



“Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana” de Vélez Málaga



“MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN VÉLEZ MÁLAGA”

CONTORNO S.A. 
Proyectos Urbanos y Ambientales
C/ Santa Isabel nº 52. Las Gabias. 18110. Granada. 958582001 - contorno@contorno.es



“Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana” de Vélez Málaga



Equipo Redactor de Contorno s.a.:
José Luis Cañavate. Urbanista.
Antonio Arriaza. Titulado Superior. Experto en Movilidad
Carlos Corral. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
David Fernández. Ambientólogo
Jacobó De Back. Arquitecto Técnico.
Fernando Rodríguez. Arquitecto Técnico
Pablo Martín. Sociólogo

CONTORNO S.A.
Proyectos Urbanos y Ambientales
C/ Santa Isabel nº 52. Las Gabias. 18110. Granada. 958582001 - contorno@contorno.es



INDICE

MEMORIA DE INFORMACION.ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.....	3	4	CARACTERIZACIÓN DEL MUNICIPIO SOBRE CRITERIOS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE. DEFINICIÓN DE LOS ÁMBITOS DE MOVILIDAD.....	36
1	CONCEPTOS: EL CONTEXTO TERRITORIAL DE VÉLEZ-MÁLAGA. RELACIONES Y ESCALAS. IDENTIFICACIÓN DE LA DEMANDA.....	3	4.1	EL MODELO ACTUAL SOBRE PARÁMETROS MOVILIDAD.....
1.1	EL TERMINO MUNICIPAL DE VÉLEZ MÁLAGA.....	3	4.1.1	Destino de viajes.....
1.2	RELACIONES Y ESCALAS.....	4	4.1.2	Reparto modal.....
1.3	IDENTIFICACIÓN DE LA DEMANDA.....	8	4.1.3	Tiempo de viajes.....
2	ESTUDIO Y ANÁLISIS DE DOCUMENTOS PREVIOS RELACIONADOS CON PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y LA MOVILIDAD.....	9	4.1.4	Evolución de las tasas de movilidad.....
2.1	PLANES DE ÁMBITO SUPRAMUNICIPAL, METROPOLITANO Y AUTONÓMICO.....	9	4.1.5	Estadísticas de la movilidad obligada. Movilidad laboral y por estudios.....
2.1.1	El Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol Oriental (POTCSO Julio 2006).....	9	5	MODELO ACTUAL DE MOVILIDAD MOTORIZADA.....
2.1.2	El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA noviembre 2006).....	10	5.1	EL SISTEMA VIARIO ACTUAL COMO SOPORTE DEL MODELO TERRITORIAL.....
2.1.3	El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA septiembre 2008).....	10	5.1.1	Jerarquía viaria actual.....
2.1.4	Accesibilidad y Movilidad en la Provincia de Málaga (MADECA 2010).....	10	5.1.2	Descripción y funciones. Clasificación del sistema según funciones. Jerarquía y funcionalidad actual.....
2.2	PLANES DE ÁMBITO MUNICIPAL.....	11	5.2	EL SISTEMA MOTORIZADO EN LA CIUDAD.....
2.2.1	PGOU (1996 / Julio 2009):.....	11	5.2.1	La IMD teórica en el viario urbano.....
2.2.2	Primer Plan director de Vías Ciclables de Vélez Málaga (Octubre 2008).....	14	5.2.2	Jerarquía viaria actual.....
2.2.3	Diagnóstico ambiental municipal (agenda 21 Vélez Málaga).....	14	5.2.3	Los Flujos Motorizados.....
2.2.4	Servicio público de estacionamientos regulados de vehículos en la vía pública.....	15	5.2.4	El modelo actual.....
2.2.5	Plan director de caminos verdes de Vélez Málaga (2010).....	16	6	EL SISTEMA DE APARCAMIENTOS.....
3	CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA: GENERACIÓN-ATRACCIÓN DE VIAJES.....	17	6.1	Oferta y demanda de estacionamiento, subterráneo. En edificación y en vía pública:.....
3.1	LA ESTRUCTURA POLINUCLEAR DEL TÉRMINO MUNICIPAL Y SUS RELACIONES CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD.....	17	6.1.1	Oferta de estacionamiento en el viario público:.....
3.1.1	Evolución de la población.....	17	6.1.2	Aparcamientos en edificios y bolsas.....
3.1.2	Distribución poblacional actual y proyecciones de los 11 núcleos de Vélez Málaga. Relaciones Microterritoriales.....	18	6.1.3	Demandas de estacionamiento sobre el viario urbano.....
3.1.3	Densidad de población.....	18	6.2	Zonificación de las demandas según tipologías: Rotación – Residentes.....
3.1.4	Grupos de edad.....	18	6.2.1	Avenida de Vivar Téllez.....
3.1.5	Tamaño medio familiar.....	18	6.2.2	Calle del Cristo.....
3.1.6	Los índices de motorización.....	19	6.2.3	Avenida de Cervantes / Camino Viejo de Málaga.....
3.2	SECTORES QUE PROVOCAN MOVILIDAD EN RELACIÓN CON LOS ÁMBITOS TERRITORIALES, TURISMO, RECREO, LABORAL, COMERCIAL Y SU CARACTERIZACIÓN.....	20	6.2.4	Calle del Paseo Nuevo.....
3.2.1	TURISMO.....	20	6.2.5	Calle Canalejas.....
3.2.2	DEMANDA LABORAL.....	21	6.2.6	Calle Reñidero.....
3.3	DEMANDAS URBANAS (laboral, ESCOLAR, COMPRAS, OCIO). caracterización de los viajes.....	24	6.2.7	Calle San Martín.....
3.3.1	Viajes por motivo laboral.....	24	6.2.8	Calle Del Mar.....
3.3.2	Viajes por motivo estudios.....	25	6.2.9	Calle Duque De Ahumada.....
3.3.3	Motivos distintos a trabajo y estudios (compras, ocio, visitas, otros).....	27	6.2.10	Calle Del Río.....
3.3.4	Resumen de las demandas de movilidad y accesibilidad en el territorio funcional de Vélez Málaga.....	28	7	LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO E INDIVIDUAL. INTERURBANO Y URBANO. LINEAS. ÁMBITOS SERVIDOS Y CARENTES DE COBERTURA.....
3.4	CENTROS GENERADORES Y ATRACTORES DE VIAJE.....	29	7.1	LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES INTERURBANO.....
3.4.1	Administrativos, Asistenciales, Sanitarios y sociales.....	30	7.2	EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.....
3.4.2	Comerciales, de Restauración y empresariales.....	31	7.2.1	Sistema ferroviario. El metro ligero.....
3.4.3	Educativos.....	33	7.2.2	Lineas de autobuses urbanos.....
3.4.4	Equipamientos Ocio – Recreativos / Deportivos.....	34	8	SISTEMAS NO MOTORIZADOS. PEATONES Y BICICLETAS.....
3.4.5	Elementos del Patrimonio Histórico-Artístico y centros Religiosos.....	34	9	DIAGNÓSTICOS GENERAL SOBRE LOS SISTEMAS QUE DEFINEN EL ACTUAL MODELO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN VÉLEZ MÁLAGA.....
3.4.6	Localización industrial y centros laborales.....	35	10	OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD PARA VÉLEZ MÁLAGA. “EL SISTEMA DE TRANSPORTES DESDE CRITERIOS DE INTERMODALIDAD”.....
			10.1	OBJETIVOS GENERALES, ESPECÍFICOS Y DISEÑO DE ESCENARIOS.....
			10.2	OBJETIVOS CONCRETOS Y DISEÑO DE ESCENARIOS DE MOVILIDAD.....

MEMORIA DE INFORMACION.ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

1 CONCEPTOS: EL CONTEXTO TERRITORIAL DE VÉLEZ-MÁLAGA. RELACIONES Y ESCALAS. IDENTIFICACIÓN DE LA DEMANDA

1.1 EL TERMINO MUNICIPAL DE VÉLEZ MÁLAGA

Vélez-Málaga se sitúa a 30 kilómetros al este de la ciudad de Málaga, ocupa una extensión de 157,2 km² que se extienden por la vega del río Vélez y las montañas circundantes limitando al sur con el litoral Mediterráneo. Es el motor económico, administrativo y asistencial de la comarca de la Axarquía o Costa del Sol Oriental asentándose como el principal nodo de centralidad de la comarca compuesta por 31 localidades. El municipio de Vélez-Málaga lo forman once núcleos de población, ocho situados en el borde litoral (Torre del Mar, Caleta de Vélez, Mezquitilla, Lagos, Almayate, Benajárfate y Chilches) y cuatro localizados en el interior (Vélez-Málaga, Triana, Trapiche y Cajiz). La situación geográfica de Vélez Málaga (la cuenca del río Vélez) le confiere unas características bioclimáticas y ecológicas especiales, que producen una elevada variedad paisajística de gran atracción para el sector turístico. Estas condiciones son favorables a la creación de infraestructuras y redes propias de movilidad sostenible, como redes ciclistas, paseos peatonales o redes ocio-recreativas de contacto con la naturaleza. Estos factores marcan de partida el municipio de Vélez-Málaga como enclave idóneo para crear un modelo equilibrado en relación con los clásicos problemas de movilidad y tráfico que se generan en otras muchas ciudades.

La localización tradicional de los asentamientos poblacionales de Vélez-Málaga se apoyó en base a la economía agrícola y la producción artesanal. El desarrollo experimentado en las últimas décadas, ha transformado la ciudad de Vélez Málaga, evolucionando hacia dos imágenes del mismo entorno urbano: La primera sitúa a Vélez Málaga hacia una urbe con un desarrollo industrial incipiente vinculado a la producción agrícola y a la influencia logística industrial de la aglomeración urbana de Málaga. La segunda imagen es la de la ciudad turística y de servicios. En definitiva esta coyuntura constituye la base de la economía veleña. Esta visión de la ciudad se traduce a un incremento de la oferta turística con la construcción de hoteles y nuevas viviendas de segunda residencia junto con la construcción de centros de ocio como el Baviera Golf y el parque acuático Aquavelis, por otra parte el desarrollo logístico con la construcción de grandes centros laborales como Mercovelez, La Pañoleta o La Mata y el avance asistencial que supone el Hospital Comarcal de la Axarquía. Todo ello conjugado con una extensa red comercial, un casco histórico con numerosos atractivos y la existencia de espacios naturales protegidos.

El soporte de la movilidad en el territorio veleño está se compone exclusivamente del viario destinado al sistema motorizado configurado por ejes de diferentes niveles y funcionalidades, que forman parte tanto de la Red de Carreteras del Estado como de la Red Autonómica y provincial: A-7, N-340, A-356, A-7205, MA-3116, MA-4111, MA-3113. Además en los núcleos principales de Vélez, Torre del Mar y Caleta que forman un nodo de fuerte centralidad donde se concentran la mayor parte de los destinos.

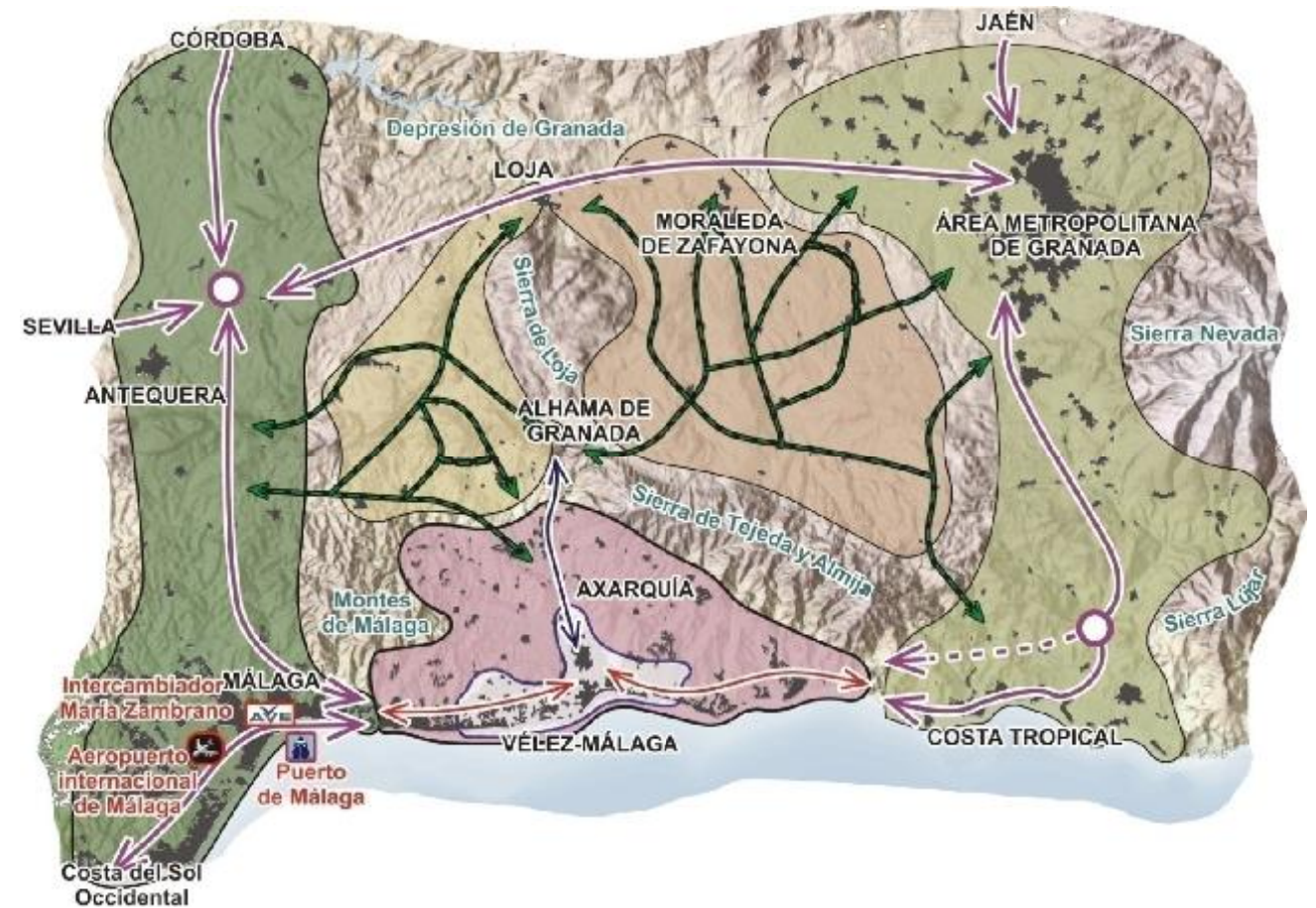


1.2 RELACIONES Y ESCALAS

Desde un escenario de estudios y análisis de los problemas de movilidad y transportes es importante que la comprensión de Vélez Málaga se realice en distintos niveles o escalas funcionales, y esta debe ser la pauta de partida para esbozar los primeros esquemas de funcionamiento del territorio. La identificación de estos niveles o escalas se deriva del análisis de las relaciones funcionales de Vélez como pieza del conjunto oriental malagueño. Se han reconocido tres relaciones básicas que conforman cuatro escalas. Las relaciones estivales, las laborales, y las urbanas.

Las relaciones estivales asociada a ocio y turismo; Aunque se concentren en los meses de verano, tienen una repercusión determinante en el funcionamiento del municipio. Durante todo el año la dimensión de la escala marcada por estas relaciones es amplia, situando a Vélez como un nodo atractor de carácter territorial, atrayendo viajes incluso desde fuera del territorio nacional. Estas relaciones de largo recorrido son posibles gracias a la **mall territorial** de autovías y autopistas, y a la **proximidad con Málaga** que en la última década se ha convertido en un nodo territorial principal con una logística en sistemas de transporte compuesta por: el **intercambiador de María Zambrano** que ha dinamizado las relaciones fuera de Andalucía con la llegada del AVE, el **aeropuerto internacional de Málaga**, y al incipiente crecimiento del **puerto de Málaga** como nodo de transporte territorial de pasajeros. La mall territorial de autovías y autopistas en el área de influencia de Vélez Málaga estará completa con la finalización del tramo de A-7 Motril-Maró lo que mejorará las relaciones de largo recorrido de Vélez Málaga con la Costa Tropical, el Área Metropolitana de Granada, y Almería.

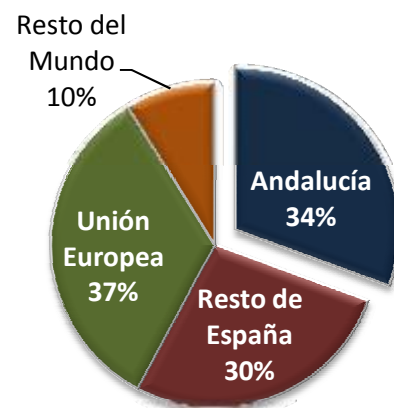
Junto con las relaciones estivales de largo recorrido (66,3%), coexisten las estivales de medio recorrido (33,6%) favorecidas por el turismo de segunda residencia y el ocio asociado a playas desde los núcleos del interior. Estas relaciones son más estables en el tiempo manteniéndose durante casi todo el año y superponiéndose prácticamente en escala a las relaciones laborales de carácter metropolitano.



Las relaciones de largo recorrido. Encuadre territorial de Vélez Málaga

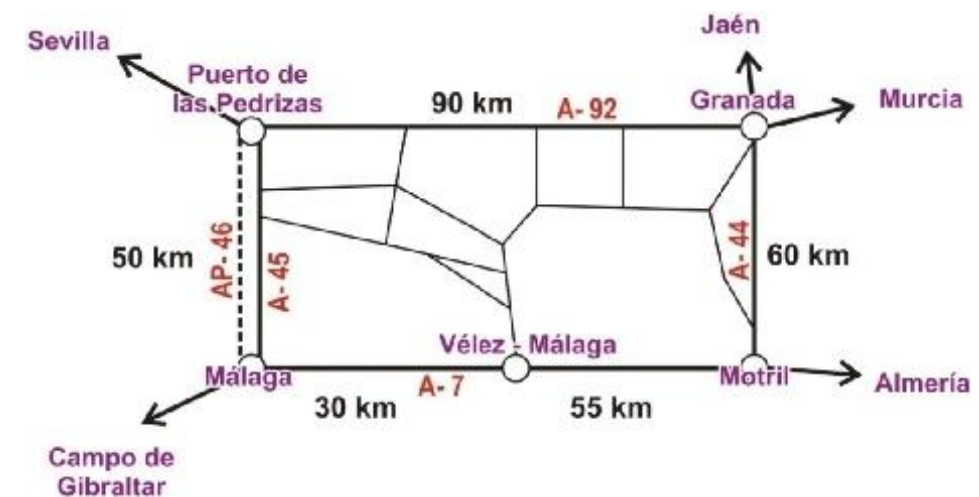
La estructura física que soporta las relaciones de largo recorrido en el entorno de Vélez Málaga es la **mall territorial** de autovías y autopistas. Con un patrón de mall rectangular de aproximadamente 90 x 55 Km, esta mall está compuesta por la A-92, A-45/AP-46, A-7 y A-44. La mall territorial no está completa a falta del tramo de A-7 entre Motril y Maró (30 Km) que estará abierto en corto periodo de tiempo.

Procedencia de las relaciones estivales en Andalucía (3er trimestre 2010)



Fuente: IEA
Elaboración: Contorno S.A

Una vez en destino las relaciones ocio turísticas de medio largo recorrido se transforman en relaciones de proximidad hacia las zonas de ocio y recreo; playas, bares y restaurantes, patrimonio histórico, usos comerciales... y se suman a las relaciones de proximidad propias de la población estable.

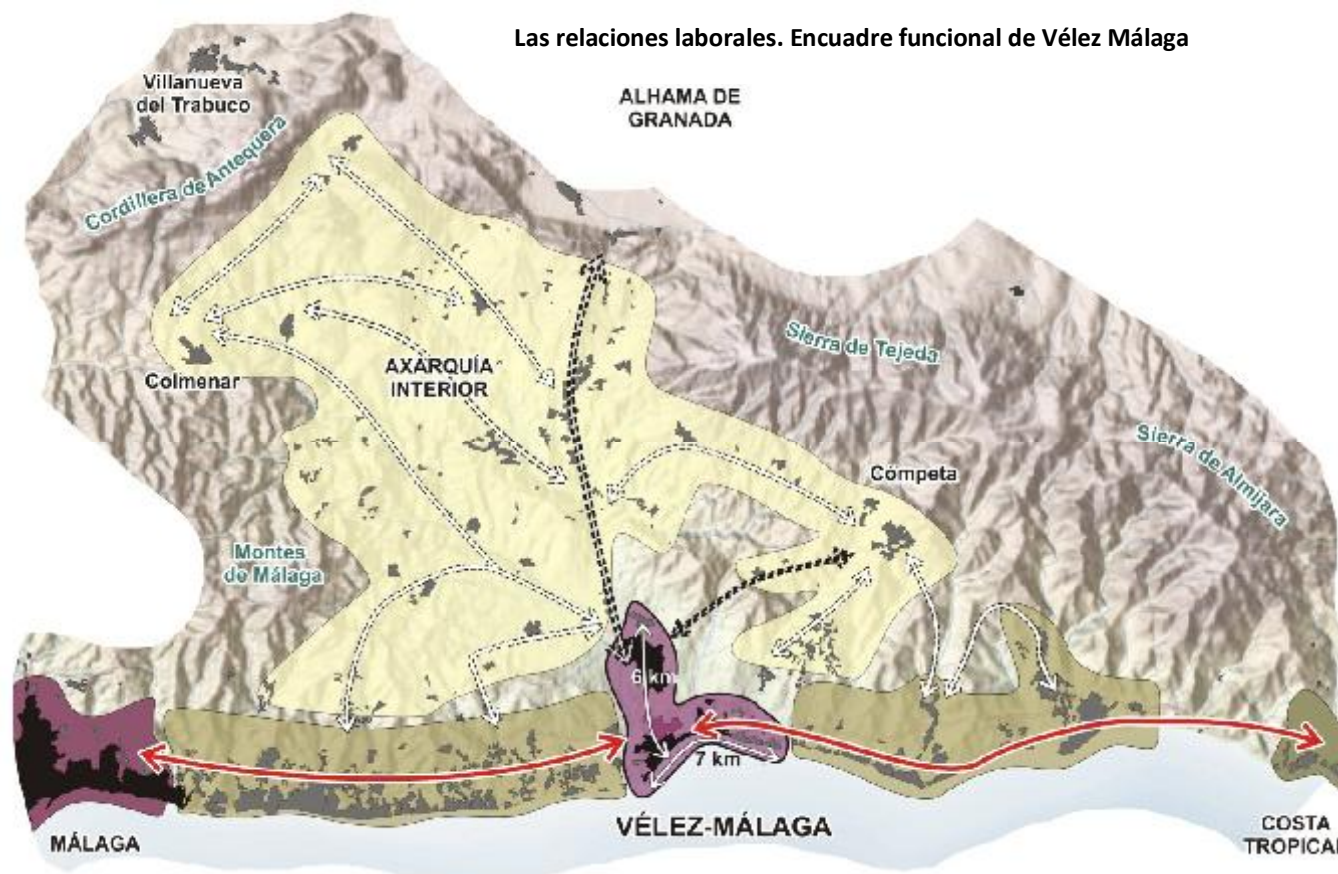


La mall territorial

Las relaciones laborales limitan el territorio estable de Vélez Málaga aportando una lectura más real de la escala funcional en la que se encuadra. Es el área de influencia laboral el que mueve personas todos los días, y en las relaciones laborales se encuentra la escala funcional del territorio cotidiano en su ratio más amplio.

Las relaciones laborales en el ámbito de Vélez Málaga se polarizan en dos dinámicas territoriales: Los flujos generados y atraídos hacia y desde Málaga y los atraídos desde la Axarquía hacia Vélez Málaga. De esta manera el territorio aunque estable a lo largo de todo el año, está definido por su cualidad dinámica. Y es la dinámica de las relaciones laborales las que definen tres nuevas escalas funcionales cuyos ámbitos son:

1. La influencia de la **aglomeración urbana de Málaga** como nodo atractor y generador de viajes laborales (26%).
2. Vélez Málaga como nodo atractor y generador de viajes procedentes de la **Axarquía** (15%)
3. Los límites de la **ciudad** donde se concentran las actividades laborales: Vélez Málaga - Torre del Mar – Caleta (59%).



En la ciudad de Málaga se concentran el 37% de las empresas de la provincia, este dato es un claro indicador del potencial de Málaga como nodo atractor de viajes laborales, favorecidos por la proximidad y el enclave estratégico de Vélez Málaga situándose accesible al mayor canal de comunicación con Málaga (la A-7).

Este viario de alta capacidad junto con el desarrollo empresarial de Vélez Málaga ha favorecido también las relaciones laborales atraídas desde Málaga, por lo que este flujo también ha sido tenido en cuenta en el estudio de demanda.

A las relaciones laborales tradicionales de la Axarquía con Vélez Málaga marcadas por la topografía del territorio y motivadas por el sector agrícola, se suma el factor empresarial en el sector servicios, lo que sitúa a Vélez Málaga en cuarto lugar en el ranking provincial de municipios con mayor volumen de empresas liderado por Málaga, seguido de Marbella, Fuengirola y Vélez Málaga. Este indicador sitúa a Vélez Málaga como motor económico de la Axarquía y como un potente nodo atractor de viajes laborales.

	Empresas total	Sector Agricultura	Sector Industria	Sector Construcción	Sector Servicios	
Málaga	21.713	194	1.189	1.929	18.401	45,8%
Marbella	8.099	49	188	842	7.020	17,1%
Fuengirola	3.082	49	74	276	2.683	6,5%
Vélez-Málaga	2.571	278	147	298	1.848	5,4%
Torremolinos	2.395	10	56	137	2.192	5,1%
Mijas	2.239	30	110	328	1.771	4,7%
Estepona	2.203	60	75	272	1.796	4,6%
Benalmádena	2.134	8	51	208	1.867	4,5%
Antequera	1.697	300	144	185	1.068	3,6%
Ronda	1.257	105	96	139	917	2,7%

Ranking de municipios en función del volumen total de empresas fuente ADECA 2009

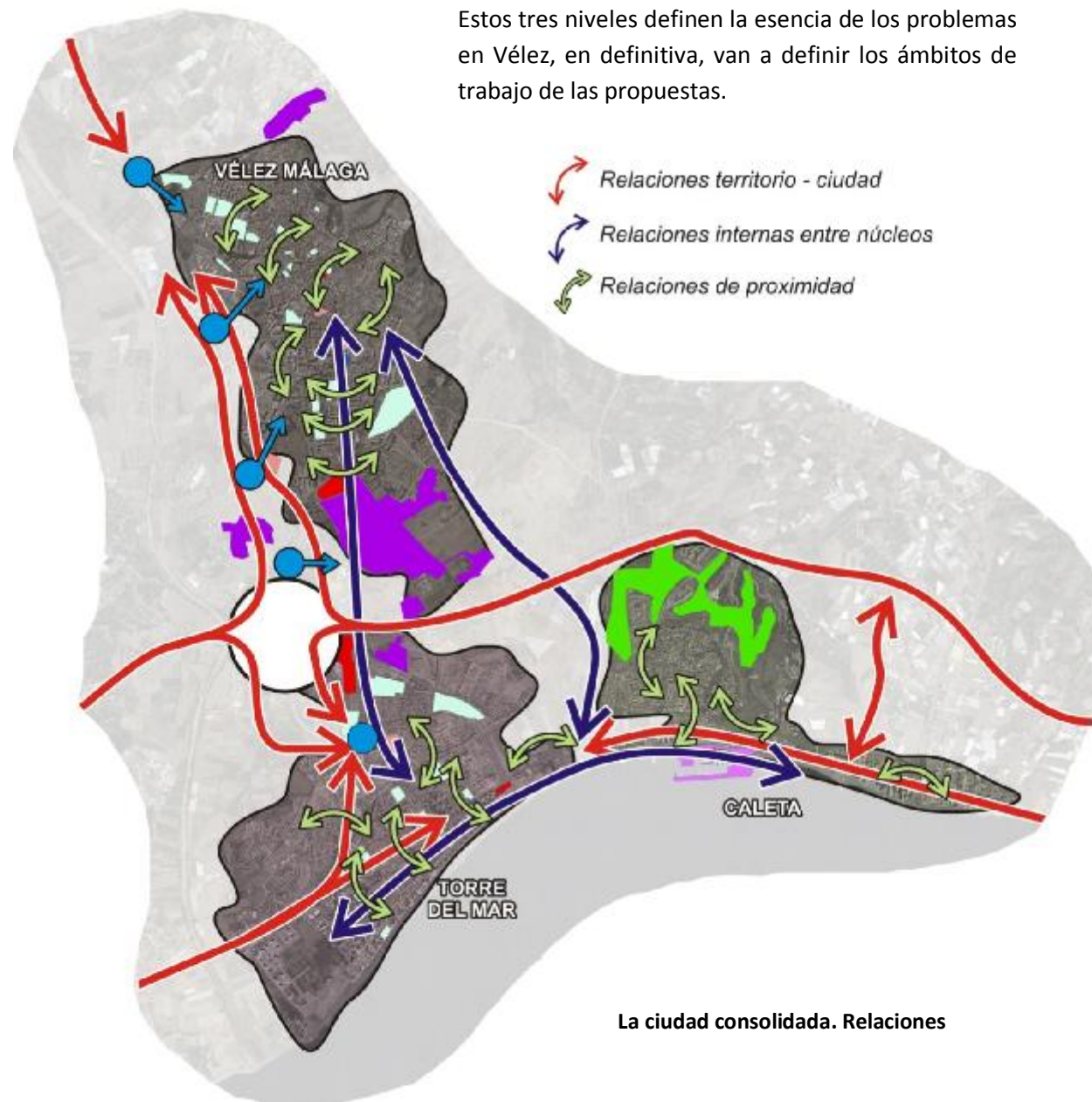
Este ámbito funcional del entorno de Vélez Málaga compuesto por los territorios de la Axarquía, y la aglomeración urbana de Málaga, se articula a través de una red viaria que se estructura en un gran eje longitudinal E-O que conecta Vélez Málaga con Málaga en un trayecto de 30km, y en un eje N-S que organiza la Axarquía interior como colector territorial, y se bifurca comunicando con Alhama de Granada a través de la A-402.



Todos estos flujos territoriales confluyen en un mismo destino marcando los límites del territorio urbano de mayor compacidad. En este ámbito que incluye los núcleos poblacionales de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta, es donde se han ubicado la mayor parte de las actividades económicas, educativas, asistenciales, administrativas, de ocio... y donde se concentra prácticamente toda la demanda de accesibilidad.

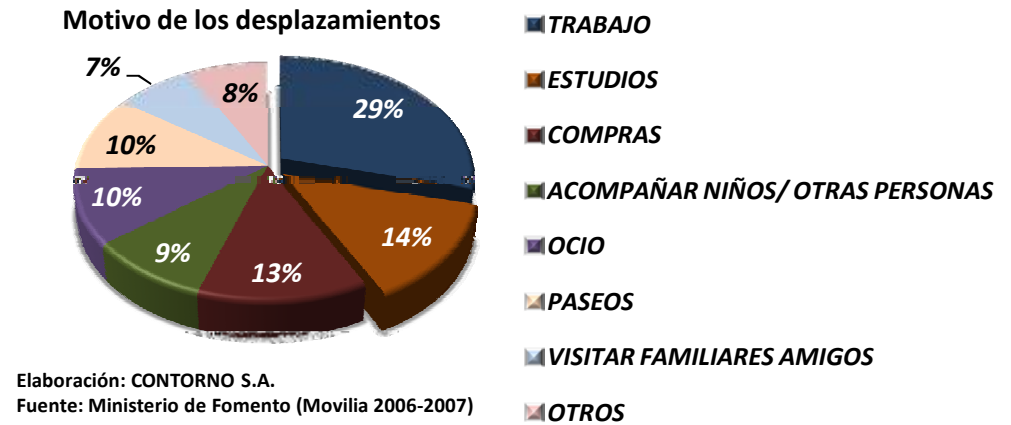
La **Movilidad Urbana** queda delimitada espacialmente por la ciudad consolidada, en la que se producen tres relaciones que pueden ser expresadas en tres escalas de funcionamiento:

1. Las **Relaciones Territorio – Ciudad** (que se transforman en movilidad urbana en destino)
2. Las **Relaciones internas de Vélez, Torre del Mar y Caleta**
3. Las **Relaciones de proximidad**. Las unidades funcionales, los barrios.

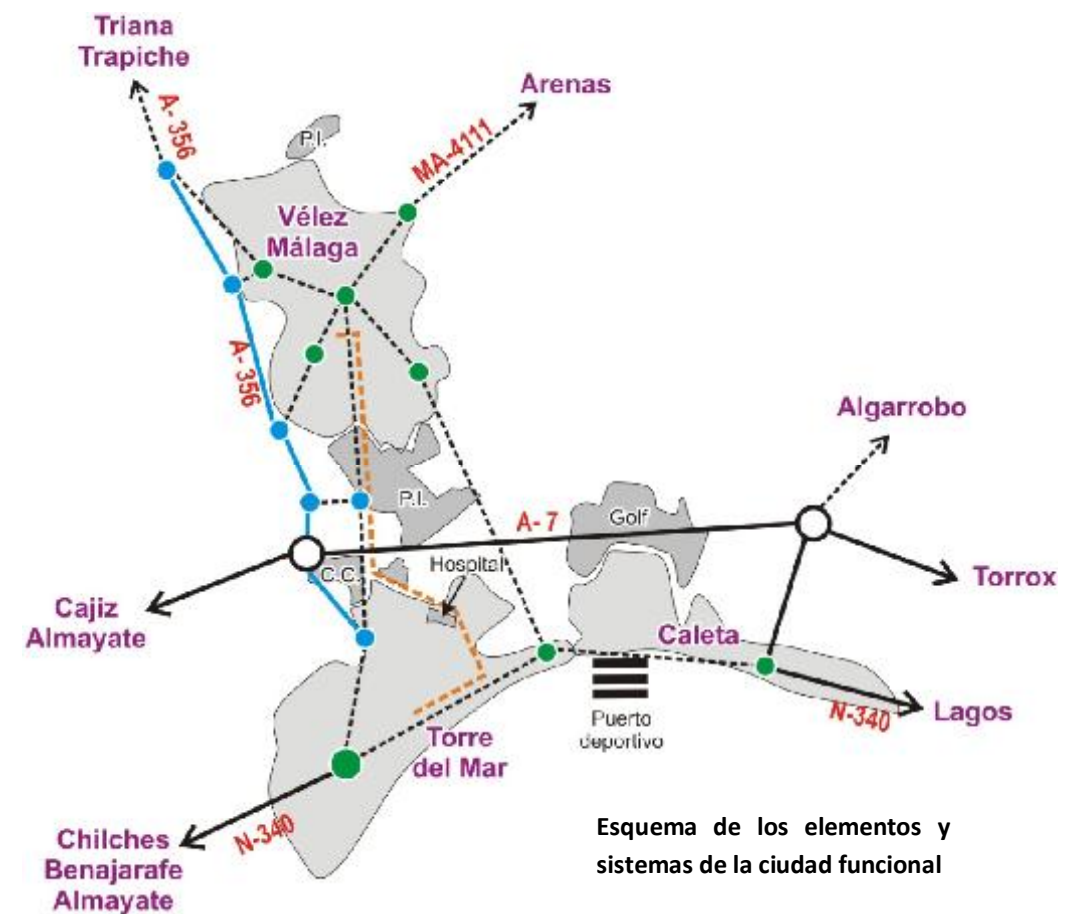


Es en el ámbito urbano donde se producen la mayor parte de los viajes, si la demanda de viajes de largo recorrido estaba en torno a un volumen de millares de desplazamientos, en la ciudad consolidada se podrían estimar en decenas de miles, a los que se suman los flujos de procedencia externa.

Además es en la ciudad donde aparecen relaciones determinadas por motivos no significativos a escala territorial y que a escala urbana tienen gran importancia, estos motivos son estudios, compras, ocio... La ciudad consolidada queda también definida por la existencia de estas relaciones:



El intercambio territorio - ciudad se articula mediante un gran nodo distribuidor que reparte los flujos territoriales procedentes de la A-7 entre Torre del Mar y Vélez Málaga a través de la circunvalación, la A-356 es un elemento tangencial que reparte los flujos a través de cinco puertas que se abren al viario urbano principal que conecta los tres núcleos por medio de la Av. Rey Juan Carlos I, la N-340, y el Camino de Vélez Málaga. Al sistema viario se suma el sistema tranviario que conecta Vélez Málaga con Torre del Mar.



Se entiende un “area funcional” como un territorio que asume la mayor parte de sus relaciones urbanas, y por tanto sus desplazamientos en el interior. En el caso de Vélez Málaga son áreas urbanas relativamente grandes con ciertas características comunes, ya sean funcionales o físicas. La desagregación zonal llevada a cabo permitirá realizar comparaciones con los datos y resultados obtenidos en los estudios futuros. La identificación de estos ámbitos urbanos se ha realizado en función de los siguientes criterios:

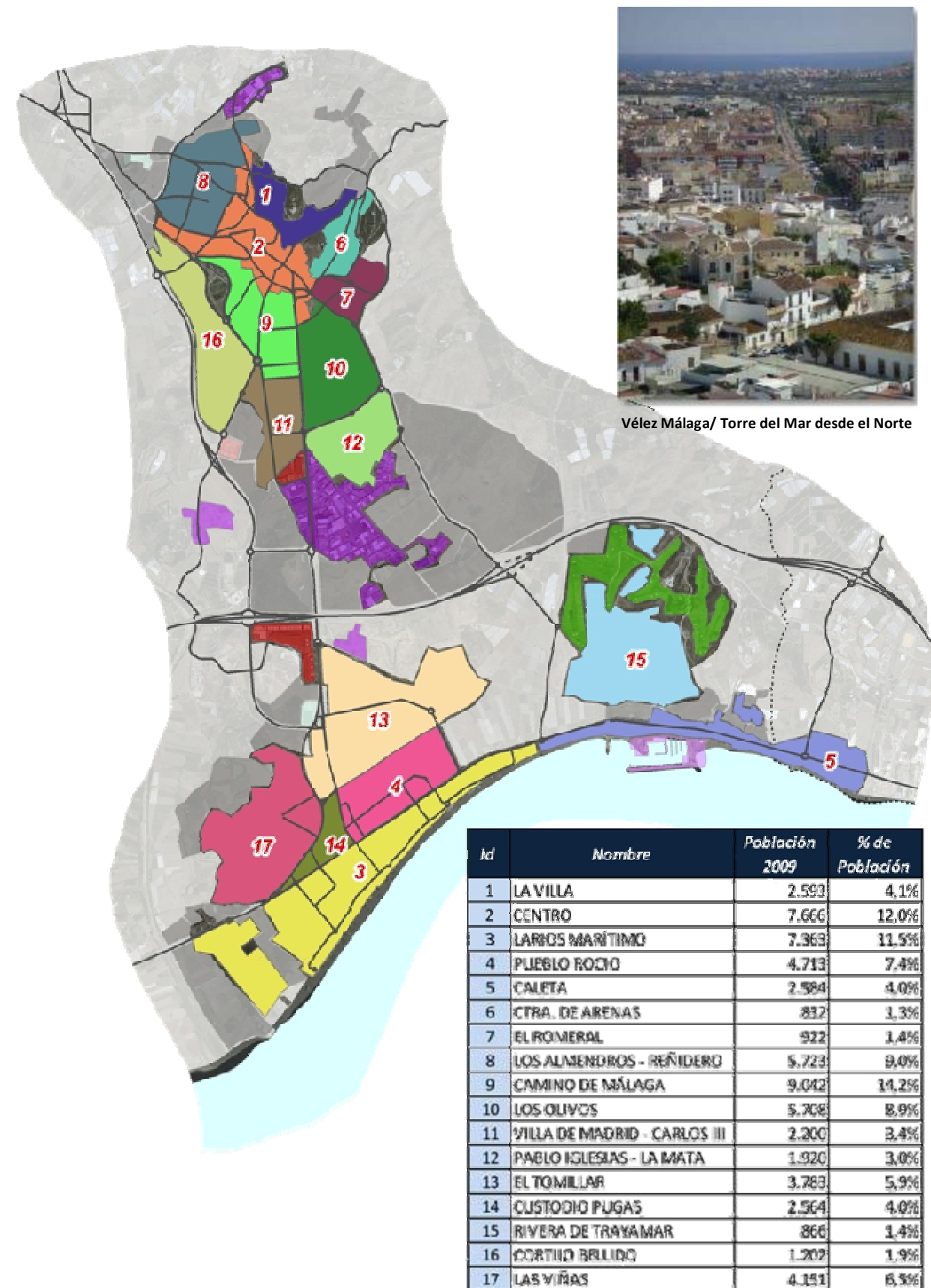
- a) **Un patrón urbano similar.** Que són el conjunto de características formales del parcelario que delimitan la zona. Por ejemplo; calles estrechas, malla parcelaria similar y la forma y altura de los edificios.
- b) **La asignación de usos;** Residenciales, equipamientos, etc.
- c) **La presencia de fronteras o bordes.** Que pueden ser un viario principal, la línea litoral, un cerro, un río... Aunque también las fronteras pueden ser funcionales, por ejemplo un polígono industrial, un barrio comercial, un centro histórico. Estos bordes no solo pueden desempeñar una función delimitadora, sino que también pueden reforzar la identidad de los barrios circundantes.
- d) **Compatibilidad con las unidades administrativas,** que sirven de referencia espacial de la información socioterritorial existente, tales como secciones censales, distritos o barrios.
- e) Una **funcionalidad diferenciada de accesos y flujos.** Es decir, existen “umbrales” de entrada y de salida
- f) **Fácil delimitación espacial.** Adecuándose a ejes y nudos de transporte, tanto del viario como del transporte público.
- g) **Capacidad de establecer relaciones de proximidad.** Para ello los barrios o unidades funcionales deben estar delimitados por radios que van desde los **500 a 1000m de diámetro.**

Se han identificado diecisiete unidades funcionales distribuidas de la siguiente forma:

Vélez Málaga: Se ha zonificado a partir del casco histórico (1) y la pieza central (2) consolidada en los años 50, tres piezas de ensanche (6, 7 y 8), cuatro piezas que delimitan con el gran eje urbano formado por la Avenida Vivar Téllez (9, 10, 11 y 12) dos al Este y dos al Oeste, y la última pieza en consolidación asociada a la circunvalación (16).

Torre del Mar queda organizado en 5 unidades en función del viario principal como delimitador espacial, de esta forma se tiene un barrio al sur de la N-340 (3) y al norte de la N-340 se tienen cuatro barrios, uno con una temática residencial bien diferenciada (17), los otros tres se organizan uno al oeste de la Calle Virgen (14) y los otros dos al este de la misma (4, 13).

Caleta se ha organizado en dos unidades bien diferenciadas, la urbanización Rivera de Trayamar (15) asociada al campo de golf, y el asentamiento tradicional Caleta de Vélez (5).



Parada Parque Jurado (Vélez Málaga)



Paseo de Larios (Torre del Mar)



Avenida de Andalucía (antigua N-340, Torre del Mar)

1.3 IDENTIFICACIÓN DE LA DEMANDA

Si bien en las últimas décadas, las estrategias planteadas desde las administraciones para dar respuesta a los problemas de movilidad, se han centrado en programas de oferta de nuevas infraestructuras, en los últimos años, parece que las líneas de trabajo se decantan en la gestión de la demanda de transporte. Así, la lectura de la demanda debe ser realizada bajo escenarios precisos y bien calibrados.

El objeto del capítulo es definir el territorio en función de las demandas de movilidad a las que está sometido. Para ello se identificará la demanda dentro de cada una de las escalas de trabajo.

1. Escala macroterritorial

Corresponde al ámbito más amplio con un radio de ámbito internacional. Los canales de comunicación de Vélez Málaga en este nivel son: Málaga como puerta territorial, con flujos nacionales e internacionales que penetran en el territorio a través del **aeropuerto internacional**, o el **intercambiador del AVE María Zambrano**. El segundo sistema que articula este nivel es la **mallla territorial de autopistas y autovías**, viarios de alta capacidad que sirven los flujos motorizados de largo recorrido desde otros ámbitos de la red.

Esta escala está definida en servicio desde los **flujos de demanda estival de carácter ocio turístico**. Las demandas por otros motivos en este nivel no tienen un volumen significativo. El volumen de flujos de demanda laboral en esta escala no supera el 0,02% de la demanda laboral total.

2. Escalas del territorio funcional:

a. Relaciones con Málaga

Este nivel está delimitado al oeste por la Costa del Sol Occidental, al este por el nodo de articulación territorial de la Gorgoracha (Motril), al norte por Alhama de Granada, y al sur por el Mar Mediterráneo.

Los flujos de demanda estival de carácter ocio turístico de escala territorial, se superponen a los **flujos de demanda laboral de carácter metropolitano** que se concentran en sus relaciones **con Málaga y Rincón de la Victoria**. En esta escala aparecen también una **demanda estival** motivada por la **visita a otros municipios** distintos al destino vacacional, el observatorio turístico de la provincia de Málaga estima que el 49,8% de los turistas visitan otros municipios. Además a esto se le suman los flujos de ocio y descanso motivados por la segunda residencia.

Además en los meses de verano el aumento de contratos eventuales en el sector turístico (28,65%). Alimenta los flujos laborales.

b. Relaciones con la Axarquía

Las formas topográficas junto con las relaciones tradicionales con Vélez Málaga, condicionan el **territorio funcional de la Axarquía** desde Alcaucín al norte hasta Almachar y Torrox al Oeste y Este respectivamente, en este ámbito se producen demandas laborales polarizadas hacia Vélez – Málaga, junto con demandas ocio recreativas en busca de playas, ocio, compras...

Es en este ámbito donde se contemplan los **núcleos poblacionales de Vélez Málaga** (Trapiche, Triana, Cajiz, Chilches, Benajarafe, Almayate, Mezquitilla y Lagos) que quedan fuera del área urbana de fuerte centralidad, formada por Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta. Y que funcionalmente intervienen en el territorio de forma

similar a los municipios más próximos de la Axarquía como Benamocarra, Benamargosa, Viñuela, etc. Es decir son asentamientos tradicionales asociados al sector agrario, con una dependencia funcional marcada por las relaciones laborales y sociales polarizadas en Vélez Málaga/Torre del Mar/Caleta.

3. El territorio urbano.

Delimitada espacialmente por los núcleos de Vélez, Torre del Mar, Caleta y funcionalmente por ser el sistema estructurante de fuerte centralidad de la comarca de la Axarquía. En él convergen todas las demandas territoriales motivadas por trabajo, estudios, ocio, y se superponen a las demandas de la población residente.

Es un conjunto con forma de triángulo de 6,5 km de lado, dimensiones ideales para absorber demandas internas por movilidad laboral o estudios, a través de sistemas de bajo impacto como el transporte público colectivo ó los modos no motorizados, además el nodo se asienta sobre la hoya del río Vélez, por lo que salvo casos excepcionales asociados al casco histórico y a los cerros de San Cristobal y la Fortaleza la topografía es favorable para establecer relaciones de todo tipo, mediante modos amables.

En este nivel existen grandes nodos de atracción de viajes, asociados a distintas demandas:

- Los **centros de trabajo** como los polígonos industriales de La Mata, La Pañoleta, Prado del Rey, Zamorano, donde se concentran grandes volúmenes de demanda de flujos y accesibilidad laboral.
- Centros comerciales** donde a las demandas por motivo de compras se superponen las de ocio y las laborales como el C.C. El Ingenio.
- Redes comerciales** donde a las demandas asociadas al motivo compra, ocio y laboral, se le superponen las administrativas, gestión, servicios, paseos, etc.
- Nodos de ocio como **playas y paseos marítimos** donde surgen todo tipo de actividades laborales, ocio, servicios.
- Nodos asistenciales como **el Hospital Comarcal**.

En definitiva es en este territorio urbano donde conviven y se desarrollan la mayoría de las actividades cotidianas de la población residente, junto con las demandas de accesibilidad territorial de este gran nodo de centralidad.

4. Las unidades funcionales: Los Barrios

Son piezas de distintas formas geométricas de unos 500 a 1000 metros aproximadamente de diámetro. Estas unidades deben estar en disposición o tener capacidad de por un lado responder a criterios de **especialización de accesos**, y por otro de **generar centralidad**.

Estas unidades se caracterizan también por tener una continuidad temática caracterizada por la demanda, pudiendo coexistir superpuestas que le den sentido de cierta complejidad. De hecho se organizan en **barrios residenciales, comerciales, con concentración de equipamientos**, etc. Cada uno con unas demandas de accesibilidad específicas.

Deben generar centralidad. Deben tener o deben ser capaces de generar elementos que respondan a las demandas básicas de los vecinos, por ejemplo un viario o plaza donde se concentren un pequeño supermercado, un kiosko, una cafetería, un bar, etc posibilitando la movilidad interior de los barrios con **criterios de proximidad**.

2 ESTUDIO Y ANÁLISIS DE DOCUMENTOS PREVIOS RELACIONADOS CON PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y LA MOVILIDAD.

La mayoría de estos documentos fueron elaborados con anterioridad a la actual situación económica, por lo que son planes centrados en cómo y dónde crecer, con una proyección social y económica al alza, algo diferente a las estimaciones de crecimiento actuales. Muchos de los desarrollos de estos planes deberían ser revisados partiendo del escenario social y económico actual, centrándose en recuperar las disfuncionalidades del territorio descritas en la abundante documentación institucional europea, nacional, autonómica generada recientemente.

DOCUMENTOS DE ÁMBITO SUPRAMUNICIPAL

- El Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol Oriental (POTCSO Julio 2006)
- El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA noviembre 2006)
- El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA septiembre 2008)
- Accesibilidad y Movilidad en la Provincia de Málaga (MADECA 2010)

DOCUMENTOS DE ÁMBITO MUNICIPAL

- PGOU (1996/ Julio 2009)
- Primer Plan director de Vías Ciclables de Vélez Málaga (Octubre 2008)
- Diagnóstico ambiental municipal (agenda 21 Vélez Málaga)
- Servicio público de estacionamientos regulados de vehículos en la vía pública
- Plan director de caminos verdes de Vélez Málaga (2010)

2.1 PLANES DE ÁMBITO SUPRAMUNICIPAL, METROPOLITANO Y AUTONÓMICO

2.1.1 El Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol Oriental (POTCSO Julio 2006)

El POTCSO se estructura en varios capítulos, el primero “la memoria informativa”, cuanta con un exhaustivo análisis económico social de los procesos de transformación del territorio que se han tenido en cuenta a la hora de redactar el presente plan, en síntesis los contenidos de esta memoria informativa son:

- “La transformación de la agricultura a un **sistema económico mixto** junto con el turismo”
- “La **estabilidad del territorio** con los desarrollos residenciales y logísticos deteniendo los procesos emigratorios”
- “La **transformación de los suelos rurales** marcada por un proceso de desarrollo residencial disperso con la consiguiente ineficiente gestión de las infraestructuras”
- “La necesidad de adoptar políticas decididas de **control urbanístico** del territorio que permitan destinar los distintos espacios a los usos más convenientes”
- “La colmatación y **compactación de la franja litoral** frente a la dispersión de la **segunda residencia en el interior**” Esta es la síntesis del primer capítulo de diagnóstico, en el se reflejan las evoluciones de vivienda y población en el periodo de 1991/2000.
- “La densa **red viaria** capilariza suficientemente el territorio pero requiere mejorar su capacidad de servicio para responder a las necesidades derivadas de nuevas demandas” este enunciado debe contextualizarse dentro del viario interior que se enfrenta a las nuevas demandas agrícolas generadas

por el plan Guaro, junto con los incrementos de motorización (que actualmente presentan una tendencia decreciente) y al auge de la segunda residencia.

- “Una **actividad logística e industrial** en desarrollo vinculada a la expansión residencial y a la influencia de la **aglomeración urbana de Málaga**”
- “El insuficiente aprovechamiento de las potencialidades turísticas del litoral por la extensión del **modelo vacacional de segunda residencia**”
- “La necesidad de **mejorar la oferta de turismo** en el interior e integrarla con la oferta litoral”
- “El **deterioro del paisaje** como consecuencia de unas transformaciones no respetuosas con el medio”
- “El **incremento de los riesgos naturales** como consecuencia de la insuficiente consideración de las características físicas del territorio”
- “La necesidad de **potenciar el patrimonio cultural** como recurso turístico y como seña de identidad del ámbito”

El **escenario tendencial** del POT no tuvo en cuenta las actuales transformaciones generadas por la recesión económica y sus consecuencias en el sector de la construcción y la vivienda, por lo que muchos de los planteamientos y proyecciones de crecimiento al alza, dejan de tener sentido y deberían ser objeto de revisión.

Las **propuestas de ordenación** se redactaron en función con un escenario de presión basado en el buen “momento económico vivido en España y Europa” paralizado en 2007, por lo que las tesis de demandas futuras proyectadas en el plan no tienen sentido hoy deberían ser revisadas. Aunque una nueva visión desde la perspectiva de crisis económica actual debiera incluir los objetivos, criterios y aportaciones marcados por el plan, así como las propuestas de desarrollo basadas en la protección, prevención y cualificación del entorno urbano y/o territorial.

En lo que a **conexiones** se refiere, el POT propone:

- La construcción del eje ferroviario Nerja – Málaga como alternativa al uso del vehículo privado, que en el eje costero (A-7 y N-340) suponía en 2002 el 89% de los viajes anuales (23,5 millones).
- Plantea el potencial de la “Y” formada por las carreteras A-402 y A-356 como alternativas de penetración a La Axarquía y de conexión territorial, con el requerimiento de transformar sus características geométricas e incrementar su capacidad y velocidades.
- En cuanto a sistemas de transportes el POT apunta al interior de la Axarquía como el área con déficits en servicio de transporte por carretera.

En el ámbito municipal de Vélez Málaga se proponen varias actuaciones concretas, que son objeto de análisis y evaluación del presente plan, estas conexiones son:

- Actuaciones en el viario
 - Las conexiones internas de Chilches con la A-7 a través de la MA-320.
 - Las vías intermedias de que conectan el Tomillar con la A-7206 (Carretera del Algarrobo), atravesando la urbanización Ribera de Tamayor, y la A-7206 con Nerja.
 - El nuevo enlace A-355 con N-340.
- Nuevas áreas de oportunidad y valor paisajístico
 - El Valle de Niza
 - Delta de Vélez,

III. Actuaciones en Algarrobo que por su situación geográfica pueden estar encuadradas dentro del ámbito funcional de Vélez Málaga, estas actuaciones son; Trayamar y Rio Algarrobo.

3. Nuevas zonas dedicadas a actividades comerciales y de ocio en Caleta de Vélez.

Por la naturaleza legal del documento como Plan de Ordenación del Territorio, el plan dispone de normativa legal, se quiere destacar el título I capítulo II donde se recogen las determinaciones en materia de sistemas de comunicaciones y transportes.

2.1.2 El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA noviembre 2006)

Este documento de ámbito autonómico realiza un diagnóstico territorial en función de determinantes económicos y sociales, estableciendo una clasificación funcional de las redes de ciudades.

Dentro de la clasificación que hace el POTA del territorio, Vélez Málaga está incluida dentro de las de ciudades medias litorales con economía mixta (agricultura intensiva y turismo), cuya intensidad y continuidad de relaciones interurbanas no son elevadas, aunque se trate de uno de los sistemas urbanos más dinámicos de Andalucía.

También hace mención a la estructura de asentamientos rurales que existe en la Axarquía dentro de una estructura centralizada como Vélez Málaga. Y describe esta zona como un ámbito agrario con especiales valores paisajísticos

2.1.3 El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA septiembre 2008)

En esencia las propuestas del PISTA cierran una red multimodal de conexión entre los centros regionales, el conjunto de ciudades medias de la Costa del Sol, y el área central de Andalucía, y entre estas y las principales conexiones con el exterior, estableciendo una malla con características de altas prestaciones.

En lo que afecta a nuestro ámbito el PISTA se centra en dos cuestiones fundamentales:

- Actuaciones ferroviarias:** La creación del corredor ferroviario de la Costa del Sol.
- Actuaciones viarias:** Continuidad de la A-7 con la construcción del tramo Motril – Maro. Mejora de conexión y continuidad entre Torre del Mar y la A-356 (Circunvalación).
- Actuaciones portuarias:** Ampliación del puerto deportivo de Caleta. La localización preferente para nuevos puertos. El proceso de reconversión del puerto de Málaga como centro logístico con funciones mercantiles y turísticas

También hace mención directa a Vélez Málaga refiriéndose a las actuaciones de integración urbana del ferrocarril Vélez Málaga - Torre del Mar.

2.1.4 Accesibilidad y Movilidad en la Provincia de Málaga (MADECA 2010)

Trata del **análisis de las infraestructuras** de transporte de la provincia de Málaga, compuesto por un análisis cuantitativo de varios aspectos sociales, económicos y administrativos, para evaluar la demanda, obviando indicadores cualitativos que caracterizan las demandas de movilidad. Analiza la demanda desde el estudio de la oferta de infraestructuras y el estudio de usuarios potenciales. Realizando un inventario exhaustivo de los elementos y sistemas de transporte.

El plan establece también las siguientes **propuestas de actuación** en el ámbito de Vélez Málaga

- El futuro **parque logístico de Vélez**, que se construirá en El Trapiche, sobre una superficie de 1.279.127 metros cuadrados, distribuidos en tres áreas:
 - “Al servicio al vehículo donde se contempla la creación de 482 aparcamientos para vehículos industriales y 3.351 para turismos; estación de servicio, talleres de mantenimiento y locales comerciales.”
 - “reservada para la creación de oficinas, aulas de formación, plazas hoteleras y restauración”
 - “albergará el área de almacenamiento, transporte y distribución de mercancías”
- La **reposición del eje A-7204 y A-356** como eje de penetración a la Costa Oriental y su adaptación como viario de alta capacidad para las conexiones Norte Axarquía con el litoral.
- La futura **ampliación de la infraestructura ferroviaria** hacia el este, aprovechando el actual corredor de la N-340, con la configuración de un sistema de metro ligero entre Málaga - Rincon de la Victoria – Torre del Mar – Vélez Málaga, y que en un horizonte temporal mayor pudiera ampliarse hasta Nerja.

También aporta criterios y objetivos para el desarrollo de medidas que posibiliten el uso de modos de transporte no contaminantes, con propuestas concretas como:

- “Transformación de la A-7 en un amplio espacio viario en el que coexistan diversos modos de transporte que conllevaría un nuevo reparto modal y Creación de viales para uso exclusivo de vehículos eléctricos, bicicletas y transporte público”
- “Recuperación y puesta en servicio de Vías Verdes. Red Cicloturista
- “Implantación del Servicio de Transporte Público a Demanda asociado a la Creación de Consorcios Comarcales de Transporte”
- “Terminales de Transporte Multimodal junto a grandes infraestructuras”
- “Aparcamientos disuasorios”



Paseo de Larios (Torre del Mar)



Parada del tranvía. Parque Jurado Lorca (Vélez Málaga)

2.2 PLANES DE ÁMBITO MUNICIPAL

2.2.1 PGOU (1996 / Julio 2009):

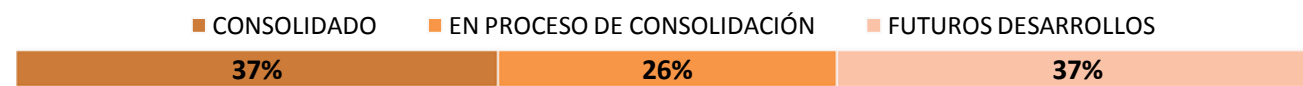
Adaptación parcial a la LOUA del PGOU de 1996, consiste en la adaptación terminológica y actualización de los preceptos del PGOU de 1996 amén a la Ley 7/2002 de 17 de diciembre.

La clasificación del suelo, reservas para viviendas, sistemas generales, usos densidades y edificabilidades, son parte de la información con afección directa a los sistemas de movilidad y transporte, esta información ha sido analizada y contrastada en SIG, para ver el grado de desarrollo de los procesos de transformación del suelo marcados por el plan. Este estudio del PGOU tiene como objetivo crear una imagen nítida del grado de evolución del planeamiento, señalando las zonas más vulnerables o en proceso de consolidación marcadas por los últimos desarrollos.

Estos últimos desarrollos del planeamiento son áreas especialmente vulnerables dado que se encuentran en **proceso de consolidación**, estas zonas repercuten en los sistemas de transporte de forma directa, a menudo se tratan de áreas residenciales sin dotaciones equipamentales, ni de servicios, por lo que cualquier actividad asociada a equipamientos debe realizarse fuera del área, esta demanda de movilidad producida por la falta de centralidad de las piezas barriales, es recogida por los modos motorizados como consecuencia de la falta de criterios de centralidad y redes de proximidad en el diseño de la ciudad.

Un primer análisis del PGOU realizado con el cruce de datos en SIG, evalúa el planeamiento en función de tres escenarios, el 0 es la ciudad urbana consolidada, el 1 son las áreas en proceso de consolidación, y el 2 son los futuros desarrollos del planeamiento. En definitiva el estudio refleja los siguientes resultados:

ESTADO FUNCIONAL DEL SUELO URBANO/URBANIZABLE DEL PGOU



En cuanto a las **áreas consolidadas** (37%) se incluyen las áreas urbanas consolidadas con suficiente estructura y cuyas características estructurantes soporten cierta entidad dentro del municipio.

Estos son a modo de síntesis los **futuros desarrollos** que prevé el plan.

- En el entorno de los núcleos centrales: 1. Nuevos suelos residenciales al este del Camino de Vélez Málaga, 2. Al Norte del barrio de las Viñas en Torre del Mar y 3. En la totalidad del espacio entre Vélez Málaga y la A-356 (circunvalación).
- La colmatación del litoral entre Almayate Bajo y Benajárfate con la construcción de viviendas.
- La construcción de un nuevo campo de golf al oeste junto la MA-106.
- La ampliación del entorno de Trapiche con nuevos suelos residenciales y laborales
- La construcción de nuevas viviendas en Lagos.
- Una reserva de suelo industrial – laboral del 5,48% del suelo clasificado
- Una reserva de espacios libres del 12,49%.

En el plano adjunto al final del capítulo se muestran gráficamente los resultados del estudio.

Observando las fotografías adjuntas se aprecia la transformación del territorio en los últimos sesenta años, aunque el crecimiento no ha sido tan intenso como en la Costa Occidental, se aprecia el cambio de un entorno rural a uno urbano



Vista aérea de Torre del Mar 1956



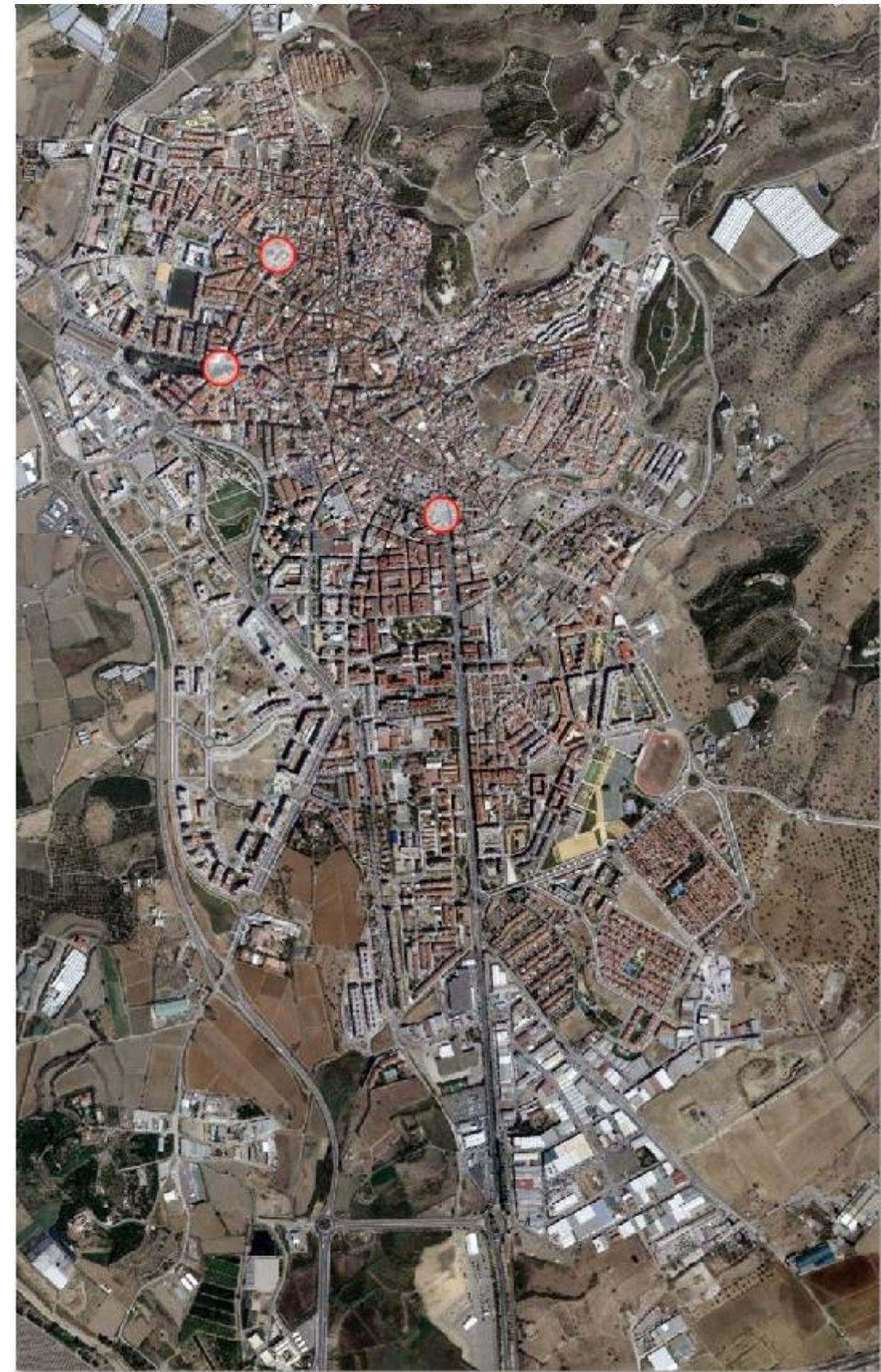
Vista aérea de Torre del Mar 2009

EL documento también incluye un Análisis de Tráfico, en el que se recogen varios indicadores que inciden directamente en la intensidad que soportan los viarios como la evolución de la población o el parque de vehículos. También se recoge un estudio de los resultados de las estaciones de aforo en el periodo 2000 – 2004. El estudio finaliza con una serie de conclusiones, en síntesis estas conclusiones son:

- I. Vélez Málaga es un centro socio-económico de la comarca de La Axarquía.
- II. Es una zona de atracción turística que recibe un elevado flujo de visitantes en los meses de verano
- III. El elevado número de viviendas como segunda residencia incrementa la demanda de servicios e infraestructura.
- IV. Aumento de los flujos por el transporte de materias primas, productos y energía, consecuencia del desarrollo socio económico.
- V. La existencia de flujos laborales atraídos desde otros municipios y núcleos poblacionales tradicionales del propio municipio.
- VI. Es necesaria la búsqueda de alternativas que permitan el correcto desarrollo de los transportes en general.
- VII. La red actual tiene pocas conexiones transversales entre A-7 y N-340.
- VIII. La realidad cada vez más compleja requerirá una planificación global que garantice un desarrollo de calidad




Vista aérea de Vélez Málaga 1956




Vista aérea de Vélez Málaga 2009

NIVEL DE DESARROLLO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA (PGOU) ADAPTACIÓN PARCIAL A LA LOUA

 SUELO URBANO CONSOLIDADO (37%)

DESARROLLOS DEL PGOU

 SUELO URBANO EN PROCESO DE CONSOLIDACIÓN 26%

 PROXIMOS DESARROLLOS PROGRAMADOS PGOU 37%

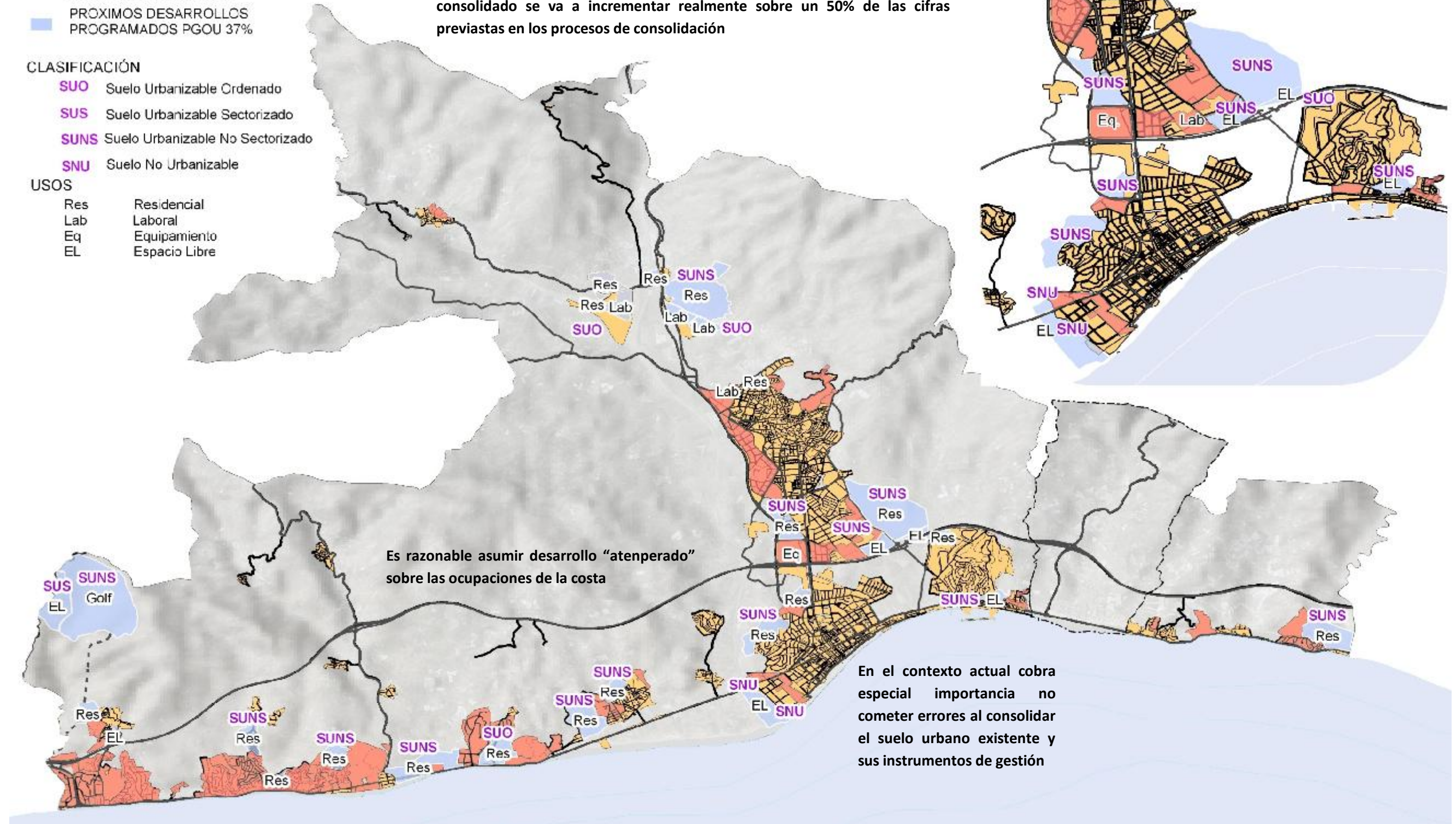
CLASIFICACIÓN

- SUO** Suelo Urbanizable Ordenado
- SUS** Suelo Urbanizable Sectorizado
- SUNS** Suelo Urbanizable No Sectorizado
- SNU** Suelo No Urbanizable

USOS

- Res Residencial
- Lab Laboral
- Eq Equipamiento
- EL Espacio Libre

La realidad desde el punto de vista de la demanda de viajes y asumiendo un escenario donde la situación económica debe ser realista al proyectar infraestructuras que sean sobre previsiones del PGOU. Se debe trabajar en un escenario de un 50% aproximadamente, asumiendo que el suelo urbano consolidado se va a incrementar realmente sobre un 50% de las cifras previstas en los procesos de consolidación



Es razonable asumir desarrollo "atenperado" sobre las ocupaciones de la costa

En el contexto actual cobra especial importancia no cometer errores al consolidar el suelo urbano existente y sus instrumentos de gestión

2.2.2 Primer Plan director de Vías Ciclables de Vélez Málaga (Octubre 2008)

Es un documento riguroso con una riqueza documental que define perfectamente los criterios y directrices teóricos para la integración de una red de itinerarios ciclistas y promover el intercambio con otros modos de transporte. En el documento se recogen normas básicas de diseño, tipologías de vías ciclables, materiales, soluciones técnicas para elementos conflictivos, etc.

Sin embargo se aprecian incoherencias entre las características teóricas que sería deseables para una red en Vélez Málaga conectividad y continuidad y el diseño de la red propuesta:

1. El ámbito del plan no atiende a la totalidad del término municipal de Vélez, obviando la estructura polinuclear del municipio y las demandas derivadas de esta estructura
2. La red propuesta es excesivamente tangencial a las zonas o áreas urbanas con mayor demanda de accesibilidad. La red ciclista debe penetrar en el tejido urbano, no debe diseñarse a modo de carreteras de circunvalación como se hace para los sistemas motorizados.
3. No se tienen en cuenta los destinos potencialmente atractores de movilidad ciclista como colegios e institutos.
4. La red no conecta múltiples destinos: no es una red útil.
5. No sigue un patrón regular en su diseño.
6. No se utilizan medidas para la regulación de la circulación ciclista dentro de los barrios.
7. No contempla la integración ciclista en los ejes principales urbanos como la Av. de Andalucía en Torre del Mar ó la Av. de Vivar Téllez en Vélez Málaga.

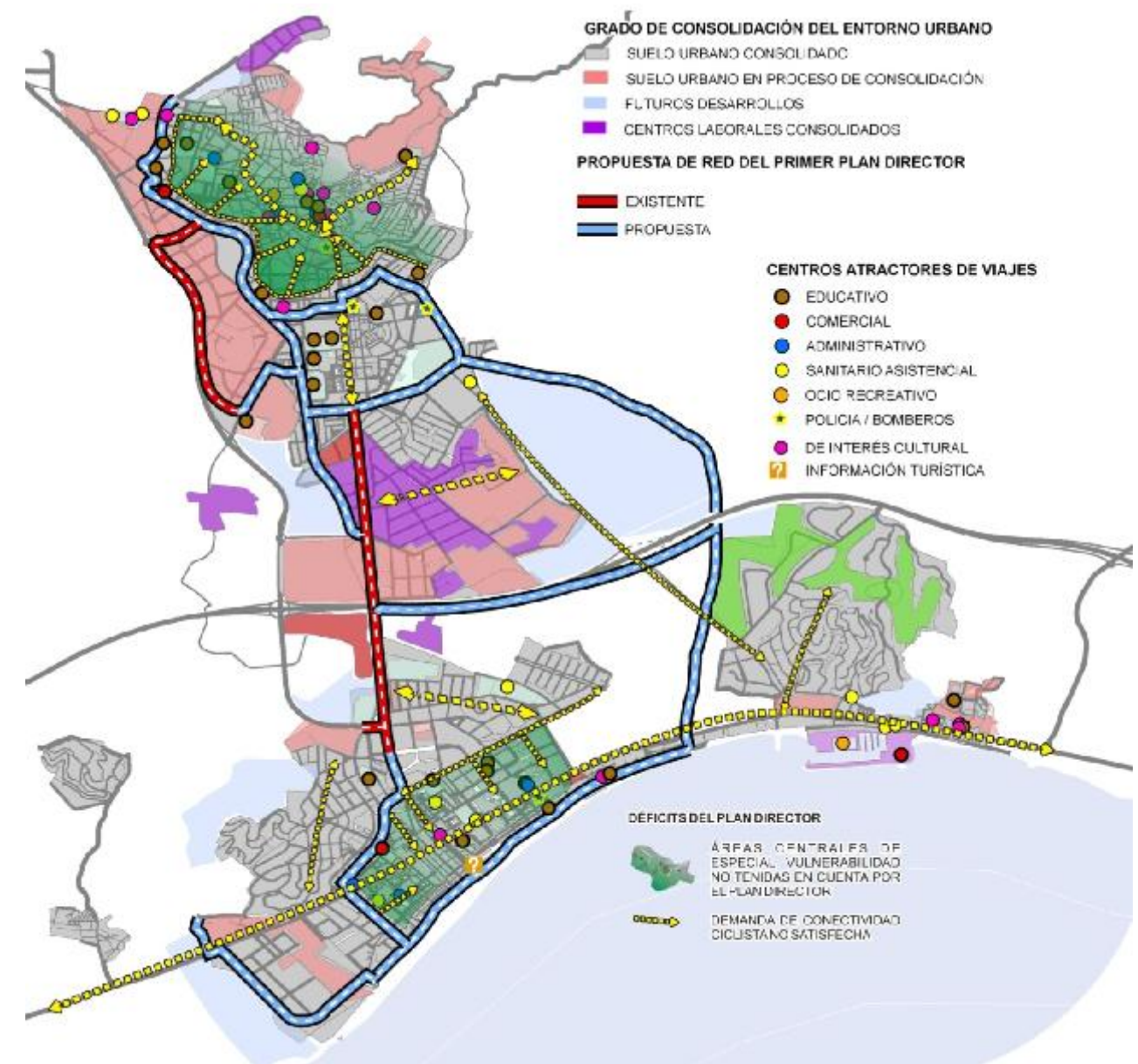
Debido a las disfuncionalidades en cuanto a diseño de red ciclista, el Plan de Movilidad elaborará un diagnóstico del sistema de vías ciclables actual y propuestos por el Primer Plan Director. En todo caso como recomendación previa, se utilizarán criterios híbridos con los sistemas peatonales.

2.2.3 Diagnóstico ambiental municipal (agenda 21 Vélez Málaga)

Documento de diagnóstico social y de los recursos ambientales de Vélez Málaga. En el se recogen una serie de indicadores Ambientales en los que se incluyen los relacionados con Tránsito, Movilidad y Transporte. En este apartado se contempla los siguientes puntos de análisis:

- a. Descripción del viario intermunicipal incluyendo la red estatal, autonómica, provincial y comarcal de carreteras, señalando el tráfico significativo de algunos caminos.
- b. Estudio de transporte público: Se enumeran y describen brevemente las líneas urbanas e interurbanas que afectan a Vélez Málaga. El diagnóstico concluyen en que “a pesar de la existencia de las diferentes líneas de autobuses el sistema de transporte público urbano, no sirve como alternativa al uso del vehículo privado, por tanto no existe actualmente un sistema de transporte eficiente que disminuya realmente el número de vehículos que circulan por las calles. Tampoco existen canales de información a los ciudadanos sobre las líneas y las paradas, algo obviamente insuficiente dada la complejidad del transporte”.
- c. Expone datos de la demanda de viajeros anuales de las líneas urbanas: 1. Vélez-Torre del Mar 800.000, 2. Y 3. Almayate-Vélez y Vélez Caleta 85.000. En el momento de realización del informe no estaba en funcionamiento la línea de Tranvía.
- d.

- e. Inexistencia de itinerarios ciclistas dentro de los núcleos principales así como la falta de criterios peatonales en las redes comerciales.
- f. Señala las zonas de alta intensidad motorizada.
 - I. En los ejes A-356, Av. de Vivar Téllez, C/ Cristo, C/ Canalejas, Camino de Málaga, Av. Andalucía y Paseo Marítimo.
 - II. En los puntos: Semáforo del Mercado de Minoristas de Torre del Mar, Cuesta del Visillo, Rotondas de la Peugeot, la Mata y el Ingenio, Av. Del Sol con Av. Rey Juan Carlos I.
- g. Aporta los siguientes datos de plazas de aparcamiento: privados 7.986, 1.600 plazas en la vía pública y 1.534 vados.

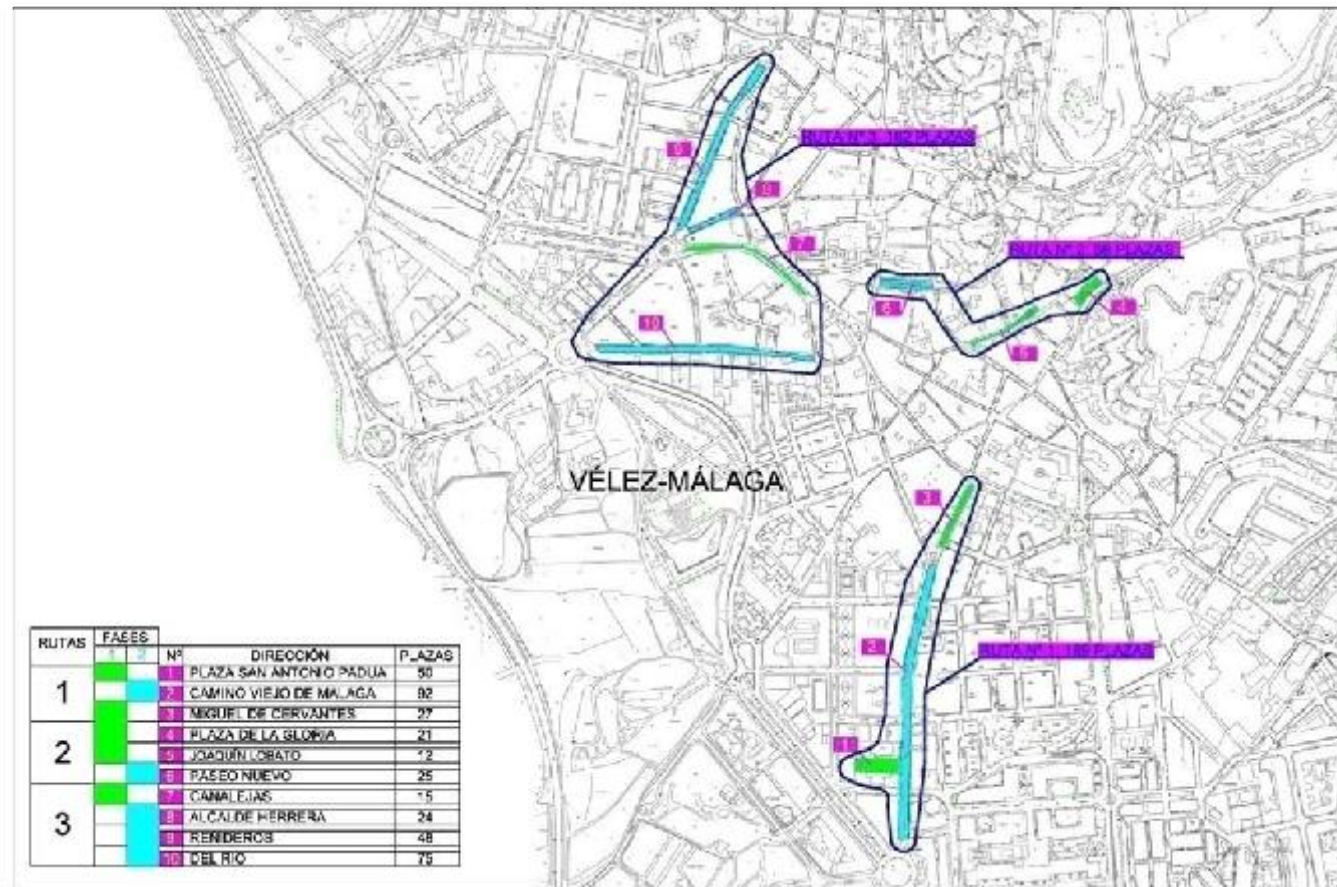


Esquema diagnóstico del Plan Director de Vías Ciclables

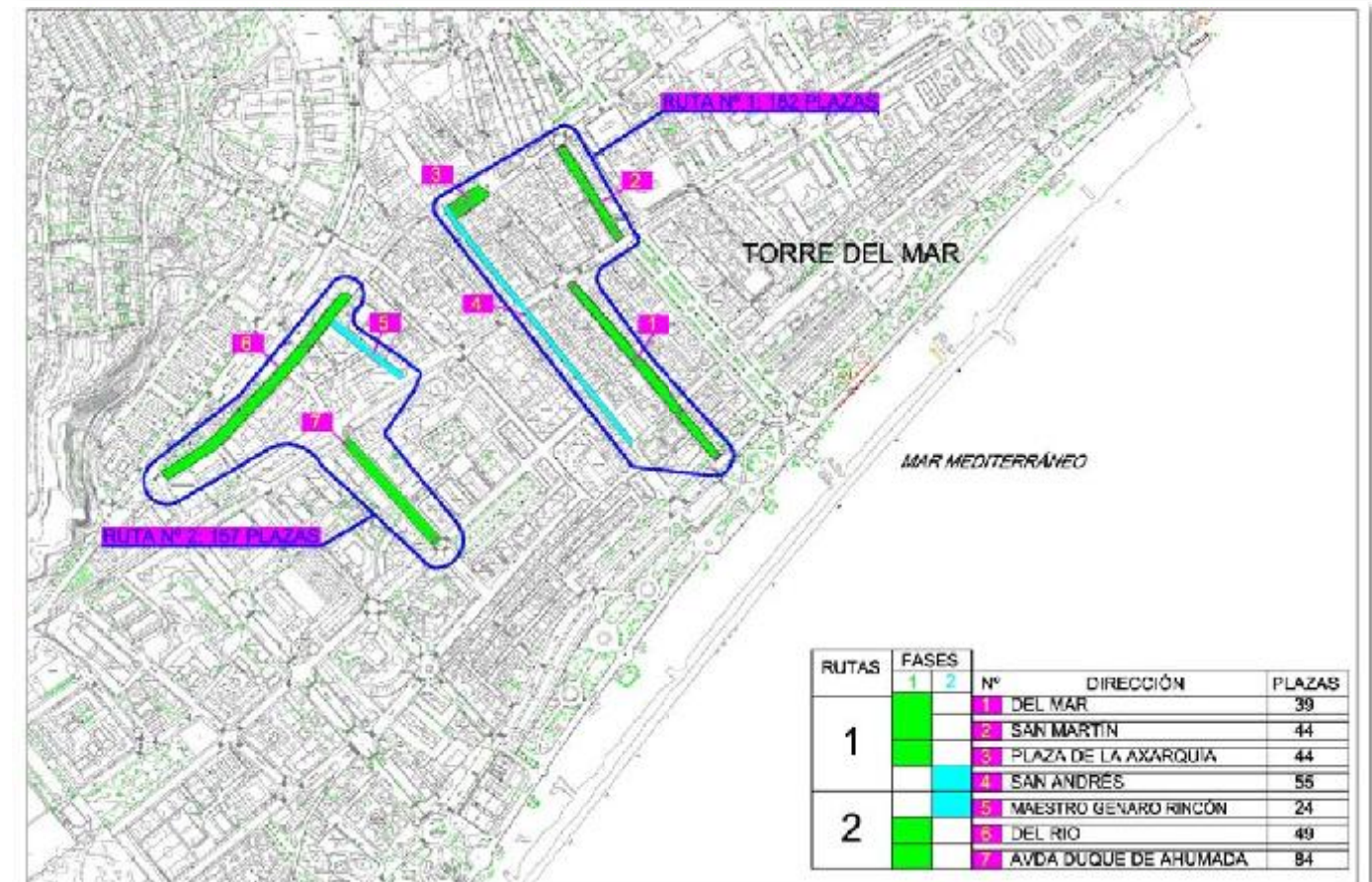
En resumen el Diagnóstico se centra más en una descripción, poco analítica y muy poco conclusiva sobre los problemas reales de movilidad en Vélez Málaga.

2.2.4 Servicio público de estacionamientos regulados de vehículos en la vía pública

No existe una planificación general del sistema de aparcamientos en Vélez Málaga, por lo que las ubicaciones que se han planteado como posibles aparcamientos regulados obedecen a necesidades concretas de cada zona:



Ubicación estacionamientos regulados de vehículos en la vía pública (VÉLEZ MÁLAGA)



Ubicación estacionamientos regulados de vehículos en la vía pública (TORRE DEL MAR)



Imágenes de bicicletas en Torre del Mar

2.2.5 Plan director de caminos verdes de Vélez Málaga (2010)

Documento en el que se planifican y definen con detalle las directrices para configurar una red de caminos verdes accesible, fácil y tranquila. Entre estas directrices se encuentran: trámites administrativos, trabajos previos, funcionalidad, de vías pecuarias, detalles constructivos, equipamiento, protección climática...

Una vez en funcionamiento la red mejorará las relaciones con el territorio cercano, ampliando la oferta ocio recreativa y el ecoturismo, también cabe la posibilidad de que con el tiempo estas relaciones amplíen su campo a movimientos laborales utilizando las vías cuya topografía lo posibiliten, como soporte de esta red se encuentran las vías pecuarias, paseos fluviales y las antiguas líneas de ferrocarril como la de Vélez-Zafarraya.

En el plano y tabla adjunta se muestran las vías pecuarias cuyo trazado afecta al término municipal de Vélez:

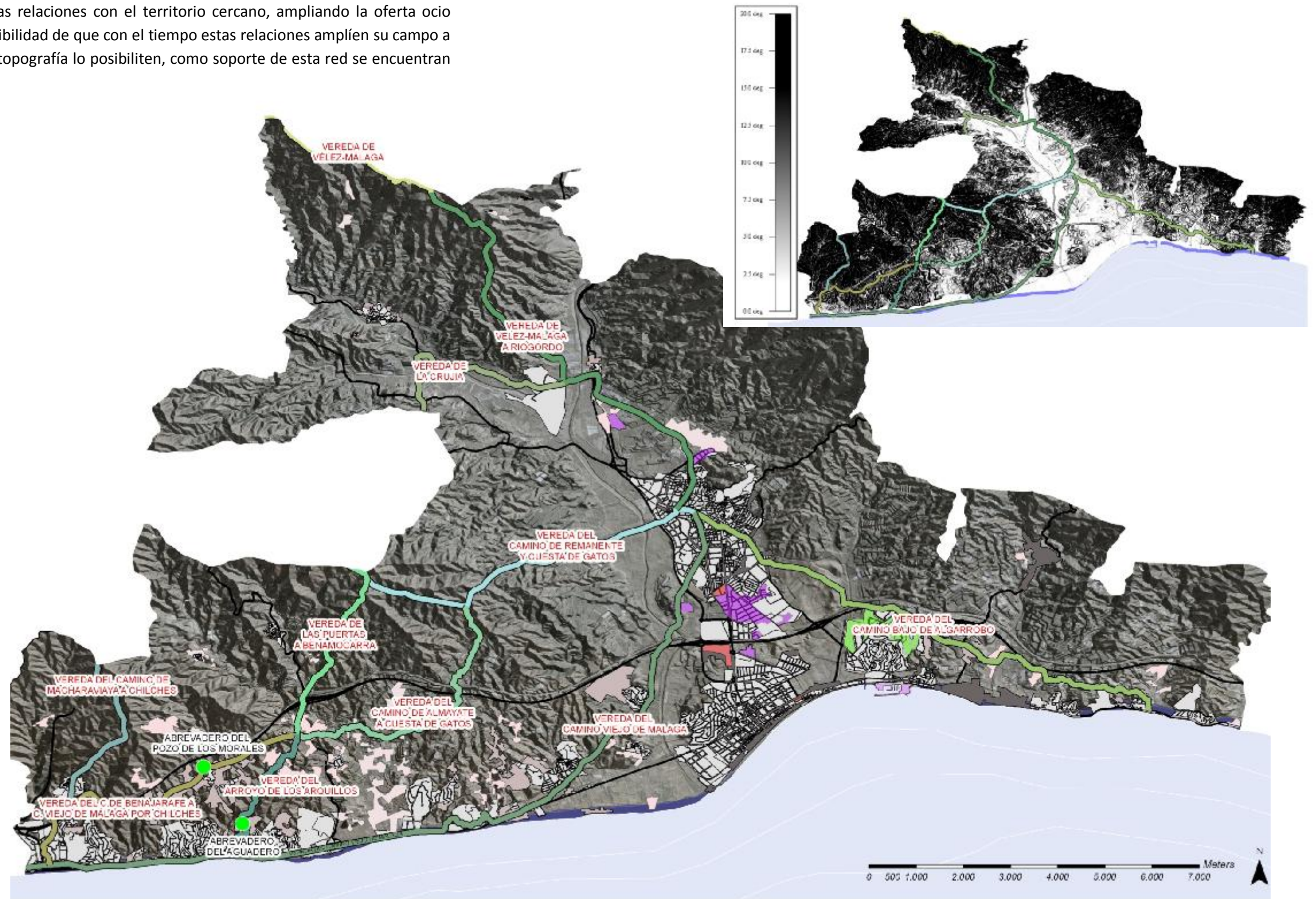
NOMBRE	LONGITUD (m)
VEREDA DEL CAMINO BAJO DE ALGARROBO	10.087
VEREDA DEL CAMINO VIEJO DE MALAGA	16.967
VEREDA DEL CAMINO DE REMANENTE Y CUESTA DE GATOS	6.596
VEREDA DE VELEZ-MALAGA A RIOGORDO	9.792
VEREDA DEL CAMINO DE ALMAYATE A CUESTA DE GATOS	5.788
VEREDA DE LA CRUJIA	4.186
VEREDA DE LOS PUERTAS A BENAMOCARRA	6.716
VEREDA DEL CAMINO DE BENAJARAFE A VEREDA DEL CAMINO VIEJO DE MÁLAGA POR CHILCHES	6.229
VEREDA DEL ARROYO DE LOS ARQUILLOS	3.336
VEREDA DEL CAMINO DE MACHARAVIAYA A CHILCHES	3.493
VEREDA DE VÉLEZ-MÁLAGA	7.394

Vías pecuarias en Vélez Málaga

El plan director de caminos verdes incide directamente en los sistemas de movilidad urbanos, especialmente en los accesos a esta red ecoturística desde los núcleos urbanos o carreteras, donde se deben disponer de aparcamientos.

Las directrices principales para la adecuación de las plataformas son; la nivelación, pavimentación y drenajes.

La señalización reforzará la seguridad, eficacia, comodidad e información del conjunto de la red, además de contribuir a la continuidad y accesibilidad del territorio

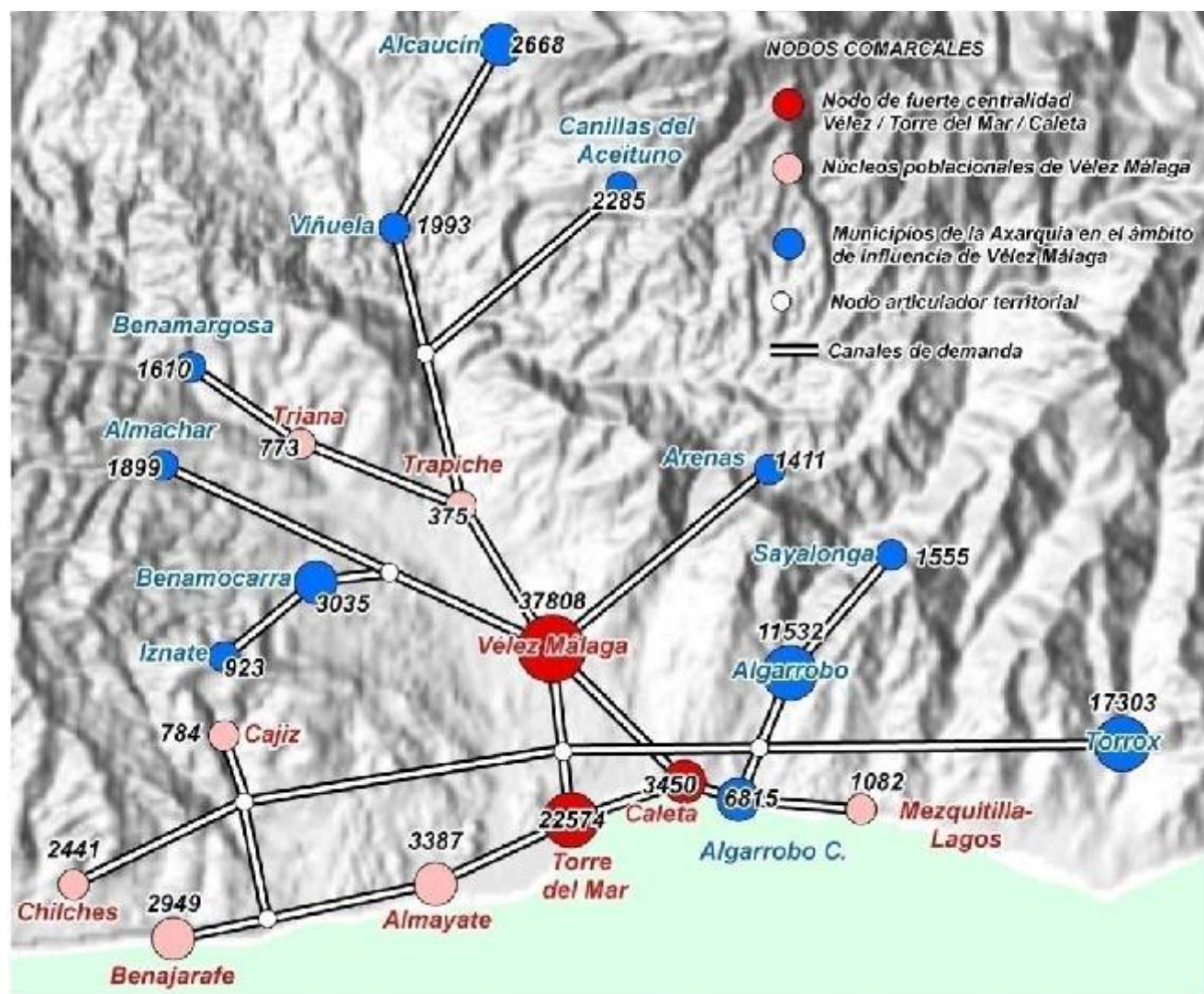


3 CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA: GENERACIÓN-ATRACCIÓN DE VIAJES.

3.1 LA ESTRUCTURA POLINUCLEAR DEL TÉRMINO MUNICIPAL Y SUS RELACIONES CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD.

La particular distribución poblacional de Vélez Málaga y su entorno inmediato, es un factor clave para la comprensión del territorio dinámico. La estructura funcional de la demanda responde a un sistema en forma de árbol, marcado por la topografía del terreno, y formada por:

1. Un nodo de fuerte centralidad (Vélez/Torre del Mar/Caleta)
2. 8 núcleos poblacionales pertenecientes al termino poblacional (Almayate, Benajárafe, Cajiz, Chilches, Lagos/Mezquitilla, Trapiche y Triana)
3. 10 municipios con un alto grado de influencia en las relaciones con Vélez Málaga (Alcaucín, Canillas del Aceituno, Viñuela, Benamargosa, Almachar, Benamocarra, Iznate, Arenas, Sayalonga, Algarrobo y Torrox)
4. Una población en diseminada que supone el 4,6% de la población total
5. Elementos y sistemas de comunicaciones por donde se canalizan las demandas

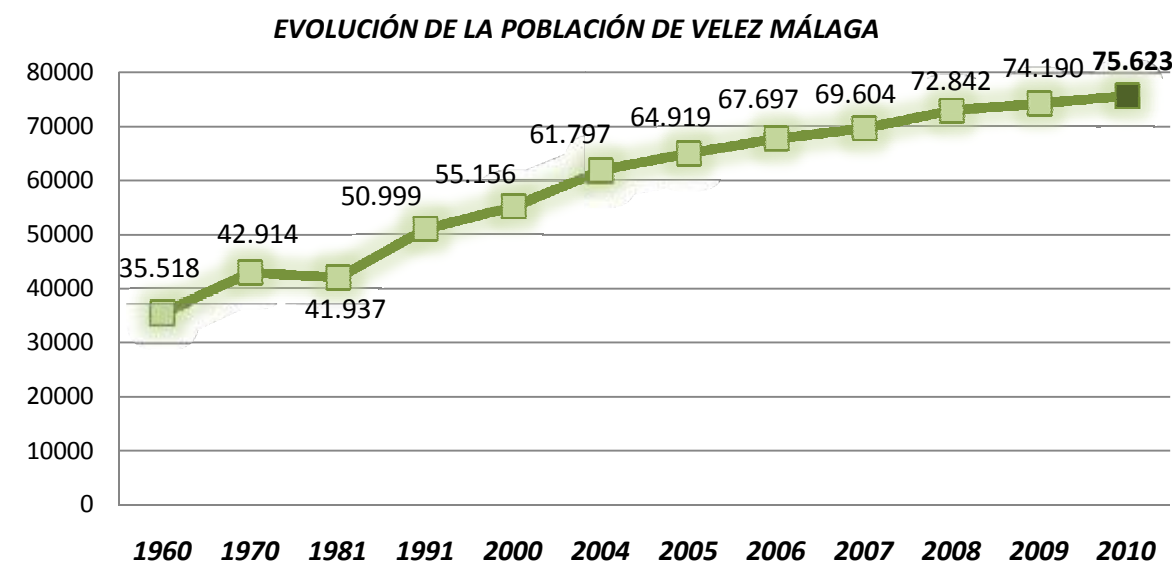


Esquema de la estructura poblacional de Vélez Málaga y su ámbito de influencia

3.1.1 Evolución de la población

El aumento poblacional acelerado que se viene produciendo en Vélez Málaga, se ha traducido en nuevos desarrollos sin control que provocan cambios tanto en la estructura urbana como territorial, esta tendencia ha provocado una incapacidad de integrar modelos de movilidad. Por ello el estudio de la población se hace imprescindible como factor determinante en los márgenes cuantitativos y cualitativos de demandas actuales y futuras de movilidad.

Durante el último año se ha producido un crecimiento relativo de la población de un 1,02%, este incremento es menor que en años anteriores con incrementos relativos del orden del 1,8% por año, sin embargo los resultados obtenidos vienen a confirmar una permanente y progresiva tendencia al aumento de la población en Vélez-Málaga, que se ha mantenido estable durante las últimas tres décadas. También es significativo el periodo que va desde los 70 a los 80, cuando la población disminuye probablemente movida por la emigración a la capital de provincia. Esta tendencia que disminuyó la población en Vélez-Málaga un -2,3% en la década de los 70, actualmente es totalmente opuesta, dado que Vélez-Málaga se ha establecido como atractor migratorio tanto de los pueblos de la comarca como del núcleo principal (Málaga). Esta afirmación viene amparada por los datos que señalan que la población ha crecido globalmente desde los 41.937 habitantes en 1981 hasta los 75.623 en 2010.



Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía
Elaboración: Propia

Vélez-Málaga como cabecera comarcal de la Axarquía ha sufrido un crecimiento intercensal de su población importante en el último cuarto de siglo. Esta evolución “progresiva” de la población es muy notable, con incrementos de un 17,7% entre 1981-1991 y un 25% entre 2000-2009.

Las razones del crecimiento continuado tan importante de la población de Vélez-Málaga hay que buscarlas en un mercado de la vivienda más barato y en las excelentes comunicaciones con Málaga. En este sentido, Vélez-Málaga no es sólo un municipio-dormitorio, sino también es un lugar estratégico para la ubicación de una importante oferta turística a todos los niveles. Esta situación ha hecho que numerosos habitantes de la comarca,

la provincia, Málaga e incluso de la costa granadina hayan emigrado a Vélez Málaga, que goza de **autonomía funcional** en cuanto a su dinámica económica y poblacional respecto de la capital.

3.1.2 Distribución poblacional actual y proyecciones de los 11 núcleos de Vélez Málaga. Relaciones Microterritoriales.

Las últimas proyecciones de población realizadas por el IEA establecen tres escenarios de crecimiento; bajo, medio y alto. En función de las estimaciones realizadas para la provincia de Málaga se obtienen los siguientes resultados: un crecimiento para el 2025 de entre el 1.07 al 1.15% respecto de la población de 2009 y para el 2035 de entre 1.08 al 1.22% respecto a la población de 2009. Las proyecciones de crecimiento demográfico aplicadas a los núcleos poblacionales de Vélez Málaga bajo hipótesis de crecimiento homogéneo son los mostrados en la siguiente tabla:

Núcleo Poblacional	Población 2010	ESCENARIO BAJO		ESCENARIO MEDIO		ESCENARIO ALTO	
		Población 2025	Población 2035	Población 2025	Población 2035	Población 2025	Población 2035
Vélez Málaga	37.808	40.566	41.001	42.017	43.541	43.662	46.395
Torre del Mar	22.574	24.220	24.480	25.087	25.997	26.069	27.701
Caleta de Vélez	3.450	3.701	3.741	3.834	3.973	3.984	4.233
Almayate	3.387	3.634	3.673	3.764	3.901	3.912	4.157
Benajarafe	2.949	3.164	3.198	3.277	3.396	3.405	3.619
Chilches	2.441	2.619	2.647	2.713	2.811	2.819	2.995
Cájiz	784	841	850	871	903	905	962
Triana	773	830	839	859	891	893	949
Trapiche	375	402	407	417	432	433	460
Mezquitilla	306	328	332	340	352	353	376
Lagos	776	833	842	862	894	896	952
TOTAL	75.623	81.139	82.010	84.042	87.090	87.332	92.799

FUENTE: Proyecciones de población 2009-2035 IEA. Elaboración: Contorno S.A.

3.1.3 Densidad de población

La densidad del municipio de Vélez-Málaga en 2010 es de **481 hab/km²** sensiblemente superior a ciudades similares como Chiclana con 369 hab/km², pero notablemente inferior a otras ciudades de la costa del sol como Málaga con (1.435hab/km²), Marbella con (1.145 hab/km²) u otras cercanas de la costa granadina como Motril con (541hab/km²). Esto da una idea de las tendencias de expansión que Vélez-Málaga tiene, aunque estas cifras deben ser manejadas con la cautela propia de los escenarios previsibles para la próxima década.

3.1.4 Grupos de edad

Analizando sus habitantes en función de los principales grupos de edad, de 0 a 14 años, entre 15 y 39, de 40 a 64 y de 65 y más años, se aprecia que el grupo más numeroso es la comprendido entre los 15 y los 39 años, con el 39 % de los habitantes totales. Les siguen los grupos de edad de 40-64 años y el de 0-14 años, con un 31% y un 17%, respectivamente.

Grupos de edad	Hombres	Mujeres	Total
0-14 años	6.540	6.279	12.819
15-39 años	14.334	13.770	28.104
40-64 años	11.829	11.958	23.787
65 y más	4.927	5.986	10.913

Fuente: IEA 2010. Elaboración Contorno S.A.

Esta evolución positiva de la población refleja que la población joven, menor de 20 años (17.088 hab.), del municipio es considerablemente superior a la de población mayor de 65 años, alcanzando un 23% frente a un 14%.

3.1.5 Tamaño medio familiar

En Vélez-Málaga existían en 2001, según los datos del censo, exactamente 18.738 viviendas principales, con un tamaño medio de 3,04 miembros. Lo que representa un tamaño medio de vivienda similar a los resultados obtenidos en Málaga, donde se cuantifican 3,07 miembros por vivienda.

En cuanto a la tipología de las viviendas, un 51% se dedican a primera residencia, frente a un 25% de viviendas secundarias y un 21% de viviendas desocupadas.

Con respecto a la superficie media de viviendas, predominan las de tipo medio, entre 76 y 90 m², que suponen un 36% del total y las de superficies inferiores a los 75m² con un 30%. Un 4% superan los 150 m².

La fuerte tendencia al **aumento del número de hogares** producido en España en la última década, en paralelo a un **estancamiento demográfico general** solamente roto en los últimos años por el considerable aumento de los fenómenos migratorios, lógicamente implica una **disminución del tamaño medio del hogar**. Por otro lado, un factor de gran incidencia en la posible evolución de este dato, es el desarrollo urbanístico específico de Vélez Málaga, en tanto que se ha incrementado notablemente la tipología edificatoria relativa a unifamiliares, lo que influirá en la composición de los hogares. Ambos factores hacen suponer cierta disminución del tamaño medio de hogar en Vélez-Málaga, que será menor con el tiempo, como está ocurriendo prácticamente en toda la provincia de Málaga.

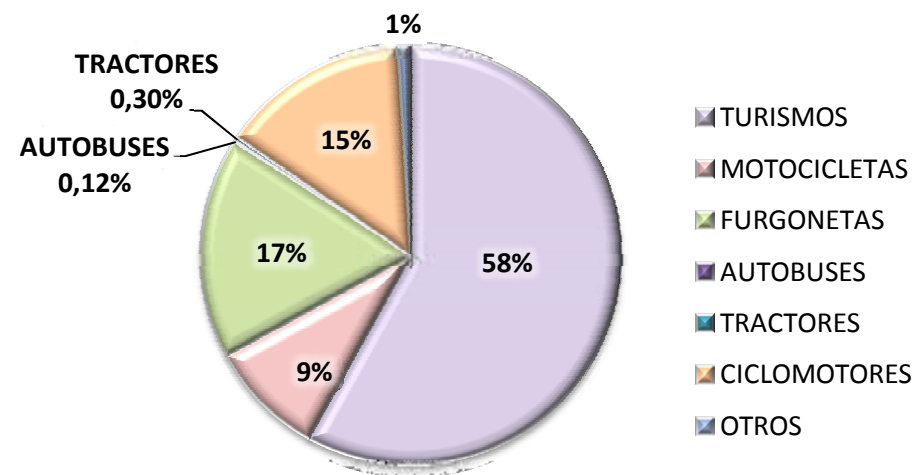


Tradicional parada de Taxis en C/Romero Pozo

Antigua imagen de la N-340 a su paso por Torre del Mar

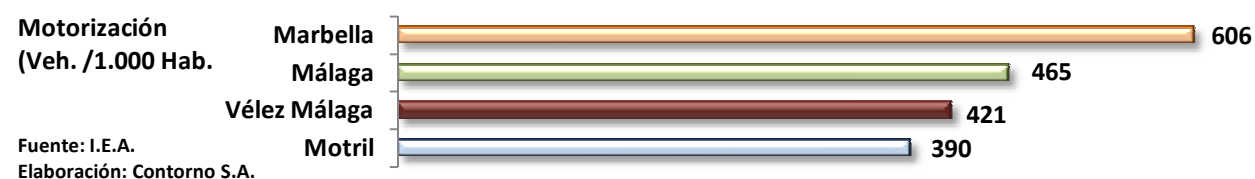
3.1.6 Los índices de motorización.

Según los últimos datos disponibles del año 2009, el parque automovilístico de Vélez-Málaga era de 53.769 vehículos, de los cuales el 58% son turismos, el 9% son motocicletas, el 17% furgonetas y el 15% son ciclomotores. No existen datos de camiones censados en el municipio.



Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía
Elaboración: CONTORNO S.A.

Con una población que ascendía a 74.190 habitantes en 2009, se ha calculado un **índice de motorización** en el municipio de **421 vehículos/1000 Hab.**, esta cifra es considerablemente menor que en la capital de provincia con un índice de motorización de 465 vehículos/1000 Hab., y notablemente menor que en Marbella con 606 vehículos/1000 Hab., sin embargo la motorización de Vélez-Málaga es mayor que la de ciudades de la costa granadina como Motril con una motorización de 390 vehículos/1000 Hab. Este índice de motorización se realiza considerando solamente los turismos, porque son los vehículos motorizados de mayor presencia en el núcleo urbano y los que más se usan para desplazamientos ordinarios.



Fuente: I.E.A.
Elaboración: Contorno S.A.

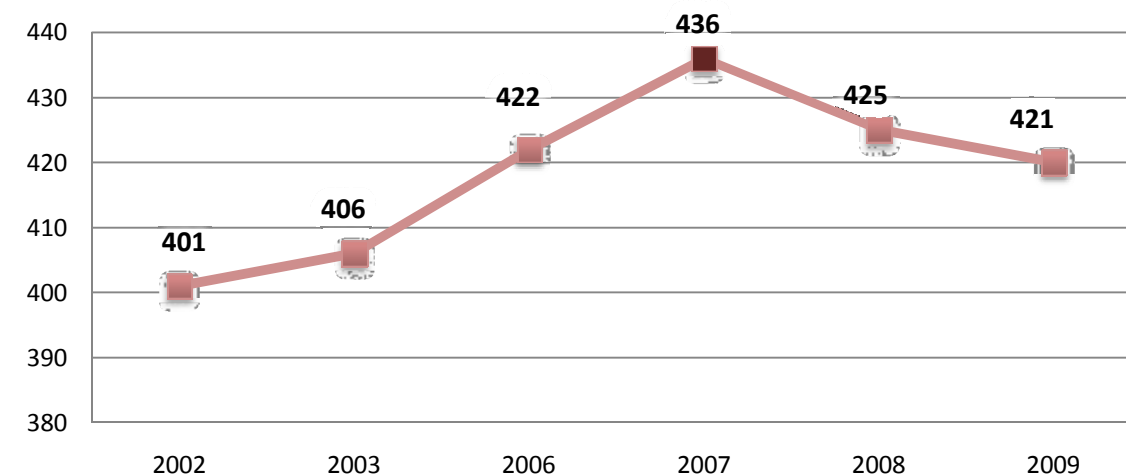
Este Índice de Motorización se puede considerar alto en comparación con el existente en Andalucía o España, donde se sitúan en 340 vehículos/1000 habitantes y 401 vehículos/1000 habitantes. En ciudades como Sevilla, Huelva o Almería este índice se sitúa en torno a 450 vehículos/1000 hab. Por otro lado, en algunas ciudades francesas, italianas y, en general, en la Unión Europea, el valor medio de motorización es del orden de los 400 vehículos/1000 hab, menores a los que se han contabilizado en Vélez-Málaga. Si se observa el índice de motorización de ciclomotores y motocicletas, este es también bastante elevado, existen 170 por cada 1000 habitantes.

Como en la mayor parte de los municipios del resto de Andalucía, el Índice de Motorización en Vélez-Málaga no paró de crecer en la última década hasta la llegada de la actual recesión económica. El acceso de las familias a un vehículo motorizado, de cualquier tipo, se ha facilitado y la existencia de más de un automóvil por núcleo familiar

es más evidente ahora que nunca. La posesión de uno, o varios, automóviles se ha convertido en un signo de distinción social y su utilización se ha convertido en cotidiana en cualquier modo de vida urbano o rural. Qué duda cabe que este fenómeno ha agravado los problemas de movilidad en los núcleos urbanos andaluces y ha acelerado los procesos de saturación de las infraestructuras viarias existentes. Por tanto, los datos presentados a continuación para Vélez-Málaga no son sorprendentes y se pueden tomar como la tónica general

No obstante observando la gráfica de la evolución de la motorización en Vélez Málaga, se observa la tendencia decreciente en los últimos dos años. El punto de inflexión lo encontramos en el máximo alcanzado en el año 2007 (436 veh. / hab.), coincidiendo con el comienzo de la actual crisis económica.

EVOLUCIÓN DE LA MOTORIZACIÓN EN VÉLEZ MÁLAGA



Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía
Elaboración: Contorno S.A.

Un hecho no constatado y que podría resultar muy útil sería la diferencia entre la motorización entre los barrios. Urbanizaciones y núcleos poblacionales del municipio de Vélez-Málaga. En este sentido, la tipología edificatoria y la distancia respecto de los centros atractores de viajes del municipio (equipamientos, colegios, centros de salud, áreas comerciales y lugares de trabajo) puede hacer crecer la motorización en las zonas de la periferia del centro urbano y en aquellas urbanizaciones residenciales de viviendas unifamiliares. La proliferación de modelos de ciudad "dispersa" frente a los de ciudad "compacta" incrementa la dependencia del vehículo privado por parte de la población y aumenta el número de desplazamientos motorizados en la periferia, en relación con el centro urbano.



Vélez Málaga desde el Cerro de San Cristobal