



ESTUDIO DE TRÁFICO PARA LAS POSIBLES ACTUACIONES DE MEJORA DE LAS CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DE LA AUTOVÍA A-7S EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MÁLAGA: ENLACES 978-A EL PALO, 979 PEDREGALEJO Y 981-A EL LIMONAR



ENERO 2026

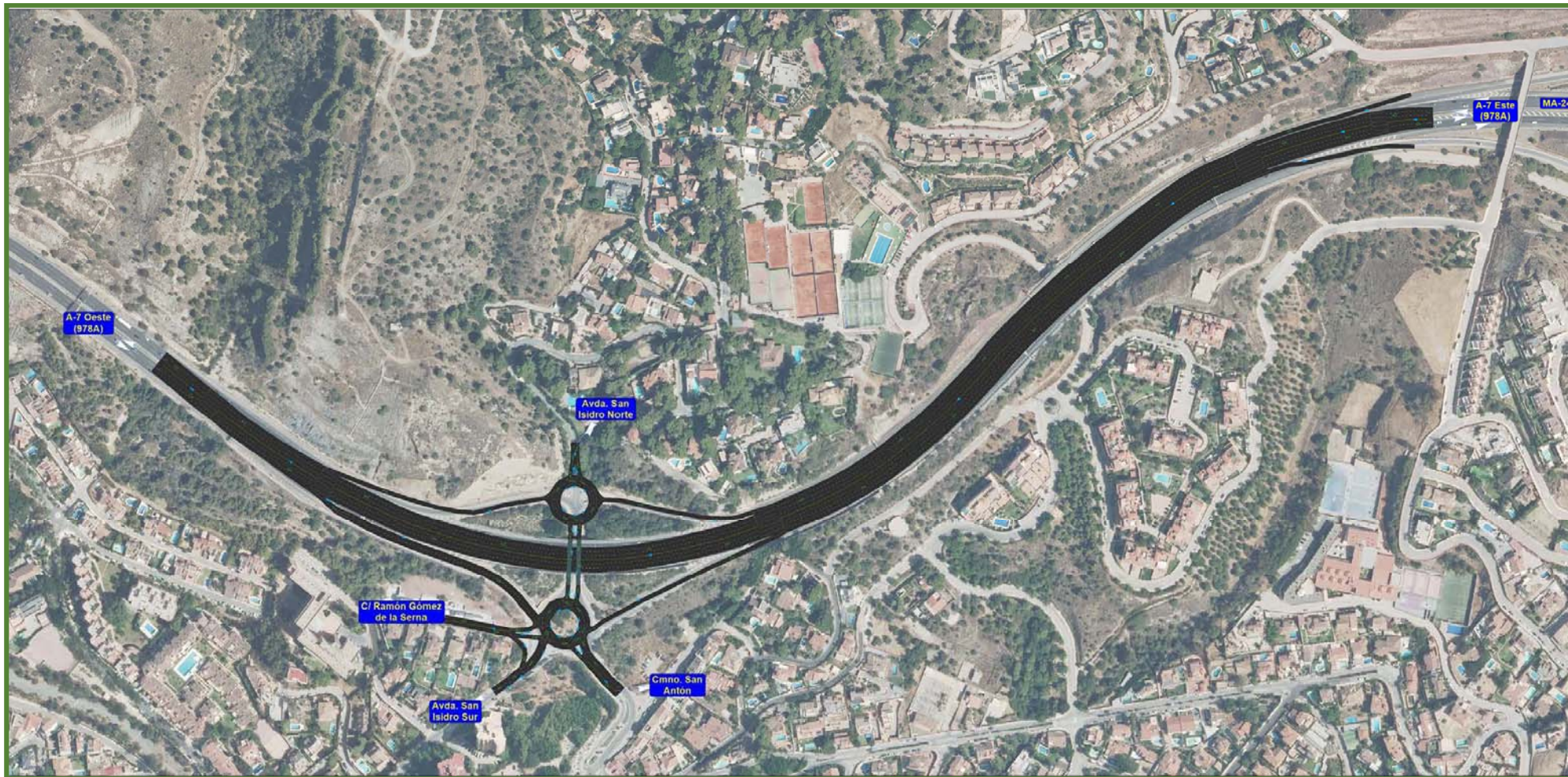


ENLACE 978-A
EL PALO

PROPUESTAS DEFINIDAS

ENLACE 978-A EL PALO

SITUACIÓN
ACTUAL



SITUACIÓN
PROPUESTA FUTURA



NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PUESTA EN SERVICIO (AÑO 2029)

ENLACE 978-A EL PALO

SITUACIÓN ACTUAL

SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 978-A EL PALO ESCENARIO PUESTA EN SERVICIO CON ESTRUCTURA VIARIA ACTUAL. HP DE MAÑANA

NS Convergencias, Divergencias y Trenzados (Dr)		I/C	NS	I/C
Dr ≤ 6	A	0,60 <	B	≤ 0,70
6 < Dr ≤ 12	B	0,70 <	C	≤ 0,80
12 < Dr ≤ 17	C	0,80 <	D	≤ 0,90
17 < Dr ≤ 22	D	0,90 <	E	≤ 1,00
22 < Dr ≤ 27	E	1,00 <	F	
27 < Dr	F			

NS Autovías (Dr)		NS Glorietas (demoras)	
Dr ≤ 7	A	d ≤ 10	A
7 < Dr ≤ 11	B	10 < d ≤ 15	B
11 < Dr ≤ 16	C	15 < d ≤ 25	C
16 < Dr ≤ 22	D	25 < d ≤ 35	D
22 < Dr ≤ 28	E	35 < d ≤ 50	E
28 < Dr	F	50 < d	F

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Este (1.042,5 metros):

- Afección al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía
- Afección al tráfico libre y fluido por ramales de trenzado y salida de la A-7
- Ocupación de 1 carril completo.
- Disminución de la capacidad viaria del entorno.
- Posible afección enlace 978-B.

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Oeste (285 metros):

- Sin afección al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía.
- La cola de espera se almacena en el espacio destinado para el ramal de divergencia.

NOTA: LOS NIVELES DE SERVICIO ANALÍTICOS OBTENIDOS NO TIENEN EN CUENTA LA SITUACIÓN QUE SE PRODUCE PORQUE LAS COLAS DE LAS INTERSECCIONES DE LOS ENLACES PARALIZAN EL TRÁFICO LIBRE Y FLUIDO DE LA A-7. ESTA ES UNA CUESTIÓN CUALITATIVA QUE SE TIENE EN CUENTA EN EL DIAGNÓSTICO, PERO NO EN LOS CÁLCULOS ANALÍTICOS DE LA FUNCIONALIDAD DEL TRÁFICO.

SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 978-A EL PALO ESCENARIO PUESTA EN SERVICIO CON ESTRUCTURA VIARIA FUTURA. HP DE MAÑANA

NS Convergencias, Divergencias y Trenzados (Dr)		I/C	NS	I/C
Dr ≤ 6	A	0,60 <	B	≤ 0,70
6 < Dr ≤ 12	B	0,70 <	C	≤ 0,80
12 < Dr ≤ 17	C	0,80 <	D	≤ 0,90
17 < Dr ≤ 22	D	0,90 <	E	≤ 1,00
22 < Dr ≤ 27	E	1,00 <	F	
27 < Dr	F			

NS Autovías (Dr)		NS Glorietas (demoras)	
Dr ≤ 7	A	d ≤ 10	A
7 < Dr ≤ 11	B	10 < d ≤ 15	B
11 < Dr ≤ 16	C	15 < d ≤ 25	C
16 < Dr ≤ 22	D	25 < d ≤ 35	D
22 < Dr ≤ 28	E	35 < d ≤ 50	E
28 < Dr	F	50 < d	F

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Este (37,5 metros):

- SIN AFECCIÓN al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía
- SIN AFECCIÓN al tráfico libre y fluido por ramales de trenzado y salida de la A-7
- SIN ALTERACIÓN de la capacidad viaria del entorno.
- SIN AFECCIÓN enlace 978-B.

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Oeste (52,5 metros):

- SIN AFECCIÓN al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía.
- La cola de espera se almacena en el espacio destinado para el ramal de divergencia.

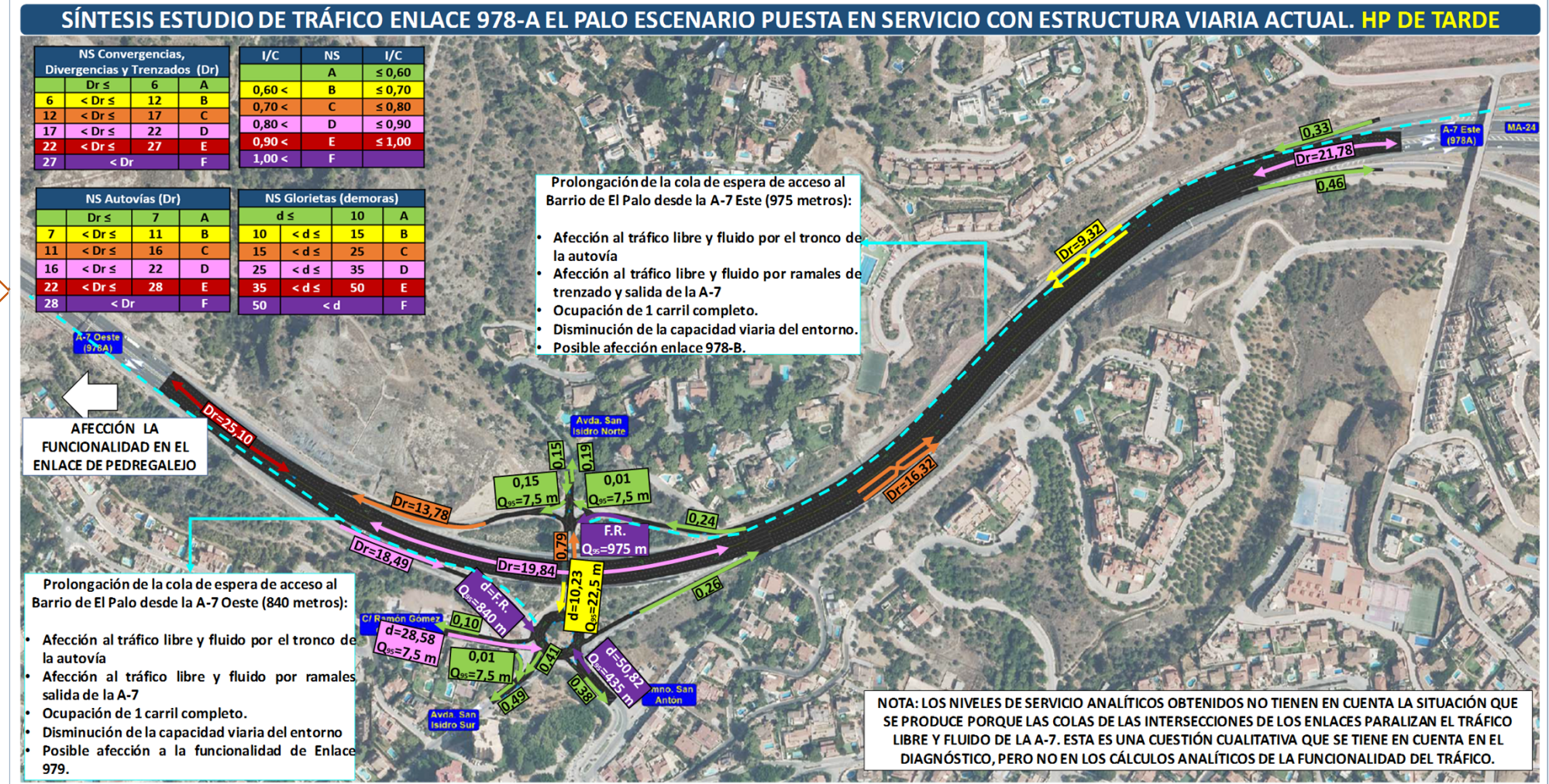
NOTA: LOS NIVELES DE SERVICIO ANALÍTICOS OBTENIDOS NO TIENEN EN CUENTA LA SITUACIÓN QUE SE PRODUCE PORQUE LAS COLAS DE LAS INTERSECCIONES DE LOS ENLACES PARALIZAN EL TRÁFICO LIBRE Y FLUIDO DE LA A-7. ESTA ES UNA CUESTIÓN CUALITATIVA QUE SE TIENE EN CUENTA EN EL DIAGNÓSTICO, PERO NO EN LOS CÁLCULOS ANALÍTICOS DE LA FUNCIONALIDAD DEL TRÁFICO.

SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PUESTA EN SERVICIO (AÑO 2029)

ENLACE 978-A EL PALO

SITUACIÓN ACTUAL



SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PROYECTO (AÑO 2049)

ENLACE 978-A EL PALO

SITUACIÓN ACTUAL



SINTESIS ESTUDIO DE TRAFICO ENLACE 978-A EL PALO ESCENARIO HORIZONTE DE PROYECTO CON ESTRUCTURA VIARIA ACTUAL. HP DE MAÑANA

NS Convergencias, Divergencias y Trenzados (Dr)			I/C	NS	I/C
Dr ≤ 6	A	6,60 < B	≤ 0,60	A	≤ 0,60
6 < Dr ≤ 12	B	0,70 < C	≤ 0,70	B	≤ 0,70
12 < Dr ≤ 17	C	0,80 < D	≤ 0,80	C	≤ 0,80
17 < Dr ≤ 22	D	0,90 < E	≤ 0,90	D	≤ 0,90
22 < Dr ≤ 27	E	1,00 < F	≤ 1,00	E	≤ 1,00
27 < Dr	F			F	

NS Autovías (Dr)			NS Glorietas (demoras)		
Dr ≤ 7	A	d ≤ 10	10	< d ≤ 15	A
7 < Dr ≤ 11	B	15 < d ≤ 25	15	< d ≤ 25	B
11 < Dr ≤ 16	C	25 < d ≤ 35	25	< d ≤ 35	C
16 < Dr ≤ 22	D	35 < d ≤ 50	35	< d ≤ 50	D
22 < Dr ≤ 28	E	50 < d	50	< d	E
28 < Dr	F				F

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Este (1.725 metros):

- Afección al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía
- Afección al tráfico libre y fluido por ramales de trenzado y salida de la A-7
- Ocupación de 1 carril completo.
- Disminución de la capacidad viaria del entorno.
- Afección a la funcionalidad de Enlace 978-B.

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Oeste (2.107,5 metros):

- Afección al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía
- Afección al tráfico libre y fluido por ramales salida de la A-7
- Ocupación de 1 carril completo.
- Disminución de la capacidad viaria del entorno
- Afección a la funcionalidad de Enlace 979.

NOTA: LOS NIVELES DE SERVICIO ANALÍTICOS OBTENIDOS NO TIENEN EN CUENTA LA SITUACIÓN QUE SE PRODUCE PORQUE LAS COLAS DE LAS INTERSECCIONES DE LOS ENLACES PARALIZAN EL TRÁFICO LIBRE Y FLUIDO DE LA A-7. ESTA ES UNA CUESTIÓN CUALITATIVA QUE SE TIENE EN CUENTA EN EL DIAGNÓSTICO, PERO NO EN LOS CÁLCULOS ANALÍTICOS DE LA FUNCIONALIDAD DEL TRÁFICO.

SÍNTESIS ESTUDIO DE TRAFICO ENLACE 978-A EL PALO ESCENARIO HORIZONTE DE PROYECTO CON ESTRUCTURA VIARIA FUTURA. HP DE MAÑANA

NS Convergencias, Divergencias y Trenzados (Dr)			I/C	NS	I/C
Dr ≤ 6	A	6,60 < B	≤ 0,60	A	≤ 0,60
6 < Dr ≤ 12	B	0,70 < C	≤ 0,70	B	≤ 0,70
12 < Dr ≤ 17	C	0,80 < D	≤ 0,80	C	≤ 0,80
17 < Dr ≤ 22	D	0,90 < E	≤ 0,90	D	≤ 0,90
22 < Dr ≤ 27	E	1,00 < F	≤ 1,00	E	≤ 1,00
27 < Dr	F			F	

NS Autovías (Dr)			NS Glorietas (demoras)		
Dr ≤ 7	A	d ≤ 10	10	< d ≤ 15	A
7 < Dr ≤ 11	B	15 < d ≤ 25	15	< d ≤ 25	B
11 < Dr ≤ 16	C	25 < d ≤ 35	25	< d ≤ 35	C
16 < Dr ≤ 22	D	35 < d ≤ 50	35	< d ≤ 50	D
22 < Dr ≤ 28	E	50 < d	50	< d	E
28 < Dr	F				F

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Este (667,5 metros):

- Afección al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía
- Afección al tráfico libre y fluido por ramales de trenzado y salida de la A-7
- Ocupación de 1 carril completo.
- Disminución de la capacidad viaria del entorno.

AFECCIÓN LA FUNCIONALIDAD EN EL ENLACE DE PEDREGALEJO

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Oeste (885 metros):

- Afección al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía
- Afección al tráfico libre y fluido por ramales de salida de la A-7
- Ocupación de 1 carril completo.
- Disminución de la capacidad viaria del entorno
- Posible afección enlace 979 Pedregalejo

NOTA: LOS NIVELES DE SERVICIO ANALÍTICOS OBTENIDOS NO TIENEN EN CUENTA LA SITUACIÓN QUE SE PRODUCE PORQUE LAS COLAS DE LAS INTERSECCIONES DE LOS ENLACES PARALIZAN EL TRÁFICO LIBRE Y FLUIDO DE LA A-7. ESTA ES UNA CUESTIÓN CUALITATIVA QUE SE TIENE EN CUENTA EN EL DIAGNÓSTICO, PERO NO EN LOS CÁLCULOS ANALÍTICOS DE LA FUNCIONALIDAD DEL TRÁFICO.



SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PROYECTO (AÑO 2049)

ENLACE 978-A EL PALO

SITUACIÓN ACTUAL



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 978-A EL PALO ESCENARIO HORIZONTE DE PROYECTO CON ESTRUCTURA VIARIA ACTUAL. HP DE TARDE

NS Convergencias, Divergencias y Trenzados (Dr)				I/C	NS	I/C
Dr ≤ 6	6	A		0,60 <	A	≤ 0,60
6 < Dr ≤ 12	12	B		0,70 <	B	≤ 0,70
12 < Dr ≤ 17	17	C		0,80 <	C	≤ 0,80
17 < Dr ≤ 22	22	D		0,90 <	D	≤ 0,90
22 < Dr ≤ 27	27	E		1,00 <	E	≤ 1,00
27 < Dr		F			F	

NS Autovías (Dr)				NS Glorietas (demoras)			
Dr ≤ 7	7	A		d ≤ 10	10	A	
7 < Dr ≤ 11	11	B		10 < d ≤ 15	15	B	
11 < Dr ≤ 16	16	C		15 < d ≤ 25	25	C	
16 < Dr ≤ 22	22	D		25 < d ≤ 35	35	D	
22 < Dr ≤ 28	28	E		35 < d ≤ 50	50	E	
28 < Dr		F		50 < d		F	

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Este (1.747,5 metros):

- Afección al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía
- Afección al tráfico libre y fluido por ramales de trenzado y salida de la A-7
- Ocupación de 1 carril completo.
- Disminución de la capacidad viaria del entorno.
- Afección a la funcionalidad de Enlace 978-B.

AFECCIÓN LA FUNCIONALIDAD EN EL ENLACE DE PEDREGALEJO

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Oeste (3.060 metros):

- Afección al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía
- Afección al tráfico libre y fluido por ramales de salida de la A-7
- Ocupación de 1 carril completo.
- Disminución de la capacidad viaria del entorno
- Afección a la funcionalidad de Enlace 979.

NOTA: LOS NIVELES DE SERVICIO ANALÍTICOS OBTENIDOS NO TIENEN EN CUENTA LA SITUACIÓN QUE SE PRODUCE PORQUE LAS COLAS DE LAS INTERSECCIONES DE LOS ENLACES PARALIZAN EL TRÁFICO LIBRE Y FLUIDO DE LA A-7. ESTA ES UNA CUESTIÓN CUALITATIVA QUE SE TIENE EN CUENTA EN EL DIAGNÓSTICO, PERO NO EN LOS CÁLCULOS ANALÍTICOS DE LA FUNCIONALIDAD DEL TRÁFICO.

SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 978-A EL PALO ESCENARIO HORIZONTE DE PROYECTO CON ESTRUCTURA VIARIA FUTURA. HP DE TARDE

NS Convergencias, Divergencias y Trenzados (Dr)				I/C	NS	I/C
Dr ≤ 6	6	A		0,60 <	A	≤ 0,60
6 < Dr ≤ 12	12	B		0,70 <	B	≤ 0,70
12 < Dr ≤ 17	17	C		0,80 <	C	≤ 0,80
17 < Dr ≤ 22	22	D		0,90 <	D	≤ 0,90
22 < Dr ≤ 27	27	E		1,00 <	E	≤ 1,00
27 < Dr		F			F	

NS Autovías (Dr)				NS Glorietas (demoras)			
Dr ≤ 7	7	A		d ≤ 10	10	A	
7 < Dr ≤ 11	11	B		10 < d ≤ 15	15	B	
11 < Dr ≤ 16	16	C		15 < d ≤ 25	25	C	
16 < Dr ≤ 22	22	D		25 < d ≤ 35	35	D	
22 < Dr ≤ 28	28	E		35 < d ≤ 50	50	E	
28 < Dr		F		50 < d		F	

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Este (262,5 metros):

- Afección al tráfico libre y fluido por ramales de trenzado y salida de la A-7
- Ocupación de 1 carril parcial de trenzado
- Disminución de la capacidad viaria del entorno.

AFECCIÓN LA FUNCIONALIDAD EN EL ENLACE DE PEDREGALEJO

Prolongación de la cola de espera de acceso al Barrio de El Palo desde la A-7 Oeste (1.755 metros):

- Afección al tráfico libre y fluido por el tronco de la autovía
- Afección al tráfico libre y fluido por ramales de salida de la A-7
- Ocupación de 1 carril completo.
- Disminución de la capacidad viaria del entorno
- Afección enlace 979 Pedregalejo

NOTA: LOS NIVELES DE SERVICIO ANALÍTICOS OBTENIDOS NO TIENEN EN CUENTA LA SITUACIÓN QUE SE PRODUCE PORQUE LAS COLAS DE LAS INTERSECCIONES DE LOS ENLACES PARALIZAN EL TRÁFICO LIBRE Y FLUIDO DE LA A-7. ESTA ES UNA CUESTIÓN CUALITATIVA QUE SE TIENE EN CUENTA EN EL DIAGNÓSTICO, PERO NO EN LOS CÁLCULOS ANALÍTICOS DE LA FUNCIONALIDAD DEL TRÁFICO.

SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

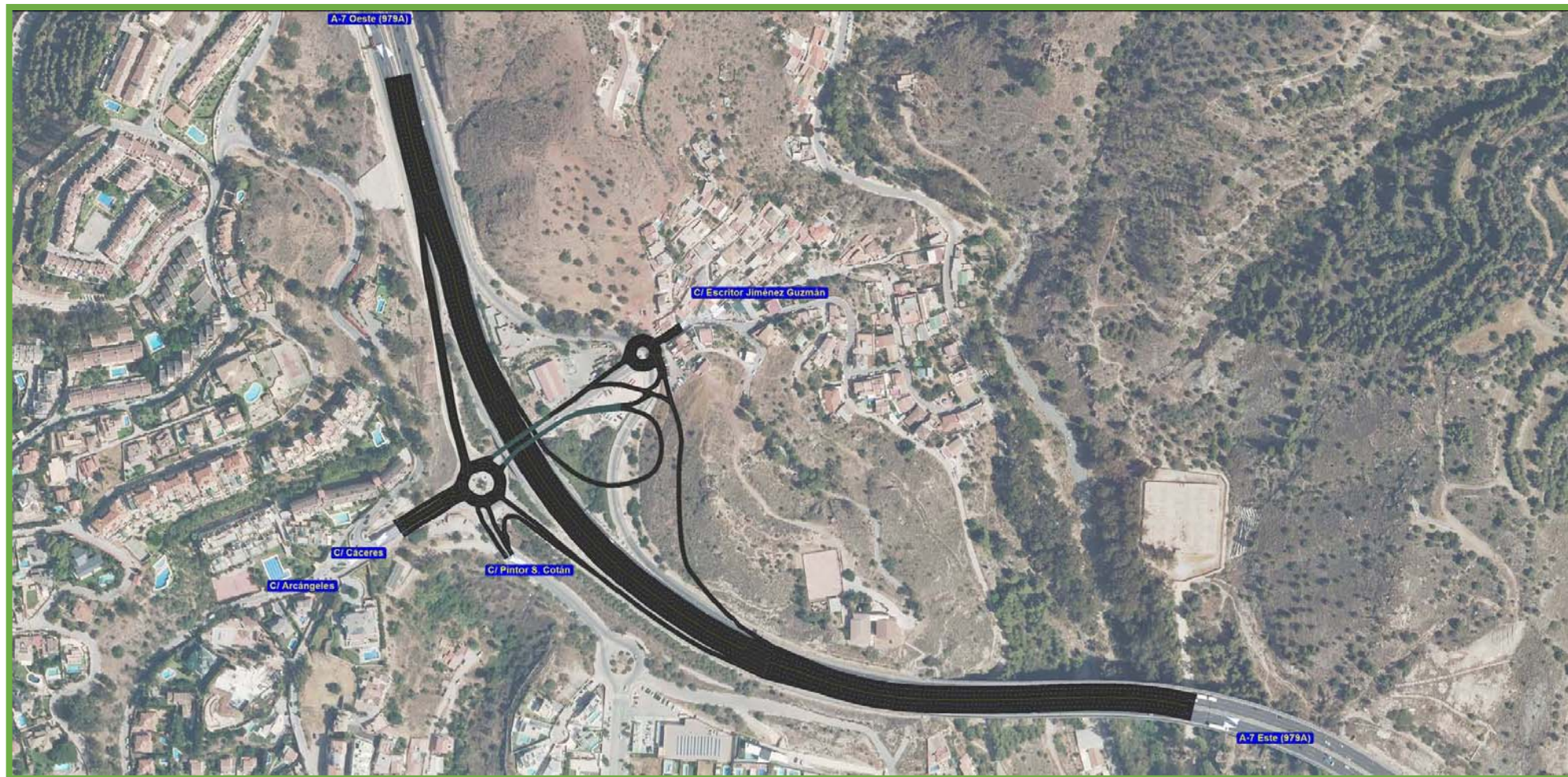
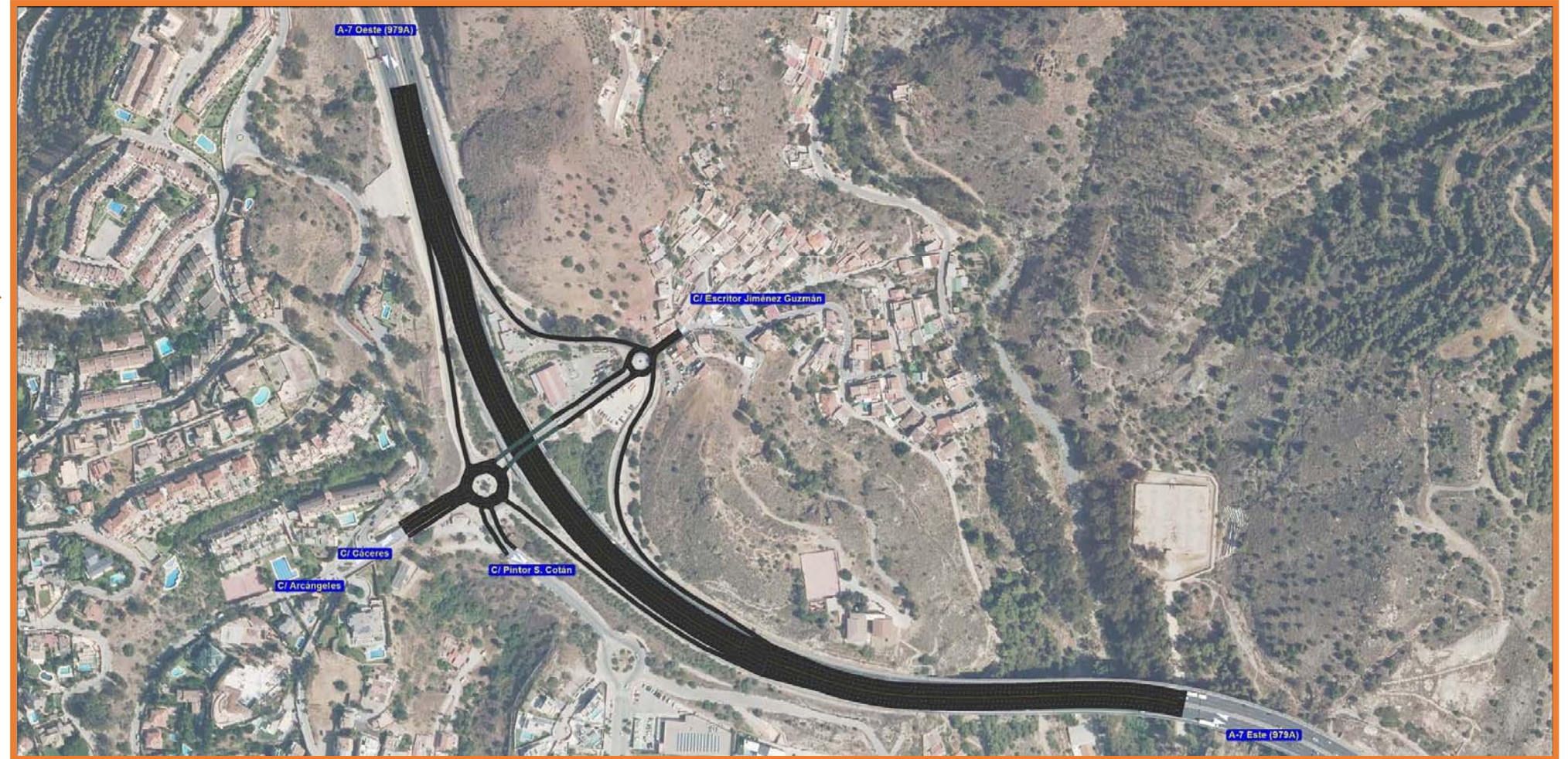


ENLACE 979
PEDREGALEJO

PROPUESTAS DEFINIDAS

ENLACE 979 PEDREGALEJO

SITUACIÓN
ACTUAL



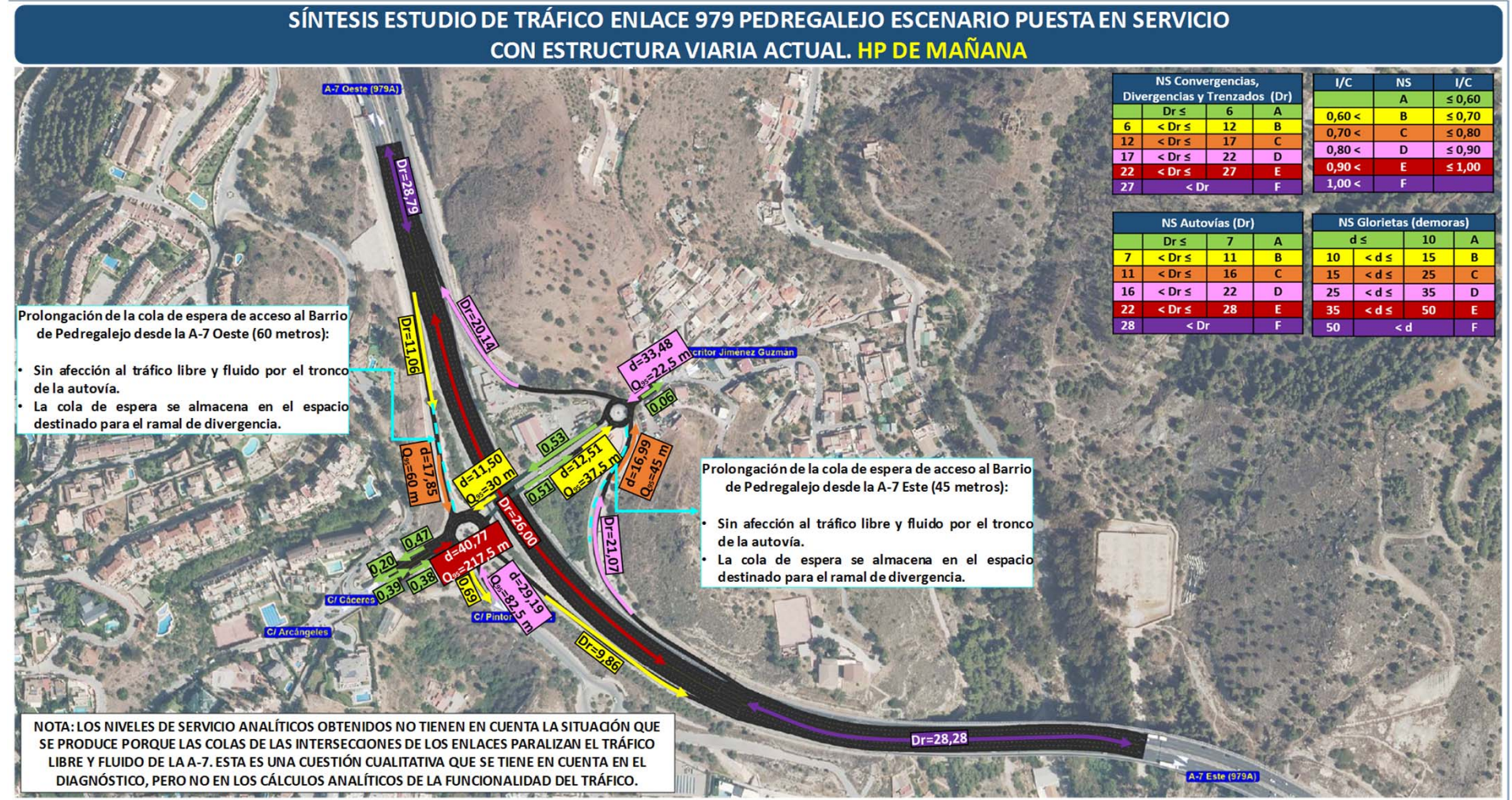
SITUACIÓN
PROPUESTA FUTURA



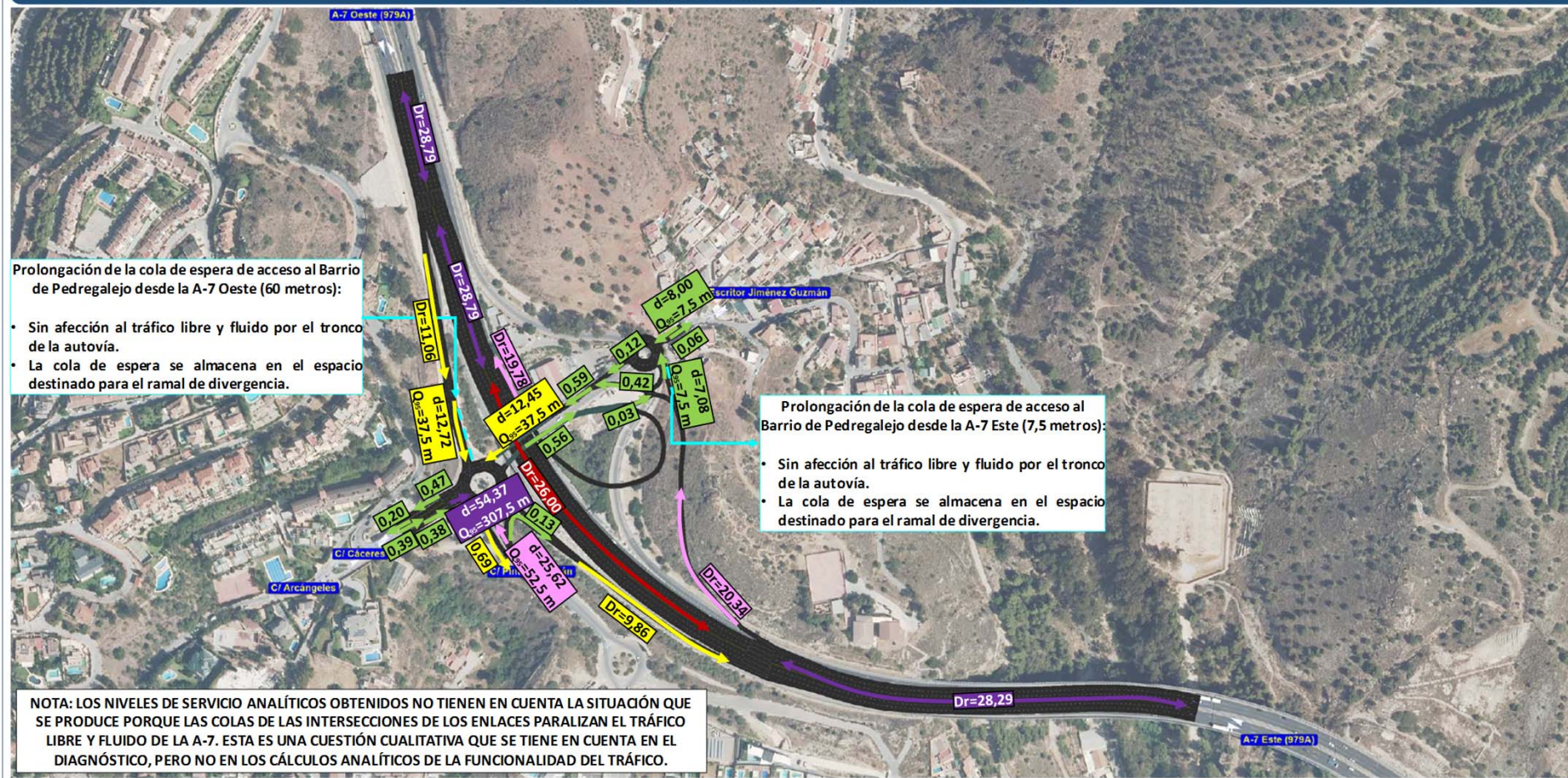
NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PUESTA EN SERVICIO (AÑO 2029)

ENLACE 979 PEDREGALEJO

SITUACIÓN ACTUAL



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 979 PEDREGALEJO ESCENARIO PUESTA EN SERVICIO CON ESTRUCTURA VIARIA FUTURA. HP DE MAÑANA



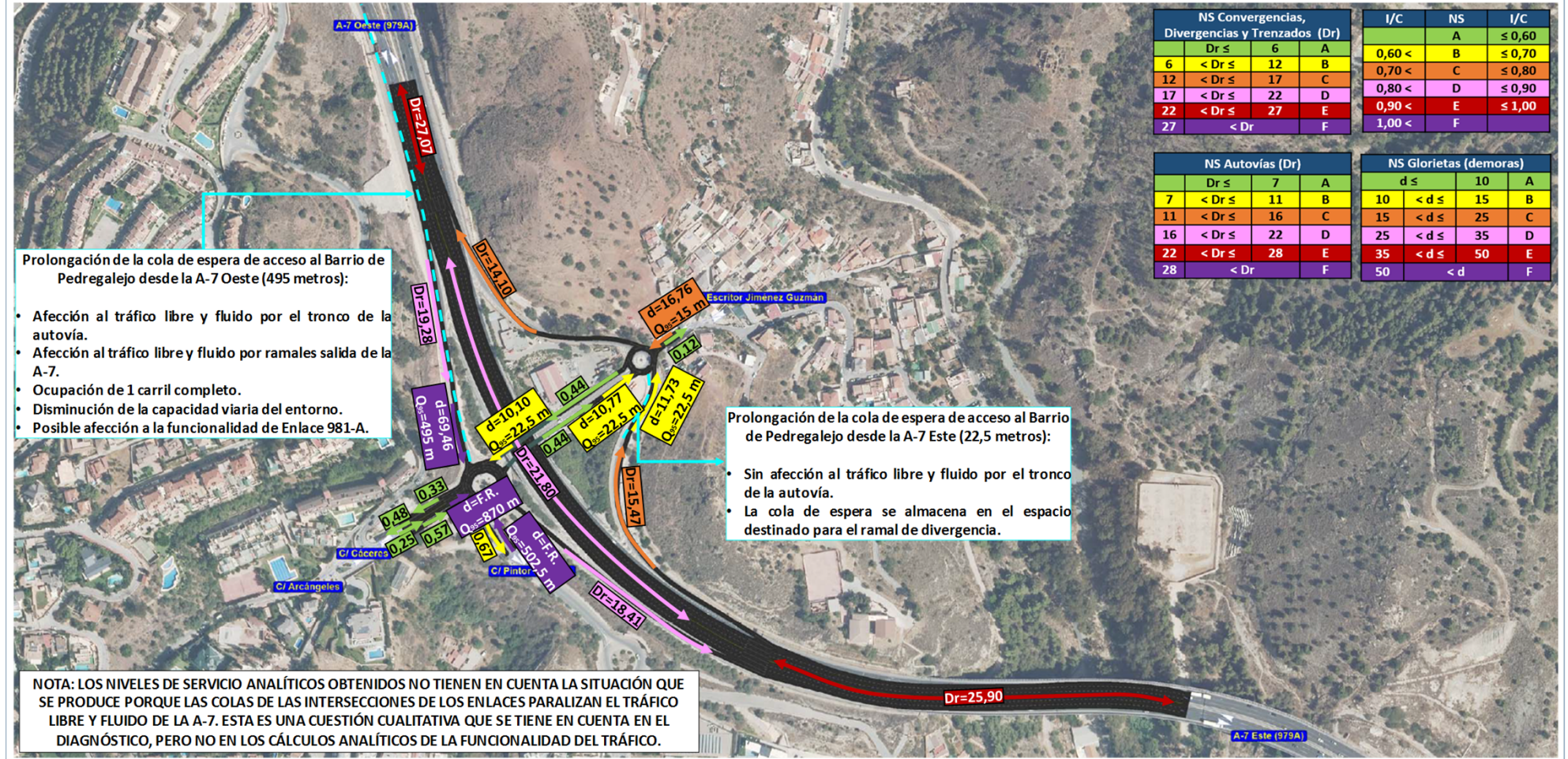
SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PUESTA EN SERVICIO (AÑO 2029)

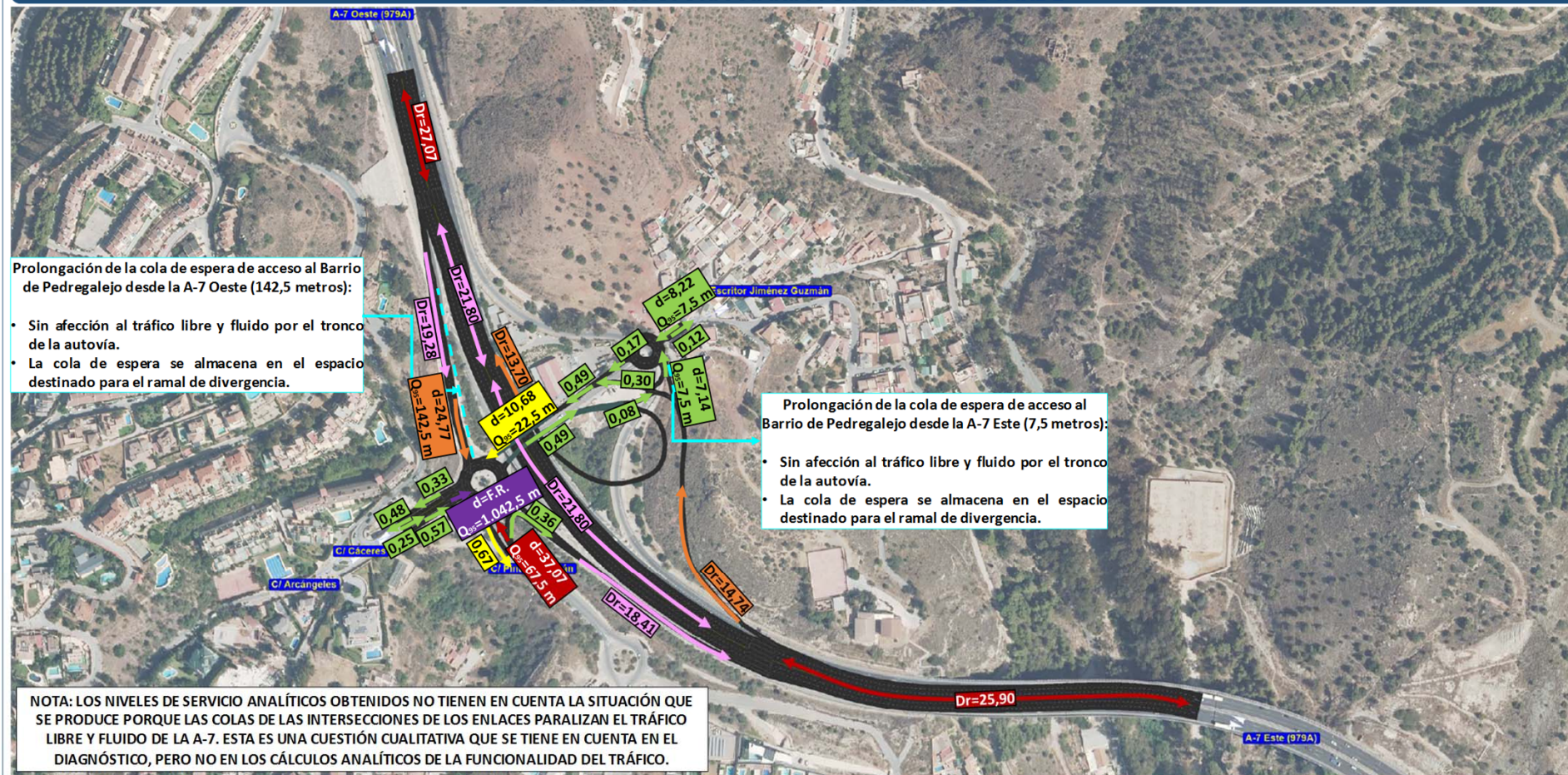
ENLACE 979 PEDREGALEJO

SITUACIÓN ACTUAL

SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 979 PEDREGALEJO ESCENARIO PUESTA EN SERVICIO CON ESTRUCTURA VIARIA ACTUAL. HP DE TARDE



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 979 PEDREGALEJO ESCENARIO PUESTA EN SERVICIO CON ESTRUCTURA VIARIA FUTURA. HP DE TARDE



SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

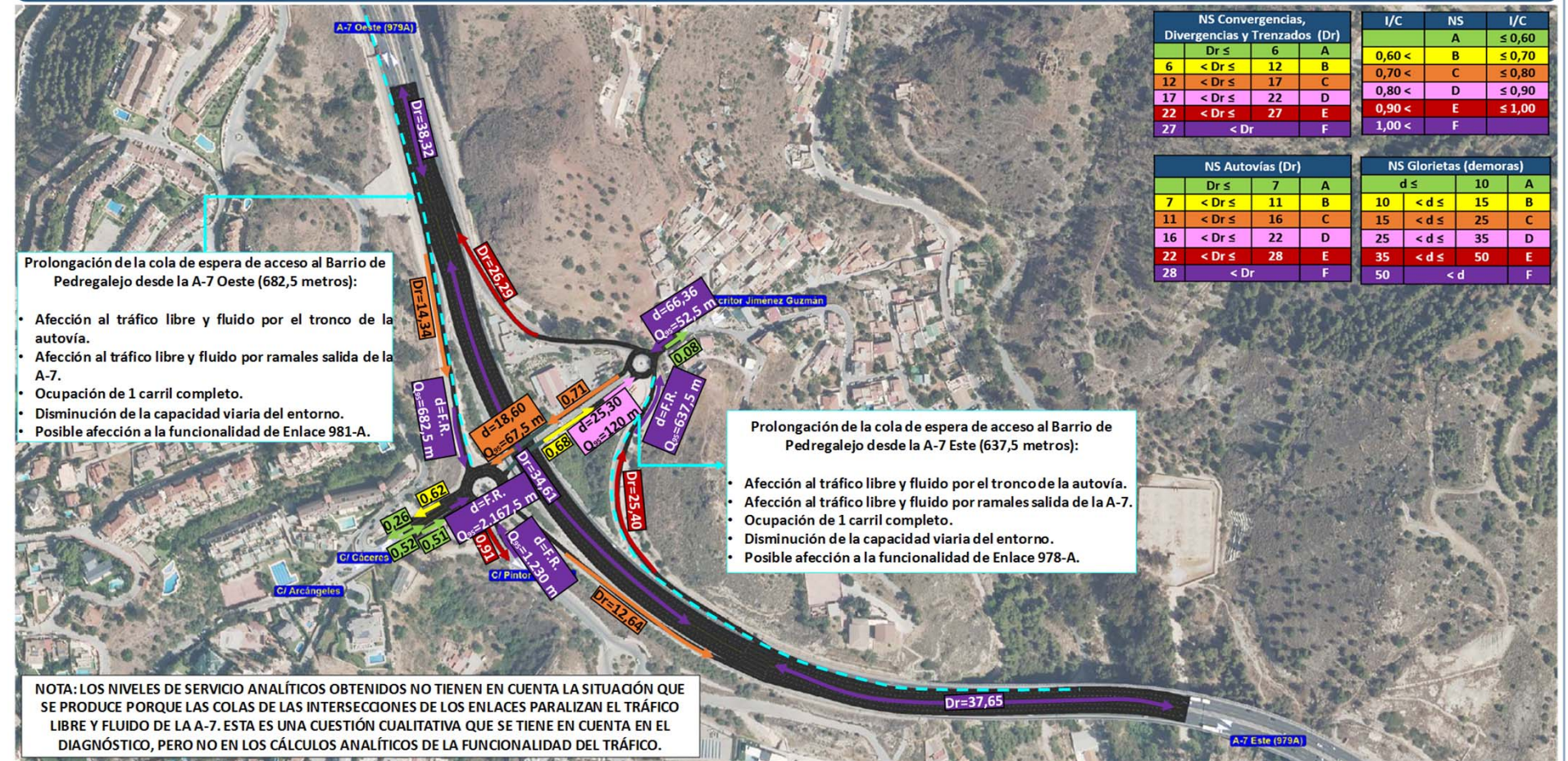
NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PROYECTO (AÑO 2049)

ENLACE 979 PEDREGALEJO

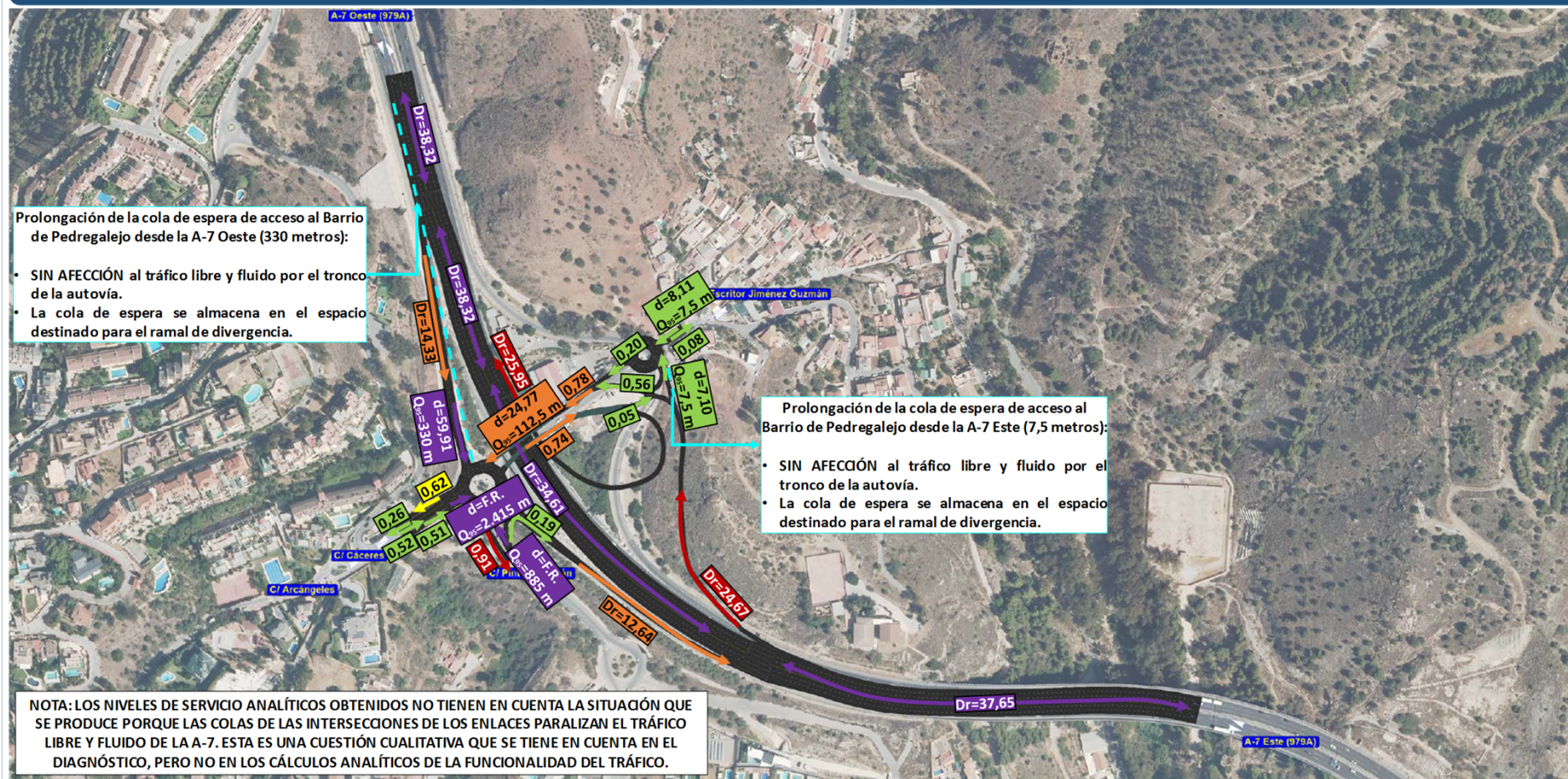
SITUACIÓN ACTUAL



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 979 PEDREGALEJO ESCENARIO HORIZONTE DE PROYECTO CON ESTRUCTURA VIARIA ACTUAL. HP DE MAÑANA



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 979 PEDREGALEJO ESCENARIO HORIZONTE DE PROYECTO CON ESTRUCTURA VIARIA FUTURA. HP DE MAÑANA

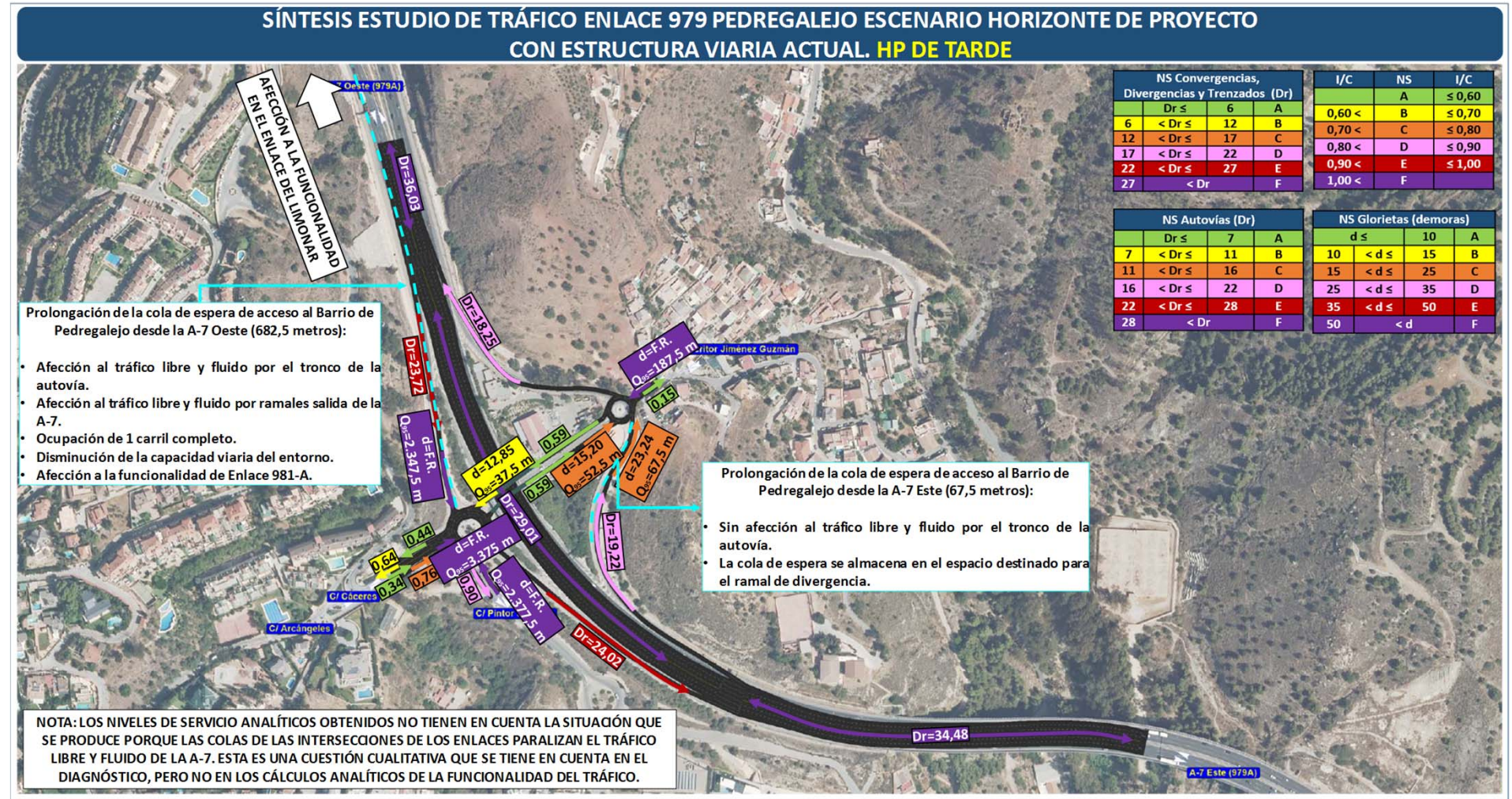


SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

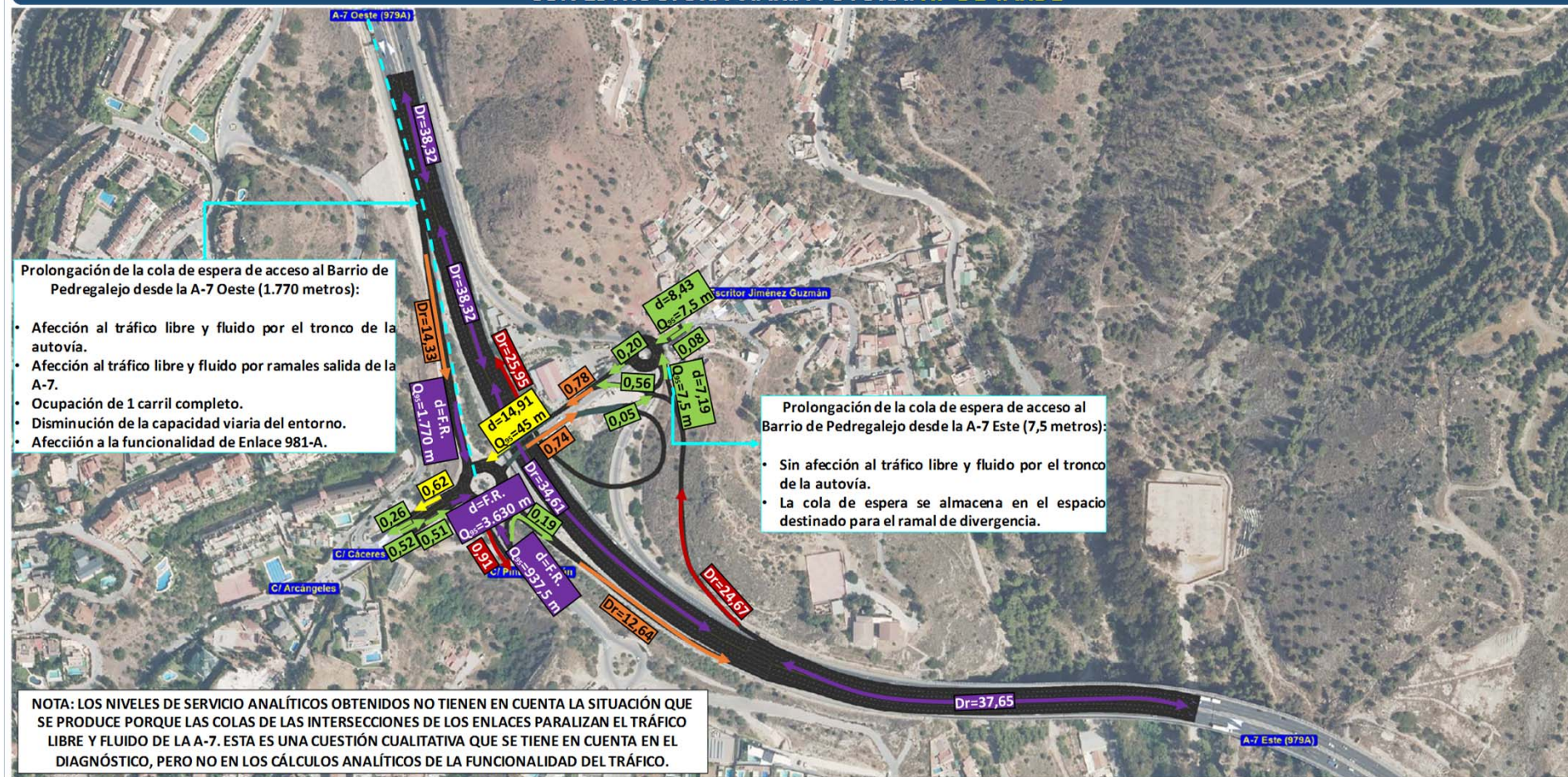
NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PROYECTO (AÑO 2049)

ENLACE 979 PEDREGALEJO

SITUACIÓN ACTUAL



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 979 PEDREGALEJO ESCENARIO HORIZONTE DE PROYECTO CON ESTRUCTURA VIARIA FUTURA. HP DE TARDE



SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

**ENLACE 981-A
EL LIMONAR**

PROPUESTAS DEFINIDAS

ENLACE 981-A EL LIMONAR

SITUACIÓN
ACTUAL



SITUACIÓN
PROPUESTA FUTURA



NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PUESTA EN SERVICIO (AÑO 2029)

ENLACE 981-A EL LIMONAR

SITUACIÓN ACTUAL



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 981-A EL LIMONAR ESCENARIO PUESTA EN SERVICIO CON ESTRUCTURA VIARIA PROPUESTA. HP DE MAÑANA



SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PUESTA EN SERVICIO (AÑO 2029)

ENLACE 981-A EL LIMONAR

SITUACIÓN ACTUAL

SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 981-A EL LIMONAR ESCENARIO PUESTA EN SERVICIO CON ESTRUCTURA VIARIA ACTUAL. HP DE TARDE



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 981-A EL LIMONAR ESCENARIO PUESTA EN SERVICIO CON ESTRUCTURA VIARIA PROPUESTA. HP DE TARDE

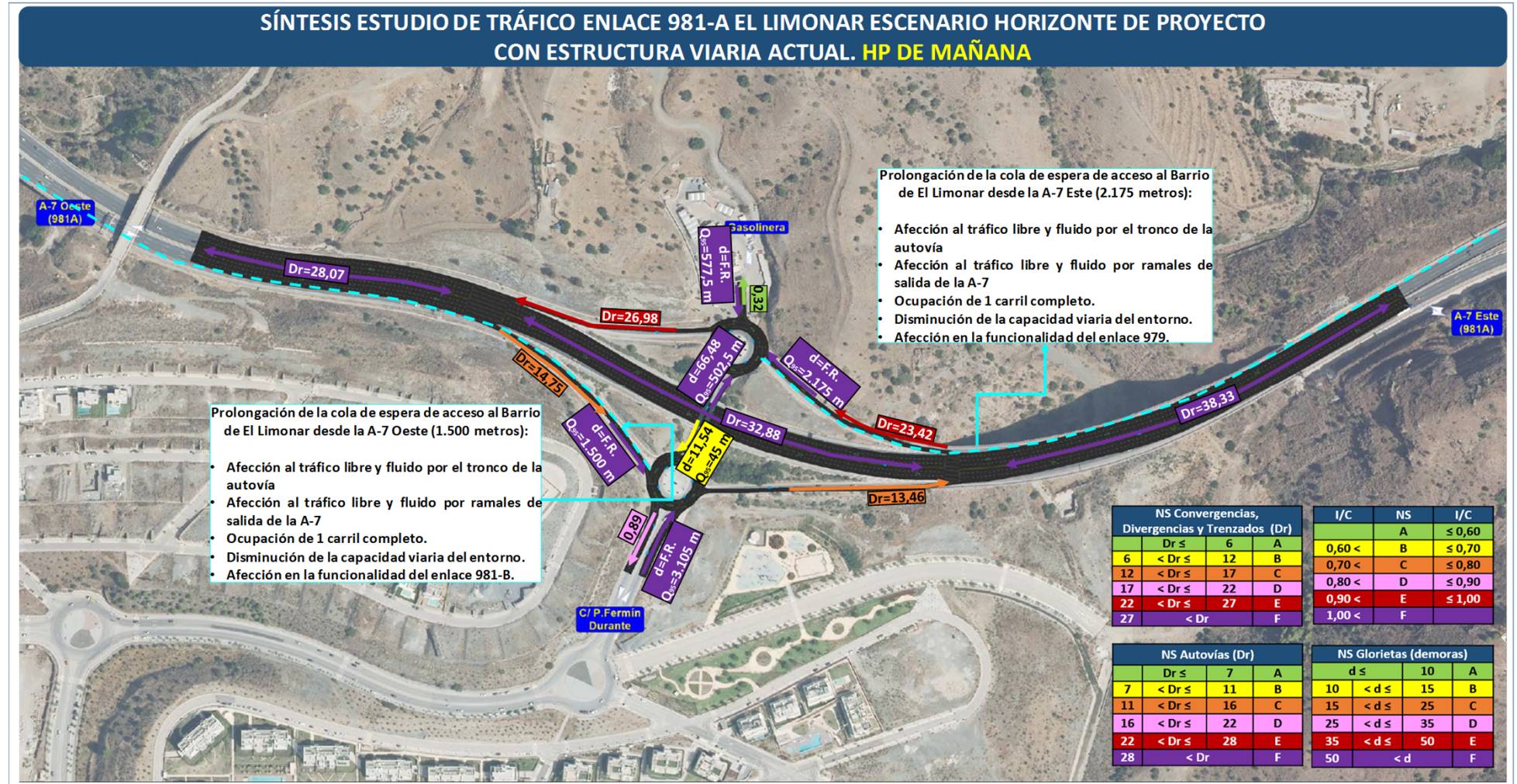


SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

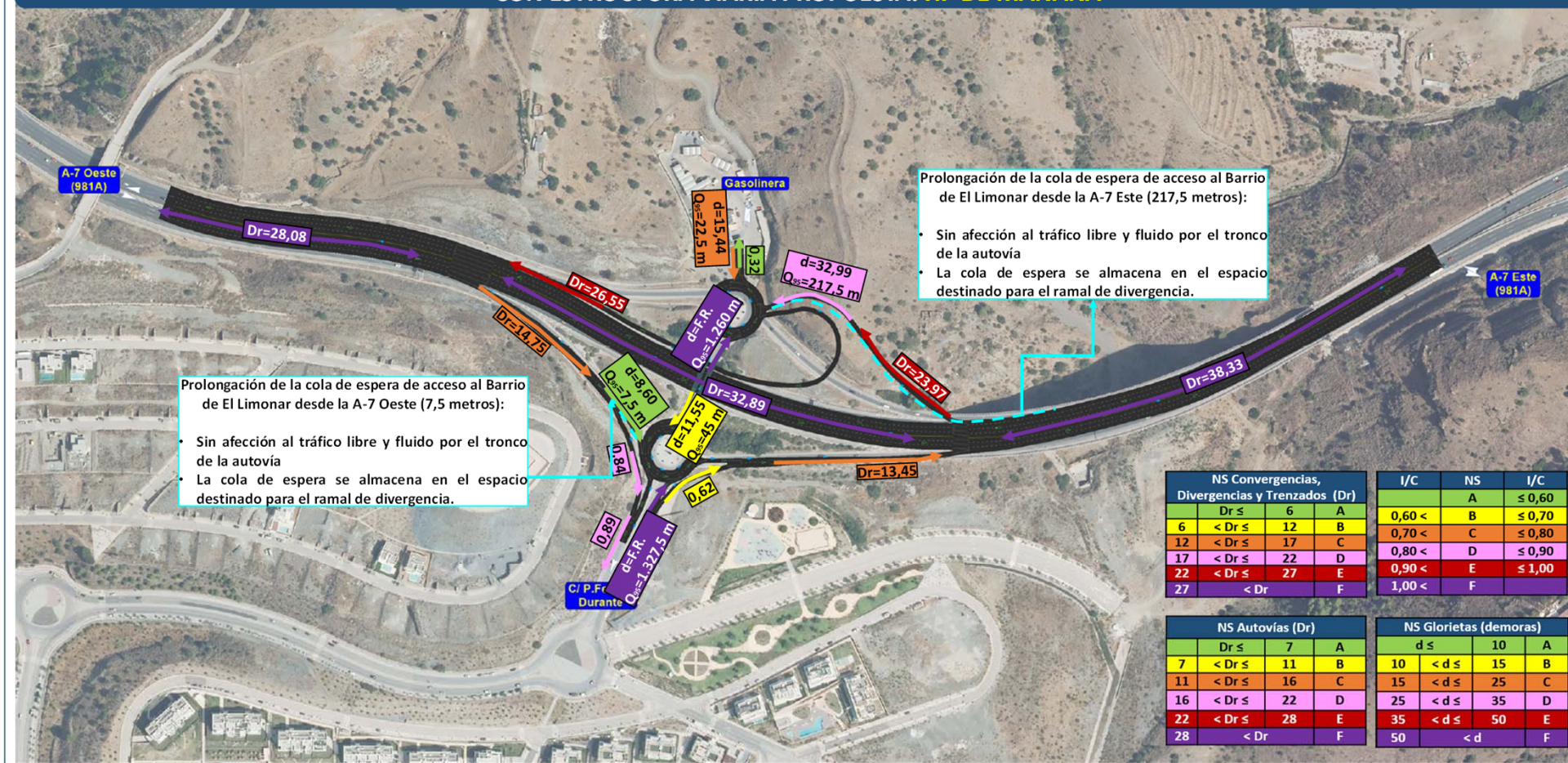
NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PROYECTO (AÑO 2049)

ENLACE 981-A EL LIMONAR

SITUACIÓN ACTUAL



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 981-A EL LIMONAR ESCENARIO HORIZONTE DE PROYECTO CON ESTRUCTURA VIARIA PROPUESTA. HP DE MAÑANA

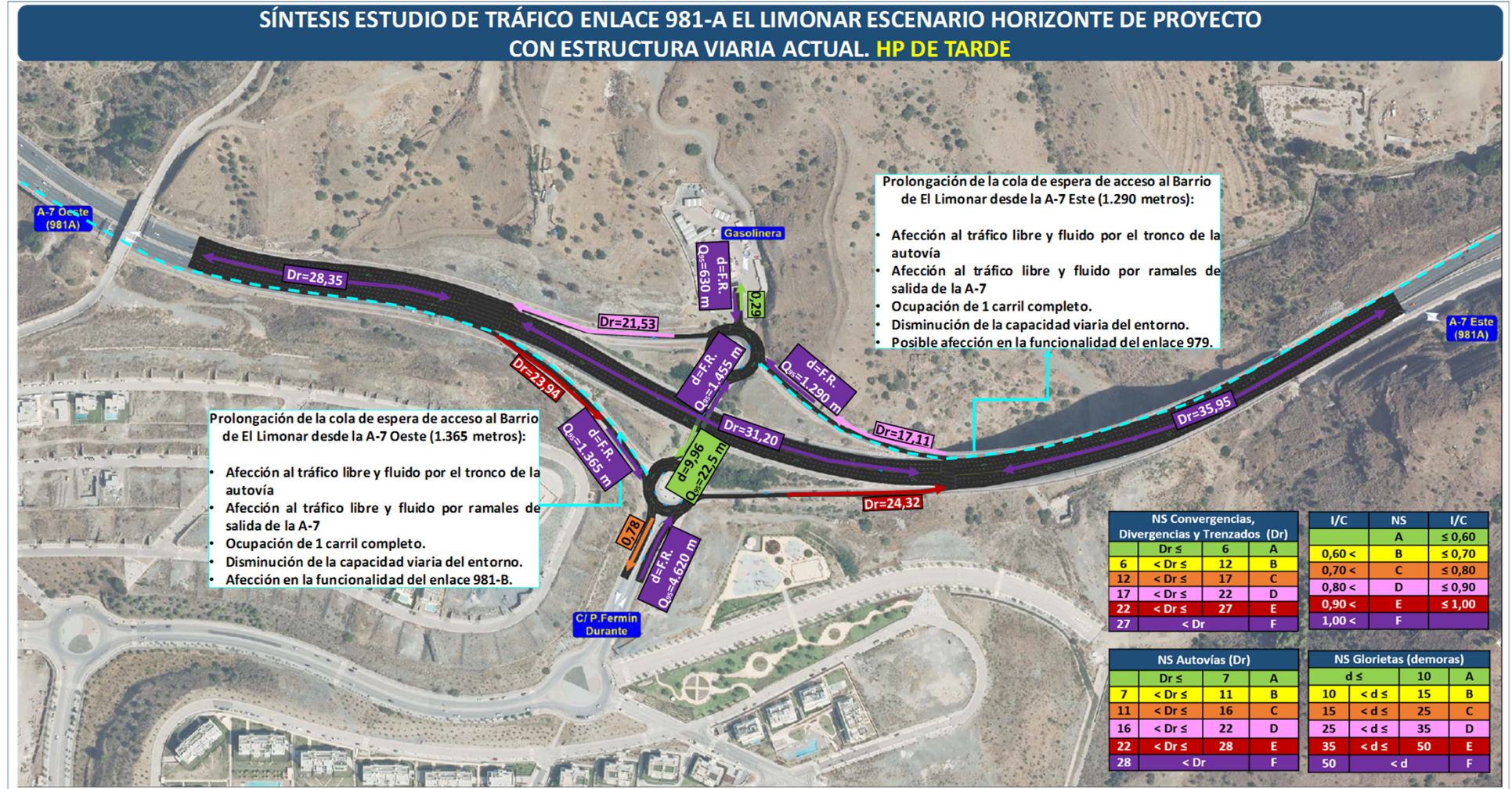


SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

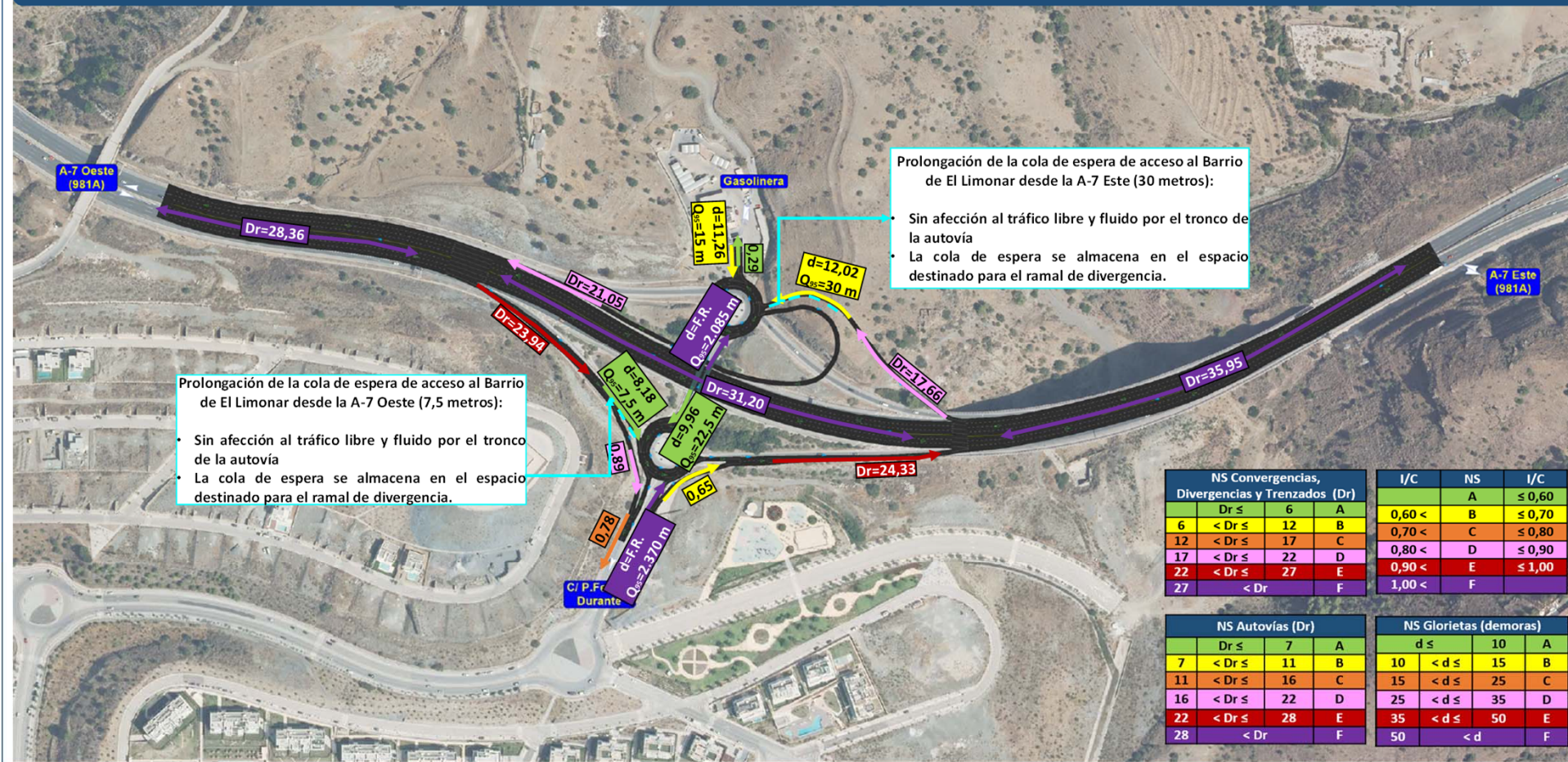
NIVELES DE SERVICIO. HORIZONTE DE PROYECTO (AÑO 2049)

ENLACE 981-A EL LIMONAR

SITUACIÓN ACTUAL



SÍNTESIS ESTUDIO DE TRÁFICO ENLACE 981-A EL LIMONAR ESCENARIO HORIZONTE DE PROYECTO CON ESTRUCTURA VIARIA PROPUESTA. HP DE TARDE



SITUACIÓN PROPUESTA FUTURA

CONCLUSIONES

Este estudio de tráfico se fundamenta y se basa en el “Informe sobre posibles actuaciones de mejora de las condiciones de explotación de la Autovía A-7S, entre Vélez Málaga y El Limonar (Málaga)”, realizado por la Consultora Andaluza de Modelado e Ingeniería (AMEI), en el mes de Septiembre de 2025.

En este estudio se plantean actuaciones en 7 enlaces de entrada y salida a la autovía, rediseñando la infraestructura existente o diseñando una nueva estructura en los ramales de acceso, tratando de ampliar la capacidad y reordenar el tráfico para mejorar la funcionalidad que se presenta actualmente.

Con ello, se **pretende dar solución a la situación límite que se produce diariamente, especialmente en Hora Punta de Mañana en sentido Oeste (hacia Málaga), que bloquea y colapsa la circulación del tráfico por la A-7 debido a la altísima demanda del entorno.**

La redacción de este Estudio de Tráfico tiene como principal objetivo **comprobar la incidencia sobre la fluidez en la circulación que tendrán las nuevas propuestas geométricas para los Enlaces de la A-7 Este, incluidos dentro del ámbito urbano de la Ciudad de Málaga**, siendo estos los enlaces de El Palo (Enlace 978-A), Pedregalejo (Enlace 979) y El Limonar (Enlace 981-A).

Es importante señalar que **las propuestas realizadas en el informe mencionado en párrafos anteriores, están pensadas para solucionar los movimientos que se están produciendo diariamente en la actualidad entre los distintos núcleos urbanos (El Palo, Pedregalejo y El Limonar) con la autovía y viceversa, ya que se trata de la demanda principal.**

En este sentido, es **destacable que las soluciones planteadas suponen las siguientes cuestiones:**

- En general, se aprecia una **mejora en la funcionalidad y fluidez de la circulación en el tronco de la autovía**. Esta situación se produce debido a que **se agiliza el acceso de los usuarios que abandonan la autovía hacia las intersecciones de los nudos** (sustitución de STOP por glorieta, mejora de la capacidad de glorietas, by-pass directos, entre otras soluciones), lo que se traduce en una **disminución de la cola de usuarios que pretenden acceder a la intersección**.

Además, dentro de las actuaciones también se habilita **mayor espacio para la espera de estos usuarios, lo que minora (e incluso anula) la afección al tránsito fluido por la A-7**, ya que en la actualidad **se está produciendo la espera de usuarios que salen de la autovía hacia el viario local sobre el carril derecho de la vía de alta capacidad**, lo que conlleva **minoración de la velocidad y de la capacidad por la ocupación de 1 de los carriles disponibles en la vía estatal**.

- Por lo tanto, en el año de **Puesta en Servicio**, en la interacción entre la **autovía y los ramales de convergencia/divergencia se aprecia una mejora importante** de la funcionalidad del tráfico en los 3 casos analizados (Enlaces El Palo, Pedregalejo y El Limonar).

No obstante, en el año de **Horizonte de Proyecto**, cuando continúa incrementando el volumen de tráfico circulante, vuelven a **producirse colas que afectarían, de nuevo, al tránsito fluido por el tronco**.

Ello **pone de manifiesto que esta solución propuesta y analizada es necesaria para mejorar la situación que se produce diariamente en la Ronda A-7 Este de Málaga, pero no suficiente para albergar toda la demanda esperada en el futuro, lo que requiere de proyectos de detalle y mayor envergadura**.

Sin embargo, también es importante destacar que **las colas producidas en la situación propuesta (tanto en el año de puesta en servicio, y especialmente señalable en el horizonte de proyecto) resultan de menor afección (menor longitud) que las que se generarían si se mantiene la infraestructura actual**, lo cual se debe a la **mejora de las conexiones de la red estatal con la red local y el incremento de espacio físico para albergar vehículos en espera**.

- Por el contrario, **aunque se favorezca de forma importante la conexión de los núcleos urbanos de El Palo, Pedregalejo y El Limonar hacia/desde la autovía A-7, existen otras zonas/barrios residenciales que minoran su calidad funcional y agilidad del tráfico tras el desarrollo de la nueva propuesta, respecto de la situación actual.**

En particular, se trata de los barrios locales de **Pinares de San Antón a través de la Avda. San Isidro** (en el Enlace El Palo), **La Mosca a través de C/ Escritor Jiménez Guzmán** (en el enlace Pedregalejo), y la **salida de la gasolinera** (en el Enlace de Limonar), ahora obtendrán **mayores dificultades para acceder a la intersección, al favorecer la entrada/salida de otros puntos, generando posibles nuevas retenciones, que todas ellas se estarían produciendo íntegramente sobre el viario local y sin posibilidad de afección a la red estatal de alta capacidad**,

Por lo tanto, a la vista de los resultados obtenidos, se puede concluir que el desarrollo de las nuevas propuestas planteadas en el documento antecedente “Informe sobre posibles actuaciones de mejora de las condiciones de explotación de la Autovía A-7S, entre Vélez Málaga y El Limonar (Málaga)”, realizado por la Consultora Andaluza de Modelado e Ingeniería (AMEI), en el mes de Septiembre de 2025, para los enlaces que se encuentran ubicados dentro del Término Municipal de Málaga, que se corresponde con los enlaces de El Palo, Pedregalejo y El Limonar de la A-7 Málaga, mejoran la funcionalidad del tráfico respecto a la infraestructura actual, en las conexiones entre la red viaria estatal de alta capacidad y el viario local principal de la Ciudad de Málaga.

De este modo, se mejoraría/solventaría la situación de congestión que se produce diariamente en estos puntos de la vía de Alta Capacidad, sin necesidad de realizar trabajos de obra de mayor envergadura y que requieran de un estudio de detalle específico y ambicioso.

No obstante, resulta importante señalar que estas soluciones planteadas resultan completamente necesarias para obtener una situación funcional viable y adecuada en los años futuros, que solucionarían o mejorarían a corto-medio plazo la situación de partida, pero que en el año horizonte de proyecto, con la evolución del tráfico prevista, requerirían de análisis de detalle y soluciones de mayor envergadura, para poder adaptar la red viaria estatal a la demanda prevista, permitiendo obtener una solución viable y adecuada en los términos de funcionalidad del tráfico.