

TRÁNSITO, MOVILIDAD Y TRANSPORTE

1	Infraestructuras Supramunicipales	2
1.1	Características Generales	2
1.2	Aforos e Intensidades Medias Diarias	7
1.3	Vías Pecuarias y Caminos Rurales	14
2	Transporte Público	18
2.1	Generalidades.....	18
2.2	Aéreo	18
2.3	Ferrocarril	20
2.4	Autobús Interurbano: El Consorcio de Transportes Área de Málaga.....	22
2.5	Autobús Urbano	37
2.6	Taxis.....	40
3	Movilidad Urbana.....	44
3.1	Tráfico.....	44
3.2	Parque de Vehículos	46
3.3	Aparcamientos, Zonas de Carga y Descarga.....	49
3.4	Carril-Bici, Carril bus-taxi	51
4	Accesibilidad	54
4.1	Accesibilidad Peatonal.....	54
4.2	Otros Elementos	56
5	Análisis de los Indicadores del Programa CIUDAD 21	58
6	Sinergias.....	59
7	Conclusiones.....	60
8	Matriz DAFO:	63
9	Estrategias de Futuro	64

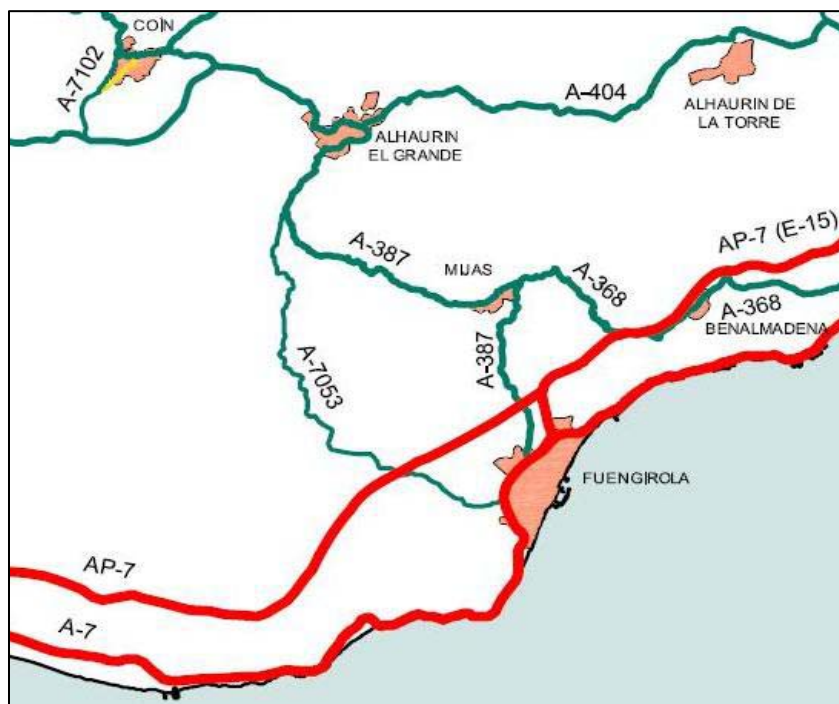
1 INFRAESTRUCTURAS SUPRAMUNICIPALES

1.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El sistema de vías del municipio de Mijas se ha desarrollado de modo secundario a medida que se establecían núcleos urbanos. Como indica el Avance del PGOU, la red de carreteras existentes está formada por dos vías rápidas paralelas a la costa:

- Autopista de peaje y autovía: por las que discurren los flujos más intensos de nivel autonómico/provincial, y
- Las vías intercomarcales que cubren los flujos con los municipios próximos

El siguiente mapa es ilustrativo de la red de principales vías del municipio de Mijas y su entorno de influencia:



Principales vías de comunicación de Mijas y su entorno.

**Fuente: Red Autonómica de Carreteras de Andalucía
Consejería de Obras Públicas y Transportes**

Las vías existentes son:

- AP-7: autopista de peaje
- A-7: autovía
- A-387: intercomarcal
- A-368: intercomarcal
- A-7053: red complementaria

Las competencias en materia de carreteras se pueden dividir en dos. Por un lado, el Ministerio de Fomento posee las competencias con respecto a la autopista de peaje AP-7 y a la autovía A-7. Por otro lado, la Junta de Andalucía (a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes) posee la gestión del resto de las vías expuestas.

Las vías estatales mantienen la nomenclatura, pero las vías de gestión autonómica han cambiado recientemente tanto de titularidad como de matriculación. Han pasado de depender de la Diputación Provincial de Málaga a la Junta de Andalucía. A su vez, se han integrado en la Red Autonómica de Carreteras en el Catálogo de Carreteras de Andalucía. Las nuevas normas de denominación son las siguientes:

- Todas las carreteras autonómicas se matricularán con la letra "A"
- Se siguen de tres dígitos si son carreteras de la Red Básica e Intercomarcal
- Se siguen de cuatro dígitos si son carreteras de la Red Complementaria

Con estas determinaciones, el nombre de las carreteras ha cambiado con respecto al de anteriores informes:

Recorrido	Antigua denominación	Nueva denominación
Benalmádena-Mijas	MA-408	A-368
Fuengirola-Mijas	MA-409	A-387
Coín-Mijas	MA-485	A-387
Fuengirola-Alhaurín el Grande	MA-426	A-7053

Nuevas denominaciones de vías de Mijas

Elaboración propia

Fuente: Red Autonómica de Carreteras de Andalucía

Autopista de Peaje AP-7, "Autopista de la Costa del Sol":

Su construcción inicial se debió a la saturación de la antigua N-340 y a la necesidad de agilizar el transporte de largo recorrido.

Se abrió al tráfico en Junio de 1999. Actualmente se explota en régimen de concesión administrativa, cuya beneficiaria es CINTRA (80%) y Unicaja (20%). La concesión caduca en 2046. La longitud en su recorrido total (1^{er} tramo: Málaga-Estepona) es de 82 kilómetros. El sistema de peaje es explícito y abierto.

La sección transversal del tronco de autopista consta de dos carriles por calzada de 3,50 m y arcenes exteriores de 2,50 m, con una mediana de 10 m y arcenes interiores de 1 m. La velocidad de proyecto es de 120 km/h , con radio mínimo de 800 m y pendiente máxima del 4 %.

Las condiciones de conservación y del firme son muy buenas. Su ubicación es paralela a la costa pero se sitúa en el interior con respecto a la A-7. En teoría, absorbe todo el tráfico que no precisa de desplazamiento entre poblaciones o urbanizaciones del litoral. Sin embargo, su uso está relativamente estancado debido al pago de peaje y a la formación de aglomeraciones y retenciones para realizar dicho pago.

Autovía A-7, "Autovía del Mediterráneo":

La autovía A-7 se conforma como una vía paralela a la línea de costa cuya función inicial era la del transporte de largo recorrido a lo largo de la Costa del Sol, desde Málaga hasta la provincia de Cádiz. Conecta los principales núcleos urbanos como Torremolinos, Fuengirola-Las Lagunas (Mijas), Marbella y Estepona. Sin embargo, la evolución urbanística del litoral ha producido un cambio en la función de la vía. Si originariamente se destinaba a recorridos de largo y medio alcance, actualmente es el nexo de unión de las numerosas urbanizaciones que se asientan como un continuo en la Costa del Sol. Esto ha provocado la construcción no planificada de salidas y entradas en gran parte de las urbanizaciones costeras, así como paradas de autobús interurbano. Puesto que la autovía no estaba inicialmente diseñada para conexiones de corto alcance, dichas las salidas y entradas carecen de carril de desaceleración y aceleración, siendo inmediata la incorporación a la autovía. Además, la localización de algunos de los accesos no es la idónea y se sitúan en zonas de curvas. Del mismo modo, el espacio para las paradas de

autobuses es escaso, paralelo a la autovía, sin separación física y con escaso margen para la aceleración.

El uso de la A-7 tanto como vía de largo y medio recorrido como de corto ha provocado el colapso de la misma, especialmente en momentos concretos como las horas punta de entrada y salida al trabajo y en el periodo vacacional de verano. Ello se acrecienta por la escasez en el número de carriles, dos por sentido en la mayor parte del trayecto. Por dicho motivo se construyó la AP-7. Sin embargo, debido al moderado incremento en el volumen de vehículos que circula por ésta, los problemas expuestos de la A-7 no se han solventado totalmente. Las carreteras de menor ámbito, Ha-368, la Ha-387 y Ha-7053, son las que conectan las vías principales, A-7 y AP-7, con el interior.

Intercomarcal A-368:

Conecta Benalmádena con Mijas-Pueblo. El estado del firme es irregular. En el tramo más cercano a la A-7 la conservación es buena a pesar de la sinuosidad de las curvas, a excepción de algunos baches. Sin embargo, a medida que se acerca a Mijas-Pueblo, las zonas de asfaltado agrietado o en forma de grava son mayores. No obstante, se están realizando actuaciones en varios tramos próximos a la zona urbana.

Intercomarcal A-387:

Une Fuengirola con Mijas-Pueblo y Éste con Alhaurín El Grande. Su estado de conservación es bueno. Sin embargo se presentan algunos colapsos en la parte del viario de Las Lagunas (Avenida de Mijas).

Red Complementaria A-7053:

Es una carretera de la Red Complementaria. Une Fuengirola con Alhaurín El Grande de forma directa. Dicha zona viaria del casco urbano de Las Lagunas se conoce como Camino Viejo de Coín. Posee alta densidad de tráfico debido a la existencia de numerosa actividad productiva que se concentra a ambos lados de dicha vía y en el polígono industrial de La Vega. El grado de colapso de esta vía en el casco urbano de Las Lagunas es muy alto, en especial en horas punta.

El siguiente cuadro resume las características técnicas de las vías mencionadas:

RECORRIDO	MATRÍCULA	CATEGORÍA	COMPETENCIAS	LONGITUD EN TÉRMINO (km.)	ANCHO DE CALZADA (m.)	TIPO FIRME ESTADO	LÍNEA DE EDIFICACIÓN (m)	
							Actual	Prevista
Málaga-Cádiz	A-7	Autovía libre	Estado	15,8	2x7	MBC:bien	Ley 25/88 y R.D. 1812/94	
Málaga-Marbella	AP-7	Autopista de peaje	Estado (concesión a AUSOL)	13,9	2x7	MBC:bien	Ley 25/88 y R.D. 1812/94	
Benalmádena-Mijas	A-368	Intercomarcal	Autonómica	4,9	5,5/6,5	MBC:bien TTS:mal	25	50
Fuengirola-Mijas	A-387	Intercomarcal	Autonómica	5,2	7,6/10,6/7,6	MBC:bien	25	50
Coín-Mijas	A-387	Intercomarcal	Autonómica	5,1	5,7	MBC:bien TTS:mal	25	50
Fuengirola-Alhaurín Grande	A-7053	Red Complementaria	Autonómica	12,4	6/7	MBC:regular TS:regular	25	50

Leyenda: **MBC: mezcla bituminosa en caliente**
 TTS: triple tratamiento superficial
 TS: tratamiento superficial

Características jurídico-técnicas de las principales vías del municipio.

1.2 AFOROS E INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS

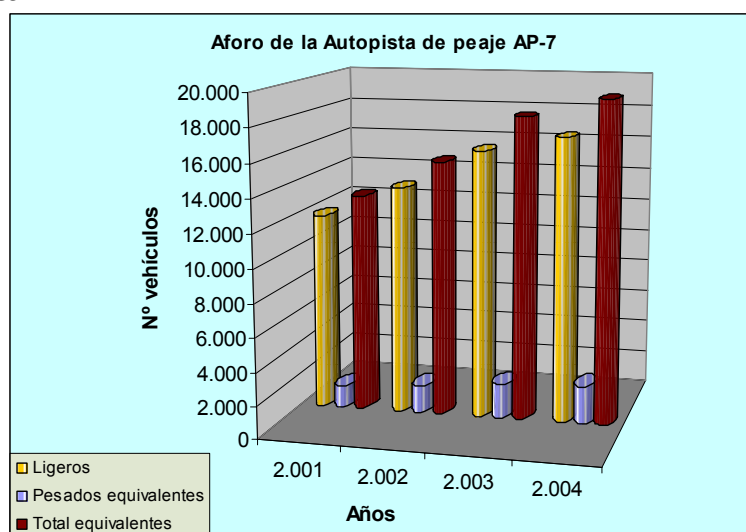
La densidad en la carga del tráfico es dispar en las vías de Mijas. Dependiendo de su ubicación, características y funcionalidad, algunas vías soportan más tráfico que otras. También varía la evolución de dicha densidad de tráfico a lo largo del tiempo.

Estudiaremos de manera separada el aforo de las vías de las cuales tenemos datos y realizaremos un análisis particularizado.

AP-7, "Autopista de la Costa del Sol":

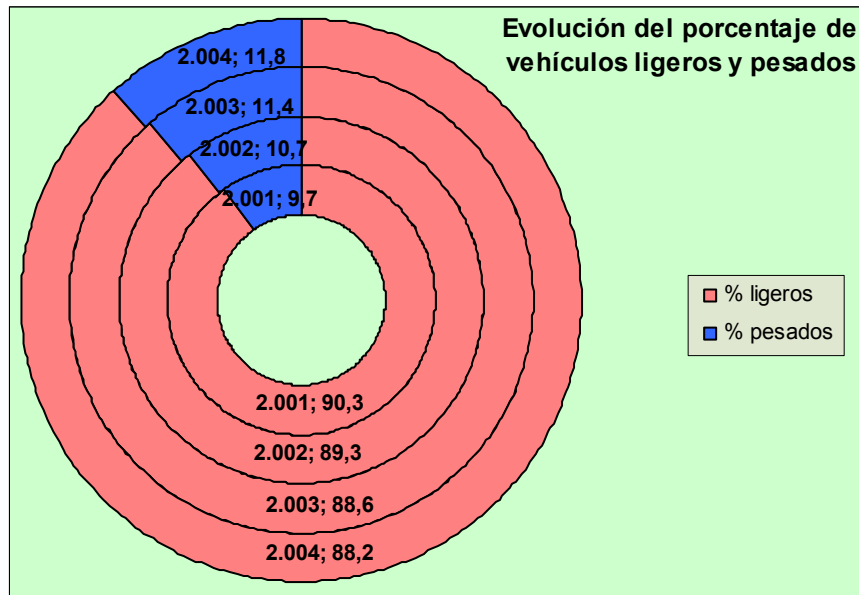
La autopista de peaje AP-7 fue inaugurada en 1999 con lo que los datos disponibles son relativamente recientes. Desde su inauguración sólo ha experimentado crecimiento, tanto de vehículos ligeros como de pesados equivalentes.

El aforo de los años 2001 al 2004 en la AP-7 es el que muestra la gráfica adjunta.



Aforo de la Autopista de peaje AP-7

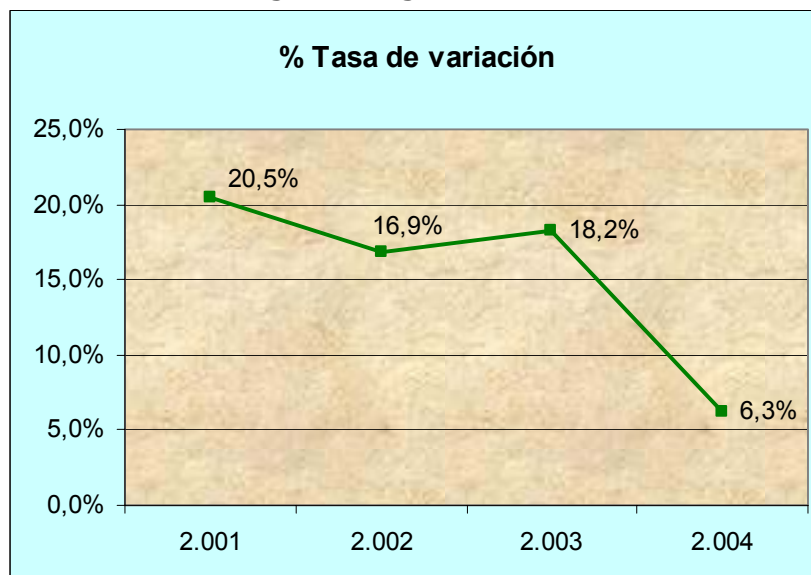
El número de vehículos ligeros (automóviles y motocicletas principalmente) ha aumentado en los últimos años. Igualmente ocurre con los vehículos pesados. Sin embargo, si establecemos una comparativa porcentual podemos dilucidar la proporción entre vehículos ligeros & pesados.



Evolución del porcentaje de vehículos ligeros y pesados.
Elaboración propia.
Fuente: www.cintra.es (18/04/06)

A medida que pasa el tiempo, el porcentaje de vehículos pesados equivalentes va en aumento con respecto a los ligeros. Ello puede significar un aumento en el uso de esta vía por parte de los transportes de mercancías de largo recorrido. Está absorbiendo parte del tráfico para el que fue diseñado.

Por otro lado, podemos ver la evolución en el crecimiento de uso de la autopista AP-7 en la siguiente gráfica:



Tasa de variación porcentual del crecimiento en el uso de la autopista de peaje AP-7.
Elaboración propia.
Fuente: www.cintra.es (18/04/06)

La tendencia en el uso de la autopista AP-7 siempre ha sido creciente. Carecemos de datos anteriores a 2001 pero es de suponer que se produjo un fuerte incremento inicial. El aumento se ha mantenido hasta 2004 y, a la espera de datos oficiales, también en 2005. Sin embargo, la tasa de crecimiento ha descendido hasta el 6,3% en 2004. Ello puede deberse a que, aunque la autopista cumpla con la función para la que fue construida, todavía no se ha generalizado como vía de transporte de largo recorrido y solo cierto porcentaje de vehículos recurren a ella. Se puede confirmar sabiendo que la autovía A-7 no solo se usa para pequeños trayectos sino también para otros de mayor longitud, lo que provoca atascos y retenciones ya mencionadas anteriormente.

Los principales inconvenientes que hacen que la autopista AP-7 no tenga un mayor crecimiento en el uso son la obligatoriedad de pago y la presencia de retenciones a la entrada del peaje.

A-7, "Autovía del Mediterráneo":

A pesar de los insistentes requerimientos a la Delegación Provincial del Ministerio de Fomento, no hemos obtenido ningún tipo de respuesta, con lo que no podemos mostrar los datos de aforo de esta vía.

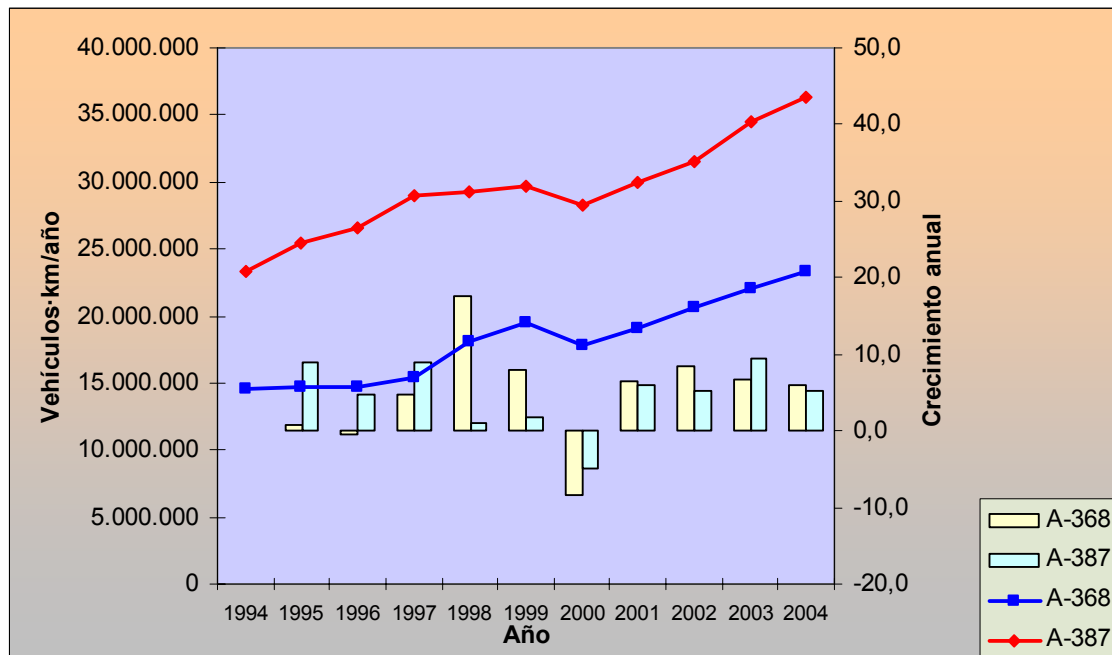
Intercomarcal A-368 y A-387:

Con respecto a las carreteras intercomarcales, la evolución de los vehículos-km/año ha ido en aumento aunque con matices.

La unidad usada es la de *vehículos·km/año*: la suma de todas las distancias recorridas por todos los vehículos que han transitado por una vía en determinado año

Previamente, advertiremos que las estaciones de muestreo se han tomado:

- para la A-368: en el tramo Mijas-AP7 (identificación: SC-726)
- para la A-387: en el tramo Mijas-Fuengirola (identificación PR-54)



Aforo y crecimiento anual en las carreteras A-368 y A-387.
Elaboración propia
Fuente: Plan de Aforos. Consejería de Obras Públicas y Transportes

Siempre, la A-387 ha poseído y posee una IMD de vehículos mayor que la A-368. En términos generales, ambas han sufrido siempre incrementos en el número de vehículos-km/año a excepción del año 2000, en el que ambas vías decrecieron en intensidad de circulación. Las causas no son conocidas pero se descarta cualquier circunstancia puntual en alguna de las carreteras ya que el proceso se observa en ambas.

En los años 1995, 1996 y 1997, la IMD de vehículos de la A-368 creció por encima de la A-387 pero nunca la superó en vehículos-km/año. Tras el retroceso del 2000, las dos vías han tenido crecimientos parejos.

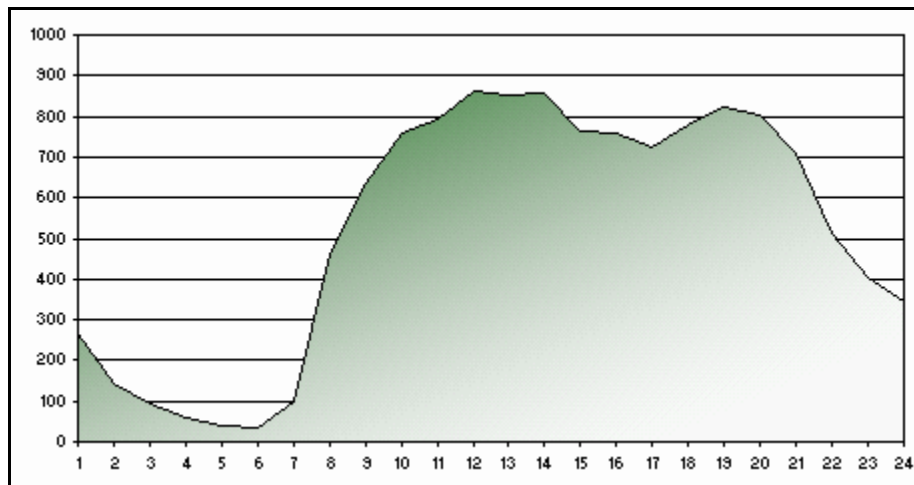
El mayor uso de la A-387 sobre la A-368 se debe, probablemente a dos causas. En primer lugar, porque esta vía sirve de conexión entre Mijas-Pueblo y Mijas-Costa, con lo que es muy frecuentada para desplazamientos dentro del municipio. En segundo lugar porque pone en comunicación, tanto a Mijas-Pueblo como a Alhaurín El Grande con los ejes vertebradores del transporte de la Costa del Sol (AP-7 y A-7) con lo que recoge gran cantidad de desplazamientos desde el interior a la costa.

De todas maneras, las dos carreteras parece que tienen tendencias alcistas relativamente constantes. Ello puede deberse a la

continuidad del proceso urbanizador “tierra adentro” tras la saturación urbanística de las primaras líneas de costa. Esto hace que la población viva cada vez más alejada del litoral y produce un aumento de los desplazamientos hacía la costa. También, de manera subsidiaria, a un incremento en el interés del turismo rural que hace que los turistas no sólo permanezcan en la costa, sino que se interesen también por los pueblos de interior más cercanos.

A continuación estudiaremos la distribución horaria de vehículos para un día laborable tipo en ambas vías. Esto nos indicará la tipología de uso de la carretera, la importancia para los desplazamientos de trabajo y los posibles colapsos en horas punta.

La A-387 tiene una distribución de vehículos a través del día de la siguiente manera:



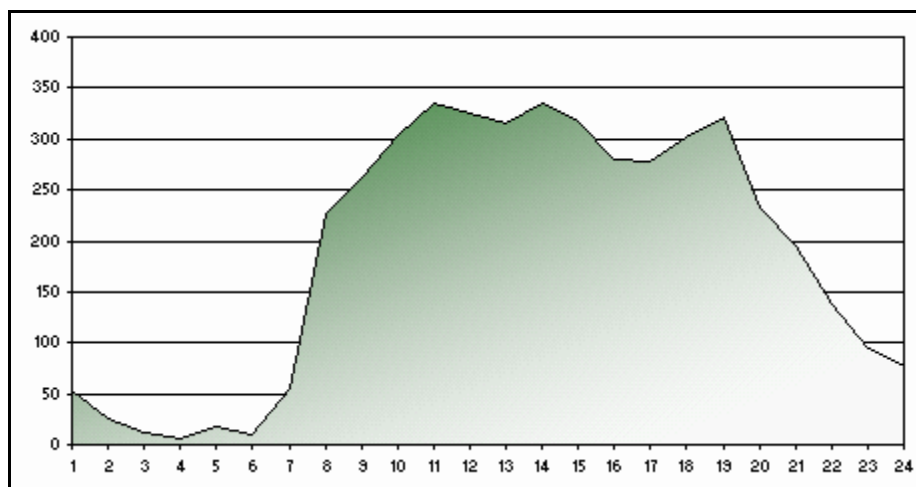
Distribución de vehículos en un día laborable tipo en la A-387 (2004)
Fuente: Plan de Aforos. Consejería de Obras Públicas y Transportes

Vemos como el número de vehículos aumenta en la franja horaria de las 7:00 h. y las 9:00 h. Sin embargo, se mantiene constante a través de la jornada laboral y sólo manifiesta un ligero ascenso a la hora de salida del trabajo (19:00 h. – 20:00 h.). Ello nos indica que es una carretera de tránsito regular que, si bien manifiesta algunos picos en los horarios de trabajo, no se trata de una vía de eminente transporte hacia los sitios de trabajo. Esto no exime, sin embargo, de atascos puntuales que se producen en la entrada y salidas del trabajo. Un claro ejemplo es la Avenida de Mijas (conexión de la A-387 con Las Lagunas), pero esto es consecuencia de los accesos y no de la vía *per se*.

Podemos decir, por tanto, que la A-387 es una carretera de tránsito usual del comercio y sector servicios, tanto para transportes particulares como para transportes de distribución de bienes. Esto es más comprensible si tenemos en cuenta que esta carretera es la que une Mijas Pueblo y Las Lagunas de Mijas (hasta Fuengirola). Se trata de una vía de comunicación de dos núcleos urbanos del mismo municipio.

En términos absolutos, y si comparamos con la grafica correspondiente a la A-368, la densidad horaria de vehículos es elevada para tratarse de una vía intercomarcal. Las puntas pueden llegar hasta casi los 900 vehículos/hora. Esto demuestra la función estratégica de la A-387 ya que comunica Mijas Pueblo y todas las urbanizaciones de interior con el centro administrativo y logístico de Las Lagunas (y Fuengirola) y, además, es el acceso hacia los lugares de playa. La importancia de esta carretera es vital para el desarrollo de la actividad cotidiana de los mijeños y mijeñas.

Con respecto a la A-368, muestra una distribución horaria como sigue:



Distribución de vehículos en un día laborable típico en la A-368 (2004)

Fuente: Plan de Aforos. Consejería de Obras Públicas y Transportes

La distribución horaria es muy similar a la A-387, con lo que no es una carretera de marcado carácter laboral, aunque muestre ligeros picos en horas de acceso y salida de los trabajos. Esta carretera es el acceso natural de Mijas Pueblo a la AP-7. Sin embargo, en términos absolutos, es menos usada que la A-387. La causa es que esta última vertebrada la comunicación con el litoral al llegar a la zona urbana de

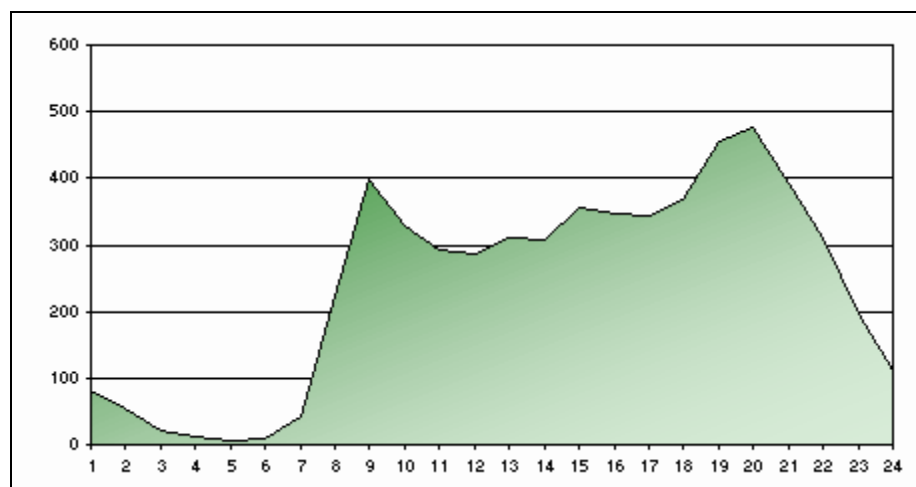
Las Lagunas. A-368 sólo la toman los vehículos que realizan un trayecto de relativa distancia. Son los que proceden de la AP-7 (de procedencia relativamente lejana, al menos de Málaga capital) o los que se disponen a recorrer cierta distancia accediendo a la AP-7.

La importancia de la A-368 estriba en que descarga de manera considerable la alta densidad de vehículos que soporta la A-387. Para los que vienen o se desplazan a lugares de cierta distancia, ya no es preciso llegar hasta el núcleo de Las Lagunas, lo que comportaría una sobresaturación de la A-387 y numerosos colapsos en los accesos. De todas maneras, el desarrollo de la A-368 (en el tramo en el que nos referimos) está muy ligado a la evolución en el uso de la AP-7.

Red Complementaria A-7053:

Los datos de aforo de la A-7053 (antigua MA-408) que se disponen son algo antiguos, pero pueden ser de utilidad.

El punto de muestreo se sitúa entre Fuengirola y la conexión con la A-387 en la zona norte del municipio, cerca de Alhaurín El Grande. Su identificación es MA-7037-S.



Distribución de vehículos en un día laborable típico en la A-7053 (2000)

Fuente: Plan de Aforos. Consejería de Obras Públicas y Transportes

La gráfica nos muestra que la carretera tiene tendencia a ser vía de salida hacia los lugares de trabajo, como muestran los dos picos en las horas de entrada y salida de la jornada laboral (8:00 h.- 9:00 h. y 19:00 h. - 20:00 h.). Entre medias la intensidad de paso de los vehículos disminuye.

Atendiendo a la ubicación, esta carretera es de claro acceso a urbanizaciones y lugares de residencia, de ahí la componente de oscilación en el horario laboral. La IMD no es muy alta ya que no se trata de una vía de comunicación principal. Para ello ya están las carreteras antes mencionadas. La A-7053 ha quedado como acceso secundario y, sobre todo, como canalizador de comunicación de las urbanizaciones con los servicios esenciales de Las Lagunas y Fuengirola.

1.3 VÍAS PECUARIAS Y CAMINOS RURALES

Las vías pecuarias son caminos, sendas y veredas por las que se transportaba a pie el ganado, de las zonas de resguardo a otras de disponibilidad alimentaria natural. Son vías tradicionales y están declaradas de Dominio Público, aunque actualmente están en desuso. Son interesantes como vías de comunicación y elementos vertebradores que unen las zonas de piedemonte con los lugares más elevados. No obstante, su principal importancia estriba en ser una infraestructura para el ocio y esparcimiento natural de la población, y un recurso potencial de incalculable valor para el desarrollo de actividades de tipo turístico-sostenible. Están actualmente ligadas a procesos de turismo rural emergente y desarrollo de poblaciones de interior.

Son competencia de la Comunidad Autónoma Andaluza y, por tanto, de la Consejería de Medio Ambiente.

Las vías pecuarias se regulan normativamente con la Ley estatal 3/1995 de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía (Decreto 155/1998, de 21 de julio). También tiene potestad reguladora el Acuerdo de 27 de marzo de 2001, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía. En éste último se recogen todas las vías pecuarias de Andalucía.

De manera sorprendente, las vías pecuarias de Mijas no se hallan en dicho Acuerdo de 27 de Marzo por razones, obviamente, de error tipográfico, de maquetación o simple olvido.

En el término municipal de Mijas **existen dos vías pecuarias**.
Son:

- *Cañada Real de la Fuente de la Adelfa*, (que por el Vado Carretas del Moral se dirige por Costa de la Marina al Término de Marbella).
- *Cordel del Cesmo*.

La situación legal de estas vías pecuarias es la siguiente. Ambas fueron clasificadas el 26 de Marzo de 1963. La descripción de su recorrido fue realizada en dicha clasificación. En este documento se estipula como "necesaria" la vía del *Cordel del Cesmo* mientras que la *Cañada Real de la Fuente de la Adelfa* se considera "innecesaria".

Actualmente, ambas se encuentran en proceso de deslinde. Ya se ha procedido al estaquillado de líneas-base y su demarcación técnica. Se está elaborando el tomo de propuesta de deslinde para los tramos no urbanos y la desafectación de los que discurren por zonas urbanas. Administrativamente, el proceso está en este punto. Se espera que para este año de 2006 se publiquen la propuesta inicial de los tomos de deslinde. A continuación, esta propuesta será sometida a información pública y a una fase de alegaciones. Se resolverán y, posteriormente, se publicará el tomo de deslinde. Finalmente, pasarán a la fase de *amojonamiento y señalización*.

Debido al paso del tiempo, han sufrido ocupaciones, usurpaciones y cambios de uso. La *Cañada Real de la Fuente de la Adelfa* tiene una impronta en el municipio mucho menos señalada, tal es así que en las proximidades de la zona litoral prácticamente ha desaparecido o bien está ocupada por la carretera N-340 y sus vías de servicio. Otras zonas están ocupadas por la trama urbana. En estos casos, la legislación contempla la posibilidad de *desafectación*, es decir, de modificar su trazado.

La descripción y recorrido de las vías pecuarias de Mijas es el siguiente. La descripción es aproximada. Se ha usado un compendio de fuentes que son la Declaración de Clasificación, el Avance de PGOU de Mijas, la información por entrevista con personal de la Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Medio Ambiente y el recorrido directo de campo.

Cañada Real de la Fuente de la Adelfa

La anchura de clasificación es de 75,22 metros y la longitud aproximada es de 17.000 metros, según la clasificación de 1963. La dirección general considerada es de norte a sur, de noroeste a sueste y de este a oeste.

Comienza al sur de la zona No Urbanizable de Protección Ambiental *Sistema de Mijas*, en el sur de la *Sierra de Mijas*, justo en la vertiente sur de la carretera Intercomarcal A-387 que une Alhaurín El Grande y Mijas-Pueblo.

Inicia su recorrido en el descansadero de *Fuente de la Adelfa*, que se halla junto al Sistema General Propuesto SG-PS3. Su dirección es de norte a sur, siguiendo el arroyo del *Cañadón* en primera instancia y de *la Manzanilla* posteriormente aguas abajo, quedando a su izquierda el *Puerto Colorado*.

Se solapa momentáneamente con el Camino de Marbella a Mijas y continúa paralelo al Sistema General Propuesto SG-PE13. Bordea la autovía AP-7 por su cara occidental. Cruza la autovía AP-7 junto a la Urbanización *La Sierrezuela* y continúa bordeando la AP-7, esta vez por su vertiente oriental.

Sigue hacia el sur y se aleja de la AP-7 al pasar junto a la urbanización de *Los Naranjos Golf*, en el Sistema General Propuesto SG-PL5 y cruza el río Fuengirola. Aquí se ensancha dando lugar al *Descansadero del Ahogadero* y pasa por el Cortijo homónimo.

A continuación entra en una zona urbana, la Urbanización *Cerros del Águila*. Hacia el sur se cruza con el Camino de El Chaparral a Fuengirola en primer lugar y con el Camino Viejo de Marbella a Fuengirola en segundo lugar. A su izquierda deja el Hipódromo y continúa hacia el sur hasta conectar con la red ferroviaria y una carretera municipal.

Gira hacia el suroeste y se adentra de nuevo en zona de urbana, en *La Cala*. La dirección que toma es paralela al litoral, de noreste a suroeste primero y de este a oeste después, recorriendo siempre suelo urbano, todas las urbanizaciones costeras desde La Butiplaya hasta el sitio de Calahonda. Corre de forma paralela a la autovía A-7, hasta adentrarse en el término municipal de Marbella.

Desde el punto de vista de la conservación se pueden distinguir dos zonas.

- Desde el origen norte hasta la zona de encuentro con el Camino de Marbella a Mijas:

Es la parte más natural y no recorre ningún tramo urbano. El principal problema que se da en este segmento es la ocupación y parcelación ilegal, especialmente la ausencia de respeto de la anchura legalmente estipulada. Es común la presencia de rejas hasta el mismo borde de la vía.

- Desde el Camino de Marbella a Mijas hasta la entrada en el término municipal de Marbella:

Gran parte se discurre por zonas urbanas, especialmente cuando alcanza el litoral. La problemática, en este caso, está ligada al procedimiento de desafectación que puede abrir la Consejería de Medio Ambiente y a los trazados alternativos que se pudieran plantear.

Cordel del Cesmo

La anchura legal es de 37,61 metros y la longitud aproximada es de 8.000 metros, según la clasificación de 1963. La dirección general considerada es de norte a sur.

Se origina en la parte oriental de Mijas-Pueblo, a la salida de éste, justo al sur de la Intercomarcal A-368 que une Mijas-Pueblo y Benalmádena.

El primer tramo es urbano, de norte a sur. A continuación corre paralelo a la Intercomarcal A-387. Cruza la Urbanización del Hornillo y vuelve a conectar con la A-387. Con ésta continúa hacia el sur. Poco antes de atravesar la autovía A-7 se pierde totalmente su parcial carácter natural y entra en zona plenamente urbana y se integra en la A-387.

Pasa por el borde occidental de Las Lagunas y alcanza el límite entre los términos municipales de Fuengirola y Mijas. Recorre toda la trama urbana limítrofe entre ambos municipios hasta alcanzar el río Fuengirola, donde acaba la vía pecuaria.

El principal problema al que se enfrenta esta vía pecuaria es que ya ha sido mayoritariamente ocupada por el trazado de la Intercomarcal A-387 o por el espacio urbano de Las Lagunas. Es necesaria, pues, la desafectación por parte de la Consejería de Medio Ambiente. La posibilidad de intervención por parte del Ayuntamiento de Mijas es mínima ya que las competencias locales en esta materia son muy reducidas.

2 TRANSPORTE PÚBLICO

2.1 GENERALIDADES

El transporte público lo podemos dividir en dos tipos. Por un lado, el referente a la Costa del Sol, es decir, interurbano, que conecta Mijas con otras localidades. Aquí estaría el transporte aéreo, el ferrocarril y el autobús interurbano. En segundo lugar, destacamos el transporte urbano, o dentro del municipio de Mijas, que, a día de hoy, se conforma sólo con autobuses y taxis

Según el Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol Occidental, la gran mayoría de los desplazamientos interurbanos (entorno al 92 %) se realizan a través del vehículo privado. Esto origina problemas de colapso y sobresaturación de las vías. El ferrocarril de la Costa del Sol mueve anualmente unos 8 millones de personal. La gran apuesta de esta Plan es, por tanto, la potenciación del transporte público y, en especial, el tramo ferroviario, mejorando las vías que actualmente existen hasta Fuengirola y haciendo llegar el servicio hasta Estepona. Ello supone la creación de una estación en Mijas (Las Lagunas) y dos apeaderos estratégicos en el litoral. El autobús interurbano también es un área estratégica si tenemos en cuenta que, en toda la Costa del Sol Occidental mueve a unos 10 millones de personas al año. En este Diagnóstico se describen las líneas que salen, llegan o hacen paradas en el municipio de Mijas.

El transporte urbano está constituido por una línea explotada por Portillo y otra explotada por la empresa Lara S.L. Esta última línea entró en funcionamiento a principios de 2006 y aún es pronto para el establecimiento de valoraciones. El resto del transporte público urbano lo completa el taxi, un servicio bastante usado por los turistas y que es pieza clave en la época de verano.

2.2 AÉREO

Mijas carece de aeropuerto propio. Sin embargo, debido a su carácter de destino turístico, los viajeros utilizan el cercano aeropuerto de Málaga como vía de transporte hacia la Costa del Sol.

El Aeropuerto de Málaga actúa como vía de canalización y entrada de gran cantidad de turistas. Estos se reparten a lo largo de la Costa del Sol. El estudio estadístico del Aeropuerto puede dilucidar los flujos de personas que se producen en Mijas, especialmente, en verano.

La distancia desde el término municipal de Mijas hasta el Aeropuerto de Málaga se estima en unos 25-30 kilómetros, dependiendo del núcleo urbano de partida. La comunicación se realiza por la Autovía A-7.

Con respecto a pasajeros, en el Aeropuerto de Málaga operan 28 compañías. La evolución de entrada de pasajeros se puede observar en las siguientes tablas:

Año	ENTRADA DE PASAJEROS (NÚMERO)
2000	4.655.394
2001	4.913.317
2002	5.157.842
2003	5.697.405
2004	5.933.063
2005	6.261.315

Nº de pasajeros que entran a través del Aeropuerto de Málaga

Elaboración propia. Fuente: AENA.

A lo largo de los últimos 5 años, el número de pasajeros que han entrado a través del Aeropuerto de Málaga ha crecido constantemente. Se ha elevado en un 50% aproximadamente desde el año 2000 hasta el actual.

El turismo parece ser la primera causa de la entrada de visitantes. Para ello se muestra la distribución intranual.

Año 2005	% ENTRADA DE PASAJEROS
Enero	5,3
Febrero	6,0
Marzo	8,0
Abril	8,4
Mayo	9,8
Junio	9,7
Julio	11,2
Agosto	10,3

Septiembre	10,0
Octubre	9,3
Noviembre	6,0
Diciembre	6,1

**Porcentaje de distribución mensual de los pasajeros
llegados al Aeropuerto de Málaga
Elaboración propia. Fuente: AENA.**

El 40% de los pasajeros que llegan a Málaga lo hacen en los meses de Mayo a Agosto, lo que coincide plenamente con la temporada del turismo veraniego.

Esto nos hace concluir que el Aeropuerto de Málaga se configura como una infraestructura básica dentro de los flujos turísticos en los que se asienta gran parte de la economía mijeña. Su ínter actuación es evidente y los posibles cambios del aeropuerto pueden influir, tanto en sentido positivo como negativo, sobre la afluencia turística en Mijas.

2.3 FERROCARRIL

Mijas carece de estación de trenes. En la actualidad, la más cercana y la usada por los mijeños es la de Fuengirola. Ésta constituye un punto clave ya que une, a través del servicio de cercanía, varias estaciones de la Costa del Sol Occidental y esta zona con Málaga capital.

La línea recorre el litoral desde Fuengirola hasta Málaga en un servicio de cercanías, llamado C-1. Las estaciones son:

- ⇒ Fuengirola
- ⇒ Los Boliches
- ⇒ Torreblanca
- ⇒ Carvajal
- ⇒ Torre Muelle
- ⇒ Benalmádena
- ⇒ El Pinillo
- ⇒ Montemar
- ⇒ Torremolinos
- ⇒ La Colina
- ⇒ Los Álamos
- ⇒ Plaza Mayor
- ⇒ San Julián
- ⇒ Aeropuerto

- ⇒ Guadalhorce
- ⇒ San Andrés
- ⇒ Málaga

El precio suele oscilar entre 2-3 € y la frecuencia de paso de cada tren es de unos 20 minutos. La duración del viaje es de 40-45 minutos aproximadamente, llegando a los 50.

Esta línea tiene una importancia estratégica esencial. Al igual que la utopista AP-7 y la autovía A-7, la línea C-1 constituye un cauce de reparto de habitantes y turistas a través de la Costa del Sol Occidental, máxime si, además, ofrece las facilidades de trasbordo en el nudo de la estación de autobuses y trenes de Málaga capital. La importancia se va a ver incrementada cuando a la estación de Málaga capital llegue el AVE.

La gran carencia de esta línea es que se interrumpe en Fuengirola y deja sin servicio a ciudades de fuerte componente turística como Marbella y Estepona. Por ello, desde el Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol Occidental (en adelante, POT) se plantea el reforzamiento de la línea y su elongación hasta Estepona. De esta manera, se afianza la línea litoral como eje de vertebración en la comunicación del continuo urbano de la Costa del Sol. Además, este servicio descargaría a la A-7 y la AP-7 de las grandes densidades de circulación de viajeros.

Otro inconveniente es precisamente la duración del trayecto, mencionada anteriormente (hasta 50 minutos), la cual en no pocas ocasiones hace para muchos viajeros preferir hacer el mismo trayecto en automóvil, siendo interesante reforzar dicho servicio con trayectos puntales más rápidos y con menos paradas, para incrementar el "atractivo" de este medio de transporte ferroviario.

El POT plantea dos apeaderos en el municipio de Mijas y una estación:

- Estación de Las Lagunas
- Apeadero de la Cala de Mijas
- Apeadero de Calahonda

Continúa a través de una red de apeaderos hasta el oeste de Estepona. Se prevé la prestación de dos servicios diferenciados. En primer lugar, el Servicio de Cercanías, con paradas en todas las estaciones y apeaderos. En segundo lugar, el Servicio de Altas Prestaciones, con paradas sólo en los grandes núcleos de población (Málaga, Aeropuerto, Torremolinos, Fuengirola, Marbella y Estepona). En este servicio Mijas quedaría cubierta con la parada en Fuengirola.

2.4 AUTOBÚS INTERURBANO: EL CONSORCIO DE TRANSPORTES ÁREA DE MÁLAGA

Generalidades

El Consorcio de Transportes del Área de Málaga fue constituido el 18 de septiembre de 2003 como entidad de Derecho Público de carácter asociativo. Se trata de un acuerdo a tres bandas entre la Junta de Andalucía, la Diputación provincial de Málaga y los Ayuntamientos de varios municipios entre los que se encuentra Mijas.

Los principales objetivos son la articulación y colaboración económica y técnica entre las diferentes administraciones competentes en materia de transporte, de tal manera que se conforme una red homogénea, más fluida e integral de transporte público de Málaga capital, su área metropolitana y los municipios cercanos. Esto redundará en una mejora en el servicio, unificación y descenso en el precio de las tarifas, sencillez del sistema y fomento del transporte público.

En la actualidad, el Consorcio de Transportes de Málaga (en adelante, CTM) está integrado, además de por las Administraciones Públicas mencionadas, por varios operadores de autobuses. Estos son:

- Alsina Graells del Sur, S.A.
- Autocares Sierra de las Nieves, S.L.
- Autocares Valle Niza, S.L.
- Autocares Vázquez Olmedo, S.L.
- Automóviles Casado, S.A.
- Automóviles Mérida, S.L.
- CTSA, Portillo
- Herederos de Francisco Olmedo y Gutiérrez
- Los Amarillos, S.L.

Desde el punto de vista práctico, el CTM divide el área metropolitana de Málaga y los municipios de su entorno en tres zonas de tarificación:

- La Zona A comprende la mayor parte del municipio de Málaga.

- La Zona B comprende los municipios de Rincón de la Victoria, Totalán, Casabermeja, Almogía y Benalmádena, Cártama Alhaurín de la Torre, y alguna pedanía del municipio de Málaga.
- La Zona C comprende los municipios de Colmenar, Pizarra, Alhaurín el Grande y Mijas.



Áreas del Consorcio de Transportes del Área de Málaga.
Fuente: Consorcio de Transportes del Área de Málaga

La tarifa que se aplica dependerá del número de zonas que se atraviesen (o "saltos de zona"), ya sea ninguna, una o dos.

El marco tarifario lo componen 2 tipos de billete, el sencillo y la tarjeta monedero:

1. El billete sencillo. Se aplica una tarifa según el "salto de zonas"
2. El billete único o tarjeta monedera. Es una tarjeta con chip personalizado, que se usa como monedero electrónico (descontando el saldo acumulado) que, previa configuración, hace que el trayecto elegido por el usuario sea más barato que un billete sencillo.

Este sistema permite el uso de diferentes operadores con un solo pago, pudiendo realizar transbordos. A día de hoy se puede realizar transbordos con la Empresa Municipal de Transportes de Málaga (EMT). A medio plazo, como se ha mencionado, se espera que se incorpore RENFE (ADIF) y a más largo plazo la red de metro de la capital que está actualmente en construcción.

Comunicaciones con Mijas

Con respecto a Mijas, la empresa concesionaria es CTSA-Portillo. La website del Consorcio de Transportes del Área de Málaga y otras fuentes como el Diagnóstico Medioambiental de la empresa

TALES-UR S.C. y la Memoria de Información correspondiente al nuevo PGOU muestran que en Mijas hay 4 servicios de autobuses interurbanos. Sin embargo, tras un requerimiento a la propia empresa concesionaria, el número de trayectos del que se nos informa se incrementa a 6. Estos son:

- 1. Mijas Pueblo – Málaga : línea M-112**
- 2. Mijas Pueblo – Benalmádena y Torremolinos : línea M-121**
- 3. Mijas Pueblo – Fuengirola : línea M-122**
- 4. Marbella – Fuengirola (Mijas Costa – Fuengirola) : línea M-220**
- 5. Fuengirola – Coín (Mijas Pueblo – Alhaurín El Grande y Coín) : línea M-221**
- 6. Las Lagunas – Fuengirola : línea M-127**

Estudiamos cada uno de forma más detenida

1. Mijas Pueblo - Málaga: M-112 (antigua línea 34):

Este servicio está dentro del Consorcio de Transportes del Área de Málaga.

Las paradas que realiza son las siguientes:

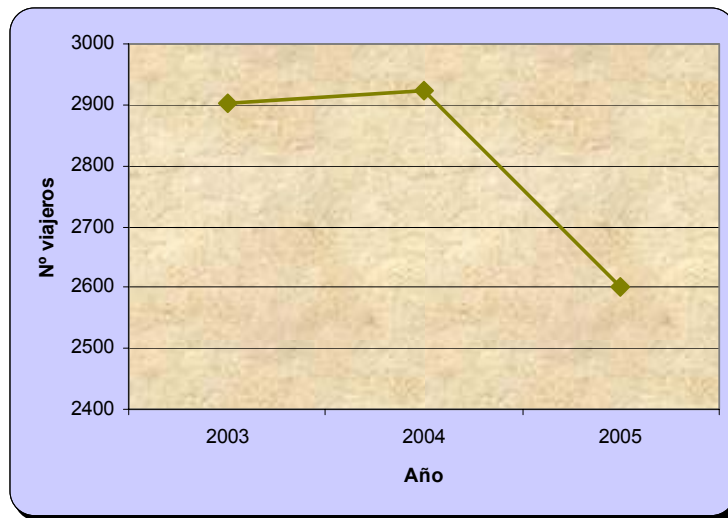
- › Mijas Pueblo
- › Avd. de Méjico
- › Las Pavitas
- › Cruce de San Antón
- › Campo de Fútbol
- › Osunilla
- › La Cadena
- › Horcaperro
- › Cuesta del Alcalde
- › Urb. El Rocío
- › Caserón de Zaragoza

Los horarios de salida son los siguientes:

De Lunes a Sábado		Domingos y festivos	
MIJAS	MALAGA	MIJAS	MALAGA
8:05	6:50	13:40	
13:40	9:35	18:20	19:50
18:20	19:50	21:15	
21:15			

**Horarios de salida de autobuses
Fuente: CTSA-Portillo**

El autobús destinado a este servicio tiene una antigüedad que ronda los 11 años.



Evolución del Número de Viajeros en la Línea Mijas-Málaga.

Fuente: CTSA-Portillo

La cantidad de viajeros que usan este transporte ha sufrido una caída en el año 2005 de, aproximadamente 300 viajeros. No se sabe las causas motoras. Puede deberse al incremento del uso del vehículo privado y, de forma paralela, a la preferencia en el uso de líneas más directas como Fuengirola – Málaga. También se puede especular con la concentración de la población en núcleos mayores que en las urbanizaciones aunque esto es muy dudoso.

2. Mijas Pueblo – Benalmádena y Torremolinos: M-121 (antigua línea 16):

Esta línea también está dentro del Consorcio de Transportes del Área de Málaga.

Los trayectos que realiza desde Mijas son a

- a) Benalmádena Pueblo
- b) Arroyo de la Miel
- c) Benalmádena Costa
- d) Torremolinos

Las paradas que hace en el recorrido son las siguientes:

- Mijas Pueblo
- Avd. de Méjico
- Las Pavitas
- Cruce de San Antón

- Campo de Fútbol
- Osunilla
- La Cadena
- Horcaperro
- Cuesta del Alcalde
- Urb. El Rocío
- Caserón de Zaragoza

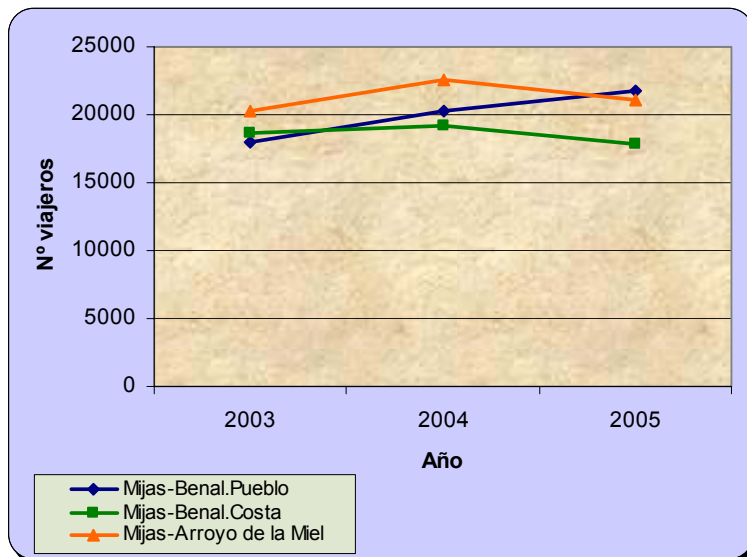
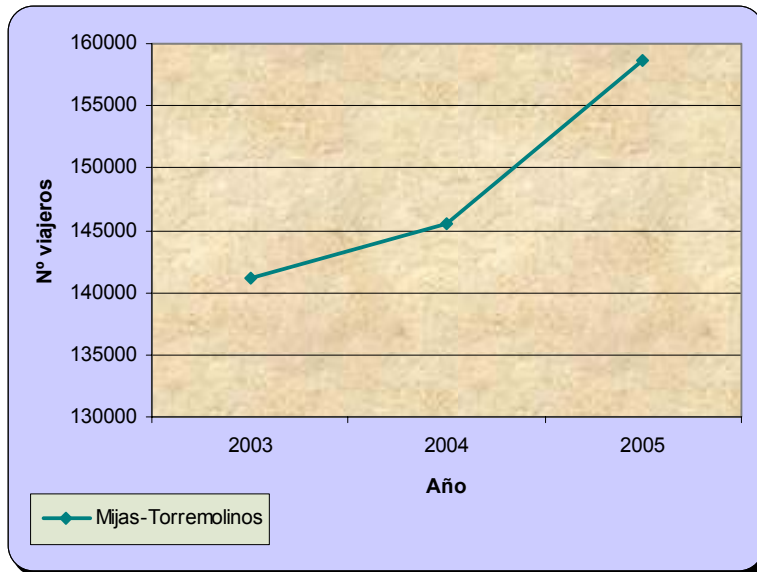
Los horarios de salida desde Mijas Pueblo y Torremolinos son los que se muestran a continuación:

De Lunes a Sábado		Domingos y festivos	
MIJAS	TORREMOLINOS	MIJAS	TORREMOLINOS
8:05	7:15	10:40	9:25
10:40	9:25	11:25	10:00
11:25	10:00	11:55	10:30
11:55	10:30	12:25	11:00
12:25	11:00	12:50	11:30
12:50	11:30	13:15	12:00
13:15	12:00	13:40	12:30
13:40	12:30	14:05	13:00
14:05	13:00	14:35	13:30
14:35	13:30	15:00	13:55
15:00	13:55	15:30	14:25
15:30	14:25	16:25	15:05
16:25	15:05	17:10	16:00
17:10	16:00	17:45	16:30
17:45	16:30	18:20	17:00
18:20	17:00	18:50	17:35
18:50	17:35	19:25	18:20
19:25	18:20	20:00	19:00
20:00	19:00	21:15	20:15
21:15	20:15		

Horarios de salida de autobuses
Fuente: CTSA-Portillo

El servicio se realiza con una flota de 4 autobuses de una edad media algo superior a los 6 años.

El número de viajeros para los últimos 3 años está registrado y depende del trayecto que se considere. A continuación se muestran los trayectos más utilizados en los últimos 3 años:



Número de viajeros de la línea Mijas Pueblo - Benalmádena - Torremolinos
Fuente: CTSA - Portillo

Por lo general, los trayectos de Mijas a Benalmádena (Pueblo o Costa) y al Arroyo de la Miel están consolidados con una media entre los 18.000 y los 21.000 pasajeros al año. No se destacan evoluciones ni tendencias de cambio. Se aprecia una estabilización del servicio. Si tenemos en cuenta el crecimiento de la población de los últimos años, esta estabilización se puede considerar un estancamiento ya que, la tendencia natural hubiera sido un incremento del número de viajeros como consecuencia del aumento de la población visitante o residente.

El trayecto más utilizado es el de Mijas-Torremolinos. Ha mostrado un progresivo incremento desde los 141.000 hasta los 158.000 en el periodo 2003-2005, aproximadamente. Este servicio

posee unas 7 veces más viajeros que los comentados. La causa es que Torremolinos está más cerca de Málaga aunque no se descartan otros motivos paralelos. La tendencia futura parece que va a ser un aumento paulatino aunque moderado.

3. Mijas Pueblo – Fuengirola : M-122 (antigua línea 18):

Esta línea es la segunda más usada de las que pasan por Mijas. Está dentro del Consorcio de Transportes del Área de Málaga.

La línea 18 recorre las urbanizaciones que salpican el trayecto entre Mijas Pueblo y Fuengirola y va recogiendo viajeros para comunicar ambos nudos estratégicos. Las paradas son las siguientes:

- › Mijas Pueblo
- › Avd. de Méjico
- › La Fuente de Mijas
- › El Molino del Cura
- › El Ciprés
- › Huerta Chávarri
- › Puerta del Sol
- › Doña Pilar
- › Huerta Nueva
- › Media Legua
- › Seat Bellamar
- › MG-Rover Sertasa
- › Bugart Motor-Peugeot
- › Arroyo Real
- › Las Cañadas

Debido a la gran cantidad de viajeros, esta línea cuenta con una tabla de horarios muy completa que hace que en las horas punta la frecuencia de pasada ronde los 20 o 25 minutos.

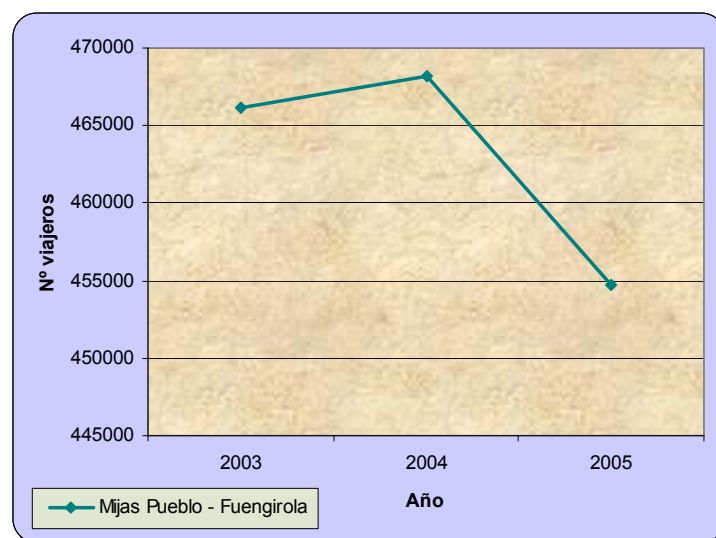
De Lunes a Sábado		Domingos y festivos	
FUENGIROLA	MIJAS	FUENGIROLA	MIJAS
7:20	7:00	8:00	8:30
7:45	7:45	9:00	9:25
8:15	8:45	9:30	9:55
9:15	9:40	9:55	10:25
10:00	10:00	10:25	10:55
10:20	10:30	10:55	11:25
10:40	10:50	11:35	12:05
11:00	11:15	12:05	12:35
11:20	11:35	12:30	13:00
11:45	11:55	13:00	13:30
12:05	12:15	13:30	14:00

12:35	12:35	14:00	14:30
13:00	13:10	14:30	15:00
13:20	13:50	15:00	15:30
13:45	14:15	15:30	16:00
14:15	14:45	16:00	16:30
14:50	15:00	16:30	17:00
15:25	15:25	17:00	17:30
15:50	15:55	17:30	18:00
16:10	16:25	18:00	18:40
16:30	16:50	18:40	19:10
16:55	17:20	19:05	19:35
17:20	17:50	19:35	20:05
17:50	18:20	20:00	20:35
18:20	18:45	21:00	21:30
18:50	19:00	22:00	22:30
19:15	19:30		
20:00	20:30		
21:00	21:30		
22:00	22:30		

Horarios de salida de autobuses
Fuente: CTSA-Portillo

A pesar del intenso tráfico que requiere esta línea, la flota destinada es de dos autobuses de una edad media de 11 años aproximadamente. Quizá CTSA-Portillo debería dar la importancia en términos de infraestructura que este recorrido se merece.

La cantidad y evolución viajeros se refleja a continuación:



Número de viajeros de la línea Mijas Pueblo – Fuengirola
Fuente: CTSA - Portillo

La clave del intenso uso de esta línea es que comunica a Mijas Pueblo, que está relativamente alejado de la vertebración del litoral, con la costa y el corredor de comunicación de la misma (AP-7 y A-7). Hace de "embudo" de paso, posibilitando la comunicación con las grandes áreas urbanas de las primeras líneas de costa. Además, gran cantidad de los servicios de los que carece Mijas Pueblo se hallan en los enclaves urbanos costeros. De forma complementaria, son muchos los trabajadores que viven en Mijas Pueblo y sus urbanizaciones y van hacia la costa para trabajar diariamente.

La pérdida de viajeros en 2005 fue de unos 14.000. Se barajan varias causas aunque la más plausible es el incremento en el uso del transporte privado a pesar de las facilitadas y el amplio horario de paso de los autobuses.

4. Marbella – Fuengirola (Mijas Costa – Fuengirola) : M-220 (antigua línea 19):

Esta línea, al igual que las demás, también entra en el Consorcio de Transportes del Área de Málaga. Sin lugar a dudas, es la línea más transitada, con algo más de medio millón de viajeros al año. Comunica todas las urbanizaciones del litoral de Mijas con dos núcleos de comunicación esenciales, como son Marbella y Fuengirola (que a su vez se comunican con otras áreas estratégicas como Algeciras y Málaga, respectivamente). Las paradas de esta línea son las siguientes:

- › Leila Playa
- › Sitio de Calahonda
- › Camping Los Jarales
- › Garu Calahonda
- › Riviera del Sol
- › Miraflores
- › Unicasa Real States
- › Cala Azul
- › La Cala de Mijas
- › El Oasis
- › El Chaparral
- › La Farola
- › Playa Marina
- › El Faro de Calaburra

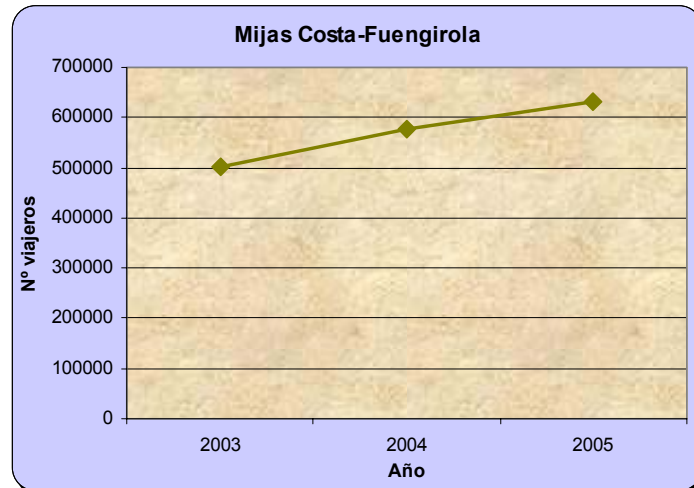
Los horarios son muy amplios y la frecuencia media suele ser de un autobús cada 20 minutos. Se muestran en la página siguiente.

De Lunes a Sábado		Domingos y Festivos	
MIJAS COSTA	FUENGIROLA	MIJAS COSTA	FUENGIROLA
7:29	6:50	7:25	6:50
7:50	7:10	7:56	7:20
8:11	7:30	8:26	7:50
8:30	7:45	8:51	8:15
8:49	8:00	9:17	8:40
9:09	8:20	9:43	9:05
9:31	8:40	10:08	9:30
9:53	9:00	10:33	9:55
10:16	9:20	11:03	10:20
10:35	9:40	11:33	10:50
10:54	10:02	11:57	11:20
11:14	10:25	12:22	11:45
11:33	10:48	12:47	12:10
11:53	11:10	13:11	12:35
12:14	11:31	13:36	13:00
12:34	11:53	14:01	13:25
12:51	12:12	14:26	13:50
13:10	12:31	14:51	14:15
13:27	12:50	15:16	14:40
13:47	13:09	15:41	15:05
14:07	13:28	16:06	15:30
14:27	13:47	16:31	15:55
14:49	14:06	16:56	16:20
15:10	14:25	17:26	16:45
15:28	14:45	17:56	17:15
15:47	15:05	18:21	17:45
16:05	15:25	18:47	18:10
16:23	15:42	19:18	18:40
16:42	16:00	19:48	19:10
17:01	16:19	20:18	19:40
17:21	16:37	20:48	20:10
17:41	16:55	21:18	20:40
18:01	17:14	21:46	21:10
18:19	17:33	22:14	21:40
18:40	17:52	22:43	22:10
19:01	18:11	23:13	22:40
19:21	18:33		
19:42	18:56		
20:05	19:20		
20:30	19:45		
20:55	20:15		
21:23	20:40		
21:48	21:05		
22:12	21:29		
22:36	21:57		
23:01	22:25		

Horarios de salida de autobuses. Fuente: CTSA-Portillo

La empresa CTSA-Portillo dota a este servicio con una flota moderna, con 8 autobuses con una vida media de 4 años cada uno. Esto refleja la amplia necesidad que requiere esta línea.

La evolución en el número de viajeros va en alza.



Número de viajeros de la línea Mijas Costa - Fuengirola
Fuente: CTSA - Portillo

La progresión ha sido de 503.479 en el 2003, 577.310 en 2004 y 632.965 en 2005. En incremento ha sido de unos 65.000 viajeros anuales. La principal razón de que esta línea sea la más usada es que compone el eje vertebrador del transporte en la Costa del Sol. El eje Estepona, Marbella, Mijas-Costa, Fuengirola constituye la línea de distribución básica de los turistas y residentes a lo largo de la franja urbanística. La llegada masiva de turistas suele entrar por Málaga capital y se reparten por la costa a través de la AP-7 y A-7. Muchos usan este servicio tomando como nexo de unión el centro estratégico de Fuengirola, que hace las veces de enlace entre Málaga capital y las urbanizaciones del litoral occidental. Del mismo modo, esta línea soporta todo el trasiego interno entre urbanizaciones y desde urbanizaciones a lugares donde se centralizan los servicios (Fuengirola y Marbella). Todo ello hace que la línea sea la más usada de las que operan en Mijas.

La evolución de uso es ascendente, lo que significa que está siendo usada por la nueva población que llega. Es complejo determinar si este incremento de uso es de una magnitud paralela al incremento de la población. No obstante, se puede afirmar con certeza que esta línea crece de forma notable y absorbe gran parte de la movilidad de los nuevos turistas o residentes.

5. Fuengirola – Coín (Mijas Pueblo – Alhaurín El Grande y Coín) : M-221 (antigua línea 20):

Esta línea está dentro del Consorcio de Transporte del Área de Málaga sólo hasta Alhaurín El Grande. El servicio está menos demandado que los anteriores con lo que el horario se restringe a días de lunes a sábado. Los Domingos u festivos no ha servicio excepto los meses de Julio y Agostos donde se incrementa el número de usuarios.

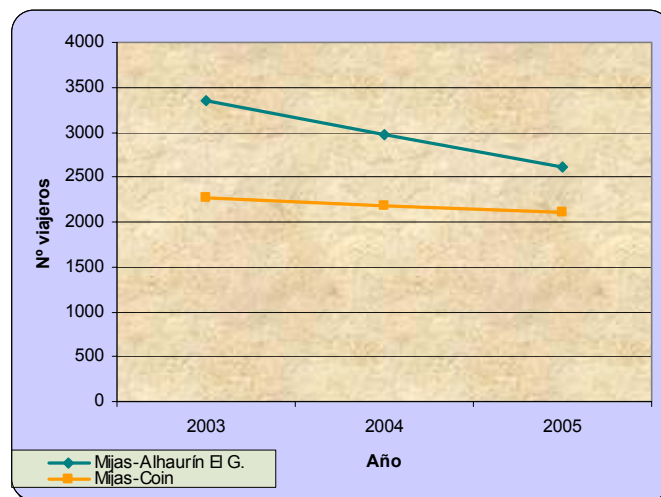
Los horarios de salidas son:

MIJAS hacia ALHAURÍN-COIN	COIN hacia MIJAS	ALHAURÍN hacia MIJAS
8:05	6:25	6:40
13:20	9:15	9:30
16:50	14:15	14:30
19:35	18:00	18:15

Horarios de salida de autobuses
Fuente: CTSA-Portillo

CTSA-Portillo dedica un solo autobús para este servicio, con una edad media de algo más de 7 años.

Con respecto al número de usuarios, es minoritario en comparación con otras líneas de autobuses estudiadas.



Número de viajeros de la línea Mijas – Coín y Mijas – Alhaurín El Grande
Fuente: CTSA - Portillo

La importancia estratégica de esta línea es secundaria. Se trata de un servicio que conecta a zonas del interior, como Coín y Alhaurín el Grande con lugares algo más cercanos a la costa. En este estudio

se ha considerado sólo la conexión con Mijas Pueblo con lo que los datos están sesgados. Si contemplamos la conexión de Coín y Alhaurín hasta Fuengirola el número de usuarios sería mucho mayor.

La evolución del número de viajeros se estabiliza para el caso de Coín y desciende en unos 600 viajeros (2003-2005) para Alhaurín el Grande. La posible causa es que, a pesar del incremento en la población, se usan más las líneas hacia los núcleos urbanos importantes y estratégicos (Fuengirola, Marbella, Málaga) que las conexiones menores como Mijas Pueblo con Coín o Alhaurín El Grande. Se trata de una cuestión simple de utilidad.

6. Las Lagunas – Fuengirola : M-127 (antigua línea 62):

Esta línea también está dentro del Consorcio de Transportes del Área de Málaga. Se trata de una nueva línea que comenzó su funcionamiento el 28 de Noviembre de 2005. Es una línea intermunicipal ya que recorre Mijas y Fuengirola. No obstante, desde el punto de vista práctico se puede considerar urbana porque actúa en un mismo continuo urbano como es Las Lagunas (Mijas Costa) y Fuengirola.

Las paradas son, por tanto, las siguientes:

- › Rotonda Ford
- › Iglesia San Manuel
- › Jazmín
- › Azucena
- › Río Lanjarón
- › Cortijo Doña Ermita
- › Care
- › IES Las Lagunas
- › C. Deportiva Las Lagunas
- › Mercadona
- › La Campana
- › El Coto
- › Muebles García Peinado

Los horarios están pensados para un uso semiurbano ya que la frecuencia, aunque no es suficientemente amplia como una línea urbana, sí que intenta ser relativamente regular. Por término medio, el paso de un autobús sucede cada 40 minutos:

Laborables		Sábados		Domingos y festivos	
FUENGIROLA	LAS LAGUNAS	FUENGIROLA	LAS LAGUNAS	FUENGIROLA	LAS LAGUNAS
7:30	7:46	8:30	8:46	9:15	9:31
8:05	8:21	9:05	9:21	9:50	10:06
8:40	8:56	9:40	9:56	10:25	10:41
9:15	9:31	10:15	10:31	11:00	11:16
9:50	10:06	10:50	11:06	11:35	11:51
10:35	10:51	11:35	11:51	12:20	12:36
11:10	11:26	12:10	12:26	12:55	13:11
11:45	12:01	12:45	13:01	13:30	13:46
12:20	12:36	13:20	13:36	14:05	14:21
12:55	13:11	13:55	14:11	14:40	14:56
13:30	13:46	14:30	14:46	15:15	15:31
14:05	14:21	15:05	15:21	15:50	16:06
14:40	14:56	15:40	15:56	16:25	16:41
15:15	15:31	16:15	16:31	17:00	17:16
15:50	16:06	16:50	17:06	17:35	17:51
16:25	16:41	17:25	17:41	18:10	18:26
17:00	17:16	18:10	18:26	18:55	19:11
17:35	17:51	18:45	19:01	19:30	19:46
18:20	18:36	19:20	19:36	20:05	20:21
18:55	19:11	19:55	20:11	20:40	20:56
19:30	19:46	20:30	20:46	21:15	21:31
20:05	20:21	21:05	21:21		
20:40	20:56	21:40	21:56		
21:15	21:31				
21:50	22:06				

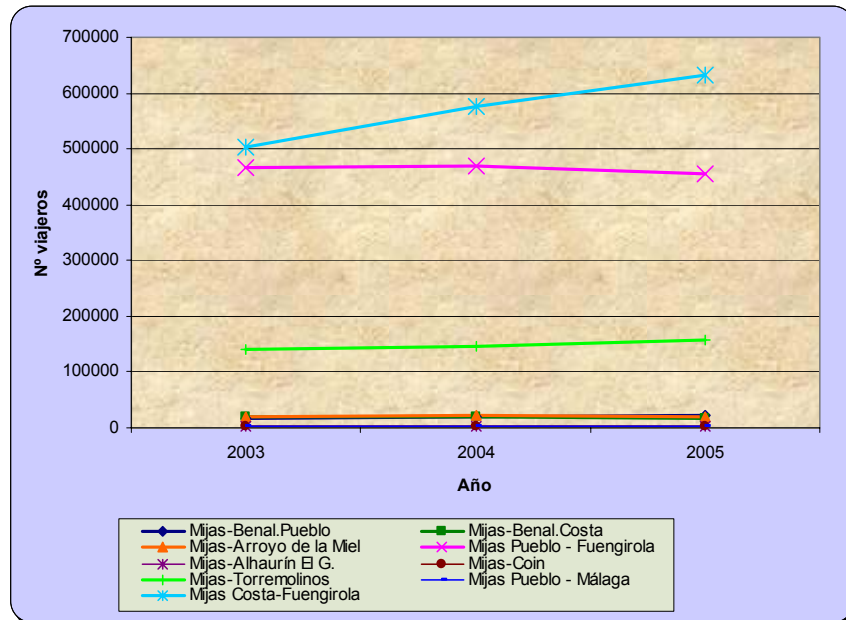
Horarios de salida de autobuses
Fuente: CTSA-Portillo

La empresa dedica un solo autobús para realizar este recorrido, con una edad media de algo más de 7 años.

Debido al carácter novedoso de la línea no se ha podido establecer una comparativa de evolución. Los datos de los que se dispone son sólo del mes de diciembre de 2005. En ese mes tomaron el autobús 5.408 personas. Si extrapoláramos a un supuesto año completo tendríamos (multiplicamos por 12) 64.896 viajeros. Esta cifra supera a la de otras líneas ya mencionadas con lo que la utilidad queda demostrada.

El principal uso es el ya comentado, la comunicación dentro del continuo urbano de Las Lagunas – Fuengirola y el acceso al núcleo de intercomunicación estratégico que es Fuengirola.

Como resumen, podemos unir todas las gráficas de pasajeros en una sola para comparar importancias:



Número de viajeros de las líneas que operan en Mijas
Fuente: CTSA - Portillo

Se puede comprobar que el transporte mayoritario se realiza a través de la costa, en el eje de comunicación Marbella - Mijas Costa - Fuengirola, mediante la A-7. Esta es la columna vertebral del transporte de la Costa del sol occidental. Además, su evolución va en aumento.

En segundo lugar, destaca la conexión de Mijas Pueblo y Fuengirola. Se debe al acceso de los habitantes de interior al eje de comunicación mencionado y a los núcleos urbanos con más servicios, que son los que están en la costa. También se debe anotar el transporte de trabajadores desde sus residencias en el interior a sus lugares de trabajo en el litoral.

En tercer lugar, la conexión Mijas - Torremolinos que puede tener una componente laboral pero también de acceso a áreas de mayor servicios. Hay que destacar que es, al mismo tiempo, una vía de llegada a la capital, a Málaga, de forma indirecta.

Finalmente, están el resto de líneas que no sobrepasan los 50.000 viajeros anuales pero que conforma una red de comunicación

importante en el complejo entramado urbano del término municipal de Mijas.

2.5 AUTOBÚS URBANO

El autobús urbano ha sufrido cambios en los últimos años. Hasta el 28 de Noviembre del pasado año (2005) existían 3 líneas de autobuses urbanos cuya concesión poseía Autobuses Lara. Las líneas eran las siguientes:

LÍNEA 1		LÍNEA 2		LÍNEA 3	
IDA 7:30 / 14:30	Mercacento Casa Cultura Fuengirola Cno. Coin - Pap. Arte Nova Cno. Coin - Cafet. Lidia Cno. Viejo Coin Venta La Morena Cruce Urb. Mijas Golf Entrada Hotel Byblos Urb. La Siesta - H. Tamisa Venta La Torre Colegio St. Anthony's Cruce La Ventilla	IDA 8:30 9:30 10:30 11:30 12:30 16:30 17:30 18:30 19:30	Mercacento Casa Cultura Fuengirola Cno. Coin - Pap. Arte Nova Cno. Coin - Muebles Fueng. Cno. Santiago C/ S. Cristóbal C/ S. Javier Colegio Cervantes C/ Palomar Las Cañacas C/ Las Palmas C/ Del Azor C/ Las Tortolas - Eqq. C'	IDA 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 16:30 17:30 18:30 19:30	Mercacento Avda. Mijas C/ S. Javier - Ambulatorio C/ S. Javier - Taller motos C/ S. Cristóbal C/ S. Bernardo Avda. Margaritas Avda. Los Lirios C/ Río Padrón C/ Río Aguas C/ Río Las Pasadas C/ Río Guardamatillas C/ Río Guadiaro
VUELTA 8:30 / 15:00	RETORNO Cruce Riogen C/ Río Padrón C/ Río Agua C/ Río de las Pasadas C/ Geranio Avda. Los Lirios C/ Azucena Cno. Santiago Cno. Coin - Pap. Arte Nova Casa Cultura Fuengirola Mercacento	VUELTA 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 17:00 18:00 19:00 20:00	Corzo C/ Las Tortolas C/ Las Tortolas - Rectoría C/ Río Padrón Avda. Mijas - El Coto C/ Los Olivos El Albahil - Mijas Jardín Edif. El Mirador	VUELTA 8:30 9:30 10:30 11:30 12:30 13:30 14:30 17:00 18:00 19:00 20:00	Avda. Miguel Hdez. Avda. Antonio Machado Camino del Albero Espejo del Albero C/ Encina C/ Río Las Pasadas C/ S. Valentín Avda. Mijas Mercacento
			RETORNO FN SENTIDO OPUESTO		

Antiguas líneas de autobuses urbanos de Mijas.

La aceptación de las líneas era alta y su funcionamiento tenía continuidad temporal.

Sin embargo, a finales de 2005 se decidió cambiar la configuración de las líneas de autobuses.

En primer lugar, se eliminaron las tres líneas existentes. En segundo lugar, se unificaron en una sola línea que parte desde la terminal de Fuengirola y llega hasta la urbanización del Coto. A pesar de su paso por Fuengirola, se puede considerar transporte urbano ya

que los usuarios la emplean para su movilidad dentro de Las Lagunas y urbanizaciones anexas. Recorre la trama de Las Lagunas y las urbanizaciones que hay hasta el Coto. El recorrido es circular, y realiza las siguientes paradas:

Paradas de control	Paradas	Hora
Terminal Fuengirola	- Rotonda Ford - Iglesia de San Manuel - Jazmín - Azucena	Salida: · Lunes a viernes: 7:30 · Sábados: 8:30 · Domingos: 9:15 Cada 30-40 min. aprox.
Río Lanjarón	- Cortijo de Doña Ermita	Cada 30-40 min. aprox.
Care	- Instituto Las Lagunas	Cada 30-40 min. aprox.
C. Deportivo Las Lagunas	- Mercadona - Campana	Cada 30-40 min. aprox.
El Coto	- Campana - Muebles García Peinado - Rotonda de la Ford - Terminal de Fuengirola	Cada 30-40 min. aprox.

Línea de conexión de Las Lagunas con Fuengirola, 2006. Fuente: CTSA-Portillo

En tercer lugar, la concesión de esta nueva línea se cambió y pasó de Autobuses Lara a Autobuses Portillo.

Finalmente, se configuró una nueva línea de autobús eminentemente urbano que no traspasa las fronteras del municipio. La entrada en funcionamiento ha sido reciente (23 de Enero del presente año, 2006). La línea se encarga de conectar el diseminado de Entreríos con Las Lagunas y Mijas-Pueblo, uniendo otras urbanizaciones como Alquerías y zonas rurales colindantes.

El horario es de 8:00 h a 19:30 h., de lunes a sábado. De todas maneras, se está sometiendo a un periodo de pruebas para estudiar su aceptación, conformidad con las paradas y posibles mejoras. Ello implica que la descripción que se realiza a continuación está en suspense hasta su consolidación. Se están estudiando otras medidas de cara a la temporada turística como ampliar el horario o circular también los domingos.

El precio del billete es muy atractivo, 50 céntimos el recorrido completo. Ello fomentará el uso del transporte en los primeros meses. La inversión municipal para el coste del autobús urbano es de 75.000 € anuales.

El autobús cuenta con tres puntos de salida, horas de salida de cabecera y horas de llegada al final del trayecto. La siguiente tabla-resumen muestra dichos datos:

Lugar de Salida	Paradas	Horas de salida	Horas de llegada
Entrerríos-Fuente de la Teja	<ul style="list-style-type: none"> - Matriche de Entrerríos - Los Mercegales - Los Benítez - Albergue municipal - Panadería Rayo - Cruce Entrerríos - La Cala Hill - Esparragal - Venta La Morena - C/Río Aguas esq. Río Padrón - Dña. Ermita - CARE - Parque Andalucía 	8:00, 13:30 y 18:00	13:30, 18:00
Avenida de Mijas (bajo la autovía)	<ul style="list-style-type: none"> - Las Cañada - Bar Gallístico/Farmacia - La Noria - El Lagarejo-Bellavista - El Coto-C/Ciervo - El Albañil - Campo Mijas 2 - El Mirador - Camino Hornillo (puente autopista) - El Hornillo-Galanes - La Alquería-Finca El Cura - La Alquería (buzones) - Cruce de la Matriche-Alquería - Mijas La Nueva - Huerto de los Naranjos 	8:30,9:30, 12:00,13:00, 14:00,16:30, 17:30 y El 18:30	8:30,9:30, 10:30,13:00, 14:00,15:00, 17:30, 18:30 y 19:30
Mijas Pueblo - Barrio Santana	<ul style="list-style-type: none"> - Huerto de los Naranjos - Mijas La Nueva - Cruce de la Matriche-Alquería - La Alquería (buzones) - La Alquería-Finca El Cura - El Hornillo-Galanes - Camino El Hornillo (puente autopista) - El Mirador - Campo Mijas 2 - El Albañil - El Coto-C/Ciervo - El Lagarejo-Bellavista - La Noria - Bar Gallístico/Farmacia - Las Cañada 	9:00, 10:00, 12:30, 14:30, 17:00 y 19:00	9:00, 10:00, 12:30, 14:30,17:00 y 19:00

Salidas, paradas y horarios del autobús urbano intramunicipal de Mijas. Fuente: Ayuntamiento de Mijas.

Aún no existen datos oficiales sobre la aceptación del servicio. Sin embargo, según fuentes discretionales, la aceptación y uso por parte de los mijeños es escasa e, incluso nula a pesar de lo atractivo de su precio. La recaudación máxima que puede haber en el turno de día es de unos 5-8 €, es decir, de 10 a 16 personas. Según otras

fuentes discrecionales, esta nueva línea está abocada al fracaso dado que su diseño no obedece a las necesidades de la población.

Existe una dicotomía entre la utilidad de las antiguas líneas (actualmente refundidas en una sola) y la poca aceptación y uso de las nuevas líneas intraurbanas. Se debe, por tanto, reconsiderar y redefinir las líneas de autobuses en función de los resultados de los primeros datos oficiales que se tengan.

2.6 TAXIS

El taxi es otro de los transportes públicos usados en Mijas. Debido a la dispersión de su urbanismo, se requieren con cierta frecuencia los servicios para el transporte desde urbanizaciones o zonas urbanas menores a los centros de servicios principales.

El servicio está organizado a través de "Radio Taxi Mijas" con sede central en Las Lagunas (Mijas Costa) en la Calle de San Cristóbal s/n.

En Mijas existen 16 paradas oficiales de taxis, que se distribuyen la siguiente forma:

- Mijas Pueblo:
 - Plaza Virgen de la Peña, s/n. Frente al Ayuntamiento.
- Las Lagunas:
 - C/ Unión, frente al ambulatorio
 - Camino de Coín, junto al supermercado DIA y PLUS
 - Urb. El Coto, entrada de la urbanización por Avda. Mijas
 - Mijas Golf, en la entrada del Hotel Byblos y en la Avda. Louison Bobet
 - Mijas Golf, junto al Matchroom Country Club, Avda. de Suiza
- La Cala:
 - Marina del Sol, junto a la recepción
 - Marina del Sol, junto a la recepción del California Beach
 - Urb. El Faro, C/ Mijas, junto a los bares
 - Bulevar de La Cala. En la entrada
 - Urb. Torrenueva. En la entrada
 - Urb. Miraflores. Avda. Polaris, entrada principal
 - Urb. Riviera del Sol. Avda. del Golf, entrada principal
 - Urb. Calypso. Entrada principal junto gasolinera y farmacia
 - Urb. Sitio de Calahonda, junto al banco BBVA
 - Urb. Sitio de Calahonda. Segunda entrada, junto C. C. Los Cipreses

No obstante, se destacan 5 zonas clave con mayor densidad de uso:

1. Ambulatorio de Las Lagunas
2. La Cala
3. La Riviera
4. Calahonda
5. Mijas Pueblo

La cantidad de taxis en cada parada depende de las necesidades y, sobre todo, de la época del año. No obstante, se asegura la presencia suficiente de taxis en cada parada.

La tarifa dentro del municipio se paga por tiempo. El precio mínimo a pagar es de 4,00 €. La bajada de bandera supone 2,50 € que hay que añadirle a lo consumido en el trayecto. La tarificación fuera de los límites municipales es por kilometraje. El precio es de 0,45 céntimos de € por kilómetro, pero también se paga los kilómetros correspondientes a la vuelta del taxi a Mijas.

En comparación con otras ciudades de mayor tamaño, la "bajada de bandera" en Mijas se puede considerar cara si lo comparamos con otras ciudades. Está muy por encima de la media nacional y sólo es superada por pocas capitales. La causa del excesivo precio de la "bajada de bandera" es el entorno socioeconómico de Mijas, en plena Costa del Sol, y con gran cantidad de turistas que hacen aumentar el precio de ciertos bienes y servicios.

Ciudad	Precio bajada de bandera (€)
Mijas	2,50
Madrid	1,75
Barcelona	1,80
Córdoba	1,21
Sevilla	1,12
Málaga	1,12
Tarragona (la más cara nacional)	3,10
Ceuta (la más barata nacional)	0,80
Media nacional	1,33

Comparativa del precio de "bajadas de bandera" de los taxis. Fuente: estudio Revista Consumer (2005). Estudio FACUA (2004). Servicio Radio-Taxi Mijas.

El número de licencias ha aumentado en unas 30 en los últimos 5 años. Si a principios del 2000 rondaba las 50, a día de cierre de este Diagnóstico Ambiental, el número de licencias era, exactamente, de 80. Ello hace un ratio de 1,4 taxis por cada 1.000 habitantes. No obstante, hay que recordar que este ratio, en realidad es menor ya que no se ha tenido en cuenta la población fluctuante, turistas y residentes no censados.

Las tendencias futuras no están previstas, según entrevista personal con el responsable de Radio Taxi Mijas. No obstante, se adaptará a la demanda, necesidades y crecimiento de la población de Mijas.

El servicio de Radio Taxi Mijas lleva en funcionamiento unos 25 años. El número de llamadas al servicio tiene una componente fuertemente estacional. Así, se pueden considerar tres épocas diferentes:

- Invierno: 300-400 llamadas/día
- Primavera y Otoño: 700-750 llamadas/día
- Verano: 1.200-1.300 llamadas/día

Como es obvio, el número de llamadas está muy influido por la llegada de turistas en época estival.

Con respecto a la tipología de los trayectos intramunicipales que se realizan, se pueden dividir en tres tipos principales:

1. En Las Lagunas: se estima que el 80 % de los servicios que se realizan en Las Lagunas tiene como destino Fuengirola, que se trata como un mismo núcleo urbano
2. En las urbanizaciones: se reparten en porcentajes relativamente parejos los desplazamientos desde las urbanizaciones a centros de servicios (Las Lagunas, Fuengirola, etc.) y los desplazamientos entre las propias urbanizaciones
3. En Mijas Pueblo: la gran mayoría se utiliza para ir hacia Las Lagunas.

En los servicios fuera del municipio destaca el transporte desde y hacia el Aeropuerto de Málaga.

Los vehículos que componen la flota de taxis son nuevos. La antigüedad máxima es de 3 años, a excepción de un coche que posee 4 años. Ello es positivo en la medida que los coches de menor antigüedad contaminan menos por los adelantos tecnológicos que incorporan. La gama de los vehículos es alta. El consumo es

individualizado con lo que no se tienen registros. Todos son de tipo diesel y las tarjetas de transporte son de 4+1 (en cumplimiento de la normativa en vigor) con lo que no existe ningún vehículo de 7 plazas).

La valoración de los clientes es buena. No se tiene constancia de quejas o reclamaciones. La mayoría de los usuarios son turistas (se calcula que entre un 70 y un 80 %).

Con respecto a la movilidad y flujo de tráfico, los taxistas se ven retenidos en las zonas más conflictivas del municipio, como son las rotondas y las zonas de obras, sobre todo en horas punta como la tarde-noche (salida del trabajo). También se ven fuertemente incomodados por el incumplimiento relativamente generalizado de las normas de tráfico, como estacionamientos en doble fila, aparcamientos incorrectos, etc. Por lo demás, no se detalla excesivo problema en la fluidez del tráfico.

Próximamente se van a realizar mejoras en la gestión del servicio. Se tiene previsto la informatización de la central y, a medio-largo plazo, el estudio de la posibilidad e implantación de GPS en los taxis. Esto es altamente recomendable debido a que optimiza el uso del taxi y permite ahorros de combustible.

El mayor inconveniente ante el que se enfrenta el colectivo es la existencia de taxis ilegales. Se trata, generalmente, de extranjeros que residen en España y que ofrecen mediante cartelería sencilla los servicios de taxi. Son usados, casi exclusivamente por extranjeros y suelen realizar el servicio de recogida o traslado al Aeropuerto de Málaga. Se estima que operan unos 80-100 a diaria y la cifra puede multiplicarse los fines de semana. Esto supone un gran inconveniente puesto que frena el incremento en el número de licencias y evita la creación de nuevos puestos de trabajo para el sector.

3 MOVILIDAD URBANA

3.1 TRÁFICO

El tráfico está fuertemente condicionado por el núcleo urbano que tratemos y por la localización o área de estudio del municipio.

Desafortunadamente no existen datos de aforos en ninguno de los núcleos urbanos de Mijas, con lo que el análisis del tráfico de Mijas será estimativo y cualitativo.

Mijas –Pueblo

La principal vía de entrada por la Carretera de Benalmádena (A-368) es la Avenida de Méjico y la Avenida Virgen de la Peña, pudiendo incluso subir por la Avenida del Compás. Por la zona oeste, la entrada es por la Carretera de Alhaurín, la A-387.

Los movimientos de este a oeste son aliviados, en parte, por la variante norte de la MA-409, que comunica la carretera de Benalmádena (A-368) con la carretera hacia Alhaurín (A-387).

Los movimientos de tráfico interiores son muy limitados debido a la ya comentada orografía del casco urbano. No obstante, se han detectado una cantidad de movimientos de vehículos apreciables en aquellas calles en las que su paso está permitido. Parece que la complejidad urbana no disuade del uso del vehículo móvil, especialmente por parte de los residentes y trabajadores. Los visitantes, por lo general, suelen optar por dejar el coche en el parking municipal y realizar el trayecto a pie.

Las Lagunas

La red viaria principal que estructura a Las Lagunas es prácticamente el entramado tradicional de carreteras y caminos que daban servicio al primitivo territorio. Se fundamenta en los siguientes ejes:

- la carretera de Fuengirola a Mijas, al noreste

- el antiguo camino a Mijas (Avenida de Mijas, A-387), en el centro
- la carretera a Coín (Camino Viejo de Coín, A-7053) al sur y
- el Camino de Campanales de este a oeste.

A estos ejes se añade la autovía A7, que corta al núcleo en dos y sobre la que se estructuran los accesos principales.

Los flujos de tráfico generados por la actual actividad urbana condicionan gravemente la movilidad sobre una red viaria general que ha quedado obsoleta y en la que se producen numerosos colapsos de tráfico. Se identifican como principales los siguientes:

1. El Camino de Coín: no es capaz de absorber el intenso tráfico de vehículos industriales que soporta en las horas punta
2. El entorno a los accesos al núcleo desde la A-7: aquí se ubica una intensa actividad comercial (hipermercado), lúdica (parque acuático), sanitaria y educativa que es especialmente conflictiva en época estival
3. Acceso al núcleo urbano desde la A-7 procedente de Málaga: es el acceso natural de multitud de trabajadores, comerciantes, viajeros y todas las comunicaciones que llegan a la ciudad desde la capital

La Cala

La principal red de entrada de La Cala es la A-7, que la rodea por la parte norte. Internamente, tiene un sistema relativamente fluido de tráfico. Un eje longitudinal lo establece el Boulevard de La Cala, en la zona más próxima a la A-7. En la parte más antigua, existe una pequeña circunvalación que conecta a las demás calles. Ésta la componen la calle Cártama y la calle Antequera. Finalmente, existe un eje central longitudinal que conecta la parte originaria de La Cala con urbanizaciones anexas como la Butiplaya y Butibamba. Ello se produce a través del Paseo Costa del Sol y calle Fuengirola.

El tráfico en La Cala no suele ser motivo de conflicto. La circulación no suele ser muy abundante en el primitivo núcleo, con calles unidireccionales y escaso aparcamiento. Ello se ve facilitado con el amplio boulevard central que hace más agradable el paseo y fomenta la autocontención en el uso del coche.

Además, el gran aparcamiento central que ocupa el eje del sector terciario de La Cala contribuye a la eliminación de problemas circulatorios.

Sin embargo, como ya se ha hecho notar en la descripción de la autopista A-7, los accesos y salidas a La Cala y otras urbanizaciones son cortos, sin carril de aceleración, con el consiguiente peligro que ello conlleva, fruto de la escasa planificación en la construcción de urbanizaciones y su adecuación a las vías municipales. La Cala, en concreto, cuenta con una zona de acceso a la autovía A-7 con un carril de aceleración muy corto y en curva, con lo que la peligrosidad es evidente.

Se ha apreciado posibles problemas de futuro en la Carretera de Entrerriós. Actualmente no presenta excesivo tráfico de turismos. Por lo general, sólo circulan camiones de construcción y de la Nave de Servicios Operativos. Sin embargo, con el proceso urbanístico intenso que se está dando en esta zona y el crecimiento de La Cala en este sentido, se prevén que aumenten las densidades de tráfico y, en un futuro, se puedan generar problemas por colapsos circulatorios.

3.2 PARQUE DE VEHÍCULOS

Un dato de interés para comprender la movilidad de Mijas consiste en el análisis del parque de vehículos. Según el SIMA, la evolución del parque de vehículos en los últimos años ha sido la siguiente:

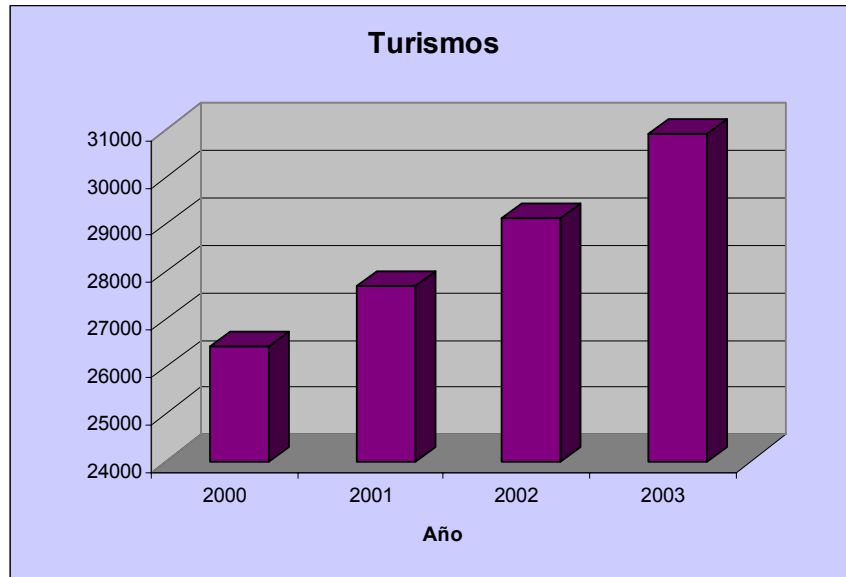
	Turismos	Motocicletas	Furgonetas	Camiones
2003	30.893	2.399	3.271	2.503
2002	29.120	2.230	2.981	2.180
2001	27.705	2.066	2.778	1.923
2000	26.429	1.903	2.670	1.662

	Autobuses	Tractores industriales	Ciclomotores	Otros
2003	14	31	5.748	403
2002	16	25	5.170	332
2001	18	19	4.405	276
2000	17	13	3.198	223

Parque de Vehículos de Mijas
Fuente: SIMA

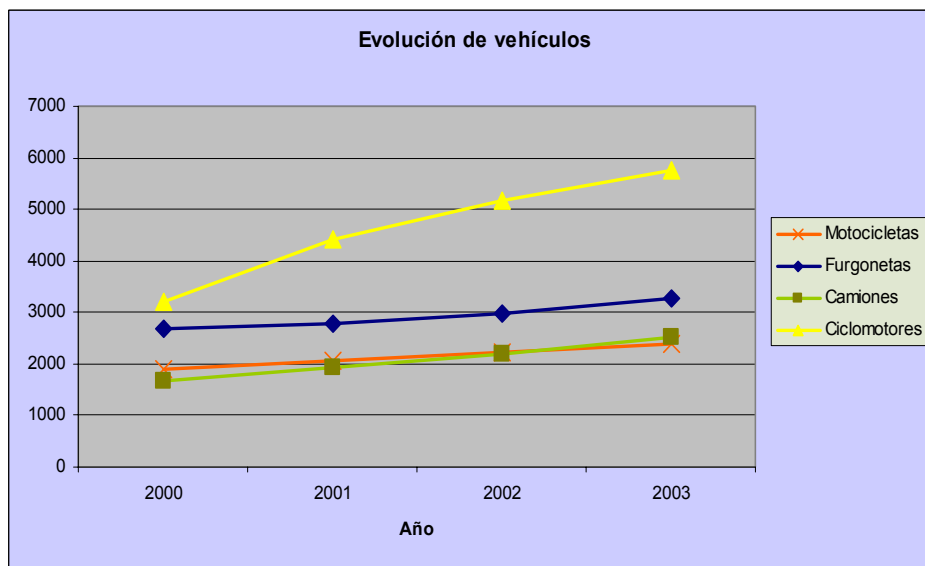
En todos los casos, a excepción de los autobuses, se ha mostrado un incremento del número de vehículos.

El incremento de turismos ha sido relativamente sostenido, entre 900 y 1400, al año, siendo el menor crecimiento en el último año.



Número de turismos en Mijas
Fuente: SIMA

El crecimiento de motocicletas oscila entre 100 y 130 y también es relativamente regular. Sin embargo, las furgonetas han crecido exponencialmente, de unas 110 en 2001 a casi 300 en 2003, al igual que los camiones, que han pasado de 260 a 320, crecimientos de 2001 y 2003 respectivamente. No obstante, el crecimiento ha sido paulatino, sin excesivas brusquedades.



Evolución de vehículos en Mijas
Fuente: SIMA

Lo que sería interesante es comparar la cantidad de vehículos de Mijas con respecto a otros municipios de la Costa del Sol de igual número de habitantes. Así, sabríamos la carga de vehículos que soporta Mijas.

	Habitantes	Turismo	Motocicleta	Furgoneta	Camione	Ciclomotore	Otro
Estepona	54.709	23348	1522	3246	2182	3.254	500
Fuengirola	62.915	33174	2970	2891	2258	7.259	367
Torremolino	55.476	32481	2001	2445	1773	2.971	229
Mijas	56.838	30893	2399	3271	2503	5.748	403

Comparativa de vehículos
Fuente: SIMA

En la comparativa de vehículos, vemos que Mijas tiene la misma carga de vehículos que otras ciudades de la Costa del Sol con cantidad de habitantes parecida. Destaca, sin embargo, en número de camiones que posee, posiblemente influenciado por la presencia de las canteras.

Para una mejor comparativa, hallaremos los ratios de vehículos totales y de cada tipo de vehículo, para Mijas y para los municipios mencionados. Es decir, el número de vehículos por cada 100 habitantes de Mijas:

Ratio: Nº vehículos/100 hab.	Turismos	Motocicletas	Furgonetas	Camiones
Estepona	42,7	2,8	5,9	4,0
Fuengirola	60,6	5,4	5,3	4,1
Torremolinos	59,4	3,7	4,5	3,2
Mijas	56,5	4,4	6,0	4,6

Ratio: Nº vehículos/100 hab.	Autobuses	Tractores industriales	Ciclomotores	Otros	TOTAL
Estepona	0,1	0,1	5,9	0,9	62,4
Fuengirola	0,1	0,0	13,3	0,7	77,9
Torremolinos	0,2	0,1	5,4	0,4	75,8
Mijas	0,0	0,1	10,5	0,7	79,6

Elaboración propia
Fuente: SIMA

En los ratios hallados destaca Mijas en lo concerniente a furgonetas y camiones, esto último por lo anteriormente comentado. Con respecto a turismo y motocicletas, el ratio es similar al del resto de poblaciones estudiadas.

Sin embargo, hay que destacar que carga total de vehículos de Mijas es ligeramente superior a la media de la Costa del Sol. Roza los

80 vehículos por cada 100 habitantes. Si tenemos en cuenta que los municipios de Estepona, Fuengirola y Torremolinos ya tienen de por sí altas tasas de vehículos por habitante, podemos concluir que en Mijas existe una muy alta densidad de vehículos.

Como problema endémico, y asociado al alto ratio de vehículos, en Mijas existen zonas de colapso de tráfico que, además de por su alto número, vienen provocados por cierta obsolescencia de las vías de comunicación, la singular situación de las vías de comunicación con respecto a la zona urbana (en especial en Las Lagunas) y la complejidad de la dispersión del urbanismo.

3.3 APARCAMIENTOS, ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

En la actualidad no existe ningún censo de aparcamientos en Mijas. No se tiene certeza de la cantidad existente, ni siquiera de forma aproximada. No obstante, fuentes municipales consultadas nos han informado del inicio de un proyecto por parte del Departamento de Vías Públicas para el registro de todas las plazas de aparcamiento, plazas para minusválidos y zonas de carga y descarga.

Por su complejidad, no se ha llevado a cabo en este estudio. Sin embargo, se han recogido los datos con respecto al aparcamiento público Virgen de la Peña, de Mijas-Pueblo. Este aparcamiento viene a solucionar dos problemas: en primer lugar, el aparcamiento de los visitantes que llegan a la zona y, en segundo lugar, resuelve a fuerte demanda de aparcamientos que tenía los mijeños, especialmente los cercanos a la zona. De forma supletoria ha significado un beneficio para el pueblo ya que el aparcamiento hace aumentar la permanencia de los visitantes, lo que repercute en un beneficio económico.

El aparcamiento Virgen de la Peña posee 5 plantas y dos subniveles por cada planta, sumando 10 niveles. La superficie de cada nivel es de 2.546m², excepto para los niveles 0 y 1 (2.520m²), los niveles 8 y 9 (2.378 m²) y el nivel 10 (203 m²).

El aparcamiento cuenta con 503 plazas y otras 10 para minusválidos y da trabajo a 11 personas.

La evolución en la ocupación de vehículos es la siguiente:

Años	2.002	2.003	2.004	2.005
Rotación	26.177	88.663	114.121	114.785
Abondos	9.576	29.015	29.483	33.560
TOTALES	35.753	117.678	143.604	148.345

Evolución interanual del número de vehículos del aparcamiento Virgen de la Peña. FUENTE: Mijagua

Vemos como la existencia del aparcamiento ha sido exitosa, aumentando de forma notable la presencia de vehículos de rotación y los abonos por parte de los mijeños.

La evolución intranual nos puede indicar la cantidad de vehículos que absorbe el aparcamiento que son propios de mijeños.

Mes	2005
Enero	5.202
Febrero	6.405
Marzo	9.831
Abril	8.631
Mayo	10.046
Junio	8.460
Julio	11.202
Agosto	16.700
Septiembre	17.658
Octubre	10.309
Noviembre	5.959
Diciembre	4.382

**Evolución intra-anual del número de vehículos del aparcamiento Virgen de la Peña
FUENTE: Mijagua**

Los datos nos indican que unos 4.000-6.000 vehículos aparcados son de mijeños, lo que supone un gran alivio de la carga de vehículos en Mijas.

Además, el aparcamiento Virgen de la Peña cuenta con un Plan de Emergencia y Evacuación y con 68 extintores repartidos entre los niveles.

Este aparcamiento supone una descarga importante del problema de estacionar el coche en Mijas-Pueblo. Sin embargo, aún se ve saturación, aunque no absoluta de Mijas-Pueblo con respecto al aparcamiento, incluso en las zonas anexas al aparcamiento Virgen de la Peña. La causa puede ser la disuasión que supone el pago de dicho aparcamiento.

Con respecto a Las Lagunas, carece de un aparcamiento como el citado. Ello hace que la zona urbana esté saturada. Sin embargo, podemos notar tres lugares diferenciados:

- Zona del Parque Acuático, Hipermercados y Centros de Ocio: en ellos se suele aparcar, aunque no se acuda a los citados centros. Implica un aliviadero de las cargas de aparcamiento más cercanas a la zona.

- Zona entre Fuengirola y los centros mencionados: el aparcamiento es difícil por dos motivos. En primer lugar por la sobresaturación de vehículos y, en segundo lugar, porque algunas calles guardan cierta fisonomía tradicional de pequeñas calles aunque esto suele ser excepcional.
- Zona al oeste de la A-7: a medida que nos vamos alejando de la A-7 existe un gradiente que evidencia mayor facilidad de aparcamiento, sobre todo si está alejado de las vías de fuerte tráfico como el Camino Antiguo de Coín y la Avenida de Mijas

En La Cala, la principal zona de complejidad con respecto a las plazas de aparcamiento es la zona primitiva. Sin embargo, ésta es pequeña en tamaño. La Cala cuenta con un aparcamiento céntrico, a modo de plaza, alrededor de la cual se desarrollan las principales actividades económicas. Por tanto, no suele existir grandes colapsos de vehículos aparcados.

La caracterización del aparcamiento en las urbanizaciones es compleja ya que nos encontramos ante 203 pequeños núcleos urbanos. Sin embargo, según se ha podido constatar, en términos generales no suele existir saturación de vehículos. La causa es la baja densidad de habitabilidad que hace que la concentración de habitantes sea mucho menor que en zonas como Las Lagunas o Mijas-Pueblo.

3.4 CARRIL-BICI, CARRIL BUS-TAXI

El carril-bici ha sido reglado por el nuevo PGOU, que se encuentra en la fase de Aprobación Inicial. Así, la nueva política del Consistorio apuesta por su implantación paulatina a medida que crece la red viaria de Mijas. Prueba de ello son las dos ordenanzas incluidas en el PGOU donde se menciona:

- **Ordenanza de Edificación:** en su artículo 132 especifica claramente la obligatoriedad de proyectar carriles - bici al menos en las vías distribuidoras y en viario local principal de la zona o sector.
- **Ordenanza de Urbanización:**
 - o En su artículo 39 se tipifican los lugares de uso exclusivo de bicicletas como carriles-bici o pista-bici.

- En su artículo 40 se especifican los parámetros de diseño siendo:
 - Radio de giro mínimo de 4-6,5 metros
 - Velocidad de diseño 15-25 km/h
 - Pendientes máximas:
 - Recomendable: 2%
 - Admisible: hasta el 5% en distancias cortas, menor o igual a 80 m.
 - Excepcionalmente: 7% en distancias muy cortas, menor o igual a 40 m.
- En su artículo 41 establece la posibilidad de su segregación del tráfico motorizado mediante barreras rígidas, señalización, bordillos remontables, cambios de nivel, pavimentos diferenciados u otros, incluso, la coexistencia con zonas de peatones siempre que se defina claramente las prioridades y normas a seguir.

En el nuevo PGOU que está en aprobación inicial se contempla un carril-bici en Las Lagunas que discurre de la siguiente manera:

Es paralelo a la autovía A-7, discurriendo por su lado derecho en sentido Marbella, hasta llegar al escaletric de la carretera de Coín. Avanza por esta carretera (A-7053) dejando el polígono industrial de La Vega a la izquierda. Alcanza la rotonda junto al río Fuengirola y se ramifica en tres partes. Una continua y pasa bajo la AP-7. Otra se dirige hacia el sur, hacia el Cortijo del Ahogadero. Una tercera va hacia el norte, paralela a la AP-7, guardando cierta distancia. Rodea el núcleo urbano por la parte oeste, noroeste y norte, junto al Sistema General PL6 y llega hasta la Urbanización de Don Pedro. Además de lo comentado, una vía transversal facilita la comunicación. Ésta va desde la Barriada Campanales, por una vía paralela a la calle homónima. Hasta enlazar con el vial cercano al río Fuengirola. Del mismo modo, existe un ramal perpendicular en la zona de Campanales que le da más diversidad a la red.

El estado actual de ejecución del carril-bici es nulo. No obstante, no se puede comenzar hasta que la aprobación del PGOU no sea plena. Hay que destacar que esta red de carril bici ha sido merecedora de un premio para la Delegación de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Mijas.

Actualmente no existe ningún carril bus-taxi en ninguno de los núcleos urbanos del municipio de Mijas. Las causas son, principalmente, tres.

Por un lado, la fisonomía de calles estrechas presente tanto en Las Lagunas como en Mijas-Pueblo impide calzada de anchura suficiente como para su construcción.

En segundo lugar, el transporte intraurbano mediante bus es relativamente reciente y está en fase de desarrollo, con lo que, hasta la fecha, no ha sido necesario el desarrollo de infraestructuras específicas.

Finalmente, aunque Mijas tiene una población considerable, los núcleos poblacionales no son de entidad suficiente como para hacer rentable la construcción de un carril específico para el bus y el taxi.

4 ACCESIBILIDAD

La accesibilidad, al igual que otros temas ya comentados, está fuertemente relacionada con el núcleo urbano que se estudie.

4.1 ACCESIBILIDAD PEATONAL

Mijas-Pueblo

La accesibilidad está condicionada por la abrupta geomorfología del enclave donde se asienta. Las calles suelen tener casi siempre pendiente, en algunos casos muy fuertes y, en otros, sólo salvable mediante el escalonamiento.

No se tiene registro de la cantidad de calles peatonales del núcleo urbano, aunque fuentes de los Servicios Operativos estiman que sobre un 5% de las calles de Mijas –Pueblo.

A través de un estudio de campo se han podido censar las siguientes calles. Los datos son aproximados:

- Calles escalonadas: 15 calles
- Calles de accesibilidad compleja por pendientes y/o estrechez. Generalmente suelen estar cerradas al tráfico: 8 calles (al margen de las 15 calles escalonadas)

Esto dificulta enormemente el acceso a muchas zonas de personas con movilidad reducida. Sin embargo, la solución es compleja, en tanto que se debe más a una imposición física de la trama urbana que a negligencia o dejadez de las autoridades competentes.

El acerado suele ser escaso por la estrecha configuración de las calles, existiendo a veces, pequeños conflictos en el paso conjunto de vehículos y caminantes.

En Mijas-Pueblo no existe, a día de hoy, ningún semáforo aunque no se ha palpado la necesidad o demanda ciudadana de alguno.

Las Lagunas

La morfología de Las Lagunas es relativamente llana en comparación con la de Mijas-Pueblo. Ello facilita la movilidad para los colectivos de movilidad reducida. Sin embargo, debido a la facilidad de acceso a las calles, no se han detectado calles peatonales de importancia ya que no existen impedimentos físicos importantes que impidan la circulación de vehículos. La conclusión es la pérdida de lugares exclusivos para peatones. Estos se reducen, generalmente, a los parques y jardines.

Existen tres zonas, *grosso modo*, si atenemos al acerado:

- La parte antigua, limítrofe con Fuengirola, entre la Calle Santiago - Calle la Unión y Calle San Francisco- Calle Virgen de Fátima, donde la trama urbana mantiene cierta sinuosidad. El acerado es estrecho y posee algunas deficiencias, aunque la mayoría de ellas motivadas por la estructura antigua de la morfología urbana
- El barrio de Las Cañadas. Existe un núcleo con una pequeña pero compleja trama urbana que hace que algunas aceras sean estrechas e inaccesibles para los colectivos de movilidad reducida. No obstante, suelen ser excepcionales
- La zona desde la A-7 hacia el oeste. Es la ampliación de Las Lagunas. A medida que nos alejamos de la A-7, las calles son más anchas, al igual que las aceras, la cantidad de rampas aumenta y la movilidad se facilita.

En Las Lagunas existen dos semáforos:

1. Túnel de la Casa de la Cultura: regula el paso bajo la A-7
2. Camino de Coín esquina Calle de Los Lirios: regula la alta densidad de tráfico que circula por este tramo

Ninguno de los semáforos posee señales acústicas para invidentes. No obstante, sólo sería necesario en el de Camino de Coín ya que el del Túnel de la Casa de la Cultura regula exclusivamente el paso de vehículos.

La Cala

La geomorfología de La Cala es la más llana de las tres descritas. Su proximidad al mar hace que las calles con pendiente, aunque existen, sean escasas.

No se ha podido contabilizar el número de calles peatonales pero existen dos zonas donde los peatones suelen tener preferencia:

- Paseo Marítimo, Calle Manilva, Calle Casares, Calle del Mar y Calle Torreón: algunas son calles peatonales (Paseo Marítimo), otras sin salida (Calle del Mar) y otras, aunque abiertas a los vehículos, la densidad de peatones suele ser tal que se imponen al paso de vehículos y obliga a su circulación a baja velocidad.
- Boulevard de La Cala: más que una zona donde predomine el uso peatonal, se trata de un ejemplo de compatibilidad de usos. Se estructura como una vía peatonal central a cuyos laterales se ubican sendas vías de circulación de vehículos. Finalmente, junto a cada vía de circulación, se articula un acerado ancho, en muy buen estado y que fomenta el desarrollo de actividades turísticas de la restauración.

Las calles suelen ser de anchura suficiente para un buen acerado y la circulación correcta de personas con movilidad reducida. No obstante, se han detectado ciertas calles pertenecientes al núcleo primitivo que, por su configuración antigua, complica la movilidad de este tipo de personas. Se trata de la franja que va desde la Calle Cártama y Calle de Ronda hasta el Paseo Marítimo. No obstante, las dificultades reales de movilidad son escasas.

Por lo demás, La Cala se configura como un núcleo urbano de calles más o menos anchas, accesibles, con morfología residencial que impide altas velocidades de los vehículos y fomenta el paseo.

En La Cala no existe ningún semáforo. Las preferencias de paso principales se regulan mediante rotondas y pasos de peatones.

4.2 OTROS ELEMENTOS

En el término municipal de Mijas no se han podido detallar ni cartografiar de forma georreferenciada los elementos complementarios de la movilidad urbana. Así pues, no existe ningún inventario conocido de pasos de cebra, resaltos, pivotes ni rampas de acceso para minusválidos. Ello, como es obvio, no quiere decir que no los haya.

Con respecto a rampas para minusválidos, se ha detectado que existe una gran cantidad en los tres núcleos de población existentes, especialmente en Las Lagunas y La Cala. Cabe destacar la buena continuidad entre pasos de peatones y rampas, lo que facilita

enormemente el desplazamiento de los colectivos con movilidad reducida.

Un somero estudio de los edificios públicos ha podido confirmar la amplia implantación de las rampas de acceso. Se hace estricto cumplimiento del Decreto 71/1992 de 5 mayo (por el que se aprueban las normas técnicas para la accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y en el transporte en Andalucía). No obstante, según se nos ha comunicado desde Servicios Operativos, siguen existiendo deficiencias en las cuales se está trabajando.

La ubicación de los pasos de cebra está distribuida de más o menos uniformemente. La conservación es buena dado que se pintan y retocan una media de 3 veces al año, según se nos comunicó desde Servicios Operativos.

Los resaltos se están implantando en la trama urbana. Existen tres tipos de ellos:

- de asfalto
- de piezas prefabricadas en forma curva
- de piezas cuadrículadas

Son estos últimos los que destacan por encima de los demás. Se están colocando resaltos en diferentes zonas pero, especialmente, en los alrededores de los colegios. Todos tienen buen estado de conservación. Sin embargo, algunos de tipo de piezas prefabricadas de forma curva han sido eliminados en actos incívicos con lo que su utilidad que limitada o, totalmente eliminada.

El Decreto 127/2001, de 5 de junio, sobre medidas de seguridad en los parques infantiles regula la adopción de medidas en las zonas de juegos infantiles. En Mijas, prácticamente en la totalidad de zonas de juego se han adaptado a dicha ley, destacando la colocación de superficies de caucho para amortiguar la caída. No obstante, existen carencias en las que se continúa trabajando.

5 ANÁLISIS DE LOS INDICADORES DEL PROGRAMA CIUDAD 21

Indicador	Unidad de medida	Fuente	Valor	Objetivo	Observaciones
1. Dotación con autobuses públicos					
Ratio de autobuses públicos por habitante en el municipio	Autobuses / 1000 hab.	Delegación de Medio Ambiente, Sanidad, Bomberos, Juventud.	0,035	Aumentar y la mejorar gestión	Se ha detectada una fuerte deficiencia en el diseño de una de las líneas existentes
2. Dotación con carriles-bici					
Ratio de carriles-bici por mil habitantes en el municipio	Metros / 1000 hab.	Delegación de Medio Ambiente, Sanidad, Bomberos, Juventud.	0	Aumentar	Inclusión en el Avance del nuevo PGOU
3. Grado de peatonalización					
Porcentaje de calles con prioridad para peatones	Nº de calles	-	0 (desconocido)	Aumentar	Las calles peatonales que existen son de uso exclusivo peatonal
4. Implantación de medidas para el fomento de modos de transporte sostenible					
Grado de implantación de medidas para fomentar modos de transporte sostenible	Nº medidas	Delegación de Medio Ambiente, Sanidad, Bomberos, Juventud.	1 (autobuses urbanos)	Aumentar	

6 SINERGIAS

Debido al carácter multitemático y la estructuración sistémica del medio ambiente, es común el establecimiento de relaciones entre los diferentes indicadores ambientales (o áreas temáticas clave).

Se incluye una matriz de las posibles sinergias y potencialidades de interacción del indicador de estudio de esta sección con respecto a los demás indicadores del Diagnóstico Ambiental.

TRÁNSITO, MOVILIDAD Y TRANSPORTE		
FACTOR DE ESTUDIO	SÍ	NO
Tránsito, Movilidad y Transporte		
Incidencia Ambiental de Actividades		
Ciclo de Residuos		
Ciclo del Agua		
Gestión de la Energía		
Contaminación de Suelos		
Contaminación Atmosférica		
Contaminación Acústica		
Riesgos Naturales		
Comportamiento, Educación Ambiental y Participación		
Naturaleza Urbana y Zonas Verdes		

7 CONCLUSIONES

Mijas posee con dos vías principales de comunicación terrestre. Son la AP-7 y la A-7, autopista y autovía respectivamente. La primera es de peaje y su función es la de descargar de la alta densidad de tráfico a la A-7. Esto parece que no se ha conseguido totalmente aunque se observa un incremento en el porcentaje de vehículos pesados que circulan por la AP-7. La autovía A-7 es la uso común, que estructura la comunicación a lo largo de la Costa del Sol, comunicando todas las ciudades. Los usuarios son tanto trabajadores, transportistas, repartidores como turistas. Ello provoca alta densidades de tráfico y una cifra de accidentes importante.

Las intercomarcales guardan importancia en tanto comunican el núcleo primitivo de Mijas (Mijas-Pueblo) con el eje vertebrador (A-7) a la altura de Las Lagunas o de Benalmádena. Desde 2000 se aprecian incrementos en los aforos debidos, probablemente, al rápido proceso urbanístico que favorece la llegada de turistas y nuevos residentes. Las intercomarcales no suelen estar ligadas fuertemente al tráfico por trabajo. Sin embargo, la A-7053 de la Red Complementaria se colapsa en la zona urbana de Las Lagunas (Carretera de Coín) por la alta densidad de camiones ligados al polígono industrial de La Vega y la llegada de trabajadores.

En Mijas existen dos vías pecuarias (Cañada Real de la Fuente de la Adelfa y Cordel del Cesmo), ambas clasificadas y en proceso de deslinde, con estaquillado de líneas-base y demarcación técnica realizada. Hemos de destacar que ninguna de las dos vías están en el Acuerdo de 27 de Marzo de 2001 del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía. Ello se debe, con toda probabilidad, a un error. Ambas vías han sufrido usurpaciones y, están ocupadas por zonas urbanas (en especial la Cañada Real de la Fuente de la Adelfa) con lo que se plantea la desafectación.

El transporte público actual de acceso a Mijas se estructura en dos ejes. Por un lado, el aeropuerto internacional de Málaga. Se ha visto como ha crecido el número de visitas casi un 50% desde 2000, lo que implica que es una vía muy importante de llegada de turistas. En segundo lugar, y como comunicación desde la capital (Málaga) el otro eje lo compone el transporte por autobús interurbano. Para facilitar la movilidad y el acceso se ha creado un Consorcio de Transportes del Área de Málaga, donde se incluye Mijas (en la zona C). Ello potenciará el uso de este transporte, facilitará y hará más

económico el transporte hacia Mijas. En concreto la empresa CTSA-Portillo es la que tiene la concesión, explotando 6 líneas de autobuses que paran en Mijas. De ellas, 4 tienen parada Mijas Pueblo y 4 en Mijas-Costa. La evolución de viajeros ha sido moderadamente ascendente lo que demuestra que es un tipo de transporte muy usado y consolidado en la Costa del Sol.

Existe un transporte público estratégico de futuro para Mijas: lo compone la prolongación del ferrocarril de la Costa del Sol que tiene previsto el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol, hasta Estepona. Ello implica dos paradas en Mijas (Las Lagunas y La Cala). Esto puede suponer un revulsivo en la movilidad. Puede facilitar el acceso desde el exterior ya que se complementará con la estación del AVE de Málaga capital, de tal manera que se puede acceder a Mijas a través del fácil trasbordo ferroviario. Además, puede moderar la alta densidad de vehículos de la A-7. Se considera un proyecto muy deseable y que relanzará la comunicación en transporte público en la Costa del Sol.

El autobús urbano ha sufrido cambios en los últimos tiempos. De 3 líneas se ha pasado a una y la concesión ha pasado de Autobuses Lara a Autobuses Portillo. Esta línea comunica Fuengirola-Las Lagunas con el resto de urbanizaciones hasta El Coto. Se ha creado una línea intramunicipal *sensu stricto*, pero según las apreciaciones e indagaciones está abocada al fracaso por su escaso uso social y diseño de ruta criticado por algunos expertos.

El complemento para las comunicaciones lo supone el taxi. Todos los datos apuntan al buen servicio prestado y a su importancia en estaciones de turísticas. La "bajada de bandera" es relativamente cara en comparación con otras ciudades. Uno de los problemas que afectan al colectivo es la piratería por parte de particulares, generalmente extranjeros residentes que, sin licencia, se ofrecen para llevar a compatriotas a cambio de dinero.

La movilidad urbana de Mijas está fuertemente condicionada por el núcleo urbano analizado. Mijas-Pueblo tiene una disposición abrupta debido a las condiciones geomorfológicas y una trama compleja por motivos históricos. El tráfico es complejo más por fisonomía que por cantidad. Las Lagunas posee un crecimiento algo más ordenado en tanto es más moderna, pero está articulada alrededor de la A-7, lo que supone colapsos y complejidad en los accesos. Se han detectado problemas de tráfico en varios puntos, en especial en la Glorieta de la Ford y en el Camino antiguo de Coín. La Cala tiene tintes más residenciales y de sector terciario y aún no se

aprecian problemas de circulación aunque se pronostica que ocurrirán colapsos futuros en el Camino de Entreríos.

El parque de vehículos de Mijas ha aumentado de forma moderada pero no destaca entre las poblaciones turísticas de la Costa del Sol con igual población. Entre los vehículos destacan los turismos y ciclomotores.

No existe censo de aparcamientos. En Mijas Pueblo la existencia del aparcamiento público Virgen de la Peña facilita la llegada de turistas, fomenta su permanencia en el municipio y, por tanto, las pernoctaciones y, además, supone un desahogo en la demanda de aparcamiento en la vía pública por parte de residentes, que también son beneficiarios. En Las Lagunas no existe aparcamiento parecido pero se ha detectado una bolsa de aparcamientos en los centros de ocio e hipermercados que están cerca de la A-7. Ésta descarga, en parte, la demanda de aparcamientos de las zonas más interiores de Las Lagunas.

Aún no existe carril-bici pero en el avance del PGOU se ha previsto la construcción de un sistema circular que rodea al núcleo de Las Lagunas y alrededores y atraviese, al mismo tiempo, longitudinalmente, al núcleo urbano.

La accesibilidad, al igual que la movilidad, está más condicionada por la geomorfología del terreno que por las actuaciones municipales. Así, en Mijas-Pueblo, existen numerosas calles peatonales por su trama intrincada y su acerado escalonado. Sin embargo, en Las Lagunas y La Cala, no existen tantos problemas de fisonomía pero, por el contrario, las zonas peatonales son menores.

El estudio de rampas ha concluido que están ampliamente difundidas en el municipio, tanto en calles como en edificios públicos, cumpliendo la normativa en vigor. Los pasos de peatones, resaltos y pivotes completan el resto de elementos urbanos y, por lo general, son suficientes aunque se podrían aumentar en número. Además, es especialmente valorable las constantes labores de conservación, a excepción de cierta tipología de resaltos han sido eliminados parcialmente en actos incívicos.

8 MATRIZ DAFO:

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> Alta densidad circulatoria en la A-7 Menor uso del esperado de la AP-7 Accesos a Las Lagunas saturados Zonas endémicas de colapsos y atascos Accesos peligrosos a la A-7 desde urbanizaciones Red viaria de Las Lagunas obsoleta. Usurpación de vías pecuarias Fisonomía abrupta de Mijas Pueblo 	<ul style="list-style-type: none"> Entrada fluida a través del aeropuerto Red de comunicación intermunicipal por autobuses consolidada Buena red y servicio de taxis Presencia y uso del aparcamiento público Virgen de la Peña en Mijas Pueblo Incremento sostenido en el número de vehículos Presencia de calles peatonales en Mijas-Pueblo Buena red de rampas y pasos de cebra
<ul style="list-style-type: none"> Colapsos e incremento de accidentes en A-7 Posible saturación futura de las vías intercomarcales (A-368 y A-387) Consolidación de la "piratería" en taxis ilegales Reordenación de la nueva línea de autobús urbano con poco acierto Posibles problemas futuros circulatorios en la Carretera de Entrerríos (La Cala) Posible falta de planificación viaria de las nuevas urbanizaciones 	<ul style="list-style-type: none"> Presencia de la AP-7 Próximo deslinde de vías pecuarias Próximo registro de aparcamientos y zonas de carga-descarga Elongación del ferrocarril de la Costa del Sol, con dos paradas en Mijas (Las Lagunas y La Cala) Consorcio de Transportes del Área de Málaga Propuesta de carril-bici en el avance del PGOU
AMENAZAS	OPORTUNIDADES

9 ESTRATEGIAS DE FUTURO

- ✓ Mejoras en los accesos y salidas de la A-7. Establecer contactos con la Delegación del Ministerio de Fomento.
- ✓ Instar a la Delegación del Ministerio de Fomento a que promueva el uso de la AP-7 para los desplazamientos de mayor alcance.
- ✓ Mejora de las vías intercomarcales y de la red complementaria, mediante acuerdos con la Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- ✓ Desdoblamiento de los accesos al Polígono Industrial de La Vega (en ejecución).
- ✓ Fomento del uso de las vías pecuarias. Promoción de su uso entre los más jóvenes.
- ✓ Fomento e incremento de la información sobre el transporte público interurbano y las ventajas de pertenecer al Consorcio de Transportes del Área de Málaga.
- ✓ Apuesta y facilitación en la ejecución de la elongación del tren de la Costa del Sol y de las dos paradas previstas para Mijas.
- ✓ Reordenación del recorrido de la línea de autobús urbano detectada como ineficaz.
- ✓ Fuerte campaña de comunicación y concienciación para el uso de transporte público urbano (una vez sea estudiado y reordenado)
- ✓ Toma de medida contra los taxis ilegales. Información en los puntos turísticos estratégicos sobre la diferenciación y ventajas del uso de taxis legales.
- ✓ Estudio de posibles soluciones a los colapsos creados en las dos rotondas de conexión de la A-7 y Las Lagunas (especialmente la llamada "Rotonda de la Ford").
- ✓ Medidas de previsión para regular futuros incrementos de tráfico en la zona de Entrerriós y en la rotonda de conexión con la A-7 de La Cala.

- ✓ Puesta en marcha de proyecto de registro del número de plazas de aparcamiento, incluyendo minusválidos.
- ✓ Apuesta por la implantación del carril-bici y lo proyectado sobre el particular en el Avance del PGOU.
- ✓ Registro del número de calles estrictamente peatonales y difusión de las mismas.
- ✓ Estudio de peatonalización de ciertas zonas de Mijas-Pueblo, Las Lagunas y La Cala.
- ✓ Estudio para semipeatonalizar algunas zonas estratégicas.
- ✓ Política más restrictiva en lo que a multas por aparcamiento se refiere.
- ✓ Estudio de instalación de elementos para salvar las barreras arquitectónicas públicas de Mijas-Pueblo.
- ✓ Continuidad en la colocación de rampas para minusválidos y pivotes.
- ✓ Implantación de resaltos de hormigón y/o cemento.