

GERENCIA MUNICIPAL
DE URBANISMO
EXCMO. AYUNTAMIENTO

VÉLEZ MÁLAGA

ADAPTACIÓN
PARCIAL A LA LOUA

PLAN GENERAL DE
ORDENACIÓN URBANÍSTICA

TOMO V
ANÁLISIS DE TRÁFICO

INDICE:

1. ANTECEDENTES

2. ÁMBITO DE ESTUDIO

3. INFORMACIÓN BASE

4. POBLACIÓN

4.1. LA PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN

5. RED VIAL DEL MUNICIPIO

6. EL TRÁFICO

6.1. ANÁLISIS DE LAS CARRETERAS

7. EL PARQUE DE VEHÍCULOS

8. CONCLUSIONES

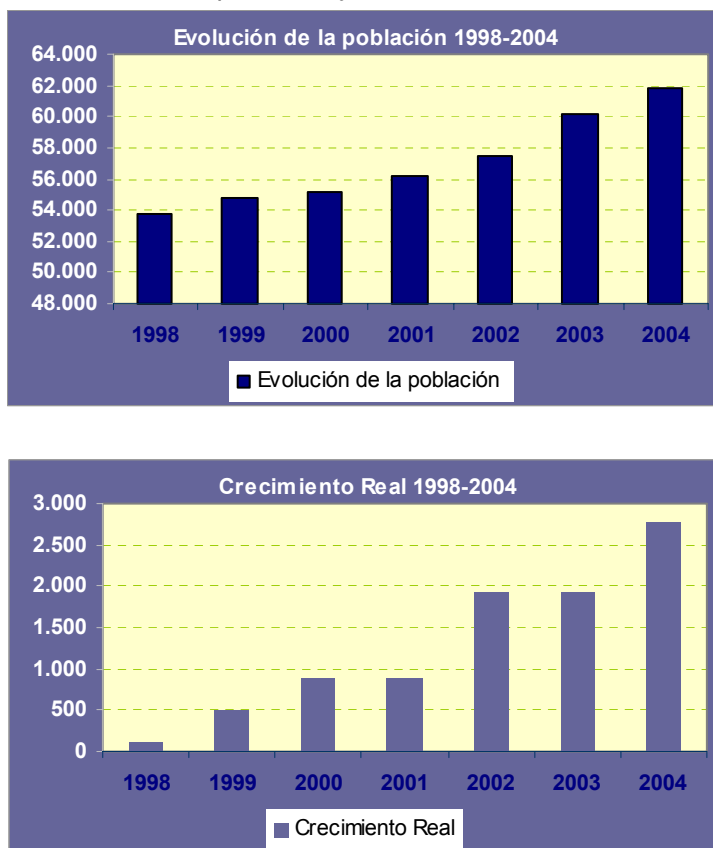
Además se han empleado de forma auxiliar otras fuentes de información, principalmente los productos cartográficos digitales procedentes del Instituto Cartográfico de Andalucía.

4. POBLACIÓN

El estudio de la población, su desarrollo y crecimiento en el tiempo se hace imprescindible en este tipo de estudios, dada su implicación como factor determinante en el tráfico tanto por su incidencia en la intensidad como para poder explicar su comportamiento actual y futuro.

Vélez-Málaga se trata de un municipio costero que actúa como cabecera de la comarca de la Axarquía, con un peso relativo muy importante dentro de la provincia e incluso fuera de ella, que cuenta en el 2005 con 64.919 según el Padrón de Habitantes. En los últimos años se ha constatado un crecimiento constante, desde 1998 se encuentra en una senda de crecimiento, siendo más intensa desde el 2003.

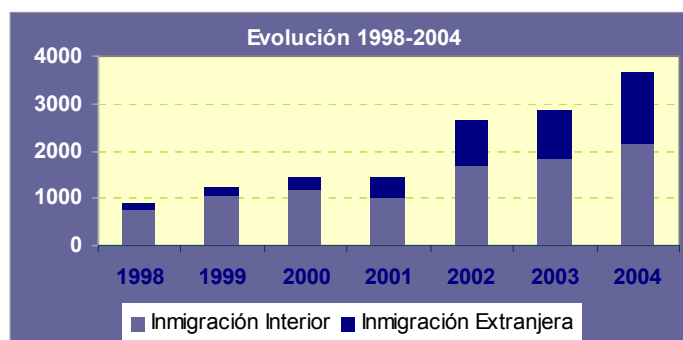
Evolución de la población y crecimiento real 1998-2004



Este crecimiento se debe en su mayor parte a la entrada de efectivos procedentes de fuera del municipio, y no tanto por el crecimiento vegetativo que aunque muestra una tendencia creciente es poco significativo en el aumento de la población, no supone más del 10 por ciento del crecimiento de la población en el último año disponible (2004).

Como se aprecia en el siguiente gráfico, se confirma una tendencia positiva de los flujos migratorios, convirtiéndose en un municipio receptor en vez de emisor. En los últimos años, de forma cada vez más acentuada, en el 2004 según las estadísticas de Variaciones se trasladaron a este municipio 3.668 personas, casi el 6 por ciento de la población.

Evolución de la inmigración 1998-2004



Los efectivos que se incorporan en Vélez-Málaga, provienen en su mayor parte de la provincia, y en concreto, de otros municipios pertenecientes a la comarca de la Axarquía, que encuentran en este municipio una oferta de trabajo más importante y diversificada que en sus municipios de origen, además de ofrecerles una serie de servicios con un importante grado de especialización y buenas comunicaciones con respecto a la capital provincial.

En segundo lugar se situarían los inmigrantes procedentes de la capital, que suponen casi un 10%, los cuales saldrían de la misma debido al alto coste de la vivienda en la capital y también por la búsqueda de un ambiente menos urbano y con mayor calidad ambiental, pudiendo mantener su trabajo en Málaga debido a su cercanía y buenas comunicaciones.

En cuanto a los inmigrantes procedentes de otras provincias andaluzas, cabe destacar el papel que tienen los municipios de la provincia de Granada cercanos a la provincia de Málaga, y con los que Vélez-Málaga y su comarca mantienen una relación estructural según el Plan del Territorio de Andalucía.

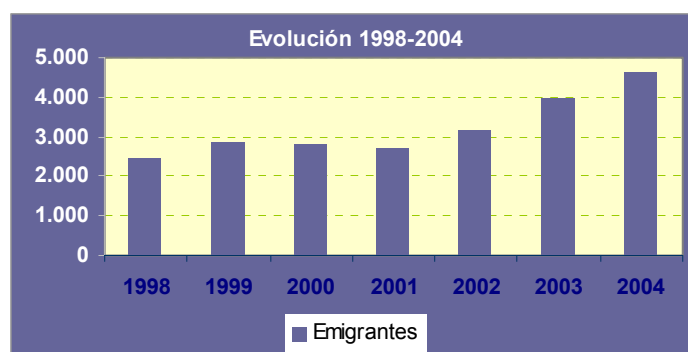
Caso aparte son los inmigrantes procedentes del extranjero, los cuales suponen más de un tercio de los inmigrantes que llegan al municipio, atraídos por el turismo de sol y playa que ha crecido en importancia en los últimos años, y forman parte indiscutible de una población flotante, de turismo estacional, consolidada en el municipio desde las últimas décadas.

Si se observan los datos procedentes de las estadísticas de variaciones residenciales en los últimos años, se puede deducir que la construcción en 1998 de la autovía A-7 que comunica la Costa del Sol Oriental con la capital malagueña ha sido decisiva para el incremento de la población en Vélez-Málaga. Así, en el periodo 1998-2004 se ha cuadruplicado la entrada de población de fuera del municipio que llegan a Vélez-Málaga y además, han variado las tendencias, ya que en 1998 más de la mitad de los inmigrantes procedían de la misma provincia y apenas había inmigrantes extranjeros.

En cuanto a las emigraciones, no son tan importantes y su porcentaje con respecto a la población total se sitúa en un 1,86% en 2004. La mayor parte de estas emigraciones están dirigidas a otros municipios de la provincia y a la capital malagueña, siendo destacable el hecho de que casi una cuarta parte de los mismos emigran a otras comunidades autónomas tendencia que se viene dando desde 1998.

Con respecto a su evolución, la población emigrante ha ido creciendo proporcionalmente al número de habitantes del municipio, con lo cual la importancia relativa de la misma no ha variado en demasía en el periodo 1998-2004, experimentando un leve ascenso en los últimos años del periodo.

Evolución emigración 1998-2004



Si se observan las cifras de crecimiento natural, los datos muestran cómo el crecimiento vegetativo es muy bajo por lo que el crecimiento real del municipio se debe a la incorporación de efectivos de fuera del municipio, los nacimientos crecen moderadamente y las defunciones han tenido altibajos.

Dinámica demográfica 1998-2004

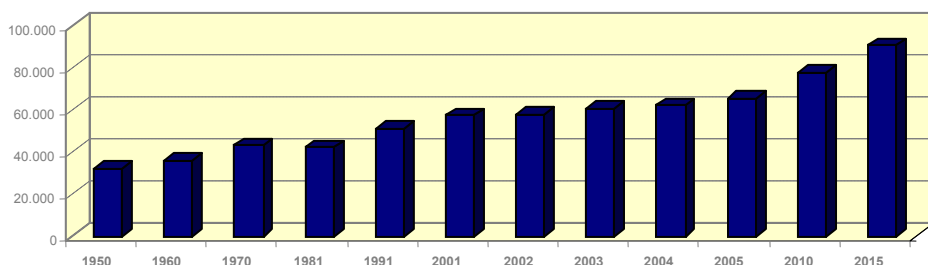
Dinámica demográfica de Vélez-Málaga 1998-2004								
	Tasa Nacimientos	Tasa Variación	Defunciones	Tasa Variación	Crecimiento Vegetativo	Tasa Variación	Crecimiento Real	Tasa Variación
1998	592		490		102		133	
1999	524	-11,49	448	-8,57	76	-25,49	496	272,93
2000	663	26,53	471	5,13	195	156,58	894	80,24
2001	635	-4,22	473	0,42	162	-16,92	885	-1,01
2002	682	7,40	492	4,02	190	17,28	1.932	118,31
2003	720	5,57	558	13,41	162	-14,74	1.940	0,41
2004	812	12,78	535	-4,12	277	70,99	2.794	44,02

Por último, es necesario señalar la importancia que ha adquirido, está adquiriendo y adquirirá el turismo residencial en algunos núcleos de población de Vélez-Málaga, allí donde esta actividad todavía no se ha desarrollado o es incipiente, lejos del desarrollo de otros municipios como Nerja o Torrox. Sin duda esta circunstancia repercutirá en un incremento de la población, la denominada población flotante que acudirá al municipio los fines de semana y, de manera especial, en el periodo estival, pudiéndose duplicar la población.

4.1. LA PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN

Según los resultados de la proyección, Vélez-Málaga alcanzará en 2015 una población de 90.411 habitantes, lo que supone un incremento de casi un 40%. Los datos confirman un crecimiento importante, lo cual reafirmaría su posición de cabecera comarcal y ciudad media importante dentro de la provincia.

Evolución y proyección de la población de Vélez-Málaga (1950-2015)



Este crecimiento se está produciendo desde el comienzo de este siglo (aunque de una forma atenuada) y se espera que crezca de manera significativa en los próximos años. El crecimiento de la población de este municipio vendrá por la mayor afluencia de efectivos de otras zonas y no por el crecimiento natural del mismo, que será positivo por la mayor longevidad de la población pero no probablemente por el aumento de los nacimientos, puesto que la tendencia es a retrasar la maternidad, la mujer tiene su primer hijo en torno a los 30 años.

En los últimos años, lo que se ha constatado es la importancia de la incorporación de nuevos residentes procedentes de otros municipios, en concreto de los municipios colindantes de Vélez-Málaga, atraídos por su condición de cabecera comarcal. Además, su condición de municipio turístico de sol y playa ha hecho que en los últimos años se incrementen de manera sustancial el número de extranjeros. Esta entrada masiva viene provocada por el encarecimiento del suelo en la capital de la provincia y de otros municipios de la costa, por lo que la población, y en especial la más joven, está buscando alternativas para su primera vivienda en zonas con un precio más asequible, pero que al mismo tiempo cumpla ciertos requisitos como son: importante desarrollo de ciertas actividades como el comercio o el turismo que ofrecen oferta de trabajo, cercanía y accesos a la capital y un entorno ambiental agradable, requisitos que cumple Vélez-Málaga.

Se espera que este municipio siga las pautas de crecimiento de los municipios de la Costa del Sol Occidental en los años 90, incrementado además por su condición de cabecera comarcal, con lo que la tendencia es a seguir absorbiendo población de los municipios de la comarca y sobre todo población extranjera.

Además, en este municipio existe bastante diversidad en cuanto a sectores económicos, siendo un municipio agrícola tradicionalmente, con una fuerte industria manufacturera, situándose como un importante núcleo comercial con respecto a los municipios colindantes y con un fuerte crecimiento del sector terciario en general, debido a la cada vez mayor importancia del turismo.

En definitiva, todo apunta a que la proyección de población estimada se confirme e incluso pueda ser mayor a lo previsto, si se cumplen las expectativas planteadas, y que la tendencia demográfica de este municipio esté más cercana a su consolidación como polo de desarrollo provincial con mayor grado de autonomía con respecto a la capital provincial.

Este crecimiento debe llevar implícito una planificación coordinada y acorde puesto que este mayor volumen de población generará un mayor desarrollo urbanístico que demandará una mayor cantidad de agua, telecomunicaciones, equipamientos,... Además, se deberá tener en cuenta que habrá un incremento de población en los meses estivales, al adquirir mayor importancia el turismo de sol y playa.

5. RED VIAL DEL MUNICIPIO

En la figura que sigue se muestra la presente organización de la red viaria. Como se aprecia, tenemos dos vías de comunicación principales. Se trata de la N-340a y A-7 (N-340), que discurren de forma paralela de Este a Oeste por el término municipal de Vélez-Málaga.

Al Oeste del municipio se unen mediante una bifurcación de la N-340. Estas dos vías se enlazan también a través de distintas vías, como la carretera Ma-104, que conecta con el núcleo urbano de Algarrobo; la carretera Ma-176, que conecta con el núcleo urbano de Cajíz; la carretera Ma-109, que conecta con el núcleo urbano de Chilches; o la carretera A-335, que conecta con los núcleos urbanos de Torre del Mar y Vélez-Málaga, siendo esta última la más importante de las vías que hacen de nexo entre la carretera A-7(N-340) y N-340a.



Figura 2. Red Viaria Actual

6. EL TRÁFICO

El estudio del tráfico ha sido realizado según los datos facilitados por Consejería de Obras Públicas y Transportes, sobre el Plan General de Aforos de Andalucía y por el Ministerio de Fomento sobre el Plan Estatal de Aforos para los años anteriores a 2004, los cuales recogen la intensidad media diaria, intensidad media horaria, volumen de vehículos y clasificación de vehículos en ligeros y pesados, para un día tipo laborable.

Hay que destacar que las carreteras pueden presentar varias estaciones de aforo en su recorrido y que algunas estaciones carecen de algunos tipos de medidas y/o de datos para algunos años.

En el siguiente mapa (figura 3) se representa con colores la intensidad de vehículos por tramo de vía, de forma que es la A-7, a su paso por Vélez-Málaga, el tramos de mayor intensidad, con más de 20.000 vehículos / día. A la que le sigue la N-340 con una intensidad media que ronda los 15.000 vehículos / día. Como se aprecia a simple vista en la figura que sigue, son estas dos vías las que más tráfico soportan.

Dicho esto, queremos destacar también la carretera A-335, pues supone la conexión Norte-Sur para el municipio, la intensidad que soporta esta vía en su trazado más próximo al núcleo de Vélez-Málaga es muy alto, sobre todo por la tipología que tiene.

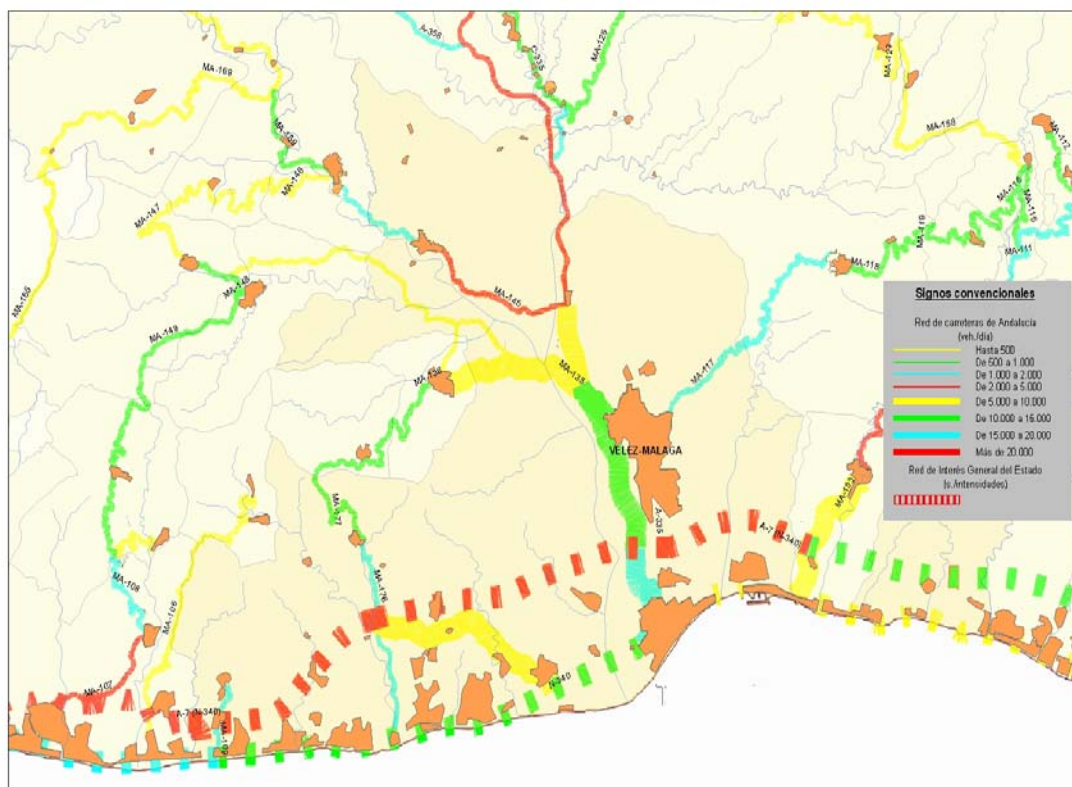


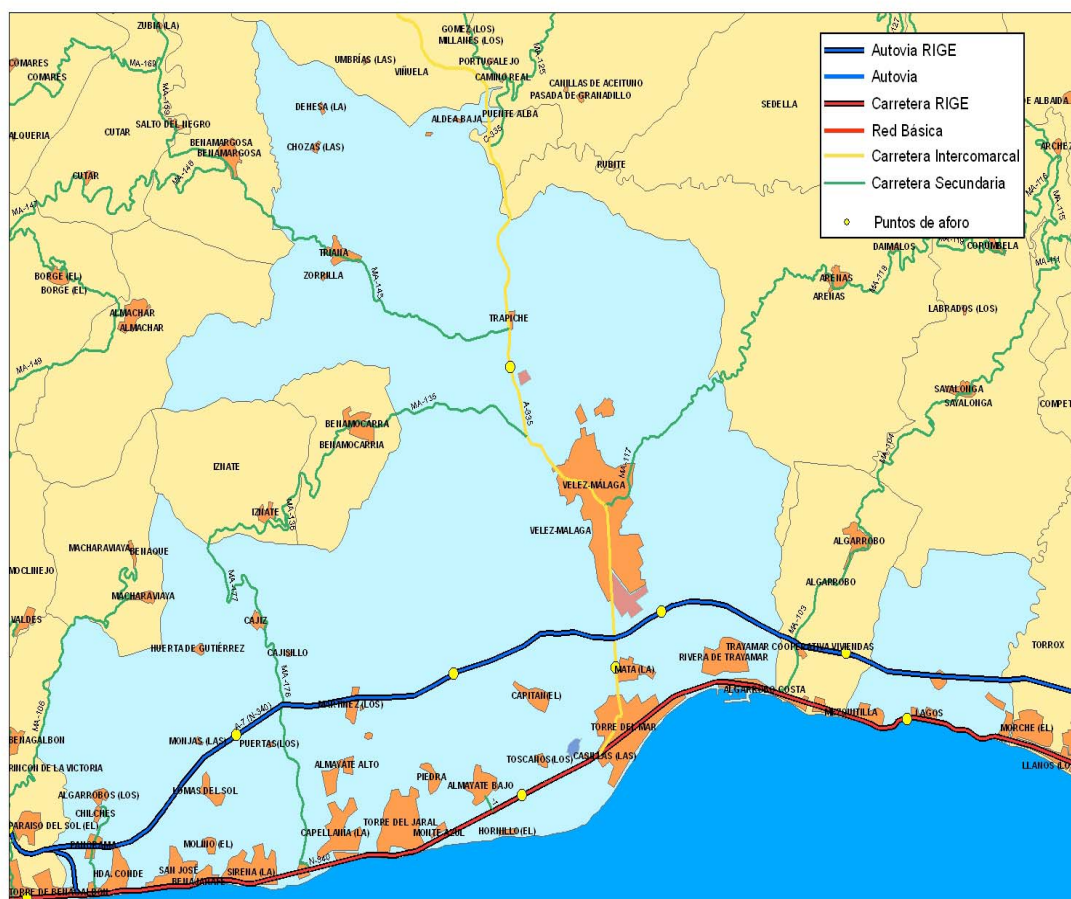
Figura 3. Intensidad del tráfico por tramos de carretera

6.1 ANÁLISIS DE CARRETERAS

Ahora nos detendremos en el análisis de las carreteras principales, viendo su crecimiento encanto a la intensidad media diaria en valores anuales absolutos, y su

comportamiento a lo largo del día, este se desprende del análisis de los datos obtenidos en las estaciones de aforos.

En el siguiente mapa se muestran las estaciones de aforo sobre las distintas carreteras. Son ocho en total , de los cuales cinco han sido estudiados por el “Plan Estatal de Aforos” y tres por el “Plan General de Aforos de Andalucía”.



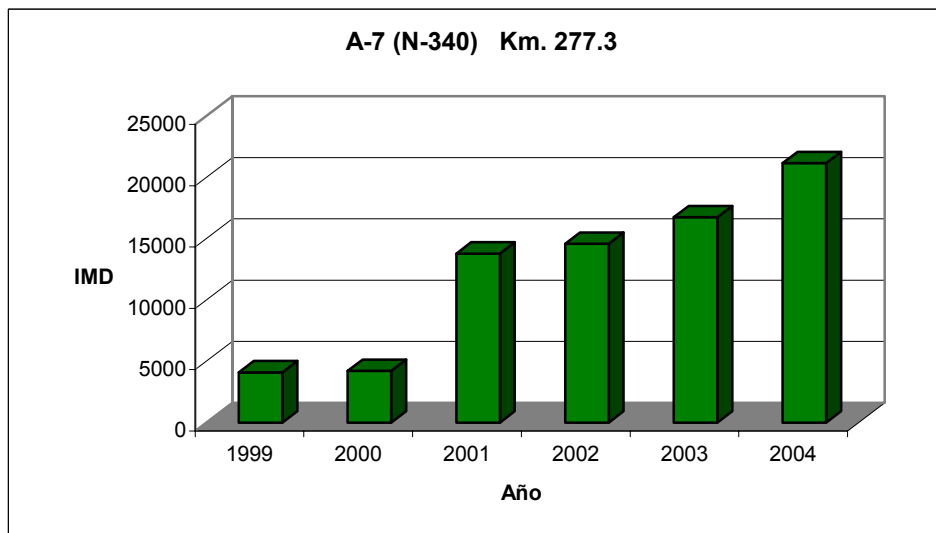
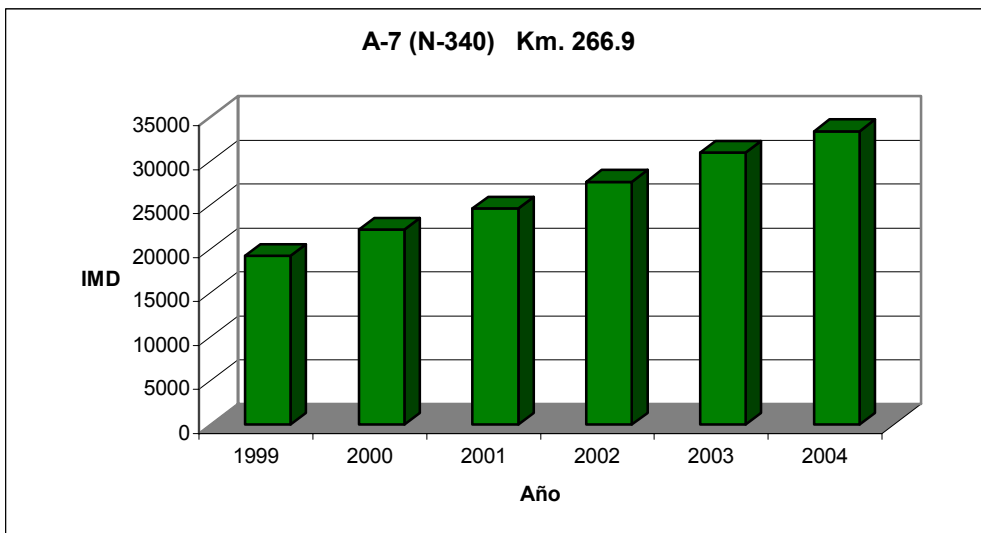
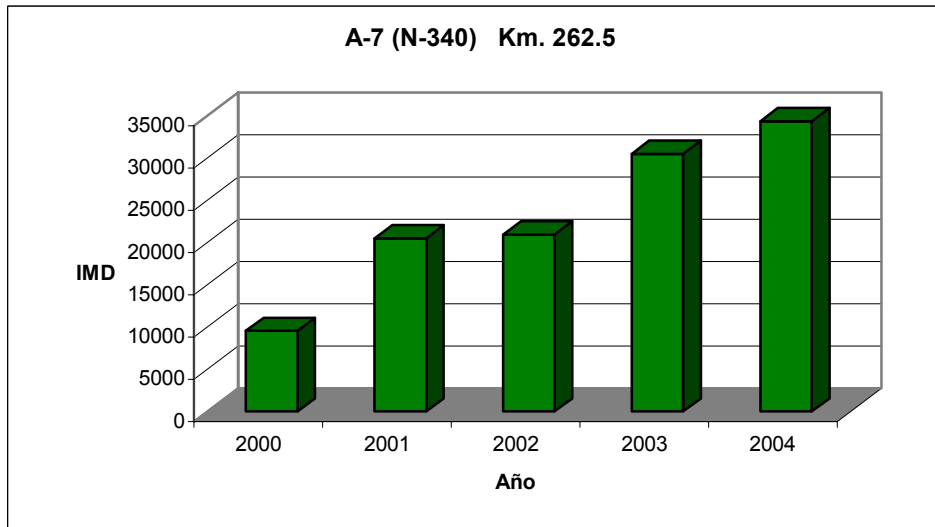
Mapa 4. Estaciones de Aforo para la zona de estudio.

Carretera A-7 (N-340).

La carretera A-7 (N-340) , a su paso por el término municipal de Vélez-Málaga, ha sido objeto de estudio en cuatro puntos distintos. Los datos para el año 2004 son los representados en la siguiente tabla:

KM.	IMD TOTAL	IMD LIGEROS	IMD PESADOS	CRECIMIENTO TOTAL	CRECIMIENTO LIGEROS	CRECIMIENTO PESADOS	DIAS AFORADOS
262.5	34354	30035	4210,00	12.64	10.47	32.14	001
266.9	33371	30009	3250,00	7.97	8.93	0.61	042
273.8	25578	22722	2773,00	Sin datos anteriores	Sin datos anteriores	Sin datos anteriores	001
377.3	21152	19134	1882,00	26.38	23.04	79.40	001

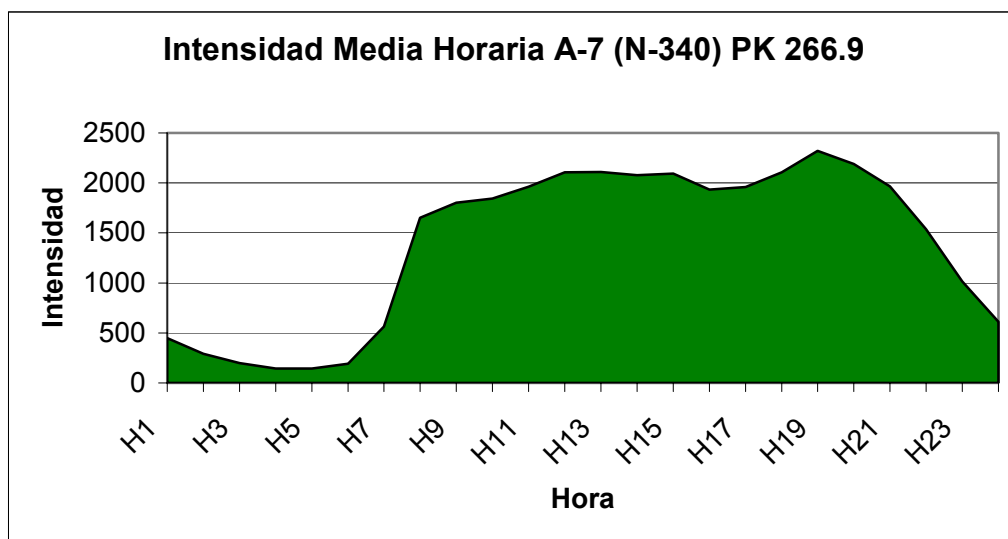
En los siguientes gráficos se muestra la evolución de la intensidad media diaria para cada estación y año:



Como se puede observar el crecimiento ha sido positivo en todas las estaciones de aforo, siendo más pronunciado en éste último, donde la intensidad media diaria se ha multiplicado por más de cinco veces en los últimos cinco años.

Para la estación del “Km. 273” no hay datos anteriores a 2004, por lo que no es posible estudiar la evolución de la IMD.

En el siguiente gráfico mostramos la evolución del tráfico a lo largo de un día tipo para la carretera A-7 (N-340) , estudiando la intensidad para cada hora del día.



En las primeras horas de la mañana se produce un aumento del flujo de vehículos, que coincide con el comienzo de la actividad laboral. Este alto volumen se mantiene constante a lo largo del día con un descenso progresivo en las últimas horas del día.

Carretera N-340a .

Como se observa en el Mapa 4, la carretera N-340a discurre paralela a la A-7 por el lado Sur. En este caso han sido dos puntos los estudiados, antes y continuación del cruce con la carretera A-335.

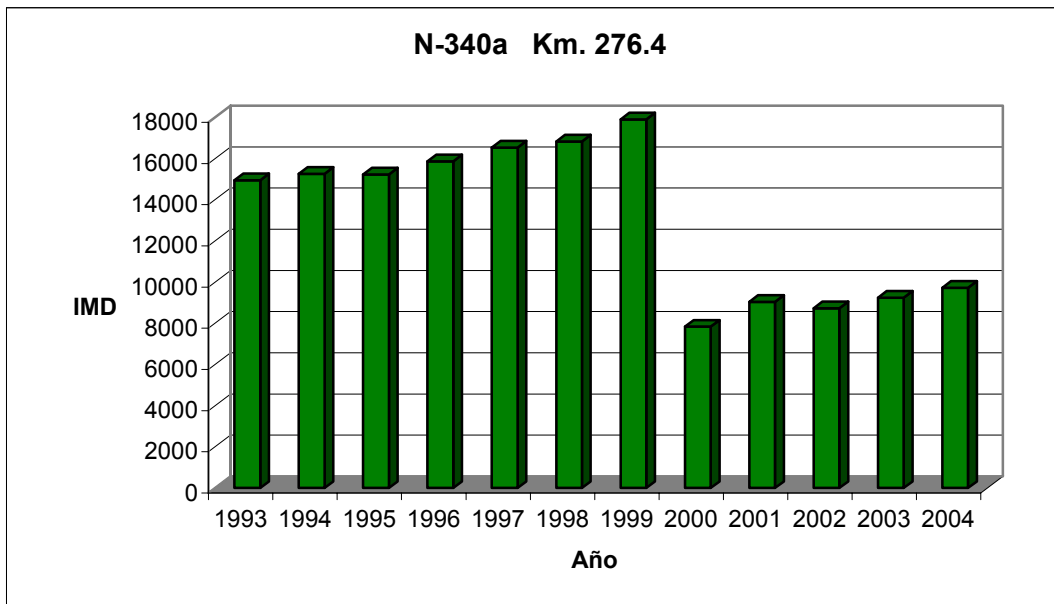
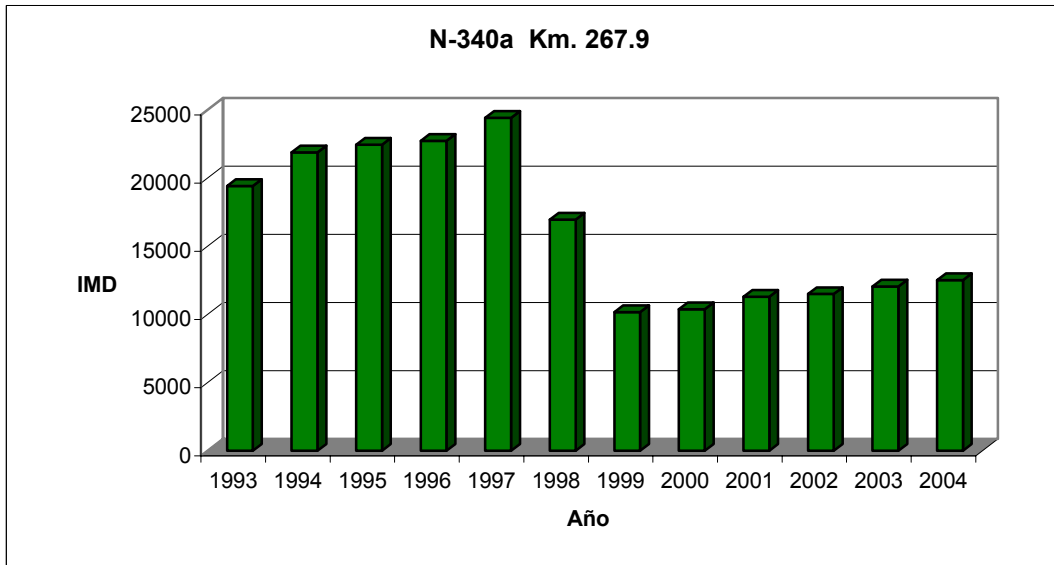
Los datos para el año 2004 son los representados en la siguiente tabla:

KM	IMD TOTAL	IMD LIGEROS	IMD PESADOS	CRECIMIENTO TOTAL	CRECIMIENTO LIGEROS	CRECIMIENTO PESADOS	DIAS AFORADOS
267.9	12511	10950	1091,00	3.86	4.45	9.31	012
276.4	9721	8701	663,00	5.12	8.11	-13.33	001

donde el Km. 267.9 está situado más al Oeste y el Km. 276.4 el situado más al Este.

Como se puede ver en la tabla, para el caso de la estación del Km. 267 los vehículos pesados han crecido de forma mucho más pronunciada que los ligeros. Para la otra estación se ve un marcado descenso que coincide con un crecimiento de vehículos pesados en su vía paralela A-7 (N-340).

En los siguientes gráficos se muestra la evolución de la IMD para cada estación:



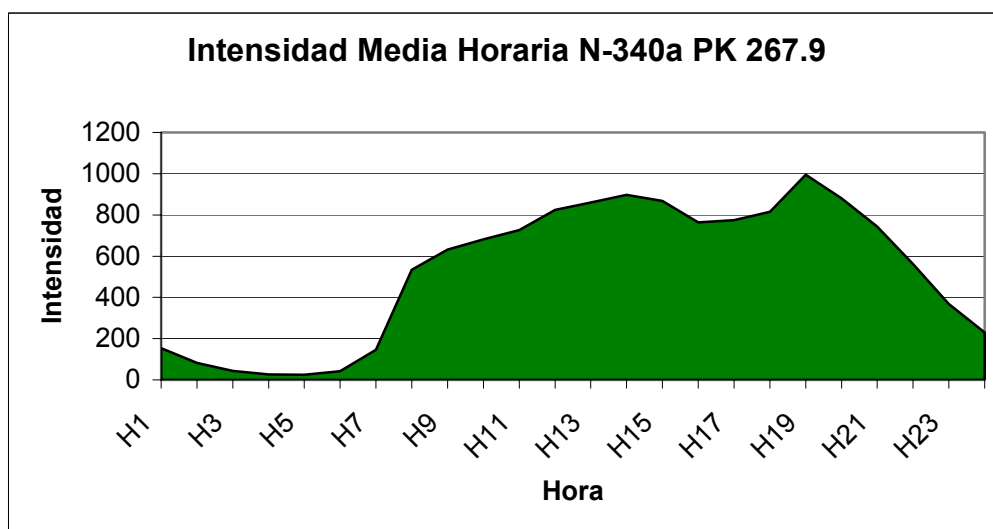
En el primer gráfico, en el año 1998 hubo una caída a menos de la mitad de intensidad media diaria. El motivo de este hecho es la apertura de la autovía A-7, que absorbió una gran parte del flujo de la carretera N-340a.

En el segundo gráfico este descenso se observa en el año 2002, debido a que el tramo que une Vélez-Málaga con Nerja se abrió al tráfico 2 años más tarde.

Si corregimos la caída de la IMD producida por la apertura de la A-7 se percibe el aumento de la IMD con respecto al año anterior, salvando los años 1994-1995 y 2001-2002, donde se estanca levemente el crecimiento.

Destaca también el mayor flujo de vehículos en la dirección Málaga-Vélez-Málaga, que es de 25.000 vehículos, frente a los 18.000 del tramo Vélez-Málaga-Nerja.

En el siguiente gráfico se puede observar la evolución del tráfico a lo largo de un día tipo para la carretera N-340a, estudiando la intensidad para cada hora del día.



En las primeras horas de la mañana se produce un aumento del flujo de vehículos, coincidente con el inicio laboral, que va creciendo hasta las 15 horas. El pico más grande se produce por la salida del trabajo con horario de tarde, con un máximo a las 20:00.

Carretera A-335.

La carretera A-335, a su paso por el término continuación de Vélez-Málaga, ha sido objeto de estudio en cuatro puntos distintos. Como se puede observar en el Mapa 4, esta vía presenta un trazado Norte-Sur, continuación a las carreteras N-340-a y A-7(N-340), conectándolas y uniendo los núcleos urbanos de Torre del Mar y Vélez-Málaga. Los datos para el año 2004 son los representados en la siguiente tabla:

Las estaciones de aforo a estudiar son las recogidas en el siguiente cuadro:

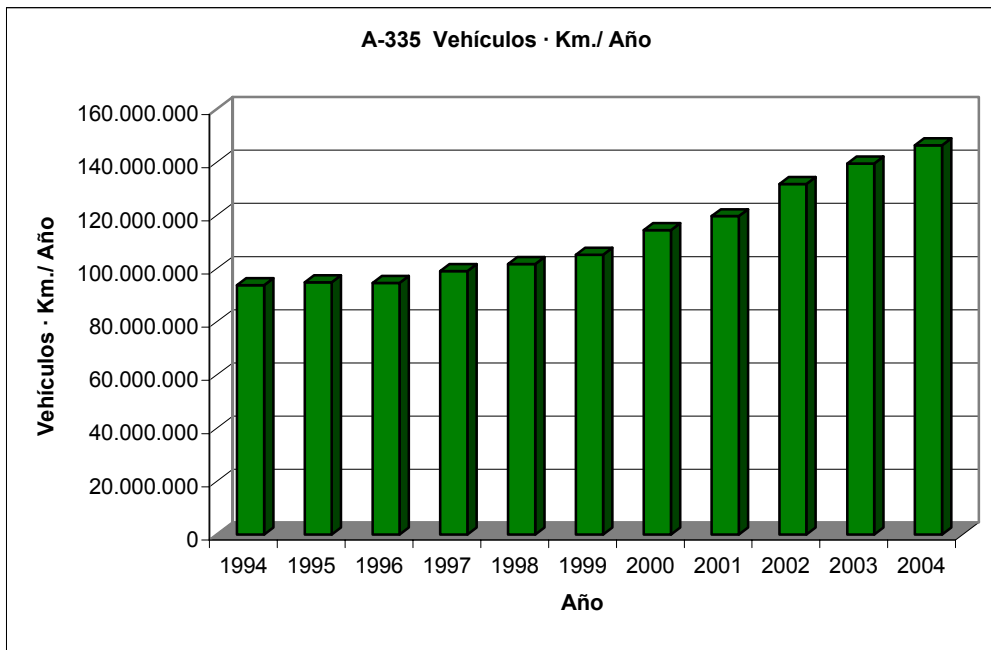
Año	KM	IMD TOTAL	% LIGEROS	% PESADOS	CRECIMIENTO TOTAL	CRECIMIENTO LIGEROS	CRECIMIENTO PESADOS	DIAS AFORADOS
2003	121	16141	93.05	6.95	5,3 %	5.1%	7.94%	21
2004	117	128 92	97.9	2.1	Sin datos	Sin datos	Sin datos	16

Como se puede ver en la tabla, los vehículos pesados han crecido de forma más pronunciada que los ligeros.

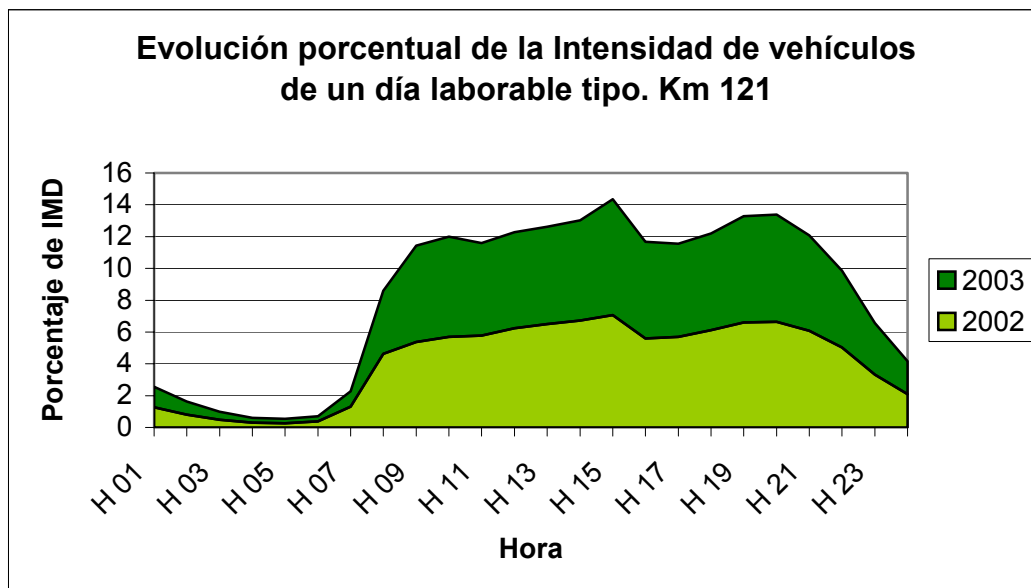
Hay que destacar la falta de datos anteriores a 2004 de la estación del "Km. 117", ni posteriores a 2003 de la estación del "Km. 121".

A continuación se muestran la tabla y el gráfico en los que queda representado el número de vehículos por kilómetro de vía y por año, donde se puede observar un incremento importante, especialmente a partir de 1998.

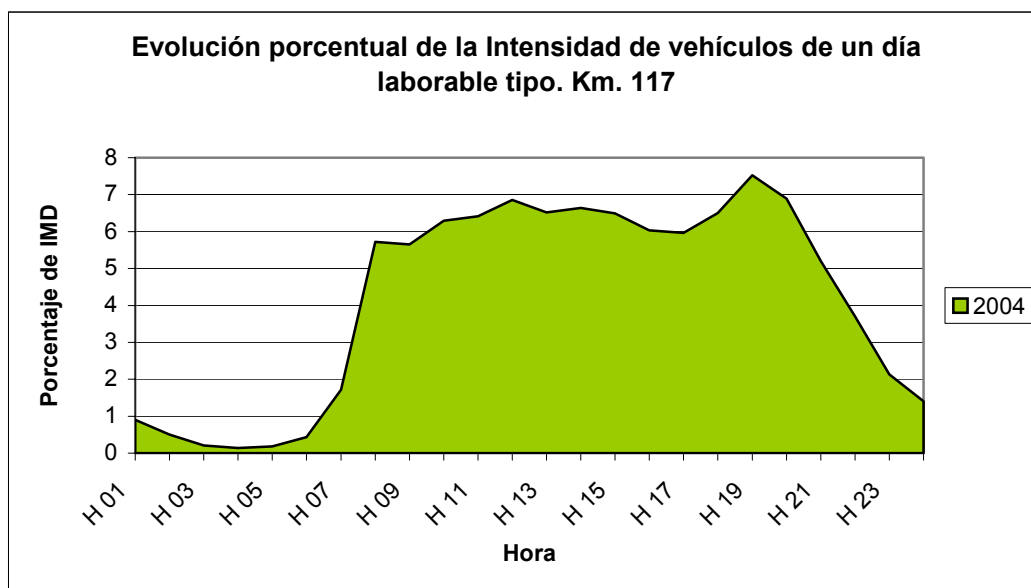
Vehículos Km. / Año	
1994	93.892.998
1995	94.955.181
1996	94.655.760
1997	99.108.684
1998	101.797.321
1999	105.343.449
2000	114.605.051
2001	119.811.648
2002	131.966.929
2003	139.592.867
2004	146.476.095



En el siguiente gráfico se puede ver la evolución del tráfico a lo largo de un día tipo para la carretera A-335 en la estación del "Km 121", situada entre la carretera A-7 y la N-340a , estudiando la intensidad para cada hora del día según el porcentaje de IMD.



En el siguiente gráfico se puede observar la evolución del tráfico a lo largo de un día tipo para la carretera A-335 en la estación del "Km 124", situada por encima del núcleo urbano de vélez-málaga, estudiando la intensidad para cada hora del día según el porcentaje de IMD.



7. EL PARQUE DE VEHÍCULOS

El estudio del parque de vehículos nos da una idea de la actividad del municipio y su evolución en el tiempo. Así se pueden prever las necesidades de infraestructuras en un futuro próximo.

En el siguiente cuadro se muestra la evolución del parque de vehículos en Vélez-Málaga, tomando como referencia los años 1999 y 2003. Para su comparación, se incluyen además los datos para Málaga.

	Año	Turismos	Motocicletas Ciclomotores	Furgonetas	Camiones	Autobuses	Tractores industriales	Otros	Ciclomotores
Vélez-Málaga	1999	19.500	2.786	3.504	2.109	39	171	400	914
	2003	24.475	9.076	3.916	3.396	47	215	618	7.204
<i>Málaga</i>	1999	208.067	27.625	20.987	14.845	911	954	5.261	2.519
	2003	240.048	31.287	20.239	21.220	781	1.522	44.049	4.101

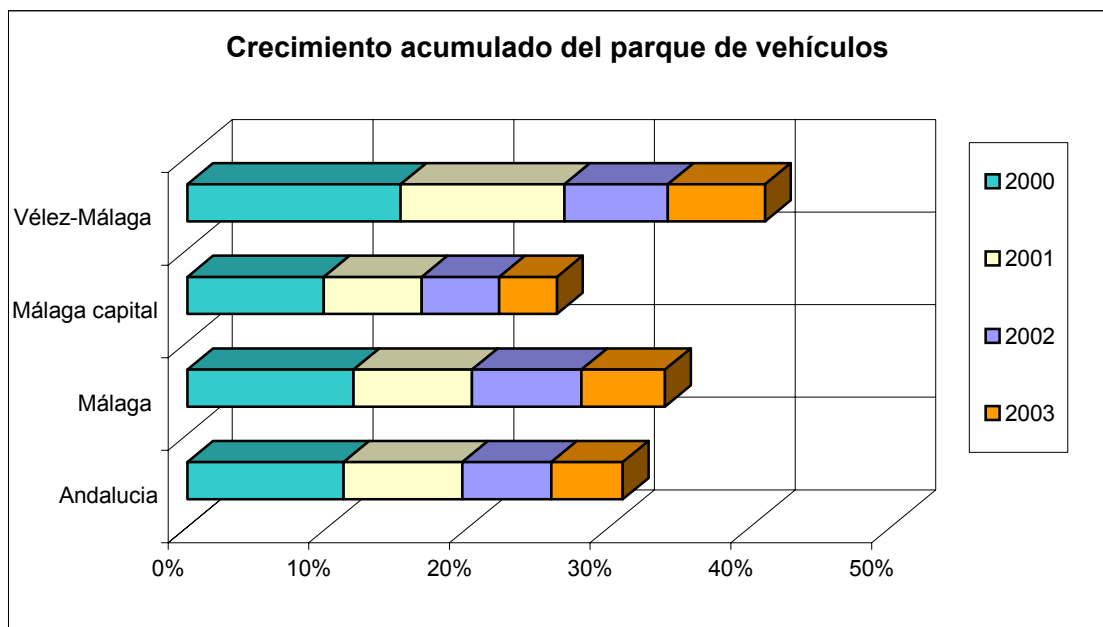
En el siguiente cuadro se muestra el número de vehículos y su evolución entre los años 1999 y 2003.

	1.999	2000	2001	2002	2003
Andalucía	3.582.884	3.980.750	4.316.479	4589314	4822887
Málaga	708516	792.269	858.958	925736	980722
Málaga capital	278650	305.698	326.958	344957	359146
Vélez-Málaga	28507	32.829	36.647	39347	42064

En la siguiente tabla se representa el crecimiento porcentual del parque de vehículos con respecto al año anterior.

	Andalucía	Málaga	Málaga capital	Vélez-Málaga
2000	11%	12%	10%	15%
2001	8%	8%	7%	12%
2002	6%	8%	6%	7%
2003	5%	6%	4%	7%

Este último cuadro queda representado en el siguiente gráfico.



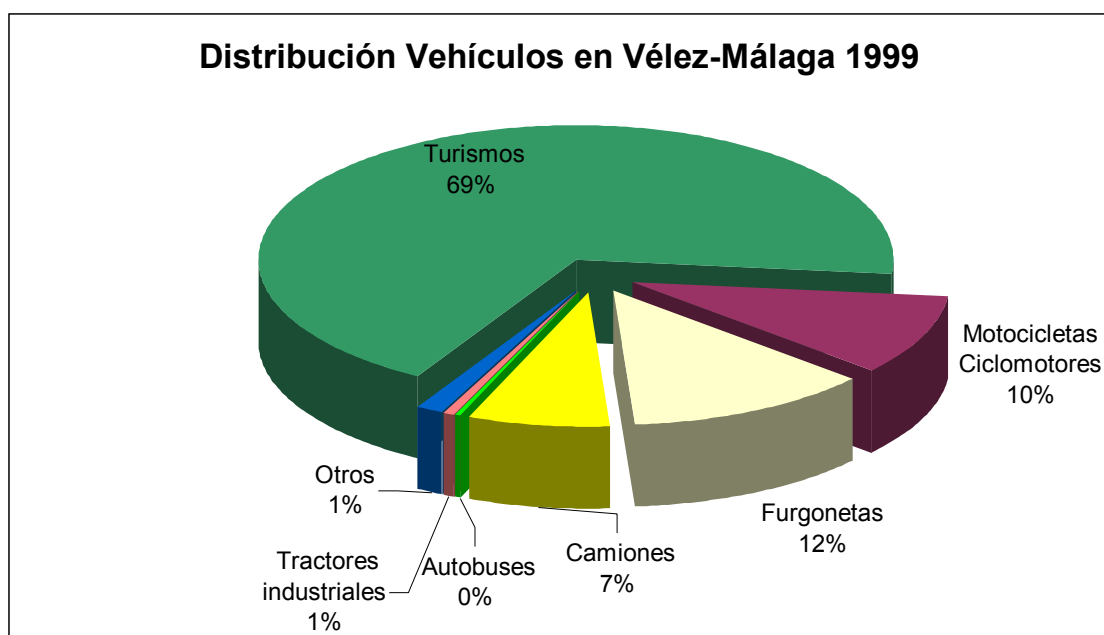
A continuación se comentan las conclusiones obtenidas a partir de estas tablas y el gráfico.

- Vélez-Málaga:

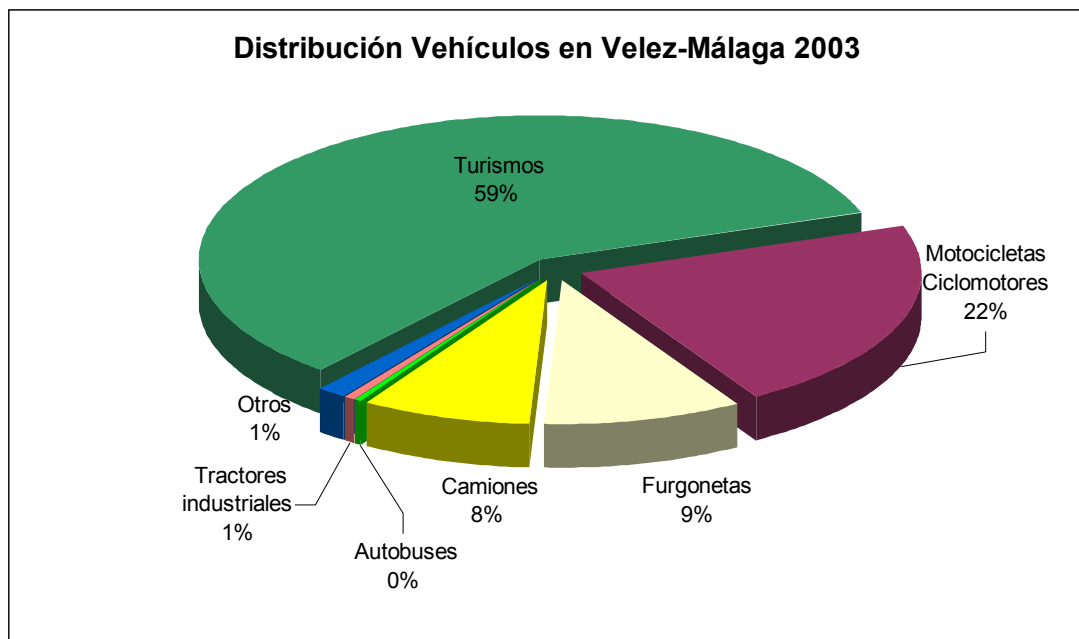
Como se puede ver en la primera tabla, todos los tipos de vehículos han sufrido un aumento más o menos notable, siendo el de vehículos de dos ruedas los que han experimentado un aumento más pronunciado, que se han multiplicado por seis. También es de destacar el aumento de tractores industriales, que se acerca al 30%; y el de camiones, que supera el 50%.

Del gráfico anterior se desprende el crecimiento del parque de vehículos ha sido notablemente superior en Vélez-Málaga, con una tendencia decreciente, siendo en el año 2000 cuando se produjo un mayor crecimiento. Esta tendencia también se puede observar para Málaga capital, la provincia de Málaga y Andalucía. El crecimiento del parque de vehículos en el municipio de Vélez-Málaga es más pronunciado que en Málaga y Andalucía para todos los años estudiados.

En los siguientes gráficos se puede ver más claramente la evolución y la situación del parque de vehículos por categorías.



Distribución de vehículos en Vélez-Málaga 1999.



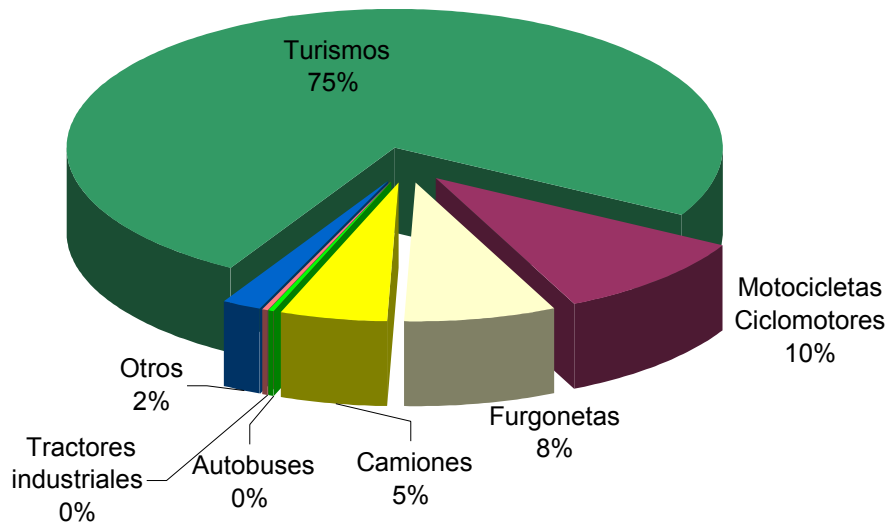
Distribución de vehículos en Vélez-Málaga 2003.

Como se puede ver en los gráficos, los turismos pierden diez puntos porcentuales, que son absorbidos por el parque de motocicletas y ciclomotores. La fracción de furgonetas se reduce, y la de camiones aumenta, lo que podría deberse a un mayor desarrollo de la actividad industrial, con necesidad de mayores flujos de transporte. Esta hipótesis se refuerza con los datos de tractores industriales, que se han duplicado en el periodo de estudio (1999-2003).

- Málaga:

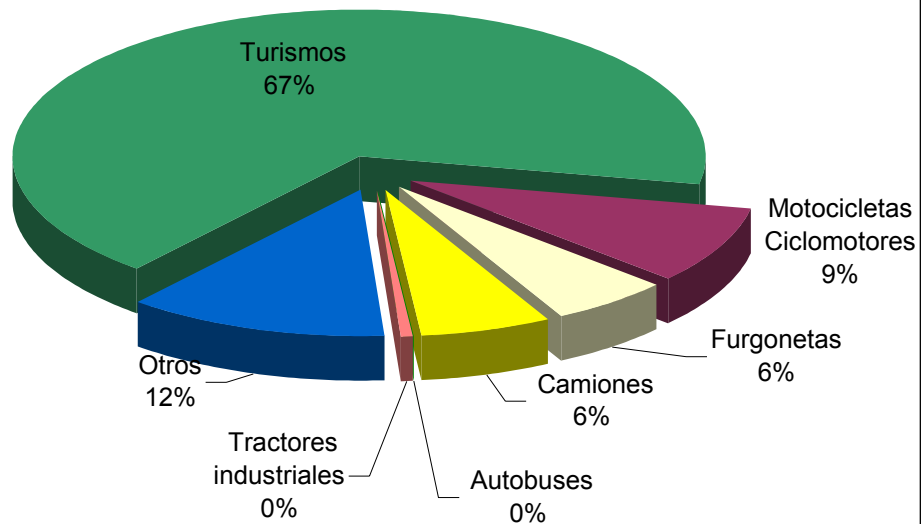
Cabe destacar de la tabla el descenso de autobuses y furgonetas. Se observa que el número de ciclomotores se ha duplicado. En términos generales, el crecimiento en Málaga capital ha sido menor que en Andalucía, la provincia de Málaga y Vélez-Málaga.

Distribución Vehículos en Málaga 1999



Distribución de vehículos en Málaga 1999.

Distribución Vehículos en Málaga 2003



. Distribución de vehículos en Málaga 2003.

En los gráficos se puede ver la pérdida de importancia del parque de turismos con respecto al total. Destaca el fuerte incremento de los vehículos catalogados como otros.

- **Málaga y Vélez-Málaga:**

Comparando los crecimientos de Vélez-Málaga y Málaga se observa que aproximadamente siguen el mismo patrón de crecimiento, siendo algo mayor en el término municipal de Vélez-Málaga, especialmente en cuanto a vehículos de dos ruedas.

Como diferencia destaca el descenso de furgonetas y autobuses en Málaga que, por el contrario, aumentan en Vélez-Málaga.

8. CONCLUSIONES

El municipio de Vélez-Málaga presenta una serie de características especiales que le hacen distinto del resto de los municipios de la Axarquía y que condicionan el uso que se hace de las carreteras. Así tenemos las siguientes particularidades:

- Vélez-Málaga se configura como una ciudad intermedia, que actúa como centro socio-económico de toda la comarca.
- Presenta varios núcleos urbanos diseminados por todo el municipio, con una notable concentración en la zona más litoral, que quedan ocupadas principalmente en los meses de verano.
- Zonas de playa que en los meses de verano, y especialmente los sábados y domingos reciben un elevado flujo de visitantes.
- La comarca de Vélez-Málaga presenta una situación en la que hay un elevado número de viviendas como segunda residencia, especialmente de extranjeros, que no constan en los censos pero que sí demandan servicios e infraestructuras.

El desarrollo socio-económico y turístico del término municipal de Vélez-Málaga implica un aumento de los flujos de materias primas, productos y energía, tanto de salida como de entrada, que principalmente se dan en dirección a otros grandes núcleos urbanos e industriales como Málaga. Estos flujos inciden directamente sobre el tráfico rodado por carretera, utilizando principales las vías de la comarca como la carretera A-7 (N-340), la N-340a y la A-335.

Por otro lado, hay que tener en cuenta el flujo de población que acude al núcleo urbano de Vélez-Málaga para desarrollar su actividad laboral, principalmente en el sector servicios.

Según se muestra en los datos, gráficos y mapas expuestos anteriormente, el crecimiento es continuo, y de seguir así, en pocos años se alcanzará la saturación de las vías actuales, siendo necesaria la búsqueda de alternativas que permitan el correcto desarrollo de los transportes en general.

Hemos querido incluir un mapa en el que se reflejen algunas actuaciones en materia de infraestructura viaria, pensamos que la movilidad rutinaria, aparece como un derecho del ciudadano del que depende buena parte de la calidad de vida.

El transporte urbano y periurbano se convierte así en un factor clave de la fisonomía de la ciudad y actúa en primera línea de confort de sus habitantes.

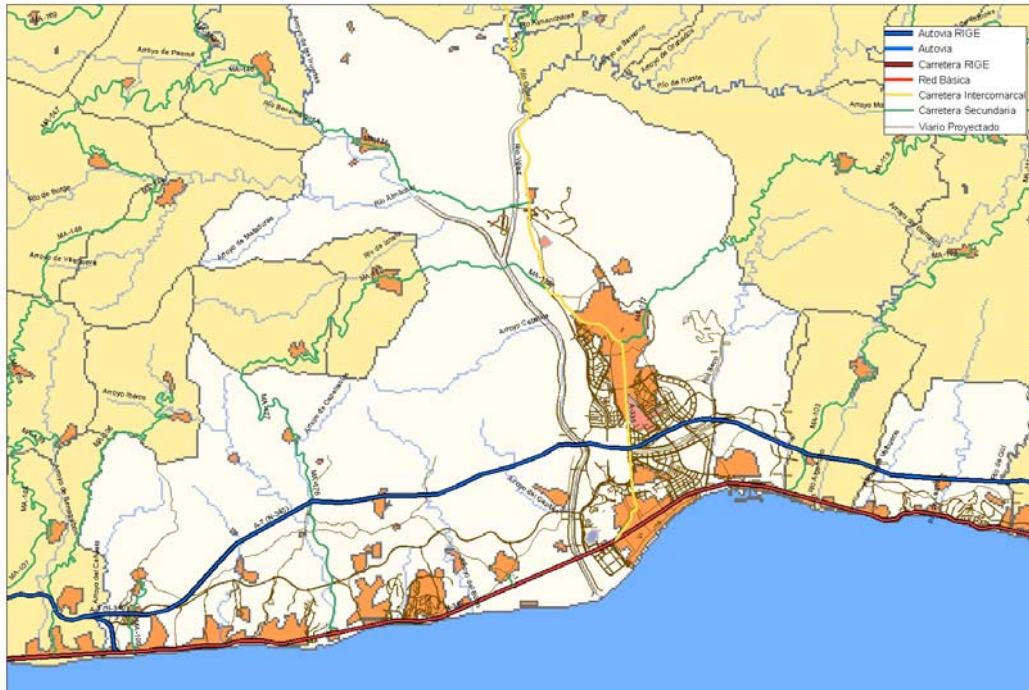


Figura 5. Red Viaria Adaptada a las previsiones futuras.

Pensamos que la red actual ya presenta un déficit en el sentido en el que la comunicación entre las dos vías principales de comunicación tienen pocas conexiones transversales, este hecho se acentúa con el crecimiento en población y actividad del municipio en los últimos años.

Queremos por tanto resaltar el hecho fundamental de que se hace necesario mejorar en este sentido la red de comunicación terrestre del municipio, para que se pueda prever en un futuro relativamente inmediato la creación de nuevas redes y conexiones que no se encuentran resueltas en la actualidad, contribuyendo con ello a un buen y planificado desarrollo, no sólo en el municipio sino para la comarca.

Para terminar las conclusiones y teniendo en cuenta los datos de población y viendo los datos arrojados en su proyección para el 2.015, en la que se estima una población total rondando los 90.000 habitantes, una población que crece en número y crece en su tipología, puesto que este incremento de población responde tanto al crecimiento vegetativo, como al fenómeno de atracción en su vertiente de cabecera comarcal, sin olvidar al típico crecimiento turístico costero.

La realidad para este municipio en cuanto a la población, economía y por consiguiente el tráfico se tornará cada vez más compleja, que requerirá una planificación global, que garantice un desarrollo de calidad, que acompañe, infraestructuras con crecimiento urbano y demandas ciudadanas.