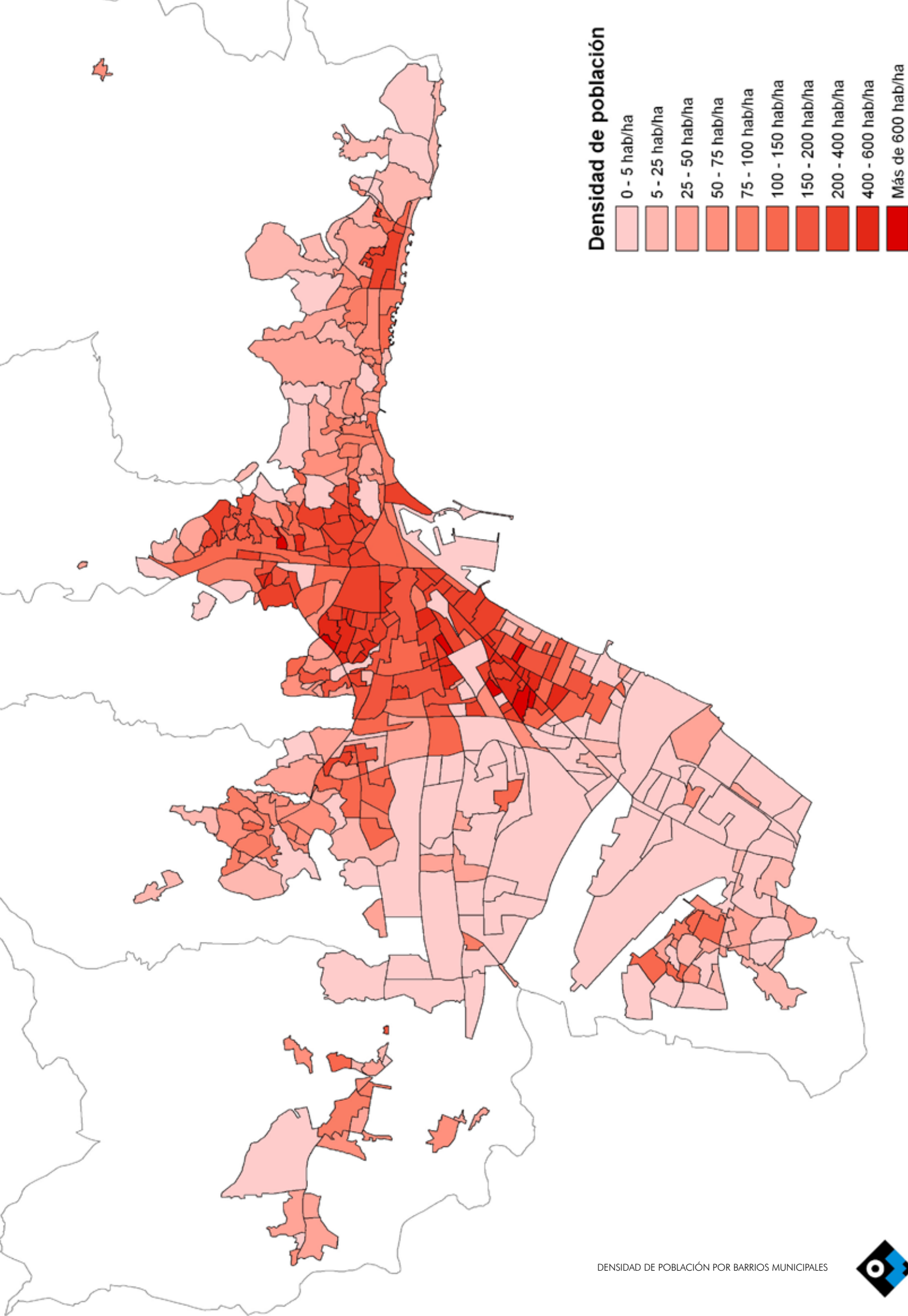




Ciudad de Málaga

81,19 hab/ha





1.2

VIVIENDAS CONSTRUIDAS

CONCEPTO

El indicador de viviendas construidas permite conocer el número total de viviendas existentes, según las licencias de obra concedidas, así como su ubicación en el territorio y su evolución en el tiempo.

UNIDAD DE MEDIDA

Número de viviendas.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

Este indicador proporciona un primer nivel de conocimiento de la evolución de la vivienda existente en la ciudad. Permite conocer el dato de partida a partir del cual, junto a la tipología de las viviendas y el reparto de las mismas en el territorio, poder efectuar una planificación ordenada y equilibrada en usos y funciones.

El análisis histórico de la evolución de las licencias concedidas permite además detectar las etapas de mayor crecimiento y desarrollo urbanístico en contraposición con otras etapas de menor actividad en el sector.

METODOLOGÍA

El número total de viviendas se obtiene a partir de la información existente en el Censo de Vivienda, al que se le añade el número de licencias concedidas en los últimos años, de acuerdo a los datos facilitados por la Gerencia de Urbanismo.



LA MANIA, LITORAL ESTE (1982)



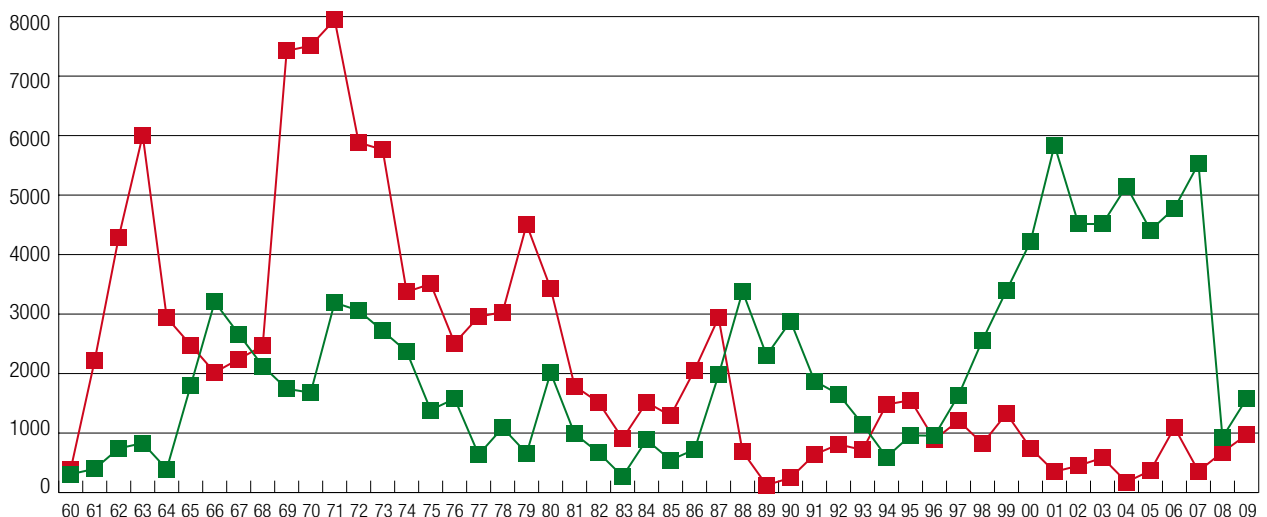
LA LUZ, LITORAL OESTE (1971)



PARQUE CLAVERO, LITORAL ESTE (1985)

Viviendas según licencias. Málaga capital 1960–2009

■ Viviendas de VPO ■ Viviendas libres



CÁLCULO: VIVIENDAS TOTALES SEGÚN LICENCIAS Y ÁREAS 1960–2008

Viviendas totales

Áreas	1960–1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Litoral Este	11.407	468	367	233	265	416	590	818	803	671
Centro	2.353	62	48	46	7	69	62	89	103	265
Pedrizas	11.270	298	218	152	190	241	154	363	110	65
Rosaleda	22.988	225	177	109	63	267	94	336	168	419
Prolongación	15.373	15	111	0	20	207	173	335	173	174
Teatinos	457	0	0	0	0	155	6	339	282	61
Litoral Oeste	30.110	726	370	378	758	280	653	1.034	761	378
Puerto Torre	1.881	7	6	11	15	170	111	254	90	84
Campanillas	94	0	0	0	0	10	8	110	54	117
Churriana	783	2	2	1	8	6	111	188	143	150
Bahía Torremolinos	10.551	975	886	247	1.067	646	818	1.048	1.378	40
TOTAL	107.267	2.778	2.185	1.177	2.403	1.837	2.783	4.916	4.071	2.431

Áreas	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Litoral Este	674	134	223	181	201	244	179	323	409	349
Centro	180	401	351	203	226	274	201	190	274	202
Pedrizas	199	138	187	99	110	133	98	160	109	174
Rosaleda	568	340	289	242	269	326	240	347	483	1.425
Prolongación	500	273	276	274	305	369	269	359	735	672
Teatinos	236	383	168	398	442	536	393	972	862	1.123
Litoral Oeste	295	292	606	257	286	347	254	273	374	353
Puerto Torre	114	131	149	76	85	103	76	98	81	188
Campanillas	94	245	18	63	70	85	63	92	26	88
Churriana	80	165	26	39	43	53	39	21	19	92
Bahía	104	12	166	34	37	45	33	10	12	57
Total	3.127	2.514	2.463	1.866	2.074	2.513	1.845	2.845	3.384	4.723

Áreas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Litoral Este	558	440	281	227	322	262	323	324	88	103
Centro	264	765	374	294	515	377	464	430	127	124
Pedrizas	342	238	126	422	459	320	393	360	108	10
Rosaleda	690	538	738	983	502	707	869	856	238	182
Prolongación	418	585	327	449	382	367	452	431	124	141
Teatinos	1.515	2.590	963	376	984	754	919	1.067	274	169
Litoral Oeste	510	385	1.338	1.248	1.358	1.251	1.539	1.620	421	487
Puerto Torre	388	159	148	159	341	205	245	220	69	1.129
Campanillas	151	76	55	332	254	195	252	241	45	75
Churriana	111	255	190	235	181	191	235	200	64	70
Bahía	17	158	425	10	28	148	182	135	49	51
Total	4.964	6.189	4.965	4.735	5.326	4.777	5.873	5.884	1.607	2.541

Viviendas libres

Áreas	1960–1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Litoral Este	5.952	160	108	93	94	72	205	555	789	629
Centro	941	42	29	45	5	30	25	77	65	264
Pedrizas	2.511	49	35	18	44	17	53	71	71	63
Rosaleda	4.876	49	35	60	2	30	9	65	109	350
Prolongación	3.070	15	11	0	20	1	2	119	171	174
Teatinos	284	0	0	0	0	1	3	20	188	61
Litoral Oeste	2.731	48	34	0	18	0	132	147	373	375
Puerto Torre	938	7	6	5	10	20	19	35	85	77
Campanillas	55	0	0	0	0	10	0	20	45	117
Churriana	577	2	2	1	8	5	3	13	143	150
Bahía Torremolinos	8.198	609	413	49	665	360	273	854	1.342	40
Total	30.133	988	670	271	886	546	724	1.976	3.381	2.306

Áreas	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Litoral Este	626	133	210	149	77	125	120	323	409	349
Centro	155	374	278	126	65	106	107	83	153	93
Pedrizas	179	138	103	57	30	48	50	48	109	174
Rosaleda	540	280	134	115	59	96	90	182	209	523
Prolongación	500	143	87	126	61	98	92	299	399	611
Teatinos	207	383	49	202	166	258	279	875	779	971
Litoral Oeste	295	183	606	184	95	153	142	107	366	308
Puerto Torre	113	130	121	46	24	38	35	30	81	188
Campanillas	94	65	18	23	7	19	24	82	26	85
Churriana	68	34	24	11	5	10	11	21	19	85
Bahia	103	12	10	11	6	9	6	9	12	57
Total	2.880	1.875	1.653	1.150	595	960	956	2.059	2.562	3.444

Áreas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Litoral Este	558	440	280	225	319	262	323	324	88	0
Centro	113	714	314	294	457	329	428	410	48	0
Pedrizas	324	232	126	374	428	0	313	360	8	10
Rosaleda	353	528	454	463	502	707	442	818	38	0
Prolongación	418	463	327	446	382	367	452	431	124	0
Teatinos	1.515	2.560	963	376	912	754	369	767	74	0
Litoral Oeste	510	258	1.274	1.247	1.358	1.251	1.539	1.620	321	0
Puerto Torre	148	158	148	159	340	205	245	220	69	0
Campanillas	151	75	51	329	242	195	252	241	45	0
Churriana	111	254	153	235	181	191	235	200	64	0
Bahia	17	157	425	10	28	148	182	135	49	0
Total	4.218	5.839	4.515	4.158	5.149	4.409	4.780	5.526	928	1.573

Viviendas VPO

Áreas	1960–1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Litoral Este	5.455	308	259	140	171	344	385	263	14	42
Centro	1.412	20	19	1	2	39	37	12	38	1
Pedrizas	8.759	249	183	134	146	224	101	292	39	2
Rosaleda	18.112	176	142	49	61	237	85	271	59	69
Prolongación	12.303	0	100	0	0	206	171	216	2	0
Teatinos	173	0	0	0	0	154	3	319	94	0
Litoral Oeste	27.379	678	336	0	740	0	521	887	388	3
Puerto Torre	943	0	0	6	5	150	92	219	5	7
Campanillas	39	0	0	0	0	0	0	90	9	0
Churriana	206	0	0	0	0	1	108	175	0	0
Bahía–Torremolinos	2.353	366	473	198	402	286	545	194	36	0
Total	77.134	1.790	1.515	906	1.517	1.291	2.059	2.940	690	125

Áreas	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Litoral Este	48	1	13	32	124	119	59	0	0	0
Centro	25	27	73	77	161	168	94	107	121	109
Pedrizas	20	0	84	42	80	85	48	112	0	0
Rosaleda	28	60	155	127	210	230	150	165	274	902
Prolongación	0	130	189	148	244	271	177	60	336	61
Teatinos	29	0	119	196	276	278	114	97	83	152
Litoral Oeste	0	109	0	73	191	194	112	166	8	45
Puerto Torre	1	1	28	30	61	65	41	68	0	0
Campanillas	0	180	0	40	63	66	39	10	0	3
Churriana	12	131	2	28	38	43	28	0	0	7
Bahía	1	0	156	23	31	36	27	1	0	0
Total	247	639	810	716	1.479	1.553	889	1.209	822	1.327

Áreas	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009
Litoral Este	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0
Centro	151	51	60	0	58	48	36	20	79	0
Pedrizas	18	6	0	48	31	320	80	0	100	0
Rosaleda	337	10	284	520	0	0	0	38	200	0
Prolongación	0	122	0	3	0	0	0	0	0	0
Teatinos	0	30	0	0	72	0	550	300	200	0
Litoral Oeste	0	127	64	1	0	0	0	0	100	0
Puerto Torre	240	1	0	0	1	0	0	0	0	968
Campanillas	0	1	4	3	12	0	0	0	0	0
Churriana	0	1	37	0	0	0	0	0	0	0
Bahía	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	747	350	451	585	177	368	1.093	358	679	968

1.3

**DENSIDAD
DE VIVIENDAS
POR HECTÁREA****CONCEPTO**

La densidad de viviendas por hectárea se define como el número de viviendas existentes en la superficie urbanizada dedicada a uso residencial, excluyendo de este valor de superficie el suelo dedicado a uso industrial y comercial.

UNIDAD DE MEDIDA

Viviendas por hectárea.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La vigente legislación de suelo y el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga fijan un máximo de 75 viviendas por hectárea en una superficie urbanizable, siendo la densidad edificatoria mínima recomendable en torno a 45 viviendas por hectárea. El análisis de este indicador permite conocer el número de viviendas por hectárea existente en la ciudad y su comparación con los valores de referencia fijados por la legislación del suelo. Un valor excesivamente bajo de densidad de vivienda indica la presencia en la ciudad de zonas con predominio del modelo de ciudad difusa, más costoso en tiempo y recursos.

METODOLOGÍA

El número total de viviendas se obtiene a partir de la información existente en el Censo de Vivienda, al que se le añade el número de licencias concedidas en los últimos años.

La superficie urbanizada dedicada a uso residencial se obtiene a partir de la superficie urbanizada de la ciudad en hectáreas, a la que se le resta la superficie de suelo industrial y comercial, a partir de los planos de calificación urbanística existentes en el Plan General de Ordenación Urbana.

Finalmente, el cálculo de viviendas por hectárea se realiza a través del cociente entre el número de viviendas y la superficie obtenida anteriormente.

CÁLCULO	
DENSIDAD DE VIVIENDAS POR HECTÁREA	
Nº viviendas	241.187
Superficie urbana (excl. industrial y comercial)	6.057
Densidad de viviendas por hectárea	39,8

Año de referencia: 2009

1.4

TIPOLOGÍA DE LA VIVIENDA**CONCEPTO**

A través de este indicador se analiza la relación entre el número de viviendas plurifamiliares sobre el total de las viviendas existentes, lo cual permite conocer el porcentaje de viviendas plurifamiliares y unifamiliares existentes en la ciudad.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de viviendas.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

Este indicador nos permite analizar la tendencia hacia un planeamiento urbanístico deseable promoviendo la vivienda plurifamiliar sobre la unifamiliar dirigiéndonos hacia un modelo de ciudad compacta. A través de la aplicación de dicho modelo se busca limitar la proliferación de las viviendas unifamiliares de forma generalizada e indiscriminada, situándola en áreas de especial configuración topográfica.



MÁLAGA, LITORAL OESTE



MÁLAGA, TEATINOS BOULEVARD

METODOLOGÍA

El número total de viviendas se obtiene a partir de la información existente en el Censo de Vivienda, al que se le añade el número de licencias concedidas en los últimos años.

Al dato anterior, se le resta el número de viviendas unifamiliares existentes, que se obtiene a partir de la información proporcionada por la Gerencia de Urbanismo

Finalmente, el cálculo se realiza a través del cociente entre el número de viviendas plurifamiliares y el número de viviendas total.

CÁLCULO

TIPOLOGÍA DE LA VIVIENDA	
Nº viviendas total	241.187
Nº viviendas plurifamiliares	226.323
% plurifamiliares/total	93,84

Año de referencia: 2009



CALLE AÉREA. SALVADOR DE BAHÍA, BRASIL (2008)



PARQUE MEDITERRÁNEO, LITORAL OESTE (1975)



COLINAS DEL LIMONAR, LITORAL ESTE (2010)

1.5

COMPACIDAD

CONCEPTO

La compacidad urbana es un indicador que relaciona el techo edificado de los edificios con la superficie urbana total (compacidad bruta) o la superficie urbana ocupada por las parcelas (compacidad neta).

UNIDAD DE MEDIDA

Metros cuadrados construidos por metros cuadrados de superficie (m^2c/m^2s).

FUENTE DE INFORMACIÓN

Centro Municipal de Informática del Ayuntamiento de Málaga y Área de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La compacidad en el ámbito urbano expresa la idea de proximidad de los componentes que conforman la ciudad, es decir, de reunión en un espacio más o menos limitado de los usos y las funciones. La compacidad facilita el contacto, el intercambio y la relación entre los elementos del sistema urbano, que son la esencia de la ciudad, potenciando y facilitando además la comunicación entre los ciudadanos. La ciudad compacta busca la eficiencia en el uso de los recursos naturales. Uno de los recursos naturales básicos, y no renovable, es el suelo. Este indicador se puede obtener tanto a nivel de superficie urbana total como a través de diferentes delimitaciones urbanas (áreas o barrios municipales) lo cual permite una mejor comprensión de la configuración de la ciudad, de las diferentes tipologías de edificación y la comparación entre distintas áreas de ciudad, aumentando de esta forma el nivel de detalle obtenido a través de su cálculo.

METODOLOGÍA

Para el cálculo de la compacidad de la edificación se ha de partir de la capa gráfica correspondiente al subparcelario catastral facilitada por la Dirección General del Catastro que incluye, además de la superficie ocupada por las subparcelas, información del número de alturas de cada una de las mismas. A partir de esta información, se obtiene, por una parte, la superficie total ocupada por las subparcelas, y por otra, el techo edificado, entendido como la superficie construida de las mismas, teniendo en cuenta el número de alturas. Al resultado obtenido, se ha de descontar las parcelas que no estén situadas en zona urbanizada. Para el cálculo de la compacidad neta, se excluyen además aquellas parcelas que no correspondan a edificios o que formen parte de superficies destinadas a uso industrial o comercial, para lo cual se hace uso de la capa de calificación existente en el Plan General de Urbanismo.

A partir de estos datos, el valor de compacidad se obtiene a través del cociente entre la suma del volumen de todas las parcelas que estén comprendidas en la zona edificada a analizar y la suma de la superficie de las mismas, para el cálculo de la compacidad neta, o la suma de la superficie urbana total, para el cálculo de la compacidad bruta.

CÁLCULO

COMPACIDAD

Techo edificado excl. industrial (m^2)	29.559.384
Superficie parcelas excl. industrial (m^2)	19.886.744
Techo edificado total (m^2)	37.752.644
Superficie urbana (m^2)	71.180.469
Compacidad neta	1,49
Compacidad bruta	0,53

Año de referencia: 2009

Ejemplos de distintos niveles de compacidad bruta y neta



COMPACIDAD BRUTA: 1
COMPACIDAD NETA: 4
OCUPACIÓN 25%



COMPACIDAD BRUTA: 1,5
COMPACIDAD NETA: 6
OCUPACIÓN: 25%



COMPACIDAD BRUTA: 2
COMPACIDAD NETA: 4
OCUPACIÓN: 50%



MÁLAGA, VIVIENDAS UNIFAMILIARES

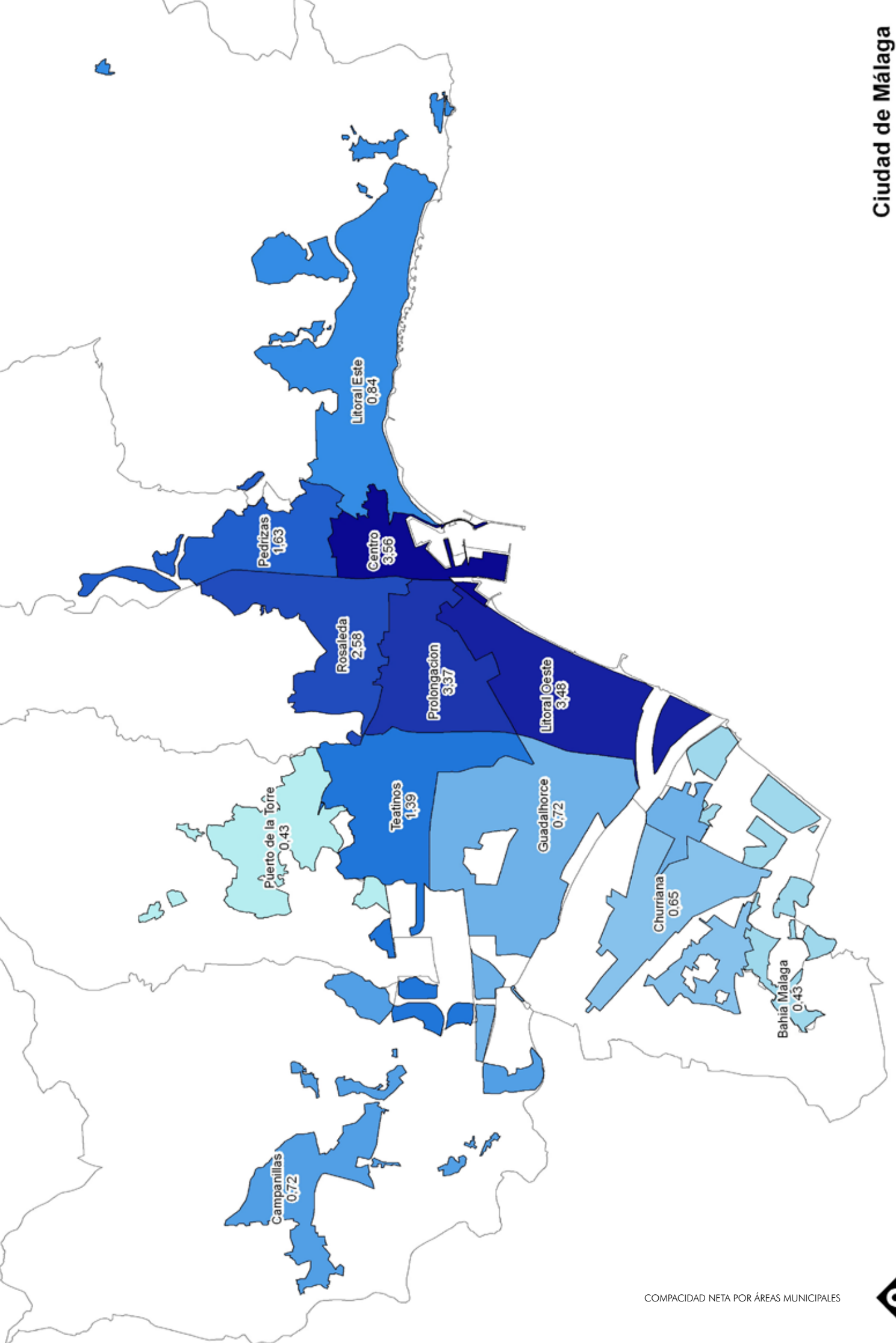


MÁLAGA CENTRO, ENTORNO CATEDRAL



VALENCIA, ENSANCHE

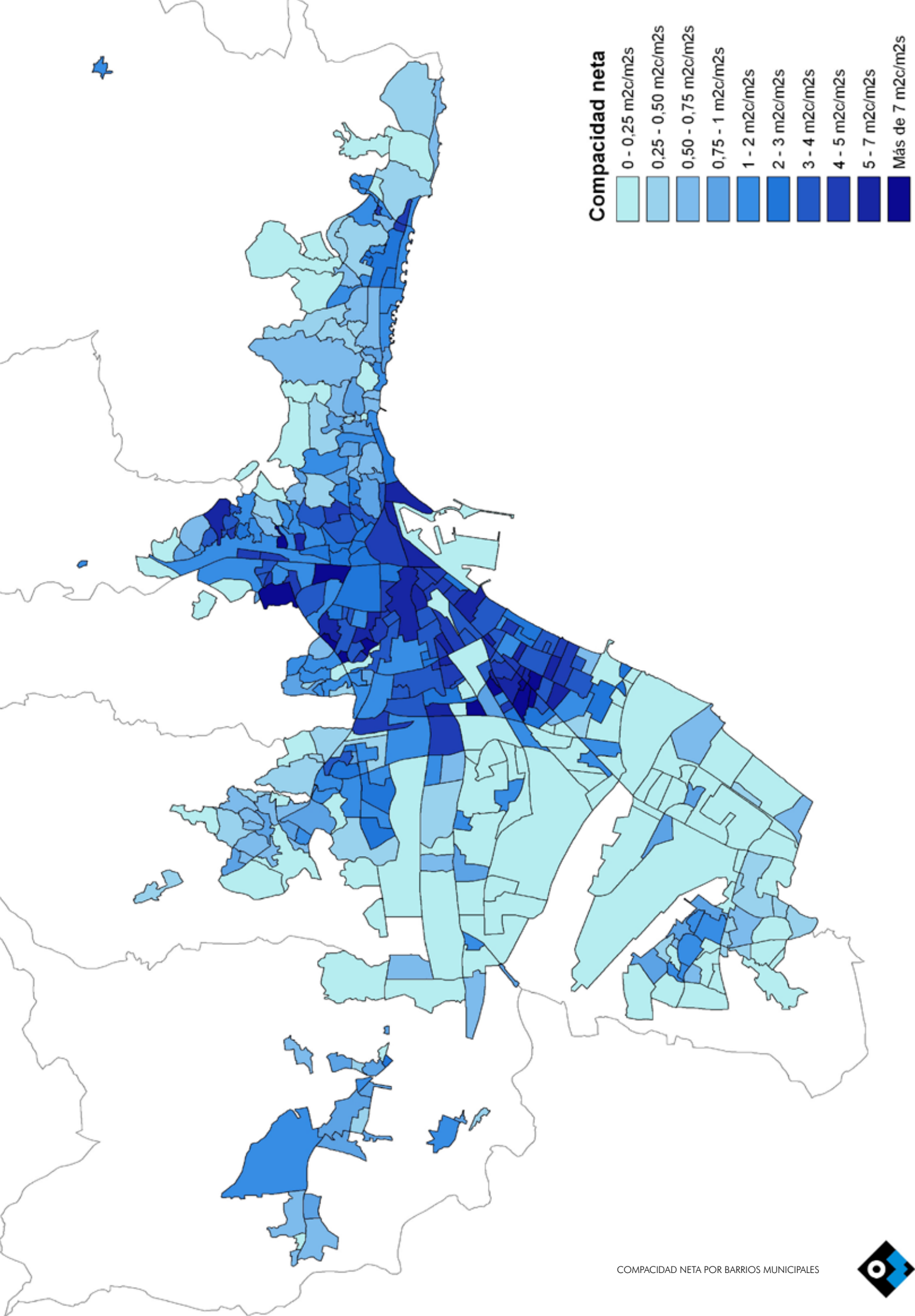


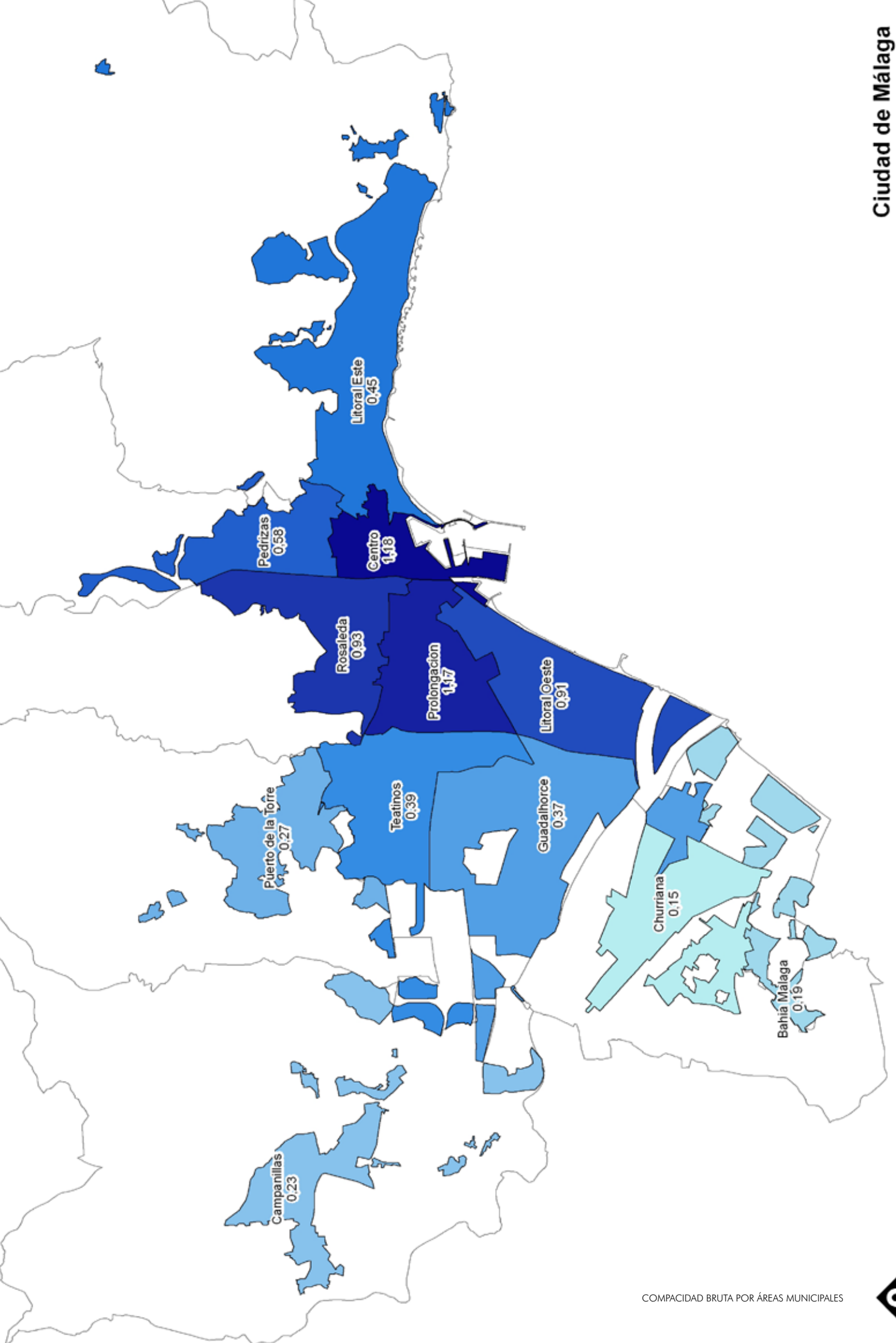


Ciudad de Málaga

1,49 m2c/m2s



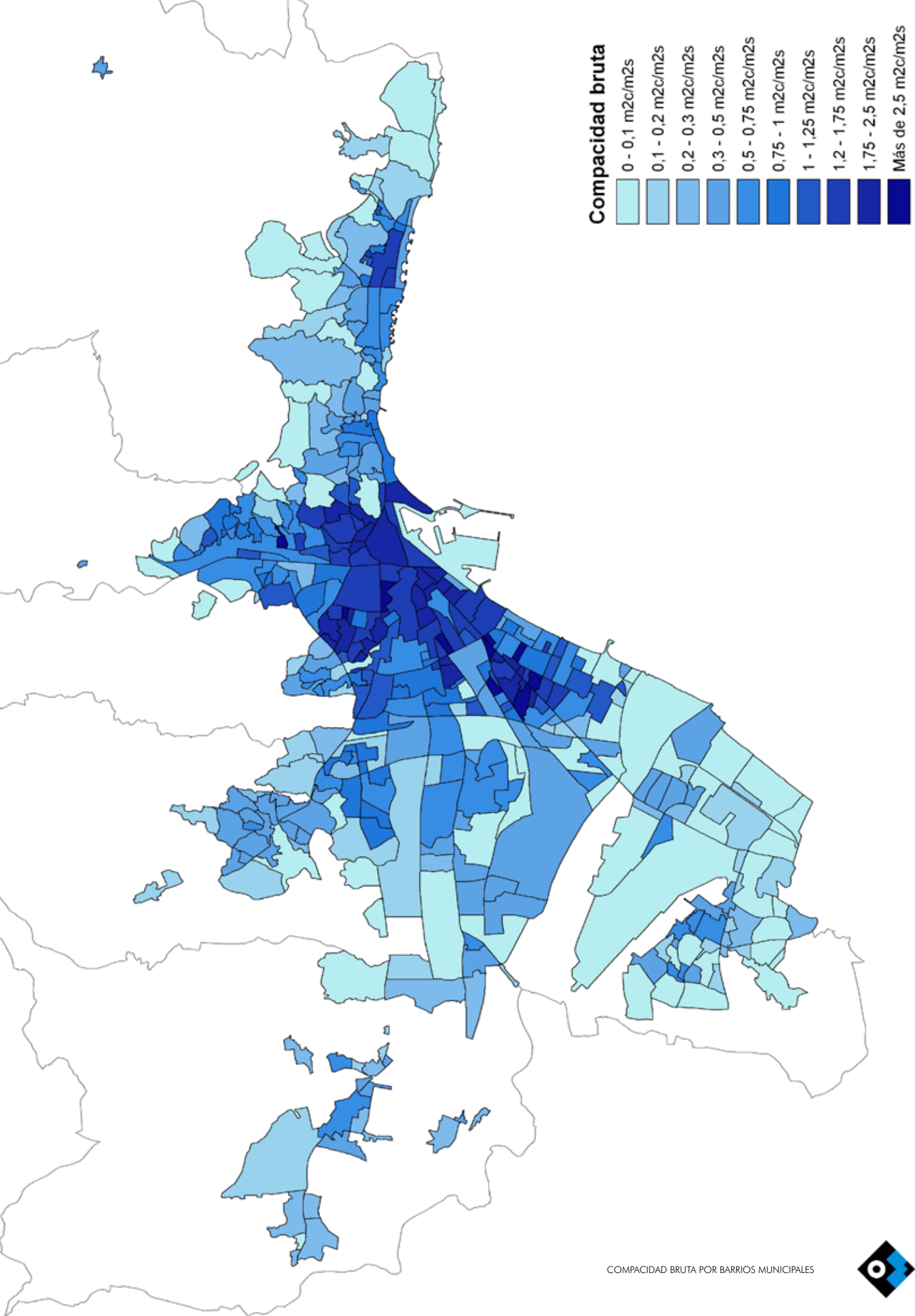




Ciudad de Málaga

0,53 m²c/m²s







PUERTO DE LA TORRE: VIVIENDAS UNIFAMILIARES EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD



PUERTO-PLAZA DE LA MARINA, ENSANCHE HEREDIA. JUNTO AL PUERTO Y LA CIUDAD ANTIGUA

DOS COMPLEJIDAD Y DIVERSIDAD DE USOS

Las ciudades europeas mediterráneas presentan una elevada mezcla de usos y funciones urbanas en la mayor parte de su tejido, facilitando de este modo el acceso de la mayoría de los ciudadanos, sin restricciones.

Una mayor diversidad de usos en un espacio urbano limitado como puede ser el residencial, los servicios, las actividades económicas, etc., proporciona el contexto adecuado para que aumenten los intercambios de información y, en consecuencia, se creen los canales de flujo energético sustentadores de la organización compleja, posibilitando un consumo económico y un mejor aprovechamiento del suelo disponible.

- 2.1 COMPLEJIDAD URBANA
- 2.2 TECHO EDIFICADO RESIDENCIAL / TOTAL
- 2.3 PROXIMIDAD A SERVICIOS BÁSICOS

2.1

COMPLEJIDAD URBANA

CONCEPTO

El índice de complejidad urbana se obtiene mediante la aplicación de la fórmula de Shannon–Wiener, proveniente de la teoría de la información, a través del cual es posible cuantificar la variedad o diversidad de elementos distintos.

UNIDAD DE MEDIDA

Índice de diversidad adimensional.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Centro Municipal de Informática del Ayuntamiento de Málaga y Área de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La complejidad es una medida de la organización del sistema urbano que informa del grado de diversidad en los usos y servicios que dotan la ciudad. Cuantifica uno de los ejes del modelo de ciudad mediterránea, compacta y diversa.

El aumento de la complejidad en la ciudad supone incrementar la variedad de usos y funciones urbanas, lo cual permite un acceso a la ciudad más ágil. Esta característica supone que en un espacio limitado se produzca una mayor interacción entre las partes heterogéneas que componen la ciudad.

El indicador adquiere relevancia si se divide la superficie urbana en espacios suficientemente pequeños, similares entre sí en cuanto a extensión, calculándose la complejidad para cada uno de ellos.

METODOLOGÍA

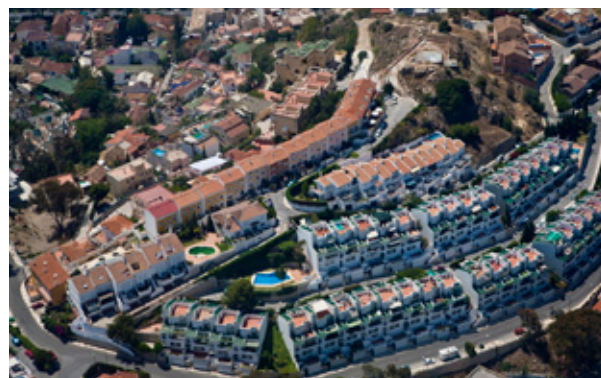
A partir de los datos proporcionados por las fuentes de información, se obtiene la ubicación y el número de actividades diferentes existentes para cada una de las zonas a analizar, a través de un proceso de georreferencia del censo del IAE (Impuesto sobre Actividades Económicas), incluyendo los exentos del pago del impuesto, del cual se eliminan aquellos registros de los que no es posible conocer el domicilio de la actividad y se depuran los que contienen información errónea.

El cálculo de la complejidad se realiza a través de la aplicación de la fórmula de Shannon para cada delimitación territorial. Para ello, se definen en primer lugar los distintos tipos de actividad existentes a partir de la clasificación correspondiente al listado de epígrafes del IAE.

A continuación, para cada uno de los tipos de actividad representados en la zona a analizar, se obtiene el número de actividades localizadas en esa delimitación que se encuadran en dicho grupo, y que por tanto, corresponden a actividades similares entre sí, y se calcula el grado de diversidad como:

$$H = - \sum_{i=1}^n P_i \times \log_2(P_i)$$

Donde n es el número de tipos de actividad diferentes, es decir, el número de grupos, P_i es la abundancia relativa del tipo de actividad i , es decir, la probabilidad de ocurrencia, obtenida como el cociente entre el número de actividades perteneciente al grupo i y el número de actividades total existentes en la zona y $\log_2(P_i)$ es el logaritmo en base 2 del valor de abundancia relativa P_i .

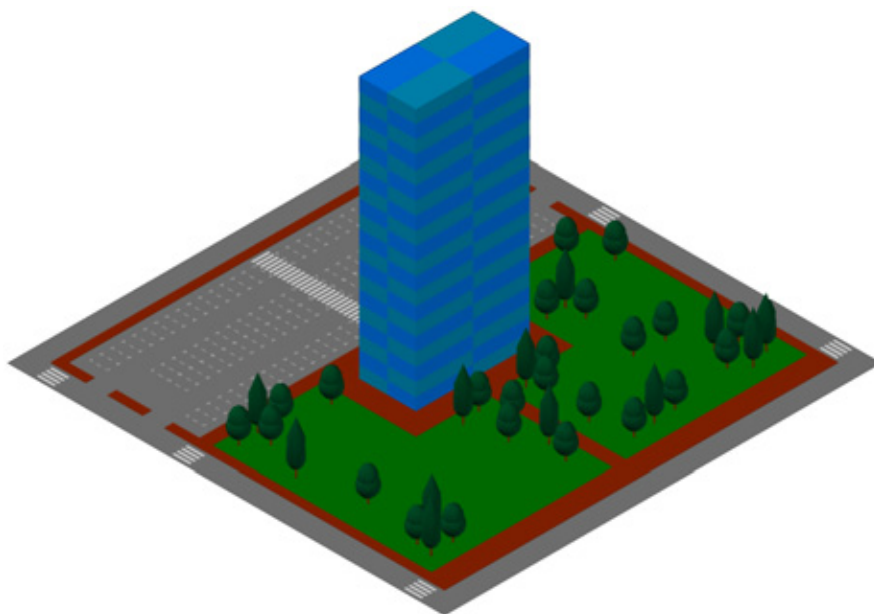


VIVIENDAS UNIFAMILIARES EN CERRADO DE CALDERÓN. 1980–1990

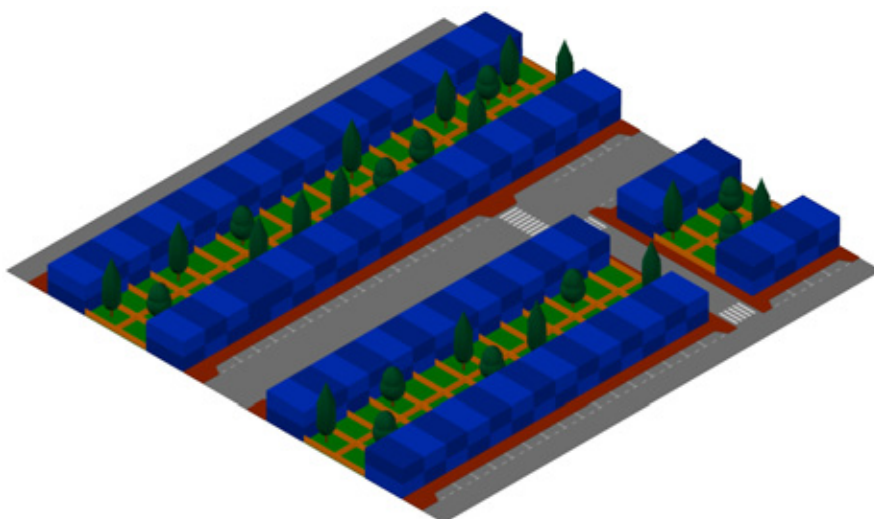


PASEO POR LA CIUDAD ANTIGUA

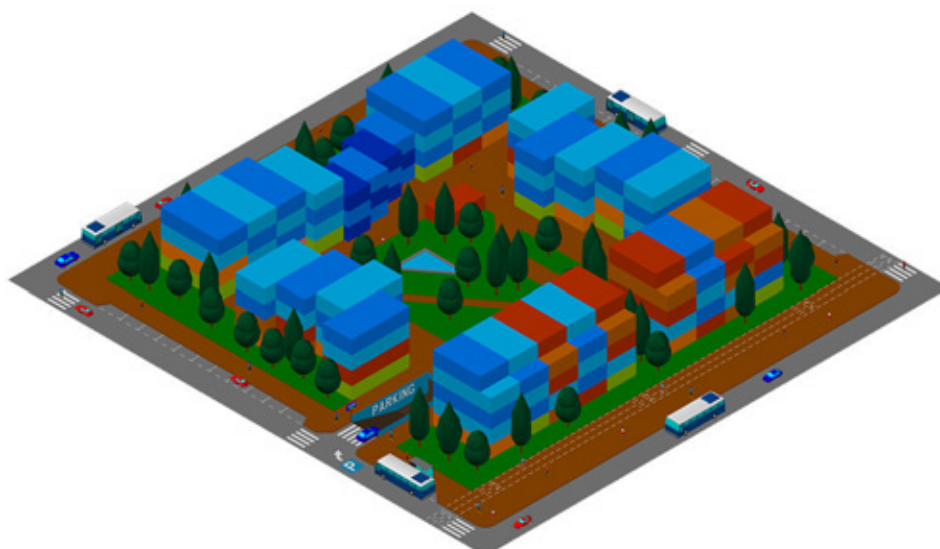
EJEMPLOS DE DISTINTAS ORGANIZACIONES URBANAS Y SU RELACIÓN CON LA COMPLEJIDAD (MEZCLA DE ACTIVIDADES JUNTO A USO RESIDENCIAL FRENTE A OTROS MODELOS DE ORGANIZACIÓN URBANA)



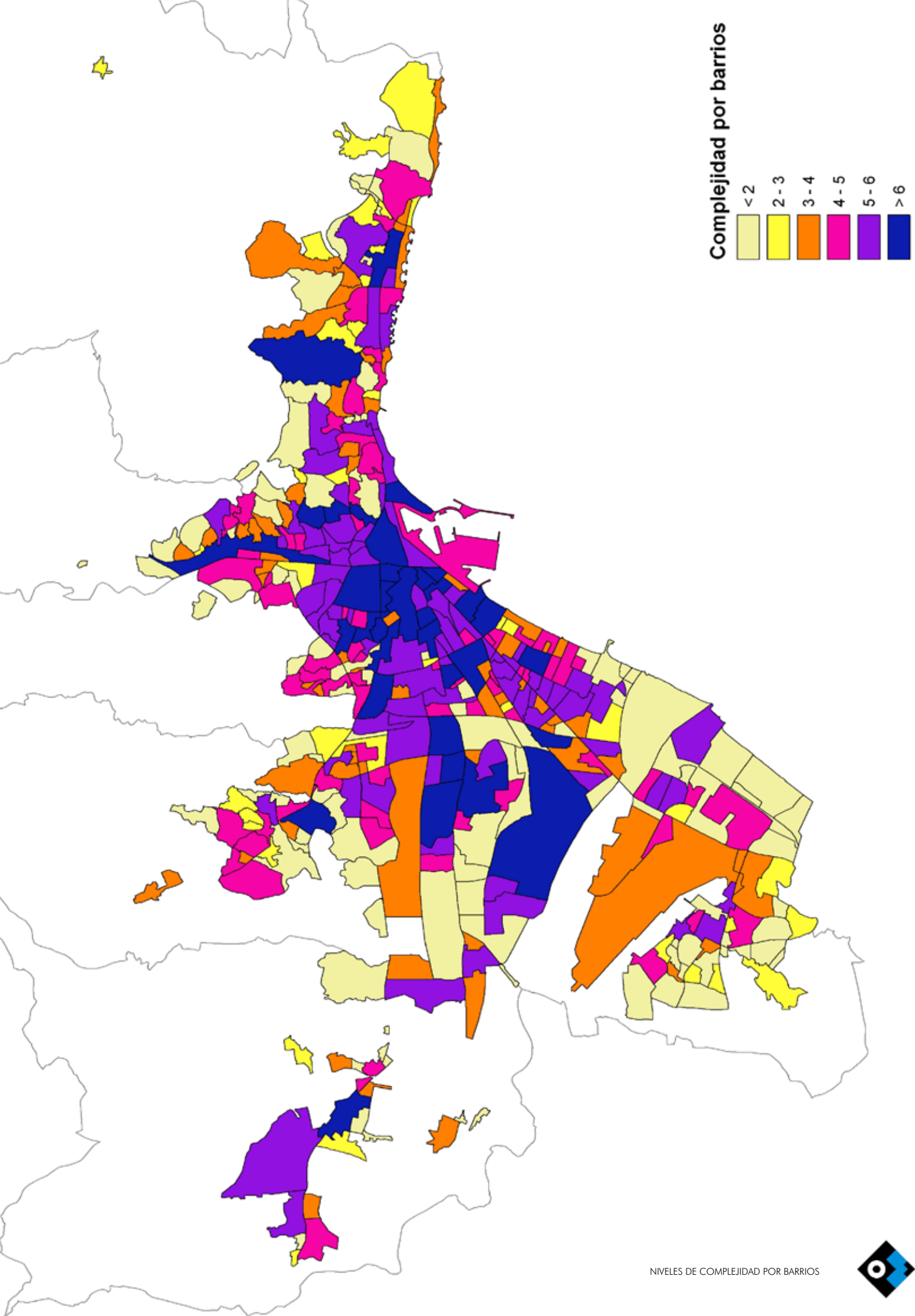
GRAN ALTURA
BAJA OCUPACIÓN DE SUELO
75 VIVIENDAS/HA



ALTURA BAJA
ALTA OCUPACIÓN DE SUELO
75 VIVIENDAS/HA



ALTURA MEDIA
OCUPACIÓN DE SUELO MEDIA
75 VIVIENDAS/HA



2.2

TECHO EDIFICADO RESIDENCIAL/TOTAL**CONCEPTO**

El concepto de techo edificado está directamente relacionado con los metros cuadrados construidos. En este indicador, se relaciona los metros cuadrados referentes al uso residencial con respecto al total.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de techo edificado residencial con respecto al total.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Centro Municipal de Informática del Ayuntamiento de Málaga y Área de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La planificación urbana tiende a un urbanismo de usos de suelo mixtos, con un balance equilibrado entre la actividad laboral, residencial y de servicios, dando prioridad al uso residencial en el núcleo urbano. Este indicador nos permite conocer el porcentaje de metros cuadrados residenciales construidos en relación a los demás usos existentes. Este dato es importante puesto que nos permite medir el grado de concentración de uso residencial y por tanto constituye también una evaluación de la mixticidad de usos. Al igual que otros indicadores relativos a la configuración de la ciudad, este valor adquiere mayor relevancia si se calcula para delimitaciones territoriales de menor extensión, aumentándose de esta forma el nivel de detalle obtenido.

METODOLOGÍA

En primer lugar, a partir de los datos catastrales se obtiene el valor de superficie de techo edificado total, siguiendo el mismo criterio utilizado para el indicador de compacidad neta. Después se ha de restar a este valor la superficie de techo edificado destinada a otros usos. Para ello, se obtiene la superficie ocupada por las actividades económicas existentes en el censo del IAE georreferenciado, estimándose de esta forma la superficie de techo edificado destinado a uso residencial. Por último, para conocer el porcentaje de techo edificado residencial se realiza el cociente entre éste y el valor de superficie de techo edificado total obtenido inicialmente.

CÁLCULO**TECHO EDIFICADO RESIDENCIAL / TOTAL**

Techo edificado excl. industrial (m²)	29.559.384
Techo edificado residencial (m²)	25.280.633
% Techo edificado residencial	85,5

Año de referencia: 2009

2.3

PROXIMIDAD A SERVICIOS BÁSICOS**CONCEPTO**

Porcentaje de población que vive a una distancia suficientemente próxima a la prestación de servicios básicos como la salud o la educación.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de población.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Centro Municipal de Informática del Ayuntamiento de Málaga, Área de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga, Consejería de Educación de la Junta de Andalucía, Consejería de Salud de la Junta de Andalucía, Fundación Deportiva Municipal del Ayuntamiento de Málaga y Listado de Equipamientos e Instalaciones del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

Este indicador nos permite conocer la accesibilidad de la población a los servicios básicos y evaluar una variable que tiene que ver con la mejora de la calidad de vida de los residentes.

La posibilidad de satisfacer los servicios básicos de la población en distancias susceptibles de ser recorridas a pie, garantiza al ciudadano contar con lo esencial para su quehacer diario a una distancia suficientemente cercana.

En el caso de detectar déficit en algunas zonas concretas, este indicador puede actuar como punto de partida en la toma de decisiones a la hora de dotar con equipamientos y/o servicios a determinadas zonas de la ciudad.

La obtención de unos resultados adecuados tras el análisis de este indicador es deseable no solo porque contribuye a la mejora de la calidad de vida, sino también desde el punto de vista de la eficiencia energética. El disponer de la prestación de servicios básicos en un radio cercano influye positivamente en el ahorro de energía, combustible y tiempo de desplazamiento.

METODOLOGÍA

A partir de los datos obtenidos a través de las distintas fuentes, se determinan los elementos correspondientes a las categorías consideradas como servicios básicos, junto a los ámbitos de proximidad para cada una de ellas de acuerdo a la siguiente clasificación:

- Alimentación: incluye todos aquellos centros de comercio al por menor de cualquier clase de productos alimenticios y bebidas, localizados a partir de las bases de datos de actividades económicas existentes, seleccionando aquellas cuyo epígrafe corresponda con dicha categoría. Ámbito de proximidad: 300 metros.

- Mercados: incluye los mercados municipales y los hipermercados existentes en la ciudad. Ámbito de proximidad: 500 metros.
- Educación infantil: centros donde se imparte este tipo de enseñanza. Ámbito de proximidad: 300 metros.
- Educación primaria: centros donde se imparte este tipo de enseñanza. Ámbito de proximidad: 300 metros.
- Educación secundaria: centros donde se imparte este tipo de enseñanza. Ámbito de proximidad: 500 metros.
- Centros de salud: centros de salud públicos pertenecientes al Servicio Andaluz de Salud. Ámbito de proximidad: 500 metros.
- Hospitales: hospitales y centros hospitalarios públicos pertenecientes al Servicio Andaluz de Salud. Ámbito de proximidad: 1 km.
- Centros sociales: incluye centros ciudadanos, de servicios sociales comunitarios y centros de atención a personas mayores. Ámbito de proximidad: 500 metros.
- Centros deportivos: Incluye todas aquellas instalaciones destinadas a la práctica de deportes, siempre que sean accesibles a cualquier ciudadano, como polideportivos, pistas deportivas o campos de fútbol, entre otros. Ámbito de proximidad: 500 metros.
- Centros culturales: Incluye equipamientos culturales como bibliotecas públicas, galerías de arte, salas de exposiciones, museos y monumentos. Ámbito de proximidad: 500 metros.
- Centros de ocio: incluye equipamientos recreativos o de ocio como cines, teatros, auditorios o centros de ocio en general. Ámbito de proximidad: 500 metros.

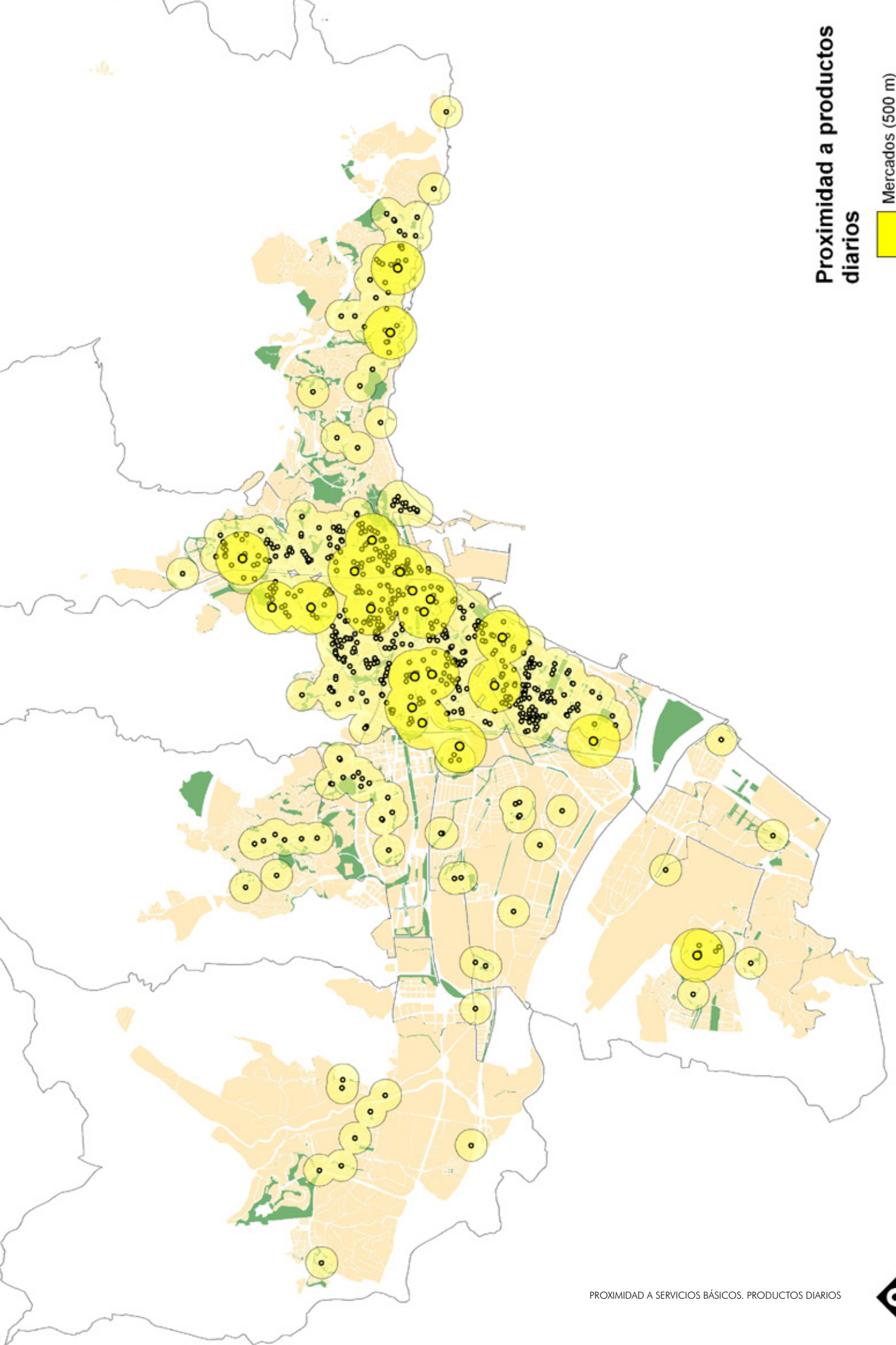
Por otra parte, para poder calcular los porcentajes de proximidad se obtiene el padrón de habitantes georreferenciado a través de un proceso de unión entre los registros correspondientes a los habitantes y el callejero municipal georreferenciado. El resultado es una capa GIS de entidades puntuales donde cada entidad representa un registro del padrón. Una vez todas las capas de datos y los ámbitos de proximidad han sido generados, el porcentaje de población que vive próximo a cada categoría se obtiene a través de un proceso de unión espacial entre la capa de habitantes y la de ámbitos de proximidad para cada una de ellas.

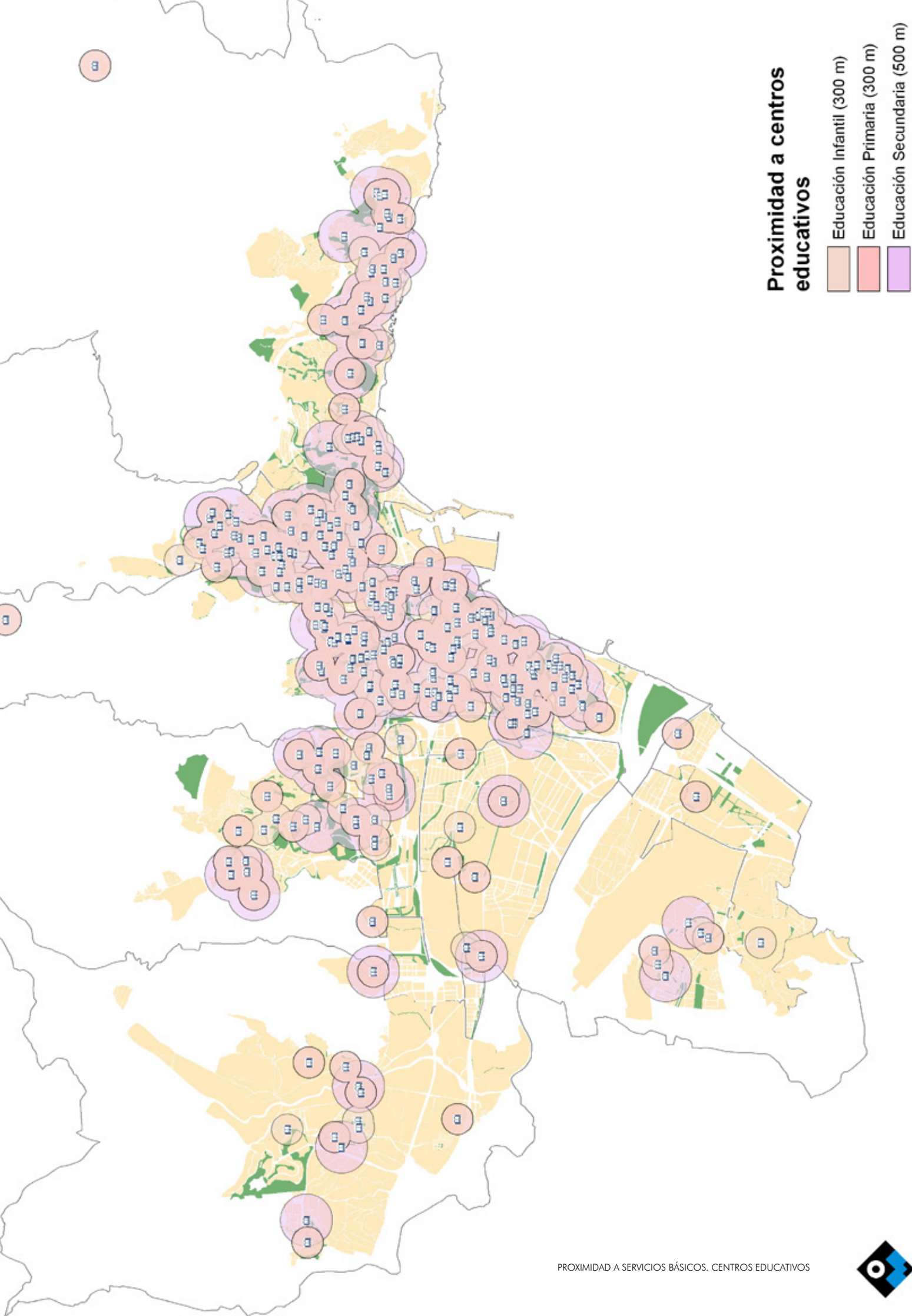
CÁLCULO		
PROXIMIDAD A SERVICIOS BÁSICOS		
Población total	577.884 hab.	
Alimentación (300 m.)	498.215 hab.	86,21 %
Mercados (500 m.)	214.924 hab.	37,19 %
Productos Diarios	499.163 hab.	86,38 %
Educación Infantil (300 m.)	474.557 hab.	82,12%
Educación Primaria (300 m.)	410.670 hab.	71,06 %
Educación Secundaria (500 m.)	478.673 hab.	82,83 %
Centros Educativos	522.406 hab.	90,40 %
Centros de Salud (500 m.)	340.033 hab.	58,84 %
Hospitales (1 km.)	217.380 hab.	37,62 %
Servicio Sanitario	396.251 hab.	68,57 %
Centros Sociales (500 m.)	443.756 hab.	76,79 %
Centros Deportivos (500 m.)	532.146 hab.	92,09 %
Centros Culturales (500m.)	312.104 hab.	54,01 %
Centros de Ocio (500m.)	178.300 hab.	30,85 %

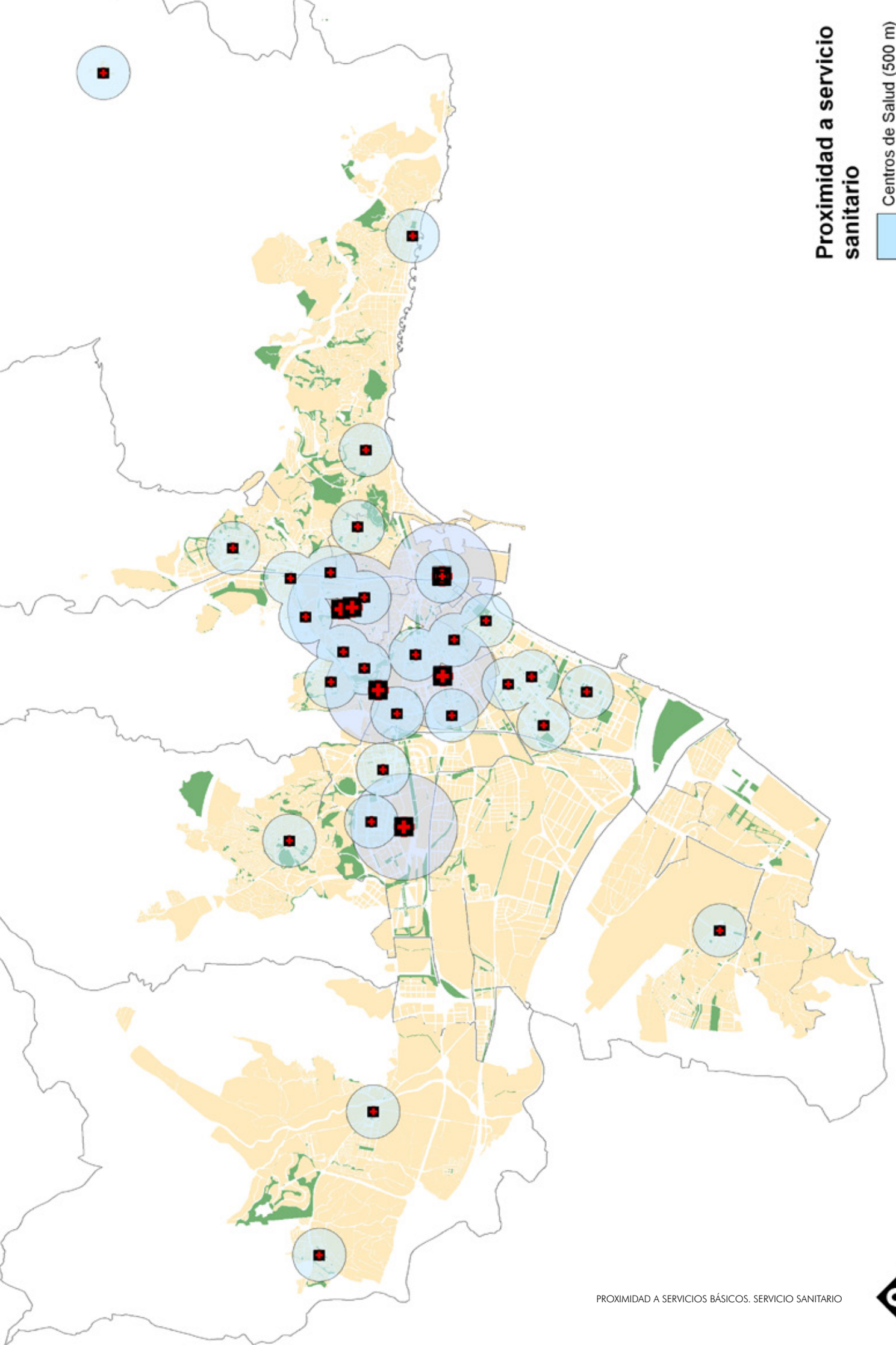
Año de referencia: 2009



ESTADIO DE ATLETISMO "CIUDAD DE MÁLAGA"



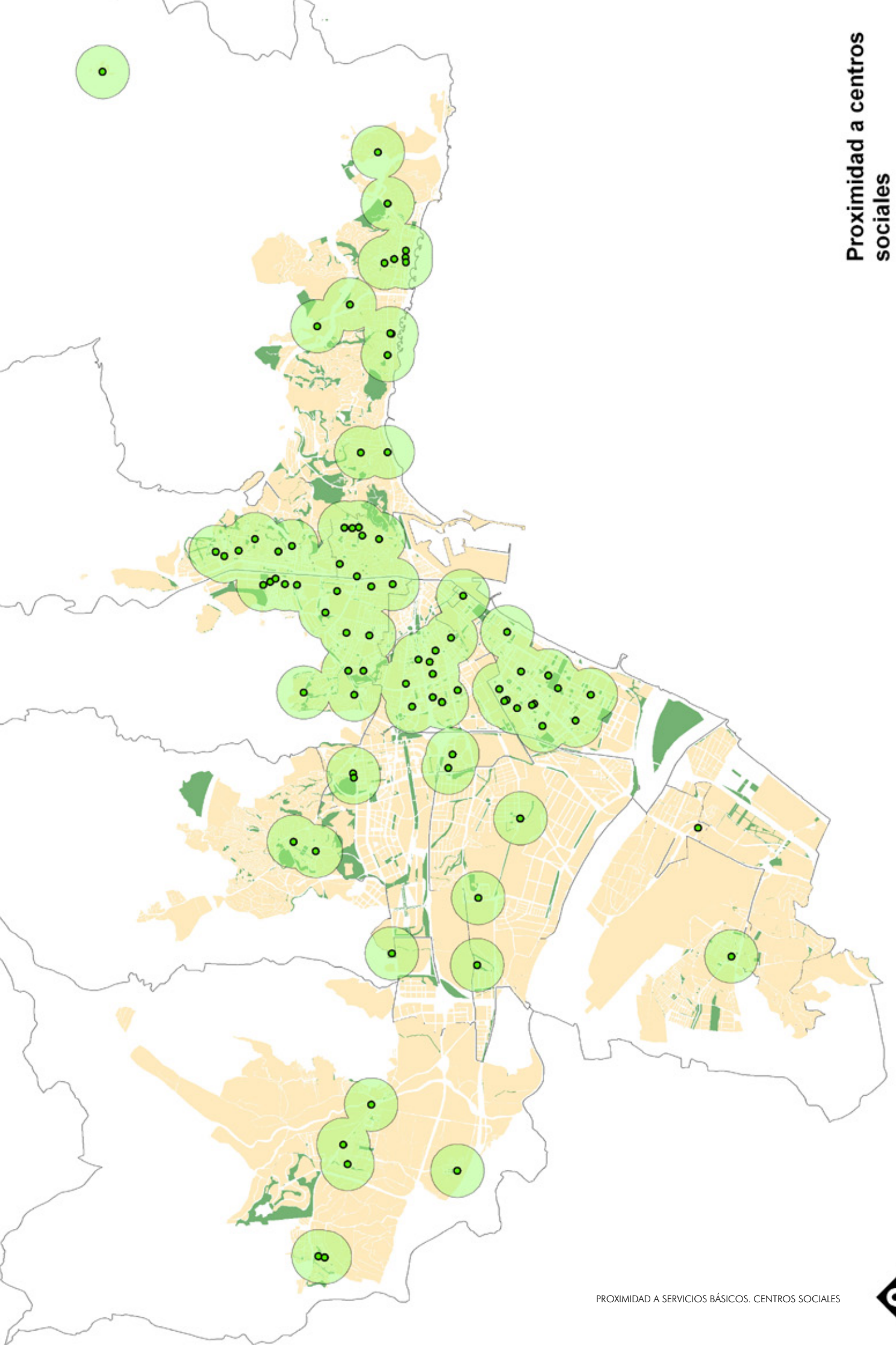




Proximidad a servicio sanitario

- Centros de Salud (500 m)
- Hospitales (1 km)

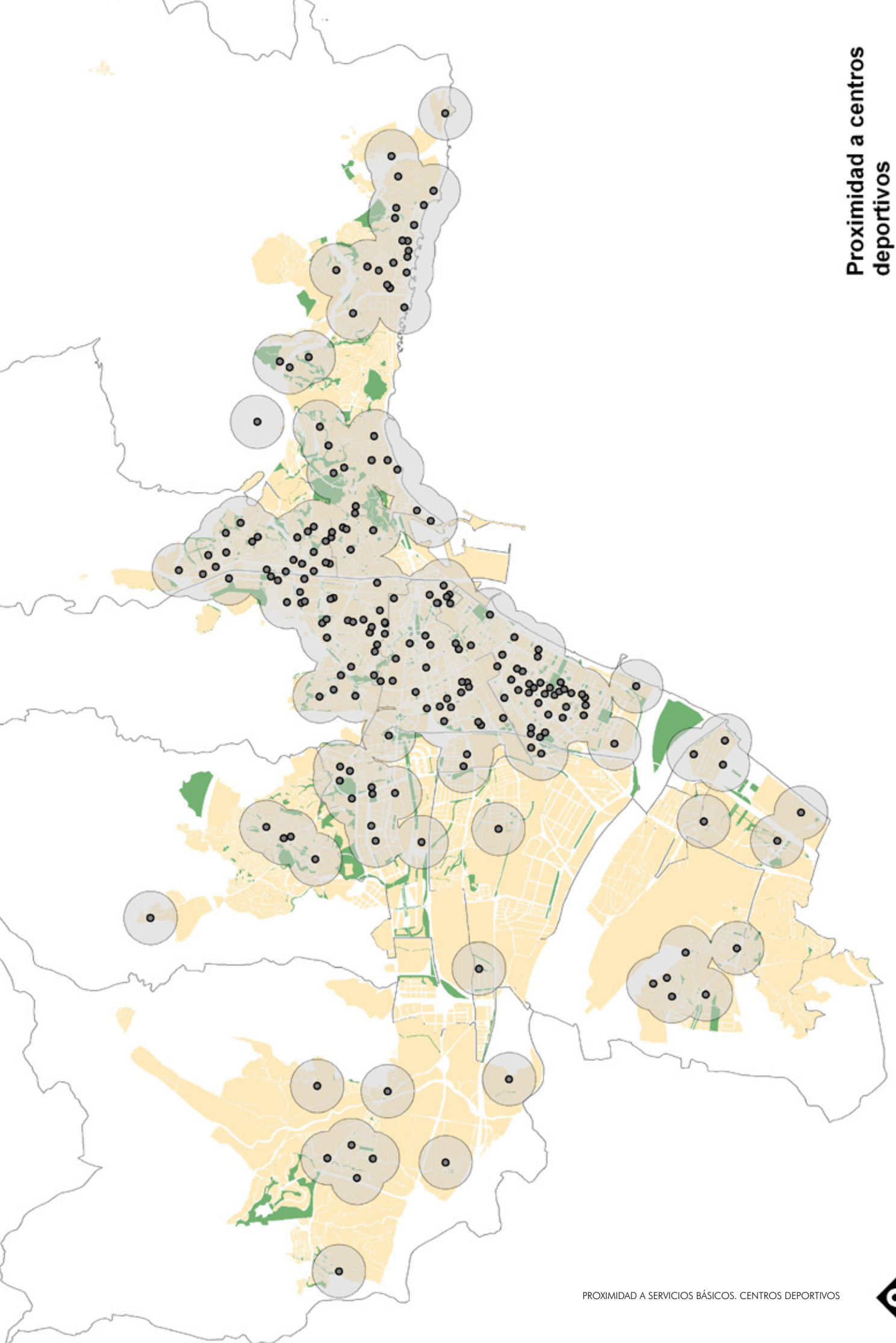




Proximidad a centros sociales

Centros Sociales (500 m)

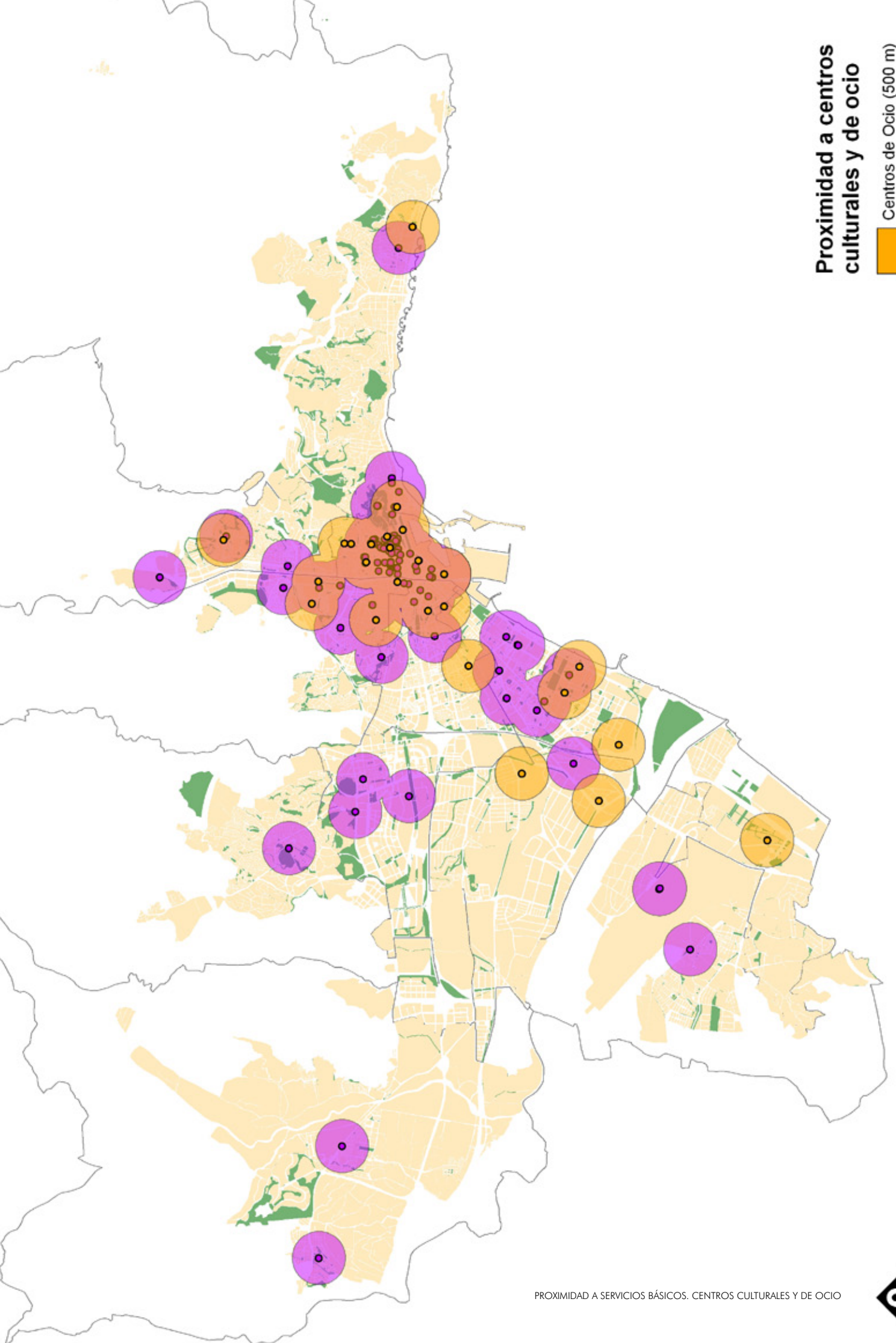




Proximidad a centros deportivos

Centros Deportivos (500 m)





**Proximidad a centros
culturales y de ocio**

- Centros de Ocio (500 m)
- Centros Culturales (500 m)





UNIVERSIDAD, NUEVAS FACULTADES EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD



POSIBLE UBICACIÓN DEL MACROHOSPITAL EN LOS ASPERONES, PERIFERIA NORTE DE LA CIUDAD



CENTROS COMERCIALES DE GRAN EXTENSIÓN EN LA PERIFERIA DE CIUDAD

TRES VIVIENDA

Se establece un conjunto de indicadores para conocer el estado del mercado inmobiliario en el municipio y el tipo de acceso que se está dando a la vivienda (renta libre o de protección oficial).

La vivienda es al mismo tiempo uno de los derechos y uno de los bienes más demandados por los ciudadanos, ya que forma parte de la concepción de calidad de vida de los españoles. El acceso a la vivienda ha sido habitualmente un reto social, sobre todo para los sectores de población con menos recursos. Por ello, los indicadores de vivienda están muy vinculados a la cohesión social. Por otro lado, la producción de viviendas es un indicador de la situación del mercado inmobiliario y, por tanto, de un sector fundamental de la economía.

- 3.1 PORCENTAJE DE VIVIENDAS DE VPO
- 3.2 PORCENTAJE DE VIVIENDAS ALQUILADAS / VIVIENDAS TOTALES
- 3.3 ACCESIBILIDAD A LA VIVIENDA

3.1

PORCENTAJE DE VIVIENDAS DE VPO

CONCEPTO

Este indicador nos da el porcentaje de viviendas promovidas anualmente por el Estado, lo cual nos permite conocer el grado de intervención pública en el mercado inmobiliario.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de viviendas de VPO / Número total de Viviendas concedidas por el Ayuntamiento.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La intervención del Estado en el mercado inmobiliario fomenta la oferta de vivienda a un precio más razonable. De esta manera se nos permite conocer la evolución de la vivienda protegida frente a la de renta libre y, por ende, el compromiso de los municipios con la mejora de las condiciones sociales en el mismo.

METODOLOGÍA

Una vez obtenidos los datos oficiales sobre las licencias de viviendas concedidas por el ayuntamiento en el año de referencia, se calculará el porcentaje de viviendas libres y de VPO sobre el total de las licencias concedidas.

A través de los datos de licencias de viviendas, también se podrá actualizar el cálculo del número total de viviendas en la ciudad, a partir de la información obtenida del Censo de Vivienda, a la que se le añade el número de licencias concedidas en los últimos años.

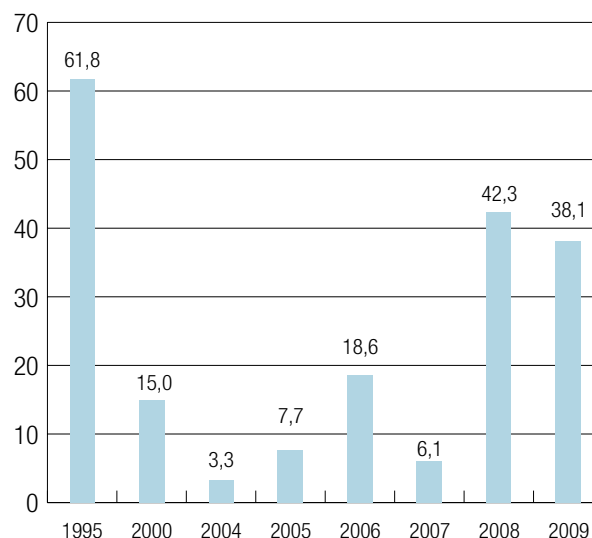
CÁLCULO

PORCENTAJE DE VIVIENDAS DE VPO

Número Total de Viviendas	241.187 unidades	
Viviendas según licencias concedidas por el Ayuntamiento		
Total	2.541 unidades	
Viviendas libres	1.573 unidades	61,9 %
Viviendas de VPO	968 unidades	38,1 %

Año de referencia: 2009

Serie histórica: porcentaje de viviendas de VPO



REHABILITACIÓN DE VIVIENDAS EN GARCÍA GRANA



VIVIENDAS PÚBLICAS DE VPO EN SOLIVA (2003)

3.2

PORCENTAJE DE VIVIENDAS ALQUILADAS/VIVIENDAS TOTALES**CONCEPTO**

A través de la obtención de este indicador podemos conocer el número de viviendas bajo régimen de alquiler en relación al número de viviendas existentes.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de viviendas alquiladas/viviendas totales.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Censo de Viviendas del Ministerio de Vivienda.

RELEVANCIA

La adquisición de una vivienda representa una inversión económica de gran envergadura. Este obstáculo se agudiza en aquellos sectores de la población que encuentran una mayor dificultad en acceder a una vivienda propia. Por lo tanto, el alquiler puede ser una buena alternativa. Promover y dinamizar el alquiler a partir de que los propietarios oferten sus inmuebles a este mercado, se convierte en una respuesta válida para una de las principales necesidades de la sociedad.

METODOLOGÍA

El cálculo del número total de viviendas se realizará a partir de la información obtenida del Censo de Vivienda.

Para realizar el cálculo del porcentaje de viviendas alquiladas se parte de conocer el número total de las mismas y se obtiene a través del cociente entre éste y el número total de viviendas.



MÁLAGA, AVENIDA DE ANDALUCÍA

CÁLCULO**PORCENTAJE DE VIVIENDAS ALQUILADAS/VIVIENDAS TOTALES**

Número Total de Viviendas	199.290 unidades	
Viviendas alquiladas	24.373 unidades	12,2 % sobre el total
Viviendas de propiedad	174.917 unidades	87,8 % sobre el total

Año de referencia: 2000

3.3

ACCESIBILIDAD A LA VIVIENDA

CONCEPTO

Con este indicador se calcula el número de años de sueldo necesarios para poder acceder a una vivienda propia, a partir de los datos del precio medio de la vivienda en la ciudad de Málaga y de la renta media per capita disponible en la provincia de Málaga.

UNIDAD DE MEDIDA

Número de años necesarios para la compra de una vivienda propia (Precio medio vivienda / renta media per capita disponible).

FUENTE DE INFORMACIÓN

Observatorio De Medio Ambiente Urbano y Fundación de Cajas de Ahorros (FUNCAS).

RELEVANCIA

Es bien sabido que la vivienda es uno de los requerimientos más necesarios para nuestra existencia. La especulación dificulta y en muchos casos impide el acceso a la vivienda de un número elevado de personas. La posibilidad de acceder mediante esfuerzos razonables a los mercados de vivienda libre es siempre una prioridad política teniendo en cuenta el derecho de todo ciudadano a una vivienda adecuada a un precio justo.

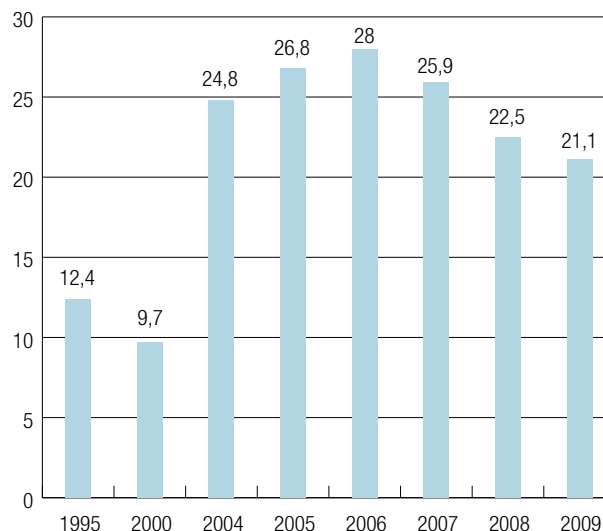
METODOLOGÍA

Para el cálculo de este indicador es necesario conocer, en primer lugar, el precio medio de la vivienda, el cual se obtiene a través de los estudios sobre mercado inmobiliario realizados trimestralmente por el OMAU.

A continuación, se ha de obtener el valor de renta media familiar disponible, que se obtiene a nivel provincial a partir del Balance Económico Regional elaborado por la Fundación de Cajas de Ahorros (FUNCAS).

Dividiendo el valor del precio medio de la vivienda entre la renta media familiar se conocerá el número medio de años necesarios para adquirir una vivienda.

Serie histórica:
número años para adquirir una vivienda



CÁLCULO

ACCESIBILIDAD A LA VIVIENDA:
PRECIO MEDIO/RENTA DISPONIBLE

Precio medio vivienda	265.868 €
Renta media disponible*	12.602 €
Nº años para adquirir una vivienda	21,1

Año de referencia: 2009. *Estimación.

CUATRO ZONAS VERDES

La presencia de zonas verdes en la ciudad es de gran importancia para mantener una buena calidad de vida, y en especial para mejorar la calidad del aire. Las plazas, jardines, parques o bosques urbanos desempeñan un papel fundamental en el medio ambiente de la ciudad.

Además de ser espacios para el paseo, el relax o el ocio, a nivel de ordenación del territorio forman parte de su estructura, y simbolizan un ambiente de ciudad equilibrada, donde la edificación se amortigua con los espacios naturales, siendo el objetivo lograr que las nuevas actuaciones urbanísticas garanticen un mínimo de 10 m² de zona verde útil por habitante en el planeamiento parcial y especial.

- 4.1 ZONAS VERDES POR HABITANTE
- 4.2 NÚMERO DE ÁRBOLES POR HABITANTE
- 4.3 MASA FOLIAR PRODUCTORA DE SOMBRA
- 4.4 PORCENTAJE DE ESPECIES AUTÓCTONAS DE VEGETACIÓN
- 4.5 PROXIMIDAD A ZONAS VERDES

4.1

ZONAS VERDES POR HABITANTE

CONCEPTO

Este indicador mide la existencia de zonas verdes urbanas y su relación con el número de habitantes. Esta relación se obtiene como la superficie total de zonas verdes útiles por habitante.

UNIDAD DE MEDIDA

Metros cuadrados por habitante.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Plan General de Ordenación Urbana. Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

El planeamiento general señala los sistemas locales y generales de zonas verdes de carácter público que se encuentran "calificados", algunos existentes, y otros que se incorporarán en el futuro de acuerdo al programa de actuación del Plan General de Ordenación Urbana-PGOU.

Las zonas verdes útiles son aquellas zonas verdes calificadas en los planes generales que realmente han sido ejecutadas y de acuerdo a su tipología y estado de conservación se convierten en accesibles para el ciudadano.

Este indicador permite calcular el nivel de consolidación de la trama verde de la ciudad y observar la diferencia entre las zonas verdes útiles y aquellas que son potenciales pero que se encuentran acondicionadas para el ciudadano.

METODOLOGÍA

Para obtener este indicador, se requiere medir la superficie útil de parques y jardines que tiene la ciudad en su ámbito urbano en relación al número de habitantes. Para ello, se toma como referencia la información existente en los planos de calificación del PGOU, y a través de elaboración propia, mediante el contraste con ortofotografías y visualización directa en trabajo de campo, se seleccionan aquellas que resultan útiles, de acuerdo a la siguiente clasificación:

- Zonas verdes de proximidad: Plazas y plazuelas que den identidad y estructura a las numerosas barriadas de la ciudad. Dan servicio a los vecinos que viven en las manzanas que las rodean y en especial a las personas con menor capacidad de movilidad: niños y ancianos.

- Zonas verdes de tamaño medio: Grandes plazas y jardines. Pueden contener equipamientos como bancos, kioscos, fuentes de agua potable, lugares de juego infantil, etc.

- Grandes zonas verdes: Parques y paseos, integrados por ejemplares de vegetación autóctona, reducidos de bosque, repoblaciones o bien grandes ejemplares de especies exóticas.

No se consideran zonas verdes útiles las medianas, rotondas u otros elementos reguladores del tráfico, ni tampoco aquellos espacios libres que por su estado de conservación o debido a la alteración de su uso formen parte de estas categorías.

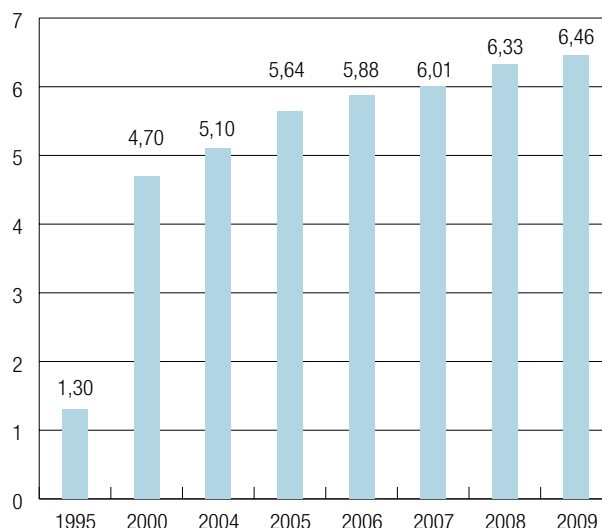
Por último, una vez obtenida la superficie de la zona verde útil para cada una de las zonas a analizar, se obtiene el indicador a través del cociente entre el número de metros cuadrados de zona verde y el número de habitantes.

CÁLCULO

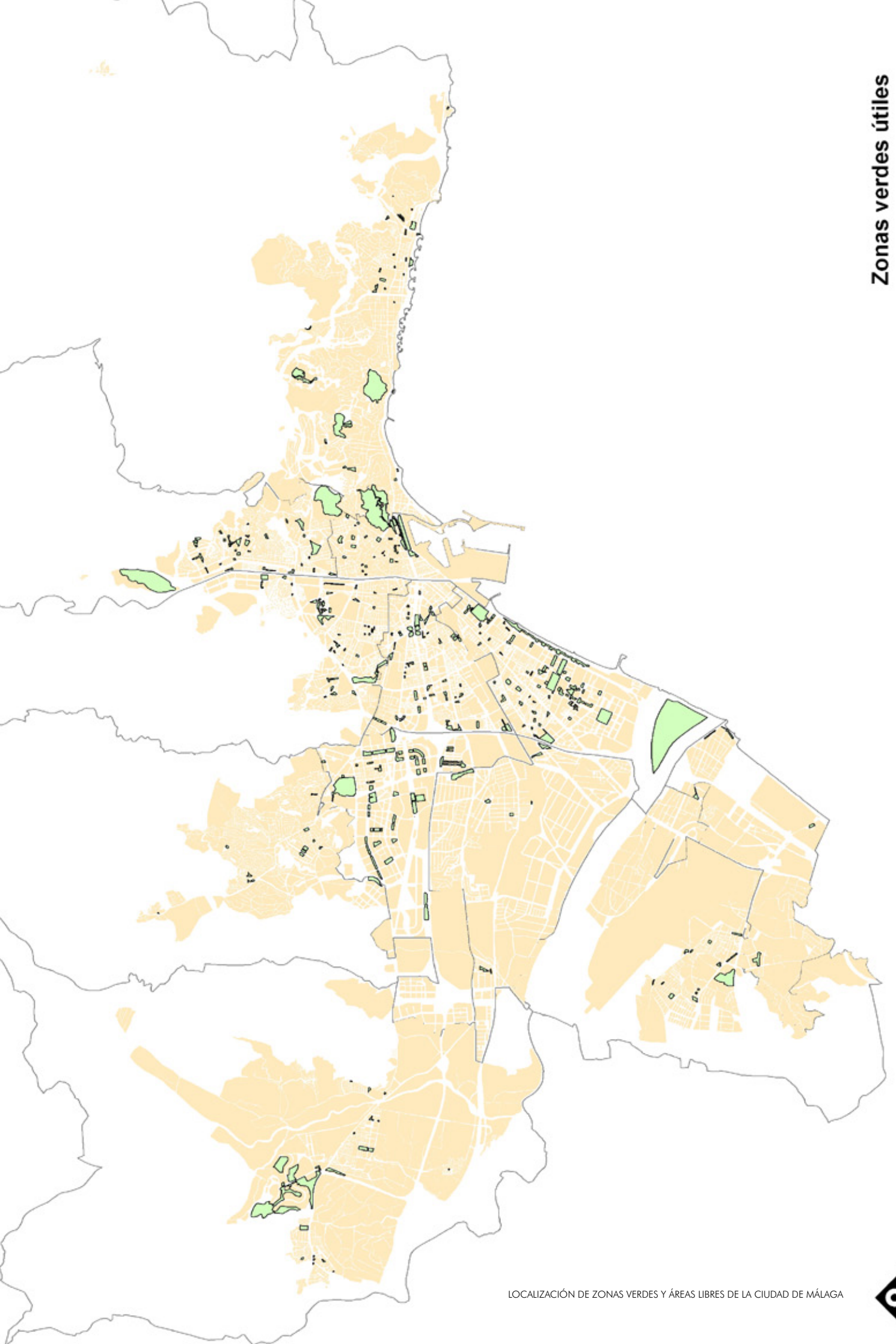
ZONAS VERDES POR HABITANTE	
Nº habitantes	577.884
Superficie zonas verdes útiles (m ²)	3.730.905
Zonas verdes por habitante	6,46

Año de referencia: 2009

Serie histórica: zonas verdes por habitante



MÁLAGA, PARQUE DEL OESTE

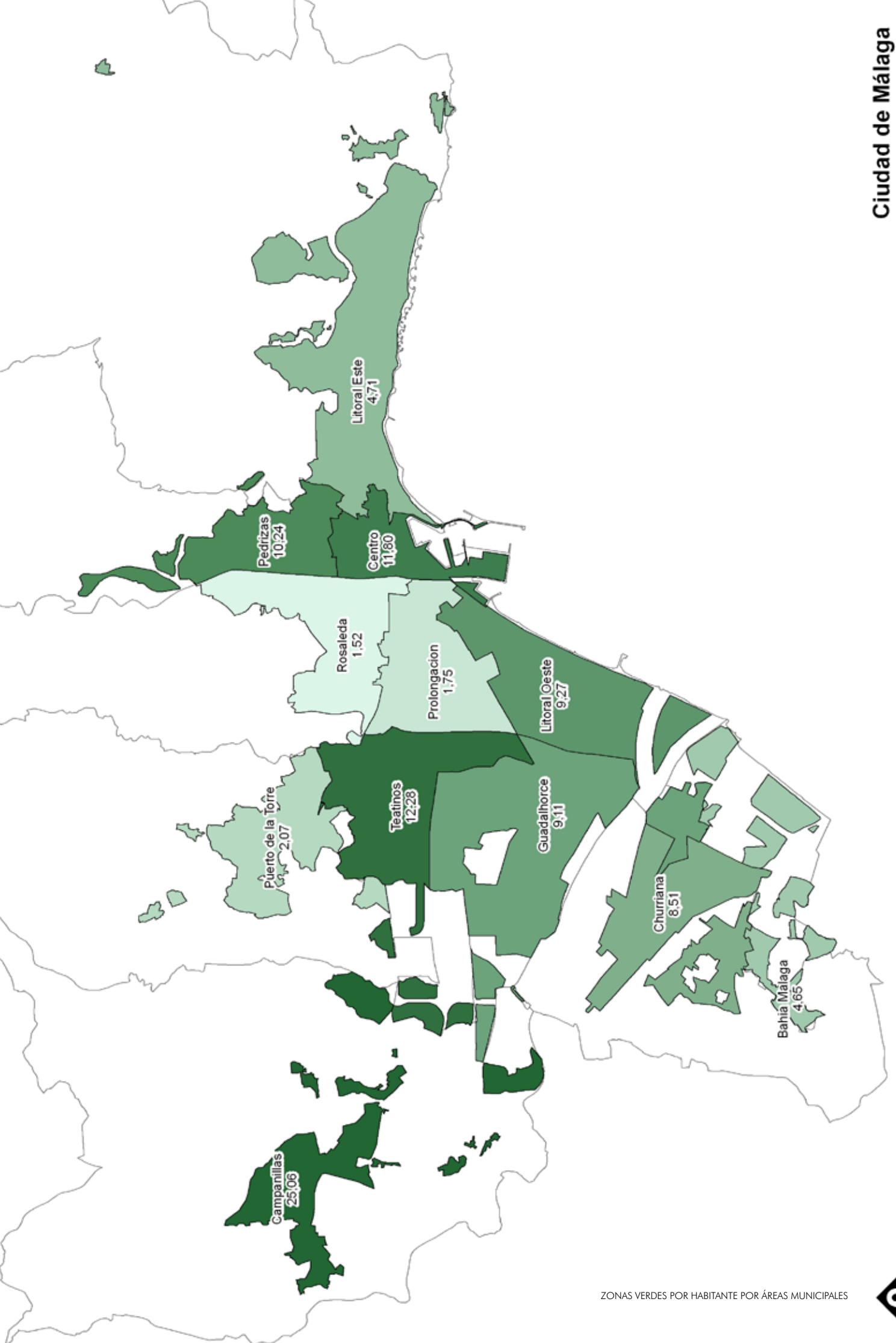


Zonas verdes útiles



Zonas verdes útiles (373 ha)





Ciudad de Málaga

6,46 m2/hab



4.2

NÚMERO DE ÁRBOLES POR HABITANTE

CONCEPTO

Relación entre la cantidad de árboles existentes en el tejido urbano consolidado con respecto al número total de habitantes.

UNIDAD DE MEDIDA

Árboles por habitante.

RELEVANCIA

La presencia de un número de árboles suficiente en una ciudad es una cuestión de vital importancia. La cantidad de dióxido de carbono que la población emite diariamente exige la existencia de un cierto número de árboles en relación a la misma para compensar sus efectos. Los árboles, además, actúan como filtro de la polución.

Por otra parte, la asignación de arbolado viario posibilita la creación de corredores verdes urbanos, que pueden jugar un papel fundamental en el mantenimiento de la biodiversidad para algunas especies, además de servir al ciudadano al crear espacios públicos de calidad.

No obstante, este indicador no proporciona información cualitativa acerca de la vegetación existente. Debe ser complementado con otros índices que analicen la superficie vegetal productora de sombra o las distintas especies de vegetación existentes.

METODOLOGÍA

Para obtener este indicador es necesario conocer el número total de árboles gestionados por el Ayuntamiento, a los que hay que añadir los gestionados por las distintas entidades de conservación.

Este indicador se puede obtener tanto a nivel municipal como de forma más específica por áreas o distritos municipales. Para ello, es necesario conocer, además del número de árboles, la localización de los mismos, obteniéndose de esta forma una capa de árboles georeferenciados. Esta información se puede obtener a partir de los datos proporcionados por las distintas fuentes, que pueden ser completados o contrastados a través de trabajo de campo.

Por último, el índice final se obtiene como el cociente entre el número de árboles existentes en la zona a analizar y el número de habitantes que residen en dicha zona.



ARBOLEDA EN PASEO DE MIRAMAR



PARQUE CLAVERO, 1985-2007: CALLE SIN ÁRBOLES

4.3

MASA FOLIAR PRODUCTORA DE SOMBRA**CONCEPTO**

Este indicador mide la superficie total de sombra producida por la masa foliar correspondiente a la copa de los árboles existentes en el tejido urbano del municipio de Málaga.

UNIDAD DE MEDIDA

Volumen o superficie.

RELEVANCIA

En las ciudades mediterráneas en las que el clima cálido es predominante en la mayor parte del año, la existencia de zonas de sombra es fundamental para la mejora de la calidad de la vida de la ciudadanía, no solo desde el punto de vista de la calidad ambiental, sino además para mejorar el disfrute de los espacios abiertos, contribuyendo a mitigar las altas temperaturas.

Este indicador complementa otros índices de zonas verdes, aportando la información relativa al tamaño o porte de los árboles.

METODOLOGÍA

A partir de los datos obtenidos para el indicador anterior, es posible establecer tipologías de árboles en función de su masa arbórea, siendo la más simple la que los cataloga como árboles de pequeño porte, árboles de porte medio y árboles de gran porte. Para el establecimiento de dichas categorías se deben tener en cuenta aspectos como la edad o la especie de cada uno de los ejemplares. Esta información puede contrastarse además con el uso de ortofotografía en combinación con algoritmos de reconocimiento de imágenes a partir de los cuales es posible estimar la masa foliar productora de sombra.

Por último, una vez realizada esta estimación, se calcula la superficie total de sombra producida por los árboles. Este indicador se puede obtener tanto a nivel municipal como de forma más específica, por áreas o distritos municipales.



4.4

PORCENTAJE DE ESPECIES AUTÓCTONAS DE VEGETACIÓN**CONCEPTO**

Este indicador mide el porcentaje de especies de vegetación autóctona sobre el total de especies existentes en la ciudad.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje.

RELEVANCIA

La existencia de un alto número de especies de vegetación características de la zona repercute en el mantenimiento de los hábitats naturales del municipio.

Este indicador permite conocer el porcentaje de especies autóctonas en relación al número de especies introducidas, atendiendo tanto al número de especies como a la cantidad de ejemplares existentes para cada una de ellas.

METODOLOGÍA

A partir de los datos existentes de especies de vegetación, utilizados para los indicadores precedentes, es posible obtener el número total de especies de vegetación, así como la cantidad de ejemplares correspondientes a cada una de ellas.

A partir de esta información, se distinguen las especies de origen autóctono de aquellas que no lo son. Una vez obtenidos ambos datos, para determinar el indicador será suficiente con calcular el porcentaje del número de árboles de especies autóctonas con respecto al total.

4.5

PROXIMIDAD A ZONAS VERDES

CONCEPTO

Este indicador mide el porcentaje de población que vive a una distancia suficientemente cercana a al menos una zona o espacio verde.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de población.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Málaga, Centro Municipal de Informática del Ayuntamiento de Málaga y Área de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La existencia de zonas verdes en grandes ciudades no es suficiente, su localización también es importante. Los beneficios que las zonas verdes producen son menos relevantes en el caso de que la mayor parte de ellas se encuentren localizadas en las afueras o en la parte periurbana de las ciudades. La proximidad de la población a los espacios verdes influye de forma clara en que los ciudadanos puedan disfrutar diariamente o con cierta regularidad de estas áreas. Es deseable, por tanto, que los espacios naturales se encuentren integrados en el área urbana consolidada de las ciudades, cercanos al ciudadano, de tal forma que la población pueda acceder a ellos cubriendo distancias cortas.

METODOLOGÍA

A partir de los datos obtenidos para el indicador de zonas verdes por habitante, se representan dichas

áreas como una capa de entidades poligonales en el sistema de información geográfica, de acuerdo con su localización.

El padrón de habitantes georreferenciado se obtiene a través de un proceso de unión entre los registros correspondientes a los habitantes y el callejero municipal georreferenciado. El resultado es una capa GIS de entidades puntuales donde cada entidad representa un registro del padrón.

Una vez ambas capas han sido generadas, se definen los ámbitos de proximidad, estableciendo para ello distintas categorías en función de la extensión de las zonas verdes. Esta definición de buffers o ámbitos de proximidad se lleva a cabo atendiendo al siguiente criterio:

- Zonas verdes entre 1.000 y 5.000 m²: 300 metros de distancia.
- Zonas verdes entre 5.000 y 10.000 m²: 500 metros de distancia.
- Zonas verdes de más de 10.000 m²: 900 metros de distancia.

Finalmente, el porcentaje de población que vive próximo a una zona verde se obtiene para cada categoría a través de un proceso de unión espacial entre la capa de habitantes y la de ámbitos de proximidad.

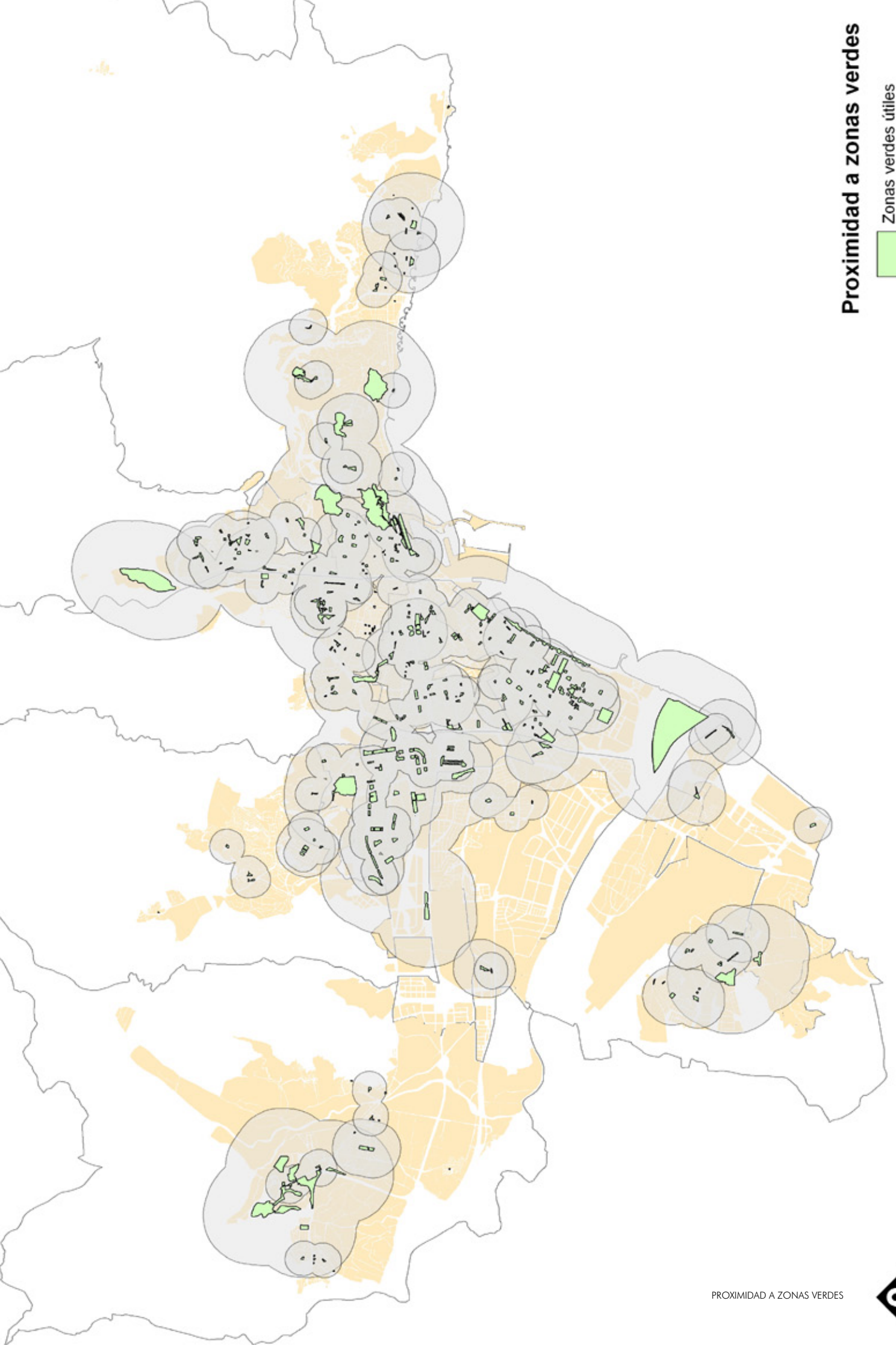
CÁLCULO

PROXIMIDAD A ZONAS VERDES

Población total	577.884 hab.	
Zonas verdes entre 1000 y 5000 m ² (300 m.)	421.166 hab.	72,88 %
Zonas verdes entre 5000 y 10000 m ² (500 m.)	341.680 hab.	59,13 %
Zonas verdes de más de 10000 m ² (900 m.)	511.664 hab.	88,54 %
Proximidad a al menos una zonas verde	543.857 hab.	94,11 %

Año de referencia: 2009





Proximidad a zonas verdes

-  Zonas verdes útiles
-  Ámbitos de proximidad



CINCO MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

El transporte es una pieza fundamental en la estrategia sostenible para una mejor calidad de vida. Por una parte facilita la movilidad y la accesibilidad de las personas, los servicios y las mercancías de una zona a otra del ámbito urbano. La eficiencia y rapidez de la accesibilidad está vinculada al modelo de organización del territorio de la ciudad.

Por otra parte, el transporte es uno de los sectores económicos más consumidores de energía no renovable, y que provocan más contaminación atmosférica y acústica, al tiempo que retenciones de tráfico y accidentes. El equilibrio sostenible de la movilidad, y el fomento del transporte público es uno de los objetivos principales de una política ambiental urbana.

- 5.1 TRANSPORTE MODAL
- 5.2 CRECIMIENTO DE VIAJEROS EN TRANSPORTE PÚBLICO
- 5.3 SUPERFICIE DEDICADA A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
- 5.4 INTENSIDAD DE TRÁFICO
- 5.5 PROXIMIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO
- 5.6 LONGITUD Y PROXIMIDAD DE CARRILES BICI
- 5.7 CALLES PEATONALES

5.1

TRANSPORTE MODAL

CONCEPTO

El indicador de reparto o distribución modal del transporte muestra qué tipos de medios de desplazamiento utiliza mayoritariamente la ciudadanía y su proporción con respecto al número total de viajes considerados.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje por tipo de transporte.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Análisis de la movilidad en la ciudad de Málaga. Servicio de Programas del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La distribución de los viajes según los modos de transporte en el área urbana es un indicador de la calidad de la movilidad y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación atmosférica, al ser el tráfico uno de los principales causantes de la mala calidad del aire en las ciudades.

De acuerdo con la información existente sobre el uso del transporte público y privado, o de los recorridos efectuados a pie o en bicicleta, la distribución modal del tráfico constituye un indicador básico para establecer políticas de transporte.

METODOLOGÍA

Los datos relativos a modos o sistemas de transporte utilizados por los ciudadanos para trasladarse a su lugar de trabajo, estudio u ocio se obtienen a través de estudios que analizan la forma de viajar. Se utiliza para ello encuestas en lugares estratégicos de la ciudad para recoger información, a partir de las cuales se calcula el porcentaje de viajes realizados según el modo de transporte.

Los datos considerados se refieren a la distribución modal de viajes totales teniendo en cuenta los desplazamientos internos en Málaga ciudad por una parte y los desplazamientos en Málaga más los desplazamientos entre Málaga ciudad y su área metropolitana por otra.

CÁLCULO		
TRANSPORTE UTILIZADO		
	Málaga Ciudad	Málaga ciudad+ciudad-área metropolitana
a) transporte público	11,20 %	11,10 %
a.1 bus público	9,70 %	8,10 %
a.2 bus metropolitano público	0,20 %	0,80 %
a.3 taxi	1,20 %	1,00 %
a.4 tren	0,10 %	1,20 %
b) transporte privado	42,50 %	50,10 %
b.1 coche privado	34,90 %	43,20 %
b.2 moto privado	6,20 %	5,60 %
b.3 bus privado	1,40 %	1,30 %
c) bicicleta	0,40 %	0,40 %
d) a pie	45,90 %	38,50 %

Año de referencia: 2007

5.2

CRECIMIENTO DE VIAJEROS EN TRANSPORTE PÚBLICO

CONCEPTO

El indicador mide el crecimiento de usuarios del transporte público, expresado en base 100 tomando como referencia el año 1995, lo cual permite establecer un seguimiento porcentual de la tendencia mostrada por este indicador.

UNIDAD DE MEDIDA

Base 100 (año de referencia 1995).

FUENTE DE INFORMACIÓN

Empresa Municipal de Transportes (EMT).

RELEVANCIA

La mejora de los valores obtenidos a través de este indicador resulta de gran importancia porque constituye un punto de unión entre la cohesión social y el desarrollo equilibrado del territorio. Priorizar el transporte público tiene no solo ventajas para los usuarios, ya que contribuye de forma eficaz a la sostenibilidad del desarrollo de las ciudades permitiendo recuperar zonas para los peatones, sino que también contribuye a reducir el consumo de energía y recursos naturales.

METODOLOGÍA

Inicialmente, se obtiene el número total de viajeros de autobús en el año 1995, que se tomará como base 100 para el cálculo del indicador.

Por otra parte, se obtiene el número total de viajeros total para el año sobre el cual se efectuará el cálculo. Este valor se multiplica por 100 y se divide por el dato de 1995, obteniendo así el valor de crecimiento en base 100.

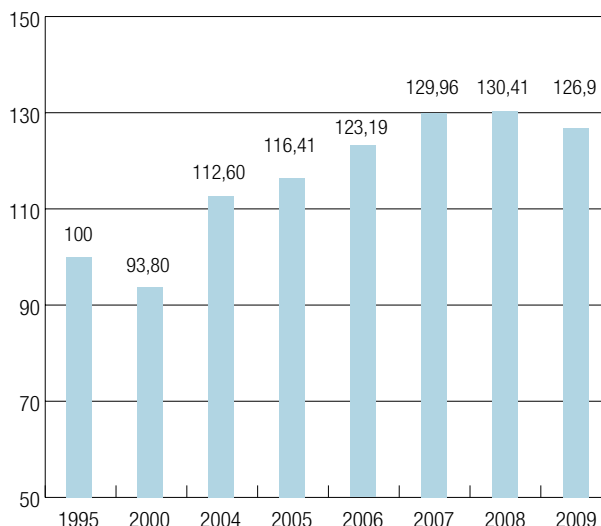
CÁLCULO

CRECIMIENTO DE VIAJEROS EN BUS (BASE 100-1995)

N. Viajeros en BUS 1995	35.071.647
N. Viajeros en BUS 2009	44.505.271
Crecimiento viajeros en BUS (base 100)	126,90

Año de referencia: 2009

Serie histórica: crecimiento de viajeros en bus (base 100-1995)



5.3

SUPERFICIE DEDICADA A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

CONCEPTO

Este indicador nos permite conocer la longitud o superficie dedicada a uso exclusivo de medios de transporte tanto de tipo público, como bicicletas, espacio peatonal o de tipo privado.

UNIDAD DE MEDIDA

Superficie (metros cuadrados) o longitud (metros).

FUENTE DE INFORMACIÓN

Empresa Municipal de Transportes (EMT).
Área de Tráfico del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

Uno de los objetivos prioritarios en toda gran ciudad debe ser el garantizar el transporte público y la buena accesibilidad peatonal y en bicicleta, desalentando en la medida de lo posible el uso masivo del vehículo privado, siendo ésta una de las premisas y directrices principales de los sistemas de movilidad sostenibles.

Esto es posible a partir de la mejora continua de los sistemas de transporte público, dedicando una mayor superficie para uso exclusivo de los mismos, fomentando las conexiones intermodales y estableciendo vínculos cómodos y prácticos para que el ciudadano prefiera hacer uso de los mismos.

METODOLOGÍA

El indicador se obtiene de forma directa a partir de los datos proporcionados por las distintas fuentes de información.

CÁLCULO

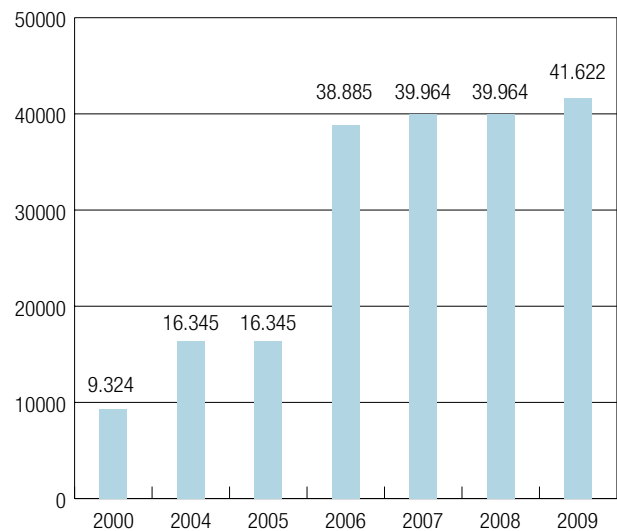
SUPERFICIE DEDICADA A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Superficie uso exclusivo transporte público	41.622 m ²
Longitud uso exclusivo de bicicletas	11.590 m
Superficie de uso peatonal en el Centro Histórico	73.268 m ²
Longitud de la red viaria básica	78.650 m

Año de referencia: 2009

Serie histórica:

Superficie uso exclusivo transporte público (m²)



5.4

INTENSIDAD DE TRÁFICO

CONCEPTO

La intensidad del tráfico se define como el número de vehículos que pasan sobre una sección determinada de una calzada o carril durante un periodo de tiempo determinado.

UNIDAD DE MEDIDA

Base 100 (año de referencia 2005).

FUENTE DE INFORMACIÓN

Área de Tráfico del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

Teniendo en cuenta que el tráfico es una de las principales fuentes de contaminación acústica y atmosférica, se plantea reducir el impacto del transporte en el medio ambiente. A su vez, esta reducción supone un ahorro energético y una mayor eficiencia en el consumo de los recursos. A tales efectos, se busca fomentar el uso racional de los vehículos, en especial privados, promoviendo la utilización de medios de transporte alternativos.

METODOLOGÍA

Inicialmente, se obtiene el número de vehículos por día en las vías más representativas de la ciudad en el año 2005, que se tomará como base 100 para el cálculo del indicador.

Por otra parte, se obtiene este mismo dato para el año sobre el cual se efectuará el cálculo. Este valor se multiplica por 100 y se divide por el dato de 2005, obteniendo así el valor de la variación de la intensidad de tráfico en base 100.

Los datos a partir de los cuales se realiza el cálculo del número de vehículos por día son los correspondientes a la intensidad media diaria en día laborable (I.M.D.L.) correspondientes al año en cuestión. Para la obtención del valor de intensidad de tráfico en la ciudad se toman en consideración la totalidad de los puntos de medida situados en las vías más significativas de acuerdo a los criterios establecidos por el Área de Tráfico.

CÁLCULO

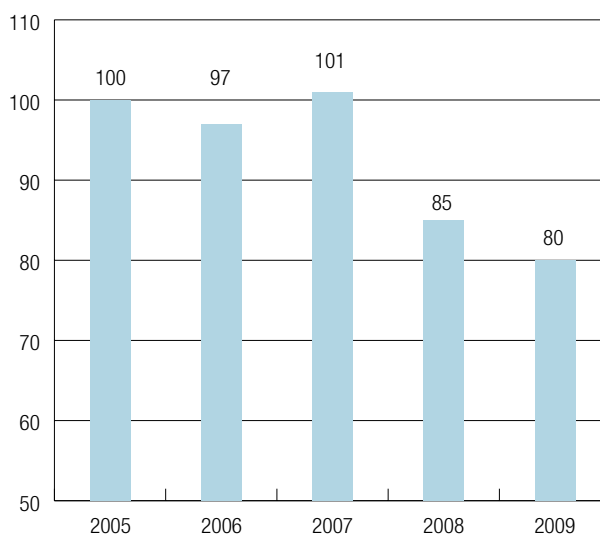
INTENSIDAD DE TRÁFICO (BASE 100-2005)

Vehículos/día/ciudad 2005	1.188.207
Vehículos/día/ciudad 2009	946.771
Variación (base 100)	79,68

Año de referencia: 2009



Serie histórica:
intensidad de tráfico (base 100-2005)



5.5

**PROXIMIDAD DEL
TRANSPORTE PÚBLICO****CONCEPTO**

Este indicador mide el porcentaje de población que puede encontrar una parada de transporte público a una distancia suficientemente cercana a su lugar de residencia.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de población.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Empresa Municipal de Transportes (EMT), Centro Municipal de Informática del Ayuntamiento de Málaga y Área de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La proximidad del transporte público es uno de los factores más importantes a la hora de incentivar a la ciudadanía a utilizar el vehículo privado lo menos posible, junto a otras cuestiones como la calidad o la frecuencia. Una buena calidad en el servicio de transporte público, con buena frecuencia y cercano al lugar de residencia de los habitantes hacen de éste una alternativa para minimizar la utilización masiva de los vehículos privados.

METODOLOGÍA

Inicialmente, a partir de los datos facilitados, las paradas de autobús se representan como entidades puntuales en el sistema de información geográfica, de acuerdo con su localización.

El padrón de habitantes georreferenciado se obtiene a través de un proceso de unión entre los registros correspondientes a los habitantes y el callejero municipal georreferenciado. El resultado es una capa GIS de entidades puntuales donde cada entidad representa un registro del padrón.

Una vez ambas capas han sido generadas, se definen los ámbitos de proximidad a una distancia de 300 metros para las paradas de autobús. Esta información se completará con la georreferenciación de las paradas de metro, una vez las líneas iniciales comiencen a dar servicio, estableciendo para ellas los ámbitos de proximidad a una distancia de 500 metros.

Finalmente, el porcentaje de población que vive próximo a una parada de transporte público se obtiene a través de un proceso de unión espacial entre la capa de habitantes y la de ámbitos de proximidad.

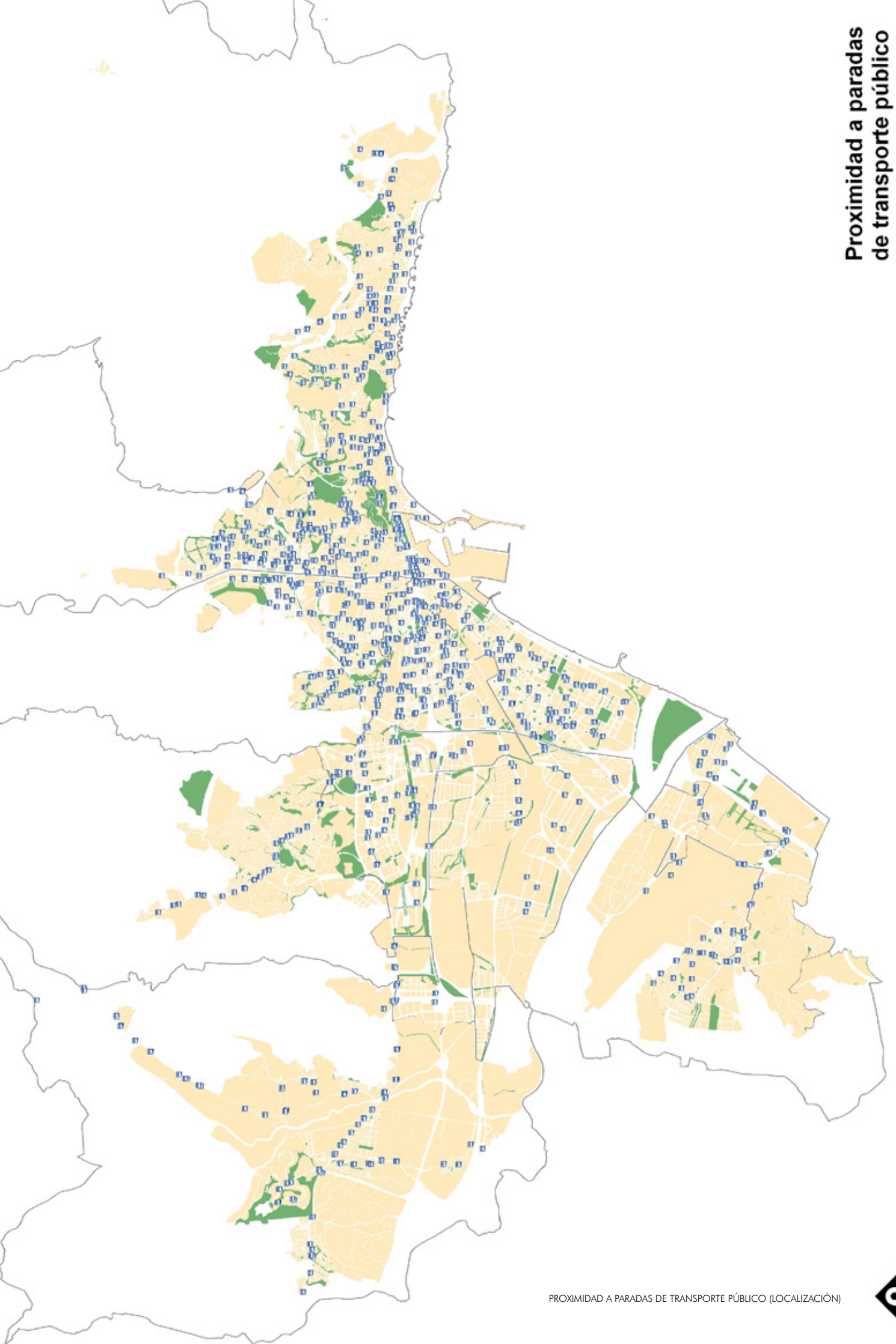
CÁLCULO**PROXIMIDAD A PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Población total	577.884
Pobl. con paradas bus < 300 m.	543.884
Porcentaje de población	94,12

Año de referencia: 2009



MOVILIDAD PRIVADA EN EL TRANSPORTE ESCOLAR



**Proximidad a paradas
de transporte público**



Paradas autobús EMT



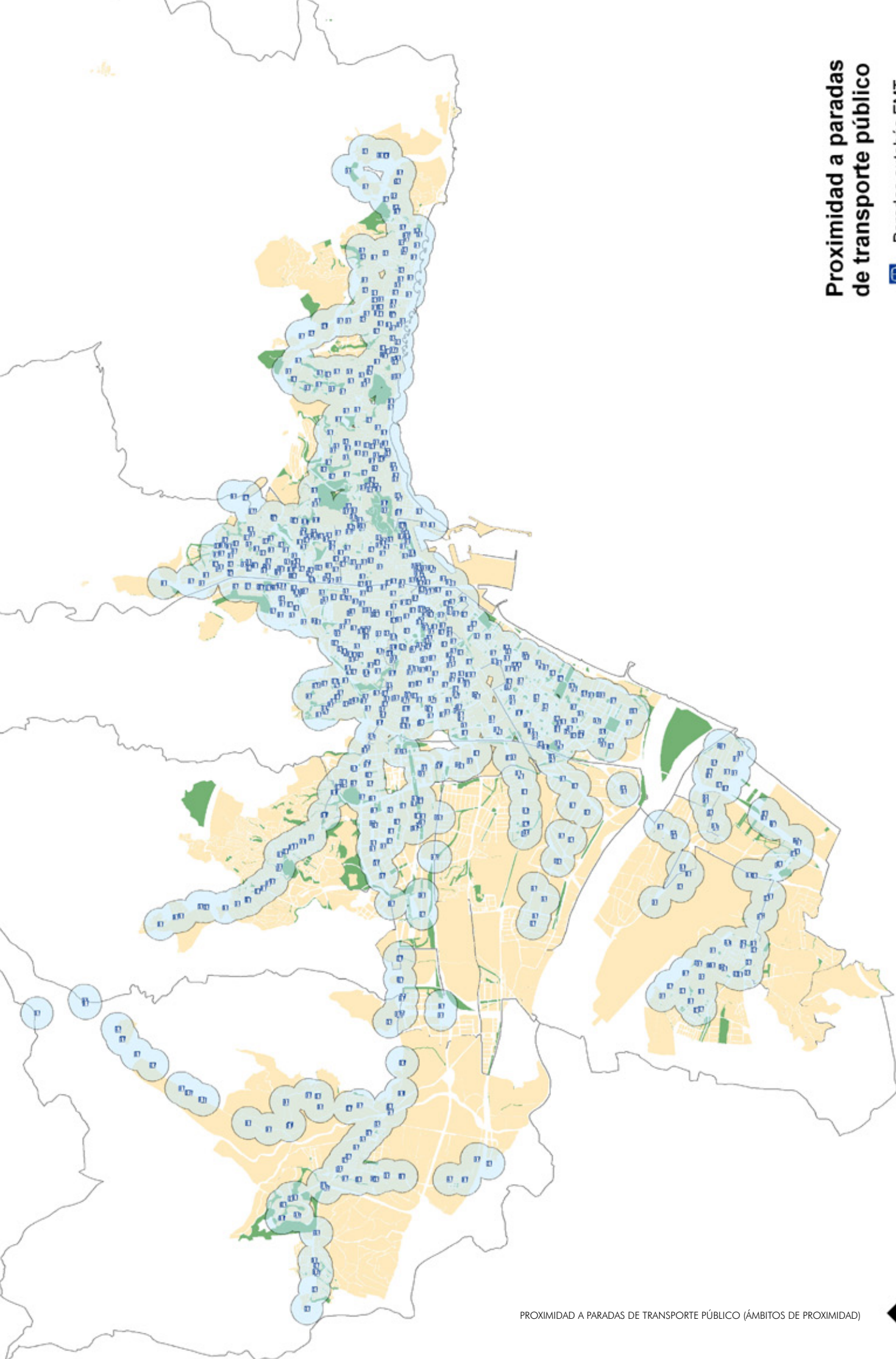
Proximidad a paradas de transporte público



Paradas autobús EMT



Ámbito de proximidad (300 m)



5.6

LONGITUD Y PROXIMIDAD
DE CARRILES BICI

CONCEPTO

A través de este indicador se determina la longitud lineal en metros de la red de carriles bici existentes y su proximidad a la población.

UNIDAD DE MEDIDA

Metros y porcentaje de población.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Área de Tráfico del Ayuntamiento de Málaga, Centro Municipal de Informática del Ayuntamiento de Málaga y Área de Gestión Tributaria del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

Los carriles bici son tramos de viario que actúan como espacio dedicado para el uso exclusivo de bicicletas. Generalmente se encuentran marcados de forma distintiva en el pavimento e incluyen símbolos identificativos como flechas indicando el sentido o el símbolo de una bicicleta. Su presencia, y especialmente su interconexión, repercuten en un mejor reparto del espacio viario mejorando la calidad de vida de los residentes, al proveer un medio de desplazamiento alternativo, más saludable y sostenible, especialmente indicado para cubrir distancias cortas.

METODOLOGÍA

A partir de los datos proporcionados por el Área de Tráfico, se obtiene la localización y extensión de los carriles bici existentes.

Por otra parte, el padrón de habitantes georreferenciado se obtiene a través de un proceso de unión entre los registros correspondientes a los habitantes y el callejero municipal georreferenciado. El resultado es una capa GIS de entidades puntuales donde cada entidad representa un registro del padrón.

Una vez ambas capas han sido generadas, se definen los ámbitos de proximidad a una distancia de 300 metros. Finalmente, el porcentaje de población que vive próximo a la red de carriles bici se obtiene a través de un proceso de unión espacial entre la capa de habitantes y la de ámbitos de proximidad.

CÁLCULO

LONGITUD Y PROXIMIDAD DE CARRILES BICI

Longitud carriles bici	11.590
Pobl. con carril bici < 300 m.	117.690
Porcentaje de población	20,37

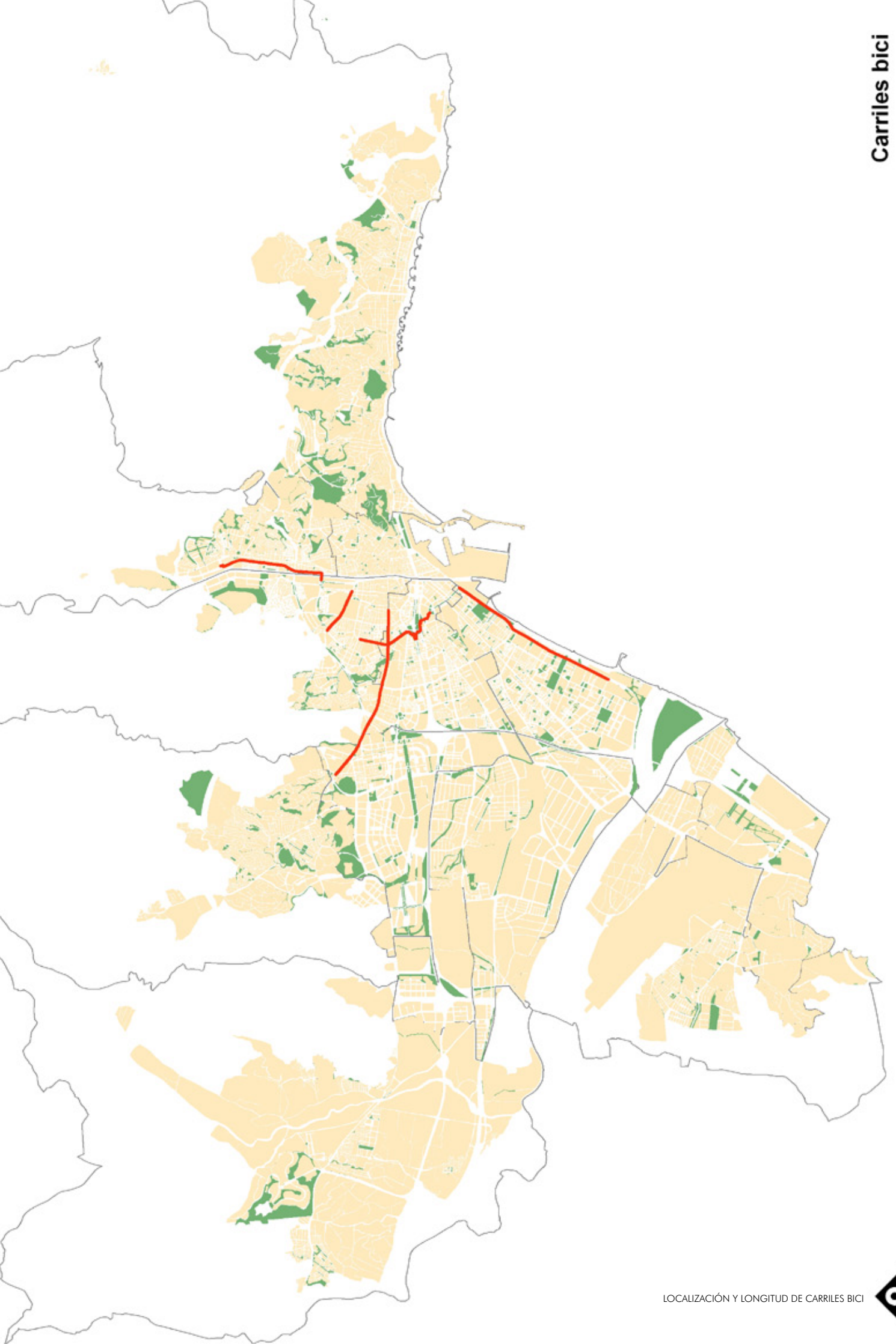
Año de referencia: 2009



CARRIL BICI EN HUELIN



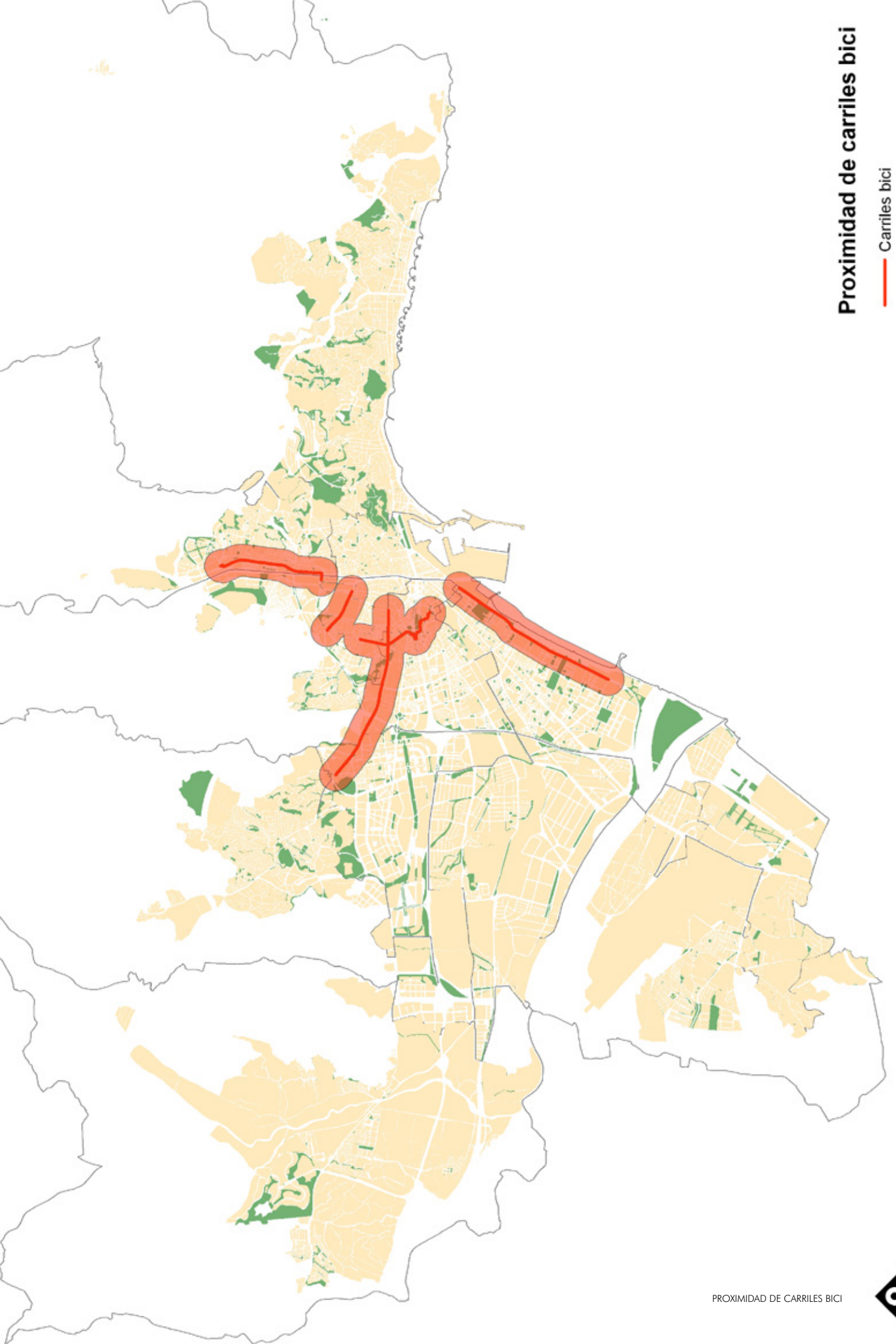
BICICLETAS PARA ALQUILER EN BARCELONA



Carriles bici

— Carriles bici





Proximidad de carriles bici

— Carriles bici

■ Ámbito de proximidad (300 m)



5.7

CALLES PEATONALES**CONCEPTO**

A través del cálculo de este indicador se obtiene el porcentaje de calles peatonales sobre el total de calles y vías de la ciudad, teniendo en cuenta la longitud de las mismas.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de longitud de calles peatonales.

FUENTE DE INFORMACIÓN

Centro Municipal de Informática del Ayuntamiento de Málaga.

RELEVANCIA

La presencia suficiente de calles peatonales proporciona un espacio de calidad que se encuentra separado del espacio dedicado a los vehículos. La adecuación de estas áreas mejora la movilidad peatonal, atenúa los efectos de un diseño de ciudad con una configuración prioritaria para el uso del coche privado y proporciona acceso a todo tipo de desplazamientos a pie: desde y hacia los lugares de residencia, el trabajo, parques, escuelas, áreas comerciales, etc. También proporcionan lugares de ocio para que caminen y jueguen los niños.

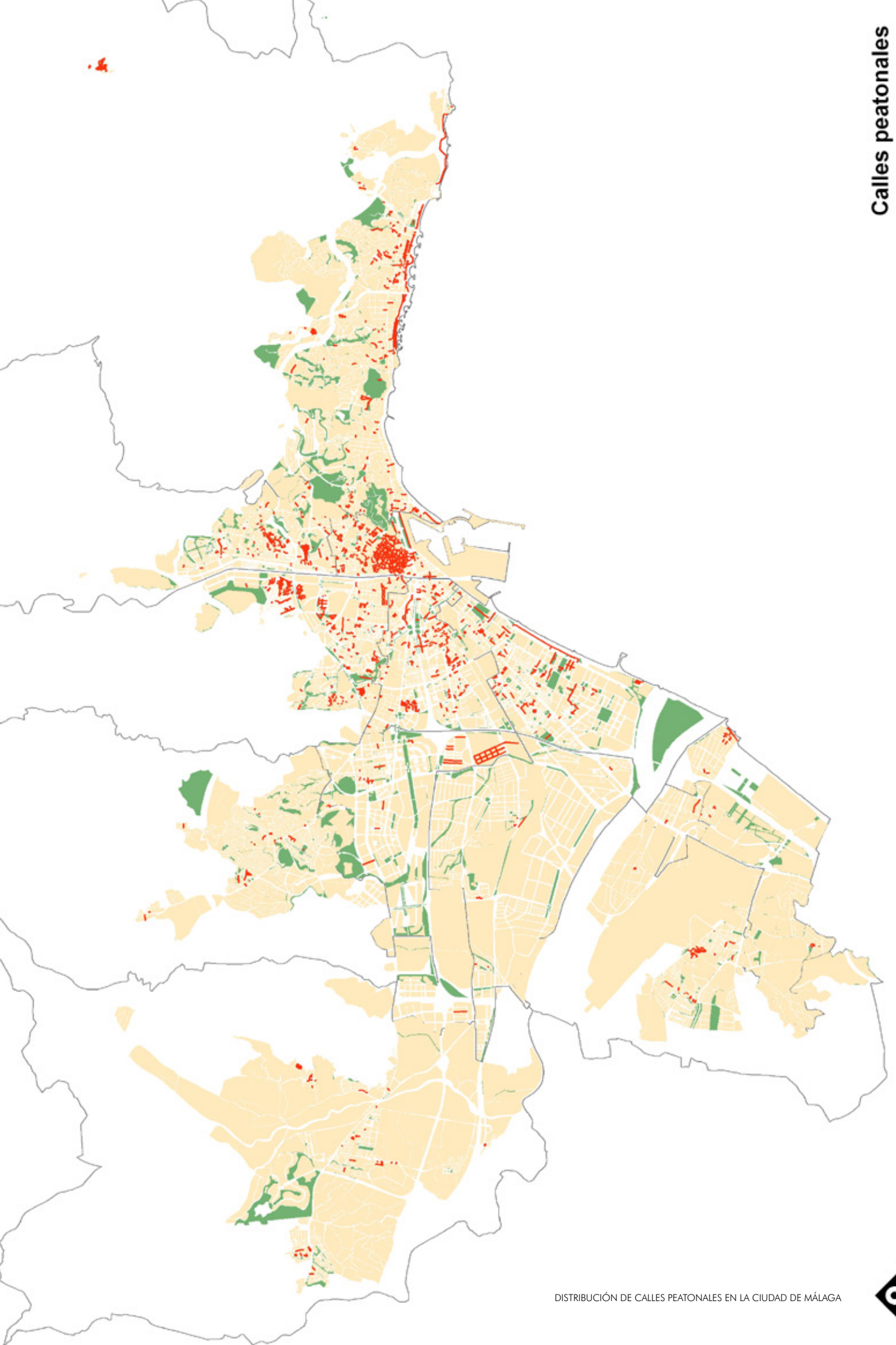
METODOLOGÍA

A partir de los datos existentes en el callejero municipal georreferenciado, es posible obtener la longitud de todos los ejes que componen el viario de la ciudad. A partir de este dato, se obtiene el porcentaje de calles o espacios peatonales como la proporción entre la longitud total de calles cuyo uso sea peatonal y la longitud total del viario urbano.

**CÁLCULO****CALLES PEATONALES**

Longitud de calles peatonales (m)	104.952
Longitud total de calles y vías (m)	1.189.128
% calles peatonales	8,83

Año de referencia: 2009



Calles peatonales
— Calles peatonales

