

CAPÍTULO 3 DEL INFORME SOBRE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD: EVALUACIÓN DE ACTUACIONES INICIADAS O CONCLUIDAS

Vial Metropolitano

El vial distribuidor o vial metropolitano, discurre entre la A-404 (Málaga-Alhaurín de la Torre) y la MA-401, con una longitud de 5.380 m. El proyecto incluye un vial complementario para conexión con la zona de los polígonos industriales y un ramal de conexión con el enlace de la Nueva Ronda Exterior de Málaga.

Permite la accesibilidad tanto de las zonas residenciales (Teatinos, Churriana, Alhaurín de la Torre), como industriales (Polígono del Guadalhorce, Polígonos de El Viso, San Luis y La Estrella, el CTM, Mercamálaga, Polígono de Trévez, etc.) y de equipamientos (Aeropuerto, Parque Tecnológico PTA, Universidad, etc.). La ventaja más palpable de este vial será el acercamiento del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) al Aeropuerto. Ahora mismo resulta francamente incomprensible (para los foráneos, tanto más) que desde la tecnópolis se divise cercano el Aeropuerto, pero que, sin embargo, haya que enfilarse la A-357 hacia la capital para incorporarse a la Ronda Oeste y posteriormente a la N-340 en un rodeo incomprensible. Con el vial, el Aeropuerto quedará a unos tres kilómetros del PTA. Se podrá apreciar en un cierto alivio de la cada vez más saturada Autovía del Guadalhorce, A-357, y en un descargo de los tránsitos pesados de la hiperronda en los casos en los que los trayectos sean cortos (por ejemplo, entre polígonos). El vial conseguirá que por fin el Aeropuerto sea lo que el PGOU de la capital establece: una bisagra que permeabilice los tránsitos entre el Guadalhorce y la capital, zonas ambas de relación creciente.

La inversión estimada del Vial Metropolitano sumando las tres fases de la que consta la ejecución es de unos 56 millones de euros. Los municipios directamente beneficiados Málaga-Alhaurín de la Torre-Torremolinos y de forma indirecta: Cártama, Benalmadena, Alhaurín el Grande, etc. El tráfico estimado para la puesta en servicio estará entre los 11.000 y los 28.000 vehículos día según tramos.

Conclusión de la A-357

Dentro de la Red Básica hay que destacar el desdoblamiento de la A-357 desde el PTA hasta Casapalma, inaugurado en 2007, supuso una notable mejora de la accesibilidad a los municipios del valle a pesar de toparse en su tramo final con el colapso de entrada a la ciudad. La apertura de la segunda ronda sin duda contribuirá a paliar este conflicto.

La A-357 (Málaga-Campillos) es con diferencia la principal carretera de la Junta en la provincia. No sólo por su aforo, que con 59.000 vehículos/día en 2009 supera a la A-92 a su paso por Málaga. Desde 1996, con una IMD de 23.000 ha experimentado un crecimiento continuo, en torno al 8 % medio anual, hasta alcanzar los actuales 59.000 vehículos día. Este hecho debe su explicación, sobre todo, al carácter urbano de su tramo inicial (junto a la Ronda

Oeste) y a la existencia de polos de atracción como el campus de la Universidad de Málaga, polígonos industriales, el Parque Tecnológico de Andalucía o el Centro de Transporte de Mercancías.



Es en Cártama donde comienza el valor de la A-357 como conexión intercomarcal y vía de salida y entrada a Málaga desde Andalucía Occidental. La posible duplicación de calzada hasta Campillos, supondría la articulación definitiva de los flujos entre las comarcas del valle del Guadalhorce y Antequera, habida cuenta del tratamiento que se le está dando al eje que conforma la A-384, como vía de conexión entre Jerez y la A-92; su conexión con la A-357 determinaría la aparición nuevas relaciones entre la campiña jerezana y la provincia de Málaga.

En febrero de 2009 el Consejo de Gobierno aprobó la licitación del desdoblamiento de la A-357 entre Casapalma y Zalea, de unos ocho kilómetros y cuya inversión fue cifrada en setenta millones de euros. Desde la Consejería de Obras Públicas se optó por dividir el proyecto en dos tramos (Casapalma-Cerralba y Cerralba-Zalea). El primero de ellos ha sido ya adjudicado, mientras que, el segundo, no ha salido todavía a concurso, por lo que parece improbable que ambas actuaciones entre en funcionamiento antes de 2015.

Una vez concluido el desdoblamiento entre Casapalma – Zalea, posibilitará avanzar en la conclusión de un acceso desde el norte de la provincia mediante una vía de gran capacidad, uniendo Málaga con la A-92 a través de Campillos.

La autovía de Eje del Guadalhorce ha figurado en todos los planes de infraestructura diseñados por la Junta de Andalucía desde 1982, por considerarse una obra clave para el desarrollo de la Aglomeración Urbana de Málaga que, a pesar de su alto coste, merece sin duda la apuesta. Evidentemente su ejecución debe acompañarse a la demanda de tráfico en este itinerario, siendo a corto y medio plazo urgentes las obras ya programadas, por ser en estos tramos muy elevadas las intensidades.

Plan de Carreteras de la comarca del Guadalhorce

Con el objeto de facilitar la accesibilidad a la comarca, los municipios del Valle del Guadalhorce han visto como en los últimos años ha incrementado la actual oferta de carreteras, derivado de la evolución positiva de la movilidad en el conjunto del área de estudio y en la provincia de Málaga en general.

El plan viario que puso en marcha la Consejería de Obras Públicas, surgió tras años de reivindicación obligada por las pésimas comunicaciones de localidades como El Burgo, Yunquera, Cártama, Ardales, Alozaina, Tolox, Guaro, Monda, Coín, Casarabonela, Álora, Pizarra, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Carratraca y Teba. Una quincena de municipios que continuamente han sufrido una notable despoblación, en beneficio de la franja litoral, con el consiguiente desequilibrio territorial. Las penosas comunicaciones intracomarcales y del valle con la capital y con la Sierra de las Nieves y Ronda han sido una de las causas de este saldo demográfico negativo, que ha llevado a la comarca a cifras de población de los años 60. Con la excepción de Alhaurín de la Torre, con un crecimiento muy importante derivado de la cercanía a Málaga y de la proliferación de urbanizaciones, el resto de las localidades de la comarca mantienen una estabilidad preocupante por los consecuentes problemas de envejecimiento y pérdida de dinamismo.

Las actuaciones contempladas en este plan y su grado de ejecución son las siguientes:

Dentro de la **Red Básica** hay que destacar el desdoblamiento de la A-357, que ha sido objeto de análisis en el apartado anterior.

Gran parte de la **Red Intercomarcal** se ha visto sometida a su acondicionamiento y mejora como es el caso de la A-366, desde la A-355 a El Burgo. Los diversos tramos en los que se ha dividido forman parte del eje A-366 “De Ronda a Málaga por Coín”, suponiendo por tanto una mejora de las carreteras existentes para conectar la comarca de Ronda con el área metropolitana de Málaga. A pesar de ser esta vía integrante de la red intercomarcal, las actuaciones realizadas han consistido básicamente en el acondicionamiento la carretera existente. Las dificultades orográficas, excesivamente accidentada, y los condicionantes geotécnicos a lo largo de todo el trazado hacen inviable su acondicionamiento con parámetros de red intercomarcal. No obstante, y a pesar de estas dificultades, el acondicionamiento ha supuesto una notable mejora de los tiempos de viaje entre la capital y los municipios de la Sierra de las Nieves.

Queda pendiente la mejora de la A-343, desde el enlace de Zalea al Valle de Abdalajís y Antequera. Desde que se planteó la necesidad de actuar sobre esta vía, se han realizado diversos estudios y proyectos visto sometida a diversos estudios, presentándose en 2006 un proyecto de remodelación que no ha sido ejecutado.

El traspaso de competencias de titularidad provincial a autonómica ha posibilitado la mejora de la red que conecta con el eje de la A-357, se han acondicionado y mejorado las siguientes vías:

- A-7054, de Pizarra a Málaga
- A-7277 de acceso a Carratraca desde la A-357.
- A-354, de Alozaina a Zalea (A-357)

Estas actuaciones han mejorado considerablemente la movilidad intermunicipal e interprovincial con los municipios que integran el Valle del Guadalhorce así como de las comarcas colindantes, especialmente las relaciones de éstos con el núcleo de la Aglomeración Urbana de Málaga, la propia Ciudad de Málaga.

Actuaciones en la Costa del Sol Occidental

Además de las actuaciones contempladas en el Plan M.A.S. C.E.R.C.A; el P.O.T de de la Costa del Sol Occidental recoge una serie de actuaciones en la red viaria que permitirían articular la conurbación litoral y los accesos a los municipios interiores.

Todo se basa en buscar una alternativa al eje longitudinal, creando una red más tupida y distribuidora para movimientos de corta y media distancia. La clave de la propuesta del POT reside en el Vial Intermedio, del cuál se ha realizado un Estudio de Alternativas, que no ha alcanzado a definir una solución concreta. La estructura sería la siguiente según el POT:

La Autovía de la Costa: donde las actuaciones deben ir encaminadas a mejorar su función como eje urbano, dotándola de carriles bus, bicis y pasos peatonales. Aquí el Plan Qualifica, que cuenta con el punto de vista turístico propone implantar en los tramos que sea posible reservas para carriles bus, bici y senderos peatonales. Si las características ambientales y paisajísticas así lo recomiendan.



ACTUACIONES VIARIAS EN LA RED AUTONÓMICA INCLUIDAS EN EL PLAN MAS CERCA (2007-2013)

RED VIARIA	TIPO DE ACTUACIÓN
Existente	
Autopista y Autovía	— Aumento de Capacidad
Resto de la red	— Nuevo trazado
Planificada	— Mejora de trazado
Autopista y Autovía	— Seguridad Vial
Corredor en estudio	— Variante

Vía Intermedia: Una referencia decisiva a tener en cuenta por los redactores de los planes generales para intentar garantizar su continuidad. La recomendación ha sido que la sección tenga 14 metros, con acera de 5 con carril bici.

Vías transversales: Que completan la maya, y cuyas características dependerán de su ubicación.

Comunicaciones entre la Serranía de Ronda y la Costa del Sol

Para la mejora de las comunicaciones por carretera en la zona occidental de la provincia, en el PISTA (Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía) se recoge una nueva conexión entre las localidades de Marbella y Ronda. En 2007 fue presentando el estudio informativo del proyecto el cual contempla un trazado de 32,7 kilómetros entre San Pedro Alcántara y Ronda; como alternativa a la actual A-397, esta nueva infraestructura reduciría el tiempo de viaje de unos 50 minutos, en la actualidad, a 22. La construcción de esta carretera, no exenta de dificultades por el alto valor medio ambiental y paisajístico de la zona, se justifica en base a una “necesidad social”, el despoblamiento al que la Serranía de Ronda se ha visto sometida a lo largo de los años como consecuencia del desarrollo de la Costa. En la actualidad no se ha logrado avance alguno en este proyecto que ha quedado a expensas de un nuevo estudio de viabilidad iniciado en 2009 y que todavía no ha concluido.

Desde algunos sectores se mira con recelo esta nueva infraestructura debido fundamentalmente al impacto ambiental que causaría su construcción, no obstante este proyecto tendría entre sus valores añadidos el acercar Ronda y Antequera al Campo de Gibraltar, siempre que la nueva conexión tenga continuidad, tanto hacia la autovía de Eje del Guadalhorce (A-357), como hacia el futuro eje transversal constituido por la A-384 entre Arcos de la Frontera y Antequera.

Plan MADECA

La mayor parte de las actuaciones analizadas en los apartados anteriores fueron tratadas en el Plan MADECA desarrollado en 2002, además de ellas, en todos los aspectos relacionados con las infraestructuras de transportes se enumeraron una serie de intervenciones con el fin de mejorar la articulación provincial. El cuadro adjunto resume los programas de actuación, los objetivos y su grado de cumplimiento. Como se puede observar, gran parte de dichos programas han sido ejecutados y se encuentran en distintas fases de construcción o funcionamiento.

Tabla 1: Conclusiones MADECA. Accesibilidad Exterior

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS	ESTADO ACTUAL
Mejora Accesibilidad con el Exterior		
Ejecución Plan Director del Aeropuerto		Próximo a su finalización
Culminación de la autovía Málaga-Córdoba)		Finalizada y en servicio
Terminación de la A-7 en el territorio Andaluz (Nerja-Adra)	La consolidación de la economía malagueña y su vinculación a la actividad turística demanda constantes mejoras en sus conexiones con áreas limítrofes o lejanas. En este sentido, los proyectos existentes, por su envergadura y carácter estratégico, la Asociación	Finalizados los tramos de la provincia de Málaga. En ejecución tramos granadinos.
Nuevo acceso desde Las Pedrizas y segunda Ronda de circunvalación a la ciudad de Málaga	MADECA10 propuso como objetivo su colaboración para impulsarlos.	En ejecución. Segunda ronda próxima a su finalización.
Culminación del Tren de Alta Velocidad Málaga-Córdoba		Finalizado y en servicio
Mejora de la red regional de Alta velocidad: Ramal Bobadilla-Granada		En ejecución
Mejora de la red TDR en frecuencia y velocidad comercial		Mejoras parciales. En ejecución eje transversal Santa Ana - Marchena

Tabla 2: Conclusiones MADECA. Accesibilidad Interior

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS	ESTADO ACTUAL
Impulso a la Movilidad Interna		
<p>Conclusión autovía Eje del Guadalhorce hasta su conexión con la A-92</p> <p>Conclusión de la Carretera del Arco entre Casabermeja y Coín</p> <p>Actuaciones en la red comarcal de la Axarquía y Sierra de las Nieves</p> <p>Finalización de la ejecución del Plan de Carreteras del Guadalhorce</p>	<p>Mejora de las deficientes</p>	<p>En ejecución hasta Zalea</p> <p>Fuera de proyecto</p> <p>Mejoras parciales</p> <p>Finalizadas casi en su totalidad</p>
<p>Impulso del Plan Intermodal de Transportes</p> <p>Mejorar los accesos en la Ronda Oeste (Ciudad Jardín-Herrera Oria)</p> <p>Conexión Norte al Aeropuerto y enlace con la autovía de Campanillas/PTA</p> <p>Tren Costero Costa del Sol (Occidental y Oriental)</p> <p>Ampliación del tren de Cercanías (C2) a Antequera desde Álora</p>	<p>comunicaciones existentes entre comarcas para evitar las diferencias de su desarrollo con el litoral.</p>	<p>Implantado Consorcio y en expansión a municipios limítrofes. En ejecución obras del metro.</p> <p>Finalizado y en servicio</p> <p>En proyecto</p> <p>En proyecto</p> <p>Fuera de proyecto</p>

Tabla 3: Conclusiones MADECA. Fomento del Transporte Público

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS	ESTADO ACTUAL
Fomento del Transporte Público		
Estudio de movilidad de la población y adecuación del transporte público	Mejora de la red de transporte público y fomento de los mismos como consecuencia de la perdida progresiva de viajeros.	Estudios parciales
Generalización de las plataformas reservadas para el transporte colectivo		En proyecto

CAPÍTULO 6 DEL INFORME SOBRE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD:

TABLAS RESUMEN DE ACTUACIONES

Las propuestas de actuación por funcionalidad y tipo las siguientes se agrupan en las siguientes tablas:

Tabla 4: Propuestas de Actuación. Accesibilidad Exterior

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS	COMARCAS – ÁMBITO DE IMPLANTACIÓN
Mejora Accesibilidad con el Exterior		
Culminación de la Autopista de las Pedrizas		Antequera – Málaga
Conversión de la A-384 (Arcos de la Frontera – Antequera) en autovía.		Antequera – Guadalteba – Serranía de Ronda
Ampliación de capacidad y mejora de trazado de la A-367		Serranía de Ronda - Antequera – Valle del Guadalhorce - Guadalteba
Conexión mediante Autopista de Peaje Marbella con A-92		Serranía de Ronda – Costa del Sol Occidental
Terminación de la A-7 en el territorio Andaluz (Nerja-Adra)	La consolidación de la economía malagueña y su vinculación a la actividad turística demanda	Axarquía
Culminación del Vial Distribuidor Metropolitano	constantemente mejoras en sus conexiones con áreas limítrofes o lejanas.	Málaga – Valle del Guadalhorce
Finalización Alta velocidad: Bobadilla-Granada		Málaga – Antequera – Valle del Guadalhorce
Adaptación eje transversal Antequera – Marchena		Málaga – Antequera – Valle del Guadalhorce
Culminación Segunda Pista Aeropuerto		Málaga
Consolidación del Puerto de Málaga como base de cruceros		Málaga

Tabla 5: Propuesta de Actuación. Movilidad Interna

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS	COMARCAS – ÁMBITO DE IMPLANTACIÓN
Impulso a la Movilidad Interna		
<p>Conclusión autovía Eje del Guadalhorce hasta Zalea</p> <p>Potenciación de la A-355 como acceso alternativo a la Costa, para Tráfico Pesado, y Valle del Guadalhorce.</p>	<p>Mejora de las deficientes comunicaciones existentes entre comarcas para evitar las diferencias de su desarrollo con el litoral.</p>	<p>Málaga – Valle del Guadalhorce</p> <p>Valle del Guadalhorce – Sierra de las Nieves – Costa del Sol Occidental</p>
<p>Mejora de las conexiones entre la Red Provincial y la Red Básica de Articulación.</p> <p>Reposición de la A-7204 desde Casabermeja como penetración a la Costa Oriental y Axarquía</p> <p>Ampliación de capacidad en la parte baja. Mejora de las condiciones de seguridad y capacidad de la A-397 (San Pedro - Ronda)</p> <p>Estudio detallado de las necesidades en la red viaria a nivel comarcal. Creación de Planes de carreteras comarcales.</p>		<p>Serranía de Ronda – Axarquía – Nororma.</p> <p>Antequera - Axarquía</p> <p>Serranía de Ronda – Costa del Sol Occidental</p> <p>Serranía de Ronda – Axarquía – Nororma</p>
<p>Creación de Consorcios Comarcales de Transportes.</p> <p>Impulso a la Conexión Norte al Aeropuerto y enlace con la autovía de Campanillas/PTA</p> <p>Corredor Ferroviario Costa del Sol Occidental</p>		<p>Serranía de Ronda – Axarquía – Nororma – Guadalteba – Sierra de las Nieves</p> <p>Málaga – Valle del Guadalhorce</p> <p>Málaga – Costa del Sol Occidental</p>
<p>Corredor Ferroviario Costa del Sol Oriental</p> <p>Cercanías Guadalhorce Conexión con la Costa a través de Aeropuerto y posible ramal a PTA.</p>		<p>Málaga - Axarquía</p> <p>Málaga – Valle del Guadalhorce</p>

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS	COMARCAS – ÁMBITO DE IMPLANTACIÓN
Impulso a la Línea 3 de Metro de Málaga		Málaga – Axarquía
Estudio detallado de Cercanías para conectar con comarcas interiores. Se aprovecha infraestructura existente.		Serranía de Ronda – Guadalteba – Antequera – Nororma – Valle del Guadalhorce

Tabla 6: Propuestas de Actuación. Transporte Público

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS	COMARCAS – ÁMBITO DE IMPLANTACIÓN
Transporte Público		
Estudio de movilidad de la población y adecuación del transporte público		Todas las Comarcas
Generalización de las plataformas reservadas para el transporte colectivo		Málaga – Valle del Guadalhorce – Costa del Sol Occidental – Axarquía
Estudio de Plataforma en A-404 hasta Alhaurín de la Torre		Valle del Guadalhorce – Málaga
Ejecución de Plataforma Reservada en MA-21 y Ronda Oeste		Málaga
Terminales Multimodales (Intercambiadores) junto a grandes infraestructuras.	Mejora de la red de transporte público y fomento de los mismos como consecuencia de la pérdida progresiva de viajeros.	Todas las Comarcas
Creación de Aparcamientos disuasorios		Todas las comarcas especialmente en municipios de más de 50.000 habitantes
Mejora de Estaciones de Autobuses y desarrollo de sistema de información		Serranía de Ronda – Antequera – Axarquía
Implantación del Servicio de Transporte Público a Demanda		Serranía de Ronda – Guadalteba – Nororma – Axarquía
Limitación de accesos a Centros urbanos		Todas las Comarcas

Tabla 7: Propuestas de Actuación. Transporte No Contaminante

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS	COMARCAS – ÁMBITO DE IMPLANTACIÓN
Fomento Modos de Transporte No Contaminantes		
Fomento del uso de bicicleta como modo de transporte. . Desarrollo de redes de carriles bici.	Con el objetivo de la creación de un sistema de transporte integrado en el que tengan cabida todos los modos posibles, para lograr un reequilibrio en la utilización de los mismos, se recogen una serie de propuestas de actuación.	Todas las Comarcas. Especialmente Costa del Sol – Axarquía – Málaga – Valle del Guadalhorce
Estudios de viabilidad de alternativas al vehículo privado en áreas de baja densidad		Todas las Comarcas. Especialmente Serranía de Ronda - Sierra de las Nieves - Axarquía
Transformación de la A-7 en un amplio espacio viario en el que coexistan diversos modos de transporte que conllevaría un nuevo reparto modal		Costa del Sol Occidental
Creación de viales para uso exclusivo de vehículos eléctricos, bicicletas y transporte público		Costa del Sol Occidental
Recuperación y puesta en servicio de Vías Verdes		Serranía de Ronda – Sierra de las Nieves – Axarquía

Tabla 8: Propuestas de Actuación. Centros Logísticos

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	DE	OBJETIVOS	COMARCAS – ÁMBITO DE IMPLANTACIÓN
Centros Logísticos			
Desarrollo del CTM Puerto Seco de Antequera		El aprovisionamiento de la Aglomeración Urbanas de Málaga, las Costa de Sol y la Axarquía, donde reside más del 80 % de la población del conjunto de la provincia no puede realizarse con un nodo logístico exclusivo.	Antequera – Nororma - Guadalteba
Desarrollo del Parque Logístico de Vélez Málaga			Axarquía
Desarrollo del Parque Logístico de Río Grande (Cártama – Coín)			Valle del Guadalhorce
Desarrollo del Parque Aeroportuario de Alhaurín El Grande			Valle del Guadalhorce - Málaga
Ampliación del CTM de Málaga			Málaga
Creación de Plataformas Logísticas Comarcales Vinculadas a los grandes nodos			Serranía de Ronda – Sierra de las Nieves

CAPÍTULO 7 DEL INFORME SOBRE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD:

FUTURAS LÍNEAS DE ESTUDIO

La estructura actual de Málaga será cuando se finalicen las obras en curso muy diferente a la que conocemos. Utilizarla de forma eficiente y sostenible debe ser el objeto de las políticas institucionales.

De forma clara, la irrupción de la crisis económica hace dos años, provocó la paralización de todos los análisis y prospecciones que no se encuentren ligados a esta situación que entendemos es coyuntural en muchas de sus causas pero que indudablemente obliga a reconducir las expectativas de evolución de la realidad por la intervención pública que irremediamente será mas débil como resultado de la nueva organización económica mundial; esta organización en la que las economías emergentes han adquirido un papel mucho mas destacado, ha provocado el debilitamiento de Europa y por tanto la reducción de su capacidad de endeudamiento, y esta situación y sus consecuencias en la capacidad inversora no es previsible que vaya a cambiar. Sin embargo existen numerosas oportunidades que se pueden desaprovechar si no somos capaces de formular nuevas propuestas, que aun ajustadas a la nueva realidad puedan suponer ventajas relativas.

Como futura línea de estudio se propone la realización de Estudios de viabilidad de alternativas al vehículo privado en áreas de baja densidad.

La transformación de la estructura territorial en las dos décadas pasadas ha sido tan rápida que no ha permitido realizar una visión detenida sobre la estructura originada por esa ingente inversión.

Se debe dotar a la provincia de un Marco Estructural Estratégico que defina los grandes sistemas generales de cohesión territorial que articulen el territorio provincial, de manera que se puedan coordinar la localización y el impulso de las políticas públicas de infraestructuras y de grandes equipamientos en los próximos años, con el fin de seguir avanzando en las importantes inversiones públicas que se vienen produciendo en los últimos años. El objetivo es disponer de un entorno adecuado de conocimiento que nos permita coordinar inversiones públicas y privadas que impulsen grandes proyectos de infraestructuras, en comunicación, energética, hidráulica, regadío, saneamiento, y medioambiente, así como, de equipamientos estructurales en educación, sanidad, servicios de bienestar, ocio y cultura.

Mejora de la Accesibilidad a los principales núcleos y áreas geográficas provinciales:

A pesar del alto valor cualitativo que supone para la estructura territorial de Málaga en sus desarrollos de las dos próximas décadas, disponer de una red general de alta capacidad en la que las principales áreas y poblaciones se sitúan a menos de 30 min (más del 80%), existen algunos casos singulares que carecen de accesibilidad equiparable al resto de los núcleos y poblaciones significativas.

La realización de un estudio de accesibilidad relativa de los principales núcleos provinciales que las integran permitirá un mayor nivel de eficacia en el conjunto de intervenciones en la red a acometer en la próxima década.

Una vez conocidas las necesidades reales se debe de *formular Programas de Actuación* y desarrollo del viario de las zonas de montaña que lo requieran, en concreto el Valle del Genal, la Axarquía alta y los núcleos mas periféricos de la provincia deberían someterse a programas de intervención globales de esos ámbitos que permita garantizar los recursos adecuados y la naturaleza de las actuaciones mas idóneas en cada caso.

Transporte Público

El transporte público debe incrementarse y adaptarse a las pautas de movilidad de una economía de ocio en la que un gran peso de los movimientos no se realizan por motivos laborales y la población que los realiza no es estable.

En segundo lugar sigue siendo absolutamente deficitario el transporte público en áreas de baja demanda. El esfuerzo realizado en la última década que ha supuesto una mejora muy importante en el transporte público de Málaga y su entorno metropolitano, y que actualmente extiende su área de influencia, se contrapone a la carencia de actuaciones equiparables en las comarcas del interior. Independientemente de las carencias *se debe analizar la implantación de modos de transportes alternativos al transporte público convencional por la escasa rentabilidad que su explotación supone en estas áreas de baja densidad.*

Movilidad Sostenible

Los desplazamientos no motorizados deben adquirir una presencia importante, no solo en el interior de los núcleos de gran escala, sino a lo largo de la aglomeración costera. La implantación de carriles bici, plataformas reservadas para el transporte público convencional, ampliación de la red ferroviaria de altas prestaciones y análisis de cualquier otro modo de transporte cuya eficiencia mejore los ratios de los modos convencionales merece una mención especial en el marco de las estrategias de implantación de elementos innovadores a escala provincial.