

CAPITULO PRIMERO. SISTEMAS DE COMUNICACIONES.

1.1. Introducción.

El concepto de modelo territorial propuesto ha quedado explicitado en el anterior título. La “maduración” del territorio urbano engloba la concepción y realización de una ciudad sostenible, cuyas características principales responde a los siguientes principios:

- a) No provocar consumo de recursos renovables por encima de lo que los sistemas naturales producen.
- b) Inducir el uso progresivo de recursos renovables frente a los no renovables, de manera que no aumente el saldo negativo ecológico.
- c) No trasladar el impacto ecológico-ambiental al entorno de la ciudad, fuera de ella, para que esta se libere ni que el resto de la metrópolis lo traslade a ella.

Una condición para que una ciudad sea sostenible es que su movilidad lo sea y esta tiene como soporte el sistema de comunicaciones.

Desde hace años los viajes en vehículo privado crecen más rápidamente que los que se hacen en los medios de transporte colectivo, ya que al mayor número de desplazamientos por día y persona que hoy se producen por diferentes razones se une un crecimiento muy rápido del índice de motorización y unas políticas de modos de transporte y de planificación urbanística, a veces, no dirigidas adecuadamente. Esto ha sido un fenómeno muy generalizado en todas las aglomeraciones urbanas. La ocupación del espacio de viario público por el vehículo privado, ya sea en marcha o porque necesita estacionar, consume aquel al máximo de manera que los otros modos de transporte quedan disminuidos o casi anulados y la calidad ambiental y estética decrece rápidamente.

Este modelo de desplazamientos es imposible de mantener y hay que modificarlo disminuyendo progresivamente el número de viajes en vehículo privado, trasvasándolos a los otros modos de transporte para conseguir una movilidad sostenible, lo que depende del establecimiento de estrategias o planificaciones que tienen en el transporte colectivo y la intermodalidad sus principales herramientas así como en la disminución de la movilidad obligatoria creando una mayor cercanía entre los lugares motivo de desplazamientos.

No se ha olvidado la vocación metropolitana de la ciudad y su realidad física de centro de la Costa del Sol pues eso es causa de algunos problemas que en el aspecto de la movilidad padece. La ciudad era hasta hace unos años solo casi el extremo de la Costa del Sol Occidental. Pero esta situación ha cambiado desde finales de la última década; no solo ha crecido esa Costa sino que la Oriental también y proporcionalmente más rápidamente por lo que se ha convertido en el gozne de ambas. A ello debe unirse el creciente desarrollo de los municipios del Valle del Guadalhorce, lo que la convierten en el punto de salida de estos hacia la costa y de todos hacia el norte, ya sea a escala provincial, autonómica o nacional. Es decir, los desplazamientos con O/D entre esas zonas han de pasar

por el municipio por lo que el sistema de comunicaciones debe necesariamente contemplar esa realidad, de manera que existan vías para tráfico rodado que no pasen por la ciudad desarrollada para evitar la presencia de vehículos innecesarios y se potencie el transporte público con ese fin; por otra parte los desplazamientos desde esos lugares a la capital originan un fuerte movimiento de vehículos privados, por lo que, aparte favorecer el uso del transporte colectivo, se disponen un conjunto de intercambiadores con aparcamiento de disuasión en las puertas de la ciudad, para que se produzca en ellos el paso al transporte público urbano que debe potenciarse dotándole de una funcionalidad competitiva y usando una política tarifaria integrada.

1.2. La red viaria principal

l) Conexiones exteriores.

Formada por las vías de alta capacidad que circunvalan la ciudad, por lo que evitan la penetración del tráfico de paso, y por otra parte permiten el acceso a la misma desde el exterior, tanto en vehículo privado (no deseable) como público.

- Las actuales autovías de circunvalación de la ciudad (Rondas Este y Oeste) están funcionando con niveles de servicio deficientes, lo que provoca con frecuencia su colapso y el uso de vías interiores de la ciudad como alternativa. La Ronda Oeste debe ver mejorada su situación con la puesta en servicio de la nueva ronda de circunvalación Oeste o hiperronda, pero no así la Este. Por otra parte, el tren de cercanías de Fuengirola va alargando su recorrido hacia el Oeste a un ritmo lentísimo y el POTAUM ha eliminado la posibilidad de disponer del cercanías hacia la costa oriental. Por todo ello, aunque se trate de actuaciones a medio-largo plazo, se propone una nueva autovía, más al norte que la actual circunvalación, con un marcado carácter supramunicipal, debiendo dedicar otra planificación de mayor índole espacial como continúa hacia Poniente y Levante, hasta donde y como se interconecta con la actual A-7 o AP-7.

El trazado de esta autovía (SG-I) es indicativo; en caso de ejecutarse alguna actuación la determinará y aprobará el organismo titular de la vía. Dentro del término municipal, se han dispuesto, de manera indicativa también, conexiones con la autovía A-45, al Puerto de Las Pedrizas, con la futura autopista de peaje al mismo destino (AP-45), con vías metropolitanas de Campanillas-La Fresneda y con la A-7 a la altura de Miraflores del Palo.

- La actual Ronda Este y la nueva Ronda Oeste (hiperronda) quedan como primer anillo metropolitano-regional de circunvalación de la ciudad; la última tendrá enlaces con la nueva autopista de peaje y el noroeste del Puerto de la Torre, con la A-357 (autovía del Guadalhorce), que a su vez permite conexiones con el viario local, con el nuevo vial distribuidor metropolitano, que conecta con la A-404 permitiendo el acceso a Churriana y municipios próximos de la margen derecha del Guadalhorce, y por último con la A-7 en el término municipal de Torremolinos donde se funde con aquella.

Ya se ha ejecutado por el Ministerio de Fomento el enlace de Virreinas que permite el acceso, hasta ahora imposible, directo desde las rondas hacia Ciudad Jardín y Virreinas y Palma-Palmilla.

La construcción de la nueva autovía o parte de ella, liberaría a la Ronda Este de su carácter de circunvalación, pasando a tener funciones de viario metropolitano y local.

- Para los desplazamientos desde el Valle del Guadalhorce se dispone de la autovía A-357, de titularidad autonómica, para la que se propone unas ligeras modificaciones de los enlaces de Mercamálaga y del Parque Tecnológico.

Con función de penetración-circunvalación, se la considera como conexión exterior hasta el enlace con la hiperronda.

- Para las relaciones con el norte provincial, regional y nacional se dispone en la actualidad de la autovía A-45, de trazado sinuoso y sin capacidad suficiente. Por ello, actualmente se construye la autopista del Puerto de las Pedrizas (AP-45), que arranca en la hiperronda en el enlace situado al noroeste del Puerto de la Torre y termina en la A-45, con la que se fusiona, un poco antes del Puerto de Las Pedrizas, donde se bifurca en las dos autovías que van a Granada y Antequera.
- Como conexión al aeropuerto, se considera el acceso norte al mismo, cuya construcción comenzará en breve.

II) Viario metropolitano.

Se le da este carácter a ciertas vías que el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración así considera. Conviene destacar que hacia el interior del anillo formado por la Ronda Oeste (desde el río Guadalhorce), la Ronda Este y la MA-24 (antiguo trazado de la Ronda Este), no existe ningún vial con carácter metropolitano (salvo la penetración al puerto), para significar que los desplazamientos hacia el centro de la ciudad desde el exterior debe procurarse que se haga en transporte público y no en vehículo privado.

Son vías de carácter metropolitano:

- La autovía MA-24 en el este, como conexión de los núcleos urbanos de Levante (Cala del Moral y Rincón de la Victoria) con la ciudad y el viario de circunvalación exterior. Se ha previsto completar el enlace del Arroyo Gálica con dos ramales y ejecutar dos glorietas en la parte de carretera que discurre paralela al litoral; estas obras tienen carácter indicativo (SG-I), y en caso de ejecutarse alguna actuación la determinará y aprobará el organismo titular de la vía.
- La actual A-7, desde su separación de la hiperronda al norte del Cerro Coronado hasta su conexión con la AP-7 a la altura del Palacio de Congresos de Torremolinos.

Recientemente se han remodelado por el Ministerio de Fomento, su administración titular, los enlaces de la Prolongación y del cruce con la Avenida de Velásquez (MA-21, antigua N-340), con objeto de mejorar su funcionalidad, aunque la supresión del enlace de La Barriguilla ha disminuido la accesibilidad al viario urbano.

Se ha previsto en esta vía, un nuevo enlace y un semienlace; ambos tienen carácter indicativo (SG-I), por lo que en caso de ejecutarse alguna actuación la determinará y aprobará el organismo titular de la vía. Dado el esquema viario del municipio, una vez que las nuevas formas de movilidad se afianzen, es una vía desde el norte hasta la MA-21, que en cuanto se pueda, debe ser cedida a la administración municipal, para convertirse en una vía de marcado carácter urbano, que es el que le corresponde por la situación que ocupa.

- El tramo de la autovía A-357 entre el enlace con la hiperronda y la Plaza de Manuel Azaña.
- Tal y como se ha indicado en el título anterior, la distorsión que crea la gran pieza aeroportuaria, se salva al quedar rodeada por cuatro grandes vías:
 - a) El vial distribuidor, con cuatro carriles y diseño periurbano, que arranca en la carretera de Churriana a Alhaurín (A-366) y acaba en la carretera A-7076 (antigua carretera de la Colonia de Santa Inés), y que tiene siete intersecciones: en esta última, en la carretera de Cártama (A-7054), en el vial de polígonos del Guadalhorce, en Zapata, en el enlace de la hiperronda-variante de Churriana, en la A-404 y en la A-366.
 - b) La circunvalación de Churriana (prevista en el PGOU anterior), junto al aeropuerto, hasta la N-340.a, en el enlace con la cual se duplica el paso inferior para que pueda disponer de cuatro carriles, dos en cada sentido.
 - c) La MA-21 (Avda. de Velázquez), autovía de 6 carriles que se prolonga hacia Torremolinos y la ciudad por ambos extremos.
 - d) El vial de los polígonos, vía urbana de 4 carriles, paralela al cauce del río Guadalhorce que se prolonga en su actual situación para cerrar esta malla. Esta vía es de titularidad municipal, a diferencia de las otras tres que no son competencia de la Administración Local.
- La Avenida de Velázquez, en el tramo interior a los cruces con la A-7.

Se ha previsto en ella, de la que es titular el Ministerio de Fomento tres actuaciones, que tienen carácter indicativo (SG-I), por lo que en caso de ejecutarse alguna, la determinará y ejecutará el organismo titular de la vía; se trata de una remodelación de la salida de la misma hacia el aeropuerto en sentido Cádiz, de otra remodelación de la salida actual desde el aeropuerto hacia Cádiz y de la creación de un nuevo carril en

sentido Málaga, desde un punto a la altura de la pista del aeropuerto hasta el ramal de entrada al mismo desde Cádiz.

Esta vía, que tiene una funcionalidad urbana-metropolitana, deberá adquirir funciones netamente urbanas, una vez que sea cedida al municipio por el organismo titular de la vía.

- En la zona de Campanillas, se ha previsto la prolongación del actual acceso al PTA hacia el Sur, salvando las vías del ferrocarril y el río Guadalhorce. Se logrará así una nueva conexión metropolitana, que el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración pretende continuar hacia el Norte, hacia Almogía, a través de la A-7058.
- Asimismo tienen carácter metropolitano, el acceso sur al Aeropuerto desde la actual A-7 en Guadalmar, la conexión entre la A-7 y la MA-21, de titularidad municipal, como continuación de la A-404, y la A-366 (antigua carretera Alhaurín-Churriana) para la que se propone ampliarla a 4 carriles, para poder servir a los desarrollos urbanos.
- Por último, el tramo de la carretera A-7054 a Alora, entre la entrada al PTA y el límite del término municipal. Aunque se entiende que su carácter es municipal esencialmente, el Plan de Ordenación del Territorio así la considera.

III) Viario urbano.

Nos vamos a referir en este apartado a aquellas vías municipales que se definen como de primer orden por ser su función fundamental servir para los desplazamientos de medio y largo recorrido dentro de la ciudad. Hay ciertas vías que hoy desarrollan esta función, pero aquí no se las considera con esta jerarquía por entender que el nuevo modelo de movilidad que se pretende implantar les dará esa nueva consideración.

- A. Existe un primer anillo de circunvalación de la ciudad, en el interior del cual no se dispone ningún otro vial de primer orden, salvo una excepción. Indica la decisión de que, por etapas sucesivas, la zona interior a ese anillo no sea utilizada para largos desplazamientos, solo los bordes. Para ello, se completa el semianillo urbano formado por la Ronda Intermedia (Avenida de Juan XXIII), enlazándola, por el borde oeste del Parque de El Cuarto, con la Avenida de Valle Inclán; tras discurrir por Guerrero Strachan sube hacia el Camino de Colmenar por el norte del antiguo Cementerio de San Miguel, para continuar por el Seminario, Colinas del Limonar y, por Hacienda y Parque Clavero, bajar hasta el cordón litoral de levante por la C/ Miguel Indurain, que se ampliará a cuatro carriles; esta conexión con la costa se resolverá con la tramitación de un Plan Especial dada su complejidad.

Este anillo puede pues dividirse en dos vías: la Ronda Interior Oeste, desde Huelín hasta el Guadalmedina, y la Ronda Interior Este desde el río hasta el litoral de Levante.

Este semicírculo interior solo tiene en su interior otro vial de primer orden: el eje de la Prolongación desde la Plaza de Manuel Azaña hasta el Puente de las Américas para desde ahí dirigirse hacia la Explanada de la Estación al intercambiador multimodal de la Estación María Zambrano, acabando en el Paseo Marítimo de Poniente, vial que hacia el exterior de la ciudad tiene carácter metropolitano por ser el único acceso al puerto comercial.

- B. Desde este semianillo parten hacia el norte y el este otras dos vías. Hacia el norte por el eje del Guadalmedina, discurre por las Avenidas de Jacinto Benavente, Ramón y Cajal y Jorge Silvela; así mismo se disponen pasos inferiores en su confluencia con el Arroyo del Sastre y con la Avenida de Valle Inclán, para que las respectivas intersecciones funcionen mejor para permitir los movimientos transversales que se quieren potenciar. Hacia el este, el esquema viario de primer orden, continúa por un tramo del Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso hasta El Morlaco, desde donde continúa por Juan Sebastián Elcano y Bolivia y el resto del cordón litoral hasta la confluencia con la MA-24 (antiguo trazado de la Ronda Este), un poco antes de la fábrica de cemento en La Araña.

Forman parte de este viario de primer orden las conexiones del litoral con la Ronda Este en el enlace de Miraflores de El Palo y en el enlace del Arroyo Gálica, cerca de El Candado. También la subida a Monte Dorado desde el Guadalmedina, que permite la conexión con la misma Ronda a la altura de Peinado Grande. Estas conexiones no hacen sino remarcar la función urbana que de hecho desarrolla la Ronda Este.

- C. Al oeste del Guadalmedina, la ciudad tiene un desarrollo diferente, permitido por su distinta orografía; salvo zonas del Puerto de la Torre, es sensiblemente llana, con suaves lomas. Esto permite disponer de una red mallada.
- Con dirección sensiblemente este a oeste, se encuentran las siguientes vías:
 - La supresión por el Ministerio de Fomento del actual enlace de La Barriguilla, hace más perentorio y necesario la creación de nuevas conexiones con la Ronda Oeste; se mantiene el semienlace previsto en el anterior Plan en el Arroyo del Cuarto, partiendo de él una vía con cuatro carriles y vías de servicios según tramos que discurre por Hacienda Cabello, norte de Teatinos y Universidad, cruza la hiperronda donde tiene un enlace indirecto a través de una vía de by-pass, para seguir por la zona de Cerámicas, cruzar el río Campanillas, y seguir al sur de los núcleos de Campanillas y Santa Rosalía para acabar en el límite del término municipal con Alora. Se constituye así en el eje articulador de los crecimientos que se producen en estas últimas barriadas.

Este vial de cuatro carriles, al llegar al viaducto del Arroyo del Cuarto, continúa con esa sección hacia el este, en zona urbana, hasta La Corta y desde allí por el viario ya consolidado hasta la glorieta de Suárez. Se consigue así una conexión directa entre la nueva ciudad de Teatinos y el Puerto de la Torre con la zona urbana delimitada por Avda. de Carlos Haya y su continuación, Guadalmedina, Avda. de Los Angeles a través del par Camino de Suárez-Martínez de la Rosa y con La Roca, La Palma, Virreinas y parte de Ciudad Jardín, a través de la Avda. de Valle Inclán. En la actualidad la continuación de esta Avda. hacia el Camino de Antequera no tiene suficiente capacidad y no es posible aumentarla y con la nueva vía se libera espacio en el Camino de Antequera para incorporar un carril bus, suprimiendo dos carriles de los hoy dedicados al vehículo privado.

El vial aquí descrito lo podemos dividir en tres:

- Vial Este-Oeste Campanillas, desde el límite del término municipal hasta el río Campanillas.
- Vial Este-Oeste Teatinos, desde donde acaba el anterior hasta el Camino de Antequera (A-7075).
- Semianillo Norte, el resto hasta la glorieta de Suárez.
- La Avda. de Ortega y Gasset (antigua Carretera de Cártama), que una vez cruzada la Avda. de María Zambrano se desdobra en cuatro carriles y vías de servicio a ambos lados, llegando al sur de Trévez para continuar al norte de Mercamálaga hasta la nueva vía que lo conecta con la A-357 en su enlace próximo al río Campanillas, y después proseguir hasta la conexión con la prolongación del acceso al PTA. Desde el vial de conexión con la autovía del Guadalhorce hasta el acceso al PTA, le llamamos vial sur de Campanillas. Esta vía, al norte de Mercamálaga se deprime lo suficiente en longitud para permitir la unión de esta con su proyectada ampliación.
- Aprovechando el soterramiento de las vías ferroviarias, se proyecta sobre aquel, desde la Avda. de Juan XXIII, una gran avenida hasta la Ronda Oeste, donde se hará un nuevo enlace. Después continuará en dirección al recién construido auditorium; este tramo lo llamamos vial del soterramiento. Antes de llegar a aquél, en una glorieta elíptica se cruza con el vial N-S (que después se citará) y continúa y arranca una vía por otra Avenida que discurre paralela al arroyo de las Cañas y por la C/ Hermann Hesse, hasta la vía de cierre de polígonos del Guadalhorce, en la E.D.A.R.

El tramo de esta vía entre las Rondas Oeste e Intermedia (Avda. de Juan XXIII), se dispone en principio con un tramo principal de cuatro carriles y dos vías de servicios, pues hasta que no se decida por el organismo competente si el AVE tiene una parada antes de entrar en la Estación Central una de sus funciones más importantes es servir de acceso a los usuarios de ese tren, que en un 70% procederán de la Costa; cuando esos viajeros no tengan que entrar a la ciudad se puede cambiar la sección tipo y que ésta tenga un carácter más urbano.

- Más o menos perpendicular a las vías anteriores, se disponen otras, con 4 carriles, para constituir una malla que articula totalmente el territorio. De Este a Oeste serían:
 - Vial que partiendo del suroeste de La Laguna discurre por las avenidas Diego Fernández de Mendoza, Doctor Manuel Domínguez, María Zambrano (tramos ya ejecutados); borde occidental del recinto ferial hasta la glorieta de Santa Bárbara, para cruzar después la Ronda Oeste con un paso inferior y seguir por las calles Leo Delibes y Moliere hasta Pacífico. El cruce con Avenida de Velázquez podrá efectuarse con un paso inferior. Es el vial Norte-Sur Interior.
 - Vial que partiendo de la glorieta del enlace de la hiperronda en el Puerto de la Torre, discurre por los sectores de Lagar de Oliveros y Soliva Este, atraviesa la ampliación de la Universidad a distinto nivel, cruza la A-357, y sigue por los antiguos terrenos de la Cross para unirse a la carretera de Intelhorce y morir en la vía de cierre de polígonos. Es el vial Norte-Sur Intermedio.
 - Vial que arranca del extremo noroeste del PTA, cerca de la nueva central de ciclo combinado, discurre por el borde Oeste del Parque Tecnológico y desde su extremo suroeste conectar con el vial transversal este-oeste de Campanillas, antes citado, que discurre al sur de Santa Rosalía. Es el vial Norte-Sur Exterior Campanillas.
- D. En la barriada de Churriana se confirma como vial de Primer Orden, la antigua carretera de Coín, como en el PGOU anterior (A-366) y se configura una vía ampliada por C/ Portales del Popo, continuando por el borde norte urbano hasta unirse a la A-404 cerca de la base aérea.

Estos viales, aparte de la antes citada circunvalación de Churriana, además contará con una plataforma reservada prevista en el POTAUM.

- E. En la zona costera de Bahía de Málaga y Villarosa, se traza un eje, previsto en parte en el anterior Plan, al sur de la A-7, para que descargue a esta y recoja los tráficos urbanos al duplicarse el actual puente sobre la autovía para disminuir el uso de las glorietas de los enlaces. Desde Guadalmar este eje asciende hacia la N-340.a, a la que cruza con una estructura nueva, por la carretera de Guadalmar para girar después hacia el noroeste, por el borde sur del Sistema General aeroportuario y conectar con la N-340.a por el antiguo carril de San Isidro.

1.3. Red ferroviaria

1.3.1. Generalidades.

Los planteamientos de movilidad sostenible en las ciudades y áreas metropolitanas europeas, han fomentado el desarrollo de las redes ferroviarias, incluyendo en este sistema general de comunicaciones:

- Redes de alta velocidad.
- Redes regionales y largo recorrido.
- Redes de cercanías.
- Redes ferroviarias de Metro y suburbano.

De forma específica en medio urbano y metropolitano, en los últimos veinte años se han construido numerosas redes ferroviarias de cercanías y Metro teniendo como fundamento:

- a) Reducido consumo energético por viajero transportado.
- b) Óptima relación capacidad de transporte/consumo de suelo.
- c) Accesibilidad directa a las áreas de centralidad.
- d) Ejes de estructuración territorial.

Respondiendo al nuevo concepto de ciudades que se extienden y conforman un área de influencia funcional metropolitana o subregional, las redes de cercanías se han integrado con las del Metro formando una malla continua y superpuesta que permite conectar directamente las zonas más densamente pobladas reduciendo al máximo los transbordos entre los diversos modos de transporte que constituyen los sistemas de transporte público.

Con respecto a las redes ferroviarias externas se destaca el desarrollo de las líneas de alta velocidad (AVE) previstas para más de 250 Km/ hora y también las definidas como de “altas prestaciones” más adecuadas a distancias medias como podría ser el caso del Corredor Costero. Así mismo, se destaca la consolidación de la localización de las Estaciones Termino de viajeros normalmente situadas en las proximidades de las áreas centrales de los núcleos de población y ensanches urbanos. Esta estrategia se ha visto reforzada en los últimos diez años con el desarrollo de nuevos sistemas de excavación de túneles que permiten alcanzar los lugares centrales de la ciudad reduciendo los inconvenientes que implica construir una obra de esta naturaleza. (Cabe citar a título de ejemplo el túnel ferroviario actualmente en construcción Atocha – Pta. Del Sol – Chamartin en Madrid o la conexión del AVE de Estación de Sans - Sagrera en Barcelona).

1.3.2. Líneas de largo o medio recorrido.

- El eje ferroviario general de acceso a Málaga se acerca a lo largo del pasillo creado por el cauce del río Guadalhorce y, al llegar a la zona de los Prados, gira hacia el centro de la ciudad y llega hasta la Explanada de la Estación, al final de la calle Cuarteles.

- El proyecto de integración ferroviaria de Málaga, ejecutado por el Ministerio de Fomento, contiene dos actuaciones:
 - a) La duplicación de la vía de ancho nacional desde Los Prados hasta Málaga.
 - b) El soterramiento del pasillo ferroviario, desde el cruce con la Ronda Oeste hasta unos 200 m. antes de llegar a la Estación, en una longitud total de casi 2000 metros. Este soterramiento tiene 4 vías: 2 de ancho UIC y 2 de ancho nacional.
- En este pasillo ferroviario soterrado se ha dispuesto, para la línea de cercanías, de una estación subterránea en la zona de San Andrés.

El tren costero, previsto en el PEIT sin solución de continuidad desde Algeciras a Motril, deviene importantísimo a los efectos, no sólo de la movilidad de la Costa del Sol, sino también desde el punto de vista de la centralidad metropolitana de Málaga.

Por ello, con independencia de las diferentes titularidades (Estado, Comunidad Autónoma, Metro, etc.) que hoy por hoy tendrían los distintos tramos, hay que incidir en la imperiosa necesidad de una concepción integral de dicho tren costero.

Por su trascendencia metropolitana y por tanto su incidencia en la capital, dado que no aparece claro o no se conoce a nivel municipal como el tren costero del PEIT, los cercanías y la red de metro discurrirán y las interrelaciones físicas y funcionales entre ellos, conviene que los organismos competentes, actúen en coordinación con los municipios afectados.

La nueva Estación Central ahora denominada “Estación María Zambrano” (antes gerenciada por RENFE; y, ahora por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF) se ubica sensiblemente en el mismo lugar que donde se hizo en el siglo XIX.

La transformación de la estación y sus instalaciones se han desarrollado en virtud de las determinaciones de este Plan Especial de RENFE aprobado en 1998. Estas determinaciones y los cambios incluidos en algunas de sus modificaciones puntuales están suficientemente reflejadas en la ficha urbanística del PAM-P.2 “RENFE” y se describe pormenorizadamente en el apartado 3.2.1.4. del Capítulo Tercero del Título VIII de esta Memoria Propositiva, en relación con “la utilización del ferrocarril como oportunidad para la regeneración y estructuración de la ciudad”.

El Plan Especial de RENFE planteó un retranqueo (con desplazamiento de toperas de unos 50 m.), ya realizado, que ha permitido una mayor amplitud en la Explanada de la Estación, y con ello la posibilidad de ubicar bajo ella un intercambiador modal de transporte que será el más importante de la ciudad (ver apartado 1.6 de este Capítulo). La nueva estación así resultante dispone de los andenes a la misma cota que el terreno colindante y cuenta con 5 vías de ancho UIC (línea de alta velocidad) y 3 vías de ancho nacional.

Por otro lado, en el mismo ámbito geográfico de la Estación Central, se ubican y concurren otras dos infraestructuras ferroviarias:

- a) Una estación subterránea para el ferrocarril de cercanías Málaga-Fuengirola que continúa bajo la calle Cuarteles.
- b) La línea de acceso al Puerto, hoy en superficie.

La descripción de estas dos infraestructuras ferroviarias se hace en los apartados que a continuación se exponen.

1.3.3. Líneas de cercanías.

De las tres líneas de cercanías de vía estrecha que partían de la ciudad en los años setenta: Fuengirola, Coín y Vélez-Ventas de Zafarraya, concebidas en su momento como futuras líneas a Algeciras, Ronda y Granada por Alhama, solo quedó la de Fuengirola, que en la década de los 70 se acondicionó pasando a tener ancho RENFE y cambiando su itinerario desde San Julián, abandonando su discurrir por la Misericordia y El Bulto para terminar en el Puerto (en la Plaza de La Marina) haciéndolo desde entonces llegando al aeropuerto y Los Prados, uniéndose ahí a las vías de largo recorrido, aunque su terminal está en el río Guadalmedina.

A esta línea se unió posteriormente la de Alora, que discurre por el pasillo ferroviario de largo recorrido.

Esta última tiene una demanda anual de 400.000 viajeros y la mueve aproximadamente 8 millones de pasajeros al año. La Línea de cercanías Málaga-Fuengirola es una de las de más eficientes del país, tiene una longitud de 30,5 Km en vía única si bien se encuentra en proceso de duplicación de vía en diversos tramos. Esta duplicación permitirá reducir la frecuencia de paso a 15' lo cual es la mitad de los tiempos actuales.

En lo que se refiere al término municipal de Málaga, está previsto la duplicación de vía desde los Prados hasta el Aeropuerto manteniendo el actual trazado pero soterrado bajo el cauce del río Guadalhorce y la futura segunda pista.

Dada la importancia que tienen hoy en una red de transportes orientada a la obtención de una movilidad sostenible, se propone para el tren de cercanías de Fuengirola las siguientes innovaciones:

- La estación de San Andrés se ha desplazado ya hacia el Oeste con el soterramiento del pasillo de Fuengirola.

- Como consecuencia de la construcción de la 2ª pista del aeropuerto, ha de soterrarse para salvarla y pasar bajo el Guadalhorce, construyéndose un aparcamiento de disuasión en el cruce con la vía de cierre de polígonos.
- Además de las paradas o apeaderos citados, se mantendrían los de San Julián y Plaza Mayor, que se potenciaría con un aparcamiento de disuasión en la segunda y serviría a los usos dotacionales que se instalen en el Campamento Benítez.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración ha suprimido la prevista línea de la Costa Oriental, lo que tiene un encaje difícil en el modelo de movilidad que propone.

1.3.4. Transporte de mercancías.

El transporte de mercancías se hace por la línea de largo y medio recorrido, teniendo la estación de clasificación en Los Prados y un ramal que se dirige al Puerto.

El **acceso ferroviario al Puerto** se desarrolla hoy por hoy mediante una línea (de vía única) que se desvía en la zona de la Estación Central y atraviesa en superficie la zona urbana hasta la explanada de El Bulto, penetrando después en el Puerto a través de un puente sobre el río Guadalmedina.

Este eje ferroviario, cuya funcionalidad es importante, supone (a la vez) grandes y graves problemas urbanísticos en la ciudad, ya que atraviesa (con pasos a nivel) 6 calles de las que dos (Héroe de Sostoa y Antonio Machado) constituyen parte de la Red Viaria Básica.

Se encuentra en redacción el proyecto para su soterramiento desde la estación hasta cruzar la Avenida Antonio Machado, emergiendo a continuación para cruzar el río con un nuevo puente dispuesto en planta de manera que se libera espacio al sur de la citada avenida para uso peatonal y de otros modos de transporte (bicicleta). El proyecto contempla un nuevo trazado soterrado, para vía única, con origen en la vía sur de la línea C1 de Cercanías, y en trinchera o superficie dentro del ámbito portuario.

El soterramiento se hace para evitar los ineludibles problemas que provoca actualmente dicha infraestructura sobre la trama urbana residencial (afecciones ambientales, urbanísticas, impactos estéticos y acústicos, problemas de seguridad, efecto barrera, etc...). Ha de tenerse en cuenta que se actuará sobre una línea existente, dándole un nuevo trazado. Ello incide especialmente en las consideraciones de régimen funcional y urbanístico:

- Funcionalmente en cuanto que para la construcción del soterramiento debe disponerse de los nuevos suelos que se hallan afectados por el nuevo trazado (algunos coincidentes y/o de titularidad pública, otros no).
- Urbanísticamente por cuanto el trazado actual del ferrocarril en superficie tiene la consideración en el planeamiento general de sistema general de comunicaciones y transporte ferroviario y sólo una vez ejecutada la obra y dejando en desuso el trazado actual, habrá de producirse, por ministerio de la ley, la desafectación o mutación demanial según proceda, así como el establecimiento de las afecciones que del nuevo trazado legalmente le correspondan, con las singularidades que por tratarse de una traza soterrada, se derive.

En cualquier caso, además de la aplicación de la legislación ferroviaria, en el caso específico del trazado que se desarrolla en el interior del ámbito de planeamiento denominado SUNC-R-LO.1 “Ferrocarril del Puerto”, donde se pretende una nueva ordenación de los terrenos, se tendrán en cuenta las determinaciones de la legislación urbanística, y en concreto el artículo 112 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, a los efectos del desarrollo de la unidad de ejecución que posibilita la ejecución del planeamiento, al existir bienes de dominio público ferroviario.

1.4. Aeropuerto.

El Aeropuerto de Málaga, en tanto que aeropuerto internacional de Andalucía, se constituye como infraestructura necesaria y fundamental para el desarrollo de nuestra comunidad autónoma. De forma específica es necesario destacar que constituye nuestro principal nodo de acceso y frontera con la Unión Europea.

En este sentido, la integración del aeropuerto dentro del sistema de comunicaciones de la región (carretera y ferrocarril) se presenta como el factor decisivo que posibilita dicho papel. Esta funcionalidad del Aeropuerto se amplifica teniendo en cuenta que el PEIT elaborado por el Ministerio de Fomento lo recoge como nodo troncal de las comunicaciones aéreas de España, al mismo nivel que los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

El auge experimentado por el tráfico en los últimos años ha provocado que sus infraestructuras hayan quedado infradimensionadas, como se deduce de la comparación con otros aeropuertos similares de Europa. Esta circunstancia ha llevado al Ministerio de Fomento a impulsar la construcción de una nueva terminal y de una segunda pista de vuelos para el año 2010 actualmente en ejecución. Estas obras, permitirán el adecuado desarrollo del aeropuerto, factor clave de la economía de Málaga y de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El Aeropuerto de Málaga alcanzó los 11,5 millones de pasajeros en el año 2003 lo cual ha supuesto un crecimiento extraordinario teniendo en cuenta que estas cifras implican la duplicación de la demanda en los últimos diez años.

El tráfico actual es fundamentalmente internacional y de tipo turístico: 75% de vuelos internacionales, 81 % de pasajeros extranjeros, 71 % de los viajes por motivo turístico. Como principal causa del crecimiento experimentado en los últimos años parece destacarse el fuerte papel de la conexión (casi un puente aéreo) entre Málaga y distintas ciudades del Reino Unido, que en su conjunto representa el 40% del movimiento del aeropuerto.

El turismo ocasional en la Costa del Sol es solamente una parte del tráfico aéreo existente. También muy importantes, y cada vez en mayor medida, son los ciudadanos europeos (fundamentalmente británicos y alemanes) que cuentan en Málaga con una segunda vivienda. Esta circunstancia genera un fuerte tráfico, que no debe calificarse realmente de turístico, y que además tiene la característica de que se sostiene en el tiempo y no tiende a presentar las típicas fluctuaciones coyunturales propias del viaje ocasional.

Málaga es claramente el aeropuerto más importante de Andalucía en número de viajeros y operaciones. En particular, alberga el 86% de todo el tráfico internacional de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma Andaluza. Presenta además un notable nivel de calidad de servicio, en tanto que de gran número (cantidad y diversidad) de conexiones regulares con los principales nodos nacionales (Madrid y Barcelona) y europeos (Londres, París, Bruselas, Frankfurt, etc.).

Andalucía necesita un aeropuerto importante para su desarrollo, siendo fundamental que esté bien comunicado con Europa con abundante número de vuelos regulares. Esto sólo puede ser ofrecido por las compañías aéreas si existe una concentración de la demanda que permita rentabilizar los vuelos. El hecho de que el aeropuerto de Málaga tenga ya más de 11 millones de pasajeros anuales, y de que vaya a estar comunicado por vía terrestre con la mayor parte de la población andaluza en menos de 90 minutos, lo configura como el idóneo para desarrollar tal función, estando así llamado a desempeñar un papel trascendental para el futuro de Andalucía.

En base a estas consideraciones y evaluando las potencialidades que ofrece el Aeropuerto de Málaga se considera:

- El Aeropuerto de Málaga es un nodo troncal de las comunicaciones aéreas de España.
- Los accesos viarios serán: a) el norte desde la hiperronda, que se efectuará desde el enlace de Churriana-Alhaurín; b) otro acceso norte desde la glorieta de Zapata en el vial distribuidor y que se uniría al anterior para penetrar como uno solo en las instalaciones aeroportuarias, y que se destinaría a usuarios procedentes de zonas más cercanas y a los que tener que utilizar la hiperronda para acceder le obligaría a unos recorridos más largos; c/ un acceso sur desde la A-7, en el enlace de Guadalmar, que se ha resuelto con un tercer nivel para que sea directo desde la autovía.

- Ha de existir un intercambiador modal para todos los modos de transporte que concurren en el uso aeroportuario, es decir por carretera (autobús y coche, tanto público como privado en sus diferentes tipos) y por ferrocarril. La utilización de ese intercambiador por usuarios de otros medios diferentes al aéreo (es decir, p.e. su utilización como aparcamiento de disuasión) quedará abierto o eliminado en función de la superficie que el aeropuerto pueda destinar a esa función y preservando el uso de sus vías principales para que no se conviertan además en un by-pass de conexión entre la A-7 y N-340.a y la hiperronda y el vial distribuidor. La política tarifaria puede jugar un papel importante en ese aspecto. La decisión del cómo, para quién y dónde corresponde lógicamente a Aena.
- En relación con la llegada posible del AVE al recinto solo señalar que si va a continuar su recorrido hacia la Costa, es claro que debe tener una parada. Si no fuese así, aparece la duda pero lo que si se entiende es que esto no puede suponer una penalización en tiempo y frecuencia de viajes para los viajeros con destino la estación central de la capital. El establecimiento de una parada del AVE antes de entrar a la ciudad liberaría a algunas de sus calles y avenidas del tráfico inducido por el acceso al AVE de personas no residentes que podrían tenerlo ahí disponiéndose la infraestructura adecuada; los tiempos de recorrido, modos de explotación, economía de escalas y otros determinarán la decisión a adoptar por el organismo competente, momento en el cual se incorporaría al PGOU todo lo que pudiese afectarle.

1.5. El Puerto.

El avance de la eficacia de la maquinaria portuaria empleada en la carga y descarga de los buques ha ido influyendo en la progresiva obsoletización de los muelles portuarios desde los años 50 del pasado siglo. La disminución de los tiempos de estadía de los barcos en los puertos para realizar las operaciones de avituallamiento, carga y descarga ha cambiado la necesidad de disponer muchos metros lineales de atraque por la de grandes plataformas de almacenamiento muy bien comunicadas.

Este cambio ha provocado un avance de la ciudad hacia el puerto ocupando sus muelles ya obsoletos y por otra parte una búsqueda por parte de los puertos de esas grandes plataformas en las inmediaciones de la ciudad, ganándoselas al mar cuando eso no es posible.

Por otra parte el incremento acelerado del sector ocio-turismo y el aumento de tamaño de los buques dedicados a los cruceros de placer han hecho necesario la protección de extensas superficies de agua con calado suficiente por medio de grandes diques.

En el caso del Puerto de Málaga la pérdida del tráfico de graneles líquidos en el año 1999 fue un duro golpe para su economía y un factor decisivo para precipitar cambios importantes en su configuración y usos.

1.5.1. El Plan Especial del Puerto de Málaga en 1998.

El Plan Especial del Sistema General del Puerto fue elaborado por la Autoridad Portuaria de Málaga de acuerdo con las determinaciones del Plan General y de la vigente Ley de Puertos, siendo aprobado el 2 de abril de 1998. Este documento regulaba las posibles actividades a desarrollar en el Puerto, tanto por la Autoridad Portuaria como por las posibles concesionarias de los usos autorizados.

De los objetivos globales planteados mencionamos a título conceptual los que se incluía en la página 18 de la memoria.

Demandas de la Ciudad:

- Apertura del puerto a la ciudad, superando su actual condición de espacio en blanco y recinto acotado.
- Recuperación de una parte del espacio portuario para la ciudad potenciando su uso ciudadano mediante la creación de espacios libres y zonas peatonales de uso público, dotación de equipamientos, etc...
- Resolución de los problemas de borde, particularmente los relacionados con el tráfico (accesos, vial litoral este-oeste, etc.) y con la formalización de la fachada urbana del Puerto y el frente marítimo.
- Resolución de problemas ambientales derivados de las actividades portuarias a través de una regulación estricta de los usos y un cuidadoso tratamiento de los edificios e instalaciones, entendiendo el paisaje de portuario como parte integrante del paisaje de la ciudad y por tanto sujeto a limitaciones que le impone su condición urbana.

Demandas portuarias:

- Adaptación de sus instalaciones a las nuevas necesidades comerciales y turísticas.
- Mejora de la accesibilidad apoyada en nuevos accesos, en relación con la red arterial de la ciudad.
- Definición de un nuevo marco urbanístico que permita llevar a cabo las actuaciones que las necesidades de explotación en cada momento demanden.

Mediante la formulación del Plan Especial se definieron, como más importantes, entre otras actuaciones, las siguientes:

- Un avance de la ciudad y de los usos ciudadanos hacia el Puerto: la operación puerto ciudad.
- Una gran plataforma de 250.000 m². iniciales para captar el tráfico de contenedores e intensificar el de carga general: el Muelle 9 ganado al mar.
- Un gran brazo protector de una extensa superficie de agua abrigada: la prolongación del Dique de Levante.

La actuación del Muelle 9, cuya ejecución y explotación se realizó en régimen de concesión ha permitido al Puerto prever un tráfico que ha superado los 630.000 TEUs en el 2008.

En cuanto al tráfico de cruceros los objetivos de la Autoridad Portuaria pasan por consolidarlo aumentando el número de pasajeros de estos últimos años.

El Plan Especial ha sufrido dos modificaciones parciales:

a) En los Muelles 1, 2 y esquina.

En Noviembre de 2004 se aprueba la Modificación del Plan Especial de Puerto de Málaga relativa al ámbito de los Muelles 1, 2 y esquina, que contiene los criterios de ordenación urbanística del muelle 2, de forma que pueda llevarse a la práctica la propuesta ganadora del concurso público a cuyos autores se les encomendó la redacción el planeamiento de común acuerdo entre ambas administraciones.

b) Plataforma del Morro.

Esta modificación, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento con fecha 26 de mayo de 2005, estableció nuevas determinaciones para el ámbito del dique de Levante, denominada Plataforma del Morro.

La modificación tenía por objeto recoger las variaciones ejecutadas con respecto a las determinaciones del Plan Especial del Sistema General del Puerto de Málaga en la zona de la prolongación del Dique de Levante, donde a raíz de una variación en la alineación, surgió una plataforma mayor a la prevista redactándose la modificación a fin de recoger lo realmente ejecutado y a fin de dar cabida a un edificio que satisfaga las necesidades de atraque de cruceros.

En dicha plataforma del morro se ha construido ya una estación marítima adecuada a la nueva tipología de buques de crucero turístico, así como dos muelles especializados en este tipo de tráfico tan interesante para la ciudad de Málaga, en un claro intento de esta Autoridad Portuaria de cambiar la tendencia del mercado actual, de un puerto de escala hacia un puerto base de cruceros.

1.5.2. Modificación del Plan Especial del Puerto de Málaga.

Transcurrida más de una década desde su formulación y desde la aprobación del Plan Especial del Puerto de Málaga, acontecimientos de distinta índole -tales como la evolución de los tráficos portuarios, adaptación de los aprovechamientos urbanísticos previstos a las demandas ciudadanas, cambios legislativos, etc.-, se han ido sucediendo en este período de tiempo, de tal forma que el planeamiento original no responde a las necesidades actuales del puerto y de la ciudad de Málaga, bastando como ejemplo, la futura ubicación del Auditorio – Palacio de la Música Ciudad de Málaga en terrenos portuarios, no prevista en el Plan de 1998, nuevos problemas que se plantean en el contacto entre espacio

portuario y la ciudad, así como diversos aspectos de las zonas portuarias, principalmente los referidos a la necesidad de espacio y reorganización para las cargas convencionales del muelle 9.

Iniciada en 2007 la Modificación del Plan Especial, sus contenidos esenciales se refieren a:

Sector	Actuación	Denominación
2	2	Plataforma del Morro
3	3	Plataforma del Atracadero
4	4	Dársena de Embarcaciones Menores
5	5	Parcela de equipamiento socio recreativo
9	9	Zona de acceso Plaza de la Marina
10	10	Avenida Manuel Agustín Heredia
12	12	Plataforma de San Andrés

Plataforma del Morro.

El Plan 1998, se realizó en base a un plan director que contemplaba los principales proyectos de infraestructura portuaria. En la ejecución de dichos proyectos han ido surgiendo distintas circunstancias que han modificado la configuración prevista. Como se ha comentado, durante la construcción del Dique de Levante se hizo necesario la redacción de un proyecto modificado, duplicando prácticamente la superficie de la plataforma del morro prevista en el Plan Especial.

Se considera aprovechar este espacio destinándolo a otras instalaciones portuarias que darán servicio a los cruceros turísticos que atraquen en la prolongación del dique, así como en los dos nuevos atraques previstos adosados a la plataforma del morro, así como ordenar la dársena náutico-deportiva resultante, contemplando edificaciones mínimas para su correcta explotación, a fin de poder trasladar los usos previstos en la actual Dársena de Embarcaciones Menores.

Plataforma del Atracadero.

Complementario a las actuaciones llevadas a cabo en la Plataforma del Morro, se proyecta la construcción de un nuevo muelle siguiendo la alineación del actual Atracadero Adosado al Dique de Levante que, arrancando desde el muelle número 1, permitirá operar dos barcos de más de 240 metros de eslora, y donde se ubicará una Estación Marítima para servicio de los cruceros turísticos que atracan en el mismo.

Estas nuevas infraestructuras, junto con los incrementos de demanda esperados, así como las nuevas exigencias de seguridad impuestas por el protocolo IMO ISPS, aconsejan diseñar un nuevo acceso a la plataforma del morro, de modo que se pueda independizar perfectamente el tráfico portuario del público general. Para ello, se ha previsto una calzada nueva, a nivel de la cota de coronación del antiguo espaldón del dique para el acceso público a la Terminal.

Dársena de Embarcaciones Menores.

La modernización y adecuación de las instalaciones portuarias para crear una nueva alineación del atraque (Plataforma del Atracadero), implicará en el futuro la reubicación de todas las edificaciones existentes en esta zona, a fin de liberar una zona de maniobras adecuada a la nueva alineación de atraque.

Parcela de equipamiento socio recreativo.

Se establece la diferenciación de esta parcela como equipamiento socio recreativo, a fin de preservar tales usos de cara al futuro. Se condicionan las alineaciones actuales a la continuidad del paseo marítimo con la Plaza de La Farola y con el futuro espacio recreativo del muelle 1.

Zona de acceso Plaza de la Marina.

Esta actuación tiene por objeto lograr la máxima permeabilidad peatonal desde el centro de la ciudad hacia las actuaciones ciudadano portuarias de los muelles 1 y 2, compatibilizando dicho objetivo con un adecuado acceso al puerto y la continuidad del cordón de seguridad y de operaciones del puerto.

Avenida Manuel Agustín Heredia.

La actuación, de acuerdo con los objetivos ya planteados en el Plan Especial, consiste en ampliar la sección de la Avenida Manuel Agustín Heredia y crear una franja de usos urbanos que permita dotar a esta zona del Centro de la ciudad de zonas peatonales y jardines; y posibilite la configuración de una fachada portuaria a la ciudad preservando las perspectivas y la transparencia visual. Se ubica en esta zona un nuevo edificio de carácter institucional que albergarán las oficinas y servicios de la Administración de Aduanas, demoliendo el actual que imposibilitaría el desarrollo de los objetivos de esta actuación.

Plataforma de San Andrés.

La consolidación del muelle número 9 como terminal especializada en contenedores, ha aconsejado la creación de nuevos espacios para cargas convencionales, tales como el futuro muelle 8.

La principal actuación no prevista en el Plan Especial 1998 es, como ya se ha comentado, la ubicación en la plataforma de San Andrés, del Auditorio del Palacio de la Música Ciudad de Málaga. Esta edificación, que por su propia magnitud ha sido objeto de un concurso internacional de arquitectura, se desarrollará sobre una parcela bruta de aproximadamente 31.354 m²., con un techo edificable indicativo de 28.000 m²t.

Conjuntamente con esta edificación se prevé la construcción de otro edificio de uso cultural y de ocio, que sobre una parcela bruta de algo más de 5.000 m²., tendrá una edificabilidad aproximada de 8.000 m²t.

Adicionalmente se prevé la ubicación de la sede del Instituto Oceanográfico Español, con una edificabilidad de 5.000 m²t.

La edificabilidad comercial prevista en dicha plataforma para dar servicio al puerto deportivo se ubica integrada con la plataforma del Auditorio de la Música, junto a la dársena náutico deportiva, limitando su techo a 3.000 m² Se han previsto dos edificaciones en las plataformas previstas para el atraque de embarcaciones: una dedicada a Club Náutico o similar y otra a Escuela de Vela.

1.6. Intercambiador Modal de la Estación.

Como es sabido, los intercambiadores de transporte constituyen unas infraestructuras imprescindibles para el buen funcionamiento de un sistema de transporte público, y aumentar la atracción de usuarios al mismo.

La Junta de Andalucía ha aprobado el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (2009), donde especifica en sus determinaciones la ubicación de un Intercambiador de primer orden en la Estación Central de Málaga. El Intercambiador modal de transporte en la Explanada de la Estación de ADIF es el único que conecta el ferrocarril (AVE, largo recorrido y de cercanías), el metro y el autobús. El único sistema de transporte que queda sin conexión es el Puerto, cuya importancia en el transporte público de la ciudad y metropolitano es prácticamente nula.

El Ayuntamiento de Málaga, ha redactado un anteproyecto denominado "Intercambiador Modal Explanada de la Estación" (Junio 2009) que expresa la voluntad municipal y esta permitiendo el consenso y la colaboración administrativa en concretas actuaciones que con objeto de las obras del Metro, Cercanías, Estación de Trenes de Málaga, etc..., se están llevando a cabo, permitiendo la viabilidad de las determinaciones expresadas en dicho documento para la futura construcción el Intercambiador Modal en la Explanada de la Estación.

Situación actual de la Estación de Autobuses de Málaga

La Ciudad de Málaga dispone en la actualidad de dos espacios para autobuses interurbanos:

- La Estación de Autobuses de Málaga, cerca de la ferroviaria.
- La Subestación del Muelle de Heredia.

La Estación de Autobuses de Málaga situada en el Paseo de los Tilos, colindante a la estación del ferrocarril, ocupa una superficie total de 12.000 m², de los que 8.000 m², son plataformas para 39 dársenas de autobuses y el resto espacio público de acceso frente al Paseo de los Tilos. Construida hace más de 20 años ofrece la dificultad de lo limitado de su capacidad, que a medio plazo puede verse comprometida si se decidiera concentrar aquí los viajeros que actualmente utilizan la subestación de autobuses situada en el Muelle Heredia, lo cual implicaría casi duplicar la demanda. El traslado de ésta estación de su ubicación actual es, entre otros aspectos, consecuencia de las determinaciones y desarrollo del Plan Especial del Puerto, ya que dichas instalaciones están incluidas en el dominio público portuario, en cuyo lugar se prevé edificaciones de carácter terciario.

El Intercambiador. Situación y organización funcional

La oportunidad de construir una nueva Estación de Autobuses que además concentre en su propio edificio las funciones de trasbordo entre el Metro, AVE, F.C. Cercanías y el propio Autobús interurbano-metropolitano radica en dos razones principales:

- La actual estación de Autobuses, presenta unas **instalaciones anticuadas** y que exigen una profunda readaptación a las nuevas exigencias de movilidad y las transformaciones realizadas en el entorno en referencia a otros modos de transportes.
- En las actuales circunstancias de nivel de demanda y capacidad, la actual Estación de Autobuses tendría un horizonte máximo de 10 años hasta alcanzar su saturación.

El diagnóstico de la situación actual más las previsiones de crecimientos a medio plazo (donde se plantean incrementos del orden del 4% anual del transporte público en la Costa del Sol), hacen que se considere imprescindible acometer la construcción de una nueva Estación de Autobuses que incluya a los interurbanos, regionales y todos o parte de los metropolitanos.

Pero es que, además, este Intercambiador podrá conectar también fácilmente con Líneas de Autobuses Urbanos en superficie. Actualmente hay 4 Líneas, pero una adecuada estrategia de itinerarios podría permitir incrementar el número de ellas).

Así mismo, el intercambiador de transportes en la Explanada de la Estación reforzará este espacio urbano como punto neurálgico de la ciudad, generador de nuevas relaciones de ámbito metropolitano.

La propuesta municipal de diseño se ha basado en los siguientes aspectos:

- A. Integración del edificio subterráneo y de sus accesos tanto rodados como peatonales en el entorno, adecuando la Explanada de la Estación con un proyecto urbanístico emblemático que resuelva adecuadamente la funcionalidad subterránea requerida con su vocación de espacio público de primer orden en superficie.

- B. Salvaguardar la imagen de la Antigua Estación Ferroviaria, utilizando los pabellones como elementos constituyentes del funcionamiento del Intercambiador.
- C. Asociar la correcta funcionalidad, los recorridos claros y de fácil interpretación con una alta calidad ambiental, donde la iluminación natural tenga una gran importancia.
- D. Compatibilizar la implantación de la Estación de autobuses con las infraestructuras de transporte existentes (Cercanías Renfe y Estación de AVE) y las que están en fase de construcción (Metro) con objeto de integrar los modos de transporte que intervienen en un único intercambiador modal, que facilite al viajero, destinatario fundamental de la intervención, los trasbordos entre los diferentes modos reduciendo al máximo el tiempo empleado en ellos.
- E. Todos los trasbordos entre los diferentes modos de transporte, se realicen a nivel de un único vestíbulo de viajeros.
- F. La hipótesis de dársenas necesarias para autobuses es de 72.
- G. Los usos y dotaciones complementarias estarán asociadas al hecho del viaje, trasbordo, estancia y parada de viajeros.

La solución planteada se estructura en 5 **zonas funcionalmente diferenciadas** que son:

1. Estación de Autobuses.
2. Distribuidor interior.
3. Túneles de acceso.
4. Conexiones con los vestíbulos de Metro y de ADIF.
5. Ordenación en superficie.

La estación de autobuses se desarrolla bajo la Explanada de la Estación con una planta trapezoidal de dimensiones aproximadas de 129 m x 85. El cuerpo principal es el situado bajo la Explanada de la Estación, nivel -1. Los niveles -2, -3 y -4 se destinan a dársenas de autobuses mientras que el nivel -1 es completamente peatonal, resolviéndose a través del mismo los accesos peatonales a las plantas de autobuses de forma que se minimicen sus recorridos peatonales por estas plantas. Por este nivel -1 se resuelven las conexiones peatonales con la Estación del metro y a las estaciones de ADIF, desde la cual se accede a la estación de Cercanías, y de metro.

Sería importante tener en cuenta que la estancia principal de los viajeros se deberá producir en el nivel -1 donde disponen aquí de espacios más amplios y otros equipamientos como la cafetería, prensa, etc. Las zonas de tránsito y estancia se disponen alrededor del eje de los núcleos de comunicación, y perimetralmente, se disponen las diferentes dependencias (locales de uso del viajero, dependencias internas).

Es de señalar la importancia dada a la entrada de luz natural en los espacios interiores, que hace psicológicamente mas “exteriores” niveles que pueden estar a más de 12 m. de profundidad, para lo cual existirán grandes espacios acristalados en los accesos y lucernarios próximos a las comunicaciones verticales, siempre que ha sido posible.

▪ **El esquema principal propuesto por planta es:**

- Núcleo vertical de comunicaciones, que alberga las escaleras fijas y mecánicas y los ascensores, conectando espacio urbano, islas de viajeros y vestíbulo de interconexión.
- Las islas se rodean por las dársenas de autobuses y los carriles de circulación estando estos comunicados por rampas y túneles con los viales exteriores y rampas de interconexión entre niveles a fin de optimizar la gestión de tráfico.

▪ **Conexiones con los niveles de metro y Adif.**

Desde el vestíbulo general, como se ha dicho, se producirán los accesos a los otros modos de transporte: Metro y Ferrocarril.

- Acceso al Metro. Los accesos a la estación de autobuses desde el exterior a nivel de calle serán compartidos con los del Metro dado que por ambas bocas se puede acceder indistintamente a ambas instalaciones. El acceso desde el vestíbulo del intercambiador al Metro se produce sin desniveles ni barreras dado que ambos vestíbulos están situados exactamente a la misma cota.
- Acceso a estación ferrocarril Málaga “*María Zambrano*”. Se produce en el eje del intercambiador y se realiza a través de escaleras mecánicas y fijas y ascensor, ya que el vestíbulo general de la estación de ferrocarril esta situado a nivel de calle. Una vez en el vestíbulo, se accedería a cercanías o a largo recorrido por los corredores ya previstos al efecto dentro del vestíbulo general.

▪ **Conexiones con el nivel de los Autobuses Urbanos.**

Desde el vestíbulo general (planta -1) se accede al nivel de calle, por 3 puntos, en la propia Explanada de la Estación, por lo que hoy circulan cuatro Líneas (C1, C2, 19, 24); pero que podrían incrementarse con una adecuada estrategia de modificación de itinerarios (líneas de C/ Cuarteles, por ejemplo).

CAPÍTULO SEGUNDO. SISTEMA GENERAL DE PARQUES Y ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS.

Se exponen a continuación los elementos y piezas que han de complementar el sistema general de espacios libres públicos y parques del municipio.

Ámbitos Churriana y Bahía de Málaga

De los sistemas generales previstos por el PGOU de 1997 quedaban por obtener Sta. Tecla, que se mantiene coma tal.

El Campamento Benítez, donde se realizará por el Ministerio de Fomento el Museo del Transporte, se considera Sistema General ya obtenido por dicha Administración Pública, excepto en los suelos aún de propiedad privada.

El núcleo de Churriana tiene además dos grandes oportunidades de macro espacios libres aún por explotar: uno el gran sistema de la Sierra de Churriana, y otro el conjunto que se ha venido o se irá constituyendo con el sector urbanizable de el Retiro, ya aprobado, y el sector de la Cónsula aún por tramitar, que conformaba ya en el PGOU de 1997 la posibilidad de configurar el gran parque de Churriana.

Respecto a la Sierra de Churriana, es preciso mantener la protección existente sobre los suelos no urbanizables de la misma, si bien se ha considerado en esta fase de redacción del PGOU, la posibilidad de calificar con baja densidad algunas zonas bajas de la misma, con el fin de obtener la cesión de buena parte de los terrenos de la Sierra.

En dichos suelos, ya protegidos por el Plan Especial de Medio Físico, de cuya protección derivó la del PGOU 1997, coinciden una litología de mármol azul tableado, que es la que alberga los importantes recursos hidrológicos de "los manantiales de Málaga", un área de las de mayor sensibilidad paisajística, única elevación junto a su sistema de la sierra de Mijas del valle del Guadalhorce y de la costa, pinares de repoblación al noroeste en la carretera de Alhaurín, y una importante biodiversidad asociado al matorral que ha hecho que hayan sido inventariados en ella varios "habitats" de interés ambiental.

En esta Sierra, una vez acotado el área de las viviendas ilegales con el Plan Especial con el que se procederá a su clasificación y redotación, se delimita en el resto:

- Un sector de Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS-CH.1 "El Albaricocal"), con un mínimo de aprovechamiento y uso hotelero y comercial para obtener una buena parte de los terrenos de la sierra.
- Un Área de Reserva en SNU en el resto de los terrenos para proceder a la expropiación de los terrenos para su protección, impidiendo así las sucesivas parcelaciones que se venían produciendo, quedando sujetas las transmisiones de terrenos a los derechos de tanteo y retracto previstos en la LOUA. Y permitiendo, una vez obtenidos los terrenos, dotar a la zona de áreas de acondicionamiento y adecuación paisajística.

La otra zona, ésta de carácter de parque urbano, aunque tenga características de frontera con lo rural, es la constituida en el PGOU de 1997 con los sistemas locales de los sectores “El Retiro” y “La Cónsula”.

La gran oportunidad que el PGOU de 1997 apuntaba, es la de crear este gran parque, suma de cesiones de sectores, entre la Cónsula y el Retiro, de forma que los dos jardines monumentales fueran los referentes y extremos de una pieza o espacio libre del doble de dimensión.

Ahora hay, además, una nueva oportunidad. Se ha solicitado por el Distrito que se califiquen y pongan en valor el olivar y la ermita donde se realiza la romería en la Sierra, así como el vestigio histórico de la Fuente del Rey, ambos de propiedad municipal.

Teniendo en cuenta, por otra parte, que el olivar y la ermita de la romería pueden conformar un eje con los edificios de la Cónsula, el parque que el PGOU preveía uniendo el Retiro y la Cónsula, puede extenderse también hasta la ermita.

De esta forma, y si se le dá una entrada trasera, por la C^a de Alhaurín, propiamente dicha, a los edificios de la Cónsula (que tienen también fachadas dignas detrás), se amplía la entrada prevista desde el nuevo parque a la misma, y se dota al Retiro de una entrada lateral, se puede conseguir un gran parque monumental en “ele”, que articule las tres piezas monumentales, y se convierta en el gran parque semirural de Churriana, y uno de los mayores del municipio.

La obtención de este parque se confía en parte a las cesiones locales de los sectores SUNC-R-CH.1 y SUS-CH.1, y en parte a los SGs CH.1 y CH.2.

Sin olvidar la gran superficie verde que se irá conformando con la cesión de zonas verdes en el entorno del Retiro, de los sectores SUS-CH.1 y SUS-CH.2, que podrán permitir en el futuro su ampliación, o, en todo caso, que la edificación no rodee los jardines históricos.

Estos dos grandes espacios, por tanto, de la Sierra y de la Cónsula-Retiro- Ermita, junto a este entorno del Retiro, constituyen los grandes “pulmones” de Churriana, la transición entre lo edificado y su entorno rural o la intrusión del medio natural en el medio urbano, el plus o la diferencia cualitativa con otros núcleos o municipios del entorno que puede terminar de dotar del carácter necesario como habitat al núcleo residencial de Churriana.

Ámbito Puerto de la Torre

Se proponen tres nuevos sistemas generales de espacios libres: el antiguo vertedero sellado, de propiedad municipal, los terrenos de SNU existentes entre Cañada de los Cardos la subestación eléctrica los Ramos, el Puerto de la Torre y la Píndola, y el SG-PT.4 “Orozco”.

Estos sistemas, junto a la Píndola, formarán grandes bolsas de suelo libre entre el Puerto de la Torre y Teatinos, y la dotación de zonas verdes correspondiente a los suelos clasificados en el entorno.

Ámbito Campanillas

Consecuentemente a la propuesta de establecer un modelo urbano singular en el ámbito conjunto de la vega de Campanillas y el entorno del Parque Tecnológico, se hace una definición potente de un sistema estructurante de grandes parques, con la doble misión de equipar al conjunto y de satisfacer los objetivos ambientales y paisajísticos propuestos. El sistema consta de los siguientes elementos:

- **Parques de las Vegas fluviales del curso bajo del río Campanillas (SGIT-CA.2 y SGIT-CA.3)** extendiéndose por ambos márgenes desde el puente en la avenida José Calderón hasta la desembocadura en el río Guadalhorce. Se propone su destino a parque suburbano de condición natural, conservando elementos definidores de su forma territorial y de su paisaje. Son dos parques que en su conjunto tendrán 394.817 m².
- **Parque del Cerro de Maqueda (SGNS-CA.1)**, para el incremento de la dotación de estos dos núcleos y de sus crecimientos, y como salvaguarda de este hito sobresaliente del paisaje. Tiene una superficie de 82.661 m²., y tiene continuidad con el sistema local de espacio libre del sector de suelo urbanizable sectorizado de Maqueda Central (SUS-CA.4).
- **Corredor verde del arroyo del Prado Jurado (SG-T.7, SG-T.8 y SGNS-T.1)** concebido como límite del desarrollo industrial en Trévenez, y separación ambiental de las áreas de suelo urbanizable sectorizado para usos residenciales de las "Cerámicas". Tiene una superficie de 114.285 m².

En su totalidad, el sistema estructural de parques propuesto para este ámbito tiene una superficie de 591.763 m².

Ámbito Guadalhorce

La propuesta mantiene en este ámbito la iniciativa del Plan General de 1997 de crear corredores lineales en sentido norte-sur, de relación entre los desarrollos urbanos del borde norte (Campus Universitario) y los bordes fluviales del río Guadalhorce.

Se incorpora un espacio de interés medioambiental especial por la avifauna que acoge, el Parque de la Laguna del Guadalhorce, en ubicación intersticial entre el ferrocarril y el polígono industrial, pero con características suficientemente adecuadas para ser reservado como lugar de observación y mantenimiento de las especies existentes. Su recuperación y acondicionamiento podrá a su vez permitir la utilización ciudadana con fines educativos y de esparcimiento controlado. Tomando la consideración de Sistema General de Áreas Libres SG-G.2, su superficie alcanza los 225.218 m²s.

Asimismo, el tratamiento adecuado de las márgenes del río Guadalhorce en su curso bajo, próximo al Tarajal y a Avenida Velazquez, complementado con la incorporación de terrenos caracterizados como Sistemas Generales de interés territorial, así como con los espacios libres resultantes de la ordenación del borde de los polígonos existentes, generará un parque fluvial lineal de carácter metropolitano, como el indicado en el planeamiento territorial, al que se podrán incorporar usos complementarios de carácter dotacional público que contribuyan a fomentar su utilización, tales como canal de remo u otros deportivos o de interés social, en función

de su compatibilidad y adecuada inserción ambiental, siempre que no se vea distorsionada su imagen esencial como zona de parque equipado.

La superficie de Sistemas Generales destinados a tales efectos alcanza una extensión de 287.577 m²., con la consideración de Sistema General de Interés Territorial SGIT-SNU-G.2

Ámbito Rosaleda

Parque del Norte.

La propuesta de desmantelamiento y traslado de las instalaciones de la fábrica de cerámica Salyt tiene como uno de sus objetivos fundamentales, además del traslado de la actividad, la implantación de un uso comercial y la consecución de mayores superficies para ampliación de zonas verdes y equipamiento de la zona residencial. A ello se une la necesidad de buscar una mejor relación de este lugar con el Parque del Norte, espacio importante de esparcimiento que presenta algunas dificultades de acceso con esta zona por las limitaciones de paso que provoca el viaducto de la Avenida de Valle Inclán.

En la nueva ordenación prevista para este ámbito se incorpora como complemento y ampliación del Parque del Norte una zona para equipamiento deportivo, que habrá de prestar servicio a la población de ambos lados de esta vía, y que deberá contribuir en los espacios públicos anexos a la edificación a la mejora de las relaciones peatonales y bajo rasante, a la demanda de aparcamiento planteada por los ciudadanos habitantes en este entorno.

De esta ampliación se contabilizarán zonas verdes y equipamientos deportivos por un total de superficie de 15.741 m².

Ámbito Litoral Oeste y Prolongación

De los sistemas locales existentes, se ha considerado incluir en el Sistemas Generales de áreas Libres, por su funcionalidad, los parques existentes, obtenidos en el desarrollo del planeamiento. De estos, su cuantificación es la siguiente:

- Parque Litoral. Parque existente de 50.745 m².
- Parque del Cementerio de San Rafael; suelo urbano pendiente de reurbanización una vez extinguido su uso como cementerio, en el que se contemplan 66.432 m².
- Parque del Oeste. Parque existente sensiblemente lineal de unos 74.546 m²., con fachada al Paseo Marítimo de Antonio Machado.
- Parque de Huelin. Recientemente urbanizado, que tiene una superficie de espacios libres de 58.644 m². y 14.892 m². en equipamientos de diversa consideración.

De los sistemas generales propuestos en el PGOU de 1997 queda por obtener en este ámbito los SG-LO.4, LO.5 y LO.7 (de todos ellos se ha obtenido alguna parte). Todos estos vuelven a delimitarse como sistema general, incluidos con las denominaciones SG-LO-1, SG-LO.2 y SG-LO.3, con la siguiente descripción espacial y cuantificación:

- ***Prolongación del paseo marítimo de poniente y Parque litoral de la desembocadura del Guadalhorce.*** Se mantiene la idea de prolongación del paseo marítimo hasta la desembocadura del río Guadalhorce, nexo verde de unión entre los equipamientos deportivos de ciudad que se ejecutan o proyectan en el sector de "El Pato", el nuevo vial de acceso al Puerto (SG-LO.3 del Plan del 97) y el frente marítimo del oeste de la ciudad. A excepción de una parcela de equipamiento de 12.540 m². para incluir un edificio de carácter institucional, el resto del suelo incluido en los SG-LO.1 (38.677 m².) así como el SG-LO.2 (15.602 m².), esta calificado como áreas libres y esparcimiento. No todo ello tendrá consideración de zonas verdes debido a que unos 17.000 m². de lo calificado como tal pasará a incorporarse a espacios de playa.

A este respecto, significar que también en el ámbito de suelo urbanizable de Torre del Río (PA-LO.6) se incorporan como nuevas zonas de playas 11.633 m², que se vinculan a la superficie recientemente incorporada por sentencia judicial como merecedoras de dicha clasificación. También el SG-LO.3 "Playa de la Térmica", de unos 39.058 m². se destinarán en su totalidad para área de playas.

Ámbitos Litoral Este y Pedrizas.

Nuevos elementos propuestos. Descripción espacial y cuantificación.

- ***Parque Monte Victoria.*** Corresponde con suelo actualmente clasificado como suelo No Urbanizable, del que, procedente de diverso origen es ya en un elevado porcentaje propiedad municipal.

El crecimiento urbano lo sitúa estratégicamente en el centro de una zona ya consolidada, siendo referente visual por de todo el entorno, formando un conjunto con el conocido como "Monte de las Tres Letras". Existe actualmente una masa arbórea, en aparente buen estado, de difícil acceso, solo atravesado por un estrecho camino asfaltado que comunica el Camino de los Almendrales con la parte alta de Conde Ureña. El agregar este pulmón a la red de parques urbanos significa una importante apuesta por potenciar el valor ambiental y paisajístico de Málaga como enclave singular en el punto de encuentro entre el mar y la montaña.

Requerirá un cuidado proyecto que permita un uso ciudadano y preserve la diversidad actual. En un punto central se prevé un pequeño equipamiento que sirva de punto de referencia y control de todo el sistema, sería adecuado la localización de un centro vinculado a estudios ambientales.

La superficie total propuesta a obtener es de 80.016,27 m². (correspondientes a SG-LE.1 y SG-LE.3) como espacio libre y de 3.481 m². (SG-LE.2) para el citado equipamiento.

Con el incremento propuesto el PG Monte Victoria representa en su conjunto una superficie total de 357.125,64 m².

- **Gibralfaro.** *“La posibilidad de contar con un espacio natural de valor paisajístico y urbano a la vez, perteneciente a los montes de Málaga y al centro histórico al mismo tiempo, supone una oportunidad única de trabajar sobre él, como si de un laboratorio se tratase, con la ecología en su sentido más amplio. Desde una visión ecológica, Gibralfaro es un pulmón para la ciudad, un bosque, un parque, un jardín, una vegetación, una fauna, una naturaleza, una topografía, una edafología ...”*

**Análisis, diagnóstico y recomendaciones
al PEPRI Centro Área 2-3** (elaborado por
A. Alvarez Gil, S. García García, R. De
Lacour Jiménez, A. Santoyo Arenas y L. Díaz
Cabiale, arquitectos y E. Asenjo Rubio,
Historiador del Arte).

La propuesta consiste en entender el ámbito completo de Gibralfaro como elemento integrador cultural y paisajístico, donde la zona no construida también forma parte del conjunto histórico y donde las diversas administraciones deben compaginar los esfuerzos necesarios para su conservación, uso y puesta en valor. Siendo necesario a nivel normativo extender el criterio de protección paisajística a zonas urbanas donde la pendiente y la necesidad de contención de terrenos obligan a determinadas condiciones constructivas y de acabados.

Se propone, asimismo, la redacción de un Plan Director y la posibilidad de creación de un órgano de Gestión global mediante la figura jurídica adecuada.

Posteriormente, la preocupación e iniciativa ciudadana por los Montes Gibralfaro, Sancha y de la Cruz (constituidos en Plataforma Ciudadana para la defensa de Gibralfaro) se vio refrendada en una Moción Institucional del Excmo. Ayuntamiento Pleno aprobada con fecha 22 de febrero de 2007. Dicho acuerdo insta, como punto único, a redactar de forma inmediata un Plan Especial de Protección Monte Gibralfaro, de la Cruz y Sancha, fijándose como prioridad la necesidad de un análisis, protección y planificación unitaria del conjunto Gibralfaro en su triple aspecto ambiental, cultural y de uso ciudadano.

La delimitación del Plan Especial es ambiciosa y responde a los objetivos de protección, en sentido amplio del término, surgidos del acuerdo del Ayto Pleno. Por ello en el documento se reconoce que el punto de mira fundamental que debe unir y relacionar las distintas realidades urbanas que convergen, es el potenciar su valor de singularidad territorial y medioambiental, por ser éste el que justifica y explica a lo largo de la historia su uso y el que nos dará pistas para cualquier intervención futura sobre él.

La superficie pendiente de obtención para su incorporación al Sistema General es de 63.418,68 m². (correspondiente a SG-LE.4, SG-LE.5 y SG-LE.6), además de otros espacios libres vinculados para su obtención a la unidad discontinua al SUNC-R-LE.8 resultando un total de espacio libre, entorno del Castillo de 309.487 m².

- **Parque del Monte de San Antón.** Se incluye el SGIT SNU-LE.1 de 58.635,79 m². Parque Pinares de San Antón. Este Sistema General se une a Sistemas Generales ya obtenidos al Norte de Pinares y al Oeste del Lagarillo, respectivamente, así como al Sistema Local verde obligatorio por encima de la cota 250 en el SUS-LE.5 y configuran el Parque Metropolitano PM-6 previsto en el POTAUM.
- **Parque Monte Miramar.** Se completa el Sistema General actual con el delimitado como SG-LE.7 de 5.601 m². en la Avenida de Mayorazgo.
- **Parque Santa Catalina.** Correspondiente con el SG-LE.8 de 6.661,52 m².
- **Parque Morlaco.** Se completa el parque actual con los delimitados SG-LE.9 de 1.739 m². y SG-LE.10 de 8.885,783 m².
- **Parque Jarazmín.** Se plantea un Sistema General de Espacios Libres y Equipamiento al noroeste de Jarazmín con una superficie de 21.997,22 m².
- **Parque San Telmo.** Son suelos delimitados por barreras físicas: la autovía, los viales existentes, representando el borde superior cornisa de la ciudad consolidada. Su localización como cierre y valor paisajístico se ve reforzado al estar longitudinalmente atravesado por el recorrido del acueducto de San Telmo.

El acueducto se convierte en esta zona en el único “hilo argumental” que puede vertebrar una zona muy desestructurada, mezcla de un origen de parcelación rural, crecimientos con trazados de ciudad lineal y en retícula como forma de ocupación de las zonas más llanas y próximas al río y posteriores crecimientos desmesurados de edificios en altura sin un apoyo viario acorde con su intensidad.

El nuevo parque coronará la zona urbana, incorporándose una concatenación de equipamientos que conecten todos los espacios libres. Esta propuesta permite, además, la creación de un vial de cornisa, que requerirá un especial estudio por su difícil trazado y adaptación al terreno que conecte ambos márgenes de la cuenca, pie de los Montes de Málaga, con trazado paralelo a la ronda de circunvalación, descargándola parcialmente de tráfico de recorridos entre zonas urbanas muy próximas como pueden ser Monte Dorado, Tasara y Colinas del Limonar que actualmente están en proceso de consolidación, con un incremento de población notable.

La superficie total es de 66.066,16 m². Su denominación en plano: SG-PD. 2 “San Telmo”.

CAPITULO TERCERO. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO.

Ámbito Churriana

Los sistemas Generales de Equipamiento propuestos en Churriana, son, además del de Campamento Benítez, el SG-CH.7, deportivo de Carambuco. Con una superficie de 37.527 m² se delimita éste último en una zona de difícil uso agrícola, entre el sector de Uso Productivo SUS-CH.5 Carambuco, y la circunvalación de Churriana, que puede satisfacer esta demanda en el distrito.

Ámbito Puerto de la Torre

Si bien se propone como Sistema Local, la mayor superficie de equipamiento de la zona es la que se obtendrá como suelo de cesión del sector de San Cayetano, al norte del Puerto de la Torre, en la Carretera de Almogía, una gran bolsa de suelo de 114.894 m², integrada en una urbanización de baja densidad, como reserva para un uso de interés para esta zona de la ciudad, que necesite para su implantación una extensión de suelo semejante.

Ámbito Campanillas

Se proponen, las siguientes áreas como sistema general de equipamientos, con independencia de los que correspondan a cada sector como sistemas locales:

- **Equipamiento de “Liria Suroeste” (SGIT-CA.10) y “Liria Sureste” (SGIT-CA.9).** Situado en la parte más occidental del termino municipal, entre la autovía del Guadalhorce (A-357) la autovía del Parque Tecnológico y el vial estructurante longitudinal oeste, al sur de santa Rosalía. Este suelo que el plan anterior lo clasificaba como no urbanizable que propone como enclave de reserva capaz de albergar equipamiento de gran escala para la ciudad, y que por su posición estratégica puede asumir dotaciones de marcado carácter metropolitano. Cuenta con una extensión conjunta de 585.619,91 m².
- **Equipamiento “Castañetas” (SG-CA.4).** Situado al este del núcleo del mismo nombre, pretende que su destino sea un gran centro de dotaciones deportivas apoyado por un entorno natural en la margen derecha del río Campanillas y en las proximidades del campo de Golf Guadalhorce. Cuenta con una extensión de 113.079 m².
- **Equipamiento “Manceras Oeste” (SG-CA.11).** Situado al oeste del núcleo de Manceras y colindante con la autovía del PTA. Por su posición estratégica de optima centralidad y comunicación respecto de los núcleos de suelo urbano existente así como de los nuevos desarrollos urbanísticos previstos, se propone como dotacional para servicios de interés público y social. Cuenta con una superficie de 69.353 m².

- **Equipamiento de “Mercados de Abastos” (SG-T.1).** Situado al norte de Mercamálaga, se concibe este equipamiento como sistema general, complementario a las actividades de los mercados municipales de abasto, que desarrolla el ente Mercamálaga. Cuenta con una superficie de 91.130 m².

En resumen la superficie destinada por el Plan a sistema general de equipamiento supone una superficie total de 859.181,91 m².

Ámbito Guadalhorce

En este ámbito se define como pieza central de equipamiento el entorno de la antigua fábrica conocida como “La Corchera”, como área de centralidad que estructura y polariza el conjunto de nuevas piezas residenciales y empresariales, que se han concebido y denominado “Ciudad del Conocimiento”. Esta pieza del entorno de la Corchera, no obstante, al encontrarse instrumentalmente definida como Sistema Local en su sector correspondiente por su función articuladora, debe ser conceptuada como equipamiento estructural. Tiene una superficie de 28.200 m².

Por otra parte, la propuesta de reserva de suelos para ubicación de una edificación destinada a usos dotacionales, en proximidad al viario distribuidor metropolitano oeste de apoyo a la hiperronda, servirá a los efectos previstos de localización de un equipamiento de tal tipo de carácter metropolitano en el área, contemplándose como Sistema General de Interés Territorial denominado SGIT-G.3, con una superficie de 18.299 m².

Ámbito Litoral Oeste y Prolongación

Nuevas áreas y tipos de equipamiento:

- **El enclave institucional en el Parque Fluvial del Guadalhorce.** En el borde del río Guadalhorce ocupado antiguamente por una planta de gas, se propone un enclave para usos institucionales. Se configura como lugar de oportunidad para algunos de los proyectos estratégicos definidos por el Plan Estratégico de Málaga como atracción de instalaciones, eventualmente de organismos europeos, que aprovechen la posición geopolítica de Málaga en el Mediterráneo al norte de África. La nueva parcela de equipamiento, incluida e integrada entre las zonas verdes previstas en la desembocadura del Guadalhorce, tiene una superficie de 12.539 m². Su delimitación se incluye en el sistema general verde SG-LO.1 “Repsol Butano”, SG-LO.7 del Plan del 97.
- **Auditorio de la Ciudad Explanada de San Andrés.** Junto al nuevo parque de Huelin ejecutado en las antiguas instalaciones de CAMPSA, y el nuevo Paseo Marítimo Antonio Machado, se plantea en la Explanada de San Andrés, dentro del ámbito del Plan Especial que desarrolla el Sistema general portuario, una parcela de 31.354 m² (también sistema general), de uso ciudadano-cultural para ubicar en ella el futuro Auditorio de la Ciudad, cuya construcción y funcionamiento constituirá un factor indudable de regeneración de un buen tramo de la fachada marítima de poniente y una oportunidad que trasciende la gran importancia de su valor como equipamiento.



Descripción de la propuesta del Auditorio.

La Ciudad de Málaga mantiene históricamente una importante actividad musical. La creación de la Sociedad Filarmónica en 1869, del Conservatorio Superior de Música en 1871 y de la Orquesta Sinfónica en 1875 (entre los hechos más relevantes en cuanto a infraestructura musical se refiere), han propiciado la existencia de una numerosa afición musical en la Ciudad. Los conciertos de temporada de la Orquesta Filarmónica de Málaga se ofrecen en el Teatro Municipal Miguel de Cervantes que dispone de un aforo de 1.127 localidades, que es claramente insuficiente para la demanda existente.

Para la construcción del futuro Auditorio de la Ciudad se firmó en enero de 2007 un Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, a través de los Ministerios de Fomento y Cultura, la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Cultura, y el Ayuntamiento de la ciudad de Málaga, a los efectos de llevar a cabo una serie de acciones conjuntas con la finalidad de, por un lado, promover y construir el Auditorio de Música, con el objeto de contribuir al fomento de la cultura y de las artes, y a la promoción turística y el desarrollo económico de la ciudad de Málaga y su área de influencia, y, por otro lado, establecer el régimen de propiedad del inmueble.

La construcción de un Auditorio de Música en la Ciudad, vendría a paliar las insuficiencias mencionadas, sin olvidar que un espacio de esta naturaleza necesita una polivalencia que asegure su pleno uso. Por ello, el equipamiento musical que se propone es fundamentalmente un auditorio de música sinfónica y de cámara, sede de la Orquesta Filarmónica de Málaga, que pudiera compartir dicha actividad con los espectáculos líricos, de teatro, de cine, de música electroacústica, etc...

Además del Auditorio se prevé también la ubicación del un equipamiento cultural complementario y del Instituto Oceanográfico. El Equipamiento cultural se concibe preferentemente como espacio escénico teatral, dentro de los usos de ocio y cultura previstos en el vigente Plan Especial del Puerto, que contaría con una parcela de unos 9.600 m² y unos 8.000 m² construidos. La propuesta nace del compromiso de un grupo de profesionales y entidades públicas y privadas para la implantación de un "contenedor" que se convierta en foco de atracción tanto cultural como turística, cuyo fundamentado sea la promoción de las artes escénicas. El Instituto Oceanográfico contará con un techo máximo de 5.000 m² construidos.

A efectos del cómputo del nuevo sistema estructural de equipamientos no se tendrá en cuenta la superficie de estas actuaciones, en cuanto que ya fueron previstas por el Plan General de 1997 y, aunque el destino sea de uso ciudadano, están incluidas en el ámbito portuario y previstas en el Plan Especial aprobado en 1998.

Ámbito Centro Histórico

Nuevas áreas y tipos de equipamiento.

- **Propuesta en El Ejido.** Se trata de una plataforma situada en una elevación natural, en cota intermedia entre Monte Gibralfaro y el borde litoral, en la historia reciente vinculada al origen universitario de la ciudad.

La actual situación de traslado de los centros universitarios ha convertido esta zona en un espacio infrutilizado, con edificios sin uso o mal conservados en algunos casos, con difícil acceso y carente de aparcamientos.

Las relaciones visuales con todo su entorno, con los espacios verdes que lo circundan, su carácter casi de “monte sagrado”, con conexión a la ciudad antigua, requiere repensar el lugar, sus posibles usos y posición respecto al resto de la ciudad.

Se plantea una actuación que implique una decidida recuperación para uso ciudadano y puesta en valor como gran espacio público, en el que tienen cabida grandes espacios libres y de esparcimiento con un gran centro cultural y de equipamiento, espacio alternativo a las propuestas de espacios culturales más “ortodoxos” que se concentran en el centro histórico. Es deseable que su proyección parta desde una iniciativa y reflexión colectiva que surja desde un concurso de ideas previo.

Espacio mezcla vinculado a la apuesta tecnológica y su utilización en el ámbito de la cultura, las artes escénicas, cinematográficas y las nuevas músicas; centro de documentación y mediateca; posibilidad incluso de unir espacios deportivos y para la juventud.

Su localización estratégica permite mantener una doble escala que mezcle usos de carácter general con otros que den servicio tanto a la población de la zona norte de la ciudad, que carece de equipamientos culturales, como a residentes del centro antiguo.

Por ser suelo de titularidad pública se incluye como suelo urbano sujeto a planeamiento de desarrollo, PE-5 “El Ejido”, con una superficie total de 108.819,60 m².

En la página siguiente se recogen los Sistemas Generales de Espacios Libres, Equipamiento y Viario que se integran en el nuevo Área de Reparto del SUS (Suelo Urbanizable Sectorizado).

SISTEMAS GENERALES

	POTAUM	PGOU A. P.	PGOU EX.C.	USO
SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES				
Red Ferroviaria				
Conexión exterior alta prestación Málaga-Córdoba	1	SG	SG	Ferrovioario
Conexión Exterior eje ferroviario del Mediterraneo. Propuesta	2	sin incluir	SG	Ferrovioario
Conexión Exterior corredor ferroviario Costa del Sol	3	sin incluir	SG	Ferrovioario
Conexión Red cercanías C1 (corredor occidental). Desdoblamiento	1	SG	SG	Ferrovioario
Conexión Red cercanías C2 (corredor Málaga-Álora). Desdoblamiento	2	SG	SG	Ferrovioario
Conexión Red cercanías C1-C2. Propuesta	3	SG	SG	Ferrovioario
Conexión Puerto de Málaga (Propuesta soterramiento)		SL	SG	Ferrovioario
Infraestructuras de apoyo		SG	SG	Ferrovioario
Red de Metro y Tranvías				
Línea 1 Malagueta- Teatinos-PTA		SLV (subsuelo)	*	Metro
" " Ramal Metro PTA		SLV	SG CA 8	Metro
Línea 2 Malagueta- Martín Carpena		SLV (subsuelo)	*	Metro
Línea 3 Conexión Málaga- Rincón de la Victoria		SLV (subsuelo)	*	Metro
Línea 4 Guadalmedina- Las Virreinas		SLV (subsuelo)	*	Metro
Infraestructuras de apoyo. Cocheras		ST	SGIT	Metro
Infraestructuras de apoyo. Intercambiador de la Araña		SG metropolitano	SGIT SNU LE 2	Metro
Red Viaria de carácter metropolitano. Conexiones Exteriores				
Autovía del Mediterraneo (A7, E15)	a2	SG	SGIT	Viarío
" " Terrenos pendientes adquisición		SG LE 13	SG LE 13	Viarío
Autovía de Málaga (A 45)	a3	SG	SGIT	Viarío
Autopista Alto de Pedrizas (AP 46)	a4	SG	SGIT	Viarío
Hiper ronda de Málaga	a5	SG	SGIT	Viarío
Conexión Aeropuerto	a6	SG	SGIT	Viarío
Campillos Málaga por el Valle del Guadalhorce (A 357)	a7	SG	SGIT	Viarío
Red Viaria de carácter metropolitano. Conexiones Metropolitanas				
Teatinos- PTA (A 7076, A 7054)	a.1	SG T 3	SGIT	Viarío
" " Ampliación Carretera A 7054 N		sin especificar	SGIT CA 7	Viarío
" " Ampliación Carretera A 7076		sin especificar	SGIT T 3	Viarío
Puerto de Málaga- Vial Distribuidor	a.2	SG	SGIT	Viarío
Plataforma Reservada Churriana	a.3	SG	SGIT SNU CH 1	Viarío
" " Tramo		SG	SGIT CH 5	Viarío
Valle del Guadalhorce- Distribuidor Oeste Metropolitano	a.4	sin especificar	SGIT	Viarío
Variante de Alhaurín de la Torre (A 404). Plataforma Reservada	a.5	sin especificar	SGIT	Viarío
Vía A 7 Plataforma Reservada	a.6	SG	SGIT	Viarío
Churriana- Distribuidor Oeste- Alhaurín de la Torre	a.7	SG CH 3	SGIT	Viarío
Conexión Ronda Oeste Castañeta. Plataforma Reservada	a.8	SG	SGIT	Viarío
PTA- Conexión Hiper Ronda- Almogía	a.12	sin especificar	SGIT	Viarío
Conexión Hiper Ronda- Almogía (MA 3402)	a.13	sin especificar	SGIT	Viarío
Ronda Oeste y Norte (N331) y conexión sur Aeropuerto	b.1	SG	SGIT	Viarío
Distribuidor Oeste Metropolitano	b.2	SG G 3 y SG	SGIT	Viarío
Plataforma Reservada PTA Alhaurian de la Torre	b.3	SG y SLV	SGIT	Viarío
" " Tramo		SNU	SGIT SNU CA6	Viarío
Málaga- La Cala del Moral. Plataforma Reservada	b.11	SG	SGIT	Viarío
Red viaria de carácter municipal				
Vial Penetración Guadalmedina		SG	SG	Viarío
Ronda Interior Oeste		SLV	SG	Viarío
Ronda Interior Este		SG	SG	Viarío
Vial Norte Sur Interior		SLV	SG	Viarío
Semianillo Norte		SLV y SG R1	SG y SG R 1	Viarío
Prolongación de la Alameda		SLV	SG	Viarío
Prolongación Herrera Oria		SLV	SG	Viarío
Carretera de Cártama		SG	SG	Viarío
" " Ampliación Carretera A 7054 S		SG T 2	SG T 2	Viarío
" " Nudo Sur Carretera de Cártama		SG T 4	SG T 4	Viarío
" " Prolongación Ortega y Gasset		SG T 5	SG T 5	Viarío
" " Avda. Ortega y Gasset		SG T 7	SG T 9	Viarío
Vial Este- Oeste Teatinos		SLV	SG	Viarío
Vial Norte Sur Intermedio		SLV	SG	Viarío
Vial Este- Oeste Campanillas. Tramo Central		SG CA 5	SG CA 5	Viarío
" " Tramo Este		SG CA 6	SG CA 6	Viarío
" " Tramo Oeste		SGNS CA 2	SG CA 1	Viarío
Cordón Litoral Este		SLV	SG	Viarío
Acceso Autovía por Monte Dorado		SG	SG	Viarío
Vial Paralelo a Arroyo Las Cañas		SLV	SG	Viarío
Vial Servicio Parador de Golf		SGNS BM1 BM2	SG BM 3	Viarío
Conexión márgenes Río Campanillas		SLV	SG SNU CA 3	Viarío
Desdoblamiento C* de Alhaurín- Churriana		SG CH 3	SG CH 3	Viarío
Acceso Centro de Churriana		SG CH 4	SG CH 4	Viarío
Variante de Churriana		SG	SG SNU CH2	Viarío
" " Tramo		SG	SG CH6	Viarío
Vial Jaboneros		SG LE 11	SG LE 11	Viarío
Aeropuerto				
Aeropuerto Internacional de Málaga		SG Aeroportuario	SG	Comunicaciones
Puertos				
Puerto de Málaga		SG portuario	SG	Comunicaciones
Instalación Náutico-deportiva El Candado. Ampliación		PE 2	SG	Comunicaciones
Instalación Náutico-deportiva El Morlaco. Propuesta		PE 1	SG	Comunicaciones
Sistema de Transporte de Viajeros y Mercancías de carácter metropolitano.				
Nodo transporte Primer nivel Estación Central de Málaga.	a1	SG Ferroviario	*	Comunicaciones
" " Aeropuerto de Málaga I	a2	SG Aeroportuario	*	Comunicaciones
" " Puerto de Málaga.	a3	SG Portuario	*	Comunicaciones
Nodo transporte Segundo nivel Martín Carpena.	b4	SLV	*	Comunicaciones
" " San Julián.	b5	SG ferroviario	*	Comunicaciones
" " Arroyo Totalán.	b6, EQ 2	SG Metro	* SGIT SNU LE 2	Comunicaciones
" " Teatinos.	b7	SLV	*	Comunicaciones
" " Castañetas.	b8	SG	*	Comunicaciones
Nodo de transporte Tercer nivel Las Virreinas.	c15	SLV	*	Comunicaciones
Estación de Autobuses de Málaga		VIARIO (subsuelo)	SGIT	Comunicaciones
Centro de Transportes de Mercancías de Málaga (CTM)	1	PAM T 1(83) M	SGIT	Comunicaciones
Ampliación CTM	2	PA T1 (T)	SGIT	Comunicaciones

SISTEMAS GENERALES

	POTAIUM	PGOU A. P.	PGOU EX. C.	USO
SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PUBLICOS				
Sistema General de Equipamientos y de carácter metropolitano existentes				
Campus Universitario de Teatinos	Citados en memoria	SL	SGIT	equipamiento
Ámbito del Campus Universitario de El Ejido		SL	SGIT	equipamiento
Complejo Hospitalario Regional de Málaga.				
Hospital Carlos Haya.		SL	SGIT	equipamiento
Hospital Civil san Juan de Dios		SL S	SGIT	equipamiento
Hospital Materno Infantil		SL S	SGIT	equipamiento
Hospital Clínico Virgen de la Victoria		SL	SGIT	equipamiento
Museo Picasso.		SL	SGIT	equipamiento
Teatro Cervantes.		SL	SGIT	equipamiento
Archivo Histórico Provincial, antiguo Convento de la Trinidad		SL S	SGIT	equipamiento
La Alcazaba y el Castillo de Gibralfaro.		SL	SGIT	equipamiento
Futuro Museo de Bellas Artes del Palacio de la Aduana.		SL	SGIT	equipamiento
Centro Andaluz de Arte Contemporáneo.		SL	SGIT	equipamiento
Plaza de Toros de la Malagueta.		SL S	SGIT	equipamiento
Catedral		SL	SGIT	equipamiento
Palacio Arzobispal		SL	SGIT	equipamiento
Biblioteca Provincial		MC	SGIT	equipamiento
Jardín Histórico La Cónsula.		SG	SGIT	Espacios Libres
Jardín Histórico El Retiro.		SG	SGIT	Espacios Libres
Complejo Deportivo Martín Carpena.		SG	SGIT	equipamiento
Estadio de Fútbol de La Rosaleda.		SL D	SUNC R R 10	Residencial
" Deportivo S. Cayetano (Nuevo Estadio de Fútbol)		SL E	SGIT PT 7	equipamiento
Centro de Tecnificación Deportiva de Carranque.		SL D	SGIT	equipamiento
Ciudad de la Justicia de Málaga.		SL	SGIT	equipamiento
Palacio de Exposiciones y Congresos de Málaga.		PAM T4 (97)	SGIT	equipamiento
Sistema General de Equipamientos de carácter metropolitano propuestos				
La Araña- Intercambiador Arroyo Totalán.	EQ 2	SG Metro	SGIT SNU LE 2	comunicaciones
Equipamiento ambiental y turístico ligado al P.N. de los Montes de Málaga.	EQ 3	SUNC R PD 13	PE- SNU	equipamiento
		SG	SGIT	
Parque de Interpretación del Transporte en Campamento Benitez	EQ 4	SG BM 1	SGIT BM 1	equipamiento
		SGNS CA 4	SGIT CA 9	
Equipamiento Central de la aglomeración.(Liria)	EQ 9	SGNS CA 1	SGIT CA 10	equipamiento
Equipamiento ligado al paso del Distribuidor Oeste Metropolitano.	EQ 10	SUS G 4	SGIT G 3	equipamiento
Equipamiento zona de Soliva Norte-Lagar de Oliveros.	EQ 11	SUS PT 5	SGIT PT 5	equipamiento
Sistema General de Equipamientos de carácter municipal				
Manceras Oeste		SG CA 3	SG CA 11	equipamiento
Castañetas		SG CA 4	SG CA 4	equipamiento
Parcemasa		SG	SG	equipamiento
Mercado Abastos		SG T 1	SG T 1	equipamiento
Ampliación Cortijo Teatinos		SG T 6	SG T 6	equipamiento
Deportivo Carambuco		SG CH 7	SG CH 7	equipamiento
Equipamiento Monte Victoria		SG LE 2	SG LE 2	equipamiento
Recinto Ferial		SG	SG	equipamiento
Auditorio Municipal		SG	SG	equipamiento
Los Prados		SG	SG	equipamiento
Ciudad Deportiva				
Estadio de Atletismo		SG	SG	equipamiento
Piscinas Municipales		SG	SG	equipamiento
Otros usos deportivos		SG	SG	equipamiento
Cortijo Teatinos.		SG	SG	equipamiento
Educativos Ronda Intermedia		SL E	SG	equipamiento

SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS

Sistema General de Infraestructura de carácter municipal				
Encuzamiento Arrajanal		SUNS BM1	SG BM4	Infraestructura
Depósito Cerro Intelhorce		SG G1	SG G1	Infraestructura
Pasill LAT Los Ramos		SG PT3	SG PT3,SG	Infraestructura
Servicio Técnico de Limpieza y Desguaces		SGT	SG	Infraestructura
		SNU	SG PT6	Infraestructura
Ampliación Depuradora Existente Guadalhorce		SG	SG G 5	Infraestructura
ETAP Pilones (Presa Tomillar)		SG SNU CA1	SG SNU CA1	Infraestructura
Encuzamiento Río Campanillas		SG CA1,SG SNU CA2	SGIT SNU CA2	Infraestructura
Desaladora		SNU	SGIT SNU CH3	Infraestructura
Nueva Edar Guadalhorce		SG	SG SNU G1	Infraestructura
Central de Ciclo Combinado		SG	SG	Infraestructura
Reserva nuevo Depósito de los Ruices		ST	SG	Infraestructura
Centro de Tratamiento Ambiental de los Ruices		SG	SG	Infraestructura
Reserva nuevo depósito de los Asperones		ST	SG	Infraestructura
Captaciones Sierra de Churrana		SG	SG	Infraestructura
Depósito de Rojas		SG	SG	Infraestructura
Pozos de Rojas		SG	SG	Infraestructura
Depósitos de C.L.H.		SG	SG	Infraestructura
Nuevo Depósito de Píndola		SG	SG	Infraestructura
Depósito Atabal		SG	SG	Infraestructura
Subestación eléctrica Los Ramos		SG	SG	Infraestructura
ETAP Atabal		SG	SG	Infraestructura
Depósito Teatinos		SG	SG	Infraestructura
Subestación eléctrica Poligonos		SG	SG	Infraestructura
Central de Gas Natural. Poligonos		SG	SG	Infraestructura
Depuradora Existente Guadalhorce		SG	SG	Infraestructura
Nueva Subestación eléctricas Repsol-San Rafael		ST	SG	Infraestructura
ETAP Limonero		SG	SG	Infraestructura
Depósito San Alberto		SG	SG	Infraestructura
Depósito Cerro Coronado		SG	SG	Infraestructura
Depósito Fuente Oletas		SG	SG	Infraestructura
Subestación eléctrica Montes		SG	SG	Infraestructura
Nuevo Depósito Jaboneros		SG	SG	Infraestructura
Depósito Jaboneros		SG	SG	Infraestructura
Depuradora Peñón del Cuervo		SG	SG	Infraestructura

*.....NO TIENEN SIGLAS EN PLANOS DE CALIFICACIÓN. SOLO SIMBOLOGÍA EN PLANOS DE SISTEMAS GENERALES

Sistemas Generales

BAHIA DE MALAGA		SISTEMA GENERAL (m2s)				AR		
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento	Infraestructura	OBSERVACIONES	AR
SGIT-BM.1	Equipamiento	Campamento Benitez			30.110,20			SUS-P
SGIT-BM.2	Parque	Arraljanal		503.651,80				SUS-R
SG-BM.3	Comunicaciones	Vial Servicio Parador de Golf	68.232,48					SUS-R
SG-BM.4	Infraestructura	Encauzamiento Arraljanal				18.777,16		SUS-R
TOTALES			68.232,48	503.651,80	30.110,20	18.777,16		
S.G.- BAHIA DE MALAGA		620.771,64						

CAMPANILLAS		SISTEMA GENERAL (m2s)				AR		
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento	Infraestructura	OBSERVACIONES	AR
SG-CA.1	Comunicaciones	Vial Este-Oeste (Tramo Oeste)	40.325,98					SUS-R
SGIT-CA.2	Parque	Rio Campanillas 1		240.999,00				SUS-R
SGIT-CA.3	Parque	Rio Campanillas 2		153.818,00				SUS-P
SG-CA.4	Equipamiento	Castanetas			113.078,50		No uso educativo/sanitario. (Isifonas 50 dB/noche)	SUS-P
SG-CA.5	Comunicaciones	Vial Este-Oeste (Tramo Central)	31.078,96					SUS-R
SG-CA.6	Comunicaciones	Vial Este-Oeste (Tramo Este)	88.454,09					SUS-R
SGIT-CA.7	Comunicaciones	Ampliación Crta. A-7054 N	11.013,91					SUS-R
SG-CA.8	Comunicaciones	Ramal Metro PTA	10.547,10					SUS-R
SGIT-CA.9	Equipamiento	Liria Sur Este		361.041,40				SUS-P
SGIT-CA.10	Equipamiento	Liria Sur Oeste		224.577,70				SUS-P
SG-CA.11	Equipamiento	Manceras Oeste		69.353,01				SUS-R
TOTALES			181.420,04	394.817,00	768.050,61			
S.G.- CAMPANILLAS		1.344.287,65						

S.G.N.S.- CAMPANILLAS		SISTEMA GENERAL (m2s)				AR		
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento	Infraestructura	OBSERVACIONES	AR
SGNS-CA.1	Parque	Cerro Maqueda		82.661,17				Adscrito al SUNS CA.1
TOTALES				82.661,17				
S.G.N.S.- CAMPANILLAS		82.661,17						

S.G.N.U.- CAMPANILLAS		SISTEMA GENERAL (m2s)				AR		
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento	Infraestructura	OBSERVACIONES	AR
SG-SNU-CA.1	Infraestructura	ETAP Piones (Presa Tomillar)				91.688,45	Adscrito al SNU	
SGIT-SNU-CA.2	Infraestructura	Encauzamiento Rio				565.115,20	Adscrito al SNU	
SG-SNU-CA.3	Comunicaciones	Conexión márgenes del rio Cam.	12.760,41				Adscrito al SNU	
SGIT-SNU-CA.4	Parque	Rio Campanillas Sur		126.397,90			Adscrito al SNU	
SGIT-SNU-CA.5	Parque	Elvial Central Guadalhorce	42.497,50	817.228,60			Adscrito al SNU	
SGIT-SNU-CA.6	Comunicaciones	Plataforma Reservada PTA-Alhaurin	55.257,91	943.626,50		656.803,65	Adscrito al SNU	
TOTALES								
S.G.N.U.- CAMPANILLAS		1.655.688,06						

CHURRIANA		SISTEMA GENERAL (m2s)				OBSERVACIONES	AR
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento		
SG-CH.1	Parque	Consula		34.866,39			SUS-R
SG-CH.2	Parque	Ermita de la Romería		42.996,28			SUS-R
SG-CH.3	Comunicaciones	Desdoblamiento Cº Alhaurín-Churriana	10.731,90				SUS-R
SG-CH.4	Comunicaciones	Acceso Centro Churriana	15.161,88				SUS-R
SGIT-CH.5	Comunicaciones	Tramo Plataforma Reservada Churriana	17.441,19				SUS-P
SG-CH.6	Comunicaciones	Tramo Variante Churriana	17.441,19				SUS-P
SG-CH.7	Equipamiento	Deportivo Garambuco		37.527,45			SUS-P
TOTALES			60.776,15	77.862,67	37.527,45		
S.G.- CHURRIANA		176.166,27					

S.G.N.U.- CHURRIANA		SISTEMA GENERAL (m2s)				OBSERVACIONES	AR
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento		
SGIT-SNU-CH.1	Comunicaciones	Plataforma Reservada Churriana	73.129,75				Adscrito al SNU
SG-SNU-CH.2	Comunicaciones	Variante Churriana	73.129,75				Adscrito al SNU
SGIT-SNU-CH.3	Infraestructura	Desaladora				45.000,00	Adscrito al SNU
TOTALES			146.259,50			45.000,00	
S.G.N.U.- CHURRIANA		191.259,50					

GUADALHORCE		SISTEMA GENERAL (m2s)				OBSERVACIONES	AR
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento		
SG-G.1	Infraestructura	Deposito Cerro Intelhorce				8.702,17	SUS-P
SG-G.2	Parque	Laguna de los Prados		225.217,50			SUS-P
SGIT-G.3	Equipamiento	Distribuidor Oeste			18.299,00		SUS-P
SG-G.4	Infraestructura	Ampliación Depuradora Guadalh.				58.142,11	SUS-P
TOTALES				225.217,50	18.299,00	66.844,28	
S.G.- GUADALHORCE		310.360,78					

S.G.N.U.- GUADALHORCE		SISTEMA GENERAL (m2s)				OBSERVACIONES	AR
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento		
SG-SNU-G.1	Infraestructura	Nueva Edar Guadalhorce				292.213,37	Adscrito al SNU
SGIT-SNU-G.2	Parque	Parque Guadalhorce				292.213,37	
TOTALES						292.213,37	
S.G.N.U.- GUADALHORCE		579.789,97					

LITORAL ESTE							
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	SISTEMA GENERAL (m2s)			OBSERVACIONES	AR
			Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento		
SG-LE.1	Parque	Monte Victoria		14.243,88	3.481,14		SUS-R
SG-LE.2	Equipamiento	Equipamiento Monte Victoria					SUS-R
SG-LE.3	Parque	Seminario		65.772,39			SUS-R
SG-LE.4	Parque	Gibralfaro Norte		38.364,66			SUS-R
SG-LE.5	Parque	Gibralfaro Sur		12.253,71			SUS-R
SG-LE.6	Parque	Cañada de los Ingleses		12.800,31			SUS-R
SG-LE.7	Parque	Monte Miramar		5.601,07			SUS-R
SG-LE.8	Parque	S'ia. Catalina		6.661,53			SUS-R
SG-LE.9	Parque	El Rocio		1.739,06			SUS-R
SG-LE.10	Parque	Morlaco Este		8.885,78			SUS-R
SG-LE.11	Comunicaciones	Jaboneros	2.336,70				SUS-R
SG-LE.12	Parque-Equipamiento	Jarazmín	1.823,37	14.953,91	5.219,94		SUS-R
SG-LE.13	Comunicaciones	Ronda-Este	30.136,31				SUS-R
TOTALES			34.296,38	181.276,30	8.701,08		SUS-P
S.G.- LITORAL ESTE 224.273,76							

S.G.N.U.- LITORAL ESTE							
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	SISTEMA GENERAL (m2s)			OBSERVACIONES	
			Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento		Infraestructura
SGIT-SNU-LE.1	Parque	Plinares de S. Antón		58.635,79			Adscrito al SNU
SGIT-SNU-LE.2	Comunicaciones	Intercambiador Arroyo Totalán	70.461,56				Adscrito al SNU
TOTALES			70.461,56	58.635,79			
S.G.N.U.- LITORAL ESTE 129.097,35							

LITORAL OESTE							
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	SISTEMA GENERAL (m2s)			OBSERVACIONES	AR
			Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento		
SG-LO.1	Parque-Equipamiento	Antigua Butano		38.676,82	12.539,00		SUS-R
SG-LO.2	Parque	Chafarina		15.602,07			SUS-R
SG-LO.3	Parque	Playa de la Térmica		39.058,02			SUS-R
TOTALES				93.336,91	12.539,00		
S.G.- LITORAL OESTE 105.875,91							

PEDRIZAS							
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	SISTEMA GENERAL (m2s)			OBSERVACIONES	AR
			Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento		
SG-PD-1	Parque-Equipamiento	Vivero		5.561,26	722,00		SUS-R
SG-PD-2	Parque	Parque San Telmo		66.066,16			SUS-R
TOTALES				71.627,42	722,00		
S.G.- PEDRIZAS 72.349,42							

PTO. DE LA TORRE		SISTEMA GENERAL (m2s)				AR
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres Equipamiento	Infraestructura	OBSERVACIONES
SG-PT.1	Parque	Antiguo Vertedero		250.994,50		SUS-R
SG-PT.2	Parque	La Píndola		94.915,53		SUS-P
SG-PT.3	Infraestructura	Pasillo LAT los Ramos			298.465,70	SUS-P
SG-PT.4	Parque	Orocco		278.573,20		SUS-R
SGIT-PT.5	Equipamiento	Macrohospital		254.453,40		SUS-P
SG-PT.6	Infraestructura	Servicio Técnico Limpieza y Desguaces			81.263,44	SUS-P
SGIT-PT.7	Equipamiento	Deportivo San Cayetano		124.893,57		SUS-R
TOTALES				624.483,23	379.346,97	
S.G.- PTO. DE LA TORRE		1.383.559,34				

ROSALEDA		SISTEMA GENERAL (m2s)				AR
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres Equipamiento	Infraestructura	OBSERVACIONES
SG-R.1	Comunicaciones	Semiamillo Norte	52.786,00			SUS-R
TOTALES			52.786,00			
S.G.- ROSALEDA		52.786,00				

TEATINOS		SISTEMA GENERAL (m2s)				AR
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres Equipamiento	Infraestructura	OBSERVACIONES
SG-T.1	Equipamiento	Mercados Abastos		91.129,82		SUS-P
SG-T.2	Comunicaciones	Ampliación Crta. A-7054 S	15.817,26			SUS-P
SGIT-T.3	Comunicaciones	Ampliación Crta. A-7076	35.207,98			SUS-P
SG-T.4	Comunicaciones	Nudo Sur-Citra. De Cartama	16.713,03			SUS-P
SG-T.5	Comunicaciones	Prolongación Ortega y Gasset	34.639,57			SUS-P
SG-T.6	Equipamiento	Ampliación SG Cortijo Teatinos		1.465,45		SUS-R
SG-T.7	Parque	Arroyo Prado Jurado Este	43.191,38			SUS-P
SG-T.8	Parque	Arroyo Prado Jurado Oeste	51.612,48			SUS-P
SG-T.9	Comunicaciones	Avda. Ortega y Gasset	25.374,78			SUS-P
TOTALES			127.752,62	92.595,27		
S.G.- TEATINOS		315.151,75				

S.G.N.S.- TEATINOS		SISTEMA GENERAL (m2s)				AR
REFERENCIA	TIPO	NOMBRE	Comunicaciones	Espacios Libres Equipamiento	Infraestructura	OBSERVACIONES
SGNS-T.1	Parque	Arroyo Prado Jurado Norte		19.482,09		Adscrito al SUNS-T.1 "Trevenez Oeste"
TOTALES				19.482,09		
S.G.N.S.- TEATINOS		19.482,09				

	SISTEMA GENERAL (m2s)		
	Comunicaciones	Espacios Libres	Equipamiento
S.G. TOTALES (SUNC)	25.375	25.374,78	Infraestructura
S.G. TOTALES (SUS)	4.580.208	499.888,89	2.267.076,69
S.G.N.S. TOTALES (SUNS)	102.143	102.143,26	1.347.891,58
S.G.N.U. TOTALES (SNIU)	2.555.835	271.978,97	1.289.838,89
S.G. TOTALES (m ² s)	7.263.561	797.242,64	3.659.058,84
			1.347.891,58
			1.459.367,60