

**DOCUMENTO D. ANEXO DE TRÁFICO Y TRANSPORTE PÚBLICO**

INDICE:

### **MEMORIA**

1. **Objeto y procedencia del Documento**
2. **Transporte y comunicaciones**
3. **Tráfico y movilidad.**
4. **Aparcamiento público**
5. **Transporte público**
6. **Servidumbres aeronáuticas**

### **PLANOS**

- Plano 2.04 **Transporte y Comunicaciones**  
**Sistemas e Infraestructuras de interés regional**
- Plano 2.05 **Servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Málaga**

## 1. OBJETO Y PROCEDENCIA DEL DOCUMENTO

En virtud de lo previamente dispuesto por el **Art.10.1.B)b) de la LOUA** para los planes generales de ordenación urbanística, el **Decreto 11/2008** de 22 de Enero de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía establece en su Art.3.2 que, formando parte del contenido sustantivo de la **Adaptación Parcial a la LOUA** del planeamiento general en el caso de **municipios con relevancia territorial** (Alhaurín de la Torre es municipio con relevancia territorial según regula el Decreto 150/2003 de 10 de Junio), se definirá la red de **tráfico** motorizado, no motorizado y peatonal, de **aparcamientos**, y de los elementos estructurantes de la red de **transportes públicos**. Asimismo el mismo artículo del **Decreto 11/2008** requiere al Documento de **Adaptación Parcial** la identificación de los **sistemas generales existentes de interés regional o singular**.

Por otra parte el mismo **Decreto 11/2008** determina expresamente, en su artículo 3.3.e) y f) que la Adaptación Parcial **no** puede prever **nuevas infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos**, ni cualquier otra actuación que suponga la **alteración** de la ordenación estructural y del **modelo** de ciudad establecido por el planeamiento general vigente.

Por consiguiente las determinaciones que corresponden al **Documento de Adaptación Parcial** en relación con esta materia (**tráfico, aparcamientos, transporte público...**) se entienden limitadas a la **descripción** de la realidad existente o, en su caso, de las **previsiones** del planeamiento vigente, al carecer dicho Documento (es un **procedimiento** y no un instrumento de planeamiento) de atribuciones para establecer **nuevas determinaciones** urbanísticas.

Por lo que se refiere a la **identificación** de los sistemas generales de **interés regional o singular** la Adaptación Parcial igualmente ha de limitarse a dicha identificación de los elementos, ya **existentes y/o previstos** por el planeamiento en vigor, que presentan dicha **incidencia supramunicipal**, tal como se ha efectuado en los **diferentes documentos** de la presente Adaptación Parcial. En el presente **ANEXO** se reitera la identificación de dichos elementos en la medida que, en general, pertenecen al **sistema general de tráfico y comunicación interterritorial**.

## 2. TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Transporte y Comunicaciones son dos **factores estratégicos** de primera magnitud para el pleno **desarrollo integral** de cualquier territorio. En este sentido, Alhaurín de la Torre se encuentra actualmente conectada con la capital de la provincia, **Málaga**, situada a **18 kms.** de distancia, por la antigua carretera nacional N-340 y/o autovía A-7, a través de la comarcal A-404. Además, dista tan solo **8 kms.** del **Aeropuerto** lo que genera un gran **valor añadido** a la localización del municipio.

En cuanto a **comunicaciones** por carretera con los municipios colindantes (Málaga, Cártama, Alhaurín el Grande) y la Costa del Sol se detectan aún deficiencias de conexión, materia en la que se trabaja en la actualidad. En este sentido hay que aludir a la “**variante**” del casco urbano (tramo de la A-404), que debe mejorar en el futuro las comunicaciones de Alhaurín de la Torre con dichos municipios colindantes, supliendo a la **actual carretera de Coín** y eje de actividad urbana municipal que, prácticamente, es además el único **acceso viario** al núcleo urbano) que permitirá completar su recuperación como tal **travesía urbana** (que se identifica en la adaptación parcial como **SGV-1**) desde Tabico hasta Pinos de Alhaurín y que, sobre todo, supone la supresión del tráfico de camiones por dicho **núcleo urbano**, en particular los procedentes de las **canteras** solucionando en parte uno de los defectos de las mismas sobre la población. El **SGV-1** está concebido y diseñado, pese a todo, como un **sistema general** propiamente **urbano** pero su imbricación territorial (carretera Málaga-Coín) le confieren “**interés regional**” a los efectos señalados por la legislación urbanística vigente.

La citada variante o **circunvalación Norte** (que se identifica en la Adaptación Parcial como **SGV-3**), una de las infraestructuras viarias más demandadas y necesarias en Alhaurín de la Torre, tiene una longitud de 7,4 kilómetros, circunvalando la localidad aprovechando el trazado de la **antigua vía del ferrocarril** en gran parte de su trazado, es un **vial estructurante** de las conexiones internas del T.M., acceso al **Centro Penitenciario** (identificado en la Adaptación Parcial como **SGE-1** y único **equipamiento de interés regional** de Alhaurín de la Torre), y **alternativa de conexión** con Alhaurín el Grande. Su función como vía de **circunvalación** de un importante núcleo urbano de la **aglomeración urbana** de Málaga se gestó con la intención fundamental de constituir el **canal de tráfico** obligado de entrada y salida de las canteras, cuyo ámbito de influencia y servicio **excede** obviamente del territorio municipal, por lo que se cataloga como elemento viario de “**interés regional**”.

**En ejecución** en la actualidad por el Ministerio de Fomento, con base en los proyectos redactado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, se encuentran **dos elementos** fundamentales e interrelacionados entre sí, como son la **Ronda Hiperexterior** de Málaga y el **Vial Distribuidor** del Guadalhorce (este con sus obras aun en fase de licitación), que además de su función vertebradora del **territorio metropolitano**, nueva **circunvalación** del T.M. de Málaga, y de **acceso Norte al Aeropuerto**, conllevará el **acceso** definitivo a **Alhaurín de la Torre** y su comunicación con su entorno. Dichos elementos **viarios supramunicipales** se identifican en la Adaptación Parcial como **SGV-5** (Ronda Hiperexterior) y **SGV-6** (Vial Distribuidor) y son por definición **sistemas viarios de interés regional**.

Asimismo de particular interés para las comunicaciones de **Alhaurín de la Torre** con su **entorno** y, sobre todo, para la **conexión viaria** potencial entre el interior del **Valle del Guadalhorce** y la **Costa del Sol**, es la carretera habilitada sobre la antigua **“pista de Confederación”**, actual MA-7052, vial de trazado correcto aunque en mal estado de conservación, que cuenta con un proyecto de desdoblamiento y conversión en **vía rápida** (se identifica como **SGV-2** en la Adaptación Parcial) entre Churriana y Cártama que potencialmente es una **importante** arteria del **espacio metropolitano**. No obstante, su **carácter transversal** entre la autovía del PTA y la Costa, pese a su falta de **habilitación funcional** actual como tal vía de efectiva conexión **metropolitana**, le confieren el carácter de **sistema viario de “interés regional”**.

**No existen** otras previsiones viarias ni **planificación** alguna que afecte a Alhaurín de la Torre, si bien el planeamiento general vigente identifica como elemento específico del **sistema general viario** (denominado **SGV-4** en la Adaptación Parcial), por el muy destacable papel que puede corresponderle como elemento de **comunicación supramunicipal**, a la **“carretera de los polígonos”** (eje Puente del Rey - El Peñón - Polígono Industrial) que debe convertirse no solo en la nueva **arteria de entrada** al Municipio y al propio **Centro Urbano** desde el sistema **Ronda Hiperexterior-Vial Distribuidor** sino también en **eje metropolitano de actividad productiva** polarizado por el propio **Aeropuerto**. Se trata en todo caso de un elemento del sistema general viario aun sin definir e inexistente.

Por otra parte Alhaurín de la Torre carece de **comunicaciones por ferrocarril** pese a haber dispuesto de dicha infraestructura hasta mediados del siglo pasado (de hecho la actual carretera A-404 mantiene su identificación como **“carretera del ferrocarril”** por haberse ejecutado sobre la antigua **traza ferroviaria**). No obstante el planeamiento general vigente sí contemplaba **implícitamente** en la normativa urbanística relativa al **SGAL-V** (sistema general de zonas verdes y viario) la posibilidad de **recuperar** el paso del **ferrocarril** por el municipio.

En la actualidad las obras de construcción de las citadas **ronda hiperexterior y vial distribuidor**, las de **ampliación del aeropuerto** que conllevan actuaciones relevantes con respecto al trazado y estación del **tren de cercanías** Málaga-Fuengirola, y las previsiones futuras de convergencia en el aeropuerto del **metro de Málaga** y el **tren litoral** ofrecen el marco adecuado para una posible y deseable **incorporación** de Alhaurín de la Torre al **sistema ferroviario metropolitano**, ya sea bajo la tipología de **tren de cercanías o metro ligero**. La realidad, sin embargo, es que no existe por el momento **planeamiento** alguno territorial, urbanístico o sectorial vigentes que contemplen tal **previsión infraestructural**.

Se relacionan a continuación, extraídos de la **Memoria** de la Adaptación Parcial, los elementos del **Sistema General Viario** antes citados que, por los motivos expuestos, presentan **incidencia o interés regional** por su pertenencia o conexión a la red viaria de **rango metropolitano**:

|              |   |
|--------------|---|
| <b>SGV-1</b> | CARRETERA MÁLAGA-COÍN (TRAVESÍA URBANA) |
| <b>SGV-2</b> | CARRETERA CÁRTAMA- CHURRIANA (A-7052)   |
| <b>SGV-3</b> | CARRETERA FERROCARRIL (VARIANTE A-404)  |
| <b>SGV-5</b> | RONDA HIPEREXTERIOR DE MÁLAGA           |
| <b>SGV-6</b> | VIAL DISTRIBUIDOR METROPOLITANO         |

Por su parte los únicos **sistemas generales no viarios** que presentan **interés regional o singular** son:

|               |                                 |
|---------------|---------------------------------|
| <b>SGE-1</b>  | CENTRO PENITENCIARIO            |
| <b>SGE-11</b> | ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO |
| <b>SGI-1</b>  | SUBESTACIÓN ELÉCTRICA           |

### 3. TRÁFICO Y MOVILIDAD.

La problemática del **tráfico** en Alhaurín de la Torre y, particularmente, en cuanto a la de su **accesibilidad** desde el exterior, es consecuencia directa de la propia **estructura general viaria** antes descrita.

En efecto, Alhaurín de la Torre se conecta con el centro de la **aglomeración urbana de Málaga** a través de un **único canal de acceso**: la carretera A-404 de Málaga a Coín comúnmente denominada “carretera de los alhaurines” cuyo primer tramo soporta diariamente el paso de 50.000 vehículos aprox., de los que más de 5.000 corresponden a tráfico pesado (datos extraídos del **mapa de aforos de la Junta de Andalucía** que mide desplazamientos en carreteras de su titularidad). Este primer tramo se articula en el T.M. de Málaga por un **enlace** que da servicio a conocidos parques comerciales y de ocio al tiempo que constituye el **acceso principal** a **Churriana** y a los municipios de **Alhaurín de la Torre y Alhaurín el Grande**.

Si bien a partir de la **glorieta de Churriana** en dirección a Alhaurín de la Torre el tráfico se reduce en la A-404 a 16.000 vehículos aprox. diarios no es menos cierto que a partir de dicho punto el vial también se reduce a **un carril por sentido** que en la actualidad, debido a las obras de la **Ronda Hiperexterior**, se encuentra además afectado por cortes puntuales e intermitentes.

Así pues el **acceso viario** al municipio se concentra en un único punto en la **zona de Tabico** (por el momento la variante del casco urbano, o carretera del ferrocarril, por sus características y trazado solo cumple realmente la función de **circunvalación** del núcleo urbano para el **tráfico pesado**). Y a partir de dicho punto la **carretera Málaga-Coín** es asimismo la **calle principal** de Alhaurín de la Torre y su eje de **actividad urbana**, en ella se producen todas las **relaciones internas** del municipio, la **conexión** entre sus piezas urbanas y urbanizaciones exteriores que constituyen el **conglomerado urbano** de Alhaurín de la Torre, el **paseo**, la **vía-parque**, el **aparcamiento público** en superficie... sin dejar de ejercer como **vial metropolitano** del Guadalhorce que enlaza, sin alternativa real posible, Málaga con Coín a través de Alhaurín de la Torre y Alhaurín el Grande. Es el **eje de movilidad** Este-Oeste del T.M. de Alhaurín de la Torre que lo conecta con los municipios colindantes: Málaga y Alhaurín el Grande.

Existe otro eje principal claro de **movilidad intermunicipal**, en sentido Norte-Sur que enlaza Cártama y Málaga a través de Alhaurín de la Torre, es la “pista” **Cártama-Churriana** (A-7052) que está llamada a constituir un eje fundamental de **movilidad metropolitana** pero que de momento cumple **funciones internas** de conexión entre barriadas municipales: El Romeral, Santa Amalia, El Peñón...además de relacionar históricamente a Cártama y Churriana. La conversión en **vía rápida** de marcado **interés metropolitano** de esta carretera, actualmente en proyecto, pudiera ir **en menoscabo** de dicha **función estructurante interna** actual de relación entre los citados **núcleos de población municipales** y sus ensanches.

El tercer **canal de tráfico** del municipio que conecta su **movilidad interna** con el **territorio supramunicipal** es la ya citada **carretera del ferrocarril**, continuación de la A-404, que enlaza la A-7052 (pista Cártama-Churriana) con el T.M. de Alhaurín el Grande a través del espacio propiamente “rural”. La **importancia regional** de este canal de tráfico deriva de su configuración, en parte de su trazado, como elemento de **circunvalación del núcleo urbano** de Alhaurín de la Torre, de su función como vial de **acceso al Centro Penitenciario** de evidente incidencia supramunicipal, y de su propio **origen histórico**, y a su vez posibilidad futura, como soporte del trazado de la **vía férrea Málaga-Coín** que propicia en todo caso un **acceso alternativo** a Alhaurín el Grande. Internamente este vial, también en sentido Este-Oeste, garantiza la **conexión** entre el núcleo urbano principal y una de sus barriadas históricas actualmente en expansión: **Torrealquería**.

Por último a efectos de la **movilidad interna** del municipio, cabe hacer referencia al vial de **acceso a La Alquería** desde el núcleo urbano principal (vial denominado **Cuesta del Comendador**) que si bien cumple una función municipal destacable, y como tal forma parte del **sistema general viario municipal**, no es un elemento de la red de tráfico de **interés regional**.

Pero el futuro de la **movilidad interna** de Alhaurín de la Torre y de su **integración viaria y funcional en el territorio metropolitano** pasa por la puesta en servicio de la **Ronda Hiperexterior** y, sobre todo, del **Vial Distribuidor** que garantizará el **nuevo acceso** al municipio a través, probablemente, del eje **Puente del Rey-El Peñón-Polígono Industrial** y, seguramente también la **conexión de la variante A-404 (carretera del ferrocarril)** con dicho sistema viario. Actualmente se encuentra en fase de proyecto el **desdoblamiento de la carretera de los polígonos**, vial que por el momento es solo un **eje de actividad propiamente municipal** de acceso a las áreas industriales y a las barriadas de El Peñón y Zapata.

La importancia de dicho **futuro canal de tráfico** excede de su propia función como nuevo acceso viario al municipio al constituirse en un **nuevo eje de actividad productiva**, que unirá física y funcionalmente a Alhaurín de la Torre con el **recinto aeroportuario** a todos los efectos, propiciando la implantación de **nuevos usos vinculados** al aeropuerto en el T.M. (**Ciudad Aeroportuaria**) y la presencia en sus puertas de **nuevos modos de transportes (metro y ferrocarril)** con los que necesariamente habrá de conectarse el municipio.

#### 4. APARCAMIENTO PÚBLICO

Para finalizar con las especificaciones relativas a tráfico y movilidad es necesario referirse a los **aparcamientos** cuya oferta, particularmente en el Núcleo Urbano principal, empieza a manifestarse **insuficiente**. En general en las **urbanizaciones residenciales** no se presentan problemas al respecto ya que, preceptivamente, cuentan con **plazas privadas** en el interior de parcelas y la importante **extensión lineal** de la red viaria, sin tráfico excesivo, facilita el aparcamiento en vía pública, la cual por su parte también suele contar con su **propia dotación** reservada por imperativos del planeamiento urbanístico.

Es en el **Centro Histórico** y su **entorno** donde se manifiesta el problema ya que únicamente es en su frente a la **travesía urbana** y, en disposición forzada, en algunas de sus estrechas calles, donde se concentra la dotación fundamental de **plazas públicas** de aparcamiento. Por una parte la particular **fisionomía** de la localidad, muy **extendida** geográficamente y compuesta por urbanizaciones con **distancias** ya importantes entre el lugar de residencia y el Centro, provoca la utilización habitual del **vehículo privado** (la presencia del **transporte público** interno es todavía **testimonial** en el municipio), y por otra la **no exigencia** de aparcamiento en el interior de muchos **edificios privados** por su pequeño tamaño de parcela y otras razones técnicas y/o urbanísticas, son las causas fundamentales de la **saturación** de la oferta de aparcamiento en el Núcleo Urbano principal.

En cualquier caso la problemática del **aparcamiento público** en Alhaurín de la Torre es **estrictamente interna** careciendo de relevancia al respecto de su incidencia en la **estructura funcional supramunicipal**. Por el momento el municipio es puramente **residencial** y, salvo el **Centro Penitenciario**, carece de equipamientos y elementos dotacionales, productivos, turísticos, o de ocio que constituyan **polos de atracción de tráficos metropolitanos** con demandas de **aparcamiento**.

## 5. TRANSPORTE PÚBLICO

La población de **Alhaurín de la Torre**, que se encuentra integrada en el “**Consortio de Transporte Metropolitano. Área de Málaga**”, cuenta con las siguientes líneas de **transporte público**:

### **Servicios de autobuses con origen y destino externos al municipio:**

- Línea Málaga-Coín y Coín-Málaga
- Línea Málaga-Alhaurín el Grande y Alhaurín el Grande-Málaga

### **Servicios de autobuses entre Alhaurín de la Torre y otros municipios:**

- Línea Málaga-Alhaurín de la Torre y Alhaurín de la Torre-Málaga
- Línea Alhaurín de la Torre-Cártama y Cártama-Alhaurín de la Torre
- Línea Málaga-Centro Penitenciario y Centro Penitenciario-Málaga
- Línea Peñón-Zapata-Málaga
- Líneas especiales y ocasionales:
  - Alhaurín de la Torre-Universidad de Málaga
  - Alhaurín de la Torre-Plaza Mayor
  - Alhaurín de la Torre-Playas

### **Servicios de autobuses urbanos internos en Alhaurín de la Torre:**

- Líneas Alhaurín de la Torre-Torrealquería-Romeral-Santa Amalia
- Líneas Alhaurín de la Torre-Peñón-Zapata

## 6. SERVIDUMBRES AERONAÚTICAS

El presente Documento de **Adaptación Parcial** incorpora expresamente las **incidencias en la ordenación urbanística** del T.M. de Alhaurín de la Torre que se derivan del **Sistema General Aeroportuario de Málaga**, bajo la interpretación de que dichas incidencias constituyen **circunstancias sobrevenidas** al planeamiento general vigente. En efecto:

- En primer lugar se ha delimitado e incorporado a la **ordenación estructural** el Sistema General Aeroportuario "**Zona de Servicio del Aeropuerto de Málaga**", que se identifica como **SGE-11 en la Adaptación Parcial**, según las delimitación que se contemplaba en el **Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Málaga**.
- Asimismo la **Adaptación Parcial** incorpora la "**huella acústica**" de conformidad con el **Plan Director del Aeropuerto de Málaga**, aprobado por Orden FOM/2615/2006 de 13.07.06 (BOE 09.08.06) y las conclusiones de la Comisión del **Plan de Aislamiento Acústico** de fecha 12.07.07. A tal efecto se han grafiado, como curvas definidoras del territorio afectado por dicha servidumbre, a las **isófonas Leq<sub>día</sub> (65 dBA) y Leq<sub>noche</sub> (55 dBA)** actuales y previsibles.
- Por último se adjunta al documento de Adaptación Parcial **plano 2.05** en el que, además de integrar todas las **afecciones del Aeropuerto**, se detallan las **servidumbres aeronáuticas** correspondientes a **operaciones de aeronaves, de aeródromo y radioeléctricas**, que se derivan del **proyecto de Decreto de actualización (según documentación facilitada expresamente por AENA a los efectos de su incorporación a la presente Adaptación Parcial)** de las **servidumbres** contempladas en el **Real Decreto 943/1987** de 03.07.87 (BOE de 21.07.87 y 01.10.87), y de la **Orden PRE/2285/2008** de 23.07.08 (BOE 31.07.08) "**Servidumbres Aeronáuticas** de la instalación **radioeléctrica** de ayuda a la navegación aérea **Radar MGA de Málaga**".

Con independencia de las **afecciones y servidumbres** motivadas por la **proximidad del aeropuerto** cabe insistir en la importancia que el nuevo **sistema viario Ronda Hiperexterior-Vial Distribuidor** representará no solo en cuanto a propiciar un nuevo **canal de tráfico** y de **acceso viario** al municipio, o en cuanto a la creación de un **nuevo eje de actividad**, sino en cuanto a la **conexión inmediata** de Alhaurín de la Torre con el propio **aeropuerto**, propiciando la implantación de **nuevos usos vinculados** al mismo, complementarios, auxiliares y compatibles (**Ciudad Aeroportuaria**), de alto componente **productivo** y de **fijación de población** en el municipio (en la actualidad casi **exclusivamente residencial** con los problemas de **movilidad funcional** que ello ocasiona en el **territorio metropolitano**), y la presencia en sus puertas de **nuevos modos de transportes (metro y ferrocarril)** con los que acabaría conectando el municipio como ya ha sido expuesto.