



MEMORIA

TOMO III: ORDENACIÓN

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL **MARBELLA**

DOCUMENTO PREVIO

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Memoria. Sumario

Tomo III: Ordenación

Título 1. Introducción.....	2
1.1.- Sobre la Memoria de Ordenación.....	2
1.2.- Contenidos de la Memoria de Ordenación.....	2
Título 2. Los Principios del nuevo plan general.....	4
2.1.- La realidad como punto de partida del Nuevo Plan.....	4
2.2.- De los estándares urbanísticos a los indicadores de sostenibilidad.....	4
2.3.- Criterios básicos de la ordenación urbanística.....	5
Título 3. Examen y análisis ponderado de las diferentes alternativas contempladas.....	6
3.1.- Antecedentes. Las Alternativas propuestas en el Avance.....	6
3.2.- Un nuevo paradigma: La entrada en vigor de la Ley del Impulso a la Sostenibilidad de Andalucía (LISA).....	7
3.3.- La Propuesta de Ordenación del Nuevo Plan General.....	7
Título 4. El Modelo General de Ordenación del Municipio.....	8
4.2.- Definición del modelo general de ordenación del municipio.....	9
4.2.1.- Directrices dentro del marco de sostenibilidad ambiental.....	9
4.2.2.- Directrices dentro del marco de sostenibilidad económica.....	12
4.2.3.- Directrices dentro del marco de sostenibilidad social.....	13
4.3.- El modelo general de ordenación del municipio.....	15
Título 5. Clases y categorías de suelo.....	18
5.1.- Introducción.....	18
5.2.- Delimitación del Suelo Urbano.....	18
5.3.- Delimitación y categorías en suelo rústico.....	21
5.3.1.- El suelo rústico: nuevo marco legal.....	21
5.3.2.- Categorías del suelo rústico.....	22
5.4.- Zonas de suelo rústico.....	27
5.4.1.- Zona 1. Conservación valores ambientales (CVA).....	27
5.4.2.- Zona 2. Valores paisajísticos o ambientales (VPA).....	27
5.4.3.- Zona 3. Suelos Afectados por flujos preferentes (AFP).....	27
5.4.4.- Zona 4. Suelos con Valores Naturales o Rurales (VNR).....	27
5.4.5.- Zona 5. Entorno del medio urbano (EMU).....	27
5.4.6.- Zona 6. Suelo Sin valores ambientales (SVA).....	27
Título 6. El esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano.....	28
6.1.- Introducción.....	28
6.2.- Esquema de elementos estructurantes. Criterios generales.....	28
6.3.- Elementos generales.....	29
6.3.1.- Espacios libres y zonas verdes.....	29
6.3.2.- Sistema General de Equipamientos Comunitarios.....	38
6.3.3.- Comunicaciones. Movilidad y Accesibilidad.....	51
6.3.4.- Infraestructuras de servicios.....	68

Título 7. Bienes y espacios que deban contar con una protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.....	78
7.1.- Introducción.....	78
7.2.- Bienes de Singular Protección. Bienes de Interés Cultural inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.....	78
7.2.1.- Bienes de Interés Cultural. Monumentos declarados histórico-artísticos por la legislación anterior a la entrada en vigor de la Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español y para los bienes afectados por el Decreto de 22 de abril de 1949 sobre protección de los castillos españoles.....	78
7.2.2.- Bienes de Interés Cultural declarados en base a la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.....	79
7.3.- Bienes delimitados por la planificación urbanística que deben contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.....	79
7.3.1.- Zonas de Servidumbre Arqueológica.....	79
7.3.2.- Vacimientos Arqueológicos.....	79
7.3.3.- Otros Elementos Protegidos.....	80
Título 8. Planificación estratégica de la evolución del modelo de ordenación a medio y largo plazo.....	81
8.1.- Consideraciones previas.....	81
8.2.- Criterios de intervención en la ciudad existente.....	82
8.2.1.- Metodología para la intervención en la ciudad existente.....	82
8.2.2.- Tipos de Ámbitos Funcionales.....	83
8.2.3.- Sistema de Indicadores de sostenibilidad para la intervención en la ciudad existente.....	83
8.2.4.- Directrices para la delimitación de nuevas actuaciones.....	84
8.2.5.- Directrices para establecer las Bases de Desarrollo y Ejecución de nuevas actuaciones.....	85
8.2.6.- Directrices para la ordenación detallada de nuevas actuaciones.....	85
8.3.- Actuaciones edificatorias, urbanísticas y de transformación urbanística.....	87
8.3.1.- Actuaciones en la malla urbana prácticamente consolidada por la edificación y la urbanización.....	87
8.3.2.- Integración urbana de actuaciones en suelo rústico.....	88
8.3.3.- Actuaciones en tramitación o ejecución en desarrollo del PGOU 86.....	88
8.3.4.- Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico.....	89
8.4.- La planificación en materia de vivienda protegida.....	90
8.4.1.- Previsión de dotación mínima de Vivienda Protegida en los instrumentos de ordenación.....	90
8.4.2.- Criterios para delimitación de VP en los instrumentos de Ordenación Detallada.....	91

8.5.- La planificación estratégica en materia de movilidad sostenible.....	92
8.5.1.- Introducción.....	92
8.5.2.- Marco estratégico vigente en materia de movilidad sostenible.....	92
8.5.3.- Un nuevo modelo y planificación de movilidad sostenible.....	93
8.5.4.- Diagnóstico general de carácter estratégico y estructurante de la movilidad de Marbella.....	94
8.5.5.- Nueva estructura territorial y funcional como estrategia del nuevo modelo en materia de movilidad sostenible en Marbella.....	96
8.5.6.- Objetivos y Escenarios del Plan Estratégico en materia de movilidad sostenible a medio y largo plazo.....	97
8.5.7.- Ejes Estratégicos y medidas estratégicas específicas (líneas de acción).....	98
8.5.8.- Criterios generales del modelo de ordenación en materia de movilidad.....	100
8.5.9.- Criterios generales específicos por elementos del sistema de movilidad.....	100
8.5.10.- El criterio general de articulación e integración entre los modelos de ordenación urbana y de movilidad sostenible.....	102
8.5.11.- El criterio general de sostenibilidad y calidad urbana de la movilidad.....	102
8.5.12.- Coordinación entre el PGOM y el PMUS.....	102
Título 9. Directrices para la equidistribución de beneficios y cargas.....	104
9.1.- Equidistribución de Cargas y Beneficios. Consideraciones Previas.....	104
9.2.- Criterios para Garantizar la Equidistribución entre ATU-NU en Suelo Rústico.....	105
Título 10. Cumplimiento de la planificación territorial. El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, POT.....	106
Título 11. El seguimiento del plan: indicadores ambientales, sociales y económicos.....	108
11.1.- Sistema de Indicadores de Sostenibilidad para Marbella.....	108
11.1.2.- Aplicación del Sistema de Indicadores de Sostenibilidad.....	108
11.1.3.- Indicadores de Sostenibilidad en Suelo Urbano.....	108
11.1.4.- Indicadores de sostenibilidad para Nuevas Actuaciones en suelo rústico.....	108
11.1.5.- Evaluación y Seguimiento del Plan General.....	108
Título 12. Actuaciones de nueva urbanización delimitadas en el planeamiento vigente. Régimen transitorio.....	109

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



1.1.- SOBRE LA MEMORIA DE ORDENACIÓN

El presente documento de Plan General de Ordenación Municipal se realiza de conformidad a la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA).

El objeto de la Memoria de Ordenación es el análisis de las alternativas de ordenación contempladas, la definición del modelo general de ordenación adoptado y la planificación estratégica de su evolución.

1. El análisis de alternativas contempladas parte e incorpora las propuestas del Avance, pero adaptadas al nuevo modelo de instrumento de ordenación el PGOM, radicalmente diferente al PGOU
2. El modelo general de ordenación del municipio que se define a través de:
3. La clasificación del suelo, lo que incluye la delimitación del suelo urbano, las categorías en suelo rústico y la normativa urbanística para las distintas categorías del suelo rústico
4. El esquema de los elementos estructurantes formado por los sistemas generales de espacios libres y zonas verdes, de movilidad y de equipamientos comunitarios y las redes generales de infraestructuras y servicios técnicos
5. El establecimiento de las zonas de suelo rústico
6. La identificación de los bienes y espacios que deban contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico
7. La planificación estratégica de la evolución del modelo de ordenación a medio y largo plazo se concreta, como mínimo, a través de las siguientes determinaciones:
8. Los criterios para el mantenimiento, la mejora y la regeneración de la ciudad existente
9. Directrices para los futuros desarrollos a través de actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico
10. La planificación en materia de vivienda protegida
11. La planificación en materia de movilidad
12. Directrices para la equidistribución de cargas y beneficios
13. Finalmente, son determinaciones complementarias de las anteriores, las siguientes
14. Parámetros urbanísticos y condiciones tipológicas y estéticas para la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones en las distintas categorías y zonas de suelo rústico

15. La identificación de las agrupaciones de edificaciones irregulares en suelo rústico
16. La identificación de los bienes y espacios en suelo rústico, no incluidos en la relación de bienes y espacios de singular protección, que deban contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico

1.2.- CONTENIDOS DE LA MEMORIA DE ORDENACIÓN

La Memoria de Ordenación se concreta en los siguientes contenidos:

- Título 1. Introducción
 - 1.1.- Sobre la Memoria de Ordenación
 - 1.2.- Contenidos de la Memoria de Ordenación
- Título 2. Los Principios del nuevo plan general
 - 2.1.- La realidad como punto de partida del Nuevo Plan
 - 2.2.- De los estándares urbanísticos a los indicadores de sostenibilidad
 - 2.3.- Criterios básicos de la ordenación urbanística
- Título 3. Examen y análisis ponderado de las diferentes alternativas contempladas
 - 3.1.- Antecedentes. Las Alternativas propuestas en el Avance
 - 3.2.- Un nuevo paradigma: La entrada en vigor de la Ley del Impulso a la Sostenibilidad de Andalucía (LISTA)
 - 3.3.- La Propuesta de Ordenación del Nuevo Plan General
- Título 4. El Modelo General de Ordenación del Municipio
 - 4.2.- Definición del modelo general de ordenación del municipio
 - 4.3.- El modelo general de ordenación del municipio
- Título 5. Clases y categorías de suelo
 - 5.1.- Introducción
 - 5.2.- Delimitación del Suelo Urbano
 - 5.3.- Delimitación y categorías en suelo rústico
 - 5.4.- Zonas de suelo rústico
- Título 6. El esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano
 - 6.1.- Introducción
 - 6.2.- Esquema de elementos estructurantes. Criterios generales
 - 6.3.- Elementos generales
- Título 7. Bienes y espacios que deban contar con una protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico
 - 7.1.- Introducción. Marco normativo
 - 7.2.- Bienes de Singular Protección. Bienes de Interés Cultural inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz
 - 7.3.- Bienes delimitados por la planificación urbanística que deben contar con protección por su valor histórico, cultural,

TÍTULO 1. INTRODUCCIÓN

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





urbanístico o arquitectónico

Título 8. Planificación estratégica de la evolución del modelo de ordenación a medio y largo plazo

8.1.- Consideraciones previas

8.2.- Criterios de Intervención en la ciudad existente

8.3.- Actuaciones edificatorias, urbanísticas y de transformación urbanística

8.4.- La planificación en materia de vivienda protegida

8.5.- La planificación estratégica en materia de movilidad sostenible

Título 9. Directrices para la equidistribución de beneficios y cargas

9.1.- Equidistribución de Cargas y Beneficios. Consideraciones Previas

9.2.- Criterios para Garantizar la Equidistribución entre ATU-NU en Suelo Rústico

Título 10. Cumplimiento de la planificación territorial. El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, POTA

Título 11. El seguimiento del plan: indicadores ambientales, sociales y económicos

Título 12. Actuaciones de nueva urbanización delimitadas en el planeamiento vigente. Régimen transitorio

Los documentos gráficos se concretan en los PLANOS DE ESTRATEGIAS Y ORDENACIÓN

E.1 Ciudad Policéntrica

E.2 Ciudad Verde

E.3 Ciudad Turística y Cosmopolita

E.4 Ciudad del Deporte y la Salud

E.5 Ciudad del Conocimiento

E.6 Modelo de Ordenación Municipal

O.1 Clases y Categorías de Suelo

O.2.1 Esquema de Elementos Estructurantes I

O.2.2 Esquema de Elementos Estructurantes II

O.3 Zonas de Suelo Rústico

O.4 Bienes Protegidos

O.5 Planificación Estratégica de la Evolución del Modelo de Ordenación a Medio y Largo Plazo

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



2.1.- LA REALIDAD COMO PUNTO DE PARTIDA DEL NUEVO PLAN

El nuevo Plan, en líneas generales, se pretende más ágil y con menor densidad normativa que sus precedentes. Más flexible y menos vinculante.

Clarificar y simplificar, flexibilizar y agilizar no implica renunciar a apostar por un concreto modelo de ciudad. Por una estrategia global clara y fuerte. Esta será la principal cuestión que debe abordar el futuro Plan General de Marbella. En este sentido, conviene diferenciar entre fines y medios. Una cosa son los fines y otra los medios. Una los criterios y estrategias generales y otra muy diferente los objetivos y las acciones concretas. Evitar que estas acciones no produzcan un desvío en los objetivos últimos del Plan es fundamental.

En la elección del modelo de ciudad se diferencian dos niveles que serán claves en las propuestas que se efectúen. Un nivel político, de elección del modelo, de decisión sobre cuál es la ciudad que se quiere para el futuro (y en el que resulta vital la participación de toda la ciudadanía) y un nivel técnico de formulación de los instrumentos y técnicas urbanísticas al servicio de ese modelo y que mejor permitan conseguirlo.

Elemento clave del Plan es la articulación del municipio con el resto de municipios de la Costa del Sol, su incardinación territorial. Es de desear que el nuevo Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional para la Costa del Sol (POTCSO) que ahora inicia su andadura tras la anulación del anterior se constituya en un motivo de oportunidad y no en un hándicap para lograr un urbanismo y una ordenación territorial verdaderamente sostenible y eficiente.

Pero la verdadera piedra de toque del modelo está en partir de un diagnóstico acertado. En analizar correctamente la realidad de la que se parte. Si el futuro Plan toma como punto de partida la realidad dibujada, el Plan General de 1986, y no la ciudad realmente construida el resultado nunca podrá ser correcto.

En consecuencia, se propone recuperar el espíritu del antiguo Reglamento de Planeamiento cuando señalaba que:

"los Planes Generales deberán considerar la situación urbanística anteriormente existente, bien para conservarla, bien para rectificarla directamente a través de las propias determinaciones del Plan General o habilitando la formulación del oportuno Plan Especial de reforma interior que desarrolle las previsiones básicas que a tal objeto establezca el propio Plan General" (art. 16.2 RPU).

La referencia de un nuevo Plan debe ser la realidad que pretendemos ordenar. Tomar como punto de partida el planeamiento preexistente (y no la realidad existente) que es lo que, con evidente desacierto, proponía la anterior LOUA aboca al más absoluto de los fracasos y hace inviable resolver los problemas hoy planteados. Es necesario tomar como punto de

partida la realidad existente si queremos resolver en serio y de una vez por todas la problemática urbanística de Marbella.

Cuantificar la población y sus posibles crecimientos partiendo del cómputo estricto del censo y evaluando los previsibles aumentos vegetativos de la actual población empadronada en el municipio, no es aceptable. La Costa en general, y Marbella en especial, es destino turístico y residencial de muchos españoles y europeos. Es bueno no olvidarlo. El plan debe cuantificar sus estrategias y previsiones de crecimiento en función de dichos datos reales y no de los oficiales, totalmente desajustados a la realidad por razones evidentes.

De hecho eso es lo que se propone en la actual LISTA, así, en su artículo 4. Principios generales de la ordenación y de la actividad territorial y urbanística, apartado 2.a) se indica: *"Viabilidad social: todas las actuaciones deberán justificar que la ordenación propuesta está basada en el interés general y dimensionada en función de la demanda racionalmente previsible ..."*.

2.2.- DE LOS ESTÁNDARES URBANÍSTICOS A LOS INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

La legislación urbanística estatal y autonómica viene apostando desde la LST5 y del RPU por controlar la calidad de los planes mediante un sistema de estándares y reservas dotacionales.

Tradicionalmente en las legislaciones urbanísticas se establecían las superficies mínimas que deben destinarse a los diferentes usos dotacionales (zonas verdes o espacios libres públicos y equipamientos públicos). Un sistema que debe cuestionarse pues si bien cuando se implantó permitía garantizar unos mínimos de suelo públicos que, en aquellos tiempos, rara vez se conseguían, hoy resultan insuficientes para garantizar la ciudad óptima que todos deseamos.

Se impone un cambio de mentalidad, en línea con las nuevas propuestas de la LISTA, priorizando la **calidad** de las dotaciones sobre la cantidad de las mismas, su **viabilidad** real sobre la demagogia del plano y, sobre todo, priorizando el logro de **objetivos** frente al cumplimiento de una normativa obsoleta y reglamentista. Lo importante son los resultados y la mejora real y efectiva de la **calidad de vida de los ciudadanos**. Hemos dedicado mucho tiempo a elaborar normativas complejas y farragosas y muy poco a establecer estrategias para mejorar nuestras ciudades.

Por tanto, el documento del Plan General debe incorporar un **Sistema de Indicadores de Sostenibilidad** que posibiliten el diagnóstico continuado de la ciudad y el seguimiento, evaluación y corrección de los objetivos del Plan.

TÍTULO 2. LOS PRINCIPIOS DEL NUEVO PLAN GENERAL

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



2.3.- CRITERIOS BÁSICOS DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

El documento del nuevo Plan General debe plantearse a partir de la necesidad de elaborar un soporte técnico que facilite y garantice su actualización continua. El Plan General debe incorporar las herramientas informáticas, integradas en la actual plataforma municipal, que permitan el acceso inmediato de los ciudadanos, incluso en su fase de elaboración, pero sobre todo en su fase de desarrollo y gestión posterior dando cumplimiento en la legislación estatal en la materia.

Así mismo, como se ha indicado en el punto anterior, el documento del Plan General debe incorporar un Sistema de Indicadores urbanísticos que posibiliten el diagnóstico continuado de la ciudad y el seguimiento, evaluación y corrección de los objetivos del Plan.

La ordenación urbanística, en nuestra actual ley (LISTA), se define como una función pública que comprende la planificación y organización de la ocupación y utilización del suelo, así como de la transformación de éste mediante la urbanización y edificación y sus consecuencias para el entorno. Las determinaciones de la ordenación urbanística se estructuran en dos niveles: ordenación urbanística general y ordenación urbanística detallada.

El Plan General de Ordenación Municipal tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, que comprende: a) la clasificación del suelo con la delimitación del suelo urbano y del suelo rústico; b) la delimitación y la normativa general de las categorías de suelo rústico (así como, en su caso, de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminado, inexistentes en nuestro municipio); c) el esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano, que comprenderá, entre otros, los sistemas generales de espacios libres y zonas verdes, de movilidad y de equipamientos comunitarios, así como las redes de infraestructuras y servicios conforme a los estándares que se establezcan reglamentariamente; d) la delimitación de los bienes y espacios que deban contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico; e) los criterios y directrices para los nuevos desarrollos de las actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico, de conformidad con lo establecido en el artículo 31 y su coherencia con la ciudad existente.

En la ciudad existente se deben favorecer ámbitos más compactos, con más mezcla de usos y con un mejor aprovechamiento del suelo, así como ponderar los desajustes entre las edificabilidades y usos previstos.

En este sentido, el presente PGOM y posteriormente el POU incluirán estrategias que permitan desarrollar procesos integrales de renovación urbana para la mejora de las condiciones de habitabilidad de determinados ámbitos residenciales, de forma específica tanto de los ámbitos de bloques abiertos como del centro urbano para la mejora de las

viviendas y su accesibilidad, mediante la incorporación de determinaciones adecuadas tanto de ordenación como de gestión.

También entendemos necesario propiciar la flexibilidad en la asignación del destino concreto de los suelos para usos públicos que, sin merma de garantizar su adecuada integración en un sistema articulado de redes públicas, satisfaga las demandas reales de los residentes.

Resulta igualmente necesario revisar los estándares y estrategias de suelo disponible para las diferentes infraestructuras y servicios urbanos en los diferentes ámbitos de ordenación, con el fin de garantizar requerimientos de futuro.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



3.1.- ANTECEDENTES. LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS EN EL AVANCE

El Documento de Avance (que sirve también como borrador del plan para su tramitación medioambiental) tiene por objeto establecer, con carácter previo o preparatorio, los criterios, objetivos, alternativas y propuestas generales de ordenación del nuevo Plan General. Se trata de un documento embrionario del Plan que, propiciando la participación pública permite elaborar, considerando el resultado de la misma, el documento de Plan General.

Esas propuestas previas de ordenación se materializaban en criterios y objetivos generales (*"la ciudad que queremos"*) y en unas alternativas de crecimiento (*"hacia dónde podría crearse"*).

El modelo de ciudad del Documento de Avance establecía seis líneas **estratégicas**:

- Marbella. Ciudad Jardín.
- Marbella. Ciudad policéntrica.
- Marbella. Ciudad del turismo y la cultura.
- Marbella. Ciudad del deporte y la salud.
- Marbella. Ciudad de la educación y el conocimiento.
- Marbella. Ciudad productiva e innovadora.

En cuanto a las **alternativas** de ocupación del territorio, el documento de Avance proponía las siguientes alternativas:

- **Alternativa 0.** Que implicaba mantener el Plan vigente sin revisión.
- **Alternativa 1.** Que partía del modelo de ciudad previsto en el Plan vigente, pero proponiendo los ajustes necesarios para la mejora de ese modelo desde el punto de vista urbanístico

Esta alternativa proponía mantener en lo sustancial el suelo no urbanizable del Plan vigente; poniendo el acento en la regeneración de la ciudad consolidada, apostando por completar la trama urbana y los vacíos existentes, y recomponiendo el actual y disperso modelo de ocupación territorial heredado de planes y actuaciones anteriores e incorporando, siempre que se acredite su compatibilidad con el modelo, las actuaciones irregulares.

- **Alternativa 2.** A efectos de su análisis, el Avance desglosaba la Alternativa 2 en 3 apartados diferentes, urbanísticamente viables y cuyo análisis ambiental se realizaba en el Documento Inicial Estratégico. La 3 propuestas eran las siguientes:

Alternativa 2.1.

Se proponía completar la trama urbana hasta el límite de la auto-pista AP-7 en las áreas que todavía no se habían desarrollado. Ello incluía la parte norte de San Pedro Alcántara, Guadaíza y el entorno al Río Verde, entre Nueva Andalucía y Nagüeles. La intención de pasar estos suelos

a urbanizables era la de absorber los futuros crecimientos y darle continuidad al municipio.

En esta propuesta se intenta reducir las afecciones sobre los Hábitats, la geomorfología, el paisaje y los riesgos, obteniendo con ello una situación medioambientalmente más propicia pero que siga cumpliendo las expectativas sociales y económicas inherentes a cualquier municipio que pretenda un desarrollo sostenible, como son mejorar su calidad de vida y su potencial social, turístico e industrial.

En relación a la regulación de usos se mantiene el mismo esquema que en la Alternativa 1 ampliándose los suelos dedicados a actividades económicas.

Alternativa 2.2

Proponía la ampliación de la ciudad existente. Incorporando los terrenos al este de la urbanización La Torrecilla y los alledaños al centro comercial La Cañada, donde se ubicará la Ciudad de la Justicia, así como en el entorno de la Urbanización Los Molineros.

En relación a la regulación de usos se mantiene el mismo esquema que en la Alternativa 1 y 2.1, a los que se añaden nuevos suelos propuestos para actividades económicas.

Alternativa 2.3

Se analizaba la posibilidad de liberar todo el suelo urbanizable posible que no estuviera protegido o preservado.

Se mantenía como no urbanizable las protecciones ambientales de la Concha y un cinturón de protección a cotas altas hasta Río Verde. Sin embargo, en la parte norte más al este del municipio sólo se proponía mantener el suelo no urbanizable forestal y el resto de suelo no urbanizable pasaba a ser propuesto como suelo urbanizable. Por lo que el suelo urbanizable disponible en Río Real, Alicata y La Vibora se veía notablemente incrementada.

La regulación de usos reproduce el patrón de la Alternativa 2.2 ganando peso los crecimientos basados en grandes proyectos estratégicos de base tecnológica propuestos para actividades económicas que, sin inducir un cambio de modelo de ciudad si suponen una apuesta fuerte por los usos productivos, por el impulso de la economía local y la generación de empleo en el municipio..

El **Documento Inicial Estratégico (DIE)** analizaba las alternativas propuestas a través de **2 métodos diferentes**.

MÉTODO SIMPLE DE ORDENACIÓN. Consiste en ordenar las alternativas según su comportamiento relativo para cada criterio. Cada casilla de cruce (alternativa-criterio) se cumplimenta según un valor puntuado en una escala entre 1, para la peor alternativa (la que produce más impacto), y 5, para la mejor (la menos impactante), los valores por tanto no se repiten. A partir de los resultados obtenidos se establece el orden preferencial en

TÍTULO 3. EXAMEN Y ANÁLISIS PONDERADO DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



cuanto a su desempeño ambiental de las alternativas, siendo aquella que mayor valor sume la que supone un mejor comportamiento ambiental.

MÉTODO DE VALORACIÓN COMPARADA. Consiste en asignar un valor a cada alternativa en función del impacto previsible o el grado de cumplimiento de cada objetivo, 1 para el impacto más negativo y 5 para el más positivo o de mejor adecuación al objetivo, admitiéndose la repetición de las puntuaciones. A partir de los resultados obtenidos se establece el orden preferencial en cuanto al desempeño ambiental de las alternativas, siendo aquella que alcanza un mayor valor agregado la que tendrá un mejor comportamiento ambiental.

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2		
			ALTERNATIVA 2.1.	ALTERNATIVA 2.2.	ALTERNATIVA 2.3
MÉTODO SIMPLE DE ORDENACIÓN.	33	141	116	92	68
MÉTODO DE VALORACIÓN COMPARADA.	76	197	192	131	128

Los resultados obtenidos con los dos métodos de valoración permiten establecer la siguiente ordenación de las alternativas en función de su desempeño ambiental:

A1 > A 21 > A 22 > A 23 > A0

Resultados coherentes y previsibles, pues mantener el Plan actual obsoleto y desfasado, altamente desajustado a la realidad física del territorio (Alternativa 0), no permite corregir ninguna de las disfunciones detectadas en la información y diagnóstico del presente documento.

Por lo que respecta al resto de alternativas (A1, A2.1, A2.2 y A2.3) su valoración ambiental resultaba muy similar siendo la de menor incidencia ambiental la Alternativa 1 y la de mayor la Alternativa 2.3, pero con **mínimas diferencias** entre ellas, especialmente si se utiliza el Método de Valoración Comparada.

Finalmente el Documento de Alcance emitido por el órgano ambiental (EA/MA/41/20), indicaba el contenido mínimo que debía incorporar el Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) del nuevo Plan General; enunciaba diversos aspectos que debían ser tenidos en consideración en su elaboración y, finalmente, instaba a que en dicho documento se abundara en los motivos y razones, de índole fundamentalmente ambiental, que explicaran y motivaran la alternativa elegida.

3.2.- UN NUEVO PARADIGMA: LA ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY DEL IMPULSO A LA SOSTENIBILIDAD DE ANDALUCÍA (LISTA)

Si el Plan General de Marbella se hubiese continuado redactando en el marco de la anterior legislación urbanística (LOUA), tendría que haber propuesto -partiendo de una de las alternativas inicialmente planteadas o de una combinación de varias de ellas- un modelo de ocupación territorial basado en la delimitación de sectores de suelo urbanizable en cuantía

suficiente para atender las necesidades futuras tanto de crecimiento como para dar respuesta a las actividades económicas y productivas necesarias, justificando la opción elegida en función de su incidencia ambiental y los restantes impactos sociales o económicos de la misma. Y ello se habría traducido finalmente, de conformidad con la anterior legislación urbanística, en la delimitación de los suelos urbanizables suficientes y necesarios para nuevos desarrollos a medio y largo plazo (urbanizable sectorizado y no sectorizado, respectivamente).

No obstante, una de las novedades más importantes de la LISTA es la **supresión** del suelo urbanizable, distinguiéndose únicamente dos clases de suelo: suelo rústico y suelo urbano. Por otra parte, entre las determinaciones que debe contener un Plan General, los criterios y directrices para los nuevos desarrollos de las actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico se establecen como preceptivos, mientras que la delimitación de tales actuaciones ostenta carácter potestativo.

A la vista de esa posibilidad, el presente Plan General de Ordenación Municipal opta por **no delimitar nuevas actuaciones de transformación urbanística en suelo rústico**. Aunque, eso sí, se reconocen y respetan los ámbitos ya delimitados en el planeamiento anterior correspondientes a los planes ya aprobados o en tramitación en desarrollo de las determinaciones del PGOU86, planes cuya tramitación se ha ajustado a lo dispuesto en la legislación ambiental y urbanística vigente y que pueden continuar su tramitación y ejecución con los parámetros y condiciones fijados en el anterior planeamiento general.

Aunque el análisis de alternativas de crecimiento, tal y como se planteaba en el Avance, era coherente con el anterior marco normativo, la legislación sobrevenida permite que, en la ordenación propuesta por el nuevo Plan, la ocupación del territorio se realice en base a criterios y directrices establecidos por este, para la localización y delimitación de nuevos desarrollos, sin delimitarlos. **La propuesta de ocupación del territorio que se plantea, resultante de esos criterios y directrices, en todo caso es acorde al modelo de ciudad ajustándose a las alternativas formuladas en el documento de avance.**

3.3.- LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL NUEVO PLAN GENERAL

El PGOM, como se ha indicado anteriormente, asume el modelo de ciudad inicialmente planteado en el Documento de Avance.

En este sentido, **el PGOM asume los criterios y propuestas generales de ordenación del Avance** introduciendo los ajustes necesarios para su mejora y encuadre en la nueva Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, apostando **como ya contemplaba la Alternativa 1**, por priorizar la regeneración y revitalización de la ciudad actual frente a los

nuevos desarrollos, de los cuales se priorizan los terrenos vacantes y aquellos que permiten completar la trama urbana existente.

Basándose en estas premisas establecidas en la alternativa elegida, el PGOM define los criterios de intervención en suelo urbano y para la delimitación de nuevas actuaciones en suelo rústico. Actuaciones que sólo serán viables cuando se den las condiciones que permitan o hagan necesaria la incorporación al proceso urbanístico de dichos suelos para dar cabida a demandas justificadas de interés general, teniendo siempre como prioridad completar la trama urbana y los vacíos existentes (vacíos que no tienen la condición de suelo urbano pero que están en posiciones centrales o intersticiales de la trama urbana existente); permitiendo no obstante y con carácter excepcional (tal y como ya se contemplaba en la alternativa 2), otros crecimientos para actividades económicas, industriales, turísticas, innovación, etc siempre que tengan carácter estratégico y no se estime conveniente integrarlos en la ciudad existente.

Será la necesidad de dar respuesta a demandas justificadas en el interés general de nuevas actividades (tal y como establecen la legislación estatal básica y la autonómica), o la regeneración de la propia ciudad (basado en el modelo de ciudad), tras su análisis y mediante su propuesta de intervención y mejora, lo que justificará la puesta en carga de suelos para nuevos crecimientos; correspondiendo a los Planes Parciales, previa tramitación de la pertinente propuesta, la delimitación de dichas actuaciones de transformación estableciendo sus parámetros globales en función de las necesidades concretas de cada actuación, de su temporalidad y de la viabilidad social, ambiental y económica de cada propuesta, siempre que tengan cabida en el modelo de ciudad formulado.

Además, en la ordenación propuesta se mantiene básicamente la clasificación, tanto del suelo urbano como del suelo rústico previstos en la Alternativa 1, procediéndose no obstante al ajuste de sus delimitaciones, y en el caso del suelo rústico a su categorización, en aplicación de los criterios establecidos en la nueva ley y en los condicionantes derivados del Estudio Ambiental Estratégico. En este sentido, entre otros, se han incorporado las edificaciones dispersas en el medio rural que cuentan con características propias de trama urbana como es el caso de los asentamientos de Los Molineros (norte y sur) o Valle del Sol.

Por todas las razones expuestas anteriormente, y en el contexto de la tramitación ambiental realizada del presente plan, entendemos que **la propuesta adoptada no altera la ordenación urbanística inicialmente prevista en el Avance.**

En este sentido, se analiza en el documento de EsAE que acompaña al presente Plan General la viabilidad ambiental de los suelos cuya transformación es posible por no estar especialmente protegidos o preservados de su transformación.

Marbella, si pretende aspirar a ser una **CIUDAD SOSTENIBLE** debe satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones, garantizando el equilibrio entre el cuidado del **medio ambiente**, el **crecimiento económico** y el **bienestar social**.

Promover el desarrollo sostenible solo puede hacerse desde una perspectiva global. Si miramos nuestro municipio bajo el prisma de esos **3 ejes sostenibles** obtenemos las directrices sobre cómo actuar y mejorar nuestra urbe:

1. Sostenibilidad ambiental

Es fundamental velar por la gestión eficiente de los recursos naturales y preservarlos para las necesidades futuras. El suelo de origen natural es el mayor recurso ambiental existente, ya que da soporte a la hidrografía y alberga componentes vivos.

En cuanto a la ocupación del suelo, hay que tener en cuenta que el desarrollo histórico de Marbella ha influido sustancialmente en el urbanismo de la ciudad y en la ocupación del territorio (en 1820 se creó el segundo establecimiento siderúrgico de España convirtiendo a Marbella en capital nacional de la siderurgia, posteriormente, en los años 1860, la ciudad se reinventó con la llegada del Marqués del Duero, quien creó la colonia agrícola de San Pedro Alcántara). Todos estos hechos históricos han hecho de Marbella la ciudad que es hoy: una **CIUDAD POLICÉNTRICA** con dos grandes centros urbanos, Marbella y San Pedro; un gran centro turístico y comercial (Puerto Banús) y una gran mancha residencial y turística dispersa por el territorio.

Marbella es un municipio litoral. De sus 69 Kilómetros de perímetro, 27 están bañados por el mar Mediterráneo. Es decir, el 42% de su perímetro es playa. Sin embargo, esta no es la única bondad de la que disfruta el municipio, al norte, Sierra Blanca ensalza el Pico de la Concha (1.215 msnm). Este macizo montañoso condiciona además la hidrografía del municipio, que cuenta con numerosos ríos y arroyos. Tanto el mar como la sierra hacen de Marbella un lugar extraordinario, no solo por su belleza paisajística, sino también en cuanto a su climatología: mediterráneo subtropical. Caracterizado por ser un clima suave y estable durante todo el año. Marbella es una **CIUDAD VERDE**, donde la naturaleza está presente de manera palpable entre sus cuatro coordenadas.

2. Sostenibilidad económica

No podemos obviar que el turismo es el motor económico del municipio.

A partir de 1940 con la llegada de Ricardo Soriano quien fundó la Venta y Albergues del Rodeo (complejo residencial con urbanización aledaña) comenzó una transformación urbana espectacular en Marbella que se acentuó en los años 70-80 con la creación del Puerto Banús y que continúa a día de hoy. Por lo tanto, el hecho de que Marbella sea una **CIUDAD**

TURÍSTICA es una realidad. Y es esta condición de ciudad turística lo que ha hecho de Marbella la ciudad **COSMOPOLITA** que es: una ciudad donde confluyen personas de diversas naciones con diferentes costumbres y que ha condicionado al pueblo marbellí que se muestra abierto y receptivo a la infinidad de culturas que nos visitan. La hospitalidad es un rasgo innato en la gente de Marbella.

3. Sostenibilidad social

Hoy en día se entiende el urbanismo como el arte de proyectar y construir ciudades en las que se concentran los humanos. Y es que los ciudadanos son el principal elemento de las ciudades. Por lo que en este plan queremos centrarnos en las realidades sociales y dar respuesta directa a los ciudadanos poniendo a su servicio la edificación y la urbanización, es decir, valernos del urbanismo para **mejorar la calidad de vida** de los ciudadanos.

Fomentar el deporte entre la ciudadanía supone mejorar el bienestar, la salud e impulsar la integración social. En definitiva, y lo más importante, es que el deporte mejora la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Por lo tanto, consideramos fundamental convertir Marbella en una **CIUDAD DEL DEPORTE Y LA SALUD**.

Sin embargo, para que un ciudadano mejore la calidad de vida, debe cuidar además de la salud física la salud mental. Apostar por una **CIUDAD DEL CONOCIMIENTO** nos parece esencial para conseguir una calidad de vida plena para nuestros ciudadanos. Con esta ciudad no solo nos centramos en la calidad de vida, sino que nos apoyamos en el conocimiento para promover un crecimiento inteligente e integrador que diversifique hacia otros sectores productivos y complementarios al sector turístico actual.

LA CIUDAD SOSTENIBLE

Es bajo esa perspectiva de sostenibilidad donde surge el modelo de ciudad para Marbella. Un modelo de ciudad flexible que suma objetivos: pone a las personas en el centro del proyecto y usa sus activos de excelencia como vectores de desarrollo para crear una ciudad para el futuro.

Marbella ha sido y será una ciudad innovadora, generadora de talento y tecnológicamente avanzada; por lo que se propone dinamizar la economía y crear nuevas actividades económicas apoyándonos en los activos de excelencia del municipio enmarcados por las 5 estrategias de ciudad analizadas. Un modelo de ordenación transversal, una ciudad de éxito que se apoya en el número y la calidad de relaciones entre sus distintos componentes marcados por sus activos de excelencia: el policentrismo, "el verde", el turismo, el deporte, la salud y el conocimiento.

El modelo general de ordenación del municipio se basa en el paradigma de la sostenibilidad desde una perspectiva social: buscando la calidad de vida de los ciudadanos, una perspectiva ambiental: armonizando el uso

TÍTULO 4. EL MODELO GENERAL DE ORDENACIÓN DEL MUNICIPIO

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



racional de los recursos naturales y protegiendo el medio ambiente y una perspectiva económica: velando por las nuevas condiciones económicas y de empleo.

4.2.- DEFINICIÓN DEL MODELO GENERAL DE ORDENACIÓN DEL MUNICIPIO

Como nos diría Jaime Lerner *"una ciudad solo puede encontrar soluciones de futuro a partir del momento en el que sabe lo que quiere ser"*

Marbella quiere ser una ciudad que se apoya en sus activos de excelencia, y los usa como vectores para crear una ciudad para el futuro. Una ciudad sostenible: fomentando la puesta en valor del medioambiente; con propuestas para mejorar la conectividad, midiendo la ocupación del suelo y compactando la ciudad, protegiendo nuestros recursos naturales y dotando a la ciudad de zonas verdes; diversificando la economía; se mejora el turismo y se crean nuevas oportunidades apoyándose en él; y mejorando el bienestar social; fomentando el conocimiento, añadiendo equipamientos y áreas de actividad, todo enfocado a mantener una población saludable y seguir mejorando la calidad de vida de nuestros ciudadanos. Es en este momento, cuando todas las estrategias urbanas trabajan al unísono, cuando se obtiene una ciudad de éxito. Y es que la ciudad inteligente, la ciudad de hoy en día, no puede entenderse sin los móviles y sus aplicaciones, pero tampoco sin los huertos urbanos, la auto-producción energética o la bici. Todo suma y se interrelaciona.

4.2.1.- Directrices dentro del marco de sostenibilidad ambiental

A pesar de que las alternativas de ciudad analizadas en este documento son transversales dentro de la sostenibilidad, las que mayor incidencia tienen en el marco de la sostenibilidad ambiental son la ciudad policéntrica y la ciudad verde; debido a la ocupación del suelo y al uso que hacemos de los recursos naturales respectivamente.

Este **Plan General de Ordenación Municipal**, en su búsqueda por un modelo de ciudad y en consecuencia de ordenación, entiende que el foco, dentro de este marco de sostenibilidad, debe ponerse en la intervención en la ciudad, la cual ha de partir de la **recuperación de la ciudad existente** y la redefinición de la ciudad futura, asumiendo un **urbanismo de recalificación** frente a un urbanismo de expansión. Siguiendo las pautas que la unión Europea ha establecido como uno de los objetivos para mejorar los entornos urbanos: limitar la ocupación del suelo y la expansión urbana, apostando por modelos de ciudad compacta con actuaciones de regeneración urbana antes que los nuevos crecimientos (en gran parte debido al importante crecimiento extensivo que las ciudades han tenido en el siglo pasado).

Este rápido crecimiento ha cambiado significativamente el entorno urbano. La expansión urbana ha conducido a una vasta ocupación del suelo en ocasiones acompañada de serios problemas. La ONU, en su documento **"UN HABITAT, for a better urban future"** menciona las más relevantes: el uso ineficiente del suelo, la alta dependencia al coche, la baja densidad y la fuerte segregación de usos; y señala que unido a la especulación del suelo ha desembocado en modelos de crecimiento fragmentados e ineficientes; donde las ventajas urbanas y el concepto de ciudad se han perdido. Para paliar estos problemas urbanos la ONU propone una nueva estrategia sostenible para la planificación basada en cinco principios:

1. Destinar el adecuado espacio para las calles junto a una red viaria eficiente: La red viaria debe ocupar al menos el 30% del suelo
2. Apostar por la alta densidad: al menos 15.000 personas por km², lo que viene a ser 150 personas/ha.
3. Mezcla de usos: como mínimo el 40% del uso del suelo debe albergar uso económico en cada vecindario.
4. Mezcla social: disponibilidad de viviendas en un amplio rango de precios en cada barrio para albergar diferentes presupuestos familiares. Teniendo en cuenta la vivienda social.
5. Limitar el uso especializado de suelo: el suelo destinado a un único uso no debe suponer más del 10% de un barrio.

Además bajo un marco estratégico, la Agenda Urbana Española en línea con la **Agenda 2030** de la ONU, señala que *"el modelo urbano que se elija para ordenar el crecimiento necesario de las ciudades es muy relevante... en relación con la aspiración de **favorecer la proximidad y una movilidad sostenible.**" La proximidad a las actividades, a los servicios, a las dotaciones, los lugares de trabajo y de ocio, permiten, en general, afrontar de manera más eficiente uno de los grandes retos actuales del urbanismo polinuclear.*

Este documento es la piedra angular del cambio, sin embargo, ese cambio no llega si la gestión que se hace no es la correcta. Desde aquí, hacemos una mención especial al **Plan estratégico Marbella-San Pedro 2022** en una de sus estrategias cuando reza la importancia de "reforzar la gestión urbanística del Plan General, para poder desarrollar de forma eficaz el planeamiento como función pública urbanística que es".

Dicho esto, y para conseguir una ciudad ambientalmente más sostenible, este plan propone las **siguientes directrices**:

Relevantes a la **CIUDAD POLICÉNTRICA**:

1. **Convertir el Municipio-Ciudad en una suma de Barrios-Ciudad**

El nuevo planeamiento debe apostar por un modelo de ciudad acorde con las agendas urbanas de ONU Habitat, de la unión Europea y la reciente

agenda urbana española, centrando la actividad urbanística sobre la ciudad consolidada. Ese modelo de ciudad defiende un urbanismo de proximidad, a escala del peatón y articulado desde recorridos peatonales.

Nuestro objetivo es hacer un planeamiento sensible con el ciudadano. En los balances de los planeamientos, lo que se mide es la producción: de viviendas, de carreteras, de edificaciones públicas. En ningún caso se mide la calidad de vida, la integración de los ciudadanos en su entorno, la reducción de los desplazamientos, la participación de las tareas sociales o la distribución ponderada de dotaciones al servicio del ciudadano.

El municipio debe pensar desde qué escala urbana y cómo se garantiza esa ciudad de proximidad. Una escala intermedia entre la ciudad y el barrio. Que permita plantear una movilidad sostenible, con los servicios dotacionales disponibles y accesibles sin necesidad de utilizar medios de transporte motorizados. Este modelo de ordenación debe establecerse desde la ordenación detallada, más próxima al ciudadano. El proceso de reversión de la ordenación detallada debe ir más allá del contenido tradicional y entenderlo como procesos de intervención en la ciudad construida con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos. Reclamando la ciudad para los ciudadanos.

a) Fortalecer los núcleos urbanos:

Vamos a centrarnos en los ciudadanos para poner a su servicio la edificación y la urbanización, y así valernos del urbanismo para mejorar la calidad de vida. Impulsar áreas en los principales núcleos urbanos de proximidad y coexistencia. Extender la ciudad compacta "tradicional" a los crecimientos anexos y recalificar la ciudad existente. Consiguiendo una "ciudad de 15 minutos", es decir, donde el peatón tenga los servicios básicos, las dotaciones y los equipamientos a una distancia inferior de la que puede recorrer a menos de 15 minutos andando. Para ello es inevitable promover la ciudad de alta densidad aliviando la expansión urbana y maximizando la eficiencia del suelo

b) Núcleos de centralidad en la ciudad dispersa

Nos enfrentamos al reto de cómo implantar la ciudad de proximidad en la ciudad dispersa. Para dar solución al reto, proponemos centralizar los servicios en la ciudad dispersa para ser más eficiente y dar mejor cobertura.

c) Conectar las centralidades

Vincular los núcleos urbanos, así como los núcleos de los "ámbitos funcionales" próximos y crear sinergias.

2. Mejorar la movilidad

Mejorar las vías de interconexión, mejorando la conectividad, entre las urbanizaciones periféricas de la ciudad dispersa. Asimismo mejorar la Accesibilidad interior de las centralidades urbanas y reequilibrar territorialmente la ciudad policéntrica desde el punto de vista de la

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

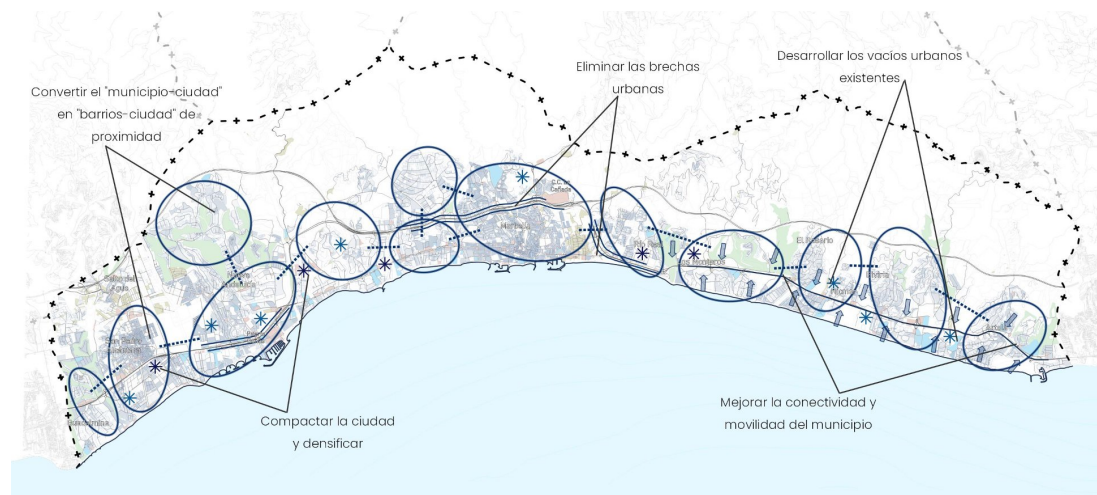
URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



movilidad. El objetivo estratégico último es el de orientar el modelo a una ciudad más para los ciudadanos y visitantes que para los coches y sus desplazamientos cautivos superando las barreras del policentrismo.

Como hemos evidenciado anteriormente, desde un punto de vista de estrategia y planificación urbanística, la movilidad de un entorno urbano está íntimamente ligada al modelo de ciudad. El protagonismo actual del vehículo privado y su excesiva ocupación ha reducido la calidad e habitabilidad urbana creando congestión y contaminación e incrementado los costes sociales, ambientales y económicos. La movilidad constituye uno de los aspectos clave y básicos en la creación de ciudades más habitables y accesibles, siendo una de los principales sistemas de generación de calidad y sostenibilidad en una ciudad.

Es decir, para que un municipio polinuclear funcione es indispensable que se sustente sobre una red de comunicaciones bien armada y cosida. Propiciando la ciudad de proximidad: delimitando unidades básicas de la estructura urbana, que como en el apartado 8 de la presente memoria se indica que son los ámbitos funcionales. En la escala de barrio, es fundamental promover la movilidad peatonal y reducir la dependencia del vehículo privado. A la vez que se optimiza el uso del suelo y se provee a la ciudad de una red interconectada de calles, las cuales facilitan a los peatones moverse de forma segura y eficientemente, ya sea andando, en bici o conduciendo.



a) **Actuaciones para debilitar las brechas urbanas**

Mejorar la movilidad en el interior de las centralidades urbanas. Se apuesta por eliminar las barreras de infraestructuras para dar mayor y mejor continuidad a la trama urbana. Especialmente actuar para debilitar la brecha urbana que causa la AP-7 y la A-7 en el núcleo de Marbella.

b) **Conexión del Hospital Costa del Sol con la AP-7.**

Se propone aumentar las conexiones entre la AP7 y la A7 en la parte oriental. En concreto se propone un nuevo conector en la zona de Los Monteros entre la AP-7 y la A-7 para facilitar el acceso al Hospital Comarcal de la Costa del Sol a la vez que se mejoran las conexiones N-S entre ambos corredores territoriales y descargar de viajes de largo recorrido la A-7.

3. **Convertir los espacios monofuncionales en espacios de usos mixtos: espacio de producción y residencial.**

El secreto de esta estrategia es conseguir barrios que fomenten el empleo local, la producción local y el consumo local. Para ello hay que fomentar la actividad económica en el zócalo de las áreas residenciales y crear edificios de usos mixtos en toda su extensión. Fomentando la consolidación de los núcleos urbanos existentes y la diversidad de usos, revitalizando la ciudad existente y su complejidad funcional

4. **Impulsar la regeneración de tejidos urbanos**

Tanto los afectados por problemáticas sociales y urbanísticas como los vacíos urbanos. Proveer una variedad de tamaños y tipologías edificatorias es clave para afrontar la diversidad en la demanda de viviendas, asegurando una buena densidad, la cual puede apoyar la provisión de servicios locales.

a) **Desarrollar los vacíos urbanos**

Se propone revitalizar la ciudad existente: completar la malla urbana con el fin de promover una ocupación racional y eficiente del suelo que evite la dispersión urbana.

Además de ello, comportará introducir restricciones al automóvil en los centros urbanos, especialmente el centro histórico, para proteger la calidad urbana, ambiental y turística de estas áreas.

En cuanto a la **CIUDAD VERDE**, debemos centrarnos en promover la continuidad de los espacios libres urbanos y sus zonas verdes con el entorno periurbano y rural, creando corredores ecológicos que favorezcan su interconexión y accesibilidad, y que contribuyan al mantenimiento de la biodiversidad. Se propone un modelo que vincule la ciudad existente con su entorno natural, creando una red de espacios libres y zonas verdes que además de cumplir la función de esparcimiento público o privado, contribuya a mitigar los efectos del cambio climático. La naturaleza y la ciudad van, más que nunca, unidos. Para llevarlo a cabo, el plan se basa en las **siguientes directrices**:

5. **Fortalecer los corredores fluviales**

Gracias a la orografía tan representativa: Sierra Blanca y Lomas del puerto y las cabrillas al norte del término municipal, y el mar al sur del mismo, se crean un continuo de ríos y arroyos que discurren entre 1 y 3 km. de distancia entre ellos, conectando la sierra con el mar. Cada uno con sus peculiaridades: discurren por la ciudad compacta o dispersa, poseen el cauce en superficie o ha sido embovedado, con más o menos presencia de biodiversidad o considerados de especial conservación. Según el tipo de río o arroyo se actúa dentro de esta estrategia:

a) **las zonas fluviales de especial conservación, ZEC**

Es fundamental revalorizar los paisajes y caminos del agua ya que son elementos vertebradores de la "Estructura Verde". Ya no solo por su valor medioambiental y su biodiversidad, sino por el confort y la calidad de vida que repercute en los ciudadanos. Los ríos Guadalmina, Guadaiza, Verde y Real deben alcanzar un grado de conservación favorable del ecosistema fluvial.

b) **Potenciar los corredores fluviales creando parques fluviales urbanos:**

Potenciar estos corredores ecológicos es fundamental en la ciudad no sólo para conectar la sierra con el mar potenciando el ecosistema, sino para la

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cf7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

movilidad peatonal y el esparcimiento. Además, favorecerá la integración en la trama urbana de los cauces.

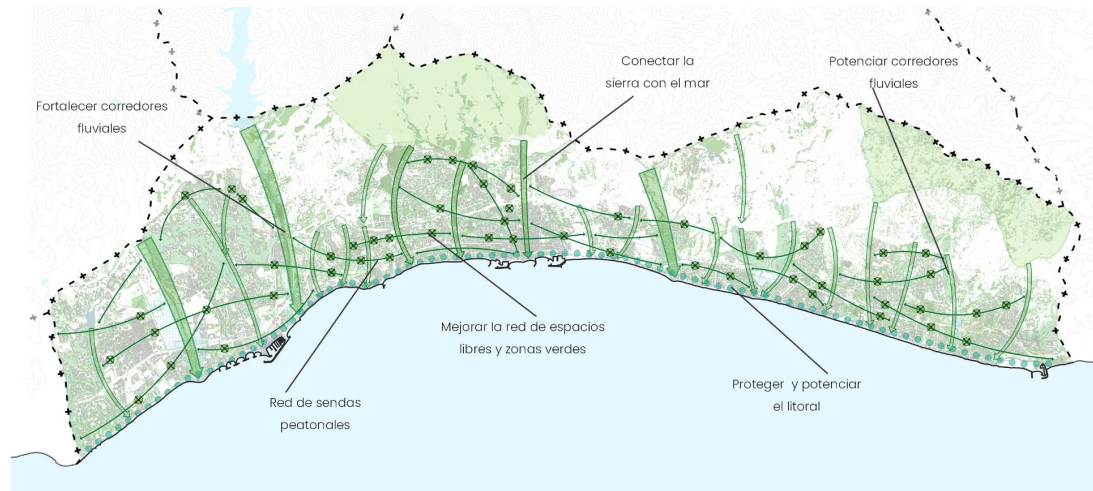
Dentro de este apartado cabe mencionar los cauces fluviales que se han ocultado. A pesar de que el cauce vaya oculto, la esencia del corredor fluvial debe permanecer, y emplearse el espacio público como conector, espacio de esparcimiento, zona verde, y foco de biodiversidad. Tenemos dos ejemplos antagónicos en el municipio: el Parque del arroyo de la Represa, que con su estanque de patos remite lo que antaño fue ese espacio fluvial. Esencia que se ha perdido en el Bulevar Pablo Ráez (Arroyo primero) y es fundamental recuperar en la ciudad.

c) **Mejorar los cauces fluviales localizados en la ciudad dispersa**

Cabe destacar los cauces fluviales localizados en la mitad este del municipio, con mayor presencia de vegetación y mejor estado de conservación del paisaje. La potenciación de los ecosistemas posee mayor protagonismo en estos corredores, ya que tienen un carácter menos urbano.

Debemos tener una especial atención a los nuevos desarrollos y las zonas inundables, permitiendo la implantación en ellas de aquellas dotaciones compatibles con la legislación y siempre favoreciendo el medioambiente.

6. **Mejorar la red de espacios libres y zonas verdes**



Tan importante como los corredores fluviales que discurren de norte a sur son los espacios públicos distribuidos en el municipio. Deben localizarse distribuidos por la ciudad. Estos espacios funcionan de conectores dentro de la ciudad, por lo que deben ser accesibles peatonalmente por todos sus linderos, facilitando la movilidad y conectividad dentro de la ciudad. Por supuesto, en el afán de plan por conseguir una ciudad inclusiva, se diseñarán los espacios públicos que fomenten la presencia de todos los rangos de población y su integración intergeneracional.

y dispondrán de arbolado en proporción suficiente para que la masa vegetal garantice la confortabilidad de los mismos y contribuya a mitigar los efectos del cambio climático. A su vez, se fomentará la utilización de pavimentos para la reducción del efecto isla de calor urbana.

Consideramos un **"Proyecto del cambio"** dentro de este bloque apostar por Huertos urbanos, jardines orgánicos donde se busque que los visitantes se involucren en las labores de jardinería. Vinculando la ciudad verde con la ciudad del conocimiento, permitiendo además, que estos espacios acojan eventos de toda índole: conciertos de música, talleres, teatro, jornadas de plantas hortícolas...

7. **Integrar la red de áreas libres con sendas peatonales**

Es fundamental crear una malla verde de sendas peatonales y ciclistas que conecte los corredores fluviales y sistemas generales y locales. Además, favorezca la conexión con la senda litoral y las sendas naturales,

evitando el efecto barrera que sobre el medio físico suponen las urbanizaciones e infraestructuras propiciando su cosido mediante espacios libres y equipamientos públicos y privados

Como elemento clave de movilidad destinada al peatón, se generan recorridos confortables desde el punto de vista del paisaje, de la calidad del aire, del confort acústico, lumínico, térmico y de la seguridad. Garantizando la interconexión entre los sistemas generales y locales tanto de zonas verdes, áreas libres y equipamientos como con el entorno periurbano y rural. Coordinando las escalas metropolitana y urbana, priorizando en las centralidades urbanas la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público, y ello pasa por introducir nuevas jerarquías viarias y funcionales de los espacios promoviendo la movilidad sostenible.

8. **Potenciar el litoral**

Marbella, que cuenta con el 42 % del perímetro de litoral, debe cuidar y mucho este entorno. El litoral y la playa se considera un factor de excelencia de Marbella, por lo que debemos velar por su protección, mantenimiento y mejora. Se debe incorporar al espacio litoral zonas que garanticen la protección y la accesibilidad al litoral. Potenciando la senda litoral, respetando el dominio público marítimo terrestre y mejorando la red de espacios libres y zonas verdes.

9. **Mejora de las Infraestructuras**

La sostenibilidad se extiende también a la energía, los suministros y las evacuaciones, de manera que se contemplen acciones relacionadas con las infraestructuras y servicios técnicos. A escala municipal se presentan las siguientes:

a) **Empleo de agua regenerada para el sistema de irrigación.**

En un municipio que cuenta con numerosos campos de golf, una importante presencia de viviendas unifamiliares con jardines y zonas verdes con importante presencia de vegetación debe velar por la conservación de los recursos naturales y especialmente por el agua.

b) **Recogida selectiva de la fracción orgánica y restos de poda.**

En cuanto al tratamiento y gestión de residuos, se debe apostar por la recogida selectiva de fracción orgánica y, al menos, en la ciudad dispersa la recogida selectiva de restos de poda.

En partes de la ciudad compacta se estudiará en el Plan de Ordenación Urbana (POU) la posibilidad de instalar la recogida neumática de residuos.

c) **Implantación de instalaciones energéticas solares.**

Hay que diferenciar la escala urbana de la escala doméstica en esta directriz. En la escala doméstica se emplea como fuente para el agua caliente sanitaria y energía eléctrica, y se regulará en el POU.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

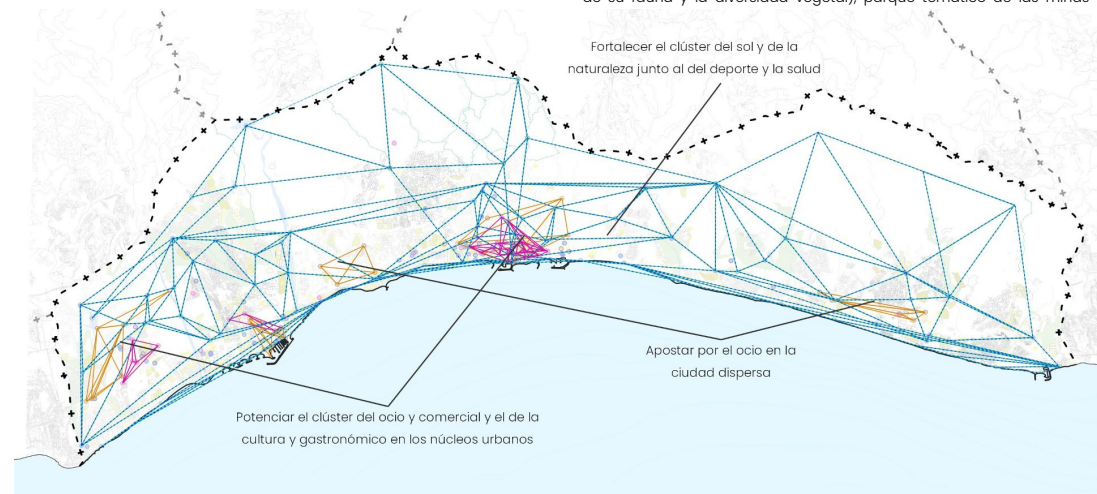
4.2.2.- Directrices dentro del marco de sostenibilidad económica

El turismo es el motor económico de la ciudad. De aquí la importancia de la **CIUDAD TURÍSTICA Y COSMOPOLITA** en este marco sostenible. Sin embargo, para alcanzar la sostenibilidad económica, un municipio no puede basar su economía únicamente en un sector, sino que debe diversificar su oferta económica. Turísticamente se ha desarrollado la marca Marbella, ahora hay que conseguir que esa marca se extienda a otros sectores.

Para diversificar la oferta económica y así apostar por una ciudad más sostenible, se propone impulsar la consolidación de los "clústers" de actividad económica asociados al turismo, incentivando el turismo de calidad a la vez que se abre la puerta a nuevas oportunidades económicas. Para ellos, nos basamos en las siguientes directrices:

10. Potenciar el clúster del sol y de la naturaleza

Las rutas de senderismo que conecten los valores paisajísticos tienen una relevante importancia en este clúster, que junto a las playas se posicionan como el mayor reclamo turístico del municipio. Es importante apostar por una buena red de senderos que permitan explorar la naturaleza del municipio al completo. Así como asegurar unas playas adecuadas, corrigiendo el problema municipal existente frente a los temporales. Para facilitar la integración de nuevas oportunidades asociadas a este clúster toma crucial importancia la regulación de usos en estos ámbitos.



11. Extender el clúster cultural y gastronómico

El clúster cultural tiene una alta presencia en los núcleos urbanos. Potenciar este clúster mediante actividades culturales en el entorno próximo a los centros nos permite fortalecer la oferta cultural a la vez que ampliamos su radio de acción.

El clúster de la naturaleza se entrelaza inevitablemente con el cultural debido al rico patrimonio industrial. Consideramos un **"Proyecto del cambio"** dentro de este bloque económico conseguir revalorizar el patrimonio industrial (minero y agrícola). Apostando por Sierra Blanca, que es un auténtico queso gruyere, salpicado por decenas de minas y galerías, muchas de las cuales aun no han sido descubiertas. Promover los usos adecuados a esta zona puede ser un recurso turístico para desestacionalizar la demanda turística y, a la vez, un yacimiento de empleo, que bien encauzado genere puestos de trabajos y negocio para emprendedores. Parafraseando a Dolores Navarro: *"Sierra Blanca es una maravilla de montaña, por dentro y por fuera y es una obligación recuperar para la gente de Marbella esta parte de su historia. Se lo debemos a los que trabajaron en sus entrañas para llevarse un jornal a la boca"*.

Algunos de los proyectos para dinamizar la economía que se sugieren son: circuitos de montaña, fomentar el senderismo de naturaleza (por la riqueza de su fauna y la diversidad vegetal), parque temático de las minas de

plomo de Buenavista, centro de interpretación de las minas, granja escuela, centro de escalada, ... Siempre respetando la fauna y la flora de nuestro entorno natural.

Podemos potenciar la industria cultural o creativa: aquella actividad productora de bienes o servicios que deben estar protegidos por leyes de propiedad intelectual, pudiendo ser bienes culturales (libros, prensa, producción musical, audiovisual, medios de comunicación, DISEÑO Y MODA, museos, bibliotecas) o relacionados con las nuevas tecnologías digitales (productos multimedia e infográficos, videojuegos).

12. Diversificar el clúster del deporte y la salud

El deporte y la salud es un reclamo turístico bien repartido por todo el municipio. Aun así, es necesario fortalecer la malla deportiva para conseguir un municipio saludable: para cuidarse, rehabilitarse y sanarse. Se propone entrelazar este clúster con el clúster de la naturaleza y el resto de clúster mediante recorridos saludables asociados a ellos.

13. Multiplicar el comercio y el ocio:

Diversificar y potenciar las actividades de ocio en el anillo noroeste de San Pedro Alcántara, así como en las Chapas. Ambos tienen potencial por sus cualidades, pero están subdesarrollados. Favorecer el comercio en los centros urbanos, consiguiendo tejidos más complejos.

Con estas medidas se pretende fortalecer la capacidad económica, afianzando el turismo y romper la estacionalidad. Sin embargo, para conseguir una sostenibilidad económica debemos diversificar la economía y diversificando los clúster se profundiza en su desarrollo.

14. Mantener el turismo de lujo:

Marbella cuenta con una gran infraestructura enfocada al sector del lujo: helipuertos, tiendas con las mejores firmas internacionales en Puerto Banús, alojamientos de lujo, y un largo etc. Desde el plan se mantiene y fomenta este sector, proyectando suelos para nuevos hoteles singulares.

Queda de manifiesto la capacidad de Marbella para ser polo de atracción de actividad económica, generadora de empleo, talento e inversión. Sin embargo, para que esa actividad se lleve a cabo es necesario flexibilizar la regulación en cuanto a la implantación de usos, de manera que la normativa no constituya un obstáculo para el crecimiento económico y además colabore para equilibrar el abanico de la sostenibilidad.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

4.2.3.- Directrices dentro del marco de sostenibilidad social

La salud y el bienestar de la población forman parte de los objetivos de la ordenación territorial y urbanística. Este documento defiende la potenciación del deporte en aras de conseguir una población sana. No obstante, sabe que para mantenerse sano, no solo es suficiente una buena red de equipamiento deportivo, sino que debe complementarse con un alto nivel de equipamiento sanitario. Con la combinación de ambos, se apuesta por el fomento de salud y se actúa ante la ausencia de la misma.

Apostar por una Ciudad del deporte contribuye a conseguir una Ciudad saludable. Pero necesitamos un deporte adaptado a todas las edades y condiciones. Para ello, nos basamos en las **siguientes directrices**.

15. Fortalecer y multiplicar la red básica del deporte:

La red básica deportiva, ubicada principalmente en los núcleos urbanos, debe mejorarse cuantitativamente y cualitativamente. La ciudad del deporte defiende y promueve llevar el deporte a cada ciudadano, apuesta por equipamientos con escala de barrio (equipamiento pixel).

a) Recuperar el espacio público

Para fortalecer la red básica deportiva, el plan propone valerse de la red de espacios libres y zonas verdes para lograrlo. Y es que para facilitar la aparición de cambios en los estilos de vida: promover la práctica regular de ejercicio es fundamental. La importancia del espacio público en la

construcción de las personas, de la comunidad y del tejido asociativo. El espacio público y el espacio natural susceptible de múltiples actividades deportivas y recreativas, espacios susceptibles de compatibilizar su uso preferente con el uso de actividades físicas, recreativas y deportivas alrededor del 50% de la población (en ciudades seguras y consolidadas) se ejercitan en espacios públicos. Este plan promueve recuperar la calle a favor del peatón.

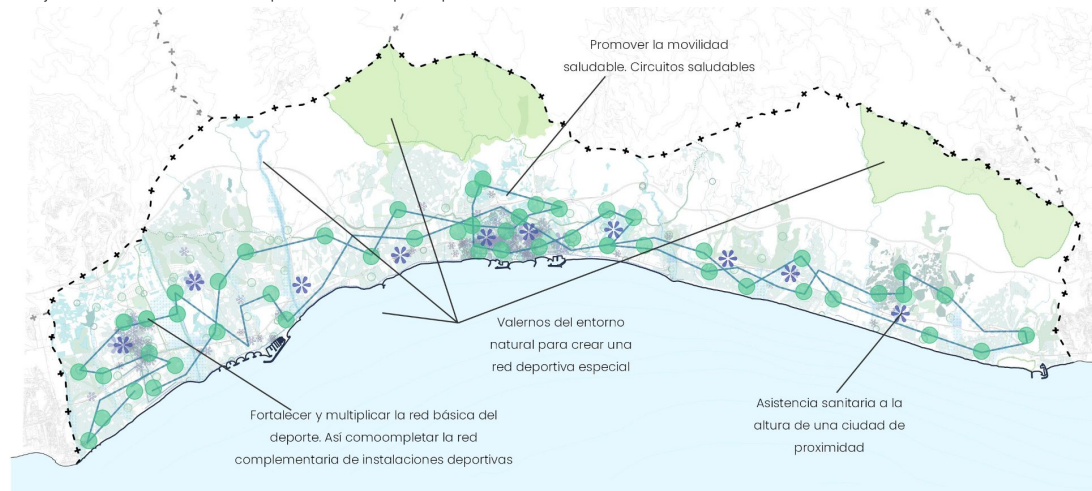
b) Promover la movilidad saludable. Circuitos saludables

Crear circuitos saludables que favorezcan la práctica deportiva tanto en la ciudad como en la montaña. Redes urbanas que conecten los equipamientos deportivos promoviendo la diversidad deportiva. Considerando prioritaria la red de carriles bici.

16. Completar la red complementaria de instalaciones deportivas

Pese a que los equipamientos municipales principalmente se concentran en los núcleos urbanos, eso no llevo implícito que la ciudad dispersa carezca de equipamiento deportivos. Nada más lejos de la realidad, existe equipamiento deportivo repartido por todo el municipio, sin embargo, debemos definir una estrategia para que el deporte sea accesible a toda la población del municipio.

17. El deporte como fuente de desarrollo económico



La red especial no se basa en estándares o indicadores, ni tampoco en criterios de proximidad. Tiene carácter único: dependen del lugar, del programa que desarrolla. Marbella tiene un déficit importante en cuanto equipamiento de alta competición se refiere, así como a equipamientos asociados con el medio natural. Debemos utilizar el extraordinario entorno natural: Sierra Blanca, los arroyos y el mar Mediterráneo para construir un sector deportivo tecnificado que permita desarrollar eventos de alto rendimiento y competiciones.

18. Una ciudad equipada acorde a su población

La diversidad de zonas donde vivir en Marbella no sólo condicionan la manera de habitar, sino también quién habita. Hay barrios de más concentración de personas de edad avanzada y otros de gente joven. Las dotaciones y los equipamientos de cada barrio deben proyectarse y renovarse en función de quiénes vayan a hacer uso de ellos.

19. Asistencia sanitaria acorde a una ciudad de proximidad

Mejorar e incrementar las dotaciones sanitarias con el fin de conseguir una asistencia de proximidad es fundamental para mejorar la salud de los ciudadanos.

La sostenibilidad social no estaría completa sin la educación, la cultura y el conocimiento. El fomento de la cultura no solo repercute en el desarrollo individual y colectivo, es la primera piedra para dar herramientas a la población para ser autónomos, en el sentido de la autosuficiencia. Además, es una herramienta clave para diversificar la economía del municipio.

El municipio de Marbella se enfrenta al reto de atraer industrias y centros de investigación pioneros en determinados sectores. Y ante esto surge la pregunta de ¿Cómo podemos atraer a "los trabajadores del conocimiento" relacionados con la nuestro modelo de ciudad? Una ciudad policéntrica donde converge la cultura, la calidad ambiental, el deporte y la salud.

Por ello, en la **Ciudad del conocimiento** se proponen las **siguientes directrices**:

20. Fortalecer la base para el conocimiento:

Esta directriz nace de poner en valor nuestro patrimonio: edificación, minas, yacimientos arqueológicos, objetos relevantes, etc.

a) Mejorar los sistema de equipamientos:

Vamos a centrarnos en los ciudadanos para poner a su servicio la edificación y la urbanización, y así valernos del urbanismo para mejorar la calidad de vida. Es fundamental impulsar áreas en los principales núcleos urbanos de proximidad y coexistencia. Extender la ciudad compacta "tradicional" a los crecimientos anexos y requalificar la ciudad existente. Consiguiendo una "ciudad de 15 minutos", es decir, donde el peatón tenga los servicios básicos, las dotaciones y los equipamientos a una distancia

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

inferior de la que puede recorrer a menos de 15 minutos andando: poniendo especial énfasis en la oferta educativa.

b) **Impulsar la rehabilitación de la arquitectura patrimonial:**

Si apostamos por la arquitectura, porqué no hacerlo de verdad. Marbella cuenta con un rico patrimonio que debe ser rehabilitado y dotado de un uso. Además, se debe favorecer la rehabilitación energética en los edificios.

c) **Espacios para la innovación urbana y la creación.**

Enlazando con la rehabilitación de la arquitectura, se plantea indiscutiblemente destinar esas dotaciones a usos relativos al conocimiento: escuelas de artes escénicas o de diseño por ejemplo.

Sin embargo, este apartado va más allá de la propia arquitectura, Marbella posee un clima privilegiado, en una era en la que el teletrabajo está más en auge, debemos apostar por una red de espacios públicos preparados para albergar trabajadores. Es decir, un espacio público que ofrezca el soporte físico para el espacio de trabajo y socialización al aire libre. Espacios que canalicen la intervención del ciudadano en el nuevo escenario de la ciudad digital: espacios para la innovación urbana y la creación, espacios para prototipar y experimentar; espacios para la hibridación del arte y la tecnología; espacios para emprender.

d) **Los centros urbanos históricos - culturales.**

Centro histórico. Tratamiento respetuoso del rico patrimonio arquitectónico existente, la escala humana y peatonal de los espacios y la trama urbana. Sacando un verdadero ecosistema de innovación autosostenido y un impacto social positivo. Los vecinos del entorno se sientan partícipes y beneficiados del centro histórico. Introducir el clúster digital en la ciudad consolidada.

21. **Diversificar y fortalecer la estructura productiva del conocimiento:**

El nuevo entorno urbano debe configurarse como un organismo vivo que favorece el desarrollo del capital intelectual, factor esencial de la nueva ciudad y piedra angular de la riqueza de un territorio.

a) **Actividad económica en el zócalo de las áreas residenciales**

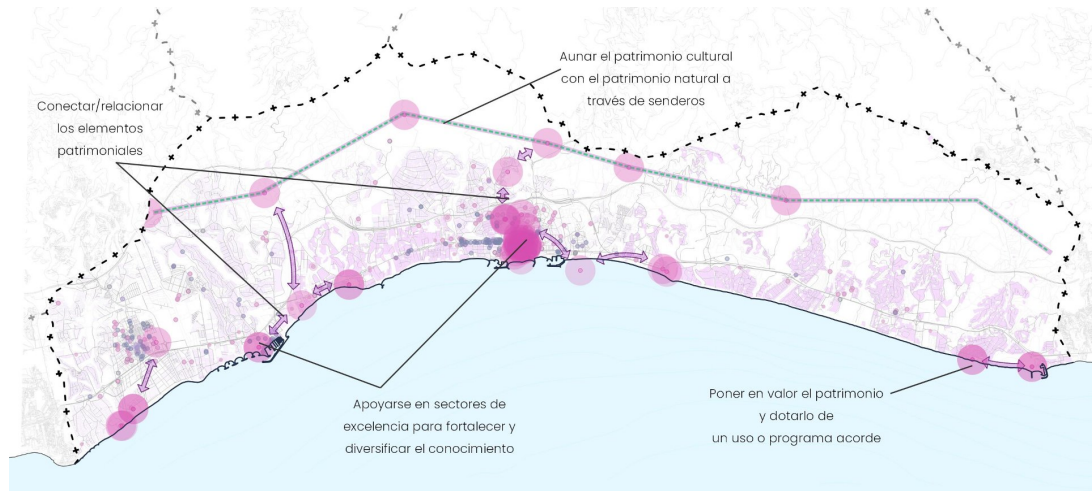
La mayoría de las empresas digitales caben perfectamente en los espacios disponibles en las ciudades y prefieren estar lo mas cerca posible de la vida urbana y las calles ajetreadas. Por lo que es requisito indispensable incentivar la implantación de actividades económicas en los zócalos residenciales, así como en las plantas superiores cuando la ciudad lo pueda sostener.

b) **Apoyarse en los sectores de excelencia para fortalecer el conocimiento:**

Es fundamental fortalecer el conocimiento para dinamizar la economía. Para ello hay que analizar las nuevas actividades económicas y crear "laboratorios fabulosos".

22. **Innovación tecnológica. La ciudad interconectada.**

Sabemos que la innovación tecnológica no es suficiente para hacer ciudad, sin embargo, debemos valernos de la capacidad de las tecnologías digitales para dar una nueva vida a entornos tradicionales y generar así oportunidades de desarrollo en la nueva economía. Consiguiendo que el planeamiento urbanístico se adapte a las nuevas realidades para facilitar la instalación de los nuevos negocios, o usar lo digital para enriquecer la experiencia del espacio público. Dándole un carácter interactivo adaptado a una nueva generación de nativos digitales.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>

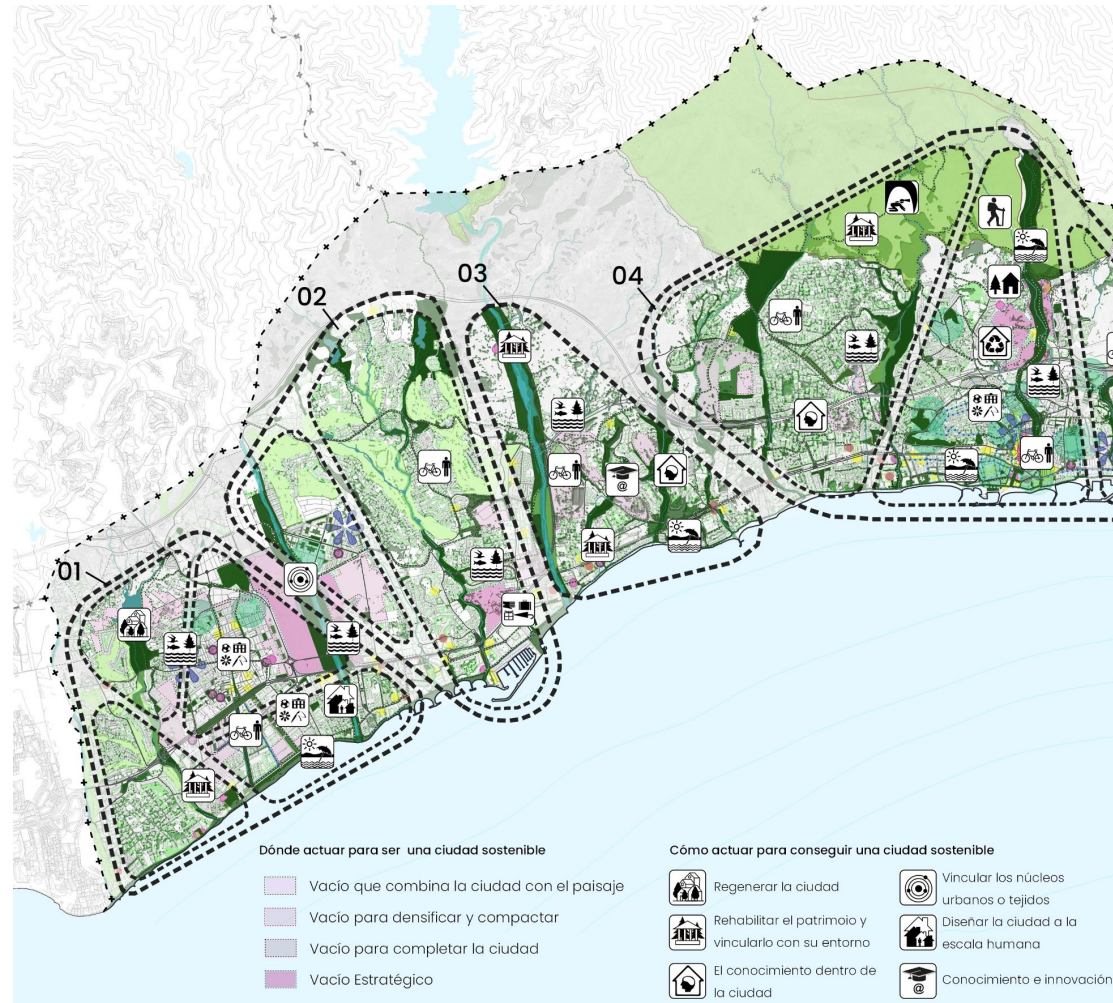


Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

4.3.- EL MODELO GENERAL DE ORDENACIÓN DEL MUNICIPIO

El nuevo modelo de ordenación de Marbella, o como diríamos comunmente, el "modelo de ciudad" sólo puede definirse dentro de un marco de sostenibilidad. Afirmar que Marbella apuesta por ser una ciudad sostenible implica zambullirse en una nueva etapa urbanística, en la que se apuesta por cumplir con los tres ejes de la sostenibilidad. Construyendo una ciudad que abraza el medio ambiente en lugar de colarse por resquicios legales para destruirlo; que apuesta por revalorizar su entorno natural: su sierra, sus ríos y su playa; que se preocupa por la ocupación del territorio promoviendo un crecimiento controlado, compacto y diverso en los vacíos existentes dentro de la ciudad. Una ciudad que se desarrolla por y para sus habitantes. Como dice Malcolm Gladwell (periodista, escritor y sociólogo): "Lo más importante que puede hacer una ciudad es proporcionar una comunidad donde personas interesantes e inteligentes quieran vivir con sus familias". O como dice Margaret Mead (antropóloga y poeta): "Una ciudad debe ser un lugar donde grupos de mujeres y hombres busquen y desarrollen las cosas más elevadas que conocen". Para poner a los habitantes de Marbella en primer plano, el municipio debe centrarse en ser sostenible socialmente. Museos, centros culturales, exposiciones, charlas, seminarios, talleres, centros educativos, huertos urbanos, espacios para conciertos; una explosión de equipamientos y áreas libres que satisfagan las necesidades físicas y psíquicas de sus habitantes. Y así realmente conseguirá que Marbella, además de parecer un destino extraordinario para vivir, también lo sea. Consiguiendo que la calidad de vida de sus habitantes mejore exponencialmente. Y para completar el bienestar social, nuestro municipio debe dar soluciones a la sostenibilidad económica. El turismo, ha sido el motor económico del municipio, es importante mantenerlo, pero vayamos más allá.

Nuestro modelo de ciudad es ambicioso, no cabe duda. Pero Marbella siempre lo ha sido. O a caso Manuel Gutiérrez de la Concha no aspiraba a lo más alto cuando creó la Colonia agrícola de San Pedro Alcántara en 1860, o quizás José Banús, en 1963, cuando promovió Nueva Andalucía no se imaginaba Puerto Banús como la joya de la corona y máximo exponente del turismo de la Costa del Sol. Ahora el testigo está en nuestras manos.



DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

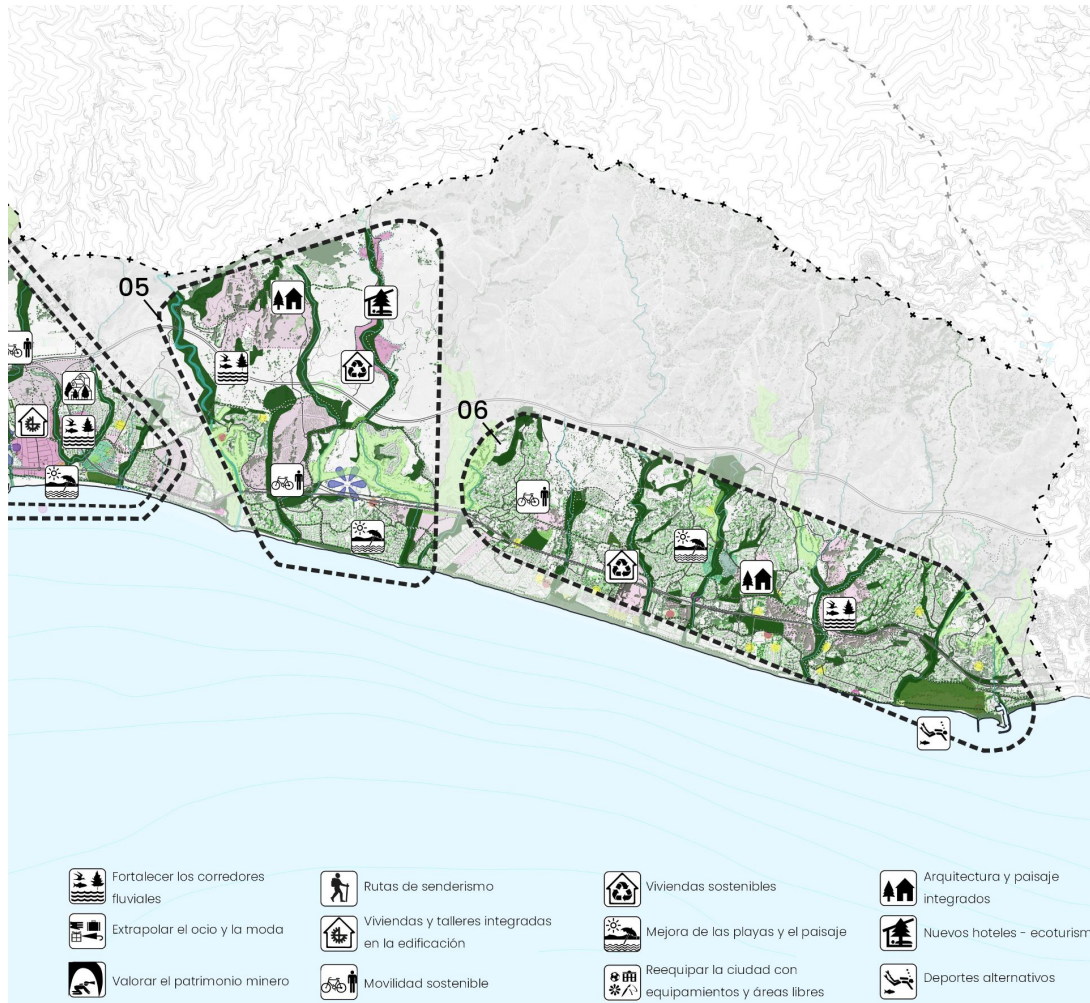
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA



01. SAN PEDRO ALCÁNTARA: HUMANIZACIÓN DE LA CIUDAD

El núcleo de San Pedro Alcántara es la estrella por la que orbitan Valle del Sol, Guadalmina, Nueva Alcántara y el incipiente núcleo de La Campana.

Valle del Sol es una dispersión entorno al Lago de Las Medranas, que debería usar ese potencial ambiental para reorganizarse y reordenarse. El arroyo del Chopo vincula esta dispersión urbana con Guadalmina, que necesita recalificar su litoral y revalorizar la basilica Vega del Mar y las bóvedas, así como su entorno paisajístico, de manera que le sirva de vinculación con el núcleo de San Pedro.

Nueva Alcántara es la extensión natural y el nuevo barrio del núcleo. Sin embargo, cuenta con numerosos solares vacíos y una estructura urbana basada en el coche. Hay que actuar para conseguir una ciudad funcional, donde el peatón toma protagonismo y todo se estructura a la escala del mismo.

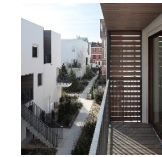


Figura 1: Regeneración urbana en Valle del Sol



Figura 2: Humanización del espacio público en Nueva Alcántara.

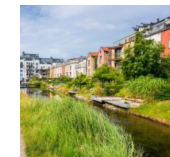


Figura 3: Desarrollo sostenible en el entorno de Gudaiza

El nuevo desarrollo de La campana esta tomando importancia debido a su estructura compacta y su densidad. Un nuevo núcleo que debe estar vinculado con San Pedro Alcántara, creando sinergias y nutriéndose uno del otro. En este sentido toma especial relevancia el entorno del río Gudaiza ya que la vinculación entre ambos núcleos va a acentuarse a medida que sigan creciendo ambos. El vacío entorno al río Gudaiza juega un papel fundamental y estratégico en su entorno.

02. PUERTO BANÚS Y NUEVA ANDALUCÍA: EXTENSIÓN DEL OCIO Y LA MODA

Puerto Banús es la punta de la flecha de nueva Andalucía, sin embargo, actualmente esa flecha esta desarticulada. El Río Benabola juega un papel fundamental en la articulación de dicha flecha. Sin embargo, el vacío de



Figura 6: Conexión-enlace entre Puerto Banús y Nueva Andalucía



Figura 5: Extrapolar el sector de la moda a otras oportunidades

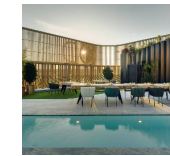


Figura 4: Extender el ocio más allá de Puerto Banús

DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Holanducía es la piedra angular del cambio, y debe usar los vectores de excelencia del puerto: escaparate de moda, embarcaciones recreativas, restaurantes, como valores de excelencia que trasladar al resto del territorio.

03. RÍO VERDE Y LA CONCEPCIÓN: DISTRITO DEL CONOCIMIENTO

El entorno del río Verde está a caballo entre el glamour de Puerto Banús y el núcleo consolidado de Marbella. El propio río, siendo un ZEC, aporta a la ciudad un enorme valor medioambiental. La zona cuenta con relevante



Figura 9: Favorecer un ecosistema social de conocimiento con los usos necesarios

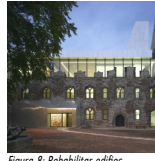


Figura 8: Rehabilitar edificios patrimoniales con un nuevo uso



Figura 7: Ver cómo otras ciudades de referencia crean distritos del conocimiento

patrimonio histórico cultural: la villa de Río verde y las ruinas de la Concepción, además de centros educativos de alto nivel. A esta zona hay que sumar los magníficos hoteles con restaurantes de reconocimiento y prestigio. Un entorno crucial para crear un ecosistema de emprendedores: tecnólogos, artistas, educadores, estudiantes... Convirtiendo este entorno en la semilla que lleve a la ciudad a ser cada vez "más universidades", generadora de saber y de capital intelectual.

04. MARBELLA: ECOBARRIO Y DISTRITO INNOVADOR

Por el centro del núcleo urbano de Marbella discurre el arroyo de las Represas, que conecta el sistema general de Puerto Rico y el monte público con el núcleo urbano. Esta conexión ambiental es la oportunidad para conseguir una ciudad que conecta su mar con su sierra, creando un corredor ecológico y un ecobarrio en la falda de Sierra Blanca, que ayude a



Figura 12: Eliminar las barreras urbanas creadas por las infraestructuras



Figura 11: Apoyarse en el arroyo de la Represa para conectar la playa con Sierra Blanca



Figura 10: Innovar en la regeneración de La Ermita y conectar la ciudad con Bello Horizonte

consolidar la ciudad y eliminar la barrera que las comunicaciones presentan entre el norte y el sur de la ciudad.

Al oeste del núcleo se encuentra Nagüeles, separada del mismo por el arroyo Guadalpín, que con un proyecto de integración paisajística pasará de ser una brecha verde a una conexión entre los dos ámbitos. Además cuenta con el Parque de Nagüeles que sirve de antesala a la magnífica Sierra Blanca.

Al este del núcleo de Marbella, el polígono industrial de La Ermita ejerce un freno al núcleo urbano, que junto a la A-7 quieren poner el punto final a la ciudad. Sin embargo, en Bello Horizonte la vida continúa y cada vez más quiere ser parte del núcleo urbano. Se propone recalificar el polígono industrial, poniendo en valor el arroyo Segundo: es importante permitir que el arroyo nutra la ciudad, en lugar de que la ciudad viva de espaldas al arroyo; eliminando la barrera de la A-7 con Bello Horizonte y regenerando el tejido urbano existente, convirtiendo el ámbito en un distrito innovador, con una flexibilidad de usos extrema, acompañado de una arquitectura que lo soporte. Residencia, talleres, comercio, todo funcionando al unísono. Se trata de cualificar el sector industrial promoviendo la mejora y modernización del polígono industrial. Desarrollando actividades vinculadas a la economía verde, que posibilite nuevos nichos de empleo y oportunidades para el tejido empresarial. Impulsar el desarrollo de las actividades industriales hacia la ecología industrial promoviendo ecoparques industriales y espacios especializados en actividades ambientales.

05. RÍO REAL, REALEJO Y SIETE REVUELTAS: EL PARQUE FLUVIAL DEL ECOTURISMO

Este ámbito cuenta con un extraordinario valor ambiental, lo atraviesa un ZEC, río Real, y dos arroyos, Realejo y Siete Revueltas. El verde está muy



Figura 14: Crear un corredor ecológico



Figura 15: Propiciar una arquitectura sostenible



Figura 13: Nuevos hoteles integrados en el paisaje que cubran la demanda de ecoturismo

presente debido a la tipología edificatoria de la zona: viviendas unifamiliares exentas (Los Monteros) y Poblado Mediterráneo con importantes zonas comunes ajardinadas. Además de dos importantes campos de golf con un importante vacío entre ellas que sirve de conexión, mediante los ríos de Realejo y Siete Revueltas, con los desarrollos al norte de la autopista AP-7: Los Molinos y Lomas de Marbella. Un enclave estratégico para apostar por el ecoturismo y usos asociados a la naturaleza. Apostando por huertos urbanos y jardines orgánicos.

06. ZONA ESTE: NATURALEZA EXTREMA

El ámbito comprendido entre El Rosario, Las Chapas, Elviria y Artola es un continuo de vegetación, arroyos y viviendas unifamiliares aisladas. Una zona con un alto valor ambiental. Además del ecosistema que aporta sus arroyos, cuenta con importantes piezas de vegetación insertas en la trama urbana. El medioambiente posee un extraordinario peso en este ámbito que debe realizarse y usarse como soporte a una infinidad de usos y programas asociados al mismo. Deportes asociados al medio natural: ya sea marino o terrestre, parques naturales de aventura, corredores y rutas de senderismo, una ciudad para cuidarse y rehabilitarse, ...



Figura 18: Ciudad y vegetación desarrolladas a la par

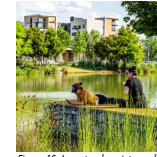


Figura 16: La naturaleza integrada en la vida humana



Figura 17: Ciudad saludable. El deporte y la salud se hacen con el espacio público

5.1.- INTRODUCCIÓN

La **clasificación** es una técnica urbanística que permite asignar a cada suelo un concreto estatuto de derechos y deberes de la propiedad del suelo. Se trata de un instrumento básico de la ordenación urbanística que se realiza reconociendo la realidad fáctica de los terrenos.

La clasificación del suelo, no es inmutable, sino que mediante los procedimientos legalmente previstos (básicamente actuaciones de transformación urbanística o la modificación o revisión de los instrumentos de planeamiento general) puede alterarse.

Ello responde a la concepción dinámica del urbanismo, por la que aboga la doctrina desde hace algún tiempo, frente al urbanismo estático anteriormente imperante. Se pretende un urbanismo capaz de ofrecer respuestas a los problemas y no tanto centrado en realizar una previsión inmutable del futuro de la ciudad. Urbanismo dinámico que alcanzaría a la propia clasificación del suelo. En este sentido, BAÑO LEÓN, J.M.¹ entiende que existen dos diferencias esenciales entre la antigua clasificación del suelo y las nuevas situaciones básicas del suelo establecidas en la legislación estatal, a saber:

Estriba la primera en el hecho de la legislación estatal vigente no exige al legislador de la Comunidad Autónoma que utilice la técnica de la clasificación del suelo. El legislador territorial puede optar por recoger en la Ley y no en el plan los criterios que complementan la definición estatal básica del suelo urbanizado, lo cual tendrá efectos respecto de las valoraciones urbanísticas y los derechos de los propietarios, pero nada más. La Ley estatal no obliga a establecer en el planeamiento ni la categoría de suelo urbanizado ni la de suelo urbano, y mucho menos la de urbanizable (...).

La segunda diferencia reside en que el régimen de valoraciones en el TRLS 1976 exigía la clasificación, pues de ella dependía el valor del suelo. Recuérdese que hasta la LS 6/98, el hecho de ser suelo urbanizable programado, aunque no tuviera Plan Parcial ya determinaba la atribución de una plusvalía y, a partir de la Ley 6/98, se requería la aprobación del Plan Parcial, mientras que ahora la interpretación conjunta de los arts. 7.1 al 13.2 en relación con el art. 38 TRLS 2015, permite aseverar que el suelo adquiere la plusvalía urbanística solamente cuando está aprobado el plan parcial y aprobado el proyecto de urbanización y de reparcelación. El art. 38, en efecto, reconoce la valoración de la facultad de

¹ BAÑO LEÓN, J.M.: *La obsolescencia de la idea de plan general*. Revista de estudios de la Administración Local y Autonómica (REALA), número 13, abril-septiembre de 2020. Páginas 17-19.

participación en actuaciones de nueva urbanización únicamente (num. 1, apartado a)) cuando "los terrenos hayan sido incluidos en la delimitación del ámbito de actuación y se den los requisitos exigidos para iniciarla o para expropiar el suelo correspondiente, de conformidad con la legislación en la materia". Lo que quiere decir que el legislador autonómico puede prescindir de la clasificación del suelo como técnica de planeamiento (...).

En esa misma línea, la nueva legislación urbanística andaluza (LISTA) distingue, como explica su Exposición de Motivos, **solo** dos clases de suelo: el **suelo rústico** y el **suelo urbano**, suprimiendo la clase de suelo urbanizable.

A la vista de esta regulación el presente Plan General distingue entre **suelo urbano**, considerando como tal el suelo que es ciudad, que ya forma parte de la ciudad por estar transformado y **suelo rústico**, el que no debe ser objeto de transformación urbanística.

Dentro del **suelo rústico** la LISTA establece diferentes **categorías** en función de la viabilidad de su transformación, categorías que se recogen en el presente Plan General: Suelo rústico **especialmente protegido** por legislación sectorial, suelo **preservado** del desarrollo urbano por la ordenación territorial o urbanística o por existencia de riesgos y **suelo rústico común**.

En **suelo urbano**, la LISTA suprime la distinción entre suelo urbano consolidado y no consolidado. El Plan General podrá recoger la situación urbanística existente, bien para **conservarla o mantenerla**, bien para **rectificarla**, a través de las **actuaciones urbanísticas** (para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano, la obtención de sistemas generales y locales o para mejorar o completar la urbanización) o **actuaciones de transformación urbanística** (mejora urbana o reforma interior) que estime oportunas.

Corresponde la **ordenación detallada del suelo urbano** y, en su caso, la delimitación de actuaciones urbanísticas o de transformación urbanística en esta clase de suelo, al Plan o Planes de Ordenación Urbana. Dichos instrumentos deberán establecer la calificación de los terrenos, regulando sus usos, las tipologías edificatorias y sus intensidades, los mecanismos de reparto de cargas y beneficios, y la programación de las acciones públicas y privadas necesarias para ejecutar la ordenación prevista.

5.2.- DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO

De conformidad a lo dispuesto en el artículo 13.1 LISTA, conforman el suelo urbano los terrenos que, "estando integrados en la malla urbana constituida por una red de viales, dotaciones y parcelas propias del núcleo

TÍTULO 5. CLASES Y CATEGORÍAS DE SUELO

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



o asentamiento de población del que forme parte, cumplan alguna de las siguientes condiciones:

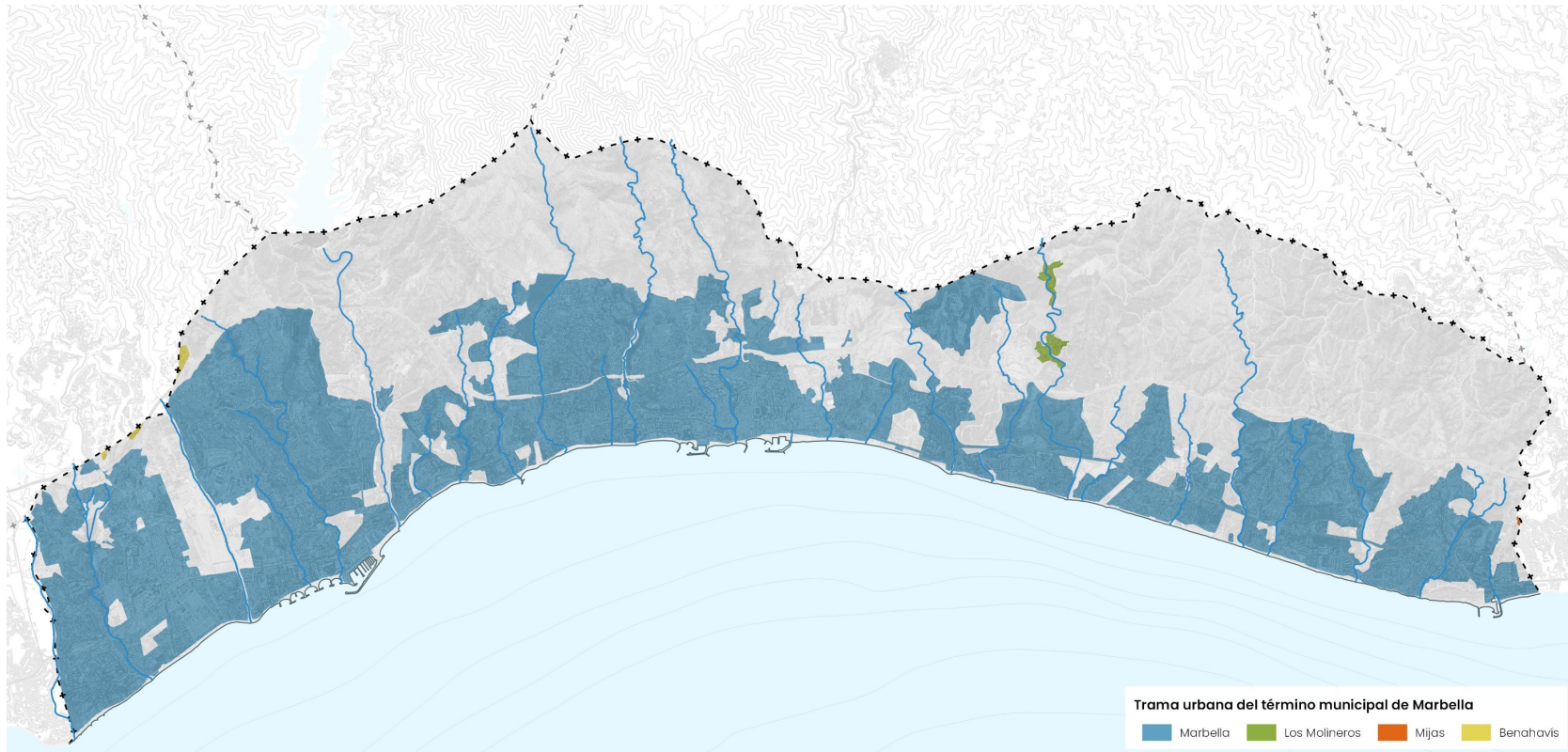
a) Haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial y de conformidad con sus determinaciones, desde el momento en que se produzca la recepción de las obras de urbanización conforme a esta Ley y a sus normas de desarrollo.

b) Estar transformados urbanísticamente por contar con acceso rodado por vía urbana y con los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica.

c) Estar ocupados por la edificación al menos en las dos terceras partes del espacio apto para ello, de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca.

El apartado 2 del citado artículo 13 añade que: "también forman parte del suelo urbano los núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural que sirven de soporte a un asentamiento de población singularizado, identificable y diferenciado, siempre que cuenten con acceso rodado y con las infraestructuras y servicios básicos que se determinen reglamentariamente".

El concepto de **malia urbana** es un concepto jurídico indeterminado, siendo la jurisprudencia la que lo ha ido perfilando con el paso del tiempo.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

La jurisprudencia considera que unos terrenos están incluidos en la malla urbana cuando se cumplen estos dos requisitos:

- Que el terreno, atendiendo a su ubicación, no esté completamente desligado del entramado urbanístico existente. La jurisprudencia considera que insertar (que no es lo mismo que incluir) se asemeja a adhesión, por lo que no es necesario que el terreno en cuestión se encuentre completamente rodeado de suelo urbano.
- Que haya llegado a los terrenos la acción urbanizadora, es decir, que exista una urbanización básica constituida por unas vías perimetrales y unas redes de suministro de agua y energía eléctrica y de saneamiento y que puedan servirse los terrenos.

En el caso de Marbella hay que tener presente su estructura lineal, fragmentada e irregular, a lo largo de sus 26 kilómetros de costa. A la vista de todo lo anterior, el Plan General analiza e identifica los terrenos que tienen, según la legislación urbanística andaluza, la consideración de suelo urbano.

El Plan General identifica y delimita como **suelo urbano**:

Primero. El suelo urbano del planeamiento vigente. Si bien, se han realizado algunos ajustes en su delimitación, pues se excluyen del suelo urbano aquellos terrenos, que estando afectados por el Dominio Público Marítimo Terrestre no están transformados urbanísticamente, terrenos afectados por Zonas de Especial Conservación (ZEC) y también aquellos otros del plan vigente que no estando transformados urbanísticamente tampoco se encuentran integrados en la malla urbana.

La consideración como suelo urbano de los así clasificados en el planeamiento vigente, resulta coherente con lo dispuesto en el artículo 13 de la LISTA, pues los criterios de clasificación del PGOU86 adaptado a la LOUA son los del TRLS76 (*"contar con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica, o por estar comprendidos en áreas consolidadas por la edificación al menos en dos terceras partes de su superficie"*) más los incorporados por el EAP-LOUA del PGOU86 (*"aquellos suelos clasificados en el planeamiento vigente como urbanizables, que han sido transformados y urbanizados en ejecución y de conformidad con las determinaciones del correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico"*).

Igualmente es conforme con lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera de la LISTA que indica que "tendrán la consideración de suelo urbano los terrenos (...) clasificados como suelo urbano por el planeamiento general vigente".

Conviene recordar que, para algunos terrenos, su condición de suelo urbano ha sido objeto de reconocimiento judicial. En consecuencia, se incluyen en este apartado los terrenos que deben ser considerados como

suelos urbanos del PGOU 86 por cumplimiento de sentencias judiciales firmes.

Segundo. Se incluyen como suelo urbano, todos aquellos terrenos que, **integrados en la malla urbana, han alcanzado tal condición**, bien porque se encuentran **transformados** urbanísticamente por disponer de los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica (art. 13.1.b) LISTA) o bien porque se encuentran **ocupados** por la edificación, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para urbanizar (art. 13.1.c) LISTA).

En este supuesto se encuentran los suelos clasificados como Suelo No Urbanizable y Suelo Urbanizable Sectorizado y No Sectorizado por el PGOU 86 que aún no contando con las obras de urbanización recepcionadas cumplen alguna de las dos condiciones indicadas.

Tercero. Se incluyen en suelo urbano las **agrupaciones espontáneas de edificaciones en suelo rústico compatibles con el modelo territorial y urbanístico del nuevo Plan**, como se justifica en este documento y que cumplen las condiciones del art. 13 LISTA para su consideración como suelo urbano.

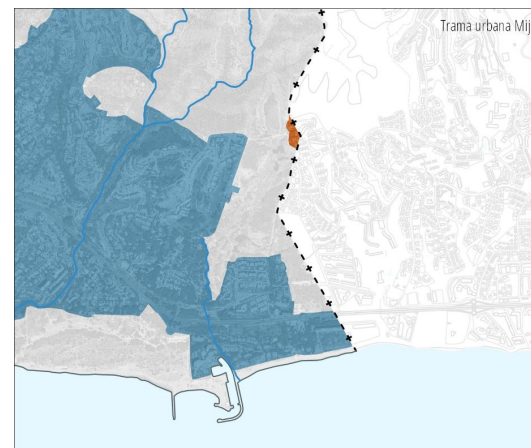
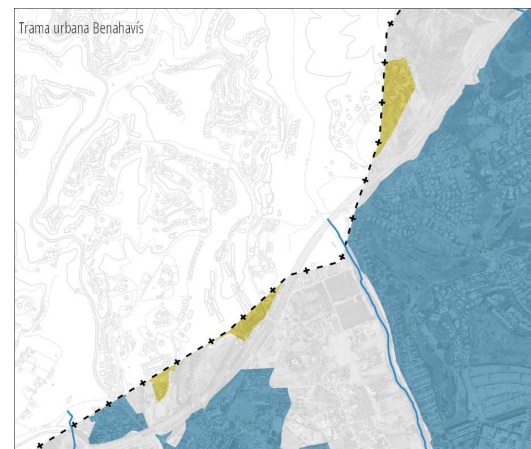
Se incluyen en este apartado aquellos ámbitos compuestos por viviendas u otro tipo de edificaciones desarrolladas en el suelo no urbanizable del PGOU 86, compatibles con el modelo territorial y urbanístico del presente Plan. Se incluyen en el suelo urbano en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 13.1.c) LISTA: *"estar ocupados por la edificación al menos en las dos terceras partes del espacio apto para ello, de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca"* y se pueden integrar o están integrados en la actual malla urbana o cuando forman una unidad autónoma que, por sus características debe considerarse suelo urbano.

De conformidad a lo dispuesto en el art. 176.5 de la LISTA, estos suelos "estarán sometidos al régimen de las actuaciones de transformación urbanística".

Cuarto. También se ha incluido en el suelo urbano, aquellos terrenos que forman parte de desarrollos urbanísticos realizados por los municipios colindantes (**Benahavís y Mijas**), pero que, debido al replanteamiento de los linderos del municipio, han quedado situados dentro del término municipal de Marbella.

En Benahavís, según informe urbanístico emitido por ese Excmo. Ayuntamiento (Expediente 1902/2022) y la documentación de los instrumentos de planeamiento pública consultada, se encuentran en esta situación los siguientes ámbitos:

- Horno de la Miera, que cuenta con una parte clasificada desde el PGOU86, ampliada en base a una licencia otorgada siguiendo las determinaciones del anulado PGOU de Marbella de 2010. La



DOCUMENTO PREVIO



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

delimitación corresponde con la MPGOU Horno de la Miera, con aprobación definitiva de 30/05/2000 (BOP de fecha 29/09/2000).

- El Herrojo. La Quinta. Unidad de ejecución en suelo urbano del PGOU de Benahavís. La delimitación corresponde con la MPGOU UE-“El Herrojo” con aprobación definitiva de 20-05-2002 (BOP de fecha 19/11/2002).
- Guadaiza B. Unidad de ejecución en suelo urbano del PGOU de Benahavís. La delimitación corresponde con la grafiada en el ED con aprobación definitiva de 31/03/2003 (BOP de fecha 24/06/2004).
- Vega del Jaque. Suelo urbanizable no programado en el planeamiento vigente de Benahavís, que cuenta con PAU Vega del Jaque y Alquería del Colorado y PPO aprobados en fecha 04/10/1995 (BOP 06/11/1995). La delimitación corresponde con la MPPO aprobada en fecha 30/05/2000 (BOP 04/07/2000).

En Mijas se encuentran en esa situación unos terrenos situados en un área de suelo urbano consolidado según el Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente el 16/12/1999 (BOP de fecha 31/01/2000). La delimitación del ámbito corresponde a la grafiada en el Texto Refundido del PGOU de Mijas aprobado en pleno el 28/11/2013.

Estos terrenos se incluyen en el suelo urbano por que, aunque no están integrados en la malla urbana de Marbella, sí lo están en la trama urbana de los municipios citados.

Aunque el Plan reconoce su carácter de suelo urbano, no es admisible plantear actuaciones de nueva urbanización para su ampliación por no estar integrado en la trama urbana de Marbella. Cualquier actuación de ampliación de estos suelos tiene carácter supralocal por depender de las redes y servicios de los municipios colindantes.

Quinto. Como ya se ha indicado, la clasificación del suelo urbano tiene carácter **dinámico**, por lo que irán adquiriendo dicha condición, todos aquellos ámbitos que se desarrollen y urbanicen legalmente con posterioridad a la entrada en vigor del presente Plan desde el momento de la finalización de la urbanización.

La representación gráfica de la **delimitación del suelo urbano** en el momento actual se contiene en el Plano 0.1. “Clases y categorías del suelo”

5.3.- DELIMITACIÓN Y CATEGORÍAS EN SUELO RÚSTICO

5.3.1.- El suelo rústico: nuevo marco legal.

De la exposición de motivos de la LISTA pueden extraerse las siguientes reflexiones en relación con el suelo rústico:

“A medida que se constatan los efectos del cambio climático, se supera la biocapacidad del planeta y se acentúa la pérdida de biodiversidad, aumenta la importancia de conservar y poner en valor el capital natural. Por ello, el suelo rústico cobra un papel protagonista, considerando que los tejidos urbanos deben integrarse en su territorio de manera respetuosa.

Toda política rural debe buscar el logro de una mayor integración de su entorno, facilitando una relación de complementariedad con el medio urbano, fomentando en el medio rural un desarrollo sostenible y afrontando los retos de envejecimiento y despoblamiento en determinadas áreas. Para ello, uno de los objetivos es ampliar la base económica del medio rural mediante la preservación de actividades competitivas y multifuncionales, incorporando nuevas actividades compatibles con un desarrollo sostenible y con una limitada, pero no rechazable, función residencial.

Los problemas originados por la normativa anterior en lo que respecta al mundo rural exigen una mejor regulación de los usos y del procedimiento para su autorización desde una perspectiva positiva, sin que deba excluirse una controlada y motivada función residencial que coadyuve a su desarrollo sostenible (...).

El título I desarrolla el régimen del suelo, estableciendo una nueva regulación (...) sobre las distintas clases, categorías y situaciones en las que pueden encontrarse los terrenos. Se distinguen dos clases de suelo, suelo rústico y suelo urbano, desapareciendo el suelo urbanizable y la categorización del suelo urbano como consolidado y no consolidado, y se revisan las categorías del suelo rústico dentro del marco de la legislación estatal básica.

También se establece un marco básico que permite reconocer, a través de los instrumentos de ordenación urbanística, los núcleos rurales tradicionales, los ámbitos de hábitat rural diseminado y el hábitat troglodítico.

En el suelo rústico se establece la categoría de especialmente protegido para aquellos terrenos que requieren de tal condición por aplicación de la legislación y planificación sectorial. En general, la cláusula de «práctica de irreversibilidad» que establece la legislación estatal debe quedar reducida, en su aplicación, a aquellos terrenos cuyos valores aconsejen una protección permanente. Por eso, la Ley incluye como suelos preservados, y no como protegidos, aquellos que el propio planeamiento territorial o urbanístico, atendiendo a sus valores o circunstancias, considera

necesario preservar temporalmente de su transformación y los que presentan riesgos ciertos mientras estos subsistan. Por último, se regula el suelo rústico común, sus usos y actividades.

En cuanto al régimen urbanístico del suelo, se regula de forma íntegra el contenido urbanístico del derecho de propiedad y los distintos regímenes y situaciones del suelo, sobre la base de criterios estrictamente urbanísticos.”

Por otra parte, en el Capítulo I del Título II del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLR) se regulan las “bases del régimen del suelo” a nivel Estatal, regulación en que debe inspirarse el ejercicio de la potestad de planeamiento mediante la técnica de la clasificación del suelo.

En primer lugar, el artículo 20 TRLR contiene los “criterios básicos de utilización del suelo”:

1. Para hacer efectivos los principios y los derechos y deberes enunciados en el título preliminar y en el título I, respectivamente, las Administraciones Públicas, y en particular las competentes en materia de ordenación territorial y urbanística, deberán:

a) Atribuir en la ordenación territorial y urbanística un destino que comporte o posibilite el paso de la situación de suelo rural a la de suelo urbanizado, mediante la urbanización, al suelo preciso para satisfacer las necesidades que lo justifiquen, impedir la especulación con él y preservar de la urbanización al resto del suelo rural.

b) Destinar suelo adecuado y suficiente para usos productivos y para uso residencial, con reserva en todo caso de una parte proporcionada a vivienda sujeta a un régimen de protección pública (...).

c) Atender, teniendo en cuenta la perspectiva de género, en la ordenación de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente.

En la consideración del principio de prevención de riesgos naturales y accidentes graves en la ordenación de los usos del suelo, se incluirán los riesgos derivados del cambio climático, entre ellos:

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



a) Riesgos derivados de los embates marinos, inundaciones costeras y ascenso del nivel del mar.

b) Riesgos derivados de eventos meteorológicos extremos sobre las infraestructuras y los servicios públicos esenciales, como el abastecimiento de agua y electricidad o los servicios de emergencias.

c) Riesgos de mortalidad y morbilidad derivados de las altas temperaturas y, en particular, aquellos que afectan a poblaciones vulnerables. Estos datos se ofrecerán desagregados por sexo.

d) Riesgos asociados a la pérdida de ecosistemas y biodiversidad y, en particular, de deterioro o pérdida de bienes, funciones y servicios ecosistémicos esenciales.

e) Riesgos de incendios, con especial atención a los riesgos en la interfaz urbano-forestal y entre las infraestructuras y las zonas forestales.

2. Las instalaciones, construcciones y edificaciones habrán de adaptarse, en lo básico, al ambiente en que estuvieran situadas, y a tal efecto, en los lugares de paisaje abierto y natural, sea rural o marítimo, o en las perspectivas que ofrezcan los conjuntos urbanos de características histórico-artísticas, típicos o tradicionales, y en las inmediaciones de las carreteras y caminos de trayecto pintoresco, no se permitirá que la situación, masa, altura de los edificios, muros y cierres, o la instalación de otros elementos, limite el campo visual para contemplar las bellezas naturales, rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva propia del mismo.

En segundo lugar, el artículo 21 TRLS define las situaciones básicas del suelo, a efectos de la Ley estatal, prescribiendo lo siguiente en su apartado 2:

"Está en la situación de suelo rural:

a) En todo caso, el suelo preservado por la ordenación territorial y urbanística de su transformación mediante la urbanización, que deberá incluir, como mínimo, los terrenos excluidos de dicha transformación por la legislación de protección o policía del dominio público, de la naturaleza o del patrimonio cultural, los que deban quedar sujetos a tal protección conforme a la ordenación territorial y urbanística por los valores en ellos concurrentes, incluso los ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales y paisajísticos, así como aquellos con riesgos naturales o tecnológicos, incluidos los de inundación o de otros accidentes graves, y cuantos otros prevea la legislación de ordenación territorial o urbanística.

b) El suelo para el que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevean o permitan su paso a la situación de suelo urbanizado, hasta que termine la correspondiente actuación de urbanización, y cualquier otro que no reúna los requisitos a que se refiere el apartado siguiente".

Dentro del marco estatal descrito, corresponde al artículo 14 LISTA definir y establecer las categorías del suelo rústico:

"1. Integran el suelo rústico los terrenos que se deban incluir en alguna o algunas de las siguientes categorías:

a) **Suelo rústico especialmente protegido por legislación sectorial.** Este suelo incluye los terrenos que tengan establecido en la legislación reguladora de los dominios públicos, de protección del medio ambiente, de la naturaleza o del patrimonio histórico, u otras análogas, y previa aprobación de los actos o disposiciones necesarios para su delimitación o identificación cuando así se complete en dicha legislación, un régimen jurídico sobre los usos del suelo que demande para su integridad y efectividad su clasificación como suelo rústico".

b) **Suelo rústico preservado por la existencia acreditada de procesos naturales o actividades antrópicas susceptibles de generar riesgos,** lo que hace incompatible su transformación mediante la urbanización mientras subsistan dichos procesos o actividades.

c) **Suelo rústico preservado por la ordenación territorial o urbanística,** que incluye los terrenos cuya transformación mediante la urbanización se considere, por los instrumentos de ordenación territorial o urbanística, incompatible con la consecución de los fines y objetivos establecidos en dichos instrumentos de razones de sostenibilidad, protección de los recursos culturales, racionalidad y viabilidad, o por los valores en ellos concurrentes: ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales, paisajísticos, y aquellos que deban ser reservados para usos de interés general, atendiendo a las características y condiciones del municipal.

d) **Suelo rústico común,** que incluye el resto de suelo rústico del término municipal.

2. Se identificarán como **hábitat rural diseminado** existente los terrenos que constituyen el ámbito territorial sobre el que se ubica un conjunto de edificaciones sin estructura urbana y ligadas en su origen a la actividad agropecuaria y del medio rural, que poseen categorías propias que deben preservarse y

que pueden demandar algunas infraestructuras, dotaciones o servicios comunes para cuya ejecución no se precise una actuación urbanizadora".

Como puede observarse, la nueva normativa urbanística engloba el suelo rústico en cuatro categorías, con una redacción que permite un margen de interpretación más amplio que la normativa anterior. Recordemos que el artículo 46.1 LOUA contenía hasta once tipologías de terrenos pertenecientes a la clase de suelo no urbanizable (apartados 46.1 a-k).

5.3.2.- Categorías del suelo rústico.

Una vez expuesto el marco normativo general, se analizan a continuación las distintas categorías de suelo rústico que se establecen en el PGOM.

La representación gráfica de la identificación del suelo rústico y la delimitación de sus categorías se contiene en el plano de ordenación O.I (Clases y categorías del suelo).

En la labor de identificación de los terrenos que deben integrarse en cada una de las categorías del suelo rústico, se han tenido en cuenta los regímenes jurídicos que se establecen en las normas y planificación sectorial de aplicación, así como el análisis y conclusiones que se realiza en el Estudio Ambiental Estratégico.

SUELO RÚSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN SECTORIAL

De conformidad con el art. 14.1.a) LISTA, en esta categoría se incluyen los terrenos que tengan establecido en la legislación reguladora de los dominios públicos, de protección del medio ambiente, de la naturaleza o del patrimonio histórico, u otras análogas, y previa aprobación de los actos o disposiciones necesarios para su delimitación o identificación cuando así se contemple en dicha legislación, un régimen jurídico sobre los usos del suelo que demande para su integridad y efectividad su clasificación como suelo rústico.

Dentro de esta categoría, se incluyen, por tanto, los siguientes terrenos:

1. Dominio público marítimo-terrestre: (SREP-DPMT)

Se trata de terrenos de dominio público estatal que se inspiran en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad y que, de conformidad con la normativa sectorial en materia de Costas, demandan para su integridad y efectividad, la consideración como SREP.

Se conforma de los siguientes elementos:

1. La ribera del mar y de las rías, que incluye:

a) La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial, y el

límite hasta donde alcancen las olas en los mayores temporales conocidos, de acuerdo con los criterios técnicos que se establezcan reglamentariamente, o cuando lo supere, el de la línea de pleamar máxima viva equinoccial. Esta zona se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas.

Se consideran incluidas en esta zona las marismas, albuferas, marjales, esteros y, en general, las partes de los terrenos bajos que se inundan como consecuencia del flujo y reflujo de las mareas, de las olas o de la filtración del agua del mar.

No obstante, no pasarán a formar parte del dominio público marítimo-terrestre aquellos terrenos que sean inundados artificial y controladamente, como consecuencia de obras o instalaciones realizadas al efecto, siempre que antes de la inundación no fueran de dominio público.

b) Las playas o zonas de depósito de materiales sueltos, tales como arenas, gravas y guijarros, incluyendo escarpes, bermas y dunas, estas últimas se incluirán hasta el límite que resulte necesario para garantizar la estabilidad de la playa y la defensa de la costa.

2. El mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo, definidos y regulados por su legislación específica.

3. Los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental, definidos y regulados por su legislación específica.

Pertenecen asimismo al dominio público marítimo-terrestre estatal:

1. Las accesiones a la ribera del mar por depósito de materiales o por retirada del mar, cualesquiera que sean las causas.

2. Los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras, y los desecados en su ribera.

3. Los terrenos cuya superficie sea invadida por el mar por causas distintas a las previstas en el último párrafo del artículo 3.1, letra a), y en todo caso tendrán esta consideración los terrenos inundados que sean navegables.

4. Los terrenos acantilados sensiblemente verticales, que estén en contacto con el mar o con espacios de dominio público marítimo-terrestre, hasta su coronación.

5. Los terrenos deslindados como dominio público que por cualquier causa han perdido sus características naturales de

playa, acantilado, o zona marítimo-terrestre, salvo lo previsto en el artículo 18.

6. Los islotes en aguas interiores y mar territorial.

7. Los terrenos incorporados por los concesionarios para completar la superficie de una concesión de dominio público marítimo-terrestre que les haya sido otorgada, cuando así se establezca en las cláusulas de la concesión.

8. Los terrenos colindantes con la ribera del mar que se adquieran para su incorporación al dominio público marítimo-terrestre.

9. Las obras e instalaciones construidas por el Estado en dicho dominio.

10. Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, construidas por el Estado cualquiera que sea su localización, así como los terrenos afectados al servicio de las mismas, salvo lo previsto en el artículo 18.

11. Los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal, que se regularán por su legislación específica.

Son también de dominio público estatal las islas que estén formadas o se formen por causas naturales en el mar territorial o en aguas interiores o en los ríos hasta donde se hagan sensibles las mareas, salvo las que sean de propiedad privada de particulares o entidades públicas o procedan de la desmembración de ésta, en cuyo caso serán de dominio público su zona marítimo-terrestre, playas y demás bienes que tengan este carácter, conforme a lo dispuesto en los artículos 3 y 4.

- Hechas las precisiones relativas a la clasificación del suelo urbano del apartado precedente, se procede a su delimitación de conformidad con los expedientes de deslinde siguientes, trasladados mediante informe del MITECO de fecha 20/04/2021, emitido en la fase de actos preparatorios del Plan General:
- DL-37-MA (O.M. de 14 de junio de 2007), desde el límite con el Término Municipal de Mijas hasta el puerto deportivo de Cabopino (incluido).
- DL-20-MA (O.M. de 14 de octubre de 1996), dunas de la playa de Artola.
- DL-22-MA (O.M. de 13 de junio de 1997), entre las dunas de Artola y el arroyo de Las Cañas.
- DL-17/8-MA (O.M. de 9 de abril de 2003), desde el arroyo de las Cañas hasta el arroyo de la Vibora.
- DL-17/7-MA (O.M. de 23 de abril de 2002), desde el arroyo de la Vibora hasta el arroyo de Real de Zaragoza.

- DL-17/6-MA (O.M. de 10 de diciembre de 2004), desde el arroyo de Real Zaragoza hasta el arroyo del Sequillo.
- DL-17/5-MA (O.M. de 28 de febrero de 2003), desde el arroyo del Sequillo hasta la urbanización Vistamar.
- DL-17/4-MA (O.M. de 5 de junio de 2001), desde la urbanización Pinomar hasta la urbanización Costabella.
- DL-17/3-MA (O.M. de 18 de junio de 2002), desde la urbanización Costabella hasta el Borronal de la Morena (a unos 300 metros del este del arroyo de Alicante).
- DL-17/2-MA (O.M. de 18 de junio de 2002), desde unos 300 metros al Este del arroyo de Alicante (Borronal de la Morena) hasta el arroyo de Siete Revueltas.
- DL-17/1-MA (O.M. de 11 de diciembre de 2002), desde arroyo de las Siete Revueltas hasta el arroyo de Los Monteros.
- DL-21-MA (O.M. de 27 de junio de 2005), desde arroyo de Los Monteros hasta el río Real.
- DL-21-MA, tramo anulado del expediente aprobado por O.M. de 27 de junio de 2005.
- DES01/05/29/0009 (O.M. de 29 de noviembre de 2007), desde la margen izquierda del río Real hasta la margen derecha del río Guadalpín.
- DL-36-MA (O.M. de 17 de julio de 2007), desde la margen derecha del río Guadalpín hasta la margen derecha del río Verde. Servidumbre de protección anulada entre los vértices M-61 y M-63.
- DES01/05/29/0008 (O.M. de 25 de julio de 2007), desde la margen derecha del río Verde hasta la margen derecha del río Guadaluza. Recursos contenciosos 115/10 y 568/07 desestimados y 542/07 pendientes de resolución. Por O.M. de 20 de diciembre de 2016 se autoriza el inicio del expediente de posible declaración de innecesariedad entre los vértices M-25 a M-27.
- DES01/05/29/0005 (en tramitación), desde la margen derecha del río Guadaluza hasta el límite con el Término Municipal de Estepona (río Guadalmina), excepto los vértices 33 a 43.
- DES01/05/29/0005-DES10/01 (O.M. de 25 de mayo de 2018), terrenos entre vértices M-30 a M-32.

2. Montes públicos: (SREP-MP)

- Se trata de terrenos de dominio público forestal que se inspiran en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad y que, de conformidad con la normativa sectorial, demandan para su integridad y efectividad, la consideración como SREP.
- Se entiende por monte todo terreno en el que vegetan especies forestales arbóreas, arbustivas, de matorral o herbáceas, sea espontáneamente o procedan de siembra o plantación, que cumplan

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

- o puedan cumplir funciones ambientales, protectoras, productoras, culturales, paisajísticas o recreativas
- En el municipio de Marbella se encuentran los siguientes montes públicos, incluidos en el Catálogo de Montes Públicos de Andalucía:
 - "Sierra Blanca" (código MA-10008-JA).
 - "Zona de Protección del Embalse de La Concepción" (MA-60007-JA).

De conformidad con la Cartografía actualizada de que se dispone, que incluye las líneas más recientes de delimitación del término municipal vigentes y aprobadas, se tiene constancia de otros dos Montes públicos que se ubican parcialmente dentro del término municipal, que se integran de igual forma en el SREP-MP:

- MA-100007-JA. Sierra Blanca.
- MA-30039-AY. Sierra Blanca.

3. Espacios Naturales Protegidos: (SREP-ENP)

El patrimonio natural y la biodiversidad desempeñan una función social relevante por su estrecha vinculación con la salud y el bienestar de las personas, y por su aportación al desarrollo social y económico.

El término municipal de Marbella cuenta con 6 espacios naturales protegidos que, de conformidad con la normativa sectorial, demandan para su integridad y efectividad, la consideración como SREP.

Por un lado, el **Monumento Natural Dunas de Artola o Cabopino**; aprobado mediante Decreto 250/2003, de 9 de septiembre, por el que se declaran determinados Monumentos Naturales de Andalucía, con arreglo a lo dispuesto en la Ley 2/1989, de 18 de julio.

Se define en su norma específica como un sistema de dunas fósiles y móviles que conforman un enclave natural en un entorno profundamente transformado como es la costa marbellí, tanto por las actividades turísticas como por el desarrollo de los núcleos urbanísticos. En las primeras, la vegetación que aparece está compuesta principalmente por varias especies de pinos y matorral mediterráneo; mientras que las segundas forman una barrera paralela a la costa con presencia de vegetación psammófila.

Por otro lado, ostentan la condición de SREP los cinco **espacios protegidos Red Natura 2000**:

- ES617001I Sierra Blanca,
- ES617002I Río Guadalmina
- ES6170020 Río Guadaíza,
- ES6170019 Río Verde, y
- ES6170025 Río Real.

La Red Ecológica Europea Natura 2000 es una red ecológica coherente compuesta por los Lugares de Importancia Comunitaria (en adelante LIC), hasta su transformación en Zonas Especiales de Conservación (en adelante ZEC), dichas ZEC y las Zonas de Especial Protección para las Aves (en adelante ZEPA), cuya gestión tendrá en cuenta las exigencias ecológicas, económicas, sociales y culturales, así como las particularidades regionales y locales.

Los LIC, las ZEC y las ZEPA tendrán la consideración de espacios protegidos, con la denominación de espacio protegido Red Natura 2000, y con el alcance y las limitaciones que la Administración General del Estado y las comunidades autónomas establezcan en su legislación y en los correspondientes instrumentos de planificación, siempre en sus respectivos ámbitos competenciales.

Los referidos espacios fueron declarados Zonas Especiales de Conservación (ZEC) mediante Decreto 4/2015, de 13 de enero (BOJA nº 52, de 17/03/2015), en el caso de Río Verde, Río Guadaíza, Río Guadalmina y Río Real; y mediante Decreto 110/2015, de 17 de marzo (BOJA nº 87 de 08/05/2015), en el caso de Sierra Blanca. Se procede a su delimitación de conformidad con la información obrante en las referidas resoluciones publicadas, que conlleva la realización de pequeños ajustes en relación con el suelo urbano clasificado por el PGOU 1986.

El régimen de protección y gestión y las medidas de conservación de las ZEC estarán constituidas por sus respectivos planes de gestión.

4. Vías pecuarias: (SREP-VP)

De conformidad con su normativa específica, se entiende por vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discuriendo tradicionalmente el tránsito ganadero.

Las vías pecuarias en Andalucía constituyen testimonios físicos de un modo de utilización y aprovechamiento del territorio y de un desarrollo económico que, en buena parte, ha perdido su vigencia en una sociedad de servicios, ya que se fundamentaba en la utilización primaria de recursos naturales o elementos bióticos del medio ambiente. En la actualidad, por efecto de su definición jurídica, están llamadas a tener un papel protagonista en el incremento de la calidad de vida por su valor en el territorio y para el medio ambiente.

En cuanto a los fines que, con carácter general, deben presidir la actuación de la Comunidad Autónoma en materia de vías pecuarias, la norma sectorial contempla el fomento, entre otros fines ambientales, de la biodiversidad, el intercambio genético de especies faunísticas y florísticas, la movilidad territorial de la vida salvaje, la mejora y diversificación del paisaje rural, además del uso público y las actividades compatibles y complementarias; aspectos que demandan, para su integridad y efectividad, la consideración de estos terrenos como SREP.

En concreto, integran la categoría de SREP aquellos tramos de vías pecuarias que no han sido objeto de desafectación (bien por los procedimientos previstos en la normativa sectorial, o bien por aplicación de la Disposición Adicional Cuarta LISTA), así como los tramos no deslindeados, cuyo eje se representa en el Plano 0.01 Clases y Categorías de suelo.

La clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Marbella aprobada por Orden Ministerial de 19 de julio de 1962 y publicada en el BOE de 28 de julio de 1962 clasifica la vía pecuaria denominada "Cordel de Benahavís a Ojén" y la "Vereda de Puente de Ronda", con una anchura de 37,61 y 20,89 metros, que queda con 37,50 y 20 metros, respectivamente, según los artículos 4 LVP y 570 CC.

La Orden de 21 de abril de 1964, publicada en el BOE de 12 de mayo de 1964 modifica la clasificación, considerando el Cordel de Benahavís a Ojén como excesivo, reduciéndose su anchura a 15 metros y debiendo enajenarse el sobrante.

1. Cordel de Benahavís a Ojén (29069001).
2. Vereda del Puente de Ronda (29069002).

CORDEL DE BENAHAVÍS A OJÉN.-

Inicia su recorrido por el término de Marbella, procedente del vecino término de Benahavís y, seguidamente después de cruzar el Río Guadaíza, tomando como eje de su recorrido el camino de la Fábrica de arriba, cruza los arroyos de Follarán o Benabola de Abajo; y seguidamente el denominado Regajo de los Rincones. Por su izquierda se encuentra la vía pecuaria "Vereda del Puente de Ronda" y el cementerio, y a su derecha el edificio de la llamada Fábrica de Abajo, cruza la acequia del Río Verde y este mismo río a continuación, anotándose a su derecha el Camino de la Fábrica y a su izquierda el camino de Los Manchones. Cruza después el camino de la Cruz y después el Arroyo de Nagüeles y más tarde el llamado de Las Piedras, encontrándose por su izquierda los caminos de Manchones y de Istán, que se unen metros antes de llegar al Cordel que se describe, cruza el camino de Camoján y el arroyo de Calaña, después el FF. CC. de La Mina, se anota un pequeño camino que conduce a la carretera general, después el Acueducto y, más tarde, el Arroyo de Las Represas; atraviesa la Carretera de Coin a Marbella, el camino viejo a Ojén, el Arroyo Primero, deja a su derecha el camino de Téjar, cruza el Arroyo Segundo, el Camino de los Pescadores, el Arroyo del Tejar y el Camino de Los Molinos y, al llegar al Río Real, lo cruza y, tomando como eje de su recorrido el Camino de Montenegro, el que sigue después por la derecha de la vía pecuaria, la cual cambia su dirección hacia el N. discuriendo entre tierras de labor hasta llegar al Cerro del Granizo, anotándose a su derecha el lagar del Granizo y a su izquierda la Fuente del Fraile, penetrando después su recorrido en la vecina localidad de Ojén.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARÍA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



La anchura de esta vía pecuaria es de 37,61 metros, que se considera necesaria en toda la longitud, aproximadamente de unos 15 kms. Su orientación es de O. a E.

VEREDA DEL PUENTE DE RONDA.-

Inicia su recorrido en el Cordel descrito anteriormente, pero antes de llegar al edificio denominado Fábrica de Abajo, dejando a su derecha el Cementerio y tomando como eje de su recorrido el Camino de Ronda, cruza el camino de la Fábrica de Arriba, para pasar por el Puente de Ronda y continúa por entre tierras de cultivos hasta llegar al Camino de Istán o San Isidro, que se convierte en eje de su recorrido, continuando por su izquierda el de Ronda y penetrando en el vecino término de Istán.

La anchura legal de esta vía pecuaria es de 20,89 metros, que se considera necesaria en todo su recorrido de una longitud aproximada de unos 3 kilómetros. Su dirección es de S. a N.

SUELO RÚSTICO PRESERVADO POR LA EXISTENCIA ACREDITADA DE PROCESOS NATURALES O ACTIVIDADES ANTRÓPICAS SUSCEPTIBLES DE GENERAR RIESGOS

De conformidad con el artículo 14.1.b) LISTA, se define esta categoría como el suelo rústico preservado por la existencia acreditada de procesos naturales o actividades antrópicas susceptibles de generar riesgos, lo que hace incompatible su transformación mediante la urbanización mientras subsistan dichos procesos o actividades.

1. Zonas de flujo preferente (SRPR-ZFP):

La zona de flujo preferente es aquella zona constituida por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas.

La norma sectorial contempla el potencial riesgo de producirse graves daños sobre las personas y bienes, por lo que resulta incompatible la transformación mediante la urbanización de estos terrenos mientras subsistan dichos riesgos.

SUELO RÚSTICO PRESERVADO POR LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

De conformidad con el artículo 14.1.c) LISTA, se integran en esta categoría aquellos terrenos cuya transformación mediante la urbanización se considere incompatible con la consecución de los fines y objetivos establecidos en el presente Plan General de Ordenación Municipal por razones de sostenibilidad, protección de los recursos culturales, racionalidad y viabilidad, o por los valores en ellos concurrentes: ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales, paisajísticos, y aquellos que

deban ser reservados para usos de interés general, atendiendo a las características y condiciones del municipio.

En esta categoría, se distinguen varias situaciones, derivadas del análisis del territorio que se realiza en el Estudio Ambiental Estratégico y de la consecución de los fines y objetivos del Plan General:

1. Georrecurso Conglomerados de Marbella

Espacio catalogado en el Inventario Andaluz de Georrecursos, se trata de un conglomerado poligénico que ofrece resaltes morfológicos que contrastan con la topografía suave de las pizarras del Complejo Maláguide.

El Plan asume estos suelos como suelo rústico preservado por la relevancia de su valor científico en relación a sus características geológico-estratigráficas.

2. Zona de protección exterior del Monumento Natural Dunas de Artola

Se delimita, para el Monumento Natural Dunas de Artola, una zona de protección exterior, continua y periférica, con la finalidad de prevenir y, en su caso, corregir cuantos impactos puedan repercutir negativamente en el Monumento, así como para promover usos del suelo compatibles con su conservación.

3. Embalse de Las Medranas

Se delimita una zona de protección en el Embalse de las Medranas, por la concurrencia de valores detectados en el Estudio Ambiental Estratégico.

4. Suelos preservados de la transformación por la existencia de valores ambientales e incompatibilidad con los fines y objetivos del Plan General

En esta categoría se incluyen aquellos terrenos que, en cumplimiento de los fines y objetivos previstos en el Plan General, resulta necesario preservar de su transformación por la urbanización.

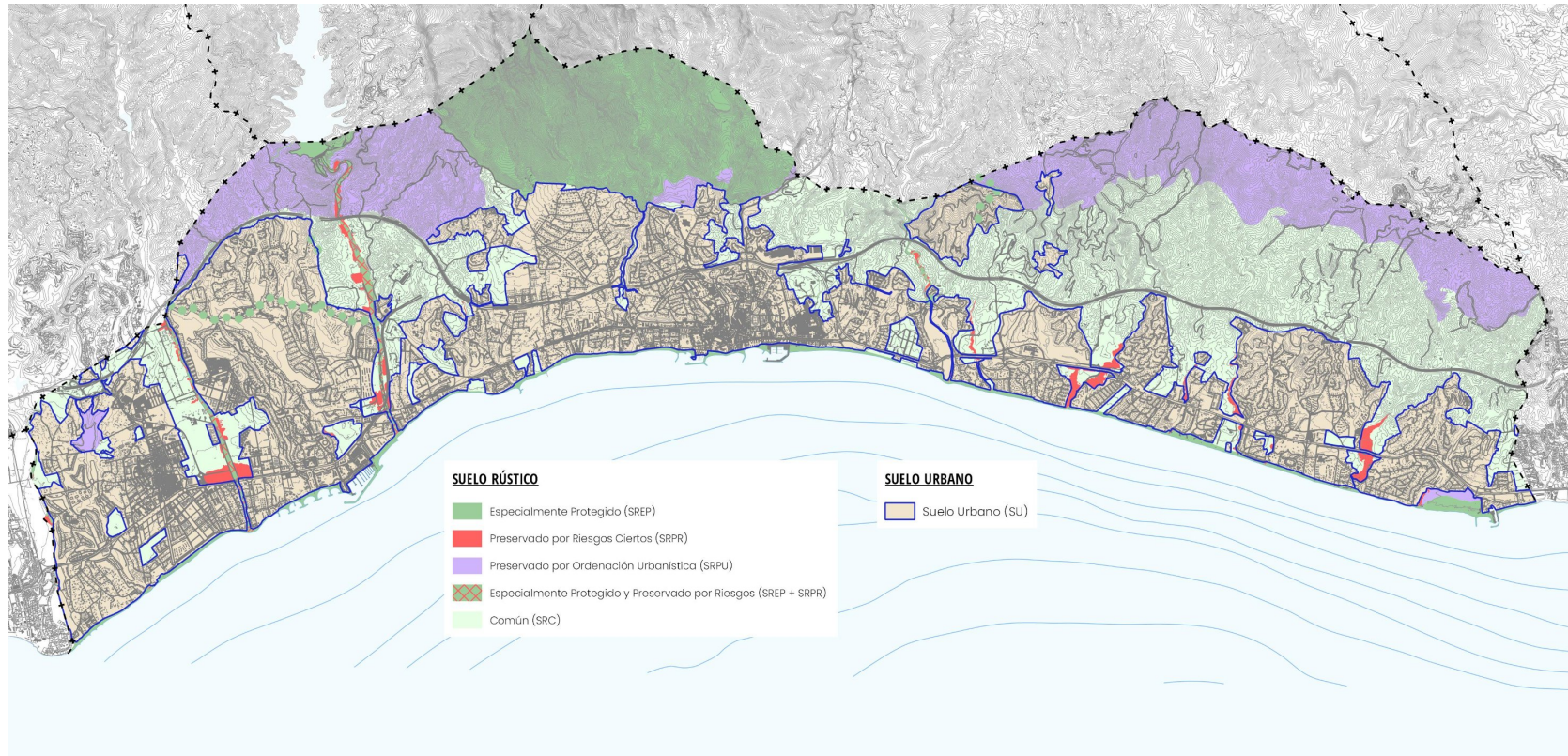
Se trata de aquellos terrenos situados en las cotas más altas del t.m., cuya transformación urbanística se considera incompatible con la propuesta de ordenación adoptada.

En estos terrenos, atendiendo además a sus características, concurren valores de carácter forestal y paisajístico contemplados del Estudio Ambiental Estratégico, cuya calidad ambiental determina la inclusión en la categoría de SRPU, por resultar necesaria su preservación de la urbanización.

SUELO RÚSTICO COMÚN

De conformidad con el artículo 14.1.d) LISTA, el suelo rústico común incluye el resto del suelo rústico del término municipal

Esta categoría de suelo es residual dentro de la clase de suelo rústico. Es decir, el resto del suelo rústico que no esté incluido en ninguna de las categorías anteriores, será considerado suelo rústico común.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



5.4.- ZONAS DE SUELO RÚSTICO

El modelo general de ordenación se concreta, entre otras, a través del establecimiento de las distintas zonas del suelo rústico, con la identificación de sus características, potencialidades y deficiencias propias, definiendo para cada una de ellas:

1. Determinaciones para la implantación de las actuaciones ordinarias.
2. Los criterios para la implantación de las actuaciones extraordinarias.
3. Las medidas para evitar la formación de nuevos asentamientos.

En el presente PGOM se establecen varias zonas del suelo rústico, que comprenden áreas de esta clase de suelo que, con independencia de la categoría en que se encuentren, cuentan con unas características, potencialidades y deficiencias comunes.

En virtud de ello, para cada una de estas zonas, que se definen a continuación, se contempla en el Capítulo 4 del Título IV de la normativa un régimen -complementario del establecido en la normativa urbanística- para la implantación de actuaciones (ordinarias y extraordinarias) y para evitar la formación de nuevos asentamientos.

En concreto, en el suelo rústico del PGOM se establecen las siguientes zonas, que se grafían en el plano de ordenación O.03 Zonas de Suelo Rústico:

- a) Zona 1. Conservación de Valores ambientales (CVA)
- b) Zona 2. Valores paisajísticos o ambientales (VPA)
- c) Zona 3. Afectados por flujos preferentes (AFP)
- d) Zona 4. Valores naturales o rurales (VNR)
- e) Zona 5. Entorno del medio urbano (EMU)
- f) Zona 6. Suelo sin valores ambientales (SVA)

5.4.1.- Zona 1. Conservación valores ambientales (CVA)

Se incluyen en esta zona:

- a) Los terrenos de dominio público marítimo-terrestre o dominio público hidráulico en suelo rústico.
- b) Los terrenos o espacios en suelo rústico que cuentan con un régimen específico de protección derivado de una declaración administrativa de interés vinculada a la legislación

medioambiental (espacios naturales, zonas de especial conservación y montes públicos), excepto las vías pecuarias.

Dada la excepcionalidad de sus valores naturales, se pretende garantizar la conservación de sus valores actuales potenciando los usos medioambientales.

5.4.2.- Zona 2. Valores paisajísticos o ambientales (VPA)

Se incluyen en esta zona 2 los terrenos donde la protección de sus valores naturales se puede compatibilizar con una explotación racional y sostenible de sus recursos. Son los suelos preservados por la ordenación urbanística, por tanto, áreas no transformadas, con valores paisajísticos o ambientales relevantes, que deben ser preservados de desarrollos urbanísticos.

5.4.3.- Zona 3. Suelos Afectados por flujos preferentes (AFP)

Se incluyen en la Zona son los suelos afectados por flujo preferente de cauces según la legislación de aguas. Coincide con los suelos preservados por riesgos ciertos.

El objeto de esta zona es establecer una regulación de usos específica mientras estos riesgos subsistan. Acreditada la inexistencia de riesgo, los terrenos se incluirán en zona 4 ó 5 según corresponda.

5.4.4.- Zona 4. Suelos con Valores Naturales o Rurales (VNR)

Se incluyen aquellos suelos donde el desarrollo de todos los usos ordinarios y extraordinarios en suelo rústico permitidos, con carácter general, en este Plan se considera compatible con la preservación de sus valores ambientales.

5.4.5.- Zona 5. Entorno del medio urbano (EMU)

Comprende aquellos suelos con valores naturales o rurales pero situados dentro o en el borde del suelo urbano.

En estos suelos se limitan aquellos usos y actuaciones cuya implantación pudiera resultar incompatible con el medio urbano y que, por su carácter nocivo, insalubre, molesto o peligroso, deban implantarse distanciadas del medio urbano y también aquellos que resulten incoherentes o dificulten el desarrollo urbanístico a corto o medio plazo de los terrenos.

5.4.6.- Zona 6. Suelo Sin valores ambientales (SVA)

Son suelos que forman parte de desarrollos urbanísticos realizados por los municipios colindantes (Benahavís y Mijas) y que, debido al

replanteamiento de las lindes del municipio, han quedado situados dentro del término municipal de Marbella.

Estos terrenos se incluyen transitoriamente en suelo rústico al no estar integrados en la malla urbana de Marbella y resultar imposible verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación urbanística vigente para su clasificación como suelo urbano.

No obstante, se clasificarán como suelo urbano si así lo acreditaran los municipios colindantes donde se han producido estos desarrollos urbanísticos

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



6.1.- INTRODUCCIÓN

Según la LISTA, el Modelo de Ordenación General se integra entre otros por el **Esquema de elementos estructurantes** compuesto por la definición esquemática de los **sistemas generales** entendiéndose como tales aquellas dotaciones públicas de carácter general (las que dan servicio a la generalidad de la población). Se distinguen:

- Sistema General de Áreas Libres.
- Sistema General de Equipamiento Comunitario
- Sistema General de Movilidad.
- Redes generales de Infraestructuras y Servicios Técnicos.

El esquema de elementos estructurantes viene grafiado en los planos 0.2, 0.2.1 y 0.2.2. del presente PGOM.

El PGOM **identifica y delimita** los sistemas generales existentes.

Asimismo, se identifican, con carácter no vinculante, los sistemas generales **necesarios** para satisfacer las nuevas demandas de la población, incluyendo, en su caso, la propuesta de **ampliación** de algunos de los ya existentes.

La delimitación de un sistema general existente implica un régimen concreto de uso y edificación, así como la afección al uso público de la parcela.

- La ordenación urbanística detallada de los sistemas generales en el suelo urbano se realizará en el Plan de Ordenación Urbana o Plan Especial.
- La ordenación detallada de los sistemas generales incluidos en actuaciones de nueva urbanización se realizará en el instrumento de ordenación que contenga la ordenación detallada.
- La ordenación detallada de los sistemas generales que se incluyan en el suelo rústico que requiera desarrollo urbanístico se realizará a través de un Plan Especial.

6.2.- ESQUEMA DE ELEMENTOS ESTRUCTURANTES. CRITERIOS GENERALES

La localización, delimitación y ordenación detallada en suelo urbano de los terrenos precisos para los nuevos sistemas generales o para la ampliación de los existentes identificados en el presente Plan General, se podrá efectuar, justificadamente y en función de las necesidades concretas y temporales municipales, bien en el Plan Especial redactado al efecto o bien en los correspondientes instrumentos de ordenación detallada (POU, PRI y EO).

Corresponde al Plan Parcial (PP) que establezca la ordenación detallada de las ATU-NU, la previsión conforme a las directrices que, al efecto, se establecen en el presente Plan General, de los sistemas generales que se precisen en dichas actuaciones.

Aprobado el instrumento de ordenación que contenga la localización, delimitación y ordenación detallada del sistema general, la reserva de suelo efectuada en dicho instrumento tendrá la vigencia que en el mismo se indique, vigencia que, en todo caso, no será superior a 5 años. Transcurrido dicho plazo, la reserva dejará de tener efectos.

TÍTULO 6. EL ESQUEMA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES Y DEL FUTURO DESARROLLO URBANO

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



6.3.- ELEMENTOS GENERALES

6.3.1.- Espacios libres y zonas verdes.

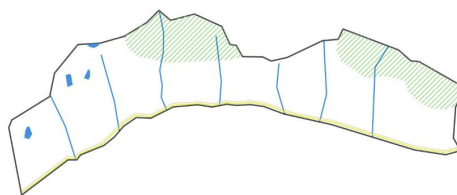
Concepto de ordenación

Este plan pretende enfocar las áreas libres: espacios libres y zonas verdes dentro de un marco "de **Paisaje**"; es decir, aunando tanto las partes del territorio que son el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y de las zonas transformadas por los humanos.

El Paisaje de Marbella está constituido principalmente por sus recursos territoriales básicos, que podrían describirse como los elementos naturales innatos en el territorio: lagos, montes, playas, arboledas,...A esta capa hay que sumar los elementos construidos por el hombre: toda la red de sistemas general y local de áreas libres existente en el municipio.

Ahora pretendemos aunar los elementos naturales con los antropizados. Sustentando el esquema de espacios libres y zonas verdes de Marbella en su sistema de espacios naturales, es decir, el sistema de áreas libres bebe de los recursos naturales del territorio con una doble intención: garantizar el cuidado y la sostenibilidad del medioambiente, a la vez que fomenta la creación de zonas verdes o espacios libres para el uso y disfrute de la población. Pretendemos **crear una simbiosis con el medio ambiente**. De esta manera, se diluye el límite entre lo natural y lo creado por el humano y empiezan a trabajar conjuntamente creando una verdadera **Infraestructura Verde** en el territorio. Creando un "municipio Paisaje". A partir de ahora hay que entender que la propia ciudad es un nuevo ecosistema, donde los límites entre lo natural y lo artificial está diluido, y que su finalidad es albergar y cuidar tanto a los humanos como al resto de seres vivos que habitan en ella. Para conseguir dicha Infraestructura Verde el municipio necesita una **estrategia**:

1. Basarse en los elementos naturales (recursos territoriales básicos) que conforman el territorio convirtiéndolos en el esqueleto que sustente la infraestructura verde:



El **litoral** es un recurso fundamental en nuestro municipio. El 42% del perímetro municipal está bañado por el mar Mediterráneo. Por lo tanto adoptar medidas que mitiguen los efectos del cambio climático y que pongan en valor nuestro litoral es clave para Marbella. Cumpliendo la **directriz 8. Potenciar el litoral** definida en esta memoria (definición del modelo general de ordenación del municipio).

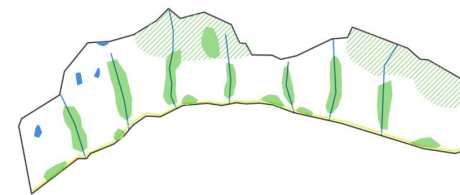
La cuantiosa presencia de ríos y arroyos en el municipio crean un ecosistema maravilloso. Vamos a poner en valor nuestros arroyos de manera que sean unos verdaderos **corredores fluviales** donde la flora y la fauna se extienda de norte a sur de nuestro territorio. La **directriz 5. Fortalecer los corredores fluviales** pone el foco en estos caminos del agua y es esencial en aras de conseguir un municipio paisaje.

No hay que pasar por alto las masas de agua tales como: el embalse Viejo, el embalse nuevo (lago de las tortugas) y el embalse de las medranas así como el Pantano de La Concepción, elementos paisajísticos claves en el municipio.

Sierra Blanca posee un valor extraordinario, no solo por su majestuosidad con el pico de la Concha que se emerge 1.215 msnm sino también por su flora y fauna, siendo, casi toda su extensión en nuestro municipio, monte público. Este hecho favorece el uso y disfrute del monte por nuestros habitantes, convirtiéndose en un elemento fundamental de nuestro sistema de espacios públicos. Siendo misión del municipio velar por su adecuado uso, disfrute y conservación. Al este, merece su mención especial en este apartado La Loma de las Cabrillas.

Por lo tanto, la primera parte de esta estrategia es promover la integración de los elementos naturales existentes, potenciando la vinculación de la ciudad existente con su contexto natural. Sirviendo de cimientos para seguir avanzando:

2. Potenciar dichos elementos naturales apoyando los elementos "artificiales" proyectados por el hombre: apoyamos en esos maravillosos corredores fluviales nuestra red de zonas verdes, usamos el eje litoral para crear parques litorales y usamos las arboledas y elementos de interés paisajísticos para crear parques.



Gran parte del peso de esta segunda parte de la estrategia la lleva el cumplimiento de la **directriz 6. Mejorar la red de espacios libres y zonas verdes**. Nos preocupamos de cubrir los accesos a la playa, promover las zonas verdes y áreas libres en el litoral: garantizan el acceso y uso público del frente litoral y vinculados a la puesta en valor del espacio litoral. Además, cumpliendo nuestro compromiso con el medio ambiente, todas aquellas parcelas o solares insertas en la malla urbana con alto valor paisajístico, ya sea por su vinculación al litoral, por su posición estratégica, por su vinculación a un río o arroyo o por su masa arbórea deben pasar a formar parte de la infraestructura verde.

En este apartado cabe apostillar dos cuestiones clave:

La primera coge importancia en la ciudad compacta, y trata de la importancia que toma el complejo inmobiliario y los nuevos desarrollos edificatorios en conseguir una ciudad verde. En una ciudad compacta y densa, cada centímetro cuenta, por lo que las cubiertas ajardinadas y las terrazas van a ser protagonistas indiscutibles de la ciudad. La cubierta ajardinada, (debido a su tamaño), debe considerarse como un elemento indiscutible en el diseño de las nuevas ciudades, asociando programas públicos con privados.

La segunda, la protagoniza la ciudad dispersa, y es crucial en nuestro municipio debido a nuestra idiosincrasia. Las parcelas ajardinadas privadas constituyen una parte importante del espacio verde urbano, y como tal, hay que propiciar que estos espacios privados sigan formando parte de nuestra infraestructura verde.

Es indiscutible que debemos incluir los espacios libres y zonas verdes en una proporción suficiente que no solo cumpla la función de esparcimiento público o privado, sino que contribuyan a mitigar los efectos del cambio climático y a la vinculación con su contexto natural.

3. Coser todo el tejido verde anterior con un sistema de sendas peatonales que además de permitir la accesibilidad de los habitantes y visitantes de Marbella, garanticen la convivencia de los ecosistemas y protejan y fomenten la biodiversidad en el municipio.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

***567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

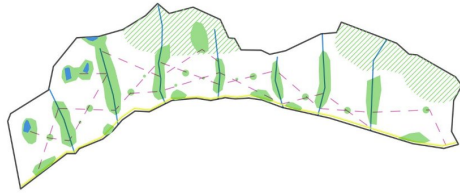
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA



Una ciudad se construye a base de vivencias y posteriormente se diseña para mejorar esa vivencia. Nuestra ciudad está construida, con sus virtudes y defectos, ahora es el momento de centrarnos en el espacio urbano y mejorarlo, pensando en quienes lo habitan. Los peatones son los verdaderos dueños de la ciudad y los protagonistas en el espacio público. LA **directriz 7. Integrar la red de áreas libres con sendas peatonales** se centra en crear una malla verde de sendas peatonales y ciclistas.

Esta tercera y última parte de la estrategia no es baladí. Tiene una gran importancia e implicación en el diseño urbano así como una fuerte incidencia en la segunda parte de la estrategia, los espacios libres y zonas verdes. Los cuales deben re-articularse permitiendo el flujo peatonal dentro de la ciudad. Es decir, deben ser franqueables por todos sus linderos. No es permisible, en una ciudad, un área libre pública con linderos a varias calles cercada en su perímetro y un único acceso por un vial. En el momento en que consigamos que ese espacio se abra a todos sus linderos, conseguiremos una dudad mejor conectada y una mayor accesibilidad de las dotaciones para sus habitantes. En cumplimiento de este tercer apartado conseguiremos una ciudad paseable. Una ciudad vivible, tanto para el peatón como para la fauna y la flora que la alberga.

Espacios libres y zonas verdes: Áreas libres. Ordenación:

Dada la complejidad del municipio en cuanto a maneras de ocupar: la ciudad compacta versus la ciudad dispersa, entendemos que los sistemas generales deben reflejar esa dicotomía. Es decir, en los núcleos urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara, con un tejido más denso y una escala urbana más cercana al peatón, los sistemas generales se ajustan a esa escala humana: por regla general, tiene un tamaño más controlado y una mayor proximidad entre ellos. Sin embargo, en la ciudad dispersa, donde la escala, debido al tejido más disperso, se rige al vehículo privado, los sistemas generales están más dispersos y toman un tamaño mayor.

En las siguientes tablas queda resumido el conjunto de elementos que integran el Sistema General de Áreas Libres donde se ha computado como superficie la delimitada en suelo urbano (salvo en los parques forestales ubicados en suelo rústico) y fuera de la zona de dominio público deslindado o cartográfico.

1. Espacios Libres.

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m²)	Sup. a ampliar (m²)
SG-AL-1	Plaza de San Pedro Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	5.590,07	
SG-AL-2	Bulevar Dan Pedro Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	52.768,82	
SG-AL-3	Avenida del Mediterráneo	San Pedro	Urbano	Existente	23.050,07	
SG-AL-4	Paseo Marítimo	T.M.	Urbano/Rústico	Existente	60.850,30	
SG-AL-5	Plaza de los Naranjos	Marbella	Urbano	Existente	2.005,27	
SG-AL-6	Plaza Las Albarizas	Marbella	Urbano	Existente	16.903,91	
SG-AL-7	Parque de los Enamorados	Marbella	Urbano	Existente	5.747,38	
SG-AL-8	Plaza del Mar	Marbella	Urbano	Existente	10.183,81	
SG-AL-9	Avenida del Mar	Marbella	Urbano	Existente	7.128,76	

Tabla 1: SS.GG. de Áreas Libres. Espacios Libres.

El total de superficie computada existente destinada a Espacios Libres es de 184.228,39 m²

2. Zonas Verdes.

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m²)	Sup. a ampliar (m²)
SG-AL-35	Parque Elviria Sur	La Vibora	Existente	Urbano	126.294,27	
SG-AL-36	Parque Nagüeles	Nagüeles	Existente	Urbano/Rústico	335.011,00	
SG-AL-37	Parque Pinar del Alicante	Alicante	Propuesto	Rústico		
SG-AL-38	Parque Puerto Rico	Marbella	Existente	Rústico	195.253,85	

Tabla 2: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Forestales)

El total de superficie computada existente destinada a Zonas Verdes (Parques Forestales) es de 656.559,12 m².

El total de superficie computada existente destinada a Zonas Verdes (Parques Litorales) es de 74.780,05 m².

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m²)	Sup. a ampliar (m²)
SG-AL-25	Parque de las Dunas	Alicante	Rústico	Propuesto		
SG-AL-26	Parque Dunas de Artola	La Vibora	Rústico	Propuesto		
SG-AL-27	Parque Ranchotel	La Vibora	Urbano	Existente	2.019,75	
SG-AL-28	Parque de las Termas Romanas de las Bóvedas	San Pedro	Urbano	Existente a ampliar	3.820,84	2.821,84
SG-AL-29	Parque Hotel La Playa	Alicante	Urbano	Existente	1.950,40	
SG-AL-30	Parque Real de Zaragoza	Alicante	Urbano	Existente a ampliar	14.668,83	5.124,05
SG-AL-31	Parque Hotel Pinomar	Alicante	Urbano	Propuesto		3.420,49
SG-AL-32	Parque Basílica Vega del Mar	San Pedro	Urbano	Existente a ampliar	13.453,30	12.034,10
SG-AL-33	Parque Avenida del Mediterráneo	San Pedro	Urbano	Existente	3.862,59	
SG-AL-34	Parque del Pinar	Rio Real	Urbano	Existente	35.004,34	

Tabla 3: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Litorales)

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m²)	Sup. a ampliar (m²)
SG-AL-10	Parque de la Constitución	Marbella	Urbano	Existente	21.285,46	
SG-AL-11	Alameda de Marbella	Marbella	Urbano	Existente	5.572,14	
SG-AL-12	Parque Calvario	Marbella	Urbano	Existente	8.946,03	
SG-AL-13	Parque Pecho de las Cuevas	Marbella	Urbano	Existente a ampliar	40.795,57	1.850,60
SG-AL-14	Parque Artola	La Vibora	Urbano	Existente	91.290,27	
SG-AL-15	Parque Vigil de Quiñones	Marbella	Urbano	Existente	30.352,77	
SG-AL-16	Parque Marblanca	Marbella	Urbano	Existente	16.765,78	
SG-AL-17	Parque Trapiche	Marbella	Urbano	Existente	26.109,59	
SG-AL-18	Parque Siete Revueltas	Alicante	Urbano	Propuesto		
SG-AL-19	Parque Guadaiza	San Pedro	Urbano	Propuesto		
SG-AL-20	Parque Pantano Viejo del Ángel	Nueva Andalucía	Urbano	Existente	115.420,91	
SG-AL-21	Parque del Lago de las Tortugas	Nueva Andalucía	Urbano	Existente a ampliar	273.733,30	10.285,16
SG-AL-22	Parque Coto de los Dolores	La Vibora	Urbano	Existente	62.423,30	
SG-AL-23	Parque Marbería	Nagüeles	Rústico	Propuesto		
SG-AL-24	Parque Forestal Los Tres Jardines	San Pedro	Existente	Urbano	91.512,70	

Tabla 4: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Urbanos)

El total de superficie computada existente destinada a Zonas Verdes (Parques Urbanos) es de 784.207,82 m².

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m²)	Sup. a ampliar (m²)
SG-AL-39	Parque Arroyo Guadalpin	Marbella	Urbano	Existente a ampliar	106.106,22	50.152,10
SG-AL-40	Parque Arroyo Realejo (tramo norte)	Rio Real	Urbano/Rústico	Propuesto		
SG-AL-41	Parque Arroyo Realejo 2	Rio Real	Rústico	Propuesto		
SG-AL-42	Parque Arroyo Siete Revueltas	Rio Real	Rústico	Propuesto		
SG-AL-43	Parque del Arroyo de las Cañas Verdes	Nueva Andalucía	Urbano	Existente a ampliar	12.482,20	4.901,10
SG-AL-44	Parque Arroyo de las Represas	Marbella	Urbano	Existente	36.712,93	
SG-AL-45	Parque Arroyo Alicante	Alicante	Urbano	Existente	13.627,80	
SG-AL-46	Parque del Arroyo Sequillo	Alicante	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	4.599,96	17.908,40
SG-AL-47	Parque del Arroyo de San Francisco	La Vibora	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	58.279,60	5.080,07
SG-AL-48	Parque Arroyo Benabolá	Nueva Andalucía	Urbano	Existente a ampliar	54.047,50	17.966,10
SG-AL-49	Parque Arroyo Segundo	Rio Real	Urbano/Rústico	Propuesto		3.594,14
SG-AL-50	Parque Arroyo Calera	Rio Real	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	7.322,25	53.267,00
SG-AL-51	Parque Arroyo Paloma	Rio Real	Urbano	Existente a ampliar	82.878,06	18.968,78
SG-AL-52	Parque del Arroyo del Tejar	Nagüeles	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	77.625,90	15.204,30
SG-AL-53	Parque Arroyo de la Cruz	Nagüeles	Urbano	Existente a ampliar	52.612,20	5.307,70
SG-AL-54	Parque Arroyo Nagüeles	Nagüeles	Urbano	Existente a ampliar	62.299,80	2.412,66
SG-AL-55	Parque Arroyo Realejo (tramo sur)	Existente	Urbano/Rústico	Urbano/Rústico	7.604,86	
SG-AL-56	Parque Arroyo de las Piedras	Nagüeles	Urbano	Existente a ampliar	14.725,70	8.202,11
SG-AL-57	Arroyo del Chopo-Parque de las Medranas	San Pedro	Urbano	Existente a ampliar	95.013,10	771,76

Tabla 5: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Fluviales)

El total de superficie computada existente destinada a Zonas Verdes (Parques Fluviales) es de 685.938,08 m².

3. Estandar existente de Sistemas Generales de Áreas Libres. (Espacios libres y Zonas Verdes)

Uno de los criterios establecidos en la LISTA, en relación a la ordenación urbanística, es la de dotar a la ciudad de espacios libres y zonas verdes en proporción suficiente para atender a las necesidades de esparcimiento de la población y para contribuir a mitigar el cambio climático.

El Reglamento de Planeamiento establece, con carácter general, que la proporción de espacios libres destinados a parques públicos y zonas verdes no será inferior a cinco metros cuadrados por habitante. Esta

dotación, en cualquier caso, parece claramente insuficiente para municipios con una población superior a 100.000 habitantes para los que consideramos que dicha dotación no debe ser inferior a diez metros cuadrados por habitante.

Techo Poblacional

Según queda justificado en la memoria de información la estimación de la media anual de población es de **195.416 habitantes**.

Superficie existente destinada al Sistema General de Áreas Libres.

La cuantificación de la superficie destinada al conjunto de Sistemas Generales de Espacios Libres y Zonas Verdes es la siguiente:

Espacios Libres	184.228,39 m²
Zonas Verdes:	
Parques Forestales	656.559,12 m²
Parques Litorales	74.780,05 m²
Parques Urbanos	784.207,82 m²
Parques Fluviales	685.938,08 m²
Total Zonas Verdes	2.201.485,07 m²

Que arroja una suma total de **2.385.713,46 m²** lo que supone que para el techo poblacional de promedio anual indicado se obtiene un estándar de **12,20 m² /habitante**.

Estandar de Áreas Libres:

Teniendo en cuenta sin embargo el último dato oficial de la población empadronada en Marbella (INE a 01/01/2021), que es de **147.958** habitantes, el estándar resultante existente de SS.GG. de Áreas Libres tendría el siguiente valor de cálculo:

$$2.385.713,46 \text{ m}^2 / 147.958 \text{ habitantes} = 16,12 \text{ m}^2 / \text{habitante}$$

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	ESTADO	CLASIFICACIÓN	Sup. Existente (m²) (I)	Sup. a ampliar (m²) (II)
SG-AL-1	Plaza de San Pedro Alcántara	San Pedro	Existente	Urbano	5.590,07	
SG-AL-2	Bulevar Dan Pedro Alcántara	San Pedro	Existente	Urbano	52.768,82	
SG-AL-3	Avenida del Mediterráneo	San Pedro	Existente	Urbano	23.050,07	
SG-AL-4	Paseo Marítimo	T.M.	Existente	Urbano/Rústico	60.850,30	
SG-AL-5	Plaza de los Naranjos	Marbella	Existente	Urbano	2.005,27	
SG-AL-6	Plaza Las Albarizas	Marbella	Existente	Urbano	16.903,91	
SG-AL-7	Parque de los Enamorados	Marbella	Existente	Urbano	5.747,38	
SG-AL-8	Plaza del Mar	Marbella	Existente	Urbano	10.183,81	
SG-AL-9	Avenida del Mar	Marbella	Existente	Urbano	7.128,76	
SG-AL-10	Parque de la Constitución	Marbella	Existente	Urbano	21.285,46	
SG-AL-11	Alameda de Marbella	Marbella	Existente	Urbano	5.572,14	
SG-AL-12	Parque Calvario	Marbella	Existente	Urbano	8.946,03	
SG-AL-13	Parque Pecho de las Cuevas	Marbella	Existente a ampliar	Urbano	40.795,57	1.850,60
SG-AL-14	Parque Artola	La Vibora	Existente	Urbano	91.290,27	
SG-AL-15	Parque Vigil de Quiriones	Marbella	Existente	Urbano	30.352,77	
SG-AL-16	Parque Xarblanca	Marbella	Existente	Urbano	16.765,78	
SG-AL-17	Parque Trapiche	Marbella	Existente	Urbano	26.109,59	
SG-AL-18	Parque Siete Revueltas	Alicante	Propuesto	Urbano		
SG-AL-19	Parque Guadaiza	San Pedro	Propuesto	Urbano		
SG-AL-20	Parque Pantano Viejo del Ángel	Nueva Andalucía	Existente	Urbano	115.420,91	
SG-AL-21	Parque del Lago de las Tortugas	Nueva Andalucía	Existente a ampliar	Urbano	273.733,30	10.285,16
SG-AL-22	Parque Coto de los Dolores	La Vibora	Existente	Urbano	62.423,30	
SG-AL-23	Parque Marberia	Nagüeles	Propuesto	Rústico		
SG-AL-24	Parque Forestal Los Tres Jardines	San Pedro	Existente	Urbano	91.512,70	
SG-AL-25	Parque de las Dunas	Alicante	Propuesto	Rústico		
SG-AL-26	Parque Dunas de Artola	La Vibora	Propuesto	Rústico		
SG-AL-27	Parque Ranchotel	La Vibora	Existente	Urbano	2.019,75	
SG-AL-28	Parque de las Termas Romanas de las Bóvedas	San Pedro	Existente a ampliar	Rústico	3.820,84	2.821,84
SG-AL-29	Parque Hotel La Playa	Alicante	Existente	Rústico	1.950,40	
SG-AL-30	Parque Real de Zaragoza	Alicante	Existente a ampliar	Rústico	14.668,83	5.124,05
SG-AL-31	Parque Hotel Pinomar	Alicante	Propuesto	Rústico		3.420,49
SG-AL-32	Parque Basílica Vega del Mar	San Pedro	Existente a ampliar	Rústico	13.453,30	12.034,10
SG-AL-33	Parque Avenida del Mediterráneo	San Pedro	Existente	Rústico	3.862,59	

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	ESTADO	CLASIFICACIÓN	Sup. Existente (m²) (1)	Sup. a ampliar (m²) (1)
SG-AL-34	Parque del Pinar	Rio Real	Existente a ampliar	Urbano	35.004,34	
SG-AL-35	Parque Elviria Sur	La Vibora	Existente	Urbano	126.294,27	
SG-AL-36	Parque Nagüeles	Nagüeles	Existente	Urbano/Rústico	335.011,00	
SG-AL-37	Parque Pinar del Alicate	Alicarte	Propuesto	Rústico		
SG-AL-38	Parque Puerto Rico	Marbella	Existente	Rústico	195.253,85	
SG-AL-39	Parque Arroyo Guadalpin	Marbella	Existente a ampliar	Urbano	106.106,22	50.152,10
SG-AL-40	Parque Arroyo Realejo (tramo norte)	Rio Real	Propuesto	Urbano/Rústico		
SG-AL-41	Parque Arroyo Realejo 2	Rio Real	Propuesto	Rústico		
SG-AL-42	Parque Arroyo Siete Revueltas	Rio Real	Propuesto	Rústico		
SG-AL-43	Parque del Arroyo de las Cañas Verdes	Nueva Andalucía	Existente a ampliar	Urbano	12.482,20	4.901,10
SG-AL-44	Parque Arroyo de las Represas	Marbella	Existente	Urbano	36.712,93	
SG-AL-45	Parque Arroyo Alicate	Alicate	Existente	Urbano	13.627,80	
SG-AL-46	Parque del Arroyo Sequillo	Alicate	Existente a ampliar	Urbano/Rústico	4.599,96	17.908,40
SG-AL-47	Parque del Arroyo de San Francisco	La Vibora	Existente a ampliar	Urbano/Rústico	58.279,60	5.080,07
SG-AL-48	Parque Arroyo Benabola	Nueva Andalucía	Existente a ampliar	Urbano	54.047,50	17.966,10
SG-AL-49	Parque Arroyo Segundo	Rio Real	Propuesto	Urbano/Rústico		3.594,14
SG-AL-50	Parque Arroyo Calera	Rio Real	Existente a ampliar	Urbano/Rústico	7.322,25	53.267,00
SG-AL-51	Parque Arroyo Paloma	Rio Real	Existente a ampliar	Urbano	82.878,06	18.968,78
SG-AL-52	Parque del Arroyo del Tejar	Nagüeles	Existente a ampliar	Urbano/Rústico	77.625,90	15.204,30
SG-AL-53	Parque Arroyo de la Cruz	Nagüeles	Existente a ampliar	Urbano	52.612,20	5.307,70
SG-AL-54	Parque Arroyo Nagüeles	Nagüeles	Existente a ampliar	Urbano	62.299,80	2.412,66
SG-AL-55	Parque Arroyo Realejo (tramo sur)	Existente	Existente	Urbano/Rústico	7.604,86	
SG-AL-56	Parque Arroyo de las Piedras	Nagüeles	Existente a ampliar	Urbano	14.725,70	8.202,11
SG-AL-57	Arroyo del Chopo-Parque de las Medranas	San Pedro	Existente a ampliar	Urbano	95.013,10	771,76
			TOTAL		2.385.713,46	239.272,46

(1) Superficies fuera de la zona de dominio público deslindado o cartográfico (en el caso de que el S.S.GG. no haya sido obtenido solo se computa la superficie clasificada como suelo urbano).

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

4. S.GG. de Áreas Libres: Espacios Libres



Figura 19: S.GG. de Áreas Libres: Espacios Libres

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

5. S.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Forestales)

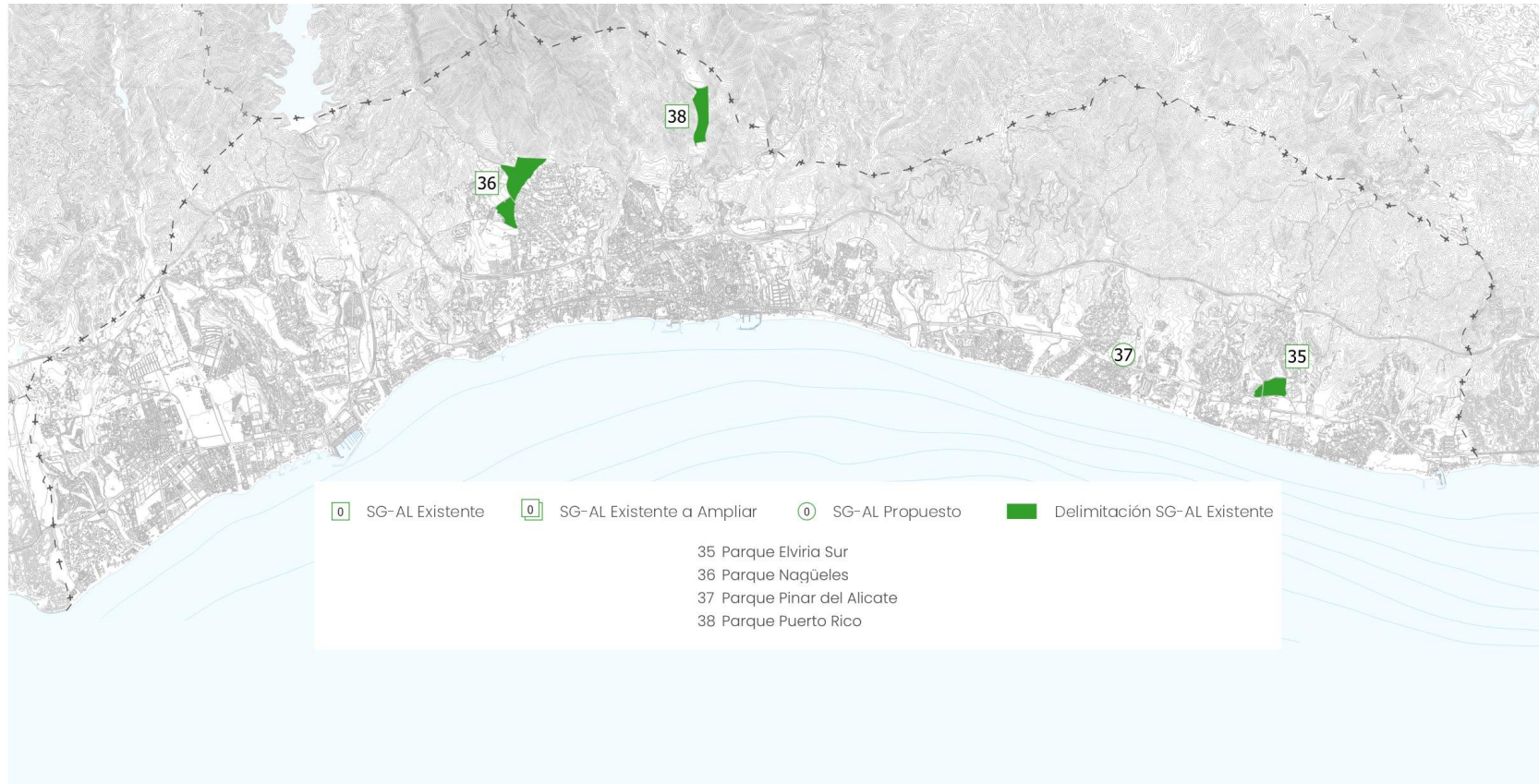


Figura 20: S.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Forestales)

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

6. SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Litorales).



Figura 21: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Litorales).

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

7. SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes. Parques Urbanos.

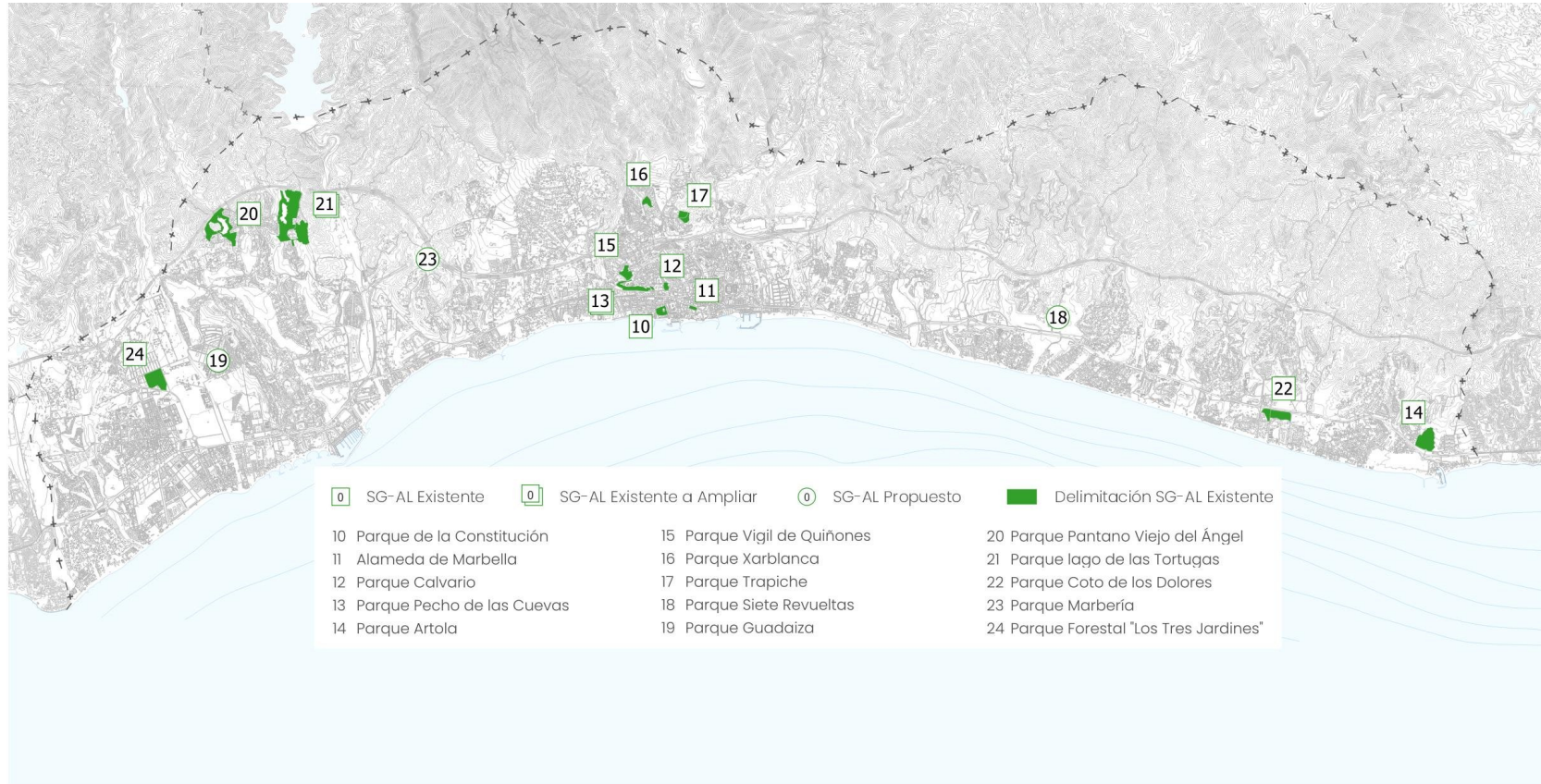


Figura 22: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes. Parques Urbanos.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

8. SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Fluviales)

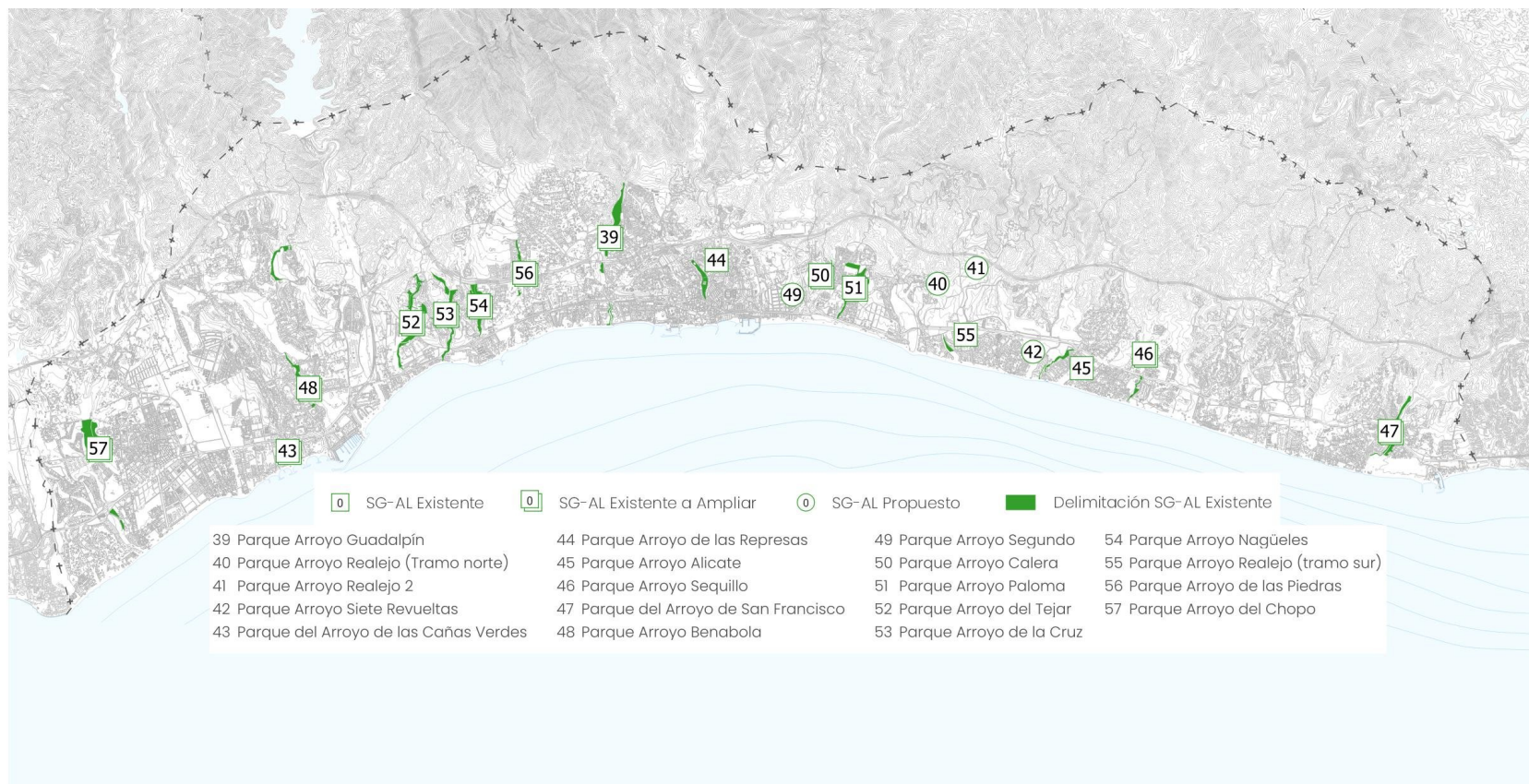


Figura 23: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Fluviales)

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

6.3.2.- Sistema General de Equipamientos Comunitarios

Introducción

El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana incluye entre los principios rectores de un desarrollo territorial y urbano sostenible:

- La mejora de la calidad y funcionalidad de las dotaciones, infraestructuras y espacios públicos al servicio de todos los ciudadanos así como el fomento de unos servicios generales más eficientes económica y ambientalmente.
- Garantizar el acceso universal de los ciudadanos, de acuerdo con los requerimientos legales mínimos, a las infraestructuras, dotaciones, equipamientos, transportes y servicios.
- Integrar en el tejido urbano cuantos usos resulten compatibles con la función residencial, para contribuir al equilibrio de las ciudades y de los núcleos residenciales, favoreciendo la diversidad de usos, la aproximación a los servicios, las dotaciones y los equipamientos a la comunidad residente, así como la cohesión y la integración social.

La Agenda Urbana Andaluza 2030 reconoce la dimensión social de los equipamientos públicos al ser elementos que contribuyen de manera relevante en la ampliación o reducción de la desigualdad social planteando, entre sus líneas estratégicas, el garantizar un acceso equitativo a los espacios y equipamientos públicos, no solo desde el punto de vista de accesibilidad y distribución espacial, sino también, en relación con la racionalización en su uso y puesta a disposición de la ciudadanía, con especial atención a la diversidad cultural, étnica y religiosa de la población.

La Agenda Urbana Andaluza promueve unos equipamientos públicos de calidad, seguros y accesibles, que favorezcan la equidad social. Una red de equipamientos distribuida equitativamente en el tejido urbano, garantizando su accesibilidad en todos los barrios y áreas de la ciudad, evitando la excesiva concentración y saturación de los mismos, con usos polivalentes y adaptados a las necesidades de la población, que generen espacios de comunidad y convivencia. Unos equipamientos que puedan ser compartidos entre distintas zonas de la ciudad e incluso entre municipios cercanos que, por sus características espaciales y funcionales así lo permitan.

En la exposición de motivos de la LISTA se plantea, entre las directrices para la ordenación urbanística destinadas a la consecución de estos fines y principios de la Agenda Urbana Andaluza, el impulso de una ciudad sostenible e integrada, mediante la dotación de servicios, espacios y equipamientos públicos y de vivienda

De ahí que la ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento deberá determinar la reserva, afectación y protección del suelo dotacional, entendiendo por éste el que deba servir de soporte a los servicios públicos colectivos; es decir, las infraestructuras, parques, jardines, espacios públicos, dotaciones y equipamientos públicos.

En el Plan Estratégico de Marbella-San Pedro 2022 se determina un modelo de ciudad estableciéndose una serie de líneas estratégicas tendentes a la consecución de ese modelo final. Entre los desafíos locales a los que se debe enfrentar la ciudad está la necesidad de su reequipamiento, en función de las necesidades de la población para conseguir los máximos niveles de calidad así como la cohesión e integración social.

Esta cuestiones han sido puestas de manifiesto en el periodo de información pública del Plan Estratégico, donde los participantes abogan por una Marbella que apueste por la calidad de vida de los ciudadanos, a partir de la mejora de los espacios públicos, las infraestructuras y los servicios de proximidad, conformando una ciudad “más amable”.

Entre los ejes estratégicos planteados están:

- La apuesta por una ciudad sostenible, incluyendo en este concepto la sostenibilidad social, basada en la cohesión social, para lo que incluye entre sus acciones la recuperación de los espacios ciudadanos como espacios de convivencia y socialización adaptados a las necesidades de sus habitantes.
- Conseguir que Marbella sea una ciudad de la excelencia que ofrezca los máximos niveles de calidad de vida a sus ciudadanos, para lo que se propone, entre otros, el desarrollo de grandes eventos deportivos, gastronómicos y culturales, apostando por la recuperación y puesta en valor del patrimonio local, los espacios culturales y las instalaciones deportivas de la ciudad así como la mejora de los equipamientos de salud y bienestar social para adaptarlos a las necesidades de la población, en calidad y en cantidad.
- Apostar por una ciudad del conocimiento y la innovación, para una sociedad creativa y emprendedora como solución para crear riqueza sostenible y prosperidad social. Para ello se propone, entre otras acciones, la mejora de los espacios educativos adaptándolos a las necesidades de la población en calidad y cantidad, la puesta en valor de equipamientos culturales con arquitecturas atractivas, la creación de un Museo de la Ciudad para poner en valor su historia, su patrimonio, sus tradiciones, sus modos de vida, etc, instalación de centros I+D+i en colaboración con centros universitarios y empresas, promoción de espacios para fomentar la innovación (viveros, centros de empresas, centros tecnológicos, fábricas de creación, espacios co-working específicos, etc.).

Todo proyecto de reconstrucción de la ciudad debe tener como principal objetivo el asegurar la necesaria calidad tanto material como ambiental y

en este sentido los equipamientos tienen un papel protagonista por su doble función: ser elementos que aseguran la cohesión e integración social y que contribuyen a la necesaria articulación entre los distintos territorios.

El Plan debe operar, por tanto, bajo estas dos funciones, de una parte asegurando el adecuado nivel dotacional a escala de barrios (dotaciones locales) y de otra parte fomentando la disposición estratégica de los distintos elementos que componen la red del sistema general de equipamientos en aras de asegurar la correcta vertebración e interrelación de los distintos elementos que forman parte de la diversidad polinuclear del Municipio de Marbella.

En relación a la primera de estas funciones nos encontramos con las dotaciones locales, equipamientos públicos distribuidos a nivel de barrio. Estos elementos deben contribuir de manera indiscutible a la integración social, propiciando la creación de espacios colectivos de encuentro e interrelación, donde se fomente una participación ciudadana activa basada en un uso equitativo por parte de los distintos sectores sociales y donde sean los propios usuarios los gestores de las actividades que se puedan realizar.

Estos espacios deben responder a las nuevas necesidades que plantea la sociedad actual, y entender el equipamiento local, no en el sentido ortodoxo de la legislación urbanística, sino como espacios con un uso flexible, capaces de albergar en un único contenedor actividades formativas, culturales, ocupacionales, asistenciales o cualesquiera otras que puedan surgir a lo largo del tiempo. De lo contrario volveremos a encontrarnos con numerosas parcelas sin edificar debido a que el uso para el que se había calificado el equipamiento no se corresponde con las necesidades de la colectividad.

Los criterios a seguir para la implantación de una red de dotaciones locales que aseguren esta funcionalidad deben ser:

- Asegurar un uso “equitativo” por parte de todos y cada uno de los ciudadanos a los que van destinados. La concentración de estos elementos en la periferia de los barrios provocan su no utilización por parte de los habitantes más alejados.
- Debe promulgar la cohesión social frente a la compleja diversidad (económica, cultural y social) de los usuarios a los que van destinados. Para ello resulta necesario que estos suelos se ubiquen en zonas “frontera” entre los distintos barrios.
- Estos elementos deben estar rodeados de espacios urbanos con la calidad necesaria para que propicien el encuentro y la interrelación de los vecinos, procediéndose, si fuera necesario, a la previsión de operaciones de recuperación de ese espacio público colectivo.
- Se debe garantizar un uso eficiente de estos espacios públicos, en atención a las necesidades que a lo largo del tiempo pueda requerir la

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Comunidad asegurando la necesaria flexibilidad del régimen de usos de estos suelos en función de las necesidades existentes o futuras.

- Relacionado con lo anterior, estos equipamientos deben ser concebido como espacios multifuncionales, adaptables a las demandas sociales de cada momento.
- Junto a las nuevas demandas sociales no debemos olvidar las relacionadas con el ocio y el deporte a las que debe atender el Plan con la necesaria redotación mediante la implantación de pequeños centros deportivos, a nivel de barrio, a ser posible ligados a espacios libres.
- En la sociedad actual en general y en la de Marbella en particular, adquiere una especial relevancia las necesidades vinculadas a un grupo específico de población, cada vez más importante, como es el de las personas mayores, que deben verse reflejado en el plan mediante la implantación de una red asistencial compuesta por centros de día, residencias geriátricas o equipamientos sanitarios.
- Además esta red dotacional debe estar basada en un criterio de sostenibilidad, acorde a las estrategias del modelo de movilidad del Plan, donde se apuesta por los usos no motorizados, el urbanismo de proximidad y la peatonalización progresiva de los centros urbanos.

Frente al sistema de dotaciones locales, nos encontramos con el Sistema General de Equipamientos Comunitarios constituido por aquellas dotaciones públicas que prestan servicio a la totalidad del municipio y que forman parte de la estructura urbana básica (esquema de elementos estructurantes del modelo general de ordenación) y así son calificadas por los instrumentos de ordenación urbanística general.

Condiciones de partida.

La nueva red de los elementos estructurantes que se defina en el Plan debe estar basada, necesariamente, en un análisis, revisión y readaptación de los espacios dotacionales ya existentes, adaptándolos a las nuevas necesidades de la ciudadanía completándola con aquellos otros necesarios y no existentes en atención a las nuevos requerimientos.

Una red dotacional pública en la que esté garantizado un acceso universal, de calidad y en cantidad suficiente para el conjunto de la ciudadanía y sin obviar que esta red se verá completada con el conjunto de dotaciones privadas.

En este sentido el Plan apuesta por el mantenimiento del importante sistema dotacional ya implantado en el municipio tal y como queda analizado en la memoria informativa sin dejar de tener en cuenta el nivel dotacional.

Atendiendo al Plan Estratégico el sistema de equipamientos debe conseguir hacer de Marbella una ciudad excelente permitiendo a sus

usuarios, tanto población residente como turística, satisfacer sus necesidades en materia de salud y bienestar, deporte, ocio y cultura. Esta red estará basada tanto en la remodelación de instalaciones ya existentes como en la creación de nuevos espacios, con arquitecturas suficientemente atractivas que los cualifiquen.

Para ello el Plan propone las áreas polifuncionales, repartidas a lo largo del territorio y principalmente en las grandes zonas de ensanche donde hay una mayor carencia dotacional en relación a los núcleos históricos. El objeto de estos elementos es el de servir como reservas de suelo que completen y complementen los equipamientos comunitarios del sistema

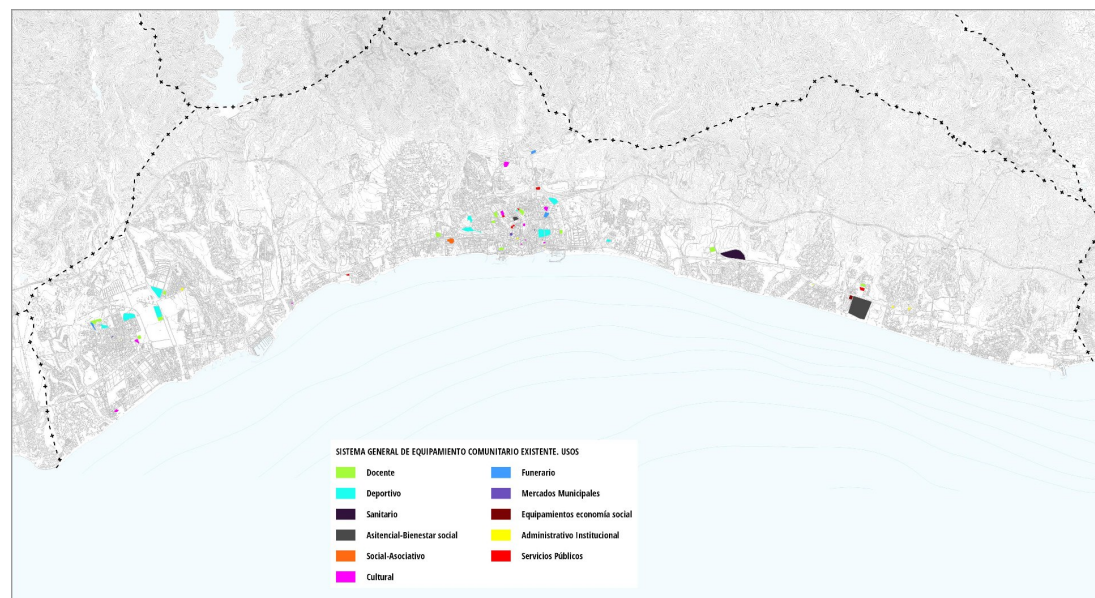


Figura 24: Sistema General de Equipamientos Comunitarios existente

Partiendo de estas premisas, varias son las líneas de actuación que se plantean en el nuevo modelo de ciudad en relación al sistema de equipamientos comunitarios.

De una parte, debe ser acorde al modelo de ciudad formulado en este Plan, basado en una ciudad-jardín, policéntrica, una ciudad del turismo y la cultura, del deporte y de la salud, de la educación y del conocimiento, una ciudad productiva e innovadora.

En relación a la **ciudad policéntrica** el Plan aboga por que el Sistema General de Equipamientos Comunitarios se implante en cada uno de estos núcleos siguiendo un criterio de proximidad que asegure un acceso universal al conjunto de la ciudadanía.

general preexistente siendo el Plan de Ordenación Urbana el que deberá establecer las directrices para la delimitación y caracterización de estos elementos en función de las necesidades de cada área funcional.

Por otra parte hay que tener en cuenta la importancia de Marbella como **ciudad del turismo** al ser éste el principal sector económico de la ciudad e impulsor del resto de los sectores. Un turismo de excelencia, que rompa con la estacionalidad y para el que se debe prever una oferta diversificada y de calidad.

En este contexto el Plan contribuye a potenciar la oferta cultural del municipio con la previsión del Museo de la Ciudad (o futuro museo de la Costa del Sol), el Aula del Mar o la puesta en valor del numeroso patrimonio

arqueológico existente como la Villa Romana de Río Verde, el Castillo Trapiche o la Basílica Vega del Mar.

A esto habría que añadir la planificación de espacios que permitan albergar eventos tanto de ocio como los vinculados a las ferias y congresos. De este modo el Plan, además del palacio de congresos existente, propone localizar un nuevo centro de convenciones en Holanducía y reconoce como dotación de carácter permanente el Auditorio La Cantera.

En el marco de Marbella como **ciudad del deporte y la salud** el Plan apuesta por la creación de espacios donde se puedan celebrar competiciones deportivas de alto nivel, tanto nacionales como internacionales para ello, junto a la remodelación del Estado Municipal de Marbella Antonio Lorenzo Cuevas, se propone una "ciudad del deporte", ubicada al nordeste del núcleo de Marbella, junto a la autopista AP-7 o la ampliación de infraestructuras deportivas existentes como el área deportiva Guadaiza, situada al sur de San Pedro Alcántara y de Nueva Andalucía.

Además se aumenta el suelo destinado al Sistema General Hospital Comarcal con el fin de permitir futuras ampliaciones.

De igual modo el Plan contribuye al fomento de Marbella como una **ciudad del conocimiento, productiva e innovadora** que permita la formación de personal especializado que, en última instancia, pueda ser destinado a nuevos sectores productivos con el fin de contribuir a una diversificación de la actividad económica local.

Tal y como se indica en el Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022 se debe apostar por una economía creativa o una industria creativa como sector económico que *involucre la generación de ideas y conocimiento, incluyendo sectores como el informático, la ingeniería, la educación, la sanidad o la cultura y el entretenimiento.*

Con este fin se plantean nuevas áreas de oportunidad con la previsión de espacios donde se puedan implantar centros universitarios o de formación que a su vez incluyan centros I+D+i, ligados a viveros de empresas, espacios co-working, etc. entre la que se encuentra la zona situada al sur de San Pedro Alcántara junto al Río Guadaiza, además de mantener equipamientos ya existentes como Andalucía LAB.

A su vez, esta estructura dotacional debe estar completamente integrada en el nuevo plan de movilidad urbana que se propone para Marbella, y debe estar basada en sus mismos criterios de sostenibilidad, optimizando los equipamientos existentes y asegurando un equilibrio tanto a escala urbana como metropolitana.

Este aspecto transversal de sostenibilidad ambiental, social y económica necesariamente debe quedar materializado en un modelo de ciudad de proximidad donde los grandes proyectos estratégicos coexistan con el

conjunto de elementos estructurantes de equipamientos comunitarios que aseguren el acceso universal para el conjunto de la ciudadanía.

De otra parte, atendiendo a la dimensión espacial de este sistema, las líneas de actuación que se han seguido son las siguientes:

- La necesidad de un **reequipamiento de la ciudad a partir de la reordenación del eje de la antigua carretera CN-340** (actual autovía A-7 y su tramo urbano). Sobre este elemento vertebrador de la ciudad nos encontramos gran parte del sistema de equipamientos existentes, debiendo ser éste el elemento que aglutine y en torno al que deban disponerse los grandes equipamientos de incidencia o interés regional o de carácter metropolitano, unos existentes y en funcionamiento, como el Hospital Comarcal de la Costa del Sol, para que el que debe preverse el suelo necesario que asegure futuras ampliaciones, otros ya previstos pero no ejecutados, como el área polifuncional de la zona oriental (Alicate). Entre los nuevos equipamientos ligados a esta infraestructura se propone un nuevo centro de convenciones, ubicado en la zona de Nueva Andalucía.
- **Reserva de suelos en las nuevas áreas de oportunidad** que se proponen en el Plan, para la ubicación de los nuevos equipamientos destinados a hacer de Marbella una ciudad de la educación y el conocimiento. Entre estas áreas de oportunidad nos encontramos la zona situada al sur de San Pedro Alcántara junto al Río Guadaiza.
- Creación de nuevos equipamientos ligados a las **nuevas áreas de centralidad urbana**. En este sentido hay que tener en cuenta la apuesta que el Plan hace por el **corredor ferroviario** de la Costa del Sol, como elemento clave en la **articulación** de la movilidad metropolitana, convirtiéndose sus intercambiadores en unas nuevas **zonas generadoras de actividad y centralidad urbana** y emplazamientos estratégicos para nuevos equipamientos (localizados en áreas plurifuncionales), acordes con las nuevas necesidades que se pueden generar en torno a estos espacios ligadas, fundamentalmente, al ocio, al tiempo libre y al esparcimiento en general.
- Creación de **nuevos equipamientos en las zonas de regeneración urbanas**, como la vinculada a la ampliación del Puerto de la Bajadilla donde, siguiendo las propuestas del Plan Estratégico, se propone la implantación de un gran equipamiento supralocal, destinado a museo municipal o posible museo de la Costa del Sol, o las diferentes áreas plurifuncionales previstas en distintas zonas como La Campana, en San Pedro Alcántara.
- Por último no habría que olvidar la importancia estratégica de Marbella a nivel subregional, lo que ha supuesto la previsión en el Plan de numerosos **equipamientos de incidencia o interés territorial**, algunos de ellos ya han sido nombrados como el Hospital Comarcal de la Costa del Sol y a los que habría que añadir la nueva sede de la ciudad de la Justicia, junto a la carretera de Ojén, en Marbella, el

auditorio La Cantera, al norte de Nagüeles o las sedes de Andalucía LAB y de la Mancomunidad de Municipios.

- A los anteriores habría que añadir la previsión de suelo para otros **equipamientos de rango ciudad**, de carácter local, que parte de la puesta en valor y redotación de equipamientos existentes como el complejo polideportivo de San Pedro Alcántara y el parque deportivo Vigil de Quiñones o el museo del grabado en Marbella.

Descripción del Sistema General de Equipamientos Comunitarios.

En base a lo anterior, la relación de elementos estructurales que componen el sistema general de equipamientos comunitarios necesarios, tanto existentes como propuestos, definidos en este PGOM son los que siguen, atendiendo a la dimensión del ámbito territorial al que dan servicio:

Elementos de **interés regional o supralocal** donde se incluyen los equipamientos de carácter territorial, de singular relevancia.

Parte de estos equipamientos ya existen y el Plan los mantiene por su carácter estratégico. La mayoría tienen un uso administrativo-institucional como son el **Centro de Servicios de la Mancomunidad de Municipios Costa del Sol Occidental** ubicado en Elviria, el edificio de la **Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol Occidental** en Alicante, el edificio de **Juzgados** y de la **Comandancia de Marina** ubicados en el núcleo de Marbella. Otros tienen un marcado carácter social-asociativo como son la **Ciudad del Tiempo Libre** en Alicante. Por último habría que destacar el equipamiento destinado a la sede de **Andalucía LAB**, centro de servicios, formación e innovación turística.

Entre los existentes habría que destacar la propuesta de mejora y ampliación del **Hospital Comarcal Costa del Sol**, ubicado en uno de los principales nudos estratégicos del municipio, donde el Plan prevé, además de un nuevo enlace con la AP-7 un **Intercambiador** modal. En relación a este equipamiento se ha previsto aumentar la superficie a calificar en previsión tanto de futuras necesidades de ampliación propias del complejo hospitalario como la implantación de otros servicios complementarios como puede ser una residencia para familiares de enfermos hospitalizados con tratamientos de larga duración, centros de día etc.

Junto a estos elementos existentes el Plan propone otros también necesarios y de carácter estratégico como son:

- **Ciudad de la Justicia**. Situado en la zona de la Torrecilla, próxima al cementerio municipal Virgen del Carmen, sobre un suelo de propiedad municipal, junto a la carretera A-355. Concebido como un nuevo complejo polifuncional, donde ubicar distintos equipamientos comunicarios como la nueva sede del Palacio de la Justicia de Marbella. Este equipamiento se incluye en una remodelación de la zona donde el Plan ha previsto, además, un nuevo enlace con la carretera.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



- **Ciudad de la Educación y el conocimiento.** Situada en la margen izquierda del Río Guadiza y vinculada a una futura actuación de transformación urbanística en la zona de El Rodeo. Se concibe como un espacio polifuncional destinados a centros de formación, investigación e innovación.
- **Centro de convenciones Holanducía.** Nuevo palacio de congresos situado en la zona de Nueva Andalucía, y vinculada a un futuro desarrollo del ámbito ubicado en la margen izquierda del Arroyo Benabola.
- **Auditorio La Cantera.** Situado al norte de la urbanización Sierra Blanca, en Nágüeles, el Plan propone el carácter permanente de la instalación existente, destinada a la celebración de grandes eventos al considerarla compatible con el régimen de usos del monte público en el que se ubica.
- **Museo de la Costa del Sol.** Espacio previsto para albergar el museo de la ciudad, pretende ser el revulsivo para la regeneración urbanística del la zona de La Bajadilla, en el núcleo de Marbella.
- **Ciudad del deporte.** Ubicado al norte la actual zona industrial de La Ermita, en Marbella, y destinado, junto a la remodelación del Estadio Municipal de Marbella, a la celebración de grandes eventos deportivos

COD.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	TIPO
SG-EC-4	Centro de Servicios Mancomunidad Municipios Costa del Sol Occidental	La Vitoria	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-5	Comandancia de Marina	Marbella	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-9	Ciudad de la educación y el conocimiento	San Pedro	Rústico	Propuesto	Básico
SG-EC-12	Museo de la Costa del Sol	Marbella	Urbano	Propuesto	Básico
SG-EC-15	Juzgados	Marbella	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-17	Hospital Comarcal Costa del Sol	Rio Real	Urbano	Existente a ampliar	Básico
SG-EC-18	Mancomunidad de municipios de la Costa del Sol Occidental	Alicante	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-20	Centro de convenciones Holanducía	Nueva Andalucía	Rústico	Propuesto	Básico
SG-EC-21	Ciudad del Tiempo Libre	Alicante	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-22	Auditorio La Cantera	Nágüeles	Rústico	Propuesto	Básico
SG-EC-23	Ciudad del Deporte	Marbella	Rústico	Propuesto	Básico
SG-EC-24	Ciudad de la Justicia	Marbella	Urbano	Propuesto	No Básico
SG-EC-25	Andalucía LAB	Alicante	Urbano	Existente	Básico

Tabla 6: SSGG de Equipamiento Comunitario de interés regional o supralocal

Elementos **vinculados al Corredor Ferroviario** de la Costa del Sol. El Plan propone un total de seis Áreas Polifuncionales, ligadas al emplazamiento de las estaciones previstas para el nuevo trazado del Corredor Ferroviario del Tren Litoral de la Costa del Sol (con la excepción de la estación prevista

bajo la Avda. Ricardo Soriano, debido al grado de colmatación de la zona) al considerar que estos nuevos nodos del sistema de movilidad se convertirán en generadoras de nuevas centralidades urbanas.

El emplazamiento de estos equipamientos vendrá determinado por el trazado final de esta infraestructura. A priori, el Plan mantiene las estaciones según los anteproyectos redactados en su día por la Junta de Andalucía y cuya ubicación de detalle estaría por concretar.

COD.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	TIPO
SG-EC-66	Área Polifuncional Estación Ferrocarril San Pedro Alcántara	San Pedro	Rústico	Propuesto	No Básico
SG-EC-67	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Puerto Banús	Nueva Andalucía	Rústico	Propuesto	No Básico
SG-EC-68	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Marbella Centro	Marbella	Urbano	Propuesto	No Básico
SG-EC-69	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Hospital Costa del Sol	Rio Real	Urbano	Propuesto	No Básico
SG-EC-70	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Elviria	La Vitoria	Rústico	Propuesto	No Básico
SG-EC-71	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Calahonda	La Vitoria	Rústico	Propuesto	No Básico

Tabla 7: SSGG de Equipamiento Comunitario vinculados al Corredor Ferroviario

Elementos de **carácter metropolitano** que corresponde a los grandes equipamientos de ámbito municipal.

La mayor parte de los elementos identificados por el Plan son existentes y se encuentran ejecutados, entre ellos encontramos aquellos destinados al uso **administrativo-institucional** como son el Ayuntamiento y las distintas tenencias de alcaldía de San Pedro, Nueva Andalucía y las Chapas, a distintos **servicios públicos** (Policía, Guardia Civil, bomberos o servicios operativos municipales), **mercados municipales** de abastos, al uso **funerario** como son los distintos cementerios (y usos complementarios como tanatorios). A estos habría que añadir los destinados a usos de carácter **social-asociativo** como son el Palacio de Congresos o los centros del Trapiche de Guadiza, el Cortijo de Miraflores y el Hospital Real de la Misericordia (Hospitalillo). Por último, como dotaciones existentes destaca los destinados al uso **cultural**, entre ellos, como se ha indicado anteriormente, figuran aquellos espacios cuya función es la puesta en valor del numeroso patrimonio histórico del municipio como son la Villa Romana de Río Verde, el Castillo Trapiche, o la Basílica Vega del Mar, los museos y biblioteca municipales o la plaza de toros de Marbella completándose con los destinados al uso **deportivo** (complejos polideportivos y estadios municipales).

COD.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	TIPO
SG-EC-1	Museo del Grabado	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-2	Estadio Municipal San Pedro de Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-6	Cementerio Virgen del Carmen	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-7	Parque de bomberos	Marbella	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-13	Palacio de los deportes Elena Benítez	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-14	Palacio de Congresos	Nágüeles	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-16	Estadio Municipal de Marbella Antonio Lorenzo Cuevas	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-26	Aula del Mar	Marbella	Urbano	Propuesto	Básico
SG-EC-27	Tenencia de Alcaldía San Pedro Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-29	Cementerio San Pedro Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-30	Villa Romana de Río Verde	Nágüeles	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-31	Castillo Trapiche	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-32	Cuartel de la Guardia Civil. El Ancón	Nágüeles	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-34	Ayuntamiento de Marbella	Marbella	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-36	Cuartel de la Guardia Civil. Leganitos	Marbella	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-37	Policía Nacional	Marbella	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-38	Cementerio San Bernabé	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-41	Tenencia de Alcaldía de Nueva Andalucía	Nueva Andalucía	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-42	Albergue Juvenil África	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-43	Basílica Vega del Mar	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-45	Tenencia de Alcaldía de las Chapas	La Vitoria	Urbano	Existente	No Básico
SG-EC-46	Centro Especializado de Tecnificación de Gimnasia Rítmica	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-48	Museo Bonsai-Biblioteca	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-50	CC Trapiche de Guadiza	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-51	Cuartel Guardia Civil Las Dunas	Alicante	Rústico	Propuesto	No Básico
SG-EC-53	Área Polifuncional San Pedro Alcántara	San Pedro	Rústico	Propuesto	No Básico
SG-EC-58	Teatro Ciudad Marbella	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-59	Plaza de Toros Marbella. CPAPM Plaza de Toros	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-60	CC Cortijo Miraflores	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-62	Complejo Polideportivo Antonio Serrano Lima	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-64	CC Hospital Real de la Misericordia - Hospitalillo	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-65	Servicios operativos redes de infraestructuras	San Pedro	Urbano	Propuesto	No Básico

De todos estos elementos el Plan propone la remodelación integral del **Estadio Municipal de Marbella Antonio Lorenzo Cuevas**, debido a su estado de deterioro.

Entre los nuevos sistemas generales de carácter metropolitano propuestos se ha incluido:

- **Aula del Mar.** Situado en un suelo de propiedad municipal junto al paseo marítimo y la Avda. del Mar, en el frente litoral, el Plan propone la creación de un nuevo espacio destinado a la difusión, formación y concienciación en temas relacionados con la sostenibilidad medioambiental en general y con el mar en particular, como uno de los principales activos de la localidad.
- **Área Polifuncional San Pedro Alcántara.** Situada al este de San Pedro Alcántara y próximo al tramo urbano cedido de la carretera de Ronda (A-397) y al camino del Potril, el Plan apuesta por un espacio que pueda albergar distintos usos de carácter social-asociativo, deportivo o lúdicos, como son el nuevo recinto ferial de San Pedro Alcántara. Este nuevo sistema general, además, se apoya en la remodelación viaria propuesta en la zona consistente, entre otras, en la duplicación de la calzada y en la creación de un nudo urbano a la altura del cruce con el Camino del Potril.
- **Cuartel Guardia Civil de las Dunas.** Ubicado en la zona oriental del municipio, junto a la Ciudad del Tiempo Libre, en el que se encuentran unas antiguas instalaciones de la Guardia Civil que le dan nombre. Este elemento está vinculado al futuro desarrollo urbanístico de esta zona.

Por último nos encontramos con los equipamientos de rango ciudad donde se incluyen aquellos elementos que, formando parte de la estructura general y orgánica, prestan un servicio a zonas concretas del municipio. Entre estos elementos nos encontramos con los centros docentes de enseñanza secundaria, polideportivos y campos de fútbol así como los mercados municipales de abastos.

La mayor parte de estos elementos ya existen, no obstante, el plan ha previsto una serie de áreas polifuncionales, localizadas en distintos puntos estratégicos, cuyo fin es la de completar los déficits existentes. A priori estos equipamientos no tienen un uso específico, debiendo ser el Plan de Ordenación Urbana, en el marco de la ordenación urbanística detallada, el que los defina. Estas áreas son las siguientes:

- **Área polifuncional Alicate.** Situada frente a la Ciudad del Tiempo Libre, junto a otros sistemas generales existentes como el IES Las Dunas de las Chapas. Este Sistema General completa las deficiencias de la zona de El Rosario-Elviria y se apoya en la intervención viaria propuesta en el Plan de reordenación de accesos y vías de servicio en esta zona.
- **Área polifuncional Arroyo Guadalpín.** Situado al sur de la urbanización Sierra Blanca y próxima a la autopista AP-7, viene a completar el déficit dotacional de la zona Sierra Blanca-Casablanca.
- **Área polifuncional Sur de la Campana.** Ubicada al sur de la Campana, en la zona de El Rodeo.

Por otra parte, el conjunto de Sistemas Generales de Equipamiento Comunitarios, en función de que satisfagan necesidades esenciales de la población se clasifican en dos grandes grupos: Básicos (como son los destinados al uso docente, deportivo, sanitario, asistencial, bienestar social, social-asociativo, cultural, funerario, mercados municipales y equipamientos de economía social) y No Básicos (administrativo-institucional y servicios públicos -seguridad y protección ciudadana, defensa, justicia, mantenimiento y limpieza, etc.-).

COD.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	TIPO
SG-EC-3	Área polifuncional Alicate	Alicate	Urbano	Existente a ampliar	No Básico
SG-EC-8	IES Salduba	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-10	Polideportivo Arquillo	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-11	Área polifuncional. Sur de la Campana	Nueva Andalucía	Rústico	Propuesto	No Básico
SG-EC-19	IES Guadaiza	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-28	Mercado Municipal (San Pedro Alcántara)	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-33	IES Guadalpín	Nagüeles	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-35	IES Sierra Blanca	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-39	Mercado Municipal (Marbella)	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-40	Polideportivo Paco Cantos	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-44	Polideportivo La Campana	Nueva Andalucía	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-47	Polideportivo Bello Horizonte	Rio Real	Urbano	Existente a ampliar	Básico
SG-EC-49	IES Nueva Andalucía	Nueva Andalucía	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-52	IES Las Dunas de las Chapas	Alicate	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-54	Polideportivo Arroyo Primero	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-55	IES Río Verde	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-56	IES Vega del Mar	San Pedro	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-57	IES Victoria Kent	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-61	IES Profesor Pablo del Saz	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-63	Área Deportiva Guadaiza	Nueva Andalucía	Rústico	Propuesto	Básico
SG-EC-72	Nuevo IES en Las Chapas	Rio Real	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-73	Área polifuncional Arroyo Guadalpín	Nueva Andalucía	Urbano	Propuesto	No Básico
SG-EC-74	IES Bahía de Marbella	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-75	Mercado Municipal Divina Pastora	Marbella	Urbano	Existente	Básico
SG-EC-76	Campo de fútbol Vigil de Quiñones	Marbella	Urbano	Existente	Básico

Tabla 9: SSG de Equipamiento Comunitario de rango ciudad

DOCUMENTO PREVIO

**FIRMANTE**

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN<https://sede.malaga.es/marbella>



Figura 25: SG-EC de interés regional o supralocal.

DOCUMENTO PREVIO



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

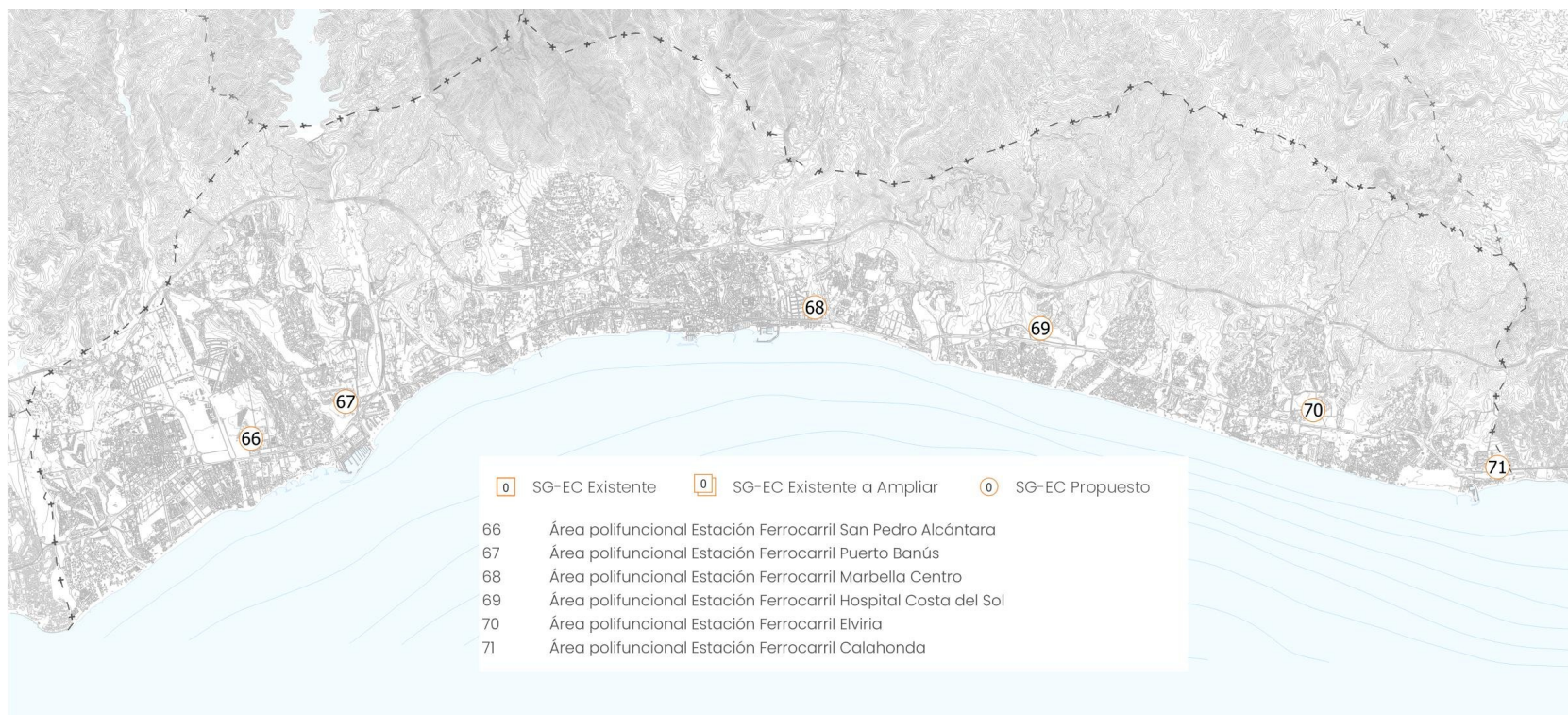


Figura 26: SG-EC vinculados al corredor ferroviario.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

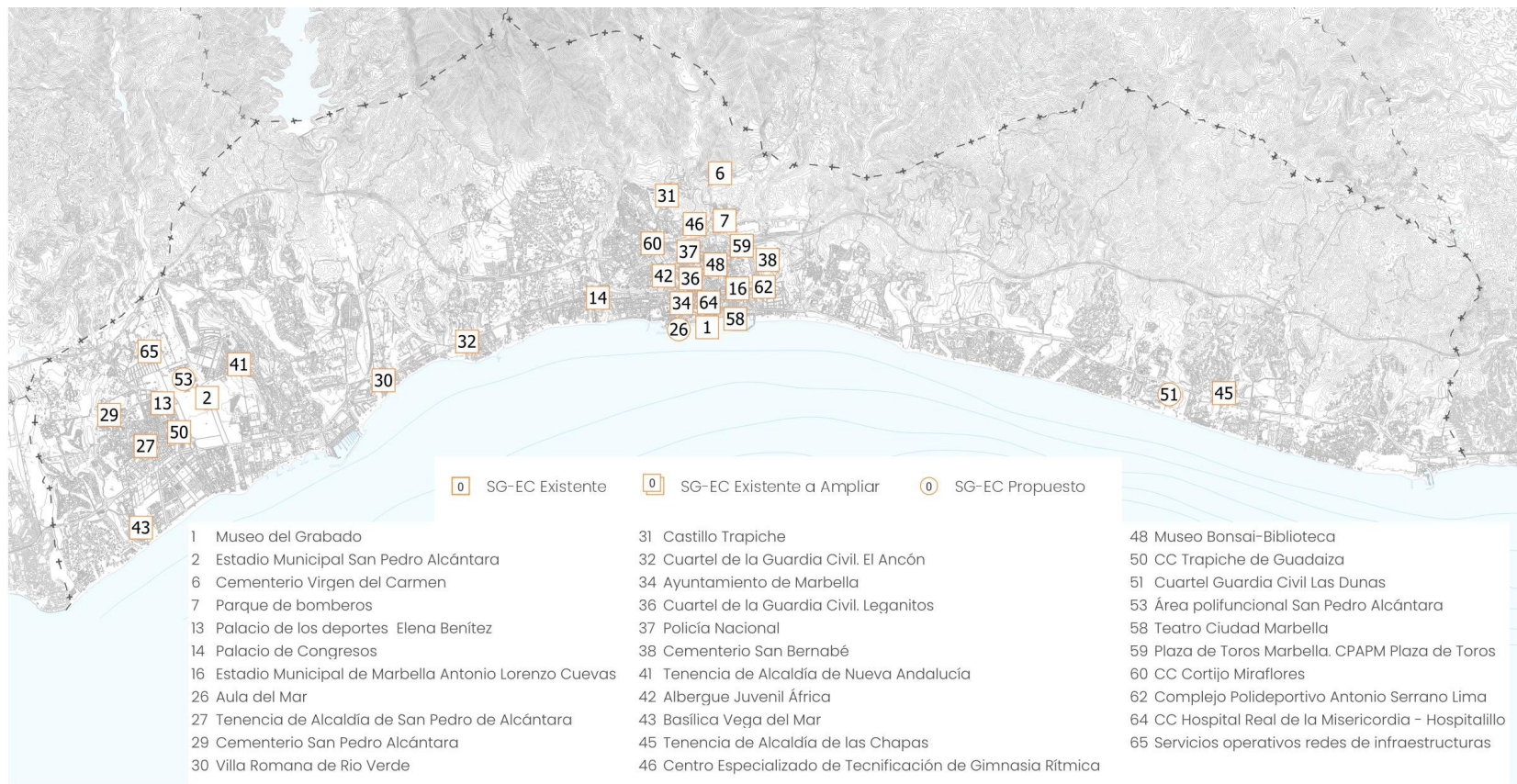


Figura 27: SG-EC de carácter metropolitano.

DOCUMENTO PREVIO



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

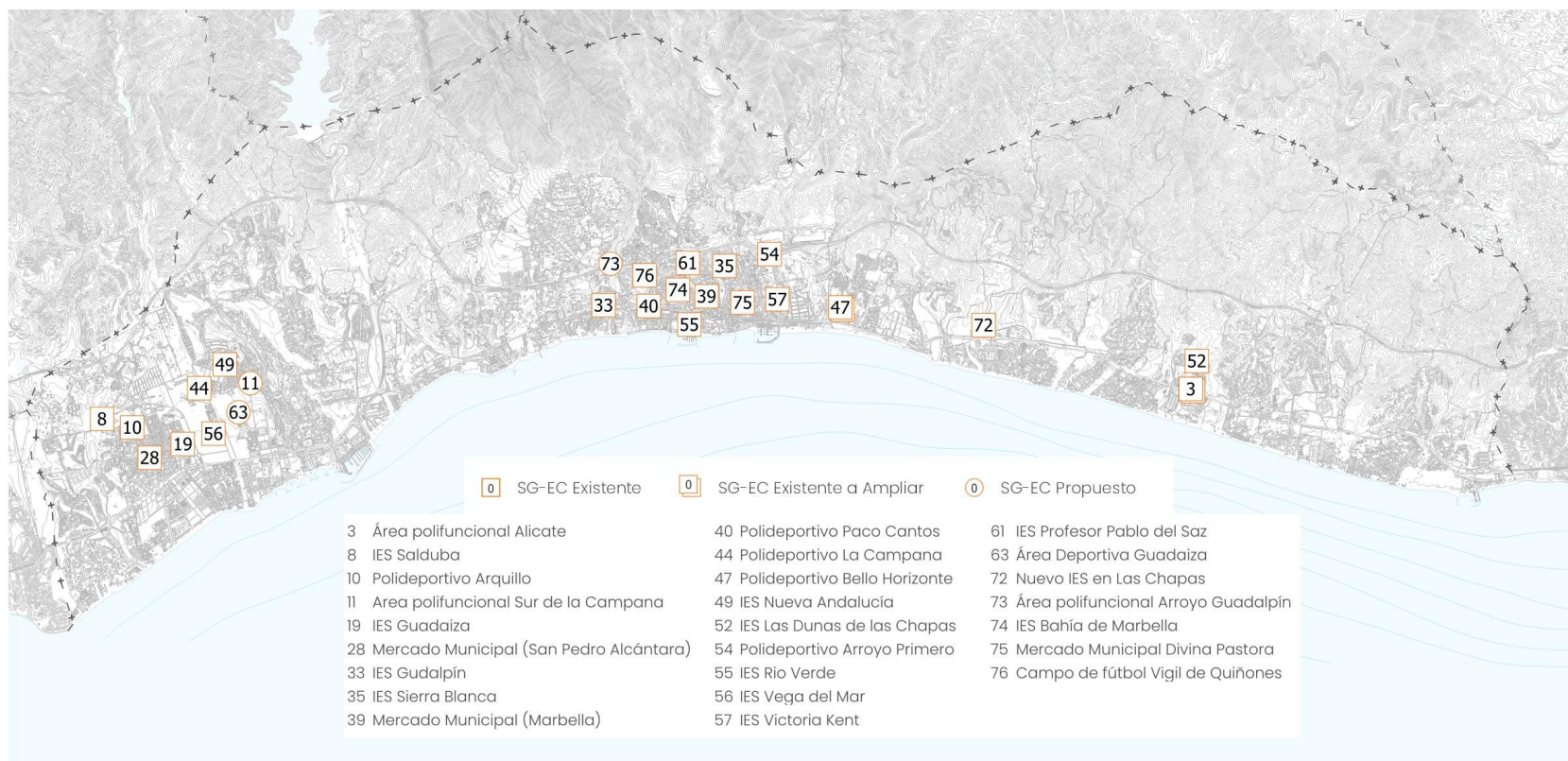


Figura 28: SG-EC de rango ciudad.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA



COD	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	USO	TIPO	SUP. EXISTENTE (m²)	SUP. A AMPLIAR (m²)
SG-EC-1	Museo del Grabado	Marbella	Urbano	Existente	Cultural	Básico	540,72	
SG-EC-2	Estadio Municipal San Pedro de Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	32.491,91	
SG-EC-3	Área polifuncional Alicante	Alicante	Urbano	Existente a ampliar	Servicios Públicos	No Básico	7.865,96	14.889,08
SG-EC-4	Centro de Servicios Mancomunidad Municipios Costa del Sol Occidental	La Vihora	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	No Básico	2.046,47	
SG-EC-5	Comandancia de Marina	Marbella	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	No Básico	391,85	
SG-EC-6	Cementerio Virgen del Carmen	Marbella	Urbano	Existente	Funerario	Básico	6.717,77	
SG-EC-7	Parque de bomberos	Marbella	Urbano	Existente	Servicios Públicos	No Básico	5.538,76	
SG-EC-8	IES Salduba	San Pedro	Urbano	Existente	Docente	Básico	16.413,65	
SG-EC-9	Ciudad de la educación y el conocimiento	San Pedro	Rústico	Propuesto	Docente	Básico		
SG-EC-10	Polideportivo Arquillo	San Pedro	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	10.758,29	
SG-EC-11	Área polifuncional. Sur de la Campana	Nueva Andalucía	Rústico	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-12	Museo de la Costa del Sol	Marbella	Urbano	Propuesto	Cultural	Básico		
SG-EC-13	Palacio de los deportes Elena Benítez	San Pedro	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	35.644,72	
SG-EC-14	Palacio de Congresos	Nagüeles	Urbano	Existente	Social-Asociativo	Básico	13.977,23	
SG-EC-15	Juzgados	Marbella	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	No Básico	2.133,20	
SG-EC-16	Estadio Municipal de Marbella Antonio Lorenzo Cuevas	Marbella	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	24.668,52	
SG-EC-17	Hospital Comarcal Costa del Sol	Rio Real	Urbano	Existente a ampliar	Sanitario	Básico	85.582,91	26.317,85
SG-EC-18	Mancomunidad de municipios de la Costa del Sol Occidental	Alicante	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	No Básico	602,45	
SG-EC-19	IES Guadiza	San Pedro	Urbano	Existente	Docente	Básico	6.209,42	
SG-EC-20	Centro de convenciones Huelva	Nueva Andalucía	Rústico	Propuesto	Social-Asociativo	Básico		
SG-EC-21	Ciudad del Tiempo Libre	Alicante	Urbano	Existente	Asistencial-Bienestar Social	Básico	192.873,84	
SG-EC-22	Auditorio La Cantera	Nagüeles	Rústico	Propuesto	Cultural	Básico		
SG-EC-23	Ciudad del Deporte	Marbella	Rústico	Propuesto	Deportivo	Básico		
SG-EC-24	Ciudad de la Justicia	Marbella	Urbano	Propuesto	Administrativo-Institucional	No Básico	39.860,23	
SG-EC-25	Andalucía LAB	Alicante	Urbano	Existente	Economía social	Básico	6.581,31	
SG-EC-26	Aula del Mar	Marbella	Urbano	Propuesto	Cultural	Básico	629,49	
SG-EC-27	Tenencia de Alcaldía San Pedro Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	No Básico	224,83	
SG-EC-28	Mercado Municipal (San Pedro Alcántara)	San Pedro	Urbano	Existente	Mercados Municipales	Básico	1.013,60	
SG-EC-29	Cementerio San Pedro Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	Funerario	Básico	7.281,14	
SG-EC-30	Villa Romana de Río Verde	Nagüeles	Urbano	Existente	Cultural	Básico	751,11	
SG-EC-31	Castillo Trapiche	Marbella	Urbano	Existente	Cultural	Básico	12.180,29	
SG-EC-32	Cuartel de la Guardia Civil. El Ancón	Nagüeles	Urbano	Existente	Servicios Públicos	No Básico	2.282,17	
SG-EC-33	IES Gualpin	Nagüeles	Urbano	Existente	Docente	Básico	10.344,95	
SG-EC-34	Ayuntamiento de Marbella	Marbella	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	No Básico	1.499,76	
SG-EC-35	IES Sierra Blanca	Marbella	Urbano	Existente	Docente	Básico	10.042,35	
SG-EC-36	Cuartel de la Guardia Civil. Leganitos	Marbella	Urbano	Existente	Servicios Públicos	No Básico	3.853,06	
SG-EC-37	Policía Nacional	Marbella	Urbano	Existente	Servicios Públicos	No Básico	1.638,53	
SG-EC-38	Cementerio San Bernabé	Marbella	Urbano	Existente	Funerario	Básico	10.743,50	
SG-EC-39	Mercado Municipal (Marbella)	Marbella	Urbano	Existente	Mercados Municipales	Básico	3.396,76	
SG-EC-40	Polideportivo Paco Cantos	Marbella	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	21.404,17	

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



COD	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	USO	TIPO	SUP. EXISTENTE (m²)	SUP A AMPLIAR (m²)
SG-EC-41	Tenencia de Alcaldía de Nueva Andalucía	Nueva Andalucía	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	No Básico	3.169,73	
SG-EC-42	Albergue Juvenil África	Marbella	Urbano	Existente	Asistencial-Bienestar Social	Básico	8.585,62	
SG-EC-43	Basílica Vega del Mar	San Pedro	Urbano	Existente	Cultural	Básico	4.355,66	
SG-EC-44	Polideportivo La Campana	Nueva Andalucía	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	36.682,46	
SG-EC-45	Tenencia de Alcaldía de las Chapas	La Vibora	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	No Básico	2.566,11	
SG-EC-46	Centro Especializado de Tecnificación de Gimnasia Rítmica	Marbella	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	1.683,19	
SG-EC-47	Polideportivo Bello Horizonte	Rio Real	Urbano	Existente a ampliar	Deportivo	Básico	4.905,17	2.602,16
SG-EC-48	Museo Bonsai-Biblioteca	Marbella	Urbano	Existente	Cultural	Básico	3.121,49	
SG-EC-49	IES Nueva Andalucía	Nueva Andalucía	Urbano	Existente	Docente	Básico	5.700,36	
SG-EC-50	CC Trapiche de Guadiza	San Pedro	Urbano	Existente	Cultural	Básico	5.361,56	
SG-EC-51	Cuartel Guardia Civil Las Dunas	Alicante	Rústico	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-52	IES Las Dunas de las Chapas	Alicante	Urbano	Existente	Docente	Básico	5.985,56	
SG-EC-53	Área Polifuncional San Pedro Alcántara	San Pedro	Rústico	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-54	Polideportivo Arroyo Primero	Marbella	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	21.246,74	
SG-EC-55	IES Río Verde	Marbella	Urbano	Existente	Docente	Básico	6.084,02	
SG-EC-56	IES Vega del Mar	San Pedro	Urbano	Existente	Docente	Básico	10.339,82	
SG-EC-57	IES Victoria Kent	Marbella	Urbano	Existente	Docente	Básico	5.559,97	
SG-EC-58	Teatro Ciudad Marbella	Marbella	Urbano	Existente	Cultural	Básico	1.312,11	
SG-EC-59	Plaza de Toros Marbella. CPAM Plaza de Toros	Marbella	Urbano	Existente	Cultural	Básico	6.851,50	
SG-EC-60	CC Cortijo Miraflores	Marbella	Urbano	Existente	Cultural	Básico	6.860,80	
SG-EC-61	IES Profesor Pablo del Saz	Marbella	Urbano	Existente	Docente	Básico	8.538,73	
SG-EC-62	Complejo Polideportivo Antonio Serrano Lima	Marbella	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	18.023,90	
SG-EC-63	Área Deportiva Guadiza	Nueva Andalucía	Rústico	Propuesto	Deportivo	Básico		
SG-EC-64	CC Hospital Real de la Misericordia - Hospitalillo	Marbella	Urbano	Existente	Cultural	Básico	706,25	
SG-EC-65	Servicios operativos redes de infraestructuras	San Pedro	Urbano	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-66	Área Polifuncional Estación Ferrocarril San Pedro Alcántara	San Pedro	Rústico	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-67	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Puerto Banús	Nueva Andalucía	Rústico	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-68	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Marbella Centro	Marbella	Urbano	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-69	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Hospital Costa del Sol	Rio Real	Urbano	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-70	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Elviria	La Vibora	Rústico	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-71	Área Polifuncional Estación Ferrocarril Calahonda	La Vibora	Rústico	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-72	Nuevo IES en Las Chapas	Rio Real	Urbano	Existente	Docente	Básico	12.536,88	
SG-EC-73	Área polifuncional Arroyo Guadalpin	Nueva Andalucía	Urbano	Propuesto	Servicios Públicos	No Básico		
SG-EC-74	IES Bahía de Marbella	Marbella	Urbano	Existente	Docente	Básico	4.618,40	
SG-EC-75	Mercado Municipal Divina Pastora	Marbella	Urbano	Existente	Mercados Municipales	Básico	586,56	
SG-EC-76	Campo de fútbol Vigil de Quiñones	Marbella	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	11.317,99	

DOCUMENTO PREVIO

**FIRMANTE**

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN<https://sede.malaga.es/marbella>Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

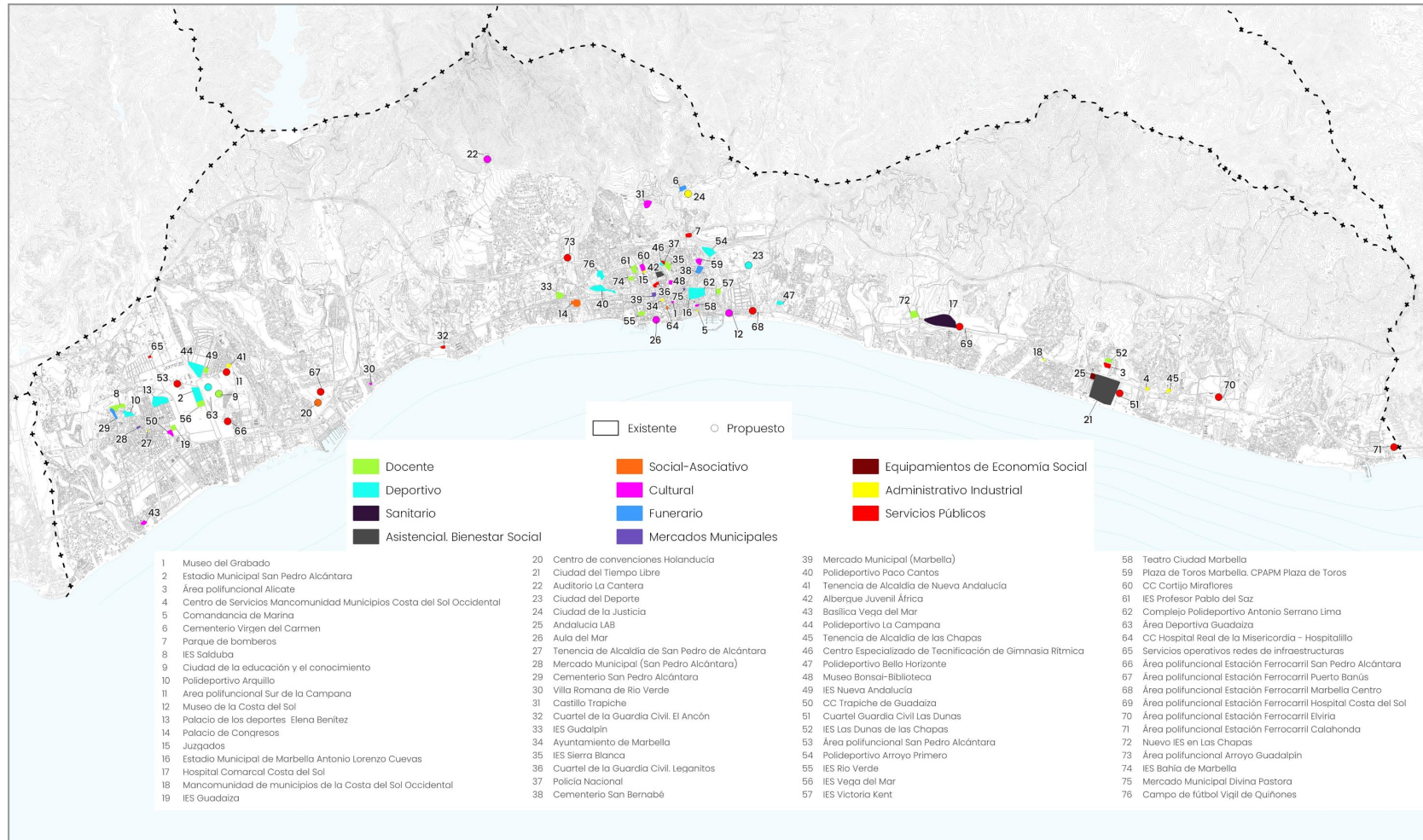


Figura 29: SG-EC Usos.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Estándar existente de Sistema General de Equipamientos Comunitarios

La superficie total del sistema General de Equipamientos Comunitarios existente es de 734.395,787 m² distribuidos en los siguientes usos:

Administrativo-Institucional	12.634,40 m²
Asistencial-Bienestar social	201.459,46 m²
Cultural	42.041,49 m²
Deportivo	218.827,06 m²
Docente	102.374,11 m²
Economía social	6.581,31 m²
Funerario	24.742,41 m²
Mercados Municipales	4.996,92 m²
Sanitario	85.582,91 m²
Servicios públicos	21.178,48 m²
Social-Asociativo	13.977,23 m²

TOTAL 734.395,78 m²

Lo que supone, para una media anual de población de 195.416 habitantes, una ratio de **3,75 m²/habitante**.

Si de este cómputo de población excluimos la correspondiente a la estimada en el estudio demográfico, en base a la oferta de alojamientos turísticos, es decir, consideramos como población existente la correspondiente a la población empadronada y la estimada como población estacional en 2ª residencia, la población total existente se reduce a 179.065 habitantes, lo que supone una ratio de **4,10 m²/habitante**.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



6.3.3.- Comunicaciones. Movilidad y Accesibilidad

Introducción

Entre los **objetivos y criterios generales** que han fundamentado la formulación de un nuevo plan general, se justificaba la necesidad de tender con la nueva planificación urbanística **hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible**. Las conclusiones generales a las que se ha llegado en la fase previa de análisis y diagnóstico sobre la caracterización territorial dispersa y difusa de Marbella, junto con el objetivo de conseguir un **urbanismo sostenible y de proximidad**, nos obliga a poner énfasis en un nuevo modelo de movilidad, tratando, de optimizar las infraestructuras existentes, potenciar el transporte público e impulsar los medios alternativos públicos y de movilidad personal al vehículo privado, tanto en los centros urbanos como en los desarrollos residenciales exteriores a los mismos a través de una adecuada jerarquización y especialización multimodal de la red viaria, fomentando el equilibrio modal entre automóvil, transporte público, peatonal y ciclista, así como impulsar las infraestructuras de accesibilidad, intermodalidad y de aparcamientos disuasorios.

De los **elementos estructurantes** que establece el planeamiento general destacan a efectos de contribuir a la movilidad sostenible los que tienen que ver con la concepción de las infraestructuras viarias, de aparcamiento y de transporte, incluyendo también como modos de transporte el ciclista y peatonal. Por tanto, en los siguientes apartados se identifican los **Sistemas Generales de Movilidad** que forman parte del esquema de los elementos estructurantes del territorio de Marbella, entendiendo por estructurantes los elementos identificados como Sistemas Generales de Red Viaria, de Aparcamientos Disuasorios e Intermodales, las Estaciones e Intercambiadores de Bus, Sistema Ferroviario y sus Estaciones, Puertos, Centros Logísticos o Estaciones de Transporte de Mercancías, Heliporto Municipal y la Red Principal de carácter estructurante Ciclo-Peatonal.

Situación y condicionantes de partida. La realidad existente

Marbella se ha desarrollado urbanísticamente incumpliendo en muchos casos la planificación prevista y sin unos criterios de ordenación claros y adecuadamente orientados al transporte y la movilidad sostenibles, creando unas **estructuras dispersas y difusas, desordenadas, inconexas y sin una jerarquía viaria** clara a lo largo de todo su litoral, con una morfología viaria tipo ramificada con tronco común la A-7, incrementando así el desequilibrio del modelo de movilidad basado en el uso exclusivo del automóvil, desatendiendo otros modos de desplazarse, toda vez que la dispersión, asimismo, de algunos centros generadores de movilidad sobre el territorio se articulan únicamente sobre una serie de nudos de conexión saturados y con deficiencias funcionales y de capacidad.

Desde la **perspectiva urbanística del Sistema General de Movilidad** ésta íntimamente vinculado a las estrategias urbanísticas e interactúan recíprocamente pudiendo condicionar su modelo de desarrollo, optimizar sus estrategias o por el contrario crear importantes disfuncionalidades urbanas. El principal soporte del subsistema de movilidad es el espacio público ocupado por el sistema viario y de comunicaciones que actúa como elemento vertebrador del territorio urbano, cohesionando relaciones funcionales y sociales. En el caso de Marbella las soluciones estructurales al modelo actual de movilidad basado en una perspectiva tradicional de ingeniería de tráfico pasan por un cambio de enfoque más holístico y transversal que se integre y coordine, bajo principios de sostenibilidad e intermodalidad.

En los últimos años la movilidad en Marbella se ha ido incrementando notablemente y lo seguirá haciendo si no de adoptan medidas orientadas a la elevación de la calidad de vida del medio urbano y a un **modelo de transporte basado en la gestión y optimización de los existente y a la construcción de nuevas infraestructuras orientadas a la movilidad sostenible**, con reducción de la movilidad forzada y la creación de proximidad a los servicios y equipamientos de la ciudad.

El nuevo modelo de movilidad que se propone para Marbella y que se plantea bajo **criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica**, debe ser capaz, en primer lugar, de optimizar las infraestructuras existentes y de armonizar su capacidad de **conectividad y accesibilidad** con su habitabilidad y calidad del medio urbano, introduciendo **principios de intermodalidad** y de reequilibrio de modos de desplazamiento, integrando y coordinando las escalas territorial, metropolitana y urbana y priorizando en las centralidades urbanas la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público entre las mismas.

El nuevo plan, en línea también con los **principios rectores del PMUS de Marbella**, apostará como estrategia global de planificación por mejorar, además de la accesibilidad, la habitabilidad y calidad ambiental urbana del sistema. Además se pretende potenciar y poner en valor el modelo de ciudad sostenible y disuadir del uso indiscriminado del vehículo privado e impulsará redes peatonales y ciclistas como modos preferentes a escala urbana para que en conjunto se pueda dar respuesta a los nuevos retos urbanos de sostenibilidad.

No obstante, el **reto de partida en modelos difusos o dispersos** como el que caracteriza a Marbella con gran parte del territorio ya estructurado y ocupado por urbanizaciones que colmatan amplias zonas urbanas sin un criterio de ordenación orientado a la movilidad, resultará más difícil desarrollar e implantar a corto plazo modelos sostenibles que apuesten por la diversidad de modos, basado en las necesidades actuales de intermodalidad, y por tanto, se precisará de una planificación y programación temporal de propuestas de ordenación cuidadosamente estudiada y evaluada para su funcionalidad y optimización. Pero el nuevo

modelo de crecimiento urbano debe tener en cuenta que las infraestructuras de comunicación existentes tienen actualmente unas limitaciones de capacidad y de espacio disponible mínimas para seguir ampliando capacidades y mejorando funcionalidades. Los retos actuales en Marbella, por tanto, no se resuelven tanto con nuevas y grandes infraestructuras como de mejora funcional y optimización de las existentes, con la remodelación y reordenación de las mismas.

El objetivo último al que debe tender la planificación urbana, y con ella de manera coordinada la de movilidad no debe ser otro que tratar de reducir el incremento en el número y distancia de desplazamientos motorizados, apostar por medios de transporte alternativos con un impacto ambiental menor, y **reducir la dependencia en el vehículo privado**.

Las Bases de un nuevo Modelo General de Ordenación de la Movilidad. Nuevos condicionantes normativos y nuevas prioridades modales.

Los primeros pasos de impulso y reconocimiento explícito del **derecho a una movilidad sostenible** lo podemos encontrar en el **art. 3.3. TRLSRU**, donde insta a los poderes públicos con competencias urbanísticas a impulsar la **planificación de un medio urbano más sostenible, eficiente y competitivo**, obligando a formular y desarrollar en el medio urbano, políticas de su respectiva competencia de acuerdo con los principios de sostenibilidad económica, social y medioambiental, cohesión territorial, eficiencia energética y complejidad funcional, para, entre otros fines:

e) *"Garantizar el acceso universal de los ciudadanos, de acuerdo con los requerimientos legales mínimos, a los edificios de uso privado y público y a las infraestructuras, dotaciones, equipamientos, transportes y servicios.*

f) *Garantizar la movilidad en coste y tiempo razonable, sobre la base de un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, otorgue preferencia al transporte público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta".*

Abundando un poco más, cabe citar el **Art. 20.1c) TRLSRU**, referido a los criterios básicos de utilización del suelo. En ese precepto obliga a las Administraciones Públicas *"...a los principios de accesibilidad universal, de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente".*

Por otra parte, ya la **Ley 2/2011 de Economía Sostenible**, de 4 de marzo, en su **Art.99** nos presenta como **principios en materia de movilidad sostenible** el derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cf7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



mínimo impacto ambiental y social posibles, así como el establecimiento de nuevos servicios de transporte que deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio y seguridad.

Por su parte, el **Art. 100** de la ley anterior propone como objetivos, entre otros, de la política de movilidad sostenible contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos, **integrar las políticas de desarrollo urbano y de movilidad** de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.

Entre los objetivos que persigue dicha Ley de Economía Sostenible están los de **fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético**, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados, así como fomentar la intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando integradamente el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

La más reciente **legislación urbanística andaluza** también determina la necesidad de orientar los nuevos modelos de planificación urbana hacia la sostenibilidad del sistema de la movilidad. En concreto el **Art 61.2 de la LISTA** establece entre otros los criterios generales de ordenación urbanística en materia de movilidad (tanto para sistemas generales como locales) concretándose en:

- **Resolver los problemas de movilidad** mejorando la red viaria, ciclista y peatonal y fomentando los medios de transporte colectivo y el acceso a las dotaciones a través de los mismos (urbanismo de proximidad).
- **Priorizar la utilización del espacio público urbano por el peatón** frente a los vehículos motorizados y la conexión de éste con el entorno rural, garantizando las condiciones de accesibilidad universal.

Cabría citar por último, el actual **Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible**, que en materia de **Planificación de las infraestructuras de transporte** establece las bases para garantizar una planificación rigurosa, así como una regulación para el fomento de la movilidad sostenible introduciendo medidas para avanzar en la sostenibilidad del transporte y la movilidad. Así lo dispone su **Art. 29 Planificación Urbana para el fomento de la movilidad activa** al instar a las administraciones públicas a una **planificación del espacio urbano orientada al peatón y ciclista y al fomento de la intermodalidad**.

El marco jurídico anterior trata de indicar que un sistema de movilidad sostenible para un municipio tiene sentido cuando es capaz de ayudar hacer las **ciudades más saludables, sostenibles y viables**. Por otra parte, la incorporación del triple objetivo de la sostenibilidad en la más reciente legislación urbanística de Andalucía (**LISTA**) debe servir para que la

movilidad se integre en la ordenación de los usos del suelo de la ciudad y en la ordenación urbana apostando por los desarrollados sostenibles, promoviendo el urbanismo de proximidad, la compacidad y la complejidad urbanas. Por tanto, en el marco del derecho a un desarrollo urbano sostenible, **la movilidad debe concebirse como un pilar fundamental para conseguir entornos urbanos más sostenibles y orientados al ciudadano**.

1. **Nueva Jerarquía Modal y de usos del Sistema de Movilidad**

1º Los Peatones: es el modo de desplazamiento más universal y además es el de menor impacto medioambiental y el más eficiente por m² de suelo.

2º Las Bicicletas: en un segundo escalón se sitúa la bicicleta por sus múltiples beneficios respecto a otros otro tipo de vehículos: eficiente económica, sostenible y ambientalmente, y ocupa poco espacio. Es un modo muy adecuado de desplazamiento para distancias de hasta 5-7 km.

3º El Transporte Público: comparado con el coche, el transporte público es más eficiente, reduce emisiones contaminantes y necesita menos espacio de viario público. Es importante facilitar la intermodalidad entre distintos modos de transporte público y entre éstos y los modos peatonal y ciclista para facilitar la movilidad puerta a puerta.

4º Distribución Urbana de Mercancía (DUM): algo fundamental en la actividad económica de nuestras ciudades, toda vez que ayuda a reducir los desplazamientos privados en vehículo particular por motivos logísticos.

5º Vehículo compartido: tanto en la modalidad de viaje compartido (car-pooling) ya que de este modo se reduce varias veces (tantas como nº de viajeros) el consumo de energía y emisiones por viajero y kilómetro recorrido, se ocupa menos viario público y se comparten costes, como en la versión de flota de vehículos compartida (car-sharing), pagando por el uso que hacen de los vehículos.

6º Vehículos privados particulares: se busca racionalizar el uso del vehículo privado para lo cual debe facilitarse alternativas de movilidad que permitan reducir su cuota modal. Los aparcamientos disuasorios conectados con sistemas de transporte público hacia los centros urbanos son una medida que resulta muy útil.

Determinaciones de la Ordenación Territorial vigente a tener cuenta.

El actual marco normativo territorial preexistente a tener en cuenta para las determinaciones y ordenación estructural del **PGOM** es el **POTA**. Además actualmente se encuentra en redacción el **POTCSO** cuyas previsiones iniciales, se han tenido en cuenta con el fin propositivo de alinear la ordenación urbanística y territorial subregional en la medida de lo posible y que ambos documentos de ordenación sean coherentes en sus determinaciones, al menos en las de carácter normativo y estratégico.

Respecto del **POTA** los condicionantes de ordenación que nos encontramos para el **PGOM** son la necesidad de integrar las siguientes directrices en materia de movilidad, que descansan en líneas estratégicas como promover el reparto equilibrado de modos de transporte, la intermodalidad y el fomento de la movilidad metropolitana sostenible (ciclista y peatonal):

- a) Modelos urbanos que favorezcan un adecuado tratamiento de los problemas de movilidad en los centros urbanos y en la ordenación del crecimiento de la ciudad, incorporando el **transporte público como modo preferente en los ámbitos metropolitanos y ciudades medias**. Creación de una red coherente de plataformas reservadas para los medios de transporte (carriles-bus, cercanías, tranvías, etc.).
- b) Incorporar criterios de diseño urbanístico dirigidos a **moderar y pacificar el tráfico urbano**: incremento de áreas peatonales y estancias frente a las reservadas al tráfico rodado.
- c) Construir un **sistema integrado de carácter intermodal** que evite el uso ineficiente de los medios de transportes disponibles.
- d) Desarrollar sistemas de movilidad por medios de transporte no motorizado, mediante una **red coherente de carriles para bicicletas e itinerarios peatonales** que deberá formar parte integrante de los Sistemas Generales del Planeamiento Urbanístico.

Por otra parte, en el ámbito subregional la actual fase de redacción del **POTCSO (en Fase de Avance)** con información pública contempla las siguientes propuestas iniciales de ordenación que, no obstante, deberán confirmarse en su aprobación definitiva, y que el **PGOM** asume, alguna de ellas como prioritarias y necesarias e integra en el **PGOM** de Marbella, y son:

- **Nuevo enlace en la AP-7** a la altura del Hospital Comarcal Costa del Sol, que además articule como conector de intercambio la AP-7 con la A-7 en la parte oriental de Marbella.
- **Extensión ferroviaria de un sistema de Cercanías desde Fuengirola** hasta Estepona, y nodos de transporte e intercambiadores asociados a dicha infraestructura bajo esquemas de intermodalidad.
- **Ampliación de los Puertos de La Bajadilla y Puerto Banús**.
- **Articular una red de carriles bici metropolitana** (con la ruta Eurovelo8), cuyo soporte principal es la Senda Litoral (Vía Ciclopeatonal).
- **Crear nuevos nodos urbanos de intercambio modal** y de escalas interurbana y urbana en torno a las nuevas estaciones ferroviarias.
- **Reequilibrar la accesibilidad a las funciones de medio y largo recorrido entre la A-7 y la AP-7**, como estrategia de movilidad territorial, reduciendo o haciendo más accesible el sistema de peaje de ésta última, debido a su alto coste y consecuente penalización en su uso.

Por último cabe decir que el marco sectorial y de referencia en materia de planificación del transporte del actual **PTIMA**, no solo se contempla y

asume los principios de la ordenación territorial anterior, sino que enfatiza en los principios de **multimodalidad, intermodalidad y sostenibilidad** del sistema de movilidad y transportes, así como la prioridad al uso de los modos no motorizados. En dicho sectorial se contempla además una línea de Coordinación administrativa con el Estado relativa a la propuesta de **extensión del Cercanías (Tren Litoral) desde Fuengirola hasta Estepona**. Adicionalmente se contempla el **acondicionamiento urbano de la A-7176**, así como mejoras puntuales en las carreteras A-355 y A-397.

Nuevas funcionalidades del espacio y viario público en materia de Movilidad

Se determinan **nuevas funcionalidades del espacio público y sus viarios** para desplegar un nuevo modelo de movilidad que intente corregir los desequilibrios que nos encontramos en Marbella y avanzar en el concepto de desarrollo sostenible. Como hemos visto los condicionantes territoriales, la situación de partida de la realidad existente de Marbella, el marco normativo, estratégico y los nuevos enfoques en la movilidad, nos hacen buscar los siguientes **objetivos** en la planificación urbanística de la ciudad:

- **Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos**, potenciando las condiciones que permitan a los ciudadanos poder caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de accesibilidad.
- **Evitar la expansión de los espacios dependientes del automóvil**, frenando la expansión del urbanismo dependiente de éste. Asimismo, reducir la dependencia respecto al automóvil, invirtiendo su peso en el reparto modal.
- **Reconstruir la proximidad como valor urbano**, recreando las condiciones para realizar la vida cotidiana sin desplazamientos de larga distancia.
- **Estructurar la intramovilidad e intermodalidad entre barrios** o áreas funcionalmente homogéneas en base a una accesibilidad (peatonal y ciclista) sostenible en el barrio y una movilidad (motorizada) sostenible (transporte público vehículo privado) entre barrios.
- **Estructurar y jerarquizar el sistema viario urbano bajo esquemas de supermanzanas**, en donde la periferia de las mismas (formada por lados variables de entre 400-500 m mínimo y 1000-1200 m máximo) sean delimitadas por viarios y ejes principales que canalicen el tráfico de paso entre barrios pero el viario interior solo dará soporte al tráfico local de acceso priorizando al peatón y ciclista (Calles 10), o creando espacio de coexistencia (Calles 20). Con la implantación del concepto de supermanzanas. Se pretende generar redes de transporte mas sostenible al poder destinar más espacio a modos blandos que favorecen la ciudad de proximidad y maximiza la accesibilidad del ciudadano.

La senda de actuación por una **movilidad sostenible** en Marbella debe enmarcarse en los tres componentes de la sostenibilidad:

- **Social**: proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos a los mercados de trabajo, bienes y servicios.
- **Económico**: satisfacer de forma eficiente la necesidad de movilidad.
- **Ambiental**: contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de los ciudadanos, reduciendo los impactos ambientales del transporte.



Figura 30: Accesibilidad sostenible en los barrios y movilidad sostenible entre barrios. Fuente: Dextre, 2007

El resultado final deseado es, por tanto, desde principios de sostenibilidad, conseguir progresivamente una ciudad más accesible, dinámica y habitable, destinada a equilibrar los distintos modos bajo principios de sostenibilidad e intermodalidad. Los **principales Objetivos específicos de la planificación urbanística general con respecto al nuevo modelo de movilidad sostenible, el cual es el objetivo final a conseguir (Objetivo N.º 7. Hacia una movilidad sostenible del Avance)** en Marbella serán:

1. Redefinir y mejorar la jerarquización del sistema viario y ordenar funcionalidades bajo un enfoque de intermodalidad y multimodalidad, teniendo en cuenta la **nueva jerarquía modal y de usos del sistema de movilidad** definidos anteriormente.
2. Reforzar el carácter central y urbano a partir de los principales nodos de transporte priorizando frente a nuevas infraestructuras la **mejora, reforma y optimización de infraestructuras ya existentes**. Se buscará calmar y filtrar el tráfico de largo recorrido en los interiores urbanos.
3. Detectar y planificar, en primer lugar, las principales **necesidades estructurales sobre el Vario Principal** ya existentes, incluyendo la posible remodelación de las principales intersecciones conflictivas de la red viaria supramunicipal y municipal.
4. **Potenciar, mejorar y optimizar el transporte público** urbano y su intermodalidad con la movilidad urbana e interurbana.

5. **Promover una visión Integral e Integrada de los sistemas de movilidad** que impulsen y favorezcan la ciudad multimodal.
6. **Estructurar una red de itinerarios ciclistas y peatonales principales** para su potenciación como modo de transporte y que conecten diferentes barrios.
7. **Reorientar el sistema de aparcamientos hacia la intermodalidad** para hacerlo más compatible con el uso y disfrute del espacio público, creando aparcamientos disuasorios en la periferia.
8. **Planificar áreas y centros urbanos para la logística** (ETM) y distribución de mercancías (DUM)
9. **Promover el corredor ferroviario**, como elemento clave del nuevo modelo de movilidad integrando las previsiones o propuestas en otros instrumentos de planificación.
10. **Mejorar y completar las vías principales de interconexión entre las urbanizaciones** y distintas piezas de territorio urbano de Marbella, incluso con vías de servicio paralelas a la A-7, descargar su tronco y mejorar su movilidad.
11. **Normalizar los Estudios de Tráfico y Movilidad Generada** a exigir a los grandes centros de actividad, así como a los nuevos desarrollos urbanos en los que se prevea impacto en las redes de movilidad.

La Jerarquización y nuevas funcionalidades del Sistema General Viario propuesto

Las redes de infraestructuras que conforman el sistema viario y su cobertura espacial debe estar correctamente jerarquizada para permitir los **intercambios de escala y modales** de manera eficaz. El espacio viario y su adecuación funcional debe planificarse, de acuerdo con las funcionalidades que pretendan dar respuesta, desde las relaciones entre el territorio con la ciudad, hasta las áreas de proximidad y coexistencia.

Respecto de los **Sistemas Generales de la Red Viaria** éstos se integran por los sistemas territoriales supramunicipales (Carreteras Estatales y Autonómicas) y municipales (Red Principal de comunicaciones urbanas). El Sistema territorial se jerarquiza según sus funcionalidades más óptimas y normativas, tal y como se indica en de largo recorrido, metropolitano y de conexión al interior (intercomarcales o comarcales)

La propuesta de la jerarquización viaria y sus nuevas funcionalidades en el nuevo PGOM será la que se describe a continuación estructurada en 3 niveles de sistema (**Territorial, Urbana Principal y Urbana de Proximidad y Local o de Coexistencia**). En el sistema viario se plantea introducir medidas de restricción y filtrado de accesos al tráfico de paso, y aparcamientos de borde en rotación y disuasorios. En posterior desarrollo se deberá establecer en la ordenación detallada zonas de proximidad y coexistencia (zonas 30, 20 y 10) que se protejan del tráfico externo favoreciendo así la

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

accesibilidad peatonal, la habitabilidad del centro y el intercambio de la movilidad peatonal y ciclista con el exterior.

1. Red Básica Territorial y Metropolitana

- **Autopista AP-7**, con funcionalidad de movilidad de largo recorrido y principal itinerario de conexión con el resto de la Andalucía y la Península. En ella se propone como un nuevo enlace completo que conecte directamente con el equipamiento público comarcal del Hospital de la Costa del Sol, de tal manera que se descargue la A-7 por dichos motivos de viaje.
- **Autovía A-7**. Con funcionalidad de medio recorrido de carácter metropolitano. No obstante el la fase de Avance del POTCSO se propone la conversión en "Bulevar Metropolitano", de configuración multimodal y diseño urbano, y con la introducción de una plataforma reservada capaz de albergar un sistema de transporte público colectivo interurbano de alta capacidad y frecuencia.
- **Carrera Convencional A-355 de Ojén**, con funcionalidad de movilidad de medio y largo recorrido de conexión hacia el interior (conexión con A-357 en Valle del Guadalhorce a Casapalma). Hace de conector metropolitano entre Marbella y Ojén, y cuyo tramo urbano en el municipio puede ser el soporte de varios equipamientos municipales. Se propone en dicho tramo nuevo enlace de conexión urbana.
- **Carrera Convencional A-7176** de Istán con funcionalidad de movilidad de medio recorrido de conexión hacia el interior y cuyo tramo entre la A-7 y Avda. Bulevar Príncipe Alfonso se tiene previsto su tratamiento urbano de integración urbanística y mejora de la accesibilidad en la zona, y posterior cesión del mismo al municipio.

2. Red Básica Urbana Estructurante

En un segundo nivel de jerarquía, tendremos la **Red Básica Urbana y Estructurante (Red Principal)** que está conformada por el sistema general viario que estructura la comunicación entre sectores y barrios. Se trata de un viario que garantiza la **conectividad estructural** y los itinerarios de los vehículos y del transporte público configurando la red principal de la ciudad. Se trata de los **principales ejes urbanos distribuidores longitudinales y transversales** que facilitan la comunicación e intercambio con el viario territorial dando permeabilidad urbana sectorial y distribuyendo los flujos principales entre los diferentes barrios, áreas de centralidad, equipamientos y espacios productivos de la ciudad. No obstante, a la hora de valorar las alternativas de trazado y diseñar las propuestas de distribuidores longitudinales municipales que propicien una mejora en la movilidad de la A-7, dada la ocupación del territorio, el criterio ha sido **primar la continuidad estructural y vertebradora a la continuidad de capacidad y nivel de servicio, optimizando los tramos de varios existentes**, y en su caso, adaptando secciones viarias a esa nueva función de distribuidor longitudinal interbarrios.

3. Propuestas Localizadas en las Redes Territorial y Urbana

A continuación se describen y justifican a escala estructural las propuestas localizadas e identificadas en el **esquema de elementos estructurantes** y que forman parte del conjunto de propuestas para mejorar el Sistema General de Movilidad, principalmente el subsistema viario, de la ciudad de Marbella, las cuales habrán de ser desarrolladas detalladamente en los correspondientes Instrumentos de Ordenación Detallada según las zonas en que se emplacen dichas propuestas localizadas:

1. **Nuevo enlace completo en AP-7 con Hospital de la Costa del Sol.** Se propone un nuevo enlace de carretera completo a la altura aproximada del PK 189+000 de la AP-7, en las proximidades del paso superior del Carril del General y próximo al Noroeste del Hospital de la Costa del Sol. Dicha propuesta que viene identificada, asimismo, en el avance de la planificación territorial (POTCSO) viene a reubicar y sustituir funcionalmente el conector territorial-urbano ya planificado en el PGOU vigente al Este de dicho equipamiento sanitario y sin haberse podido ejecutar. Dicho enlace se convertiría así en el principal nudo de articulación territorial-urbano en la zona de Las Chapas, e induciría sin duda un trasvase de tráfico de la A-7 a la propia Autopista en ambos sentidos, al facilitar la comunicación con el equipamiento territorial para los movimientos de largo recorrido. La ordenación detallada habrá de llevarse a cabo con un Plan Espacial, el cual tendrá que abordar previamente un Estudio de Tráfico y Capacidad de dicho enlace para confirmar su viabilidad funcional, por una parte, y por otra para definir la geometría concreta, y por tanto, el perímetro del espacio de suelo necesario para ejecutarlo. No se hace ahora reserva de suelo alguna siendo su emplazamiento a nivel de esquema indicativo.
2. **Nuevo enlace en la A-7 (sentido Cádiz-Málaga) con Carretera de Istán A-7176.** La A-7, en su tramo más occidental, tras abandonar el tronco común con la AP-7 y antes del túnel en la zona de Río Verde en sentido Cádiz-Málaga, aproximadamente en el PK 176+500, cuenta con un semienlace en sentido Málaga-Cádiz, que articula en dicho sentido los movimientos con la Carretera de Istán A-7176 y con las urbanizaciones situadas al Este y Norte de Nueva Andalucía como Dama de Noche, Los Naranjos o Aloha. Sin embargo, los movimientos desde y hacia la A-7 en sentido contrario no están resueltos provocando un tráfico de paso hacia Marbella centro hasta Carretera de Istán y congestión en el enlace de la A-7 de Cristamar por los movimientos que vienen desde San Pedro o Estepona hacia las urbanizaciones referidas anteriormente. Por tanto, el déficit estructural y funcional del semienlace anterior queda manifiesto, y si bien, cuenta con algunas dificultades técnicas, se considera clave completar dicho enlace para los movimientos en sentido Cádiz-Málaga, ya que de esta manera se

facilita la articulación territorial entre la zona oeste de Marbella e Istán con dicho viario, además de permitir los movimientos de articulación entre el sistema metropolitano de la A-7 y la zona de Nagüeles. La ordenación detallada se abordará con la tramitación de un Plan Especial que incluirá un Estudio de Tráfico y Capacidad para confirmar viabilidad de la propuesta y definir su geometría y ocupación concreta de suelo a los efectos de su reserva.

3. **Remodelación en ramales del Enlace de Cabopino en A-7 (Sentido Málaga – Marbella).** El primer enlace de Carreteras de la A-7 entrando por el Este del T.M. de Marbella (sentido Málaga-Marbella), situado aproximadamente en el PK 194+750, en las proximidades de los accesos al Puerto Deportivo de Cabopino, tiene una serie de disfuncionalidades e incumplimientos respecto de la normativa vigente de accesos a carreteras. Además de contener un ramal de conexión en sentido Marbella-Málaga con el tronco en Stop, con la falta de seguridad vial que ello genera, los ramales de salida y acceso en sentido contrario, son en realidad una vía de servicio en discontinuidad con accesos directos al sistema viario urbano y una estación de servicio. Si bien hay vías de servicio que acumulan la funcionalidad de ramal de enlace, en este caso, respecto del tramo de salida contiene varios accesos directos y próximos entre sí que incumplen la normativa vigente y le confieren un solape funcional impropio de este tipo de elementos viarios. Respecto del ramal de salida, vía de doble sentido, además de tener también accesos directos se conecta de manera ineficiente por longitud e inseguridad por su conexión en Stop con el tronco de la A-7, previa rotonda que facilita asimismo los accesos directos (sentido salida) en dicho punto desde la A-7 hacia las urbanizaciones de Artola Alta. Por tanto se propone, una remodelación de ramales cuya conexión de entrada y salida con el tronco cumpla la normativa de accesos y cuyos ramales tengan solo y exclusivamente dicha funcionalidad, conservándose la de vía de servicio del viario actual.
4. **Reordenación de Accesos y Vías de Servicio en Tramo de la A-7 (Zona de Las Chapas).** Entre el enlace de El Rosario (PK 188+220) y el de Elviria (191+600) de la A-7 nos encontramos un tramo importante de este sistema metropolitano donde las funcionalidades de movilidad y accesibilidad no están bien resueltas y articuladas al encontrarse en el tramo una multitud de accesos directos en Stop al tronco de la autovía y una serie de tramos cortos de vías de servicio con falta de continuidad y conexión entre los enlaces anteriores en ambos sentidos de circulación. En esta zona de Pinomar, existe una sucesión de accesos en stop muy peligrosos que además originan uno de los mayores problemas de movilidad en la A-7 en Marbella (junto con el tramo entre San Pedro y Puerto Banús), generando congestión por las interferencias de entradas y

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



salidas sin carriles de cambio de velocidad y la pérdida del nivel de servicio adecuado en el tronco por la alteración circulatoria en los accesos, y por consiguiente y una falta de seguridad vial impropia de una autovía urbana. Es por ello que se propone en este tramo de la A-7 la reordenación de accesos con la ejecución de nuevas vías de servicio paralelas al tronco y su conexión con los enlaces anteriormente referidos. En desarrollo de este plan general y a través de instrumentos ordenación detallada, que en su caso se desarrollen o impulsen se concretarán los ejes de las vías de servicio de la reordenación de accesos propuesta en el esquema de elementos estructurantes.

5. **Nuevos Carriles de Trenzado en el Tramo de la A-7 entre los enlaces de Los Monteros (PK 187+100) y El Rosario (PK 188+220).** En dicho tramo de la A-7 inferior a 1 km (y por tanto existe un incumplimiento de la normativa vigente en cuanto a distancia entre enlaces consecutivos) tenemos que el ramal de salida del enlace de El Rosario en sentido (Málaga – Marbella) se incorporan en Stop al tronco para 700 m en dicho sentido poder abandonarlo mediante carril de desaceleración de tipo directo hacia el enlace Los Monteros. Para resolver dicha disfuncionalidad en la articulación entre Movilidad y Accesibilidad, y mejorar la capacidad y nivel de servicio en el tronco de este tramo se propone la incorporación, ampliando plataforma en su propio dominio público existente, de un carril de trenzado que resuelva el cumplimiento normativo de conexiones mediante carriles de cambio de velocidad, en este caso, conectados entre sí mediante carril de trenzado. En sentido contrario (Marbella – Málaga) ocurre lo mismo, el ramal de acceso desde el enlace Los Monteros se produce en Stop y habría que remodelar la conexión para disponer de un carril de cambio de velocidad unido con el de salida en el siguiente enlace (El Rosario). Con dicha propuesta lo que se pretende es que en dicho tramo se no se produzca aficción al tráfico del tronco con los movimientos que se producen de entrada y salida de sendos enlaces, los cuales articulan a su vez las escalas metropolitana y urbana de accesos en dichas zonas urbanas (Urbanizaciones de Los Monteros y Elviria)
6. **Nuevos carriles de trenzado en el tramo de la A-7 entre el enlace Los Altos de Marbella – Hospital CSO (PK 186+265) y el acceso urbano a Santa Clara en sentido decreciente (PK 185+600), así como desde el acceso a la zona de Bahía de Marbella en sentido creciente (PK 185+925)** De manera similar al caso anterior, el ramal de acceso en sentido Málaga – Marbella se conecta al tronco en Stop, siendo uno de los que más perturban la fluidez del tráfico en el tronco en la zona de Las Chapas y a poco mas de 500 m existe un acceso urbano mediante carril de cambio de velocidad de tipo directo. Dicha situación provoca una importante disminución del nivel de servicio que sería preciso solventar mediante la ejecución

y conexión de ambos accesos con un carril de trenzado. De hecho, tal y como se apunta en la Memoria Informativa, existe un proyecto del MITMA del 2018 en tal sentido, que sin embargo, pese a su anuncio público, no se ha ejecutado. Además una vez que se conecte dicho acceso mediante nueva rotonda al vial urbano principal de doble sentido que discurre paralelo al norte, se podrá eliminar uno de los accesos directos más peligrosos en toda la A-7, que es el que conecta el sistema urbano con la A-7 justo antes del paso sobre Río Real. En el sentido contrario, sucede lo mismo desde el acceso directo al tronco y la salida a través del ramal del enlace Los Altos de Marbella- Hospital a tan solo 250 m, justo el desarrollo mínimo de trazado que debe tener un carril de trenzado. Se propone la ejecución de éste para articular los movimientos seguros a través de la A-7 que buscan salir por el enlace anterior en sentido Marbella – Málaga sin aficción al tronco de la A-7.

7. **Remodelación de Ramales de enlace de Río Real (PK 185+080).** Dicho enlace carece de ramal de acceso a la A-7 en sentido Málaga – Marbella, dándose en la práctica a través de viario urbano y funciones similares al de una vía de servicio que sin embargo, tras 250 m de trazado, se conecta a la A-7 mediante un acceso directo en Stop. Por tanto, para completar normativa y mejorar funcionalmente el enlace se propone la ejecución de un ramal de acceso con carril de cambio de velocidad, tal y como se contemplaba en proyecto redactado por el MITMA en 2018, que sin embargo no se ha ejecutado, tal y como ya se indicaba en la Memoria Informativa. Por otra parte, el ramal de salida en sentido Marbella – Málaga se conecta al tronco en Stop que sin embargo, por su peligrosidad, debería incorporar un carril de cambio de velocidad para afectar lo menos posible a la movilidad del tronco.
8. **Reordenación de Acceso, Vía de Servicio y Carriles de Trenzado en tramo de la A-7 en la Zona de El Pinar.** En continuidad del nuevo ramal con su nuevo carril de cambio de velocidad que se propone en sentido Málaga- Marbella en el enlace anterior, se propone la prolongación del mismo hasta conectar con el carril de cambio de velocidad de la vía de servicio que discurre paralela a la A-7 desde el (PK 184+600) hasta el enlace de acceso urbano con Marbella (Arco de Marbella), sirviendo a varios accesos directos dicha vía de servicio como al futuro Four Seasons, El Real y Lindasol. De Esta manera se minimiza la aficción entre dicho enlace y la accesibilidad urbana que proporciona la vía de servicio a todo el norte de la A-7 por donde discurre. Cabe citar que dicha actuación está alineada con la propuesta por el propio MITMA en el *Proyecto de construcción de vía de servicio, carriles de trenzado y cambio de velocidad. Autovía del Mediterráneo A-7, calzada sentido Cádiz. Carretera A-7, pp.kk. 184+600 y 188+200. Provincia de Málaga* en sentido de circulación contrario, nos encontramos una conexión de

un corto tramo de vía de servicio respecto del que se propone prolongar su longitud para dar mayor accesibilidad a toda la franja sur en dicho tramo de la A-7 (aunque no sea completamente edificable pero puede acoger otros usos), promover la accesibilidad rodada y el cumplimiento de la servidumbre de acceso rodado a playas de la zona dado el déficit detectado en más de 1 km de litoral, y conectar dicha vía de servicio prolongada en más de 150 m con el ramal de enlace de salida en Torre Real, mediante carril de trenzado de unos 250m. De esta manera, se facilita la accesibilidad a una importante franja del litoral y se mejora la funcionalidad y seguridad del enlace al contar con un carril de cambio de velocidad de tipo paralelo y no de tipo directo como el actual, en un enlace muy utilizado para los movimiento de salida hacia la Reserva de Los Monteros y las Urbanizaciones de Golf Río Real. Esta propuesta de reordenación está directamente relacionada funcionalmente y completa la del punto anterior de remodelación de ramales del enlace de Río Real.

9. **Reordenación de accesos, Vías de Servicio y Carriles de Trenzado en Tramo de la A-7 entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara.** El principal punto negro desde el punto de vista de la movilidad en Marbella (de hecho cuenta con un subtramo calificado como TCA), con recurrentes episodios de congestión en horas punta es el tramo entre Puerto Banús y el enlace con San Pedro y AP-7 (Tramo A-7 entre PK 171+100 – 173+900). Ello es debido principalmente al solapamientos de movimientos urbanos e interurbanos y a su esquema de accesos directos (6) que además están muy próximos entre sí. Pues bien a fin de resolver en gran medida este problema y debido a las dificultades técnicas y expropiatorias para la inserción de un tercer carril básico más los carriles correspondientes de cambio de velocidad en los accesos actuales de Nueva Andalucía y Puerto Banús, se propone, en un contexto de sostenibilidad económica y primera fase una intervención más táctica en el tramo afectado, proponiendo una reordenación de accesos con la disposición de vías de servicio y aumentar la capacidad del tronco así como la articulación entre las funciones de movilidad y accesibilidad en el tramo con la ejecución de carriles de trenzado en continuidad de los carriles de cambio de velocidad existentes, de manera que aunque no sea un tercer carril básico si un 2+1 de trenzado que aumentaría la capacidad y mejoraría el nivel de servicio sin duda en horas punta al disponer los movimientos de trenzado de una mayor longitud y capacidad, interfiriendo con mucho menor impacto en la capacidad del tronco, en donde actualmente sus dos carriles básicos lo son también en la práctica parcialmente de trenzado por el referido solapamiento de las funciones de movilidad y accesibilidad. En concreto la propuesta se compone de las siguientes actuaciones:



- a. **Entre el enlace de Nueva Andalucía y el de San Pedro en sentido Málaga- Cádiz:** eliminación de los accesos directos (3) interceptándolos con una nueva Vía de Servicio de Carreteras que discurre paralela al tronco sensiblemente insertada en su zona de dominio público legal y cuyas conexiones con el mismo se realizan con sendos carriles de cambio de velocidad siendo a su vez el de desaceleración un carril de trenzado de 250 m en continuidad del de aceleración del ramal de acceso desde el enlace anterior. El de aceleración podría continuar con el carril de desaceleración tipo directo del ramal de salida del enlace de San Pedro para lo cual sería necesario aumentar el tablero del paso existente o reordenar la sección viaria corrigiendo el trazado del eje de la A-7 en todo el tramo habida cuenta de su geometría actual en planta, y sacrificando uno de los dos carriles infrutilizados de la vía de servicio del sentido contrario para ganar ese espacio. Si dicha reordenación transversal no fuera posible por distintos motivos de detalle que aquí ahora no se abordan, sí sería posible la finalización de dicho carril de aceleración de Vía de Servicio justo antes de la sección transversal de la obra de paso sobre el Río Guadaiza.
- b. **Entre el enlace de San Pedro y Nueva Andalucía, en sentido Cádiz - Málaga:** implantación de nueva vía de servicio en continuidad de uno de los 2 carriles de la ya existentes desde el Pk 172+850, que recoja al sur de la A-7 los accesos directos actuales en dicho tramo. Dicha Vía de Servicio continuaría hasta conectar con la actual vía de servicio con funciones de ramal complementario para las salidas hacia en enlace de Nueva Andalucía. Otra opción es, previa eliminación del ramal actual con carril de desaceleración tipo directo, interponer un carril de trenzado de 250 m entre el final de la vía de servicio de nueva implantación y la sección inicial con que quede la actual que conecta con la calzada anular sur del enlace de Nueva Andalucía, quedando, en este caso, en dicho tramo una sección sensiblemente simétrica en ambos sentidos.
- c. **Entre en enlace de Nueva Andalucía y el de Puerto Banús,** cuya corta distancia (muy inferior a la mínima por normativa) es epicentro de los atascos que se producen por la proximidad de sus conexiones e incumplimiento de longitudes mínimas en carriles de trenzado. Así se propone en sentido Málaga-Cádiz prolongar los actuales carriles de trenzado entre el enlace de Nueva Andalucía y los accesos urbanos actuales hacia y desde el Casino de Marbella y eliminarlos al contar con accesos alternativos desde el viario urbano principal. En sentido contrario lo mismo eliminando accesos hacia y desde la Avda. de Lola Flores, y propuesta de Vía urbana de servicio que conecte el enlace de Nueva Andalucía con la Avda. anterior.

10. **Nuevos enlaces de Carretera en A-355 (Zona futuro Palacio de la Justicia y otros equipamientos comunitarios).** En la zona de La Torreilla, próxima al Cementerio Municipal Virgen del Carmen, existe una pieza de suelo urbano de titularidad municipal adyacente a la carretera A-355 en su margen izquierdo a la altura del PK 37+000, en donde se ha propuesto una serie de equipamientos comunitarios, entre ellos, el futuro Palacio de Justicia de Marbella. Al objeto de dar accesibilidad urbana a los mismos desde dicha vía supralocal, se propone en línea con las previsiones municipales, un enlace completo, cuya geometría y ocupación de suelo será objeto del correspondiente instrumento de ordenación detallada o proyecto. Dicha infraestructura, junto a la **vía de servicio** que incluye se considera clave para el desarrollo de dicha zona y la accesibilidad a los futuros equipamientos propuestos. Cabe señalar aquí que justo unos 600 m antes, en la zona de la Triple A y Centro Ambiental de Marbella, junto al límite del T.M. de Marbella con Ojén, se está evaluando por la Junta, de Andalucía, un **enlace a distinto nivel** que permitiría los movimientos desde y hacia la A-355 tanto con Marbella como con los equipamientos anteriores de manera más directa. Este segundo enlace que se encuentra aún en fase de estudio de viabilidad por parte de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía tendría una clara utilidad en la mejora de los accesos a todos los equipamientos anteriores.
11. **Duplicación de calzada e integración urbana del tramo urbano cedido de la Carretera de Ronda A-397 (entre enlace de San Pedro y el de la AP-7).** Tras su reciente cesión del tramo que discurre por el T. M. de Marbella de 3.020 m ya forma parte del sistema viario urbano de Marbella, que aunque mantiene su funcionalidad de conector entre la AP-7 y la A-7, el tramo cedido tiene un carácter urbano entre ambas conexiones y presenta problemas de capacidad al sumarse tráfico de largo recorrido con desplazamientos metropolitanos y locales. Debido a su alto IMD y superposición funcional de tráfico debe ser una vía que lleve a cabo su integración urbana y duplicación de calzada, de manera que agilice el tráfico de reparto interior y de tránsito, dotándose además de un nuevo e importante nudo urbano a la altura de su cruce con el Camino del Potril, permitiendo la articulación con los desarrollos futuros que se realicen en la Zona Este de San Pedro Alcántara sin tener que utilizar la saturada A-7. Además dicho tramo se considera, asimismo, clave para completar como eje viario la Ronda Urbana de San Pedro Alcántara y su articulación con Nueva Andalucía a través de nuevos nudos urbanos insertados en dicha vía. Se propone por tanto a través de la ordenación detallada su duplicación de calzada con dos carriles en cada sentido e insertar en su nueva sección transversal definida en fase de ordenación detallada nuevas infraestructuras como aceras y

carriles bici, y en ese sentido el presente documento de ordenación contempla las directrices y recomendaciones necesarias para llevarlo a cabo.

12. **Mejora de la Seguridad Vial e Integración Urbana del tramo de la Carretera A-7176 entre A-7 y N-340a (hoy Avda. Príncipe Alfonso de Hohenlohe).** En realidad se trata de una propuesta incorporada que emana de las previsiones municipales y del propio PITMA. Actualmente se está tramitando en fase de licitación un proyecto de integración urbana y mejora de la seguridad vial del tramo, el cual da acceso a varias urbanizaciones, carece actualmente de aceras. Sus márgenes no son adecuadas a la cercanía con las viviendas y cuenta con una anchura inferior a seis metros. Con esta propuesta y una vez ejecutadas las correspondientes obras el tramo pasará a ser cedido al Ayuntamiento de Marbella como Vial Urbano con una nueva sección transversal dotada de aceras y carriles bici.
13. **Puente sobre Río Guadaiza en sustitución de vado inundable (Zona Cortijo Blanco).** Se trata de una propuesta localizada que asume este Plan General desde las previsiones actuales del ayuntamiento en crear un nuevo paso sobre el Río Guadaiza que precisaría ser ampliada y sustituida por un nuevo puente. Asimismo la circulación motorizada y no motorizada es muy deficiente puesto que las calles anterior y posterior al badén en la margen derecha del Guadaiza son estrechas, sin aceras, y con un trazado inadecuado que no permite una óptima conexión con San Pedro de Alcántara. Así se propone con el correspondiente proyecto de obras ordinarias previa mejora y ampliación de la sección transversal y conexión de las calles Rafael Alberti y Carlos Cano, la construcción de un puente que será de un solo vano para no interferir con la corriente (tablero de unos 40 m x 12 m).

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
***567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



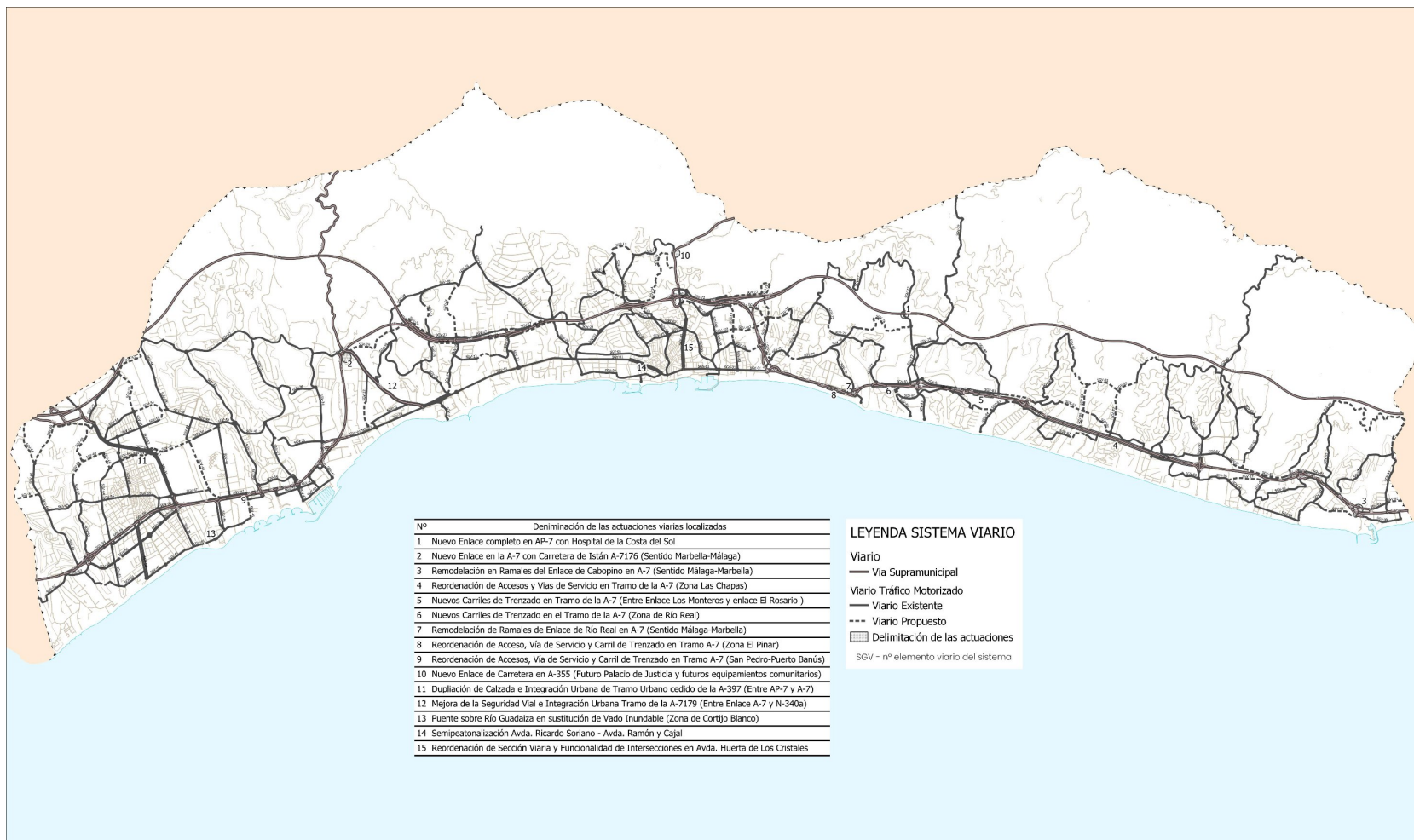


Figura 31: Esquema de ordenación del Sistema General Vial y de propuestas localizadas

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

14. **Semipeatonalización de Ricardo Soriano.** Como se indicó y analizó en la Memoria Informativa el tramo Avda. Ricardo Soriano-Avda. Ramón y Cajal, ha sido objeto de pasados estudios de Semipeatonalización debido a la necesidad de armonizar los flujos y las actividades de ocio y recreo del Paseo Marítimo y su entorno hacia el Centro Histórico de Marbella, mitigando o eliminando el efecto barrera tan importante que supone en la actualidad. Esta situación debe corregirse adoptando no sólo con medidas de filtrado y calmado de tráfico de tránsito exterior por el centro urbano de Marbella, en línea además con la futura delimitación de la Zona de Baja Emisiones de Marbella que previsiblemente delimitará el centro de la ciudad sujeta a las restricciones propias de dichos ámbitos y, por consiguiente, comportará medidas de restricciones y filtrado de tráfico, entre otras (dar prioridad al transporte público, al peatón y a la bicicleta, reducir la emisiones acústicas y atmosféricas, etc.). Esta propuesta localizada en materia de movilidad tendría como principal objetivo promover y recuperar el atractivo peatonal y comercial, de la zona central de Marbella. La semipeatonalización de la Avenida Ricardo Soriano, con una nueva sección transversal que aumente el espacio peatonal, permita la movilidad ciclista y de prioridad al transporte público frente al privado que estaría restringido solo a los residentes, supondría la necesidad de filtrar el tráfico de paso y que el tráfico que discurre por dicha avenida, deba desplazarse a otras vías de circulación, fundamentalmente a la Ronda Urbana, Jacinto Benavente y Huerta de los Cristales, ésta última precisaría una reordenación de sección viaria y funcionalidades que agilice el intercambio de movimientos entre la zona este de Ricardo Soriano y la variante de de la A-7 de Marbella.

15. **Reordenación de Sección Viaria y funcionalidades de Intersecciones de la Avda. Huerta de Los Cristales.** La Avda Huerta de Los Cristales, en continuidad de la C\ Serenata y Avda. Duque de Lerma, funcionalmente tiene vocación de ser uno de los principales conectores urbanos entre la A-7 a través del enlace de La Cañada y el núcleo urbano de Marbella Este a través de la Avda. Severo Ochoa. Este eje canaliza una gran parte del tráfico de salida y entrada a dicha zona de Marbella, pero sin embargo cuenta en la actualidad con varias deficiencias viarias tal y como ya se apuntó en el diagnóstico, que se verían acentuadas en el caso de ejecutar la Semipeatonalización de Ricardo Soriano, ya que induciría un aumento significativo del tráfico rodado en dicho eje, toda vez que el futuro nuevo Estadio Municipal creará una nueva centralidad polifuncional urbana que podría generar un tráfico adicional al ya existente, buscando como alternativa de paso por el centro urbano de Marbella, tanto la Ronda Urbana, como principalmente y más deseable para los trayectos con O/D el norte y oeste de Marbella, la Variante de la A-7 a través del enlace de la Cañada. Aunque será

la ordenación detallada, previos los correspondientes estudios de tráfico y movilidad, así como la micro modelización de tráfico de sus intersecciones con el resto de elementos viarios (Enlace La Cañada, Rotonda Plaza de Toros, intersecciones Calle San Bernabé, Calle Vázquez Clavel y Avda. Severo Ochoa), la que define con concreción la nueva sección transversal de este eje (20-22 m), pueden darse como directrices la necesidad de supresión de los aparcamientos en ambos márgenes, los cuales se absorberán con el nuevo sistema general de aparcamientos propuesto subterráneamente en la propia Avda.; doble carril de circulación en el tramo de Avda. huerta de Los Cristales-Calle Serenata; mejora de la intersección con Avda. Severo Ochoa con una rotonda, aumento de la capacidad y corrección de la excentricidad de la rotonda de Plaza de Toros, reordenación de sentidos de tráfico de intersecciones semaforizadas afectadas y estudio detallado de intersección semafórica o giratoria con la Ronda Urbana.

Nuevo esquema del sistema general de aparcamientos e intermodalidad

El **nuevo esquema de aparcamientos** debe ser la base del nuevo modelo de movilidad sostenible y de **intercambio intermodal** eficaz basado en la utilidad para los distintos modos de transporte e impedir que el tráfico de paso penetre al interior de los principales núcleos urbanos de Marbella, San Pedro o Nueva Andalucía, o incluso de Puerto Banús y otras centralidades urbana generadas en torno a los futuros intercambiadores y apeaderos del sistema de ferrocarril que se propone, con el fin de armonizar viajes residenciales y de visitantes y tengan garantizada la accesibilidad urbana respetando la calidad ambiental y el carácter económico y turístico o comercial de dichos núcleos. Para ello el sistema de aparcamientos de Marbella debe estructurarse en un esquema de **Aparcamientos Disuasorios e Intermodales** asociados al intercambio modal a escala metropolitana y municipal y un esquema de Aparcamientos Urbanos estructurantes que faciliten la accesibilidad a los principales centralidades urbanas.

Los **aparcamientos disuasorios e intermodales** son zonas de estacionamiento público situadas principalmente a la entrada de los núcleos urbanos o vinculados con estaciones o paradas de transporte, normalmente junto a las principales vías de acceso urbano desde zonas periféricas de los mismos, que están conectadas al centro urbano a través del transporte público. Están pensados para reducir el número de automóviles que entran al centro urbano generando excesos de tráfico de paso y ocupación excesiva del espacio público. Combinan la flexibilidad del automóvil que proporciona accesibilidad desde orígenes dispersos que no pueden ser servidos por transporte público de manera sostenible, con la eficacia del transporte público que proporciona accesibilidad urbana a destinos más densificados donde el automóvil es un modo muy ineficiente.

En cuanto a las **Directrices y Criterios** para implantación de aparcamientos Disuasorios e Intermodales del Sistema General de Aparcamientos en Marbella cabe indicar las siguientes:

- El **modo de transporte público asociado:** Autobús y Tren de Cercanías.
- La **capacidad** que determinará el número de plazas de vehículos que se pueden estacionar en él:
 - 1) Capacidad **inferior a 200 plazas:** son para cubrir bajas demandas y conforman redes más hacia el interior de los centros urbanos.
 - 2) Capacidad **entre 200 y 500 plazas:** tienen un tamaño óptimo para estar servidos por servicios de autobús de alta eficacia o tren.
 - 3) Capacidad **entre 500 y 1.000 plazas:** deseables para conexiones periféricas de alta capacidad vinculadas al intercambio modal interurbano de cercanías o bus de alta capacidad.
- El **tipo de actividad principal del destino** que determinará el motivo del desplazamiento del usuario potencial que utilizaría el servicio:
 - 1) Aparcamientos disuasorios de los desplazamientos motivados por trabajo. Cubre principalmente la demanda de aquellas personas que acuden a su puesto de trabajo en la ciudad.
 - 2) Aparcamientos disuasorios de los desplazamientos motivados por cuestiones relacionadas con el sector servicios, ya sean actividades comerciales, de servicios propiamente dichos como grandes equipamientos comunitarios o de ocio y compras.
 - 3) Aparcamientos disuasorios en el ámbito de los desplazamientos motivados por turismo. Se desplazan a puntos de la ciudad para visitar el centro histórico o disfrutar de la oferta de su restauración.

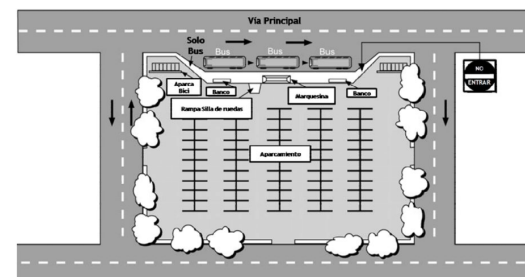


Figura 32: Esquema tipo de un aparcamiento disuasorio con plataforma intermodal Bus y Aparcabicis. Fuente e Imagen: Guía para la implantación de Aparcamientos Disuasorios en Andalucía (Junta de Andalucía)

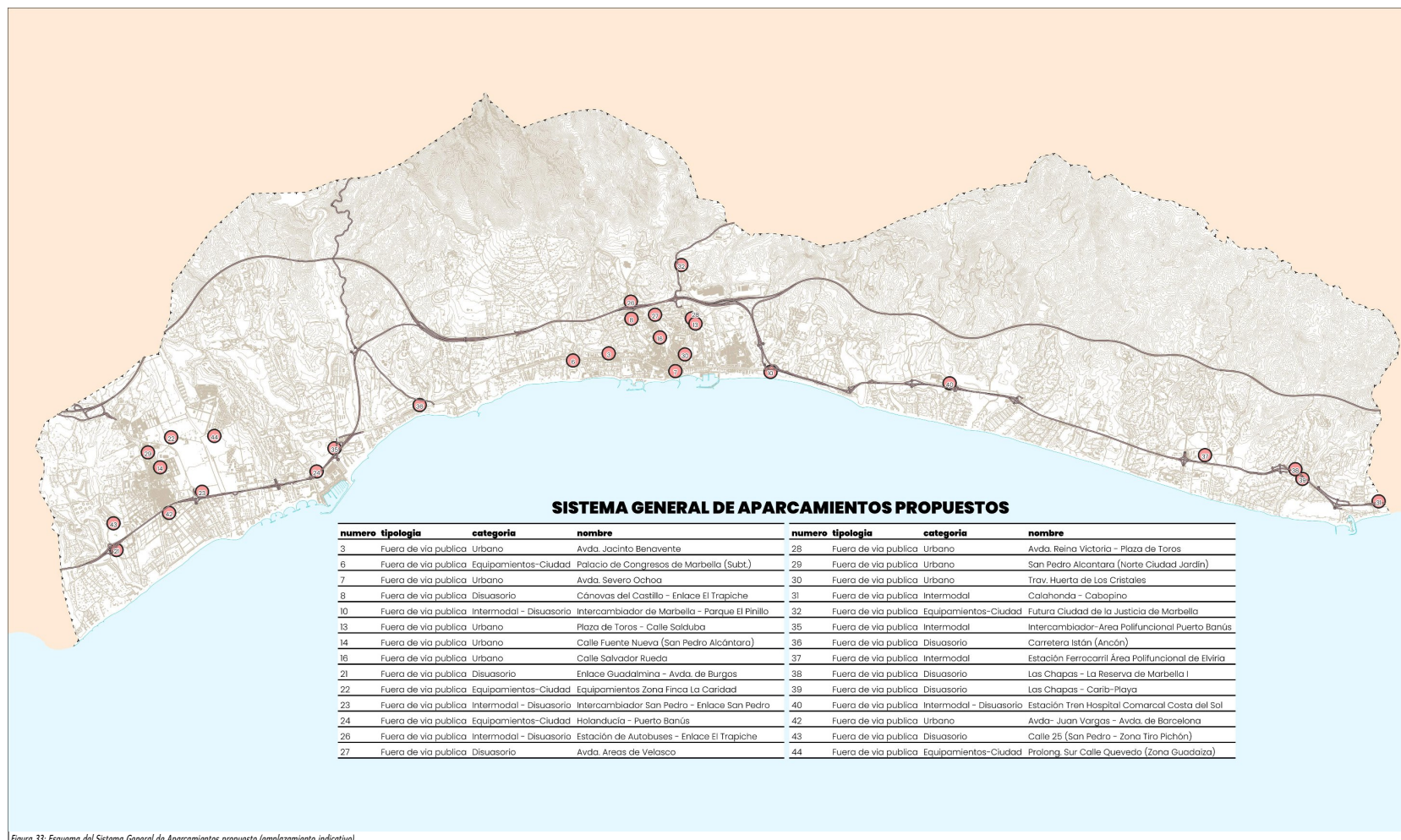


Figura 33: Esquema del Sistema General de Aparcamientos propuesta (emplazamiento indicativo)

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Por último, se han tenido en cuenta los siguientes **criterios generales de intermodalidad, proximidad y conectividad** a la hora de establecer nuevos aparcamientos disuasorios e intermodales, mucho de los cuales también tienen una funcionalidad de intermodalidad con el transporte público:

- **Oferta de la red de transporte público**, ya que deben ser fiables y ofrecer correspondencias fáciles y ágiles con un transporte público rápido y frecuente.
- **Acceso fácil**, tanto desde las carreteras y viarios principales de acceso al aparcamiento como para la propia parada o zona de intercambio del aparcamiento con el transporte público.
- **Proximidad** de los aparcamientos a las principales rutas más demandadas o de mayor demanda potencial.
- **De ubicación** fuera del alcance de las colas de congestión en las horas punta de acceso al aparcamiento a fin de evitar que estos aparcamientos no queden dentro de las zonas afectadas, sino que se encuentren "aguas arriba" evitando que los usuarios de los mismos queden atrapados.
- **Disponibilidad de terreno** para la reserva de espacio suficiente para el aparcamiento propiamente dicho y para la parada del transporte público y para las áreas de carga y descarga de pasajeros y/o sistemas de bici pública, en su caso.

Con las directrices y criterios anteriores se deben tomar las siguientes **directrices y medidas estructurales** de ordenación urbanística desde el punto de vista de aparcamientos e intermodalidad para Marbella y de coordinación el sistema general de **aparcamientos urbanos (Red Principal)**:

- Los **nuevos aparcamientos urbanos en Marbella** se localizarán preferiblemente a modo de cinturón en los bordes de los centros urbanos de Marbella (Cánovas del Castillo, Miraflores, Plaza de Toros, Divina Pastora, Albarizas, Ramón y Cajal) y San Pedro (Zona Noreste y Sureste), con el objeto de evitar que el vehículo y la congestión penetren al interior. La red de aparcamientos garantizará distancias máximas residenciales al Transporte Público de unos 400 m (5 minutos andando) y deben estar en continuidad con las redes principales de peatones y ciclistas. Tendrán una función disuasoria de circulación motorizada hacia el interior y necesariamente tiene que ir vinculada a la Red Viaria Principal y a una mejora del transporte público vinculado. En línea además con las propuestas que realiza el PMUS de Marbella para resolver el problema de aparcamientos en el casco urbano de Marbella, se indica que los barrios como Molino de Viento, Jacinto Benavente y Huerta Belón tienen aparcamientos suficientes, si bien en periodo diurno, por su proximidad a zonas de actividad comercial o de oficinas, pueden alcanzar niveles de saturación, sobre todo debido a la implantación del necesario aparcamiento regulado (Zona SER) en el centro.

- Para los **nuevos aparcamientos de la red principal en el casco urbano de San Pedro** se ha planteado, pese a que gran parte del déficit de plazas de aparcamiento se resuelve con los aparcamientos que se realizan en la zona del Bulevar, seguir reforzando el sistema de aparcamientos en la zona Norte y Este con aparcamientos mixtos y en rotación a ambos lados del eje de la circunvalación actual. No se han propuesto la implantación de nuevos aparcamientos de alta rotación para el casco histórico. Con esta medida se pretende no inducir a más tráfico externo en el centro y recuperar la habitabilidad interior de esas zonas y la calidad del medio ambiente urbano. Se plantean además en la zona 2 aparcamientos disuasorios, otro más intermodal asociado a la futura Estación de Autobuses de San Pedro Alcántara y uno asociado al futuro equipamiento público en la Finca de la Caridad.

Así el esquema que conforma el **Sistema General de Aparcamientos propuestos** para Marbella se ha estructurado en Urbanos (dentro de los cuales se incluyen los asociados a Equipamientos Ciudad) y los Disuasorios y/o Intermodales tal y como se muestra en el cuadro adjunto.

El nuevo Modelo de Transporte Público Urbano e Interurbano

La ineficiencia del automóvil en desplazamientos y ocupación del espacio público, junto con los problemas de congestión y las dificultades de estacionamiento, constituye una buena base para apostar por un **modelo de transporte público** eficaz, eficiente y atractivo por su funcionalidad, fiabilidad y sostenibilidad, que induzca traspaso modal desde modos motorizados privados. Ahora bien, para que el transporte público constituya una alternativa real, precisa responder de manera eficiente a la demanda de una **mayor frecuencia**, mejores velocidades comerciales, menores tiempo de viaje y una **buena regularidad** en el cumplimiento de horarios. Para poder cumplir con los parámetros anteriores se precisa introducir restricciones al vehículo privado que libere y deje más espacio público para el transporte sostenible, establecer en el los ejes urbanos colectores básicos **carriles Bus-Taxi** y por último fomentar la **intermodalidad** con nuevas paradas e intercambiadores próximos a las futuras estaciones e intercambiadores del ferrocarril, en donde se dispondrán, asimismo, de aparcamientos disuasorios y de bicis.

El autobús no puede competir con el coche porque sufre los problemas de congestión del viario y entonces es necesaria una apuesta de priorización del transporte colectivo. En este caso las medidas en materia de movilidad deben limitar el crecimiento en el uso del vehículo privado potenciando los modos sostenibles (transporte colectivo, a pie y bicicleta) para mantener el equilibrio modal. El autobús no requiere ninguna infraestructura específica más allá de las paradas y diferentes grados de exclusividad para mejorar la calidad del servicio (carriles bus, prioridad semafórica, etc.), lo que lo convierte en el modo más flexible y de menor inversión para transportar hasta **4.000-5.000 pasajeros por hora y sentido en carril bus exclusivo**.

Un buen y optimizado sistema de bus urbano sin carril bus exclusivo puede superar una velocidad media comercial de **13-15 km/h** y la capacidad de servicio puede llegar a superar los **2.500 viajeros/hora y sentido** en altas frecuencias, por lo que se apuesta por mejorar dicho sistema optimizando las rutas, existentes, desechando otras opciones el sistema urbano de plataforma reservada de tranvía por falta previsible de demanda, tal y como ya se indicó y justificó en la parte de análisis y diagnóstico del sistema. El carril bus y otras medidas complementarias permiten incrementar la velocidad comercial de un autobús convencional, que normalmente no supera los 12-13 km/h, y así llegar hasta los 18 km/h. No obstante, la velocidad comercial depende más de la integración del modo en el medio urbano y de la distancia entre paradas que del vehículo en sí.

El sistema de transporte urbano además de mejorar la frecuencia y fiabilidad del sistema interviniendo en la mejora del eje urbano de la antigua N-340 y de los tramos de la A-7 utilizados por el sistema de bus urbano de transporte **mejorando y reordenando accesos y paradas** en los mismos, debe articularse a través de sus estaciones y principales paradas en el sistema de intermodalidad con otros medios de transporte como el ferrocarril que se propone, o como el caminar y la bicicleta, ya sea ésta mediante un sistema de bici pública o privada.

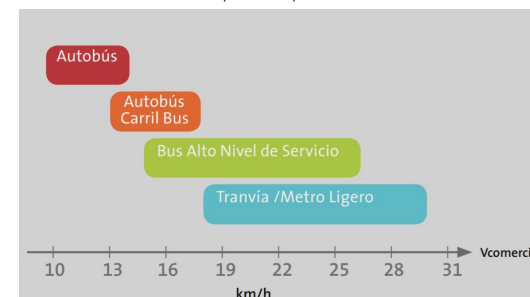


Figura 34: Velocidades comerciales medias de los distintos modos de transporte público

La primera solución para mejorar el sistema público de transporte, no obstante, pasa para la implantación de plataformas o bien **carriles bus reservados o no de la circulación general, con o sin separadores físicos**. Como primera aproximación, su implantación se puede justificar cuando a lo largo del itinerario, la demanda prevista de usuarios de transporte tras la actuación sea superior al número máximo estimado de usuarios de tráfico privado que pueden utilizar un carril convencional del viario. En viario urbano (velocidad máxima limitada a 30 km/h o excepcionalmente 50 km/h) se estima cuando la demanda de transporte público sería de unos **750 viajeros/h en hora punta y sentido** y de unos 2.400 viajeros/h en vial interurbano (velocidades máximas legales entre 80-100 km/h).

Existe varias alternativas en caso de por demanda, según los correspondientes **Estudios de Demanda de Transporte Público**, sea viable la plataforma reservada. En primer lugar un Carril-Bus compartido con el tráfico privado con restricción horaria durante los periodos punta de circulación o bien un Carril-Bus de uso exclusivo para transporte público, sin implantación de separación física del resto de la circulación motorizada o bien segregado y de uso exclusivo para transporte público. En todo caso, tal y como se ha indicado anteriormente, el valor de la demanda conjunta para el correspondiente itinerario en bus que resulta funcional y maximiza su rentabilidad es de unos 2.500 viajeros/h en hora punta y sentido, pudiéndose conseguir incrementar un 50% los valores con circulación segregada en carril bus. Se recomienda distancia entre paradas de 300 m mínimo y de 1.200 m máximo. El **PMUS de Marbella** que actualmente está en revisión debería ser el instrumento de planificación de dicha demanda e implantar las medidas de carriles bus necesarias, y que en todo caso, podrían estimarse necesarias solo en el eje urbano de la antigua N-340.

El nuevo PGOM apuesta por un sistema de transporte público municipal más accesible, sostenible y energéticamente eficiente que esté bien integrado con otros modos como clave para reducir el tráfico privado y las emisiones y los atascos relacionados con él, a la vez que será una oportunidad para crear un entorno urbano más sostenible. Así se tendrán en cuenta como **criterio general para los nuevos desarrollos urbanos** y en todo caso para la ordenación detallada del suelo urbano, que en las paradas principales del sistema urbano, siempre que sea posible, se determinarán el establecimiento de **aparcabici**s en proximidades de Estaciones e Intercambiadores y de **aparcamientos disuasorios**. Los itinerarios principales peatonales hasta las paradas y tendrán un radios de influencia razonable (<300 m), y respecto de las Estaciones de Bus (<500m), y los ciclistas serán atractivos y confortables para reforzar el intercambio modal con el transporte público. Los itinerarios motorizados privados procederán principalmente de la **Red Básica Territorial y Red Básica Urbana**, cuyo intercambio de escala y modal se producirá en el entorno de estas Estaciones y paradas principales de la red de transporte público urbano, apoyada por aparcamientos disuasorios.

La actual **Estación de Autobuses de Marbella** se emplaza junto con la Avda del Trapiche con acceso directo desde la rotonda norte del enlace con la A-7. Si bien tiene un posición un tanto excéntrica respecto del núcleo urbano de Marbella, su ubicación actual junto al enlace anterior le confiere una buena accesibilidad desde el sistema territorial de Carreteras de medio y largo recorrido (Variante A-7/AP-7). Sin embargo, y pese a las propuestas de nuevos intercambiadores de transporte, se propone mantener su ubicación actual como Estación de Autobuses complementaria ligada a los itinerarios por carretera de largo recorrido y como una de las Estaciones principales del Sistema urbano de Bus.

Bajo un esquema de intermodalidad Territorial y Metropolitana de transporte interurbano se propone adicionalmente como elemento

estructurante del sistema la ubicación de un **nuevo Intercambiador de transporte en la zona del Arco de Marbella**, junto a la Estación de Tren principal del Corredor Ferroviario, asimismo, propuesto. Su emplazamiento, junto con el enlace de la A-7 en ambos sentidos y al inicio del principal eje urbano de la ciudad, facilitaría el intercambio de modos y escalas con los sistemas urbanos de transporte sostenible. Desde dicha infraestructura partirían las principales líneas de un nuevo sistema de bus urbano cuyos principales destinos serían las zonas de BelloHorizonte, Marbella y Nagüeles.

Asimismo, se propone una nueva **Estación Intercambiador en San Pedro**, cuya inexistencia genera un déficit estructural en la red de transporte ya que actualmente los autobuses urbanos e interurbanos utilizan una zona del actual bulevar de San Pedro a modo de Apeadero sin ningún tipo de instalaciones complementarias ni de conectividad directa con carreteras cuya conexión con un futuro corredor ferroviario estaría óptimamente emplazada junto al enlace existente de la A-7 y final de la antigua A-397.

Respecto del **sistema de bus interurbano**, tal y como se indicó en la información y diagnóstico del mismo, está compuesto de un total de 28

líneas que circulan en su mayor parte por la **A-7**, con varias paradas en Marbella a lo largo del eje interurbano y urbano, excepto líneas de comunicación directa con Málaga que discurre por la AP-7 sin más parada que en la propia Estación de Autobuses. Dada la importantísima falta de regularidad provocada por las paradas ubicadas en la A-7 cuyo accesibilidad directa al tronco sin carril de cambio de velocidad genera retrasos y falta de fiabilidad inasumibles para mucho potenciales viajeros, se propone el **desplazamiento o reubicación** de la mayor parte de las paradas a Vías de Servicio paralelas, existentes y propuestas, una vez se mejore la movilidad y accesibilidad del conjunto con las propuestas localizadas en la A-7.

Dentro del nuevo esquema que se pretende para Marbella de intermodalidad del sistema de transportes a fin de establecer una **coordinación eficaz entre los servicios de transporte interurbano y de transporte urbano**, el sistema de bus interurbano tendría que tener como puntos origen/destino de sus itinerarios las estaciones e intercambiadores propuestas, como nodos de intercambio de escalas, asumiendo el sistema de bus urbano la distribución interna urbana evitando de esta manera el



Figura 35: Estaciones e Intercambiadores de Bus propuestas

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

actual solape de líneas e itinerarios de ambos sistemas que se producen tanto en el tronco de la A-7 como muy especialmente del eje urbano de la antigua N-340. Esta situación de ineficiencia del transporte crea una excesiva ocupación del viario por viajeros de paso y principalmente contaminación atmosférica y acústica del medio urbano.

Por otra parte, las previsiones territoriales de un **nuevo corredor ferroviario (servicio de Cercanías)** supondría una oportunidad para establecer para dar un solución eficaz y equilibrada al reparto modal entre los modos de transporte público y privado en el conjunto de viajes motorizados que entran y salen de Marbella, además de evitar la excesiva dependencia del automóvil en las relaciones con el exterior. Por tanto, una vez se implante el servicio de cercanías cuya propuesta atravesaría los núcleos urbanos de Marbella y San Pedro con varias paradas intermedias podría descargar parcialmente el sistema de transporte de bus haciéndolo más secundario.

La apuesta por el Corredor Ferroviario como futuro eje de la movilidad sostenible

Un sector como el del transporte es esencial para la **sostenibilidad del desarrollo urbano y económico del territorio**, para lo que se hace necesario aumentar la participación del transporte público, y de manera específica, de los modos ferroviarios. Es por ello que una propuesta de sistema

ferroviaria en la Costa del Sol está llamado a constituirse como el sistema estructural e intermodal de transporte colectivo urbano y metropolitano de Marbella, y en el que además los intercambiadores (estaciones principales y apeaderos) tienen el potencial de crear nuevos nodos y centralidades urbanas para potenciar nuevos equipamientos polifuncionales.

En la parte de información y diagnóstico se hizo referencia a las previsiones y propuestas, que desde distintos instrumentos de planificación sectorial nacional (PITVI) como regional (POTA, POTCSO y PITMA) promueven y tratan de impulsar la **mejora y extensión del sistema de cercanías** del área metropolitana de Málaga y en particular el tan demandado desde hace años Corredor Ferroviario del Tren Litoral de la Costa del Sol

Cabe destacar la apuesta inicial del POTCSO (en tramitación) por el sistema de transporte multimodal, y en concreto por la inserción en el territorio de un sistema ferroviario. De hecho en línea con la fase de Avance, son objetivos del mismo para la red ferroviaria los siguientes:

- La **mejora de la red de cercanías**, y su extensión a todos los municipios litorales del ámbito de la Costa del Sol Occidental
- Favorecer la **complementariedad de la red ferroviaria con el resto de modos de transporte**, incrementando la participación del ferrocarril en el reparto modal.

En base a estos objetivos, la red ferroviaria quedaría constituida, de un lado, por la actual línea de Cercanías C-1 que une Fuengirola con Málaga, así como por la alternativa por la que definitivamente se opte por parte del Ministerio de Fomento para **conectar por tren subterráneamente los municipios litorales Mijas, Marbella y Estepona con Fuengirola**. Así, se proponen desde la redacción actual del POTCSO para el término municipal de Marbella 7 nodos de primer orden asociados a la extensión de la red de Cercanías C-1, tal y como ya hacía el PGOU de 2010 en base a los anteproyectos redactados en su momento por la Junta de Andalucía, y cuya ubicación en suelos aún a día de hoy disponible o calificados de viario público es viable. En dicho documento de planificación subregional se distinguirían las siguientes estaciones: en el Término Municipal de Marbella, cuya ubicación detallada estaría por concretar:

- Cabopino.
- Palacio de Congresos de Marbella.
- Elviria.
- Holanducía–Puerto Banús
- Hospital de la Costa del Sol.
- San Pedro Alcántara.
- Marbella-La Bajadilla.

Por tanto, respecto de la red ferroviaria planteada esquemáticamente a nivel de propuesta para Marbella, parte de una mejora de la **red de cercanías ya existente y su extensión a todos los municipios litorales** a partir de la línea C-1 actual No obstante, y en coordinación con el POTCSO, se atenderá a las futuras previsiones del Ministerio de Fomento ya que aún no hay un trazado propuesto aprobado (que sería subterráneo).

En 2003 la **Junta de Andalucía** propuso un trazado del Corredor ferroviario, pero que nunca fue asumido por el **Ministerio de Fomento** que es la administración competente en la materia, sin perjuicio de las propuestas e iniciativa que pueda adoptar la administración autonómica en convenio con la administración estatal. Actualmente dicha administración tiene encargada a la ingeniería INECO estudios previos y de alternativas de trazado, pero aún no se ha aprobado ni tramitado ningún Estudio Informativo de Trazado concreto ni se ha hecho público estudio de viabilidad y funcionalidad alguno por parte de dicha administración.

Los estudios de captación de **demanda potencial del ferrocarril en la Costa del Sol** demuestran la rentabilidad de la inversión, como concluyen algunos estudios sectoriales (SEOPAN, 2017) y sobretodo que el nuevo modo de transporte recoge viajes procedentes de los usuarios del automóvil, acompañado de una mejora generalizada del transporte interurbano de viajeros que podría aumentar en el ámbito de la Costa del Sol, según datos publicados en diferentes medios, desde los 5 millones de desplazamientos anuales, hasta los más de 14 millones. Es decir que **9 millones de viajes** que ahora se realizan en vehículo privado se realizarían en ferrocarril, lo cual da idea del potencial cambio de la estructura modal de los desplazamientos en la Costa del Sol, y en particular en Marbella.

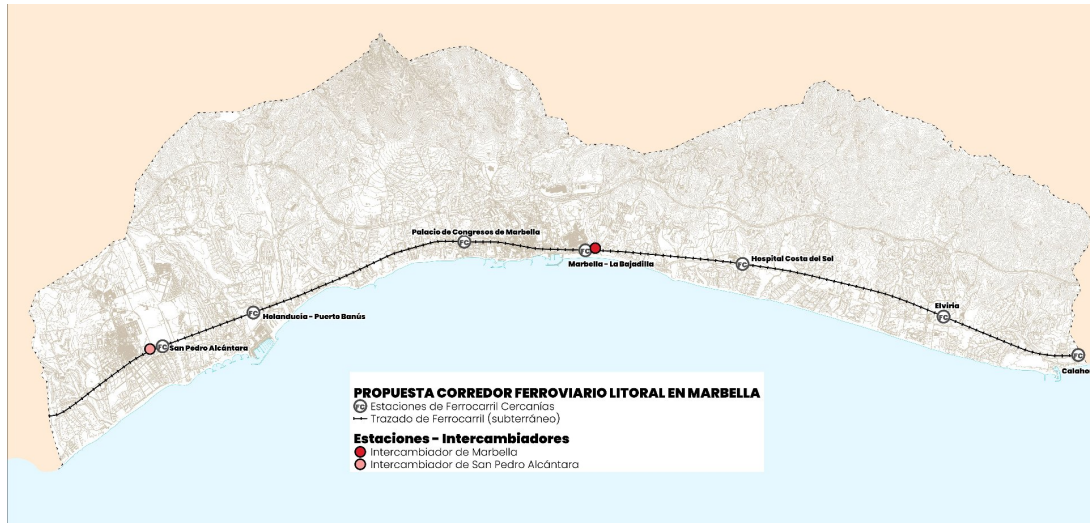


Figura 36: Propuesta de Corredor Ferroviario Litoral en Marbella. (Trazado subterráneo orientativo)

Otra **alternativa sostenible al transporte interurbano** podría ser los sistemas de autobús de alto nivel de servicio que adaptan el concepto "Bus Rapid Transit (BRT)" al contexto europeo sobre la A-7, que requeriría no obstante, en caso de reserva de plataforma, autorización de la Administración de carreteras. Se trata de un servicio de capacidad intermedia (6.000-8.000 v/h y sentido) más regular, rápido, limpio, fiable y confortable, dando lugar a incrementos notables de demanda. Precisamente porque las ciudades están saturadas de tráfico, las plataformas reservadas en superficie (tanto de autobuses como ferroviario, en su caso) racionalizan la movilidad al transportar a más personas ocupando menos espacio.

No obstante esta alternativa estaría condicionada por la liberalización de la autopista AP-7 ya que de lo contrario se obligaría a parte de los vehículos desalojados de la A-7 y no quieran o puedan utilizar el sistema BRT a circular por la AP-7 cuyo uso diario sería inasumible por muchos conductores. Aun en el escenario de una hipotética liberalización de la AP-7 o para un año horizonte de 2046, la implantación de un sistema ferroviario de Cercanías para la Costa del Sol sería el sistema en que descansaría principalmente el un nuevo modelo de movilidad sostenible para toda la Costa del Sol.

Sistema de Redes Peatonales y Ciclistas.

El nuevo Plan General impulsará el **protagonismo de la movilidad peatonal y ciclista** como modos y sistemas de transporte claves del nuevo modelo de movilidad sostenible y de la mejora de la calidad de vida, principalmente en los **centros urbanos de Marbella y San Pedro**. Para los desarrollos urbanos posteriores y la ordenación detallada en el suelo urbano existente, se dimensionará y definirá adecuadamente estas redes, estableciendo estándares de reserva para sus espacios de estacionamiento en lugares públicos, así como las condiciones de seguridad y funcionalidad mediante normativa y una jerarquía peatonal y ciclista que caracterice la red principal y una red secundaria, tanto para las redes metropolitanas como asociadas a distintos ámbitos funcionales.

La **calidad urbana** es incompatible con la intensidad y/o velocidad y a su vez con la **accesibilidad urbana** y ésta es esencial para una buena calidad de vida, de estancia, y para el comercio y turismo. La elevada velocidad de la circulación motorizada e intensidad pueden deteriorar de forma considerable los espacios públicos, transformándolos exclusivamente en canales para la movilidad motorizada en lugar de orientarlos hacia medio mas sostenibles y amables con el ciudadano.

El concepto de **itinerario peatonal** como conjunto de diferentes tipos de vías, con mayor o menor protección y atractivo para el viandante en cada una de ellas, articulado en la coexistencia y el cruce con el resto de los medios de transporte urbano, debe tener un enfoque hacia la **accesibilidad peatonal** generalizada en toda la ciudad, estableciéndose una trama de itinerarios y espacios peatonales, que permitan el transporte

a pie a los distintos barrios y actividades urbanas entre sí. Hay que pensar en una red viaria (red de calles) que posibilite al peatón su movilidad diaria en suficientes condiciones estanciales, de seguridad y de calidad urbana.

Las **zonas de preferencia peatonal** deben estar protegidas de la circulación del resto de zonas con medidas disuasorias como cambios de dirección y similares que eviten el tránsito de paso; además deberán tener una velocidad máxima de **10 km/h** en plataforma única, que en modo alguno debe confundirse con un área peatonalizada. La prioridad peatonal supone la incorporación de elementos que condicionen la velocidad de los vehículos en calles de coexistencia, reduciéndola a máximos de **20 km/h**. Las bajas velocidades favorecen la calidad del espacio público.

En calles sin plataforma única, la acera deberá tener un ancho mínimo de **1,80 m.** libres que exige la **normativa de accesibilidad**. En el medio urbano cuando la sección de la calle no supere los 7 m., la opción preferente debe ser la **plataforma única y de preferencia peatonal**. Las calles que presentan una anchura entre 8 y 12 metros obligan a una reflexión sobre el diseño y la distribución de acera, calzada y banda de estacionamiento en caso de que tengan doble sentido de circulación. En calles con una anchura de 13-15 m el diseño de acera + calzada lleva a una sección tipo de dos aceras de 2,5 m mínimo. cada una, 2 carriles de circulación motorizada en 5,75 m. de calzada, y una banda de estacionamiento en línea para vehículos de 2,25 m. No obstante, la decisión de adoptar plataforma única va mucho más allá de la anchura que pueda tener la calle, incorporando como criterios factores esenciales de decisión como la recuperación de la función estancial en la calle y la reducción del tránsito motorizado.

La disponibilidad de **infraestructura ciclista** es un elemento fundamental para el uso de la bicicleta, principalmente como medio de transporte en la movilidad cotidiana, pero también en el deporte o el turismo. Es necesario nuevas redes que garanticen un uso de la bicicleta seguro, accesible y cómodo. Estas redes deben ser continuas, funcionales e integradas con el resto de los modos de transporte. Estas infraestructuras deben completarse con elementos de aparcamiento e intercambio modal para su integración con otros modos. Se debe procurar además buscar sinergias entre las infraestructuras ciclistas y los espacios destinados a la movilidad y estancia peatonal, así como al transporte público.

Los tipos de **vías y redes ciclistas** que se tendrán en cuenta en la planificación urbanística detallada serán la siguientes:

- **Carril Bici Protegido:** será la vía ciclista que discurre adosada a la calzada o compartiendo plataforma con ella provista de elementos laterales que la separan y protegen lateralmente del resto.
- **Carril Bici No protegido:** Vía ciclista que discurre por la calzada adosada, integrada o compartiendo plataforma, tanto en un solo sentido como en doble sentido.

- **Pista Bici,** Vía ciclista segregada del resto de tráfico y calzadas y en plataforma exclusiva, con su propio trazado en planta y alzado.
- **Acera Bici:** Vía ciclista señalizada sobre la propia plataforma de acera.
- **Ciclo Senda (Vía ciclopeatonal):** Vía para peatones y bicicletas, segregada del tráfico motorizado, que discurre por espacios abiertos como parques, jardines, paseos marítimos, etc.
- **Vía compartida o en coexistencia (Ciclocalle):** Vía donde coexiste el tráfico motorizado y el no motorizado, con preferencia de éste último.

Los **criterios de implantación de vías ciclistas** así como los requisitos y condiciones mínimas de seguridad vial se concretarán en los siguientes:

- En **calles con velocidad superior a 30**, las vías ciclistas deberán ocurrir de manera protegida (Carriles Bici Protegidos).
- En **calles 20 y calles 30** no precisarán carriles bici protegidos, si bien precisarán de señalización en el pavimento y señalización vertical.
- En **calles 10 y calles peatonales y sendas ciclables**, se consideran totalmente compatibles las bicicletas y no requieren de carriles bici.

Se definirá en la ordenación detallada del suelo urbano una **red básica o principal peatonal y ciclista** que será la base de la estructura del sistema de desplazamientos urbanos interiores de proximidad y coexistencia de la ciudad a sus distintas **escalas metropolitanas y de áreas funcionales**. Esta red principal o básica debe conectar principalmente con las principales paradas del transporte público y los aparcamientos disuasorios o de borde de los distintos ámbitos funcionales urbanos que se definan, así como con los puntos de préstamo de bici pública que se implanten. Los barrios y urbanizaciones de nueva implantación o reforma interior deben ser dotados de itinerarios peatonales y ciclistas seguros y cómodos.

Se partirá del rango de competitividad de la bicicleta como sistema de transporte urbano más rápido para trayectos superiores a **1,5-2 km** e inferiores a **5-6 km**. La bicicleta, que además, sólo necesita una séptima parte del espacio que necesita un coche para circular o para aparcarse, es competitiva para velocidades comerciales medias entre **5 y 15 Km/h** frente a otros medios motorizados. Por otro lado, el desplazamiento a pie como sistema es el más rápido entre los **300 y 600 m** de radio, y puede resultar eficaz en recorridos únicos de hasta **1,2- 1,5 km**, que se pueden recorrer en **12-15 minutos**.

Con las premisas y criterios de accesibilidad anteriores, se completará la red básica con una **red secundaria o complementaria de vías peatonales y ciclistas**, por la que los usuarios puedan moverse en zonas más periféricas al barrio de forma segura y cómoda, y con una correcta coordinación también con paradas de bus. Asimismo, como se ha dicho, es necesario que la infraestructura ciclista esté dotada de condiciones de comodidad y que se desarrollen servicios complementarios (bolsas de préstamos de bici pública). Además de las ventajas como medio sostenible para pequeñas distancias debe de ser **refuerzo de actividades turísticas y de ocio**.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Se garantizará la **continuidad de la red ciclista** evitando interrupciones en su trazado combinándose los carriles bici, preferiblemente bidireccionales con las distintas soluciones de coexistencia de la sección viaria (**Ciclocalles y Ciclo Sendas o Vías ciclopeatonales**) en función de las características de la infraestructura sobre la que discurra cada tramo, aunque gran parte de los desplazamientos serán compartiendo la vía con otros modos (**Vías multimodales**), y en particular, en los centros históricos. En todo caso, la Red Básica ciclista que se defina conectará entre sí las principales zonas de atracción y generación de Marbella, y deberá articular el territorio a escala **urbana** (intra áreas funcionales) y **metropolitana** (inter áreas funcionales).

La movilidad ciclista deberá ser considerada en los **nuevas actuaciones urbanísticas**, a través de los correspondientes instrumentos de ordenación detallada, como un vehículo de transporte, reservando parte del viario para su uso y estableciendo las dotaciones mínimas de reserva. Se regulará en dichos instrumentos de ordenación detallada adecuadamente el uso de la bicicleta en la ciudad mediante las correspondientes **normas y directrices** que regularán la utilización de la bicicleta de forma clara y detallada. Una de las medidas a adoptar para mejorar los desplazamientos ciclistas será aumentar las medidas de regulación y de protección a los usuarios de la bicicleta, facilitando su integración en las vías de tráfico en un contexto de **ciudades 30 y de calles de coexistencia** con prioridad ciclista y peatonal.



Figura 37: Sistema General Ciclopeatonal existente y propuesto (Senda Litoral)

Para potenciar la **intermodalidad bicicleta-transporte público** se dispondrá de redes ciclistas que permitan acceder en condiciones cómodas y seguras a las Estaciones de transporte público (Bus y Tren) y disponer de aparcamientos de bicicletas dentro o cerca de estaciones con criterios de seguridad, disponibilidad y accesibilidad, así como la valoración e implantar en sus entorno un sistema de préstamo de bici pública.

Los **sistemas de bicicleta pública** será planificados en el marco del PMUS de Marbella como servicios complementarios una vez se planifique y desarrolle previamente una red de vías ciclistas y reforzarán el fomento de

la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público. Para ello se debe de disponer de suficientes estaciones para cubrir la práctica totalidad del ámbito urbano al que sirvan con una densidad adecuada para cubrir la longitud entre estaciones de préstamo a distancia peatonal **<300 m**, así como poseer suficiente número de bicicletas que satisfagan la presencia continuada de las mismas en los puntos de aparcamiento instalados según los estudios de demanda realizados. De la oferta existente de bicicletas de préstamo es importante que al menos un **25%** sean eléctricas a fin de ofrecer una mayor flexibilidad y utilidad en la oferta.

Respecto del eje verde y corredor litoral en el que se apoya la vía ciclopeatonal de la **Senda Litoral** se planifica **completar la secuencia de paseos marítimos y tramos inconexos existentes**, dando continuidad tanto a los modos peatonales y ciclistas, por lo que la ordenación detallada debe planificar nuevos paseos peatonales e infraestructuras ciclistas en estos tramos reforzando el corredor litoral como eje de articulación de la movilidad no sólo ocio-recreativa de Marbella, sino de transporte, proponiendo dotarlo de transversalidad con itinerarios secundarios entre urbanizaciones. Para ello se propondrán itinerarios alternativos allí donde no haya disponibilidad física de aprovechar la servidumbre de tránsito junto al Dominio Público Marítimo Terrestre de Costas. Con los itinerarios acondicionados para el uso peatonal y ciclista en el eje litoral anterior, se pretende también como objetivo, no solo aumentar la participación de los modos no motorizados en la movilidad interurbana de la Costa del Sol sino facilitar como itinerario completar la cicloruta **EuroVelo8** y de ésta con el resto de las redes autonómicas y comarcales en un contexto de red continua de infraestructuras ciclistas interurbanas, teniendo además en cuenta para la zona de Este de Marbella las propuestas viables contempladas en el **Plan Director Corredor Verde de Las Chapas**.

Mejora en las Relaciones y accesibilidad Puerto – Ciudad

Los **4 puertos** enclavados en el Término Municipal de Marbella son de carácter autonómico, y su marco normativo en cuanto a planificación es el actual **Plan Director de Puertos de Andalucía 2014-2020**. Si bien ninguno de ellos soporta tráfico marítimo regular de pasajeros, el **PITMA 2021-2030**, establece entre sus medidas el estudio de posibles líneas de transporte entre puertos autonómicos, de carácter regular o ligado a la época estival, que de concretarse podrían completar el sistema de movilidad interno del ámbito todo ello de acuerdo con los planes y programas que en su caso, establezca la Junta de Andalucía para cada Puerto. En todo caso, para la adecuada integración urbana de posibles ampliaciones portuarias se establece la previsión de un **Plan Especial** que asegure principalmente las mejoras y reforzamiento en los sistemas viarios cercanos, así como del transporte, y accesibilidad a los sistemas portuarios.

Como se indicó en la parte de información y diagnóstico, el PITMA 2021-2030 así como el POTCSO (en su redacción actual), proponen la **ampliación**

del **Puerto de La Bajadilla y Puerto Banús**. Por ello y asimismo, el nuevo PGOM de Marbella asume dichas previsiones en un esquema de propuestas a nivel portuario. No obstante, sendas actuaciones de mejora y, en su caso, de ampliación de los puertos existentes se llevarían a cabo en el marco de la legislación específica sectorial de aplicación vigente.

Los contactos entre la zona portuarias de Marbella y el borde urbano adyacente se deben constituir en un ámbito especial para convertirse en un espacio de oportunidades y para el re-equipamiento y regeneración urbanas compatibles con las actividades propias portuarias. Se propondrán actuaciones para propiciar un desarrollo equilibrado de estos espacios de contacto, superando la separación tradicional entre el puerto y la ciudad, para abrirla a la ciudadanía, y por tanto se propondrán **actuaciones de mejora de la accesibilidad y movilidad**, que por otra parte facilite la puesta en valor de las instalaciones portuarias y del espacio urbano regenerado, todo ello, en el marco de los correspondientes Planes Especiales de Ordenación de dichos espacios.

Asimismo, se propondrá además de la ampliación del Puerto de la Bajadilla su integración urbana con la ciudad como oportunidad de **regeneración urbana de sus bordes de contacto y sistemas de accesibilidad**. Dicha actuación será objeto de un Plan Especial a desarrollar con dicho objeto. Se considera imprescindible que las intervenciones que se planteen instrumenten una estrategia de rehabilitación del entorno inmediato, teniendo además en cuenta la implantación del nodo urbano polifuncional en torno a la futura estación intermodal de bus y tren en la pieza urbana adyacente colindante al noreste del puerto de la Bajadilla.

El objetivo básico de las estrategias y propuestas en materia de puertos que desde el PGOM se asumen es establecer un modelo de **organización y coordinación urbanas de los puertos** acordes con las potencialidades que presentan desde el punto de vista de la centralidad urbana que generan, de puesta de valor del entorno de borde y, dotar al ámbito de borde de la ordenación necesaria de accesibilidad y establecer un sistema de recorridos e itinerarios que faciliten el desarrollo y puesta en valor turístico y urbano de las distintas áreas de los puertos, estableciendo la circulación y permeabilidad peatonal como criterio básico de articulación y relación.

Por último, el Puerto se califica como **sistema general portuario**, debiendo contener, en relación con este sistema general, las determinaciones básicas relativas a su **accesibilidad y conectividad**, a efectos de garantizar la coherencia con el modelo territorial y con la estructura general que configura el Plan. Asimismo la superficie del sistema general portuario no computa a los efectos de determinación de dotaciones, reservas y equipamientos según los distintos tipos de suelo.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cf7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA



Figura 38: Propuesta de Ampliación y Mejora de Puertos existentes

Impulso al Sistema Logístico Territorial de Marbella.

Partiendo de los planteamientos y necesidades descritas en el análisis y diagnóstico del sistema logístico, y en alineación con las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (**POTA**) que atribuye a la ciudad de Marbella la categoría de Nudo Urbano de Primer Nivel, se precisa definir una reserva de terrenos, como propuesta de Sistema General Logístico para una **Estación de Transporte de Mercancías (ETM) o Centro Logístico Urbano** de ámbito municipal.

En Marbella cada día resulta más difícil circular por el centro debido a las restricciones a la circulación que espontáneamente introducen los **vehículos comerciales** (cabe recordar que pueden suponer un **15-20%** de la movilidad). La creación de centros logísticos en los que se realice la ruptura o segmentación de carga y que se pueda entrar en las ciudades y sus cascos históricos con vehículos más pequeños, ligeros, sostenibles y menos consumidores de suelo, mejoraría sustancialmente el tráfico. Es por ello que el nuevo Plan General propone impulsar el desarrollo de infraestructuras específicas y plataformas logísticas estratégicamente situadas en los principales nudos de intercambios territorio-ciudad, donde se potencien y proporcionen servicios especializados con el fin de facilitar el intercambio y distribución modal de las mercancías en Marbella. La **Distribución Urbana de Mercancías (DUM)** también afecta a la movilidad de la ciudad por lo que este aspecto quedará integrado en el nuevo modelo de movilidad sostenible que se plantea.

La **Importancia del sistema logístico para Marbella** es clave para la mejora de la actividad económica de la ciudad, así como del sistema de movilidad ya que es también en gran medida uno de los causantes de la congestión en el interior de la ciudad e interfiere diariamente en el uso del espacio público viario. El incremento de ruido, la contaminación generada, las vibraciones producidas por los camiones, la disminución de la velocidad media de la circulación, la ocupación del espacio público durante las operaciones de carga y descarga, son factores que deben ser

considerados a atender en la implantación de **Centros Logísticos Urbanos** que permitan una distribución de última milla con vehículos más pequeños, segmentados y sostenibles con el medio urbano. La implantación de dichos centros de DUM reducen mucho las necesidades de la movilidad logística ya que de esa manera un solo vehículo tiene un mayor ámbito de actuación y número de destinos en su recorrido.

Se trata en definitiva de planificar una **infraestructura logística urbana** que promueva la **capilaridad de la DUM** para cubrir las necesidades a medio y largo plazo y reservar espacios futuros que lo propicien. La magnitud de dichos espacios dependerá del tipo de interfaz logística, que para plataformas urbanas de distribución tendrán un mínimo de **20.000 m²** y hasta **50.000 m²**, o incluso 100.000 m² para plataformas de entrada a la comarca o municipio, pudiéndose repartir horizontal o verticalmente según la disponibilidad de suelo y su aproximación respecto del núcleo urbano. En todo caso las infraestructuras logísticas tienen sus escalas y funcionalidades según el tamaño y ámbito a cubrir, y cuya articulación sigue de una manera esquemática las etapas o pasos que se indican:



Figura 39: Articulación de las escalas de la infraestructura logística. Fuente COMUS 2022. Interface Transport

Por tanto, teniendo en cuenta lo anterior, y las consideraciones sobre la concentración ya existente y simultánea del comercio en grandes superficies periféricas (C.C. La Cañada o Puerto Banús), y el crecimiento del e-commerce exponencial, lo que significa un aumento notable de la carga ya descarga en el medio urbano, con lo que la furgoneta o el camión de reparto pasan a ser, a la vez, almacén, se propone inicialmente como **ubicación preferente para la E.T.M. de Marbella la zona este del polígono industrial de San Pedro** por la disponibilidad de los terrenos y por contar

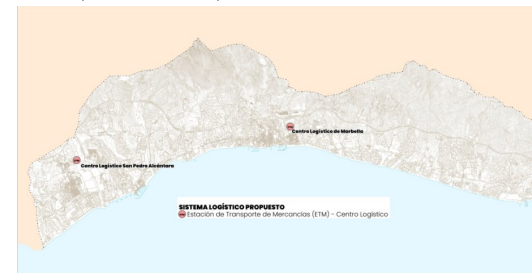


Figura 40: Sistema Logístico Propuesta

El Helipuerto Municipal de Marbella

Marbella cuenta con un **Helipuerto Urbano de superficie con carácter permanente de uso restringido** y destinado al transporte aéreo no comercial, si bien en la actualidad no está operativo. Se encuentra situado en la zona de Los Manchones Altos de Marbella. Dicha infraestructura se emplaza sobre una superficie de 1,3 Ha. Se encuentra comunicada con el resto del territorio a través del viario principal de la zona de si situación desde el que se puede acceder tanto al centro de Marbella como a Puerto Banús en menos de 10 minutos.

El **valor estratégico de dicha infraestructura como equipamiento público** a la cual se le reconoce en este documento con la calificación de **Sistema General de Heliporto** viene determinado por el potencial operativo de la misma para el municipio al dotarlo de un nodo de comunicación aérea tanto para helicópteros como para drones (tripulados o no) y llevar a cabo en dicha infraestructura heliportuaria operaciones comerciales de interés público o social, y vuelos turísticos en la Costa del Sol. De especial interés es su utilización, adicional o complementaria para operaciones de salvamento, emergencias o de tipo turístico, así como vuelos no comerciales o para su utilización operacional como aerotaxi.

Se propone por tanto desde el plan general **mantener el uso y destino de dicha infraestructura y debe calificarse como sistema general de Heliuerto** al objeto de proteger dicha cualidad y manteniéndose en su situación actual tal y como se muestra en el documento gráfico de elementos estructurantes de Marbella.



Figura 41: Sistema General Heliportuario de Marbella

Definición de los Usos Pormenorizados del uso global de Movilidad

La **dotación de movilidad** se compone de aquellos elementos, suelos y terrenos que soportan las infraestructuras y funcionalidades propias del Transporte y la Movilidad, tanto de personas como de mercancías, y en concreto, se categoriza en los siguientes **usos pormenorizados**:

- **VIARIO.** Se compone de los suelos que forman un conjunto de vías rodadas o peatonales, así como zonas contiguas y adyacentes de aparcamientos en vía pública, carriles bici en plataforma compartida no segregada y aceras peatonales segregadas o en plataforma única destinadas a formar parte de la red de movilidad del municipio. Asimismo, formará parte del viario las áreas anexas de protección y elementos funcionales del mismo destinadas a proteger y conservar la propia infraestructura y su plataforma.
- **APARCAMIENTOS.** Son terrenos y espacios de uso público destinados al aparcamiento de vehículos fuera de calzada pública, en edificios o subterráneos. Los aparcamientos disuasorios e intermodales son zonas de estacionamiento público situadas principalmente a la entrada de los núcleos urbanos o vinculados con estaciones o paradas de transporte, normalmente junto a las principales vías de acceso urbano desde zonas periféricas de los mismos. Asimismo, los aparcamientos vinculados a equipamientos de escala ciudad se destinan principalmente como soporte a los mismos. El resto de aparcamientos urbanos tienen como funcionalidad dar estacionamiento a los vehículos en los centros urbanos.
- **ESTACIONES E INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTES.** Están conformados por aquellos terrenos, construcciones e instalaciones anexas destinadas a la parada e intercambio modal del transporte público colectivo urbano e interurbano. Dichas estaciones e intercambiadores de transporte podrán contar dentro de su recinto con plataformas de intercambio modal o aparcamientos, como por ejemplo de taxi o bicicletas, así como espacios interiores

destinados a servicios complementarios del transporte (oficinas, cafeterías, tiendas, etc.).

- **FERROVIARIO.** Los elementos estructurantes del sistema ferroviario estarán constituidos por los terrenos e instalaciones que se destinen para el movimiento de los sistemas de transporte ferroviarios, tanto de personas como, en su caso, de mercancías. Asimismo, formarán parte del sistema ferroviario, además de las redes de trazado (en superficie o subterráneo) las instalaciones y servicios técnicos necesarios para la explotación y circulación del material móvil. Dichas infraestructuras tendrán un régimen de uso y protección conforme a la legislación sectorial ferroviaria que sean de aplicación.
- **PORTUARIO.** Forman parte del sistema general portuario aquellos terrenos, espacios y zonas de agua, así como sus zonas funcionales o instalaciones anexas, que formen parte del Sistema Portuario Autonómico. Los puertos podrán tener un carácter deportivo, pesquero o comercial. La ordenación funcional en los puertos autonómicos será la que se establezca en su correspondiente Plan de Usos de Espacios Portuarios o instrumento equivalente que en todo caso recogen la delimitación física y asignación de usos para sus diferentes espacios.
- **AERONÁUTICO.** Formarán parte de este sistema general las infraestructuras aeronáuticas como los Heliportos Autonómicos o los Municipales. Se entiende por Heliporto el aeródromo destinado exclusivamente a movimiento de helicópteros, que podrán construirse en superficie sobre terrenos acondicionados para ello o en plataforma elevada en azoteas sobre edificios. Podrán tener un carácter permanente o provisional, de uso restringido o bien público cuando se prevea la realización de operaciones de transporte comercial de pasajeros, mercancías y correo. Los espacios aeronáuticos así calificados podrán destinarse al mantenimiento de aeronaves.
- **LOGÍSTICO (ÁREAS LOGÍSTICAS).** Forman parte del sistema logístico las áreas y zonas de transporte de mercancías delimitadas e integradas por espacios continuos o discontinuos, destinadas a prestar servicios a los usuarios y a las empresas del sector del transporte de mercancías, en el ámbito de las cuales los distintos operadores pueden realizar actividades relativas a la logística de ruptura y distribución de mercancías. En concreto, las Estaciones de Transporte de Mercancías (ETM) son las áreas de transporte de mercancías integradas únicamente por una zona demanial destinada a concentrar las salidas y llegadas a una población o área territorial de los vehículos de transporte, así como a facilitar la coordinación intermodal y la mejora de las condiciones del transporte, la circulación y el tráfico en aquéllas. Tendrán carácter

municipal o supramunicipal. No tendrán la consideración de estaciones de transporte de mercancías los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje, estacionamiento de vehículos o almacenamiento de mercancías, que no posean las características mínimas indicadas para ser consideradas como tales.

- **CICLISTA.** Conforman el uso ciclista aquellos suelos o espacios viales reservados y destinados, en su caso, solo y exclusivamente, en plataforma compartida o reservada, separada o no físicamente o protegida, a acoger la movilidad ciclista para la circulación de bicicletas y de VMP de forma integrada en el espacio urbano o rústico, y que permiten con un suficiente margen de seguridad para los usuarios de este medio de transporte y movilidad personal, de acuerdo a los trazados de la red de Itinerarios que se establezcan. Los carriles bici segregados y pistas bici podrán tener continuidad formando parte de itinerarios cuyo soporte es el viario (carril bici no separado y protegido físicamente, ciclocalles y ciclo sendas).
- **CICLO-PEATONAL.** Forma parte de las vías ciclo-peatonales, urbanas e interurbanas, aquellos suelos o en su caso funciones sobre de soporte sobre viarios municipales o supralocales que forman parte de una red o itinerario atractivo para el viajante y ciclista, segregada del libre tráfico motorizado, que puede discurrir por espacios abiertos como calles, parques, jardines, sendas ciclables o paseos marítimos existentes. Las vías ciclo peatonales pueden estar constituidas por tramos así compatibles o formar parte de otras redes o corredores con una funcionalidad similar como de sendas litorales ciclables o vías verdes existentes o planificadas.

La Necesidad de los Estudios de Movilidad

La **inserción en la normativa urbanística de la sostenibilidad social, ambiental y económica** como principio rector clave para la planificación urbana, dada la importancia de la movilidad para alcanzar dicha sostenibilidad nos lleva a la conveniencia de ligar desarrollo urbanístico y previsiones de movilidad desde las fases iniciales del planeamiento urbanístico a través de la exigencia estudios de la movilidad que evalúen el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva implantación de actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y de los sistemas de transporte existentes.

El **valor del estudio de movilidad y de su exigencia desde el planeamiento general**, es hacer una estimación del número de desplazamientos que van a generar las **distintas usos del suelo e implantaciones "generadores de gran demanda"**. El objetivo de los referidos estudios de movilidad es definir las medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la nueva

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

movilidad generada en el ámbito del estudio objeto de un instrumento de ordenación detallada siga unas pautas caracterizadas por la prioridad de los medios de transporte más sostenibles, y así cumplir con el cambio de modelo de movilidad hacia uno más sostenible.

Los estudios de movilidad, cuyo fin último es evaluar el incremento potencial de los movimientos provocados por la nueva planificación urbanística, serán necesarios cuando o exija la normativa sectorial o cuando la actuación pudiera incidir negativamente, por su tamaño o localización, en la movilidad urbana de la zona donde se implante.

Tal es el caso de la siguientes **actuaciones, servicios e implantaciones singulares de gran demanda**:

- Proyectos de nuevas instalaciones que tengan la consideración de "implantación singular".
- Proyectos de reforma de instalaciones existentes que como consecuencia de la reforma pasen a tener la consideración de implantación singular.
- Proyectos de ampliación de las implantaciones singulares existentes.

El estudio deberá evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado y la capacidad de absorción de los viarios y sistemas de transporte existentes con **preferencia en los desplazamientos en bicicleta o a pie, así como transporte público** y se formulen medidas que aseguren la suficiencia de dicha red para atender las nuevas demandas generadas, así como posibles fórmulas de participación de los promotores de los nuevos desarrollos en la solución de los problemas de movilidad.

Para ser realmente útil, además de los estudios de movilidad o tráfico exigidos por motivos sectoriales, los **Estudios de Movilidad** objeto de este apartado y sus conclusiones y determinaciones serán determinantes en los aspectos que afecten clara y directamente a elementos estructurantes del esquema general de movilidad contenido en el PGOM, y tendrán carácter de directriz y recomendaciones en el resto de aspectos para los instrumentos de ordenación detallada.

El **contenido** de los Estudios de Movilidad, se estructurará, de manera orientativa, en los siguientes apartados de Memoria y Planos:

- Antecedentes, objeto y justificación del Estudio
- Análisis de viabilidad funcional y alternativas
- Diagnóstico de movilidad
- Definición de objetivos específicos e indicadores
- Identificación y programación de las medidas
- Implantación de infraestructuras necesarias
- coordinación con otros instrumentos de planificación

- Anexos exigidos sectorialmente.
- Planos de Información y de medidas propuestas en materia de movilidad sostenible

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



6.3.4.- Infraestructuras de servicios

Introducción. Criterios.

En el presente Plan General se asumen como determinaciones los fines, directrices, criterios, objetivos, estrategias, propuestas y demás planteamientos que, en lo tocante a las infraestructuras de servicios urbanos, han venido determinando los distintos documentos de planificación estratégica que se han elaborado desde el propio Ayuntamiento de Marbella así como los principios y actuaciones concretas emanados de la planificación sectorial vigente, tanto Estatal, Autonómica como Local.

Más allá de la asunción anterior, y dentro de los contenidos de naturaleza urbanística determinados por la legislación vigente propia de esta disciplina para un Plan General de Ordenación Urbanística, se adoptan las medidas de naturaleza urbanística necesarias o convenientes para la mejor consecución y desarrollo de las determinaciones adoptadas en la planificación referida.

En particular reunimos aquí los que hemos considerado de mayor incidencia urbanística:

Plan Estratégico de Marbella-San Pedro 2022 (PEM2022)

El documento "Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2020" establece tres ejes estratégicos, el primero de los cuales es la sostenibilidad. Este eje se articula en torno a seis estrategias de actuación la segunda de la cuales es la denominada "1.2 Eficiencia y ahorro energético".

Esta estrategia se desarrolla en seis acciones concretas:

- A.1.2.1 Programa energético municipal para el desarrollo de energías alternativas.
- A.1.2.2 Programa de reducción del consumo energético municipal (aluminado público, edificios e instalaciones públicas).
- A.1.2.3 Establecimiento de mecanismos de información a la población para el fomento del ahorro y la eficiencia energética.
- A.1.2.4 Medidas de planificación y diseño de la edificación adaptadas a la climatología local y a los recursos renovables, que minimicen el gasto energético.
- A.1.2.5 Medidas de fomento de la rehabilitación energética de edificios existentes.
- A.1.2.6 Fomento de plantas de cogeneración y/o trigeneración.

La cuarta estrategia de este primer eje es la denominada en el Plan "1.4 Regeneración y transformación urbana. Mejora de la red de

infraestructuras, urbanismo de proximidad, policentrismo y cohesión urbana". A su vez esta estrategia se desgana en las siguientes acciones:

- A.1.4.1 Formulación del Plan Director de Infraestructuras.
- A.1.4.2 Formulación del Plan Revitalización de Urbanizaciones y de Barrios.
- A.1.4.3 Programación racional de la conservación y mantenimiento de la red viaria y las redes de servicios. Definición de agentes, programación económica y temporal.
- A.1.4.4 Acometer la red de saneamiento separativo en toda la ciudad.
- A.1.4.5 Establecimiento de una red global de agua reciclada para riego.
- A.1.4.6 Establecimiento de una red de descarga que evite inundaciones en caso de lluvias torrenciales.
- A.1.4.7 Propiciar un despliegue de red de telecomunicaciones adaptado a las necesidades actuales y futuras.
- A.1.4.8 Proyecto de recogida y tratamiento de depuración idónea de aguas grises y negras antes de su vertido al mar.
- A.1.4.9 Programa de recogida de aguas de lluvia y medidas para fomentar la permeabilidad de los suelos, sobre todo en los espacios públicos.
- A.1.4.10 Acometer medidas de adaptación del Plan General a las nuevas realidades, reajustando su programación o incluso acometiendo su revisión total.
- A.1.4.11 Reforzar la gestión urbanística del Plan General, para poder desarrollar de forma eficaz de ejecución de planeamiento como función pública urbanística que es.

Agenda Digital de Marbella

En la "Agenda Digital de Marbella", aprobada en enero de 2013, se expone el siguiente análisis de situación respecto de las infraestructuras de telecomunicaciones, que afectan a las infraestructuras de servicios urbanos:

- Red de fibra óptica que pretende conectar todos los edificios municipales (fortaleza).
- Existencia de áreas con problemas de cobertura de banda ancha fija y móvil (debilidad).
- Insuficiente grado de planificación y coordinación y vigilancia para el despliegue de infraestructuras de telecomunicaciones y ralentización administrativa en la concesión de licencias (debilidad).
- Insuficiente conocimiento del despliegue actual de redes de telecomunicaciones (debilidad).
- Insuficiencia de redes que se erijan en autopistas de las TIC (debilidad).

- Los nuevos despliegues de redes de telecomunicaciones implican aumentar el número de antenas, con la correspondiente alarma ciudadana y dificultad en el despliegue de los operadores. Falta de una ordenanza adecuada (amenaza).

Y en función de ellas establece las siguientes propuestas de intervención:

1. Despliegue de redes y servicios para garantizar la conectividad digital, que comprende:
 - a) establecimiento de una red de fibra óptica
2. implementar la telefonía móvil y el uso de internet en plataforma móvil mediante el despliegue de 4G
3. extensión y sincronización de redes wifi y ADSL de alta velocidad sin limitación de cobertura
4. Propuestas referentes a la energía:
 - a) realización de una Auditoría energética de la ciudad
 - b) Eficiencia energética del alumbrado público
5. Propuestas referentes al ciclo del agua:
 - a) implantación de un sistema de Tele-Gestión o Domotización para el riego de todos los parques y jardines públicos
 - b) control de vertidos de aguas residuales a ríos, arroyos y al mar
 - c) Información y colaboración con los ciudadanos para el conocimiento de su actual consumo de agua y medidas para un consumo más eficiente
6. Propuestas en materia de medio ambiente:
 - a) Sistema de sensorización para obtener medidas de iluminación, tiempo atmosférico y polución en tiempo real. Sistema de sensorización de contenedores
 - b) Sistema de identificación y gestión de papeleras

Líneas de actuación prioritarias de los proyectos "Smart City"

Entre las "Líneas de actuación prioritarias de los proyectos "Smart City" de la ciudad de Marbella tenemos:

	A desarrollar	Temporalización
2)	Elaboración y aprobación de ordenanzas municipales en materia de telecomunicaciones en su sentido más amplio	2º Semestre 2013
13)	Control de las aguas, de los residuos del medio natural y del cambio climático	2º Semestre 2013
14)	Control automatizado del riego de los parques y jardines municipales	2013 / 2014
21)	Planificación basada en criterios de eficiencia energética y de sostenibilidad en el desarrollo de nuevas áreas de actividades económicas. Ej: parque empresarial "La Serranía".	2014 / 2015

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARÍA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



	En desarrollo	Temporalización
26)	Inclusión en la red "ÁGORA" para cobertura "WIFI" Diputación Provincial	41548
28)	Implantación de nuevos proyectos para la eficiencia energética en la ciudad en materia de alumbrado público	Año 2014

	Finalizado	
42)	Proyecto piloto riego automatizado en parque de la constitución	Volver a mostrar como piloto

"Criterios y Objetivos Generales"

Del documento "Criterios y Objetivos Generales" del nuevo plan general, podemos recoger en lo referente a las infraestructuras de servicios urbanos, las siguientes propuestas:

- asumir la sostenibilidad como elemento articulador en el diseño de las infraestructuras de servicios urbanos (2º)
- asumir e incluir las prácticas del libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento (2º)
- paliar los déficits de infraestructuras existentes (2.c) sirviéndose para ello de los nuevos desarrollos (3. Nuevos desarrollos)
- creación de infraestructuras ligadas a la nueva economía y que favorezca el policentrismo (3. Ciudad policéntrica)
- favorecer la renovación de las infraestructuras básicas en la ciudad consolidada (3 Regeneración urbana)
- Mejora de la red de infraestructuras en las urbanizaciones (3)
- apuesta por infraestructuras de bajo mantenimiento (3. Eficiencia y ahorro energético)
- evitar el efecto barrera de las infraestructuras (3. Ciudad verde)
- desarrollo de las infraestructuras requeridas para acceso a las nuevas tecnologías y la conectividad digital (3. Ciudad productiva e innovadora)
- incorporar al Plan un Sistema de Indicadores urbanísticos (3.3)
- revisar los estándares y estrategias de suelo disponible para las diferentes infraestructuras y servicios urbanos para garantizar los requerimientos futuros (3.4)
- impulso y ejecución de políticas públicas en infraestructuras (3.7)
- propiciar y priorizar la formulación de Planes Especiales de Infraestructuras (3.7)

El documento "Planeamiento Urbano para Autoridades Locales", del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) en su página 67, establece como principio:

Mejorar la eficiencia de la infraestructura mediante el ordenamiento del territorio.

y también expone un criterio para determinar si el coste del servicio de suministro de agua potable es asequible:

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que un recibo o factura de servicio de agua que supere el 5 por ciento del ingreso mensual de los hogares se considera inalcanzable, y que el umbral de asequibilidad para el agua, la electricidad y el gas conjuntamente estaría en el 15 por ciento de los ingresos mensuales de los hogares.

Infraestructuras del ciclo integral del agua

Además de las referidas anteriormente, en lo relativo a las infraestructuras del agua, se atenderá al sexto de los objetivos de desarrollo sostenible planteados por la ONU: ODS6: Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos.



Metas del Objetivo 6:

6.1 De aquí a 2030, lograr el acceso universal y equitativo al agua potable a un precio asequible para todos.

6.2 De aquí a 2030, lograr el acceso a servicios de saneamiento e higiene adecuados y equitativos para todos y poner fin a la defecación al aire libre, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres y las niñas y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

6.3 De aquí a 2030, mejorar la calidad del agua reduciendo la contaminación, eliminando el vertimiento y minimizando la emisión de productos químicos y materiales peligrosos, reduciendo a la mitad el porcentaje de aguas residuales sin tratar y aumentando considerablemente el reciclado y la reutilización sin riesgos a nivel mundial.

6.4 De aquí a 2030, aumentar considerablemente el uso eficiente de los recursos hídricos en todos los sectores y asegurar la sostenibilidad de la extracción y el abastecimiento de agua dulce para hacer frente a la escasez de agua y reducir considerablemente el número de personas que sufren falta de agua.

6.5 De aquí a 2030, implementar la gestión integrada de los recursos hídricos a todos los niveles, incluso mediante la cooperación transfronteriza, según proceda.

6.6 De aquí a 2020, proteger y restablecer los ecosistemas relacionados con el agua, incluidos los bosques, las montañas, los humedales, los ríos, los acuíferos y los lagos.

6.a De aquí a 2030, ampliar la cooperación internacional y el apoyo prestado a los países en desarrollo para la creación de capacidad en actividades y programas relativos al agua y el saneamiento, como los de captación de agua, desalinización, uso eficiente de los recursos hídricos, tratamiento de aguas residuales, reciclado y tecnologías de reutilización.

6.b Apoyar y fortalecer la participación de las comunidades locales en la mejora de la gestión del agua y el saneamiento.

Si bien es cierto que algunos de estos objetivos están formulados especialmente para los países en vías de desarrollo, no debemos perder de vista el horizonte de sostenibilidad para consolidar el nivel de desarrollo de los servicios del agua de Marbella sobre la base de la eficiencia.

1. Recursos, captaciones, red en alta y regulación

Respecto a la utilización de recursos hídricos para los usos urbanos contemplados en el presente Plan, el criterio principal será buscar el equilibrio y la sostenibilidad en el uso del agua.

Por ello, se adopta como directriz del presente Plan la que emana del vigente Plan Hidrológico de 1º ciclo de la Demarcación Hidrográfica de las Cuenas Mediterráneas Andaluzas, aprobado por Real Decreto 1331/2012, de 14 de septiembre. Dicho plan aboga por incrementar los recursos no convencionales como la desalación y en especial potenciar la reutilización, de forma que puedan ser corregidos los actuales déficits satisfaciendo a su vez las demandas generadas. Se asumen igualmente aquellas otras determinaciones concretas del referido Plan Hidrológico que sean de aplicación en el t. m. de Marbella.

Como se ha dicho en la memoria de información, al estar Marbella incluida en el sistema de abastecimiento de la Costa del Sol Occidental, sus recursos en alta son gestionados por la Mancomunidad de Municipios a través de ACOSOL. Por parte de esta entidad se están promoviendo en la actualidad los trabajos para la redacción de un proyecto para la

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

***567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cf7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

renovación de las conducciones generales que parten de la ETAP de Río Verde y discurren hacia este y oeste por el t. m. de Marbella.

Estos proyectos aparecen recogidos en la documentación expuesta al público del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas:

- CMA-2004-C: Remodelación y puesta en servicio de la desaladora de Marbella – Eficiencia energética. Pon una inversión prevista de 4.100.000 €, sufragados por ACUAMED. Intervención prevista para antes de 2028.
- CMA-0190-C: Mejora de las infraestructuras de distribución y regulación de la Costa del Sol Occidental (Ramal Oeste). Con 27.304.085 € de inversión sufragados al 50% por la Junta de Andalucía y las entidades locales afectadas. Prevista para antes de 2028.
- CMA-0191-C: Mejora de las infraestructuras de distribución y regulación de la Costa del Sol Occidental (Ramal Este). Con 33.448.481 € de inversión sufragados al 50% por la Junta de Andalucía y las entidades locales afectadas. Prevista para antes de 2028.
- CMA-0192-C: Desalación en la Costa del Sol. Desaladora de Mijas–Fuengirola. Que deberá contribuir a paliar los actuales déficits del sistema.

Estas actuaciones previstas deberán paliar el déficit actual y dotar de los recursos necesarios para los futuros crecimientos. Igualmente, las actuaciones en las conducciones generales de la red en alta, supondrán la garantía de suficiencia de abastecimiento a las conducciones y depósitos reguladores de la red municipal.

Respecto al volumen de recursos hídricos necesarios para los desarrollos urbanísticos futuros propuestos por los instrumentos de planeamiento detallado, se deberá justificar la suficiencia de estos recursos sobre la base de las siguientes dotaciones, tomadas de la normativa del plan de cuenca vigente:

- Consumo doméstico: 175 l/hab·día
- Hoteles: 240 l/pernocta
- Apartamentos y turismo rural 150 l/pernocta
- Campings 120 l/pernocta
- Alojamientos no reglados: 150 l/pernocta (240 l en la Costa del Sol Occidental). Se estima por una metodología similar a la del ciclo anterior a partir de la evolución de viviendas no principales y de las pernoctaciones.

En cuanto a la calificación urbanística de los elementos de la red en alta, reciben la consideración de Sistemas Generales los siguientes:

Código	Infraestructura
SG-IS.Ab-1	ETAP Río Verde
SG-IS.Ab-1+	Ampliación ETAP Río Verde

Código	Infraestructura
SG-IS.Ab-2	Desaladora de Marbella
SG-IS.Ab-3	Pozo Guadalmina Capilla
SG-IS.Ab-4	Captaciones Cable Sky
SG-IS.Ab-5	Captaciones El Arquillo
SG-IS.Ab-6	Pozo Guadalmina nº 9
SG-IS.Ab-7	Sondeo Marqués del Duero
SG-IS.Ab-8	Pozos Parcela El
SG-IS.Ab-9	Embalse de La Concepción
SG-IS.Ab-10	Pozo Aloha Alto
SG-IS.Ab-11	Captación - Depósito - EBAP Atalaya Río Verde
SG-IS.Ab-12	Pozo Aloha San Javier
SG-IS.Ab-13	Pozo La Cañada
SG-IS.Ab-14	Pozos de Río Verde (Nueva Andalucía)
SG-IS.Ab-15	Pozos de Río Verde (Marbella)
SG-IS.Ab-16	Captación Desaladora
SG-IS.Ab-17	Sondeo Lomas del Marbella Club
SG-IS.Ab-18	Pozos Señorío de Marbella
SG-IS.Ab-19	Pozos Sierra Blanca
SG-IS.Ab-20	Captaciones Camilo José Cela
SG-IS.Ab-21	Pozo Jacinto Benavente
SG-IS.Ab-22	Manantial de Puerto Rico
SG-IS.Ab-23	Pozo Carib Playa
SG-IS.Ab-24	Toma nº 2'. Las Medranas
SG-IS.Ab-25	Ramal oeste. Derivación nº 2. San Pedro
SG-IS.Ab-26	Toma nº 1'. Guadaiza
SG-IS.Ab-27	Ramal oeste. Derivación nº 1. Nueva Andalucía
SG-IS.Ab-28	Toma nº 0. El Ángel
SG-IS.Ab-29	Ramal este. Derivación nº 1. Ctra. Istán
SG-IS.Ab-30	Ramal este. Derivación nº 2. Rotonda Ashmawi
SG-IS.Ab-31	Ramal este. Derivación nº 3. El Trápiche
SG-IS.Ab-32	Ramal este. Derivación nº 4. Circunvalación
SG-IS.Ab-33	Toma nº 4'. Arroyo Primero
SG-IS.Ab-34	Toma nº 4". Arroyo El Tejar
SG-IS.Ab-35	Toma nº 4"". Altos de Los Monteros
SG-IS.Ab-36	Ramal este. Derivación nº 5. El Real de Los Monteros
SG-IS.Ab-37	Toma nº 5'. Hospital
SG-IS.Ab-38	Ramal este. Derivación nº 6. El Rosario
SG-IS.Ab-39	Toma Bosquemar
SG-IS.Ab-40	Toma nº 6'. El Olivar
SG-IS.Ab-41	Toma nº 6". Polígono Elviria
SG-IS.Ab-42	Ramal este. Derivación nº 7. Artola

Código	Infraestructura
SG-IS.Ab-43	EBAP Las Medranas
SG-IS.Ab-44	EBAP Intermedia
SG-IS.Ab-44+	Ampliación EBAP Intermedia
SG-IS.Ab-45	EBAP Aloha Lago
SG-IS.Ab-45+	Adecuación EBAP Aloha Lago
SG-IS.Ab-46	EBAP Ctra. de Istán
SG-IS.Ab-46+	Ampliación EBAP Ctra. de Istán
SG-IS.Ab-47	EBAP Lomas del Marbella Club
SG-IS.Ab-48	EBAP El Arco
SG-IS.Ab-49	EBAP La Panocha
SG-IS.Ab-50	EBAP Las Flores
SG-IS.Ab-51	EBAP Cristo de los Molinos
SG-IS.Ab-52	EBAP Santa Clara
SG-IS.Ab-53	EBAP Elviria Sur I
SG-IS.Ab-54	EBAP La Reserva de Marbella
SG-IS.Ab-55	EBAP El Salto
SG-IS.Ab-56	Depósito - EBAP El Ingenio
SG-IS.Ab-57	Depósito - EBAP Los Manchones
SG-IS.Ab-57+	Ampliación depósito Manchones
SG-IS.Ab-58	Depósito - EBAP El Molinillo
SG-IS.Ab-58+	Ampliación EBAP El Molinillo
SG-IS.Ab-59	Depósito - EBAP Bello Horizonte
SG-IS.Ab-60	Depósito - EBAP Real Zaragoza
SG-IS.Ab-61	Depósito - EBAP Cerro Mezclado + Elviria Sur II
SG-IS.Ab-62	Depósito - EBAP Viveros
SG-IS.Ab-63	Depósito - EBAP El Olivar
SG-IS.Ab-64	Depósito - EBAP Artola
SG-IS.Ab-65	Depósito Capilla
SG-IS.Ab-66	Depósito El Gamonal
SG-IS.Ab-67	Depósito Cerro del Abogado
SG-IS.Ab-67+	Ampliación depósitos Nueva Andalucía (Nuevo Abogado)
SG-IS.Ab-68	Depósito Aloha
SG-IS.Ab-68+	Ampliación depósitos Nueva Andalucía (Ampliación Aloha)
SG-IS.Ab-69	Depósito Las Lomas
SG-IS.Ab-69+	Ampliación depósito Las Lomas
SG-IS.Ab-70	Depósito Lomas del Marbella Club
SG-IS.Ab-71	Depósito Arroyo de Nagüeles
SG-IS.Ab-72	Depósito Altos Reales
SG-IS.Ab-73	Depósito Balcones de Sierra Blanca
SG-IS.Ab-74	Depósito El Visillo
SG-IS.Ab-74+	Ampliación depósito El Visillo

Código	Infraestructura
SG-IS.Ab-75	Depósito Las Albarizas
SG-IS.Ab-76	Depósito Cristo de Los Molinos
SG-IS.Ab-77	Depósito Lomas de Marbella I
SG-IS.Ab-78	Depósito Balcón del Golf
SG-IS.Ab-79	Depósito Bosquemar
SG-IS.Ab-80	Depósito Elviria Sur III
SG-IS.Ab-81	Depósito La Reserva de Marbella
SG-IS.Ab-82	Almacén P.I. San Pedro
SG-IS.Ab-83	Nuevo depósito Gamonal II
SG-IS.Ab-84	Nuevo depósito Nueva Andalucía Sur
SG-IS.Ab-85	Nuevo depósito J-K-L
SG-IS.Ab-86	Nuevo depósito Parque Nágüeles
SG-IS.Ab-87	Nuevo depósito Ctra. Ojén
SG-IS.Ab-88	Nuevo depósito Cno. Pescadores

Los nuevos elementos propuestos son:

1. Construcción de Depósito de Regulación de unos 20.000 m³ de capacidad (ya que también se dará cobertura a Guadalmina) a ubicar en la zona del Gamonal a la cota + 85.
2. Ampliación, modificación y/o nueva construcción de Ebap's, ya que las actuales Ebap Medranas, Ebap Salto y Ebap Polígono no están dimensionadas para atender las nuevas demandas.
3. Instalación de las arterias de transporte necesarias para la conexión del nuevo depósito con las Ebap's y captaciones, así como las arterias generales de distribución que unan el depósito con las redes de distribución.

2. Red de distribución

Tras el análisis de la información disponible sobre la red que da soporte al servicio de abastecimiento urbano de agua potable, se pone claramente de manifiesto que uno de los principales problemas es la propia falta de información y la falta de integración de la existente, por lo que es imposible la generación de valor añadido a partir de ella.

Así pues, la información disponible no llegaría ni al segundo escalón de la pirámide de gestión del conocimiento de uso habitual en las actuales ciencias de gestión de la información.

Por tanto, se plantea como primera recomendación el impulso para la redacción de un Plan Director de Abastecimiento, cuyo principal objetivo será la optimización técnica del sistema de abastecimiento. Para ello, su primera estrategia debe ser la implantación de un sistema de integración continua de la información sobre la red con la de los distintos gestores del servicio de abastecimiento. Tal sistema integrado deberá constituir un

modelo actualizado sobre el que se puedan ejecutar en cualquier momento simulaciones numéricas y también servir de base para la gestión, el mantenimiento y la modernización de la red.

Sobre este modelo digital de la red, que deberá ser actualizado en paralelo a la evolución de la propia red, se elaborará un primer análisis de las necesidades actuales que desembocará en un primer conjunto de medidias. También permitirá el desarrollo de un panel de control del funcionamiento en tiempo real de la red y la elaboración de pronósticos de distintos escenarios de desarrollo.

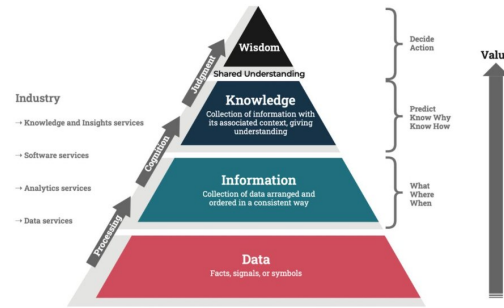


Ilustración 1: Pirámide cognitiva de la gestión del conocimiento
Fuente: Adaptado del modelo DKW

En definitiva, deberá constituir un "gemelo digital" de la red de abastecimiento que ayude tanto en el diseño como en la gestión a fin de cumplir el objetivo fijado de eficiencia.

Se dispone como directriz un modelo de red unificada e interconectada, aunque subdividida en sectores de abastecimiento y pisos de presión diferenciados que facilite su operación y maximice la calidad y garantía de suministro.

En consonancia con esta directriz, se establecen las siguientes recomendaciones relativas al diseño de las ampliaciones para nuevos crecimientos y las actuaciones de rehabilitación o mejora en la red de abastecimiento existente:

- Estas actuaciones se integrarán con la red existente, debiendo ser concebidas y estudiadas en conjunto con la red circundante, sin que su funcionamiento incida negativamente en el resto.
- Los distintos sectores y pisos de presión establecidos, se interconectarán con los restantes de la red existente en determinados

puntos, materializados mediante arquetas donde se instalen los elementos de control de presión, corte, control de caudales, etc. necesarios para el control y medición de la red.

- Disponer en la ordenanza municipal de urbanización las condiciones técnicas (presiones mínima y máxima, dotaciones para el cálculo de caudales, diámetros mínimos, materiales, uniones, estandarización de valvulería y otros elementos de red, etc.) necesarias para el correcto funcionamiento y mejora en la facilidad y economía de operación y gestión de la red.

Como actuaciones concretas, Hidralia propone las siguientes mejoras, que en este PGOM se establecen como recomendaciones para el/los Planes de Ordenación Urbana que se desarrollen en el t. m. y a tener en cuenta en el Plan Director propuesto:

San Pedro Alcántara

1. Completar anillo perimetral del núcleo urbano:
 - a) Eje Pablo Picasso- Manuel Cantos
2. Eje Los Geranios-Eduardo Evangelista hasta cinturón exterior
3. Avda. Oriental-Fuentenueva-Campo Fútbol
4. Cierre anillo zona oeste Virgen del Rocío-José Echegaray-El Ingenio, etc
5. Mallado Guadalmina

Nueva Andalucía

1. Ejecución redes previstas JKL
2. Puerto Banús
3. Interconexión zona Aloha con resto Nueva Andalucía.

Marbella

1. Cierre del anillo principal Carretera de Istán-Urbanización Señorío de Marbella.
2. Cierre del anillo Carretera de Ojén-Serenata- Duque de Lerna- Polígono La Ermita.
3. Cierre sur del anillo urbano de Marbella: El Pirulí-Paseo Marítimo-Severo Ochoa-Camino de Pescadores.
4. Ramal estructurante del sector de Bello Horizonte-Río Real: Camino de Pescadores-Camino de Los Molinos-Urbanización Panorama.

Como es lógico, deberán tenerse en cuenta todas aquellas redes principales necesarias para la interconexión de las distintas infraestructuras que se han propuesto a lo largo del documento (depósitos, ebaps, etc.), así como su conexión con las redes de distribución o secundarias.

Por otro lado, se implanta como directriz para la elaboración de los Planes de Ordenación Urbana, la toma de medidas encaminadas a la reducción de pérdidas en la red, que actualmente se valora en torno al 17%. A este respecto Hidralia propone:

Tal y como se ha indicado con anterioridad la renovación de la red es de suma importancia tanto para la reducción de las pérdidas físicas de agua como para garantizar un servicio óptimo a la ciudadanía, de manera que cualquier incidencia en la misma no tenga una percepción negativa del servicio que se presta. De forma general, el estado de las tuberías es deficiente, ya que su antigüedad es notoria, y en su mayoría de material de fibrocemento. Por tanto, se propone realizar una renovación integral de las mismas, actuando progresivamente y de forma coordinada con el resto de empresa de servicios para realizar simultáneamente la renovación de las distintas instalaciones. En el caso del abastecimiento, Hidralia cuenta con una herramienta que ayuda en la toma de decisiones a la hora de priorizar la renovación de las redes de abastecimiento dependiendo de varias variables como edad, material, presiones, nº averías, etc.

Para la renovación de las redes se propone la utilización de redes de fundición dúctil y establecer un diámetro mínimo DNI00, que cumpla lo establecido en el RSDA 120/91 en materia de concesión de acometida para garantizar el abastecimiento pleno.

Información que deberá también considerarse durante la elaboración del Plan Director propuesto.

3. Cauces urbanos

En la documentación expuesta al público del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, aparece la siguiente actuación sobre cauces:

- CMA-0304-C: Restauración hidromorfológica de cauces en LIC fluviales de la Costa del Sol Occidental. Con un presupuesto de 9.348.000 € a financiar totalmente por la Junta de Andalucía. Fin previsto antes de 2028.

Tras la anulación del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la demarcación hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas 2º ciclo (2022-2027), la planificación sectorial vigente vuelve a ser el "Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces" aprobado por Decreto 189/2002, de 2 de julio.

En dicho Plan sectorial no existen medidas específicas que afecten al t. m. de Marbella para evitar los riesgos de inundación de zonas urbanas

debidos a la escorrentía procedente de los cauces naturales que las atraviesan.

Recientemente, por Acuerdo de 23 de febrero de 2022, de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos, ha sido expuesto a información pública la "Propuesta de Proyecto de Plan de Gestión de Riesgo de Inundación".

En esta propuesta se identifican las siguientes ARPSIs:

Código ARPI	Denominación	Origen	Peligrosidad global	Riesgo global
ES060_ARPS_0021	Rio Guadalmina	Fluvial	1,1	1,5
ES060_ARPS_0022	Arroyo Chopo	Fluvial	1,6	1,1
ES060_ARPS_0023	Rio Guadaiza	Fluvial	1,3	1,4
ES060_ARPS_0024	Arroyo Benabaja	Fluvial	1,1	1,1
ES060_ARPS_0025	Rio Verde	Fluvial	0,9	1,7
ES060_ARPS_0026	Arroyo de la Cruz	Fluvial	1,4	0,5
ES060_ARPS_0027	Arroyo Piedras	Fluvial	1,6	0,7
ES060_ARPS_0028	Rio Real	Fluvial	1,4	1,3
ES060_ARPS_0029	Arroyo Realejo	Fluvial	1,3	0,6
ES060_ARPS_0030	Arroyo Siete Revueltas	Fluvial	1,2	0,9
ES060_ARPS_0031	Arroyo Alicates	Fluvial	1,3	1,3
ES060_ARPS_0032	Arroyo Sevilla	Fluvial	1,4	0,6
ES060_ARPS_0033	Arroyo Real de Zaragoza	Fluvial	1,4	0,9
ES060_ARPS_0034	Arroyo Vibora	Fluvial	1,4	0,8
ES060_ARPS_0035	Arroyo Cañas	Fluvial	1,4	1
ES060_ARPS_0036	Arroyo Cabrillas	Fluvial	1,3	0,7
ES060_ARPS_0146	Atalaya - Isdabe	Mareal	2,5	2,3
ES060_ARPS_0149	Playa del Alicate	Mareal	2,5	1,7
ES060_ARPS_0152	Playa de la Cala del Moral	Mareal	2,3	2,3

En la medida en que los tiempos de tramitación y aprobación, tanto del presente Plan como del mencionado Plan de Gestión del Riesgo de Inundación, lo permitan, se recogerán los condicionantes urbanísticos de las determinaciones adoptadas por dicho Plan.

Como determinaciones propias del presente Plan General, y en armonía con las planteadas para drenaje urbano sobre la implantación de SUDS, se establece la recomendación de evitar la lucha contra las inundaciones mediante la ejecución de obras de defensa tales como motas y diques, admitiéndose estas soluciones únicamente cuando no sean posibles otras basadas en SUDS.

Otro aspecto importante que se considera y del cual emanan determinaciones específicas respecto de los cauces naturales, es la integración de éstos con el tejido urbano adyacente. Entre las distintas

medidas posibles, una de las que más positivamente incide en paliar las presiones urbanísticas sobre los cauces, ya que favorece la preservación de la vegetación de rivera y la no invasión de los terrenos contiguos, generalmente terrazas fluviales y llanuras de inundación, de forma que no se angosten las secciones de paso hidráulico, es la implantación de parques fluviales, donde el cauce se torna un valor para la ciudad. Esta propuesta de creación de una red de parques fluviales se contempló en el anterior PGOU de 2010, que establecía 20 de ellos repartidos por todo el municipio, totalizando algo más de 3.000.000 m².

4. Drenaje urbano

Como indica Ignacio Andrés Doménech profesor de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universitat Politècnica de València:

En nuevos desarrollos urbanos, los SUDS deben tenerse en cuenta desde las etapas más prematuras del planeamiento para, de este modo, integrarlos correctamente en el propio diseño urbano. En cuanto a la obligatoriedad de su uso en estos casos, el Real Decreto 638/2016 de modificación del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, en su artículo 126ter, establece que las nuevas urbanizaciones, polígonos industriales y desarrollos urbanísticos en general, deberán introducir sistemas de drenaje sostenible de forma que el eventual incremento del riesgo de inundación se mitigue. Este criterio se conoce como principio de invarianza hidráulica: el desarrollo urbano no debe alterar la hidrología previa a la urbanización.

Por tanto, se adopta como determinación de carácter normativo relativa al drenaje urbano, tanto para las actuaciones urbanísticas de nueva factura como para aquellas zonas sometidas a procesos de reurbanización, la



Ilustración 2: Waterplein Benthemplein in Rotterdam
Fuente: land8.com

DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

***567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

obligatoriedad de la adopción de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SDUS).

Por otro lado, en el “Plan Director de Saneamiento” de Marbella, del que más adelante se ofrece mayor detalle, se proponen las actuaciones necesarias para transformar la red unitaria existente en separativa. Siguiendo este principio se adopta la determinación normativa de la implantación de redes separativas

Para aquellas urbanizaciones en las que se haya detectado insuficiencia de los sistemas de drenaje existentes, se adoptarán en el o los POU correspondientes la armonización con las medidas propuestas en el mencionado Plan Director que palién estas deficiencias.

Otro conjunto de medidas a adoptar en las determinaciones y normativa del Plan General es referente a la lucha contra la contaminación de las aguas de escorrentía urbana. Si atendemos a los principales orígenes de esta contaminación:

	Frenos	Ruedas	Carrocería	Combustibles y aceites	Pavimentos de hormigón	Pavimentos de asfalto	Salas de deshielo	Basura
Cadmio								
Cromo								
Cobalto								
Hierro								
Plomo								
Níquel								
Vanadio								
Zinc								
Cloruros								
Sólidos orgánicos								
Sólidos inorgánicos								
PAHs								
Fenoles								

■ Fuente principal ■ Fuente secundaria

Platino, Paladio, Rodio, Manganeseo, Bromo, sulfuros, PCBs...

Ilustración 3: Fuentes antropogénicas de contaminantes en escorrentías de pavimentos urbanos
Fuente: Sensalane et al., 1998

vemos que hay dos elementos principales, los vehículos y los pavimentos. Desde el Plan General se incide sobre las normas de diseño de pavimentos orientadas a la reducción de la contaminación de la escorrentía. Igualmente se adoptan determinaciones referentes a la infraestructura de recogida de RSU orientadas a este mismo objetivo.

5. Red de saneamiento

Respecto a los colectores del saneamiento integral de la Costa del Sol, en la documentación expuesta al público del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuenas Mediterráneas Andaluzas, aparecen recogidas las siguientes actuaciones:

- CMA-0078-C: Saneamiento de la Costa del Sol (2ª Fase). Otras actuaciones. Ampliación y mejora de las redes de colectores de los sectores San Pedro de Alcántara-Estepona. Con 24.600.000 € de presupuesto a financiar íntegramente por la D. G. del Agua.
- CMA-0083-C: Saneamiento Costa del Sol Occidental (2ª fase). Ampliación y remodelación de redes de colectores generales Sector

Arroyo de la Vibora. Con 78.000.000 € de presupuesto a financiar íntegramente por la D. G. del Agua.

Con estas actuaciones se deberán solucionar los actuales problemas de insuficiencia de caudales y, especialmente, la ocupación del dominio público marítimo-terrestre en algunos tramos por parte de la actual traza del colector.

Si los trabajos de redacción de los proyectos correspondientes a las actuaciones anteriores finalizasen con anterioridad a la de la tramitación del presente Plan, se establecerán las reservas necesarias para acoger las determinaciones que estos prevean para las infraestructuras generales del saneamiento integral de la Costa del Sol (colectores, impulsiones, etc.).

En cualquier caso los colectores generales resultantes de los proyectos citados, tendrán consideración urbanística de sistema general.

Por otro lado, las principales actuaciones necesarias con relación a las redes municipales de saneamiento urbano, se recogen en el “Plan Director de Saneamiento” de Marbella, el cual, tras un modelado y cálculo de todas las redes cartografiadas del municipio, elabora una serie de propuestas de ampliación y mejora, todas ellas ubicadas en el suelo urbano.

Cabe destacar que dicho Plan Director ha sido elaborado considerando como condición de contorno la ubicación y características de las conducciones generales del saneamiento integral, por lo que cuando estas cambien de ubicación, diámetro, etc. será necesario reformular toda la parte concerniente a la red separativa de fecales, mientras que sus determinaciones respecto de la red separativa de pluviales seguirán siendo válidas.

Por ello el presente Plan General adopta como recomendación la promoción de la adaptación del Plan Director de Saneamiento a la nueva situación que se plantee tras la redacción de los proyectos del nuevo trazado de los colectores generales del saneamiento integral de la Costa del Sol Occidental.

A partir del análisis de la información disponible, y especialmente del “Plan Director de Saneamiento”, se han detectado diversas carencias en cuanto a redes de saneamiento y que podemos agrupar en tres grupos. El primero estaría formado por urbanizaciones y viviendas aisladas que carecen totalmente de red de saneamiento y confían la evacuación de aguas residuales a sistemas de fosa séptica. Para estos casos el mencionado Plan Director adopta la solución de implantación de nuevas redes que den servicio de saneamiento y conecten a los colectores principales existentes, de forma que estos vertidos puedan entrar en el sistema de saneamiento y depuración existentes.

El segundo grupo de problemas detectados es el que se da en un conjunto de urbanizaciones y determinadas zonas de los núcleos de Marbella y San Pedro de Alcántara que, contando con redes de saneamiento, presentan

deficiencias. Al igual que en los casos anteriores, el Plan Director propone la ejecución de actuaciones concretas cuyo objetivo será paliar estas deficiencias detectadas.

Estos programas de reurbanización podrán igualmente ser específicos de saneamiento o más amplios incluyendo otras infraestructuras de servicio en función de las necesidades y las circunstancias específicas de cada ámbito.

El tercer grupo se da en zonas que están dotadas de redes de saneamiento, pero unitarias, lo cual provoca en tiempo lluvioso una sobrecarga de los colectores del sistema integral que ocasiona el desborde por los aliviaderos, con los consiguientes vertidos. En este caso el Plan Director propone actuaciones de separación de las redes de fecales de las de pluviales.

Se asumen por el presente Plan las determinaciones del mencionado Plan Director de Saneamiento, salvo las que pueden verse afectadas por el resultado del cambio de trazado de los colectores generales del saneamiento integral de la Costa del Sol Occidental. Tales determinaciones serán también asumibles una vez hayan sido revisadas y adecuadas a la situación de los nuevos colectores.

Igualmente, se adoptan en el presente Plan General determinaciones normativas referentes al diseño de las redes de saneamiento tanto de nueva planta como de las existentes objeto de rehabilitación o mejora.

Quedan calificados como sistemas generales de infraestructuras de saneamiento los siguientes:

Código	Infraestructura
SG-IS.San-2	EBAR Las Petunias
SG-IS.San-3	EBAR Puerto Banús
SG-IS.San-4	EBAR Ancón
SG-IS.San-5	EBAR Sta. Petronila
SG-IS.San-6	EBAR Don Pepe
SG-IS.San-7	EBAR. Cámara de rotura Don Pepe
SG-IS.San-8	EBAR Casa Bomba Marbella
SG-IS.San-9	EBAR Arroyo Segundo
SG-IS.San-10	EBAR Los Monteros
SG-IS.San-11	EBAR. Cámara de rotura Los Monteros
SG-IS.San-12	EBAR Pinomar
SG-IS.San-13	EBAR La Vibora
SG-IS.San-14	EBAR Cabopino

6. Depuración y vertido

Como hemos visto en la parte expositiva, la capacidad conjunta de las dos EDAR que dan servicio al t. m. de Marbella, llega al los 181.000 m³/d (700.000 hab-eg). Dichas EDAR tratan también los vertidos de otros municipios colindantes. Por tanto, se estima a priori que esta alta capacidad de depuración debida a las recientes obras de ampliación llevadas a cabo en ambas EDAR, debe ser suficiente para cubrir las necesidades derivadas de los crecimientos que se establezcan al amparo del presente Plan. Para asegurar la suficiencia de capacidad de depuración para atender dichos nuevos crecimientos, se requerirá durante la tramitación de sus pertinentes instrumentos de planeamiento informe sobre tal extremo a la entidad encargada de la gestión de la planta depuradora afectada.

Los sistemas generales de infraestructuras del servicio de saneamiento que se califican en el presente plan son:

Código	Infraestructura
SG-IS.San-I	EDAR La Vibora

7. Reutilización

En la documentación expuesta al público del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuenas Mediterráneas Andaluzas, se recoge la siguiente actuación en el ámbito de reutilización de aguas:

- CMA-0196-C: Reutilización de aguas residuales en la Costa del Sol Occidental. Otras actuaciones. Con 6.200.000 € de presupuesto a financiar íntegramente por ACUAMED.

Una de las principales estrategias para la mejora de la eficiencia en la gestión del agua en las que se apoya el presente Plan General de Marbella, está fundamentada en potenciar hasta el máximo técnicamente viable el uso del agua regenerada.

Las propuestas concretas que se plantean en relación con las infraestructuras para la reutilización del agua, se establecen en dos niveles. Por un lado, se dará soporte a la infraestructura general gestionada por ACOSOL, cuyos proyectos elabora esta entidad y aparece reflejada en el plan hidrológico de cuenca. Con estas actuaciones se deberá terminar de dar servicio a los campos de golf aún no conectados a la red y alimentar a los depósitos que se prevean para las distintas redes de riego.

Por otro lado, y ya desde el ámbito estrictamente municipal, se proponen como directrices:

- el despliegue de redes de agua reciclada para riego en las nuevas urbanizaciones
- el estudio pormenorizado en los correspondientes POU de la conveniencia de implantación de tales redes en aquellas zonas de los

núcleos consolidados donde esta implantación pueda suponer un ahorro significativo de recursos convencionales.

Infraestructuras de los sistemas de suministro energético

1. Introducción

En lo referente a energía, en el pasado se han formulado en Andalucía primeramente el "Plan energético de Andalucía 2003-2006 (PLEAN)" y posteriormente el "Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética 2007-2013 (PASENER)". En la actualidad permanece vigente la "Estrategia Energética de Andalucía 2020" de la cual han surgido dos planes de acción bienales:

- Plan de Acción de la Estrategia Energética 2016-2017
- Plan de Acción de la Estrategia Energética 2018-2020

Dentro de los cinco Programas de Actuación impulsados por estos planes, quedan dentro del ámbito de actuación del Plan General dos de ellos:

- Mejora de las Infraestructuras y Calidad de los Servicios Energéticos (que garanticen el suministro energético de calidad y aprovechamiento de los recursos autóctonos)
- Gestión Energética en las Administraciones Públicas de Andalucía

2. Suministro de energía eléctrica

La planificación actualmente publicada de la infraestructura de transporte (REE 2015-2020) no incluye ninguna actuación en el t. m. de Marbella, y en su entorno tan solo está prevista una nueva subestación 200/66 kV 125 MVA en Benahavis que quedará interpuesta en la línea Costasol-Jordana.

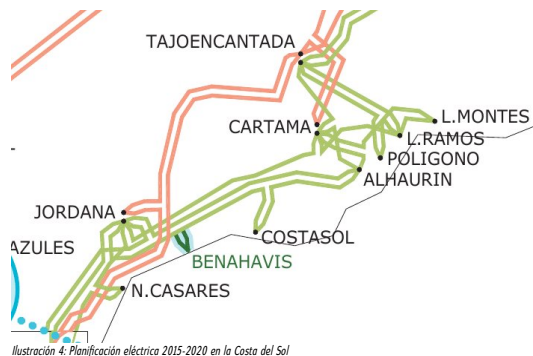


Ilustración 4: Planificación eléctrica 2015-2020 en la Costa del Sol

Esta actuación se halla actualmente parcialmente ejecutada.

Igualmente, se encuentra en ejecución la construcción de la nueva subestación del polígono industrial de San Pedro.

Por otro lado, en el "Informe de Infraestructuras Energéticas" de la provincia de Málaga, publicado por la Agencia Andaluza de la Energía en junio de 2021, se indica que estaba prevista para 2021 el incremento en la potencia AT/MT en la subestación de 66/20 kV Elviria (20 MVA), para el apoyo a la red de distribución.

En nota de prensa de 24-4-2021 europa press publica:

Endesa invertirá más de 204 millones de euros hasta 2023 para mejorar la red de distribución de la provincia de Málaga

En el municipio de Marbella se pondrá en servicio la nueva subestación San Pedro que nace con una transformación de 80 megavatios y está preparada para dar servicio a 12 salidas de línea. Además, se aumenta la potencia de la subestación Elviria, en 20 megavatios. Endesa tiene programadas la nueva salida en Media Tensión de la subestación Marbella hacia la propia ciudad y otra nueva salida de línea en Media Tensión desde la subestación Costasol.

A efectos de la obligada coordinación de la planificación eléctrica con la urbanística, según lo previsto en el art. 5 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico, conviene señalar que no se realizan reservas de suelos para la implantación de nuevos sistemas generales de infraestructura de suministro eléctrico, procediéndose únicamente a la calificación como sistemas generales de las infraestructuras especificadas en el punto 4 del mencionado artículo, dado que el Ayuntamiento no tiene constancia que, por parte de Endesa exista previsión de ampliación de la red.

Así pues, se califican como sistemas generales de infraestructuras eléctricas, todas aquellas afectas al servicio de suministro eléctrico reconocidas de utilidad pública por la Ley 24/2013. Es el art. 54 de esta misma Ley el que declara de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte y distribución de energía eléctrica, por lo que todas ellas deberán, según lo anterior, calificarse como sistemas generales.

Se resumen en la siguiente tabla los sistemas generales de infraestructuras del servicio eléctrico que se califican en el presente plan:

Código	Infraestructura
SG-IS.El-1	Subestación P.I. San Pedro
SG-IS.El-2	Subestación Nueva Andalucía
SG-IS.El-3	Subestación Decosol
SG-IS.El-4	Subestación Marbella
SG-IS.El-5	Subestación Costasol
SG-IS.El-6	Subestación Elviria

Código	Infraestructura
SG-IS-EI-7	Red de transporte 220 kV
SG-IS-EI-8	Red de distribución 66 kV
SG-IS-EI-9	Red de distribución 20 kV

No obstante, si durante el periodo de tramitación del presente Plan general se recibieran respuestas a las solicitudes de colaboración efectuadas, se recogerían éstas, dándole apoyo y soporte a las actuaciones de mejora de red previstas por los prestadores del servicio y la administración competente para cumplimentar su aportación en los objetivos expuestos de mejora de las infraestructuras y la garantía y calidad del servicio.

Si bien no está publicado el "Programa energético municipal para el desarrollo de energías alternativas" al que hace referencia el "Plan Estratégico de Marbella-San Pedro 2022 (PEM2022)", entendemos que, en consonancia con el proyecto de Smart City, la principal propuesta que formulará este programa con relación a las infraestructuras eléctricas será la implantación de los nuevos modelos de producción y distribución basados en Smart Grids, sistemas de gestión Smart Energy, generación distribuida, etc., que pueden adaptarse muy bien al modelo de ocupación territorial de Marbella y sus características poblacionales. Por tanto, es también este el planteamiento adoptado en el presente plan respecto de las líneas eléctricas.

En este sentido se abordan determinaciones para fomentar e impulsar la implantación de tecnologías de mejora energética en dos líneas. La primera de ellas se basa en la reducción de las necesidades energéticas en los edificios públicos y privados, cualquiera que sea su uso.

La segunda incide en la autoproducción mediante renovables (paneles solares para ACS o fotovoltaicos, eólica, ...). El escenario perseguido es el de una red densa de pequeños autoprodutores conectados a red según un modelo Smart Grid, de forma que, produciendo principalmente de día y con un consumo valle de noche tomado de red, puedan equilibrar la curva de demanda balanceándola hacia los periodos de menor sobrecarga de la red, disminuyendo las necesidades de transporte y distribución.

Estas medidas pretenden fomentar así los nuevos enfoques de Passive Building, autoconsumo, etc. El objetivo final es reducir lo más posible la energía neta no autoproducida consumida por el edificio por renovables.

La vía para articular esta medida consiste en regular la posibilidad de alcanzar unos beneficios urbanísticos determinados en la proporción en la que reduzcan la citada demanda neta de energía no autoproducida.



En otro orden de cosas, se establece como normativa la obligatoriedad de que todas las líneas eléctricas tanto de alta como de baja tensión discurran soterradas por los suelos clasificados como urbano, y que para que un suelo sometido a transformación urbanística pueda culminar su proceso y obtener la consideración de suelo urbano, se deben haber soterrado tanto las líneas previamente existentes como las que se implanten en el propio proceso urbanizador.

También se propone como objetivo el soterramiento o desvío de las líneas aéreas de 66 kV que actualmente sobrevuelan áreas edificadas.

3. Alumbrado público

Las determinaciones adoptadas en el presente Plan General en materia de alumbrado público se materializan únicamente en recomendaciones y normas que han de observarse en los términos expuestos en la LISTA tanto en los procesos de urbanización de nuevos crecimientos como en los de reurbanización de zonas urbanas.

En estas determinaciones se incide en la regulación de las condiciones que hayan de cumplir las instalaciones de alumbrado público, en especial estableciendo los patrones a alcanzar en tres aspectos fundamentales: de nivel de servicio, reducción de la contaminación lumínica y reducción del consumo energético.

No se hacen pues propuestas concretas de grandes sistemas generales, dada la naturaleza y morfología propias de la infraestructura que da soporte a este servicio, formada por pequeñas redes locales muy sectorizadas que parten de armarios de control exclusivos de la propia subred. En consecuencia, la totalidad de la infraestructura de alumbrado público existente, cae dentro de la calificación de sistema local, que deberá ser debidamente recogida en los POU.

Igualmente, las actuaciones individuales de alcance local para abordar las deficiencias detectadas en las urbanizaciones, deberán desarrollarse en el o los POU subsiguientes, que propondrán la ejecución de actuaciones de reurbanización individualizadas por zona.

En 2016 se elabora una "Auditoría energética del alumbrado exterior del Excmo. Ayuntamiento de Marbella", que propone una serie de medidas para el ahorro energético en el alumbrado público de la ciudad de Marbella.

Para llevar a cabo la modernización y mejora de la eficiencia energética global de todo el sistema y especialmente del alumbrado de los núcleos tradicionales, se recomienda la elaboración de un Plan de alumbrado público, que retome la acción iniciada en la auditoría anteriormente referida y la complemente y amplie en los siguientes aspectos:

- Elaboración de una información de la infraestructura existente con orientación a la eficiencia, automatización, teledividida y telegestión.
- Implantación de una red de control y gestión centralizado del sistema. Para ello se deberán implantar las líneas de comunicaciones así como los aparatos de medida y control necesarios.
- Implantar un sistema centralizado de gestión basado en gemelo digital.
- Optimizar el consumo energético mediante la mejora de la eficiencia de las luminarias y de las lámparas. Establecer un programa sistemático de sustitución.
- Luchar contra la contaminación lumínica por emisión al hemisferio superior, espacialmente en proyectores. A tal fin debe establecerse una campaña de toma de datos que incluya la orientación de la luminaria.

También por este último objetivo, pero incidiendo en las normas de urbanización, se recomienda la adopción firmes y pavimentos de baja reflectividad.

4. Suministro de gas

Dado que estos años atrás se ha llevado a cabo la ejecución de los principales sistemas generales de conducciones de gas, consistente en el gasoducto Málaga-Estepona y sus instalaciones anexas, a priori no hay previsiones de acometer grandes sistemas generales de infraestructuras gasistas en un futuro próximo.

Por otro lado, no debemos caer en el simplismo y confundir el gas natural con una energía limpia, merced a la buena imagen que se ha dado de él en este sentido. Si bien es mucho más limpio que el carbón (de uso actual mayoritariamente industrial) y que los derivados del petróleo -gasoil y fueloil- muy utilizados para calefacción en latitudes frías como en el centro y norte de Europa, el gas natural es un hidrocarburo que combustiona

generando CO₂ y que tiene su mayor impacto en la fase extracción, donde el procedimiento del fracking provoca la liberación de metano y la contaminación de las masas de agua subterráneas.

Por ello, y teniendo en cuenta la ubicación geográfica de Marbella, en el sur de Andalucía, las estrategias que define el Plan en materia de ACS y calefacción están orientadas, como se ha expuesto anteriormente, hacia la adopción y mejora de sistemas solares, máxime cuando el reto inmediatamente planteado es la descarbonización del ciclo energético, quedando el uso del gas (natural o butano) como una fuente de energía minoritaria (cocinas, pequeños calentadores, ...) en favor de otras renovables, fundamentalmente solar.

Infraestructuras de telecomunicaciones

1. Red cableada

En las fases de información y análisis no se han planteado por parte de los operadores contactados necesidades específicas de carácter urbanístico para el despliegue de redes cableadas de telecomunicaciones, ni se han detectado a priori grandes déficits o problemas respecto de ellas.

Cabe recordar que las infraestructuras de telecomunicaciones atienden a un servicio con la consideración de "interés general" en virtud de lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley General de Telecomunicaciones, por lo que los operadores gozan de gran libertad para su implantación. No obstante en el ejercicio de desarrollo de las competencias urbanísticas del municipio, se fijan las condiciones urbanísticas para la implantación de las infraestructuras de telecomunicaciones.

Por tanto en el Plan General se establece la regulación normativa de la implantación de redes en consonancia con las vigentes "Instrucciones técnicas para el despliegue de fibra óptica en el término municipal de Marbella" y a la "Guía de controles sobre el despliegue de redes de nueva generación que corresponden a las entidades locales andaluzas", editada por la Junta de Andalucía.

En los suelos clasificados, o que alcancen la clasificación de urbanos por haber llevado a buen término el proceso urbanizador, las compañías con carácter de operador universal en materia de telecomunicaciones deberán proporcionar cuando mínimo el servicio universal contemplado en la sección 2ª del capítulo primero de la Ley 9/2014 General de Telecomunicaciones, en virtud de lo establecido el Artículo 29 del Real Decreto 424/2005 de 15 de abril.

Adicionalmente, se recomienda que el Ayuntamiento inste al Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en los términos definidos en el párrafo segundo del punto 2 del Artículo 32 de la Ley 9/2014 de Telecomunicaciones, al inicio del procedimiento para la imposición del uso compartido de las infraestructuras de telecomunicaciones en su término municipal.

2. Telefonía móvil. Antenas

Puestos en contacto con los organismos competentes y los principales gestores de los servicios de telefonía móvil, estos no han manifestado la necesidad de establecer reservas de suelo para la implantación de nuevos sistemas generales o la ampliación de los existentes, necesarios para dar soporte al servicio.

Por tanto, la principal propuesta del plan general en cuanto a las infraestructuras de soporte a las comunicaciones móviles, es el establecimiento normativo de las condiciones urbanísticas de implantación de nuevas antenas, que siguen las disposiciones de la "Ordenanza Municipal para la regulación de la implantación en el municipio de Marbella de infraestructuras radioeléctricas".

Infraestructuras para la gestión de los residuos urbanos

Siguiendo lo establecido por el Programa Estatal de Prevención de Residuos 2004-2020, que a su vez recoge las determinaciones de la Directiva Marco de residuos (Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo), desde el presente Plan se vendrán a fomentar aquellas actuaciones que redunden en la consecución de los objetivos de la política europea de residuos, la cual se resume en el siguiente gráfico, tomado del mencionado Programa:



Ilustración 5: Jerarquía europea en la gestión de residuos

Como se ve, la prioridad establecida en Europa es la prevención de la producción de residuos y a continuación su reutilización, habiendo planteado objetivos de reciclado de residuos municipales de un 55% antes de 2025, un 60% antes del 2030 y un 65% para antes de 2035.

Esta Directiva 2008/98/CE es posteriormente modificada por la Directiva 2018/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018, incorporando una nueva definición de residuos municipales.

Por otro lado, el Decreto 73/2012, de 22 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía, establece en su Artículo 49. Objetivos de gestión de residuos, lo siguiente:

h) Se adoptarán las medidas apropiadas para establecer la recogida separada de biorresiduos con vistas al compostaje o a la digestión anaerobia de los mismos, de tal forma que antes de 2016 se recoja un 20% de los biorresiduos al objeto de alcanzar el 40% en el 2020. Estos porcentajes se calcularán respecto al peso total de biorresiduos generado.

Los objetivos anteriores se podrán conseguir mediante el compostaje doméstico, la recogida separada de la fracción vegetal, la recogida separada en grandes generadores y la recogida selectiva de la fracción orgánica de los residuos domésticos.

Asimismo, se garantizará el tratamiento de los biorresiduos recogidos separadamente en instalaciones específicas sin que se produzca la mezcla con residuos mezclados a lo largo del proceso y se promoverá el uso de abono orgánico o compost.

Cabe señalar la discrepancia que existe entre este Reglamento de residuos y la mencionada Directiva 2018/851, que, aún no traspuesta al ordenamiento español, es de aplicación directa en sus determinaciones concretas, y en particular en lo referente a la definición de los residuos municipales.

Más recientemente, en abril de 2021, se aprobó el Decreto 131/2021, que aprueba el "Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030 (PIRec 2030)" que configura el marco estratégico para los retos de la próxima década en materia de prevención y gestión de residuos en Andalucía.

Además de reincidir en los aspectos clásicos como la separación de envases y residuos de envases, mejoras en la gestión de los residuos agrícolas, y la innovación técnica en las instalaciones de valorización y eliminación de residuos municipales, presenta aspectos novedosos como la recogida separada de biorresiduos, centros de preparación para la reutilización y la atención a la creciente presencia de residuos plásticos en la costa.

En consonancia con todas estas directrices, el presente Plan General propugna las siguientes actuaciones:

- [Recomendación] promover la elaboración de un Plan de Gestión de Residuos para la Economía Circular por parte de la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol, ya que es el organismo público correspondiente al ámbito de gestión actual. En él se establecerá la solución de gestión necesaria en los municipios implicados para el cumplimiento de los objetivos exigidos en la legislación y planificación sectorial vigente.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

- [Directriz] Se tratará de incidir en la eliminación de envases y bolsas de plástico, y favorecer el ciclo de retorno y reutilización de envases de vidrio.
- [Recomendación] Adoptar la recogida selectiva de la fracción orgánica de los residuos domiciliarios y asimilables de manera independiente a la fracción resto, de forma que, junto con los residuos vegetales de restos de poda, sea posible su tratamiento para generar un compost de alta calidad, que pueda ser reutilizado en jardines, tanto públicos como privados.

Con esta propuesta se persiguen varios objetivos ambientales, como reducir los depósitos en vertedero prolongando su vida útil, reducir notablemente los costes y problemas de la gestión del biogás en vasos de vertido, obtener un fertilizante estabilizado para su uso en jardinería o regeneración de zonas degradadas (canteras, etc.) e incluso usos agrícolas. Esta propuesta se articula mediante determinaciones de carácter normativo, y deberá obligar a la implantación en los nuevos crecimientos de la infraestructura de recogida específica para esta fracción que se determine mediante desarrollo normativo municipal específico.

Puestos en contacto con los organismos titulares y gestores de los servicios de recogida y gestión de los distintos tipos de residuos urbanos, estos no han manifestado la conveniencia de establecer reservas de suelo para la implantación de nuevos sistemas generales o la ampliación de los existentes, necesarios para dar soporte al modelo de gestión previsto, por lo que el presente Plan se limita a calificar como sistemas generales de gestión de residuos los actualmente existentes. A saber:

Código	Denominación
SG-IS-GR-1	Centro de tratamiento Ctra. de Ojén
SG-IS-GR-2	Centro Ambiental Marbella

Conclusión

A modo de conclusión, se expone la siguiente tabla, donde se cruzan los distintos ámbitos de las infraestructuras de servicios urbanos con las distintas naturalezas de medidas adoptadas en el nuevo Plan General para cada una de ellas:

	Calificación de Sistemas Generales existentes (no municipales)	Reserva grandes sistemas generales (no municipales)	Calificación de Sistemas Generales existentes (municipales)	Reserva y ejecución Sistemas Generales propuestos (municipales)	Programas de reurbanización	Determinaciones Normativas
Abastecimiento de aguas	×	×	×		×	×
Cauces urbanos						×
Drenaje urbano			×		×	×
Saneamiento	×		×		×	×
Depuración y vertido	×					
Reutilización de agua	×				×	×
Alumbrado público					×	×
Energía eléctrica	×				×	
Gas	×					×
Telefonía cableada						×
Telefonía móvil						×
Gestión de residuos			×		×	×

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

7.1.- INTRODUCCIÓN. MARCO NORMATIVO

En base a lo dispuesto en el artículo 63.1.d) LISA, el PGOM ha delimitado los bienes y espacios que deban contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.

En base a lo dispuesto en la LPHA 14/07 de 26 de noviembre, se considera que los bienes y espacios que deben contar con una singular protección son los inscritos como Bien de Interés Cultural en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz.

Además, se identifican los bienes y espacios (distintos a los anteriores), en suelo rústico, que deben contar con protección, por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.

Todos estos espacios se incorporan en un Catálogo, que forma parte de PGOM, donde se incluye la relación detallada así como la identificación y delimitación precisa de todos los bienes y espacios que, justificadamente, hayan de ser objeto de protección.

7.2.- BIENES DE SINGULAR PROTECCIÓN. BIENES DE INTERÉS CULTURAL INSCRITOS EN EL CATÁLOGO GENERAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ANDALUZ

En este PGOM se han incorporado todos aquellos bienes del Término Municipal incluidos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, procediendo a su delimitación (en el caso de que exista una constancia documental que lo permita) así como a la de su entorno de protección, en aplicación de la legislación vigente en materia de patrimonio histórico².

Los bienes, en sus distintos regímenes y tipologías, son los siguientes:

² Para estos bienes la disposición adicional cuarta de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía establece un entorno de protección, en el caso de que no se hubiese establecido individualmente, consistente en parcelas y espacios que los circundan, debiendo incluir las parcelas catastrales completas, hasta las siguientes distancias:

- 50 metros en suelo urbano.
- 200 metros en suelo urbanizable y no urbanizable.

7.2.1.- Bienes de Interés Cultural. Monumentos declarados histórico-artísticos por la legislación anterior a la entrada en vigor de la Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español y para los bienes afectados por el Decreto de 22 de abril de 1949 sobre protección de los castillos españoles

CÓD. PGOM	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	TIPOLOGÍA JURÍDICA	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN	DELIMITACIÓN
BIC1	Torre del Duque	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC2	Torre Ancón	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC3	Torre Lance de las Cañas	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC4	Fuerte de San Luis	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC5	Torre del Río Real	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC6	Torre Ladreros ¹	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC7	Ruinas de San Pedro de Alcántara (Basílica Paleocristiana de Vega del Mar)	BIC	Monumento	03/06/1931	GACETA 04/06/1931	(1)
BIC8	Recinto amurallado de Marbella (Alcazaba y recinto murado de Marbella, Castillo)	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC9	Torre de las Bóvedas	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC11	Castillo de la Madera	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(3)
BIC12	Torre del Mar	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(3)
BIC13	Castillo de Alicate	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(4)
BIC14	Cerro Tórón	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(2)

³ La Disposición Adicional Undécima de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, establece limitaciones a los BIC situados en dominio público marítimo-terrestre indicándose que estos quedarán sujetos al régimen concesional previsto en la Ley 2/2013, de 29 de mayo, "a cuyo efecto la Administración otorgará la correspondiente concesión, en el plazo de un año a contar desde la fecha de la declaración de interés cultural. A los bienes declarados de interés cultural que se encuentren situados en el dominio público marítimo-terrestre, la zona de servidumbre de tránsito, de servidumbre de protección o de influencia se les aplicarán las medidas derivadas de dicho régimen con preferencia a las contenidas en la Ley 2/2013, de 29 de mayo(,...)".

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



- (1) Información aportada por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, en el informe remitido con fecha 21/04/2016 (nº reg. MARB-E-2016025801).
- (2) Delimitación propuesta por el Plan.
- (3) No hay constancia de su ubicación.
- (4) Se sitúa, simbólicamente, en el centro de la referencia catastral 001301200UF34D0001JB, a falta del reconocimiento in situ de los restos sobre dicha parcela, según la información aportada por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, en el informe remitido con fecha 03/04/2018 (nº reg. 201899900022998/Exp:2018/REGSED-24845) para el Documento de Adaptación Parcial.

7.2.2.- Bienes de Interés Cultural declarados en base a la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español

CÓD. PGOM	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	TIPOLOGÍA JURÍDICA	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN	DELIMITACIÓN
BIC10	Cueva de Pecho Redondo	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC15	Termas Romanas de las Bóvedas	BIC	Zona Arqueológica	24/07/2007	BOJA 17/08/2007	(2)
BIC16	Villa Romana de Río Verde.	BIC	Zona Arqueológica	13/03/2007	BOJA 10/04/2007	(2)
BIC17	Hospital Bazán	BIC	Monumento	13/01/2004	BOJA 09/02/2004	(2)
BIC18	Cerro Colorao	BIC	Zona Arqueológica	03/03/2009	BOJA 16/03/2009	(2)

- (1) Se sitúa, simbólicamente, en el acceso a la cueva, según las coordenadas facilitadas en la información aportada por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, en el informe remitido con fecha 03/04/2018 (nº reg. 201899900022998/Exp:2018/REGSED-24845) para el Documento de Adaptación Parcial.
- (2) Delimitación según publicación en BOJA.

7.3.- BIENES DELIMITADOS POR LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA QUE DEBEN CONTAR CON PROTECCIÓN POR SU VALOR HISTÓRICO, CULTURAL, URBANÍSTICO O ARQUITECTÓNICO

El PGOM delimita, en suelo rústico, otra serie de bienes y espacios que, no estando inscritos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz como Bien de Interés Cultural deben contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico y que aparecen incluidos, en su mayor parte, en la Guía Digital del Patrimonio Histórico de Andalucía (<https://guia digital.iaph.es/>), cuentan con algún tipo de protección en el planeamiento vigente o formaban parte del Catálogo General del Patrimonio Urbano y Arqueológico de Marbella del Plan General de

Ordenación Urbanística aprobado en el año 2010 a los que se les ha añadido el yacimiento fenicio del Arroyo de las Cañas.

Tanto la relación de estos elementos como su delimitación se realiza en el Catálogo incluido como Anexo 4 en el presente PGOM.

7.3.1.- Zonas de Servidumbre Arqueológica

En este PGOM se han incorporado las siguientes Zonas de Servidumbre Arqueológica declaradas en base al artículo 48.1 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía:

CÓD. PGOM	DENOMINACIÓN DEL BIEN	TIPO DE PROTECCIÓN	TIPOLOGÍA JURÍDICA	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN	DELIMITACIÓN
ZSA-1	Espacio subacuático Puerto Banús	Protección Arqueológica (TIPO 2)		20/04/2009	BOJA 28/05/2009	(1)
ZSA-2	Espacio subacuático Desembocadura del Río Guadalmina	Protección Arqueológica (TIPO 2)		20/04/2009	BOJA 28/05/2009	(1)
ZSA-2	Espacio subacuático El Placer de las Bóvedas	Protección Arqueológica (TIPO 2)		20/04/2009	BOJA 28/05/2009	(1)

- (1) Delimitación según publicación en BOJA.

7.3.2.- Yacimientos Arqueológicos

Se delimitan aquellos espacios del término municipal donde puedan existir restos que puedan formar parte del patrimonio arqueológico según la definición que se establece en el artículo 47 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

En este PGOM se establecen los niveles de protección arqueológica y los criterios para la adscripción de los elementos a cada uno de estos niveles.

CRITERIOS Y TIPOLOGÍA DE LA ZONIFICACIÓN ARQUEOLÓGICA.

Los criterios de catalogación, tipología y zonificación arqueológica son los siguientes:

ZONIFICACIÓN ARQUEOLÓGICA DE TIPO 1

Engloba yacimientos arqueológicos catalogados con protección integral, estando prohibido por la legislación vigente cualquier operación de desarrollo. Cualquier operación de otra índole en la zona de protección integral deberá contar con la preceptiva autorización de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Esta categoría comprende:

1. Conjuntos Arqueológicos y yacimientos arqueológicos declarados Bien de Interés Cultural (B.I.C.).
2. Los yacimientos en proceso de incoación de expediente.
3. Los yacimientos sin declaración legal expresa, aunque sí recomendada como zona o yacimiento arqueológico.

ZONIFICACIÓN ARQUEOLÓGICA DE TIPO 2

Previamente a cualquier operación de desarrollo o movimiento de tierras en la zona de catalogación, resulta preceptivo un informe arqueológico negativo, para lo cual se recurrirá a la realización de un sondeo arqueológico previo que deberá adaptarse a la normativa expuesta en la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía 14/07 y la normativa vigente en el momento de redactar la solicitud. Dicha solicitud deberá adecuarse a lo estipulado en el Reglamento de Actividades Arqueológicas (Decreto 168/03 de 17 de junio).

Engloba fundamentalmente a los yacimientos arqueológicos detectados en superficie o cuya situación permita suponer la existencia de restos arqueológicos.

De forma previa a la obtención de la Licencia de obras, y previo concesión de permiso por parte de la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía, se acometerán los oportunos sondeos, de carácter preventivo de cuyos resultados, positivos o negativos (según valoración de la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía en Málaga, a tenor del informe arqueológico derivado y emitido por el técnico arqueólogo responsable de los trabajos), dependerá la concesión o no de la misma por parte de los Servicios Municipales correspondientes.

La redacción y tramitación de los correspondientes proyectos de sondeos, bajo la fórmula de intervenciones de urgencia, al igual que la puesta en práctica de los mismos se llevará a cabo por los procedimientos mencionados.

ZONIFICACIÓN ARQUEOLÓGICA DE TIPO 3

El tipo 3 de la escala de zonificaciones adoptadas suele denominarse de forma habitual en las zonas de Control Arqueológico. Se aplica exclusivamente en aquellas zonas donde, aún sin confirmar el yacimiento, algún vestigio no definitivo externo o superficial, la proximidad a un yacimiento arqueológico o cualquier cita bibliográfica pudiese indicar la existencia de restos arqueológicos de interés y se considere necesario adoptar medidas precautorias o cautelares. En las zonas catalogadas con este tipo, se efectuará una labor de vigilancia arqueológica previa o simultánea a todo movimiento de terreno, estando prohibido por la legislación vigente que estos se realicen sin el control de un técnico arqueólogo.

Este tipo de actividad arqueológica deberá tramitarse previamente en la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía, mediante el modelo de Declaración Responsable de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía.

En el caso de aquellos Bienes insertos ya en el tejido urbano, el polígono de protección se ha ceñido al espacio máximo que permiten las edificaciones o infraestructuras que los circundan.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Los bienes delimitados por este PGOM son los siguientes:

COD. PGOM	DENOMINACIÓN	TIPO DE PROTECCIÓN	OBSERVACIONES
YAC 1	Cueva de la Palomina	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)-(2)
YAC 2	Necrópolis de Nagieles.	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)-(2)
YAC 3	Cueva de Nagieles	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)-(2)
YAC 4	Atalayas de Nagieles	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(1)-(2)
YAC 5	Cerro del Trapiche- Llano de Camoján.	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(2)
YAC 6	Abrigos de Puerto Rico	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)
YAC 7	Minas del Peñoncillo	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(2)
YAC 8	Carro del Almendro – Loma del Espartal	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(2)
YAC 9	Túmulo de los Monteros	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(2)
YAC 10	Solana de los Monteros	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(2)
YAC 11	Yacimiento fenicio del Arroyo de las Cañas	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(2)
YAC 12	Artola Alta - Coto Correa	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)-(2)
YAC 13	Basílica Paleocristiana de Vega del Mar	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 7 (1)-(2)
YAC 14	Castillo y recinto murado de Marbella	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 8
YAC 15	Castillo de Alicante	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 13
YAC 16	Cerro Colorao	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 18 (1)
YAC 17	Cerro Torón	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 14 (1)-(2)
YAC 18	Cueva de Pecho Redondo	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 10
YAC 19	Termas Romanas de las Bóvedas	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 15 (1)-(2)
YAC 20	Torre Ancón	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 2
YAC 21	Torre Ladrones	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 6
YAC 22	Torre Lance de las Cañas	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 3
YAC 23	Torre de las Bóvedas	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 9
YAC 24	Torre del Duque	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 1
YAC 25	Torre de Río Real	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 5
YAC 26	Villa Romana de Río Verde	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 16 (1)
YAC 27	Fuerte de San Luis.	Protección Arqueológica (TIPO 1)	BIC 4

(1) Incluido en Guía Digital del Patrimonio Histórico de Andalucía (<https://guiadigital.iaph.es/>, con fecha 20/12/2021)

(2) Protegido en planeamiento vigente.

7.3.3.- Otros Elementos Protegidos

En este apartado se incluyen las edificaciones que cuentan con valores patrimoniales, arquitectónicos, tipológicos o etnológicos, no incluidos en apartados anteriores, que son necesarios preservar.

Los bienes delimitados por este PGOM son los siguientes:

COD. PGOM	DENOMINACIÓN	SITUACIÓN	TIPO DE PROTECCIÓN	OBSERVACIONES
OEP 1	Ferrería de la Concepción		INTEGRAL	(2)

(2) Incluido en Guía Digital del Patrimonio Histórico de Andalucía (<https://guiadigital.iaph.es/>, con fecha 20/12/2021)

El régimen de este elemento es el recogido en las Normas Urbanísticas del presente PGOM y en la correspondiente ficha del Catálogo.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



8.1.- CONSIDERACIONES PREVIAS

La planificación estratégica de la evolución del Modelo de ordenación a medio y largo plazo se concreta en las siguientes determinaciones que se indican en los correspondientes apartados de esta Memoria.

1. LA INTERVENCIÓN EN LA CIUDAD EXISTENTE. CRITERIOS Y DIRECTRICES
 - a) Metodología. Los ámbitos funcionales
 - b) Conservación y mantenimiento de la ciudad existente. Actuaciones edificatorias
 - c) Actuaciones urbanísticas de dotación (AU-DOT) y urbanización (AU-URB)
 - d) Actuaciones de transformación para la mejora urbana (ATU-MU). Las áreas homogéneas (AH)
 - e) Actuaciones de transformación para la reforma interior (ATU-RI)
2. LAS ACTUACIONES DE NUEVA URBANIZACIÓN EN SUELO RÚSTICO (ATU-NU).
 - a) Criterios y directrices para nuevos desarrollos.
 - b) Propuesta previas de delimitación de ATU-NU.
3. LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE VIVIENDA PROTEGIDA
4. LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD
5. DIRECTRICES PARA LA EQUIDISTRIBUCIÓN DE BENEFICIOS Y CARGAS

En este apartado de la Memoria es donde más se evidencia el carácter estratégico de los nuevos Planes Generales frente a los instrumentos de planificación general de la legislación urbanística anterior (mucho más detallados y vinculantes).

El PGOM establece el Modelo de Ordenación general, además de una pormenorizada regulación del suelo urbano y los criterios y directrices que establecen las "reglas de juego" para la evolución de ese modelo. Reglas entre las que cobran especial importancia las referentes a la intervención en la ciudad consolidada que se convierte ahora en la prioridad de los Planes Generales frente a los nuevos desarrollos.

TÍTULO 8. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA EVOLUCIÓN DEL MODELO DE ORDENACIÓN A MEDIO Y LARGO PLAZO

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



8.2.- CRITERIOS DE INTERVENCIÓN EN LA CIUDAD EXISTENTE

Corresponde al Plan o a los Planes de Ordenación Urbana establecer la ordenación detallada del suelo urbano (art. 66.1 de la LISTA). Todo el suelo urbano del ámbito del POU deberá ser ordenado por ese instrumento, con excepción de los ámbitos de transformación urbanística que se remitan a un instrumento posterior (art. 66.2 de la LISTA).

Para los ámbitos de transformación urbanística y de actuaciones urbanísticas, el POU puede optar ("en su caso") por incluir la delimitación de esas actuaciones urbanísticas y de transformación urbanísticas en el propio instrumento (art. 66.1.f) de la LISTA) o por remitir su delimitación a una Propuesta previa posterior, estableciendo en este caso los criterios para su delimitación y ordenación detallada (art. 66.1.e) de la LISTA, que establece como uno de los contenidos del POU establecer las "directrices para la intervención de la ciudad existente".

A la vista de lo anterior y de la lectura de los apartados 1 y 2 del art. 63 de la LISTA relativo al PGOM, parecería que este instrumento no debería incluir contenido alguno sobre el suelo urbano. Abundaría en esa lectura, lo dispuesto en el art. 25.1 de la LISTA que establece que: "La delimitación de las actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización corresponde al Plan General de Ordenación Municipal y las de mejora urbana y de reforma interior al Plan de Ordenación Urbana (...)".

Sin embargo, el art. 63.3 de la LISTA, cuando se refiere al carácter de las determinaciones del PGOM relativas a las actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización, añade que "Para el suelo urbano y para las actuaciones de transformación urbanística en esta clase de suelo, salvo que el Plan disponga otra cosa, tendrán carácter de Directriz". Admitiendo explícitamente la posibilidad de que, en suelo urbano, el PGOM establezca los criterios y directrices para la delimitación y ordenación detallada de las actuaciones. Lectura que vendría corroborada por el Borrador de Reglamento de la LISTA, cuyo artículo 72.3 establece como contenido de la ordenación urbanística general la planificación estratégica de la evolución del modelo de ordenación a medio y largo plazo se concretaría, entre otras, estableciendo los **criterios para el mantenimiento, la mejora y la regeneración de la ciudad existente**, mediante las siguientes directrices:

1. Directrices para la **delimitación de zonas de suelo urbano**, a desarrollar por los Planes de Ordenación Urbana, estableciendo la necesidad de ordenar la totalidad del suelo urbano por un único Plan de Ordenación Urbana o la posibilidad de tramitar distintos Planes de Ordenación Urbana que comprendan una o más zonas de suelo urbano completos.
2. Directrices para la **delimitación de nuevas actuaciones**.

3. Directrices para las **bases de desarrollo y ejecución** de nuevas actuaciones.
4. Directrices para la **ordenación detallada** de nuevas actuaciones.
5. Directrices para la determinación de **nuevos sistemas generales**.

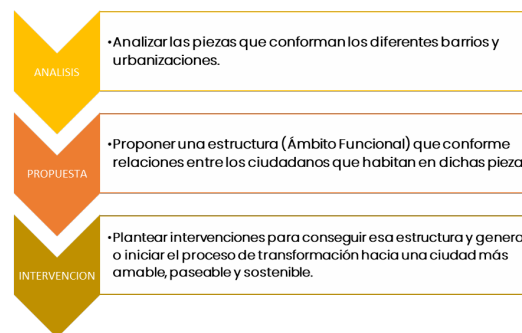
Por consiguiente y aunque no corresponde al PGOM establecer la delimitación de zonas en suelo urbano, la delimitación de actuaciones urbanísticas o de transformación urbanística en esta clase de suelo incluyendo sus bases de desarrollo y ejecución y su ordenación detallada o la delimitación de los sistemas generales, si le correspondiera al PGOM establecer los criterios y directrices para mantenimiento, mejora y regeneración de la ciudad existente o sea, los **criterios y directrices para intervenir en la ciudad existente**.

8.2.1.- Metodología para la intervención en la ciudad existente.

Como resultado del diagnóstico realizado de la ciudad en el apartado 5 de la memoria de información y con el objetivo de conseguir una ciudad más **amable, saludable y sostenible**, se propone la división del suelo urbano en **ámbitos funcionales**.

Los **Ámbitos Funcionales** se definen como aquellos **ámbitos espaciales con el objeto de establecer una estructura urbana a escala humana basada en la proximidad, con una óptima diversidad social y una mezcla de usos y actividades, que mantengan su identidad o en otros casos, pueda fomentarla**.

La división **del entramado urbano que se propone**, debe procurar la **descentralización funcional mediante la distribución equilibrada de los servicios y equipamientos**.



Metodología para la intervención en la ciudad

Partiendo del análisis de las condiciones actuales de la ciudad y su estructura, se ha delimitado el **Escenario 0** del Ámbito Funcional, que es el punto de partida, el espacio transformado existente.

Desde la perspectiva dinámica de la ciudad, a este punto de partida se le añade el horizonte más próximo de desarrollo de la ciudad, que son los suelos que actualmente están en proceso de transformación en base al planeamiento vigente, que lo denominamos **Escenario 1** del Ámbito Funcional.

El objetivo del Plan General es establecer para cada ámbito aquellas propuestas que mejoren su habitabilidad, recuperen la ciudad para el ciudadano, la estructuren a su escala y diversidad social, recuperen su identidad o fomenten una identidad propia. Unos ámbitos donde, cuando sea posible todos los servicios sean accesibles peatonalmente o con los medios de la movilidad sostenible, generando espacios confortables y seguros para las personas e implementando una estructura verde de conexión.

El **Escenario 2** de cada Ámbito Funcional será la suma del Escenario 0, el Escenario 1 y las intervenciones en desarrollo de este Plan General, bien sean operaciones de regeneración urbana, o bien intervenciones de ampliación para la consecución de los objetivos marcados.

La **delimitación de ámbitos funcionales que se propone** tiene carácter **meramente indicativo**.

Corresponde al Plan o Planes de Ordenación Urbana establecer la delimitación de zonas o ámbitos funcionales en su propio ámbito. En todo caso, dicha delimitación debe ajustarse a los siguientes criterios:

6. Cada zona o ámbito funcional deberá incluir los terrenos de suelo urbano que, por constituir una unidad geográfica y urbanística homogénea, sean adecuados para su análisis y ordenación conjunta.
7. Para la delimitación de la zona o ámbito funcional se podrán considerar, entre otras, las situaciones de planeamiento existentes, los sistemas generales de movilidad o espacios libres existentes o propuestos y los elementos naturales existentes, de forma que se garantice una adecuada inserción del ámbito dentro de la estructura urbanística general del Plan.

Aplicando las consideraciones anteriores, se proponen la división del suelo urbano en los 23 Ámbitos Funcionales (Escenario 0), que se delimitan y describen a continuación (indicando su denominación, superficie, nº de viviendas, y habitantes, tanto permanente como aquellos con los que cuenta el ámbito en los momentos de máxima ocupación).

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Denominación		Superficie	n.º viv.	Hab. Permanentes	Hab.máx. Ocupación
SP.a	Guadalupe Norte	1.187.497	1.820	1.964	4.980
SP.b	Guadalupe Sur	1.690.839	1.527	1.297	4.273
SP.c	San Pedro Alcántara	2.053.378	10.170	28.010	28.686
SP.d	Nueva Alcántara	1.934.694	3.916	4.178	11.281
SP.e	Valle del Sol - Las Medranas - Fuente del Espanto - El Salto	1.700.072	595	1.988	1.988
NA.a	La Campana	4.989.898	6.678	9.241	16.918
NA.b	Aloha - Colonia El Ángel	2.102.742	2.856	1.774	7.197
NA.c	El Rodeo	2.350.221	6.156	5.138	17.754
NA.d	Puerto Banús - Río Verde	1.691.212	4.356	1.892	13.747
NG.a	Camino de los Manchones	1.274.892	1.060	1.005	2.911
NG.b	Sierra Blanca	2.923.542	1.338	1.850	3.358
NG.c	Carretera de Istán	2.965.801	3.202	1.359	9.464
NG.d	Casablanca	1.617.764	3.774	3.108	11.222
MB.a	Trapiche	1.751.188	2.306	6.846	6.936
MB.b	La Cañada - Torrecilla	647.108	458	1.105	1.190
MB.c	Marbella oeste	2.105.851	15.629	27.316	42.603
MB.d	Marbella este	1.775.350	12.441	31.837	32.799
RR.a	Bello Horizonte	1.544.436	1.476	2.685	3.742
RR.b	Rio Real	4.767.779	3.778	1.854	9.902
RR.c	Los Molinos	273.039	114	101	279
AL.a	Alicante	2.670.740	3.459	3.578	11.482
VB.a	Elviria	4.812.474	5.578	3.328	18.588
VB.b	Artola	3.195.063	4.433	3.094	15.278

8.2.2.- Tipos de Ámbitos Funcionales.

Pues bien, debido a las muy diferentes características geográficas, de implantación en el territorio, y teniendo en cuenta además, el número de habitantes, la densidad, y las dotaciones de áreas libres cualificadas y equipamientos, observamos que se hace necesaria la catalogación y diferenciación del conjunto de Ámbitos Funcionales que hemos delimitado.

Entendemos además, que dicha diferenciación es pertinente en el análisis de nuestro municipio, dada sus diferentes características. Esta diferenciación hará que al aplicar el sistema de indicadores, el umbral de calidad de cada indicador variará según el tipo de ámbito funcional en el que se aplique.

Por ejemplo, los Ámbitos Funcionales con características de ciudad jardín cuentan con una escasa densidad demográfica —la cual se ve aún más perjudicada por las viviendas de uso estacional— en relación a su gran tamaño, por lo que presentan unos estándares que no son comparables con los que presentan unas condiciones de ciudad compacta.

Los ámbitos funcionales se han dividido en los siguientes tipos:

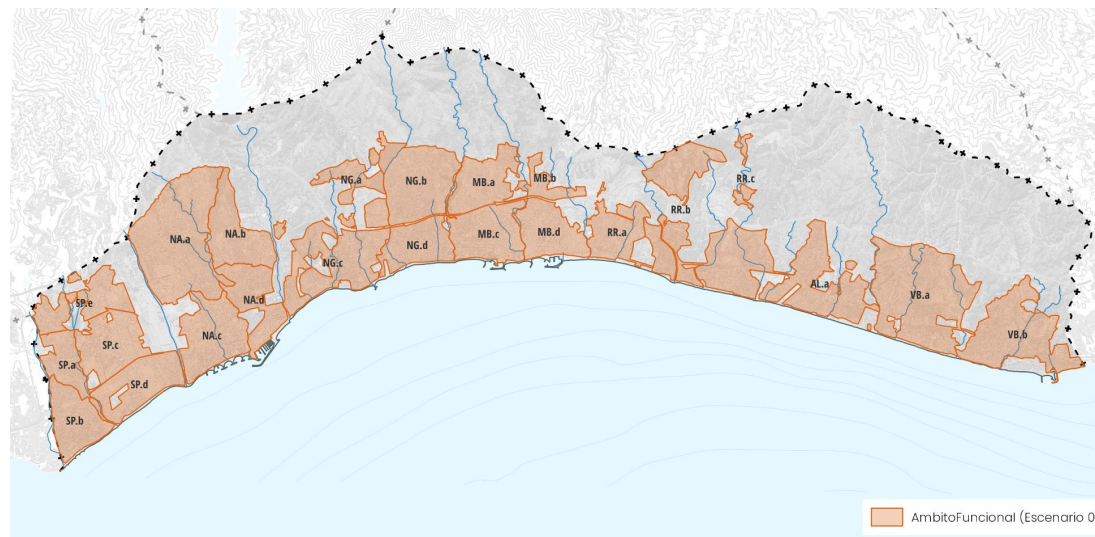
- **Ámbitos Funcionales con características de ciudad compacta**, son aquellos en los que se localizan los asentamientos históricos tradicionales que conforman los núcleos compactos de población, destacando fundamentalmente Marbella y el centro histórico de San Pedro Alcántara.
- **Ámbitos Funcionales con características de ciudad dispersa**, que se corresponden con aquellos ámbitos donde se preservan la morfología y las tipologías de la “ciudad jardín”, viviendas de grandes dimensiones para albergar en la mayoría de los casos a habitantes estacionales, con una gran superficie de zonas verdes, tanto públicas (ligadas a los cauces naturales de los arroyos) como privadas.
- **Ámbitos Funcionales con vocación de ciudad**, que se corresponden con aquellos ámbitos que debido a su proximidad con los Ámbitos que presentan características de ciudad compacta, cuentan con una dinámica de residencialización y de incremento de la actividad, por lo

que tras la intervención y regeneración en ellos se incorporarán a la misma.

- **Ámbito Funcional núcleo rural**, que se corresponde con aquel ámbito que no está en continuidad con el resto de los suelos transformados de Marbella y cuya vocación en el presente Plan es integrarlos y preservarlos con características propias de los núcleos tradicionales.

8.2.3.- Sistema de Indicadores de sostenibilidad para la intervención en la ciudad existente.

Tomando como base el “Sistema de Indicadores y Condicionantes para Ciudades Grandes y Medianas” y la “Aplicación del Sistema Municipal de Indicadores de Sostenibilidad en Cuatro Municipios” publicados por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, estudios similares de otras ciudades y los parámetros de la información y condiciones particulares de Marbella, el POU deberá proponer un conjunto de indicadores propios para este municipio, que establezcan unos umbrales



marcos de calidad a partir de los cuales evaluar el estado de la ciudad y determinar las directrices que guíen las intervenciones para la mejora de la calidad urbana y la consecución de los objetivos del Plan.

El reto de la aplicación de estos indicadores al planeamiento urbanístico es fomentar un desarrollo más acorde con los planteamientos actuales de ciudad compleja, compacta y de proximidad. Un modelo de ciudad basado en la diversidad de usos y funciones, que busca un equilibrio entre la densidad de población y la edificatoria y donde los espacios públicos y equipamientos constituyan los elementos articuladores de la trama urbana, planificada para una escala peatonal y accesible para todos.

Corresponde al Sistema de Indicadores:

- Establecer la metodología a emplear para su cálculo o aplicación, (especificando la fórmula para su obtención, la unidad y los datos necesarios y de donde se han obtenido o se deben obtener para aplicar el indicador).
- Definir los baremos o criterios deseables, en aras a conseguir los objetivos marcados; extraídos de estudios similares para otras ciudades, experiencias pilotos, trabajos elaborados en cooperación con otras ciudades europeas, normativa vigente y teniendo en cuenta las casuísticas particulares de Marbella.

Finalmente, se procederá a aplicar dichos Indicadores en cada Ámbito Funcional, donde se analizarán sus indicadores correspondientes en el Escenario 0, que se corresponde con el estado actual, considerando la población del padrón de habitantes y los servicios en funcionamiento. Esto nos permitirá establecer un diagnóstico general de la ciudad y de cada uno de los ámbitos funcionales en cuestión, que nos permitirá marcar unas directrices a seguir en las futuras intervenciones para la mejora de la ciudad y la consecución de los objetivos.

Se han estructurado los indicadores en seis bloques. En la tabla adjunta se muestran con carácter indicativo la guía para el desarrollo y concreción de cada uno de ellos.

8.2.4.- Directrices para la delimitación de nuevas actuaciones.

La delimitación de actuaciones urbanísticas se basará en la integración de la actuación en la estructura urbana existente, con la identificación previa del problema o déficit urbanístico que se quiere resolver o bien justificando la mejora para el Ámbito Funcional al que se integre dicha propuesta.

A efectos de la delimitación, se tendrá en consideración la estructura de la propiedad y la posible complejidad de la ejecución de la actuación; los previsibles costes estimados de la actuación en función de las cargas que deben asumir los propietarios y la posibilidad de participación de la administración en las mismas, valorando la posible división del ámbito con

BLOQUE 1. ESPACIOS PÚBLICOS Y VERDE URBANO	
Existencia de espacios libres, equipamientos y verde urbano. Se trata de un indicador relevante ya que la presencia de estos tipos de espacios en la ciudad otorga calidad de vida a sus habitantes y están íntimamente relacionados con la estructura	
¿Disfrutamos de una ciudad verde?	Percepción visual del verde urbano
¿Cuánto espacio de relación nos ofrece la ciudad?	Raio de espacios libres
¿Cuánto tarda en llegar a una zona de esparcimiento?	Proximidad a espacios libres
¿Permite nuestra ciudad la convivencia con otras especies?	Biodiversidad y ecosistemas naturales
¿Cuántos edificios dotacionales nos ofrece la ciudad?	Raio de equipamientos
¿Cuánto tardan mis hijos en llegar al Colegio? ¿Y al Centro de Salud?	Proximidad a equipamientos
¿De qué superficie de suelo dispone la ciudad para su regeneración urbana?	Superficie de suelo dotacional
BLOQUE 2. COMPACIDAD	
Este Bloque incluye información acerca de los parámetros de densidad geográfica y de viviendas existentes en los distintos Ámbitos. Se orienta, por una parte, a la ampliación urbana dando prioridad a la renovación urbana mediante densidades demográficas sostenibles y el diseño compacto que permita evitar propuestas de crecimientos urbanos extensivos y por otra parte, detectar aquellos intensivos que puedan ir ligados a la marginación.	
¿Cuánto suelo está ocupado por las edificaciones?	Ocupación de la edificación
¿Cuánto suelo consume un ciudadano?	Suelo transformado por habitante
¿Es eficiente la trama urbana?	Compacidad absoluta
¿Cuántas viviendas hay por hectárea?	Densidad
¿Cómo se usan esas viviendas?	Viviendas principales, secundarias, vacías
BLOQUE 3. COMPLEJIDAD URBANA	
Este Bloque incluye información acerca de la mezcla de usos que permita garantizar un desarrollo equilibrado de la estructura social y satisfacer la demanda local de trabajo en aras a potenciar la implantación de actividades diversas (oficinas, pequeños talleres, despachos, etc.) mediante tipologías flexibles en continuidad con el espacio público.	
¿Qué mezcla de usos hay?	Diversidad de usos
¿Puedo ir andando al trabajo?	Proximidad a actividades comerciales de uso cotidiano
¿Cuanto con comercio de proximidad de uso cotidiano?	Diversidad ciudadana
BLOQUE 4. IDENTIDAD CULTURAL Y COHESIÓN SOCIAL	
Este Bloque incluye información acerca del sentido de pertenencia de un habitante con su ciudad. Cuanto mayor sea ese vínculo, con sus vecinos, con su barrio o urbanización, mayor bienestar emocional y mayor implicación y cuidado tendrá con dicho entorno. Para ello tendrá especial relevancia tanto el patrimonio cultural de la ciudad, el del barrio así como el patrimonio inmaterial que proporciona el tejido asociativo de una ciudad. También permite comprobar si se produce una estructura urbana de calidad: un entorno donde las personas se reconocen y conocen, con presencia de personas de orígenes y culturas diferentes, que permita la formación de un tejido de relaciones y que cualificará la vida cotidiana de sus habitantes.	
¿Habitán las personas de mi entorno la ciudad de la misma manera?	Diversidad ciudadana
¿Hay una oferta tipológica diversa, asequible y distribuida equilibradamente en la ciudad?	Viviendas de promoción pública y privada
¿Quiénes sienten la ciudad como propia?	Asociacionismo
BLOQUE 5. METABOLISMO URBANO: INFRAESTRUCTURAS URBANAS, EFICIENCIA ENERGÉTICA...	
Este Bloque recoge aquellos indicadores relacionados con los flujos de materiales, agua y energía, que constituyen el soporte de cualquier sistema urbano para mantener su organización y evitar que sea contaminado. La gestión de los recursos naturales debe alcanzar la máxima eficiencia en el uso con la mínima perturbación de los ecosistemas. En el ámbito de la energía, se debe planificar un nivel mínimo de generación de energía renovable y un determinado grado de autosuficiencia energética que combine la generación y las medidas de ahorro y eficiencia. Es imprescindible vincular el desarrollo urbano al ciclo del agua en su expresión local (captación de agua de lluvia, reutilización de agua utilizada, etc.). En una gestión integrada, tanto a escala local como a escala de cuenca de los recursos disponibles, se busca la máxima autosuficiencia hídrica que combine también las medidas de captación con las medidas de ahorro y eficiencia. El modelo de gestión de residuos diseñado con criterios de sostenibilidad, deberá procurar la reducción de la explotación de recursos (materiales y energía a extraer) y, al mismo tiempo, reducir la presión por impacto contaminante. El objetivo será el máximo control local de la gestión de recursos y residuos.	
¿Cuanta la población con conexión a los servicios básicos?	Conexión a servicios básicos de infraestructuras.
¿Qué antigüedad tienen las redes de infraestructuras?	Estado de las redes de los servicios básicos de infraestructuras.
¿Cuanto tarda en ir a reciclar?	Proximidad a contenedores de reciclaje.
BLOQUE 6. ACCESIBILIDAD MOVILIDAD	
De cara a implantar un modelo de ciudad orientada al ciudadano y a la movilidad sostenible, se ha considerado al peatón el eje central en la construcción de una movilidad urbana de proximidad de forma que se pudiera acceder a las diferentes equipamientos y funciones que proporciona la ciudad de proximidad, intentando equilibrar y haciendo más sostenible el reparto modal actual. Con tal fin, se analizarán para cada uno de los Áreas funcionales la realidad existente y se determinarán propuestas de ordenación detallada en base a los siguientes objetivos: Favorecer al peatón y al ciclista, aumentando su espacio, facilitar la accesibilidad urbana y proximidad a los modos sostenibles. Promover el uso del transporte público como estación central y reducir el uso y ocupación de suelo del vehículo particular. Todos ellos deberán estar orientados, como se ha dicho, a obtener un reparto modal más equilibrado en la forma de moverse por la ciudad.	
¿Qué espacio está reservado para el peatón?	Espacio peatonal en el viario
¿Dispongo de red ciclista en mi entorno?	Accesibilidad a la red ciclista
¿Cuanta la población con acceso al transporte público?	Proximidad al transporte público.

objeto de hacer viable su ejecución sin menoscabo de la ordenación propuesta.

Se fomentará la mejora de la ciudad existente. A estos efectos las propuestas tendrán uno o varios de los siguientes objetivos de ordenación:

1. Sustitución de tipologías edificatorias inadecuadas para los usos y técnicas edificatorias actuales.
2. Potencialidad de acoger nuevos usos o mayores intensidades edificatorias por su baja densidad, su alto nivel de dotaciones, sus condiciones de accesibilidad, facilidad de acceso a infraestructuras...
3. La renovación de tejidos urbanos obsoletos o ineficientes. Se consideran tejidos urbanos obsoletos o ineficientes aquellos ámbitos que presentan:
 - a) Tipologías edificatorias inadecuadas para los usos y técnicas edificatorias actuales que necesiten una nueva configuración de la malla urbana.
 - b) Usos obsoletos, molestos o insalubres que precisen de su traslado por incompatibilidad con las áreas urbanas en que se encuentran.
 - c) Carencia o insuficiencia de espacios libres, zonas verdes o equipamientos comunitarios adecuados para la población asentada en la zona.
 - d) Urbanización deficiente por problemas de movilidad (rodada, ciclista y peatonal) o accesibilidad que deban ser resueltas mediante la reforma o renovación integral de la urbanización.
4. Completar la trama urbana.

8.2.5.- Directrices para establecer las Bases de Desarrollo y Ejecución de nuevas actuaciones

A efectos de establecer las Bases de Desarrollo y Ejecución de las actuaciones encaminadas a la regeneración y la formación de la estructura urbana que se propone desde este Plan General se seguirán los siguientes criterios:

- a) Para determinar los índices y usos globales de la actuación, se tendrán en consideración tanto los parámetros y usos del entorno como los índices óptimos deseables según los indicadores de sostenibilidad propuestos en el "Sistema de Indicadores de Sostenibilidad para Marbella" con objeto de garantizar una adecuada complejidad y compacidad de la actuación en el marco del modelo general de ordenación de la zona o ámbito funcional y del suelo urbano del municipio.

- b) A esos efectos, se tendrá en consideración la estructura de la propiedad y la posible complejidad de la ejecución de la actuación y los previsibles costes estimados de la actuación en función de las cargas que deben asumir los promotores, con objeto de garantizar la viabilidad económica de la actuación,

8.2.6.- Directrices para la ordenación detallada de nuevas actuaciones

La ordenación detallada de las nuevas actuaciones debe:

- a) Propiciar el diseño del espacio público como criterio prioritario de ordenación.
- b) No se admitirán ordenaciones que supongan o asignen carácter residual o marginal a los espacios libres y zonas verdes o a los equipamientos comunitarios salvo para su integración con suelos destinados a los mismos usos en ámbitos colindantes.
- c) Se prestará especial atención a los elementos definitorios del sistema de movilidad que se destine al peatón y al transporte no motorizado. A fin de fomentar los desplazamientos a pie, se generarán recorridos confortables desde el punto de vista del paisaje, de la calidad del aire, del confort acústico, lumínico, térmico y de la seguridad.
- d) Se garantizará la interconexión con los sistemas generales y locales de espacios libres y zonas verdes y equipamientos comunitarios.
- e) Con carácter general, todos los espacios públicos deberán disponer de arbolado en proporción suficiente para que la masa vegetal garantice la confortabilidad de los mismos y contribuya a mitigar los efectos del cambio climático.
- f) Se fomentará la utilización de pavimentos para la reducción del efecto isla de calor urbana.

A efectos de determinar los usos pormenorizados, será de aplicación el "Sistema de Indicadores de Sostenibilidad para Marbella" y, en particular, los que hubiera establecido el Plan de Ordenación Urbana para la zona o ámbito funcional donde se localice la actuación con objeto de garantizar una adecuada complejidad y compacidad urbana.

En consecuencia, se establecen los siguientes criterios de ordenación detallada en función del tipo de ámbito funcional:

Ámbitos Funcionales con características de ciudad compacta,

- La intervención en la ciudad consolidada, bien en los suelos vacantes o bien las áreas de regeneración urbana (mejora urbana y reforma interior), deberán justificar la integración de la propuesta en el ámbito, para lo cual se valorará la conexión de estas actuaciones con el resto de nodos de la ciudad, bien sean

dotaciones, hitos del pasado industrial, agrícola, elementos patrimoniales, identitarios..., a través, en la medida de lo posible, de la conformación de trayectorias peatonales atractivas y seguras de canalización del flujo de personas entre puntos de atracción de la ciudad.

- Jerarquizar el viario aumentando el viario de preferencia peatonal con presencia de arbolado y acondicionamiento de espacios públicos que favorezcan la integración entre los diferentes grupos sociales.
- Tipologías abiertas al espacio público y acondicionamiento de espacios para la innovación urbana (incubadoras de empresas, centros de coworking, talleres de creatividad...).
- Regeneración e integración de áreas degradadas de la ciudad para favorecer la cohesión social.
- Integración en la ciudad de las áreas industriales con renovación de la urbanización y de la edificación.

Ámbitos Funcionales con características de ciudad dispersa.

- En el POU, se deberá jerarquizar el viario y definir recorridos peatonales mejorando la movilidad sostenible y peatonal, conectando las zonas verdes de la zona, preservando los valores ambientales y paisajísticos.
- En aquellos que estén colmatados, las propuestas tenderán a mantener las densidades actuales e incidir en mejorar las condiciones de vida en cuanto a favorecer la implantación de usos de actividad de proximidad y propiciar recorridos de movilidad sostenible y peatonal.

Ámbitos Funcionales con vocación de ciudad,

- Proyectar actuaciones sostenibles de densificación, con propuestas en los suelos vacantes de las urbanizaciones de espacios polivalentes, donde se priorizará el uso residencial, la actividad productiva y los equipamientos abiertos a la ciudadanía.
- Las actuaciones de transformación que se propongan deberán justificar la integración con las tipologías del entorno. Especial cuidado en el Ámbito Funcional de Valle del Sol-Las Medranas-Fuente del Espanto, para que se preserve el carácter de estos núcleos, que ofrecen unas diferentes maneras de habitar cada vez más demandadas, con zonas de huertos (que podrán ser privados o comunitarios), plazas...
- Aumentar la complejidad de usos de la zona, complementando los usos destinados a la actividad productiva.
- El POU definirá un anillo principal de comunicaciones del ámbito, donde se concentren los espacios de centralidad que integrarán tanto dotaciones como actividad productiva.



- Recorridos peatonales saludables, con integración de los parques fluviales en aquellos cauces transitables.

Ámbito Funcional núcleo rural.

- El POU establecerá las condiciones de ordenación y en su caso, la ordenación detallada de Los Molineros, respetando las tipologías existentes.
- Aumento de la compacidad y la complejidad con tipologías de núcleo rural compacto, dando especial relevancia a los espacios libres de edificación, tanto públicos, debiendo proyectarse a escala del peatón, plazas..., así como privados, patios, huertos... Estas propuestas deberán contar con equipamientos de proximidad acordes para la población residente.
- Favorecer propuestas residenciales permanentes de grupos de población que demandan viviendas vinculadas al campo, con posibilidad de desarrollar usos agrícolas.
- Se priorizarán en este ámbito actuaciones destinadas al turismo rural, identificando los elementos identitarios para su protección y conservación.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



8.3.- ACTUACIONES EDIFICATORIAS, URBANÍSTICAS Y DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA

A continuación se indican los criterios y estrategias para las actuaciones a corto y medio plazo en suelo urbano y suelo rústico.

8.3.1.- Actuaciones en la malla urbana prácticamente consolidada por la edificación y la urbanización.

La superficie que ocupan los suelos donde se desarrolla la vida urbana del municipio es de 48.098.707 m², y se localizan 97.820 viviendas.

En estos suelos, según las determinaciones de este plan general, así como el Plan o Planes de Ordenación Urbana, se podrán realizar las siguientes actuaciones:

- **Conservación o mantenimiento de la situación urbanística anterior.**

El Plan de Ordenación Urbana establecerá en suelo urbano la ordenación pormenorizada del suelo urbano, reconociendo y manteniendo en lo sustancial la ordenación anterior.

Además, se estudiarán los valores patrimoniales y los elementos identitarios de cada barrio, urbanización o ámbito funcional para proponer su protección e impulsar la rehabilitación del patrimonio edificado.

- **Actuaciones urbanísticas para mejora puntual de la situación urbanística anterior.**

Tiene por objeto realizar intervenciones de mejora en la ciudad consolidada. Se proponen dos tipos de actuaciones urbanísticas.

- **Obtención o ejecución de dotaciones.** Operaciones puntuales de obtención y urbanización de suelos dotacionales en parcelas concretas de suelo urbano (p.e. previsión de un nuevo equipamiento público o apertura de nuevos viales, etc.).

- **Operaciones asistemáticas para mejorar o completar la urbanización existente.** El Plan de Ordenación Municipal delimitará ámbitos donde es necesaria la renovación o la mejora de la red existente para alcanzar los objetivos de calidad establecidos en este documento en materia de infraestructuras de servicios pero donde no se precisa una reforma o renovación integral de la urbanización (p.e. dotación de red de saneamiento en una zona de la ciudad deficitaria).

- **Actuaciones de transformación de la situación urbanística anterior.**

En el marco de las actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano, la regeneración de la ciudad existente se realizará mediante dos tipos de operaciones:

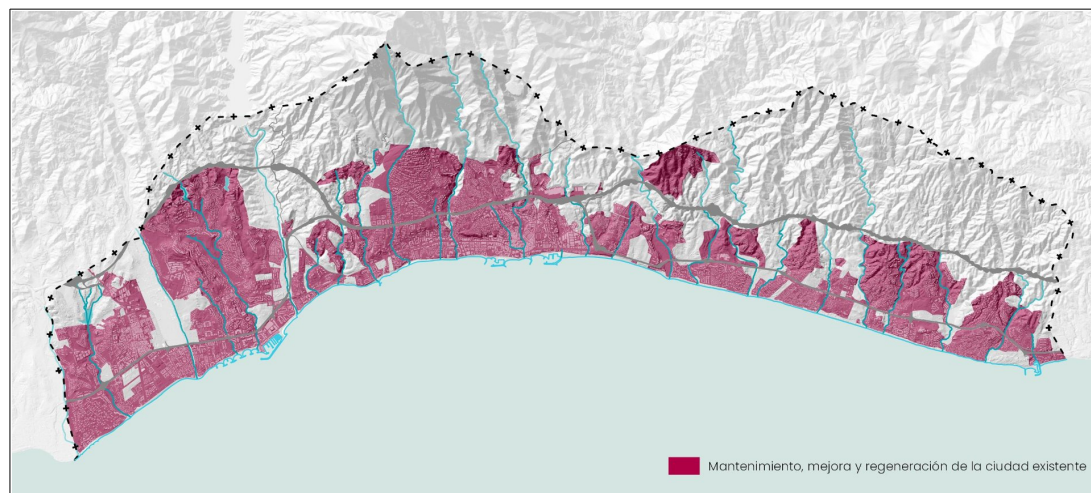
- Delimitación de **áreas homogéneas**, para modificar el uso o la ordenación detallada prevista en el planeamiento, incluyendo en su delimitación tanto los terrenos donde se propone la modificación puntual como aquellos donde se localizan las dotaciones vinculadas a dicha modificación. Estas operaciones, permitirán en la ciudad consolidada mediante los sistemas de gestión convencionales o bien mediante la constitución de complejos inmobiliarios la obtención de equipamientos y plazas públicas que mejoren la calidad de vida de la ciudad.

Son las actuaciones de dotación de la Ley estatal. Se cede: (i) el porcentaje del incremento de aprovechamiento sobre el existente ya materializado (o previsto en el plan vigente) y (ii) el suelo para nuevas dotaciones públicas.

- Delimitación de **Áreas de reforma interior**, en zonas donde es necesaria una reordenación integral, bien para regenerar áreas degradadas y favorecer la integración y la cohesión social (Albarizas, Bello Horizonte III...), bien para la supresión de usos obsoletos y la reconversión de polígonos industriales antiguos a zonas de gran actividad integradas en la ciudad para favorecer la mixticidad y la complejidad de usos (La Ermita, La Campana, El Salto...), así como la creación o acondicionamiento de áreas de centralidad en lugares estratégicos de la ciudad que aumenten

la actividad y la convivencia (El Ingenio, Pueblo Platero, Mercadillo de San Pedro...)

El Plan o los Planes de Ordenación Municipal deberán determinar aquellas intervenciones necesarias para la regeneración de la ciudad así como la prioridad de cada una de ellas y los plazos para su ejecución.



DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



8.3.2.- Integración urbana de actuaciones en suelo rústico

Son varias las áreas con edificaciones dispersas en el medio rural para las que el PGOM propone su integración en la trama urbana, pudiendo diferenciar dos situaciones:

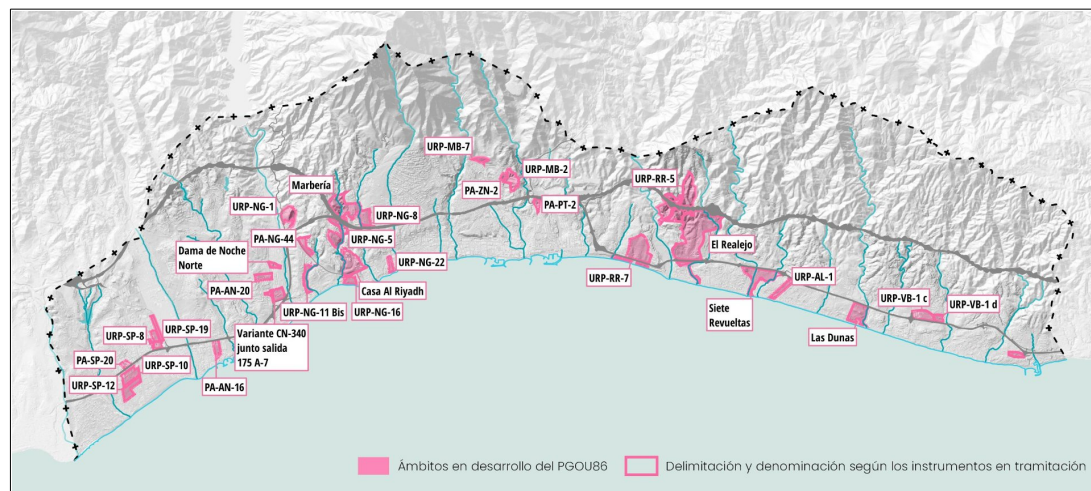
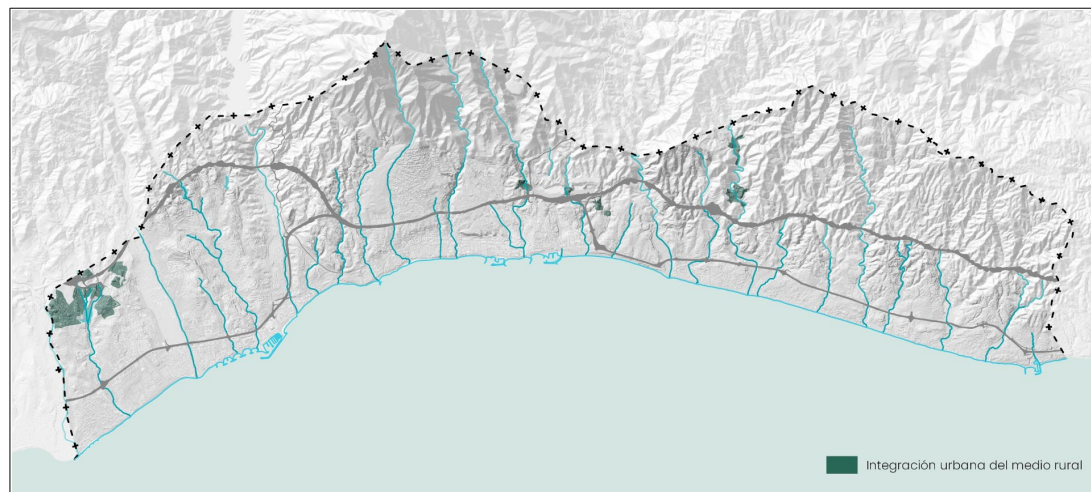
- Ámbitos en continuidad con la trama urbana y que son compatibles con el modelo propuesto. El Plan de Ordenación Urbana deberá ordenar estos ámbitos respetando su identidad propia pero incluyéndolos en una actuación de transformación urbanística y dotándolos de servicios y dotaciones para que puedan integrarse en la trama urbana. Se identifican tres áreas:
 - La zona al norte de San Pedro, Valle del Sol y las zonas en el entorno de los núcleos secundarios de Las Medranas, la Fuente del Espanto y El Salto. En esta zona se concentran 259 viviendas en una superficie de 1.172.750 m².
 - En el entorno de La Cañada, la zona denominada Huerto Carnero, en el margen del Arroyo Segundo y el área al oeste de la Carretera de Ojén, en el entorno del Arroyo de Las Represas. Son de pequeña entidad, 24 viviendas en algo más de 90.000 m².
 - La zona norte de Bello Horizonte, en el entorno del Camino de Los Pescadores y El Almendral, que cuenta con 32 viviendas en algo menos de 73.000 m².
- El asentamiento rural de Los Molineros, que se encuentra en el entorno del Arroyo Siete Revueltas, dividido en dos partes, Molineros Norte y Molineros Sur, y que no está en continuidad con el resto de la trama urbana, pero tal y como se ha descrito, cuenta con alumbrado público, electricidad por cableado aéreo, no cuenta con redes de saneamiento ni abastecimiento y tiene un punto único de recogida de residuos sólidos municipal en su parte Norte y otro en su parte Sur por lo que es viable dotarle de estructura urbana.

La superficie delimitada es de 273.000 m² y actualmente hay 114 viviendas.

El POU deberá delimitar las actuaciones de transformación necesarias para dotar de un nivel óptimo de servicios urbanísticos y de dotaciones propias a estos asentamientos que resultan compatibles con el modelo territorial propuesto en este documento.

8.3.3.- Actuaciones en tramitación o ejecución en desarrollo del PGOU 86.

Se identifican en este apartado los terrenos que están actualmente en proceso de transformación urbanística y que se están desarrollando siguiendo las determinaciones del planeamiento vigente o modificando sus determinaciones mediante la tramitación de la correspondiente Modificación puntual de Elementos. El listado de estos suelos se incluye en el Título II de la presente Memoria.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

La superficie de estos suelos alcanza los 4.223.760 m².

8.3.4.- Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico

El presente Plan General propone un modelo de ocupación territorial (manteniendo las alternativas técnica y ambientalmente viables propuestas en el Avance) a corto, medio y largo plazo que se refleja en el Plano que se inserta a continuación.

Justificación de nuevos desarrollos

La previsión de actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización en suelo rústico se justificará, en todo caso, en función de su coherencia con el modelo de ordenación propuesto en el presente Plan General.

Cada actuación de nueva urbanización deberá justificar el interés público o social de su puesta en carga, en función de alguno de los siguientes criterios:

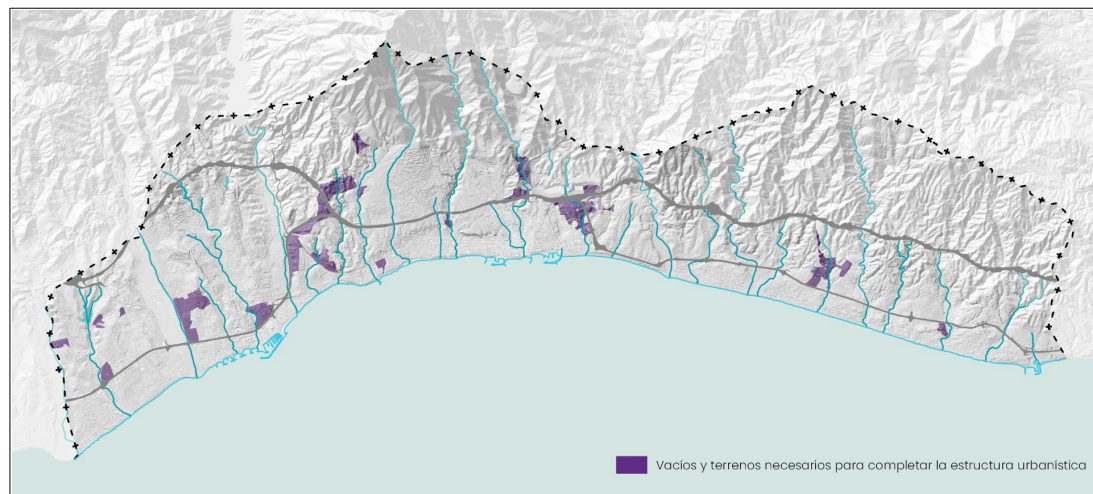
- El análisis de parámetros objetivos de crecimiento.
- El análisis de parámetros objetivos de demanda o
- La imposibilidad de atender las necesidades detectadas en el suelo urbano disponible.

Para justificar dichas actuaciones se podrá utilizar el diagnóstico y conclusiones que, para cada zona o ámbito funcional, hubiera realizado el Plan o los Planes de Ordenación Urbana aprobados o los estudios o análisis municipales realizados para esos ámbitos.

Dentro del modelo de plan abierto y estratégico que propone la LISTA, podrán ser objeto de actuaciones de nueva urbanización en suelo rústico común los terrenos que resulten **necesarios** para atender y garantizar las necesidades de crecimiento urbano, de la actividad económica o para completar la estructura urbanística.

Los nuevos desarrollos deben servir prioritariamente para completar tramas, ordenar el espacio, dar respuesta a las necesidades de nuevos usos y resolver los déficits históricos que, en equipamientos, servicios e infraestructuras, presentan los núcleos urbanos y las urbanizaciones residenciales. En consecuencia, se priorizarán las actuaciones destinadas a completar la malla urbana existente, de conformidad a la planificación estratégica establecida en el Plan General.

- Completar la actual trama urbana. Se trata de bolsas de suelo vacante cuya ordenación y desarrollo prioritario ayudará a cumplir con los objetivos marcados en el nuevo plan general, bien por ser vacíos situados en el interior de la trama urbana y, por tanto, de fácil integración, o bien por ser necesarios para acoger la demanda de



nuevos crecimientos o para completar la estructura urbana del municipio, por lo que se consideran óptimos para dichos objetivos.

- Crecimiento urbano.** Las actuaciones de transformación urbanística en suelo rústico que tengan por objeto cubrir las necesidades de crecimiento urbano deberán justificar su mayor viabilidad social, económica, ambiental o paisajística respecto de las alternativas posibles en suelo urbano si las hubiera.
- Actividad económica.** Para atender y garantizar las necesidades de la actividad económica se prioriza el desarrollo de suelos que prevean usos productivos y, en especial, aquellos, dirigidos a actividades vinculadas al turismo, a la investigación, al conocimiento y a las ciencias.

Criterios de localización de Nuevos Desarrollos

Para los nuevos desarrollos se procurará que los terrenos sean colindantes al suelo urbano quedando integrados tras su transformación en la malla urbana. De esta condición quedan exceptuados los siguientes supuestos:

- Los que no puedan ubicarse en continuidad con el suelo urbano, debido a la existencia justificada de elementos naturales, infraestructuras o afecciones sectoriales.

- Los de uso global de actividades productivas o turístico o los usos singulares de carácter estratégico no residenciales que, de forma justificada, deban emplazarse en discontinuidad con los núcleos de población existentes.

No obstante, la necesidad de emplazarse en discontinuidad con los núcleos de población existentes de estos usos no podrá estar basada únicamente en la viabilidad económica de la actuación.

- Las agrupaciones irregulares compatibles con el modelo territorial y urbanístico del Plan General.

Los terrenos situados en el entorno de los suelos clasificados por el presente Plan General como urbanos por su integración en la malla de los municipios colindantes, solo podrán ser objeto de una actuación de nueva urbanización cuando se justifique su adecuación al modelo previsto en el presente Plan General con cumplimiento de las directrices del presente Título o cuando por su carácter supralocal se integren en un Plan de Ordenación Intermunicipal. La mera ampliación del ámbito no justifica por sí solo la delimitación de una ATU-NU. Estos ámbitos están identificados en el plano I.12 Identificación de suelo urbano.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Criterios para la delimitación de Nuevas Actuaciones en suelo rústico

Cada actuación de nueva urbanización deberá incluir todos los terrenos de suelo rústico común que, por constituir una unidad geográfica y urbanística homogénea, sean adecuados para su ordenación conjunta.

En ningún caso, la delimitación dejará sin ordenar terrenos de suelo rústico común para los que sea inviable o muy compleja su ordenación futura a través de los correspondientes planes parciales.

Para la delimitación del ámbito se podrán considerar, entre otras, las situaciones de planeamiento existentes, los sistemas generales de movilidad o espacios libres existentes o propuestos y los elementos naturales existentes, de forma que se garantice una adecuada inserción del ámbito dentro de la estructura urbanística general del Plan.

Aquellos ámbitos que no se encuentren en continuidad con la trama urbana, destinados a albergar proyectos de carácter estratégico de base tecnológica (actividades económicas, industriales, turísticas, innovación, etc.) dispondrán de una superficie mínima destinada a áreas libres del 50% de la superficie total delimitada.

Bases de Desarrollo y Ejecución de nuevas actuaciones en suelo rústico.

A efectos de establecer las Bases de Desarrollo y Ejecución de las nuevas actuaciones se seguirán los siguientes criterios:

- Para determinar los índices y usos globales de la actuación, se tendrán en consideración los indicadores de sostenibilidad propuestos en el "Sistema de Indicadores de Sostenibilidad para Marbella" con objeto de garantizar una adecuada complejidad y compatibilidad de la actuación en el marco del modelo general de ordenación del municipio.
- A esos efectos, se tendrá en consideración la estructura de la propiedad y la posible complejidad de la ejecución de la actuación y los previsibles costes estimados de la actuación en función de las cargas que deben asumir los promotores, con objeto de garantizar la viabilidad económica de la actuación.

Las actuaciones de transformación urbanística en suelo rústico atenderán a criterios de proporcionalidad en cuanto a su dimensión, de acuerdo a las necesidades objetivas de crecimiento, evitando el consumo innecesario de suelo cuando tengan por objeto atender a las necesidades de crecimiento. Urbano.

Se delimitarán los suelos estrictamente necesarios para demandas debidamente justificadas, con parámetros urbanísticos y en especial la edificabilidad y densidad que justifiquen su consumo y rentabilización como recurso natural limitado.

Las propuestas de nuevas actuaciones en la zona de influencia de Costas deben ser compatibles y priorizar la recuperación y naturalización de la ribera del mar, la estabilización natural de playas y dunas y no deben imposibilitar el transporte de sedimentos en zonas de erosión fluvial y costera.

Criterios para la ordenación detallada de nuevas actuaciones en suelo rústico.

La ordenación detallada de las nuevas actuaciones deberá:

- Promover la integración de los elementos naturales existentes, así como los ligados al uso rural anterior, y sus entornos, en la ordenación propuesta, preferentemente en la red de espacios libres y equipamientos comunitarios.
- Propiciar el diseño del espacio público como criterio primero de ordenación.
- No se admitirán ordenaciones que supongan o asignen carácter residual o marginal a los espacios libres y zonas verdes o a los equipamientos comunitarios salvo cuando su localización o delimitación se justifique por la posibilidad de integración con suelos destinados a los mismos usos en ámbitos colindantes.
- Prestar especial atención a los elementos definitorios del diseño del sistema de movilidad que se destine al peatón y al transporte no motorizado. A fin de fomentar los desplazamientos a pie, se generarán recorridos confortables desde el punto de vista del paisaje, de la calidad del aire, del confort acústico, lumínico, térmico y de la seguridad.
- Garantizar la interconexión entre los sistemas generales y locales de espacios libres y zonas verdes y entre estos y el entorno periurbano, rural y con los equipamientos de carácter supramunicipal y territorial.
- Con carácter general, todos los espacios públicos deberán disponer de arbolado en proporción suficiente para que la masa vegetal garantice la confortabilidad de los mismos y contribuya a mitigar los efectos del cambio climático.
- Fomentar la utilización de pavimentos para la reducción del efecto isla de calor urbana.
- A efectos de determinar los usos pormenorizados, será de aplicación el "Sistema de Indicadores de Sostenibilidad para Marbella" con objeto de garantizar una adecuada complejidad y compatibilidad de la actuación.

Aquellos ámbitos que no se encuentren en continuidad con la trama urbana, destinados a albergar proyectos de carácter estratégico de base tecnológica (actividades económicas, industriales, turísticas, innovación,

etc.) dispondrán de una superficie mínima destinada a áreas libres del 50% de la superficie total delimitada.

Delimitación de Sistemas generales en Suelo Rústico

Los nuevos sistemas generales que sean necesario establecer para cubrir las necesidades o demandas de las actuaciones de nueva urbanización habrán de localizarse de manera congruente con el esquema de elementos estructurantes y la ordenación estratégica establecida en este Plan General tal como se recoge en su Cartografía y Memoria de Ordenación.

8.4.- LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE VIVIENDA PROTEGIDA

8.4.1.- Previsión de dotación mínima de Vivienda Protegida en los instrumentos de ordenación

El art. 61 LISTA establece los criterios para la ordenación urbanística regulando en su apartado 5 los correspondientes a la previsión de Vivienda Protegida. Concretamente se indica en lo que aquí interesa

"En los ámbitos de las actuaciones de nueva urbanización, se reservará, como mínimo, el treinta por ciento de la edificabilidad residencial para su destino a vivienda protegida. En las actuaciones de reforma interior, dicha reserva será como mínimo del diez por ciento de la nueva edificabilidad residencial.

El Plan General de Ordenación Municipal, el Plan Básico de Ordenación Municipal, el Plan de Ordenación de Territorio de Andalucía o el Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional podrán prever una redistribución de dichos porcentajes en sus respectivos ámbitos de ordenación. (...)

Asimismo, se podrá eximir total o parcialmente de esta obligación a actuaciones concretas que tengan una densidad inferior a quince viviendas por hectárea y que, además, por su tipología no se consideren aptas para la construcción de este tipo de viviendas, siempre y cuando se garantice la reserva en el ámbito de ordenación correspondiente. Para este supuesto, reglamentariamente, se establecerán los casos en que pueda sustituirse por mayores cesiones de suelo al Ayuntamiento".

El presente PGOM nace con vocación de dar respuesta a las necesidades existentes y futuras de viviendas sometidas a algún tipo de protección pública.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



En este sentido no podemos olvidar el art. 25 del Estatuto de Autonomía de Andalucía que proclama: *"para favorecer el ejercicio del derecho constitucional a una vivienda digna y adecuada, los poderes públicos están obligados a la promoción pública de la vivienda. La ley regulará el acceso a la misma en condiciones de igualdad, así como las ayudas que lo faciliten"*.

La Ley 1/2010, de 8 de marzo, Reguladora del Derecho a la Vivienda en Andalucía (modificada por la Ley 4/2013, de 1 de octubre, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda), establece que los ayuntamientos elaborarán y aprobarán sus correspondientes planes municipales de vivienda y suelo de forma coordinada con el planeamiento urbanístico general y manteniendo la necesaria coherencia con lo establecido en el Plan Andaluz de Vivienda y Suelo.

En el caso de Marbella, se encuentra en tramitación el Plan Municipal de Vivienda y Suelo. El objetivo es recoger las necesidades de vivienda del municipio, conocidas a través de los Registros Municipales de Demandantes de Vivienda Protegida y detallar las actuaciones que se deban impulsar en la localidad para responder a esta demanda.

Mientras no se apruebe el Plan Municipal de la Vivienda y dado que el presente PGOM no ha delimitado actuaciones de nueva urbanización, se prevén los siguientes criterios y estrategias en materia de vivienda protegida:

- Aquellas actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización en el entorno de los núcleos de Marbella y San Pedro Alcántara, que cuenten con densidades altas deberán prever una reserva de vivienda protegida superior al mínimo legalmente establecido de conformidad con lo que, al efecto, establezca el Plan Municipal de Vivienda.
- Aquellas actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización destinados mayoritariamente a viviendas de segunda residencia cuya densidad prevista sea menor a 15 viv/ha y la tipología no sea adecuada, se les podrá dispensar de dicha reserva, siempre y cuando se garantice el cumplimiento de la reserva mínima legal en el término municipal.

En este supuesto, será condición para la aprobación definitiva del Plan Parcial la tramitación y aprobación definitiva, al menos, de forma simultánea, del instrumento de ordenación detallada que contenga la calificación de vivienda protegida que compense la referida exención.

- En el suelo urbano, el POU contendrá medidas destinadas a propiciar que una parcela calificada de residencial libre se destine a vivienda sometida a algún régimen de protección pública pudiendo otorgarle, a esos efectos, un incremento de edificabilidad y densidad respecto al correspondiente a su ordenanza.

8.4.2.- Criterios para delimitación de VP en los instrumentos de Ordenación Detallada

Los instrumentos de ordenación detallada que establezcan la reserva para vivienda protegida deberán ajustarse a los siguientes criterios:

- a) La calificación de viviendas protegidas se establecerá en parcelas con tipologías adecuadas para que puedan albergar proyectos que se ajusten al Plan Municipal de Viviendas vigente al momento de aprobarse el instrumento que contenga tal calificación.
- b) Las parcelas en las que se localice la vivienda protegida se procurará que sean próximas a las redes de transportes públicos, equipamientos y servicios terciarios.

Los instrumentos que contengan la calificación de vivienda protegida deberán contener los plazos para la construcción de este tipo de viviendas de conformidad con lo que establezca la legislación andaluza aplicable en ese momento.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



8.5.- LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

8.5.1.- Introducción

La ordenación urbanística general tiene como objeto, además de la definición del modelo general de ordenación de la ciudad de Marbella, la planificación estratégica de su evolución a medio y largo plazo. Entre sus determinaciones mínimas debe incluir la **planificación estratégica en materia de movilidad sostenible**, cuyo contenido tiene carácter de Directriz para la ordenación. Así pues, se incluye el presente documento que tiene el objeto planificar de manera coordinada e integrada con el modelo de ordenación la **movilidad a escala estructural y de ciudad**, acomodándola a las previsiones del futuro desarrollo urbano de Marbella. De esta manera además se da cumplimiento al marco normativo y estratégico actual que promueve la integración de la planificación urbanística como factor clave en los nuevos modelos de desarrollo urbano, donde el principio rector es la sostenibilidad.

A continuación, a partir del marco estratégico en materia de movilidad de relevancia e incidencia en la planificación en dicha materia, tanto a nivel nacional, regional como local, se procede a trasladar una síntesis del **diagnóstico general de la movilidad en Marbella**, acomodándola a una matriz sintética DAFO, frente a la que, con los **objetivos estratégicos** ya definidos, establecer unas **estrategias y medidas de acción específicas** para cada una de ellas de carácter estructurante, que junto a los **indicadores de movilidad**, asimismo, definidos, nos permitan hacer un seguimiento del comportamiento del modelo en los diferentes **escenarios temporales a medio y largo plazo** definidos. Por último se hace una definición de conceptos básicos tenidos en cuenta.

8.5.2.- Marco estratégico vigente en materia de movilidad sostenible

La **Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas** establece que para lograr mejorar en la sostenibilidad se requieren avances simultáneos en los aspectos ambientales, sociales y económicos. Lograr ciudades más sostenibles requiere abordar la ordenación urbanística con un análisis bajo criterios de estricta sostenibilidad en donde la movilidad ha venido a constituirse en los últimos años en un factor clave de la sostenibilidad de las ciudades. La incorporación de nuevas vías con otras formas de movilidad en auge menos contaminantes como la bicicleta exigen un enfoque más amable y humano en la ordenación urbanística. Pero transformar vías de comunicación, que en ocasiones incomunican y crean

brechas en el entorno urbano, es un reto complejo pues las propias infraestructuras son una limitación.

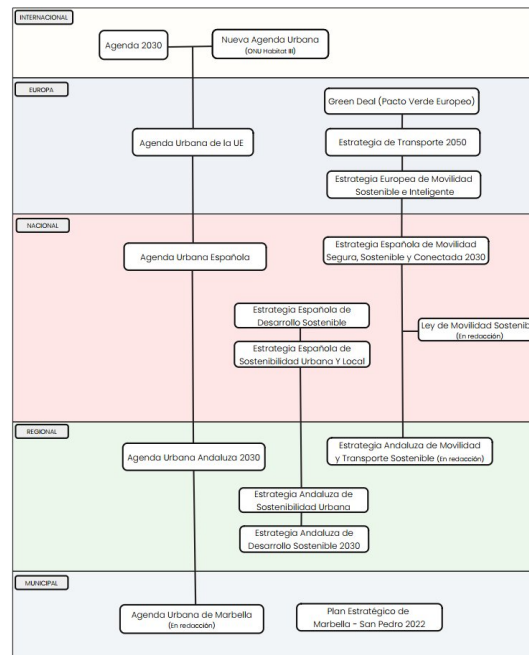


Ilustración 6: Marco Estratégico básico en materia de Movilidad Sostenible

Tal y como marca la nueva **Agenda 2030** las ciudades deben implantar modelos de desarrollo que vayan mucho más allá de la simple ordenación urbanística e integrar medidas y actuaciones que mejoren el medio ambiente urbano, la calidad de vida y las oportunidades de un uso equitativo del espacio público y de la capacidad de generar en el territorio urbano oportunidades de un desarrollo económico sostenible. De entre todos los **ODS de la Agenda 2030** con un impacto directo en la implantación de movilidad sostenible de una ciudad, tenemos principalmente los siguientes:

- **Objetivo 3.** Salud y Bienestar de los ciudadanos
- **Objetivo 9.** Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación

- **Objetivo 11.** Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

La **Agenda Urbana Española**, en línea con la Europea y la **Agenda 2030 de la ONU**, señala que *“el modelo urbano que se elija para ordenar el crecimiento necesario de las ciudades es muy relevante... en relación con la aspiración de favorecer la proximidad y una movilidad sostenible.”* De forma que *“...plantear el desafío de la movilidad requiere un cambio de paradigma en la planificación urbana, fomentando ciudades compactas, con usos mixtos del suelo y abandonando dichos modelos de crecimiento disperso. También encaja en ese paradigma la búsqueda de modelos territoriales y urbanos de proximidad. La proximidad a las actividades, a los servicios, a las dotaciones, los lugares de trabajo y de ocio, permiten, en general, afrontar de manera más eficiente uno de los grandes retos actuales del urbanismo: la gestión de la movilidad y los servicios de transporte urbanos y con ellos la calidad medioambiental.”* En materia de movilidad, con el **Objetivo Estratégico Nº 5**, se pretende **Favorecer la Ciudad de Proximidad y Potenciar el Transporte Sostenible**.

La **Agenda Urbana de Andalucía** representa el punto de partida estratégico y hoja de ruta en el cumplimiento de los **ODS de la Agenda 2030 de Andalucía**. En su dimensión espacial tiene como retos impulsar la ciudad sostenible, inteligente e integrada, y desde el punto de vista de la movilidad tiene varios ejes de actuación:

- Promover una **ciudad más compacta y de proximidad**.
- Facilitar y **mejorar la accesibilidad** a los equipamientos públicos.
- Implementar un **sistema integral de movilidad sostenible y eficiente**.
- **Fomento y refuerzo del transporte ferroviario de cercanías** como uno de los sistemas de transporte público más eficientes.
- Fomento e implementación de una **red eficiente de transporte urbano** para los desplazamientos dentro de la ciudad, favoreciendo su uso mediante la planificación de líneas eficientes que garanticen el acceso a los principales núcleos residenciales, de empleo, equipamientos públicos y ocio.
- Planificación e implementación de una **red ciclista segura y eficiente**, que facilite el traslado como medio de transporte preferente en el medio urbano.
- Acondicionamiento y mejora de una **red peatonal segura, protegida y conectada** con la red de espacios públicos de la ciudad y, a su vez, con los principales equipamientos y servicios públicos, para favorecer la mitigación del uso del transporte motorizado.
- Creación de bolsas de **aparcamientos disuasorios** en conexión con otros medios de transporte colectivo y no motorizado.
- Reducir la contaminación atmosférica y el ruido debida a la movilidad.

La **Estrategia Española de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada** pretende impulsar dentro del **Eje 1 Movilidad para todos** (que aborda la

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

movilidad urbana e interurbana) la integración de la movilidad en la planificación urbanística, promoviendo desarrollos urbanos basados en criterios de cercanía, accesibilidad y proximidad. Con dicho eje estratégico se pretende, además, desplegar líneas de actuación que promuevan e impulsen la reducción en el uso del vehículo privado para los desplazamientos urbanos a costa de impulsar los medios sostenibles en transporte público y compartido. Otras medidas de actuación que contemplan son el impulso de la intermodalidad y multimodalidad en entornos urbanos y metropolitanos.

La **Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible 2030** en redacción, tiene como principal objetivo conseguir para 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorar la seguridad vial y la expansión del transporte público, con especial atención a la necesidades de las personas en situaciones vulnerables, mujeres, niños, personas con discapacidad y las personas mayores.

Por su parte, tal y como aboga el **Plan Estratégico de Marbella-San Pedro 2022**, la nueva planificación urbanística para Marbella debe conseguir un modelo de ciudad basado en un desarrollo urbano sostenible incorporando criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica, en aras a conseguir la mejor ciudad posible y el más adecuado sistema de ordenación del medio urbano. Dicho objetivo estratégico se fundamenta en el diagnóstico que en dicho documento se obtenía de que Marbella no es una ciudad compacta sino difusa, con una articulación y ocupación poco eficiente de su territorio, y por consiguiente con un sistema de movilidad muy deficiente y poco sostenible. En concreto define dentro de su estrategia de movilidad sostenible las siguientes líneas de acción, que el nuevo Plan General asumo como directrices a tener en cuenta:

- **Mejorar y fomentar el transporte público** local, y fomento de un Consorcio Metropolitano de Transporte con centralidad en Marbella.
- **Implantación progresiva de plataformas reservadas** para el transporte público y para el uso exclusivo o en coexistencia del transporte no motorizado (ciclista y peatonal).
- **Fomentar la pacificación y reducción del tráfico** en la ciudad.
- **Localizar y construir aparcamientos públicos disuasorios** de acceso a los centros urbanos, con conexión con el transporte público y los modos no motorizados.
- **Desarrollar corredores peatonales** en todas las zonas de la ciudad y recuperar espacio público para el peatón. Asimismo, fomentar el uso de la bici y **crear itinerarios y carriles bici** e interconectarlos con la red existente en todo el municipio, complementada con bolsas de aparcamiento y sistemas de préstamo público municipal.

- **Impulsar un urbanismo de proximidad.**
- **Mejorar las comunicaciones con la A-7** a través de vías de servicio que la descongestionen e interconecten barrios y sectores urbanos
- Medidas de establecimiento de **Zonas de Coexistencia** y Calles 30.
- **Disminuir el flujo de tráfico** en tramos de alta demanda.
- **Impulso de un nuevo conector desde la AP-7** al Hospital CSOI.
- **Mejorar los ejes de comunicación interior A-355 y A-397.**
- **Impulsar y promover la construcción del corredor ferroviario.**

Por último, el **PMUS de Marbella** constituye un documento también imprescindible para la planificación funcional de la movilidad en la ciudad. Dicho documento establece un **nuevo modelo de movilidad desde criterios de sostenibilidad, intermodalidad, habitabilidad, mejora de la calidad ambiental y accesibilidad urbanas**. Asimismo, plantea la necesidad de coordinar e integrar el modelo de movilidad con el modelo de ciudad, en ambos casos desde los principios que rigen ahora en el desarrollo urbano sostenible, dando no solo al documento un enfoque funcional sino estratégico, y cuyos **ejes estratégicos principales estructurantes del PMUS de Marbella** que se asumen por el Plan general son los siguientes:

- Reordenación y Jerarquización del Sistema Vial.
- Reorganización del Sistema general de Aparcamientos.
- Replanificación y Mejora del Sistema de Transporte Colectivo en BUS.
- Impulsar la intermodalidad y accesibilidad al transporte sostenible
- Impulso como modo de transporte de la movilidad peatonal y ciclista.
- Impulsar un modelo de movilidad de barrios inspirado en el concepto de supermanzanas y en reducir y filtrar el tráfico interior
- Impulsar el urbanismo de proximidad y de accesibilidad en barrios.
- Garantizar una distribución urbana de mercancías ágil y ordenada.
- Recuperar calidad ambiental urbana y funcional del espacio público.

Por tanto, un principio rector de la nueva planificación urbanística que aquí se aborda tiene que tener como principales objetivos mejorar el sistema de movilidad de la ciudad utilizando criterios de proximidad de usos y actividades a fin de reducir en la medida de lo posible las necesidades de movilidad de los ciudadanos, así como garantizar la accesibilidad a los distintos modalidades de transporte, potenciando infraestructuras para peatones y ciclistas, así como la intermodalidad con los sistemas públicos de transporte urbano e interurbano, en línea además con uno de los principales objetivos de la LISTA y, en último término, **favorecer un territorio metropolitano y urbano interconectado a través de una movilidad sostenible e integrada.**

No obstante, la ordenación urbanística de Marbella debe partir de su actual modelo de ocupación territorial y tratar de convertir una ciudad difusa

territorialmente en una ciudad bien articulada mejorando funcionalidad y capacidad de sus infraestructuras ya existentes. Todo ello además en línea con las estrategias transversales que en materia de movilidad emanan de los **nuevos modelos de ciudad para Marbella** descritos en el Modelo territorial y urbano del PGOM. Sin duda alguna la **integración eficaz de la movilidad en la planificación estratégica del modelo de ordenación a medio y largo plazo**, es clave para hacer de nuestras ciudades espacios públicos de mayor calidad y orientados hacia el ciudadano a una escala más humana. Ciudades sostenibles sustentadas en modelos de complejidad funcional, compacidad constructiva y conectividad policéntrica, y cuya interdependencia con la movilidad esté bien resuelta.

MOVILIDAD SOSTENIBLE	
CIUDAD SOSTENIBLE	Policéntrica Movilidad sostenible entre Barrios Transporte Público eficaz y sostenible Accesibilidad al transporte Público Movilidad motorizada racional y sostenible Red viaria funcional y de proximidad entre barrios
	Compacta Movilidad sostenible en los Barrios Movilidad peatonal y ciclista Transporte Público accesible Calles de coexistencia y peatonales
	Diversa Movilidad Inclusiva y Multimodal Intermodalidad y equilibrio modal Accesibilidad al transporte público Ciudad accesible y conectada

Dibujo 1: Interdependencias entre los sistemas de movilidad y de modelos de ciudad sostenibles

8.5.3.- Un nuevo modelo y planificación de movilidad sostenible

La movilidad producida en una ciudad tiene una dimensión espacial que no escapa o es independiente del desarrollo urbano, y viceversa. Existe un **binomio inseparable entre la movilidad y el urbanismo**, ya que la primera suele aparecer de alguna manera condicionada e incrustada en la segunda. En este sentido los **PMUS** constituyen, tras la **planificación estructural del PGOM**, el documento imprescindible para la planificación funcional de la movilidad y constituyen el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de modos no motorizados de transporte, desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cf7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Según el **marco estratégico** visto al que queda condicionado los objetivos y estrategias la movilidad, entre otras la Agenda Urbana Española o la de Andalucía, las administraciones locales deben promover que la movilidad en una ciudad debe **planificarse estratégicamente y de manera coordinada** con la fuerza y capacidad transversal de la planificación urbanística y territorial a medio y largo plazo a la hora de ordenar en el espacio los diferentes usos del suelo, entre ellos, también, los usos que demandan y requieren todos los diferentes tipos de desplazamientos movilidad en la ciudad, sean motorizados o no motorizados.

Los patrones de desarrollo urbano disperso incrementan la dependencia del automóvil e inducen a planificaciones orientadas a la movilidad motorizada, reduciendo la prioridad en otros modos de desplazamiento. La sostenibilidad que se impone en las nuevas formas de crear ciudad ha propiciado una **evolución del concepto de transporte y tráfico al concepto de movilidad** que abarca desde la definición de tráfico y de transporte hacia una visión mucho más transversal e integral del sistema que incluye aspectos medioambientales, sociales y otras formas de movilidad como modo de transporte habitual o la intermodalidad como principio integrador de eficiencia. Por tanto se ha pasado de una planificación de la movilidad orientada al vehículo privado o a otra centrada en los ciudadanos.

PLANIFICACIÓN TRADICIONAL	PLANIFICACIÓN SOSTENIBLE
Centrada en las infraestructuras para tráfico	Centrada en las infraestructuras sostenibles
Objetivo principal la fluidez del tráfico privado	Objetivos: sostenibilidad social, ambiental y económica
Centrado en un solo medio de transporte: el motorizado	Centrada en la multimodalidad y en la intermodalidad
Centrada en la oferta y en nuevas infraestructuras que consumen mucho suelo público	Centrada en la demanda y regeneración y optimización de lo existente.
Enfocada al viario motorizado	Enfocada al viario multimodal y calidad urbana del espacio
Centrada en la movilidad motorizada	Centrada en el equilibrio modal
Centrada en la conectividad	Centrada en la conectividad y accesibilidad multimodal
El transporte público como única alternativa	El sistema multimodal como sistema
Centrada en la red viaria como elemento estructurante del movimiento de vehículos	Centrada en la intermodalidad como elemento estructurante del sistema de movimiento de personas
Fomento de la dispersión urbanística	Centrada en la creación de barrios conectados y con vida
Baja accesibilidad a las infraestructuras de transporte	Ciudad accesible y conectada
Mayor necesidad de desplazamiento en cualquier medio	Urbanismo de proximidad y accesible
Ciudad con alto consumo energético y contaminante	Ciudad y movilidad eficientes
Planificación urbanística y de la movilidad separadas	Planificación urbanística y de la movilidad integradas
Crear urbanización y urbanizaciones	Crear ciudad y espacios públicos sostenibles
Centrado en el flujo de tráfico y velocidad	Centrada en la calidad ambiental del medio urbano
Centrada sólo en la planificación sectorial	Centrado en la planificación estratégica e integrada
Sin evaluación posterior o mejora continua	Con evaluación y seguimiento a través de indicadores

Figura 42: Nuevos enfoques en materia de movilidad. Planificación Tradicional vs Planificación Sostenible



Figura 43: Principios del Desarrollo Urbano Orientado a la Movilidad Sostenible. Fuente e Imagen: Instituto de Movilidad

El planeamiento urbanístico, está llamado a sentar las bases de la **promoción de la movilidad sostenible** y la consecución de un auténtico **urbanismo de proximidad** a los efectos de poder reducir las necesidades de desplazamiento y facilitar el uso y la eficiencia del transporte público, cuyo objetivo final es conseguir un reequilibrio modal más sostenible. En definitiva, que el espacio urbano, la movilidad, el transporte público y la accesibilidad estén al servicio de los ciudadanos posibilitando un modelo urbano de ciudad sostenible, fundamentada urbanísticamente en la compacidad, diversidad funcional y policentrismo de buena conectividad.

La vocación del planeamiento urbanístico al servicio del objetivo de conseguir la movilidad sostenible debe sustentarse en la necesidad de que la planificación urbana aborde estratégicamente, entre otros aspectos, los sistemas de transporte junto con la disposición de los usos y formas de utilización del suelo. Así la Carta de Leipzig, en 2007 los ministros europeos responsables de planificación urbana y regional subrayaron la importancia del desarrollo urbano integrado como requisito previo necesario para evolucionar hacia ciudades sostenibles.

Para ello resulta crucial atender el vínculo entre la política de uso del suelo y la demanda de movilidad generada. La **planificación estratégica en materia de movilidad sostenible** no puede pasarse por alto al abordarla desde el planeamiento urbanístico. La movilidad no se entiende ni puede explicarse sin ser un elemento determinante y de sustento de la ciudad sostenible. El planeamiento urbanístico debe integrarse estratégicamente su aspectos estructurantes como herramienta capacitadora y vincularla entre ordenación urbanística y movilidad, toda vez la manifiesta vinculación de ésta última con la dimensión ambiental de la primera.

8.5.4.- Diagnóstico general de carácter estratégico y estructurante de la movilidad de Marbella

Tal y con se concluyo en la **memoria de información y diagnóstico** en materia de movilidad, es que hay un claro déficit y disfuncionalidad de infraestructuras viarias, un exceso de ocupación de espacio público por el automóvil, necesidades de reordenación de accesos y remodelación y ejecución de algunos enlaces y nudos distribuidores, así como una clara demanda y potencialidad de movilidad sostenible, principalmente en transporte público y ciclista y una demanda de dar proximidad y coexistencia de modos en los centros, y por tanto es necesario impulsar un nuevo modelo de movilidad sostenible para Marbella, cuyo sistema descansa en principios de intermodalidad, reequilibrio modal, accesibilidad y coexistencia en las principales centralidades urbanas.

Al objeto de satisfacer y dar traslado a la planificación estratégica, es decir, **planificar el futuro desarrollo del modelo de ordenación estructural de la movilidad sostenible**, se ha traducido y estructurado dicho diagnóstico en una matriz DAFO sintética, que nos indica claramente los déficits y necesidades por un lado, así como los retos, oportunidades y posibles propuestas que pueden plantearse seguidamente a través de unos ejes estratégicos para conseguir los objetivos estratégicos específicos definidos, sobre la base de una, asimismo, nueva estructura territorial y funcional desde el punto de vista de la movilidad en Marbella. Así pues se indica a continuación el diagnóstico general de carácter estructurante de la movilidad en Marbella, al objeto de precisar y acotar todo lo posible las medidas necesarias a desplegar en el futuro:

Debilidades - Amenazas (DA)

- Aumento de población, tendencia que previsiblemente continuará en los próximos años, por lo que se prevén incrementos sustanciales de la demanda de movilidad en todos los modos.
- Baja densidad de la población en la periferia de los dos principales núcleos urbanos de Marbella, y dispersión de urbanizaciones, por lo que existen dificultades serias para equilibrar el reparto modal con modos más sostenibles en dichos ámbitos periurbanos.
- Baja compacidad y complejidad en la periferia de Marbella, sobre todo en la zona de Las Chapas, basada en el modelo de ciudad jardín con déficits de infraestructuras viarias alternativas a la A-7.
- Elevado uso del vehículo privado (58%) y un índice de motorización (874) de los más altos de España. Asimismo elevado uso del coche con motivos laborales (70%) frente al 30 % de no motorizados.
- Se estima que entre el 15 % y el 20 % de la movilidad es por motivos logísticos.

- El 80% de los viajes en coche son de carácter intermunicipal o entre barrios y periferia externa frente a un 20% que son de carácter exclusivamente interno o entre los barrios urbanos principales.
- Falta de estructura y jerarquía viaria en la red de comunicaciones urbanas exclusivamente dependiente de la A-7 con conexiones mediante accesos directos que necesitan ser reordenados con vías de servicio y alternativas de viario urbano entre enlaces.
- Sistema de viario territorial de largo recorrido (AP-7) y metropolitano (A-7) muy descompensado por el efecto peaje y también por la falta de conectores entre ambos en Las Chapas.
- Falta de articulación adecuada y eficaz entre las funciones de movilidad y accesibilidad en la A-7 por vías de servicio y no por accesos directos, en particular en el tramo entre San Pedro y Puerto Banús y zona central de Las Chapas.
- La mayoría de los turistas entran a Marbella en vehículo propio o de alquiler, siendo la participación en bus muy baja y en tren nula.
- Escasas calles de prioridad peatonal salvo en la zona central del núcleo urbano de Marbella. (casco histórico)
- La mayor parte del espacio viario urbano se destina exclusivamente al coche: un 65 %, superior que en otras ciudades.
- Existe una escasa red ciclista: solo el 5% del total de kilómetros de vías urbanas, y además con un bajo nivel de servicio y señalización.
- Si bien existe una cobertura total del 44 % de la población a una red ciclista incluyendo las ciclocalles, a carriles bici es solo el 23%.
- Escasa infraestructura ciclista con carril segregado (8,6 km) y no completa con escasa penetración transversal o inexistente.
- El 33 % de la red ciclista es compartida con vehículos (ciclocalles) y sólo el 25% es carril bici, siendo el resto sendas ciclables..
- Baja utilización de la bici, inferior al 1% del total de desplazamientos.
- Desequilibrado reparto modal entre la movilidad motorizada: 95% en vehículo privado frente al 5% en Bus.
- Intermodalidad autobús-ciclista deficitaria o inexistente.
- Dificultades de acceso desde la red de autovías a través de los principales nodos de intercambio (El Trapiche, La Cañada, etc.).
- Déficit de aparcamientos urbanos fuera de vía pública y disuasorios/intermodales en Marbella y San Pedro.
- Falta de capacidad multimodal en la ordenación viaria existente.

- Dispersión geográfica muy importante de los principales centros de actividad generadores de movilidad en Marbella
- Brecha funcional y falta de integración urbana y ambiental entre el centro de Marbella y su paseo Marítimo (Avda. Ricardo Soriano)
- Insuficientes vías de servicio urbanas en el tramo central de la Avda Príncipe Alfonso de Hohenlohe que mejore su accesibilidad.
- Falta de conexiones de articulación entre San Pedro y Nueva Andalucía que permitan sus comunicaciones al margen de la A-7.
- Inexistencia de ETM o Centros y Plataformas Logísticas Urbanas, tanto en Marbella como San Pedro.
- Insuficiencia de conectores urbanos entre la A-7 y la AP-7 que articulen los movimientos entre el sistema metropolitano de medio recorrido y el territorial de largo recorrido, y a su vez dé flexibilidad al sistema de intercambio de escalas.
- Inexistencia de estación/intercambiador de Bus en San Pedro.
- Condiciones desfavorables para nuevos trazados en contextos de sostenibilidad en las posiciones litorales más al norte de la A-7.
- Carencia de un sistema de transporte interurbano completo y eficaz con una ausencia de sistemas ferroviarios.
- Ausencia de un plan estratégico de movilidad sostenible integrado y ligado al resto de instrumentos de planificación urbanística.
- Estacionalidad del sistema de movilidad sometido a una elevada presión turística que genera un gran impacto y colapsos puntuales determinados en periodos del año.

Fortalezas- Oportunidades (FO)

- Cambio de legislación urbanística (LISTA) y de paradigma de ordenación urbana respecto del plan general vigente, que otorga más flexibilidad y oportunidades de desarrollo sostenible.
- El 45% de los desplazamientos a pie/en bici se realiza en los barrios urbanos de Marbella y San Pedro.
- La distancia de los desplazamientos municipales se distribuye en que el 15% se mueven hasta los 2 km, el 26 % entre 2 y 5 km, el 34% entre 5-10 km y más de 10 km el 20 %, por lo que existe un porcentaje alto de movilidad motorizada que podría potencialmente trasladarse a modos ciclistas y peatonales.
- Potencialidad de mejora en los niveles de servicio en la movilidad del tranco en la A-7, tanto en el tramo entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara como en la zona de central de Las Chapas con intervenciones de reordenación de accesos con vías de servicio .

- Cambio del Reglamento de circulación que reduce a 30 km/h la velocidad máxima en la mayoría de las calles y a 20 km/h en las de plataforma única posibilitando una ciudad mucho más ciclable.
- Potencial de seguir ampliando la zona peatonal en el Centro.
- El paseo marítimo y senda del litoral como gran espacio, no sólo de ocio-turístico, sino de eje de movilidad ciclopeatonal longitudinal.
- Distancias asumibles en los núcleos compactos para desplazarse a pie. Muchos destinos entre barrios se localizan a menos de 2km.
- Buena cobertura poblacional del sistema de accesibilidad al transporte de bus urbano (79%)
- Potencial de demanda ciclista significativa en el eje litoral y en mucha menor medida en los ejes transversales .
- Existencia de un Helipuerto municipal con un valor estratégico de infraestructura aeronáutica para operaciones comerciales (aerotaxi), turísticas o futuras con drones tripulados.
- Sistema portuario autonómico con gran potencial de mejorar e incrementar las funciones náutico-recreativas y de mejora integración del sistema puerto-ciudad y su accesibilidad urbana.
- Jerarquización viaria: sólo el 28% de las calles modelizadas tiene más de 2 carriles de circulación. Contando solo con la red local (básica, secundaria y residencial).
- Red viaria de alta capacidad que circunvala el municipio. Prácticamente no hay tráfico de paso - Nuevas infraestructuras previstas como el nuevo acceso al puerto que evitarán la circulación de vehículos pesados por la trama urbana
- Potencial de más de 2.000 plazas de aparcamiento disuasorios en las entradas de los principales centros urbanos del municipio.
- Oportunidad de generar plataformas y centros logísticos urbanos en San Pedro y Marbella.
- Gran potencial de cambio intermodal y de equilibrio del sistema de movilidad con la incorporación de un sistema de ferrocarril de cercanías y sus estaciones generadoras de centralidad urbana.
- Iniciación de la Revisión del nuevo PMUS de Marbella como oportunidad de incorporar a este plan estratégico en materia de movilidad datos y propuestas estructurales emanados del mismo.
- Existencia de un nuevo marco financiero de la UE para los próximos años, así como la existencia de programas y fondos nacionales y autonómicos con una apuesta muy importante para el impulso y financiación de infraestructuras de movilidad sostenible.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





Figura 44: Esquema de la estructura territorial y funcional en materia de movilidad sostenible: 4 Zonas (y subzonas) Territoriales a escala de movilidad motorizada y 23 Áreas de proximidad a escala peatonal y ciclista (Delimitación orientativa).

8.5.5.- Nueva estructura territorial y funcional como estrategia del nuevo modelo en materia de movilidad sostenible en Marbella

Con el fin de estructurar y ordenar territorial y funcionalmente el nuevo modelo de movilidad sostenible a medio y largo plazo, se ha procedido a definir **áreas de proximidad y accesibilidad**, las cuales tendrán carácter de directriz como marco de ordenación estructural, tanto para el desarrollo de la ordenación detallada como para el PMUS de Marbella

- **Áreas territoriales de proximidad y accesibilidad a escala motorizada.** En ese sentido, se definen 4 áreas principales de proximidad y accesibilidad motorizada para Marbella: San Pedro Alcántara, Nueva Andalucía, Marbella y Las Chapas, ésta última con tres 4 subzonas (Hospital, Alicate, Elviria y Artola-Cabopino).
- **Áreas urbanas de proximidad y accesibilidad a escala peatonal y ciclista,** con posibilidad de que se creen zonas autónomamente sostenibles, dentro de las cuales se puedan llevar a cabo otro u otros tipos de actuación más específica o de ordenación detallada, en línea con las 23 áreas funcionales en que se estructura el modelo del futuro desarrollo de ordenación a medio y largo plazo para Marbella:

El nuevo modelo de movilidad sostenible planteado, deberá en su desarrollo y ordenación detallada considerar los movimientos motorizados públicos y privados, peatonales y ciclistas en dichas áreas, así como el establecimiento de una nueva jerarquización o clasificación funcional detallada de las vías urbanas basadas en el concepto de supermanzanas, que para el caso de Marbella, debido a su realidad urbana consolidada, presentará una delimitación basada en su propia morfología viaria con áreas centrales compactas y mayor densidad de viario y otras periféricas de viarios principales más dispersos y distanciados entre sí. Así el nuevo modelo propuesto se fundamenta en **2 tipologías de estructura territorial y funcional desde el punto de vista de la movilidad:** la urbana, compacta y compleja de los centros urbanos de Marbella y San Pedro, y la dispersa con nueva ordenación para mejora de su complejidad y compacidad bajo criterios de un urbanismo de proximidad en zonas como Las Chapas que representan las áreas funcionales del modelo de ordenación más dependientes de la movilidad motorizada y definidas en el nuevo modelo.

Así, con la nueva estructura para encuadrar y articular territorial y funcionalmente desde el punto de vista de la movilidad Marbella como base y punto de partida el Plan Estratégico del modelo de movilidad sostenible a medio y largo plazo, se sustenta en los siguientes **2 objetivos clave a tener en cuenta, los cuales tendrán carácter de Directriz** en los instrumentos de ordenación detallada, así como en el PMUS:

- **Fomentar la utilización del transporte público tanto urbano como interurbano y una red de aparcamientos intermodales y disuasorios** asociados como una de las estrategias más importantes a seguir para la reducción del tráfico motorizado en los centros urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara, todo ello teniendo en cuenta las líneas de autobús urbanas e interurbanas actuales y su reordenación tras la puesta en marcha a largo plazo de las estaciones del ferrocarril propuesto. La estrategia a seguir debe atender a esta necesidad de adaptar progresivamente la oferta de transporte público y de nuevos sistemas de movilidad sostenible entre **áreas de proximidad motorizada (áreas territoriales)** como, en menor medida, no motorizada (áreas funcionales del modelo de la ordenación). Además ello debe tener en cuenta el nuevo esquema intermodalidad tras la puesta en marcha del ferrocarril y otros aspectos muy importantes como la mejora de la accesibilidad a ámbitos residenciales y/o nodos generadores de movilidad importantes. Las principales actuaciones en transporte público se centrarán en mejorar la intermodalidad con el resto de modos y su velocidad comercial y calidad del servicio con la introducción de plataformas o carriles reservados y la priorización semafórica para los autobuses, principalmente en los ejes longitudinales principales de la ciudad y adecuación intermodal de la oferta a las nuevas necesidades de movilidad que puedan surgir con las actuaciones urbanísticas relacionadas con las nuevas estaciones intermodales de tren.
- **Fomento de los modos no motorizados peatonal y ciclista recuperando y racionalizando el espacio público,** así como el espacio dedicado a los mismos en la vía pública. Dicha racionalización del espacio público viario deberá promover la creación de **áreas de proximidad y accesibilidad no motorizada y residencial (áreas funcionales)** cuyo ámbito territorial está conformado por calles debidamente delimitadas en la que se implante, con carácter general, medidas de filtrado circulación de paso bajo el concepto de supermanzanas, de calles de coexistencia y peatonales dando prioridad al peatón y a reducir las velocidades de circulación. Asimismo, deberá propiciar el desarrollo de una red ciclista con nuevos itinerarios de conexión en continuidad de los ya existentes y que facilite la movilidad a los principales equipamientos comunitarios y centros de demanda (centros educativos, hospitalarios, polifuncionales, áreas de concentración de actividades económicas, etc.), teniendo en cuenta aspectos de diseño, seguridad y multimodalidad como que para la red viaria principal (velocidades > 30 km/h) se establecerán necesariamente carriles bici segregados aunque discurren en plataforma compartida, y en el resto (< 30 km/h) será en coexistencia, y asimismo, se definirá un sistema de aparcamientos de bicicletas ligado a itinerarios ciclistas y estaciones de bus y tren.

Los anteriores 2 objetivos clave son sintetizan el resto de los **10 objetivos estratégicos** en materia de movilidad sostenible a medio y largo plazo que se definen en el apartado siguiente, y para la consecución de dichos objetivos se despliegan una serie de medidas agrupadas en **5 Ejes Estratégicos**, con hasta **7 indicadores de control y seguimiento** del desarrollo del modelo de ordenación materia de movilidad sostenible.

8.5.6.- Objetivos y Escenarios del Plan Estratégico en materia de movilidad sostenible a medio y largo plazo

Frente a las Debilidades/Amenazas(DA) y a las Fortalezas/Oportunidades (FO) extraídas del diagnóstico general estructural de la movilidad en Marbella, se han definido unos **objetivos y escenarios temporales** específicos, a fin de Corregir/Afrontar (CA) y Mejorar/Explotar (ME), dicho diagnóstico frente aquellos, respectivamente. Para ello se definen seguidamente los objetivos, escenarios y ejes estratégicos específicos del desarrollo del nuevo modelo de movilidad sostenible a medio y largo plazo..

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Teniendo en cuenta el diagnóstico del sistema de movilidad anterior y la situación de partida con necesidades y retos existentes se plantean una serie de objetivos estratégicos principales para el plan, así como la definición posterior de unos indicadores de medición y seguimiento de las medidas y acciones propuestas en materia de movilidad. Estos objetivos serán revisados periódicamente según la capacidad de transformación real que, en el plazo de vigencia del plan, puede asumir la ciudad, y a los medios económicos que se puedan generar y comprometer finalmente como resultado de la transformación urbana y de las posibles propuestas sujetas a financiación pública. Así, los **objetivos estratégicos específicos** para la implantación de un nuevo modelo de movilidad sostenible serían:

1. Contribuir desde el sistema de movilidad a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, así como a la reducción de la contaminación atmosférica y mejora del medio ambiente urbano.
2. Mejorar la conectividad y la accesibilidad urbana contribuyendo así a la equidad territorial en materia de movilidad.
3. Reequilibrar el reparto modal, priorizando los modos sostenibles no motorizados frente al vehículo privado.
4. Reducir el consumo de suelo del sistema de movilidad actual de Marbella, priorizando la optimización de lo ya existente
5. Promover desde la movilidad un planeamiento urbanístico sostenible integrándola coordinadamente en su desarrollo.
6. Recuperación del espacio público urbano para la ciudadanía y creación de espacios de prioridad peatonal y de coexistencia

7. Fomentar la utilización del transporte público tanto urbano como interurbano, así como su intermodalidad
8. Estructurar el territorio de Marbella en zonas y áreas de proximidad que articulen adecuadamente las distintas escalas de movilidad motorizada y no motorizada
9. Mejorar la articulación entre movilidad y accesibilidad de la A-7 a fin de optimizar inevitablemente su doble funcionalidad territorial y metropolitana-local.
10. Dotar al territorio de Marbella de capacidades mínimas en materia de logística urbana a fin de contribuir a la mejora del sistema.

ESCENARIOS DEL DESARROLLO A MEDIO Y LARGO PLAZO

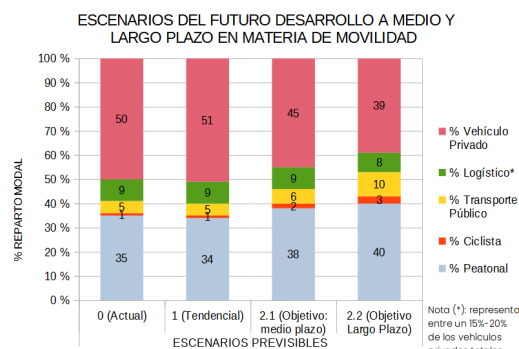


Figura 45: Escenarios del futuro desarrollo a medio y largo plazo en materia de movilidad sostenible

A continuación se describen los **escenarios temporales** considerados como marco temporal frente a los objetivos estratégicos definidos y para desplegar temporalmente las estrategias de movilidad a medio y largo plazo. Se puede decir que en síntesis estratégica del modelo de movilidad sostenible a desplegar, se sintetiza en su principal rasgo e indicador característico del mismo que no es otro que su **reparto modal**, el cual a su vez ya implícitamente integra el resto de objetivos específicos (jerarquización y uso del viario, aparcamientos, transporte público, espacios destinados al peatón y ciclista, etc.). Por tanto, como el objetivo estratégico general y estructurante del nuevo modelo se puede asimismo en sintetizar que sería el de reequilibrar el escenario del reparto modal, y que para este plan se ha establecido en los siguientes escenarios previsibles, según el **diagnóstico actual y tendencial así como el objetivo o deseable**, asimismo, marcado para el periodo de vigencia y horizonte de este plan a medio (8 años) y largo plazo (16 años).

ESCENARIO 0 (SITUACIÓN ACTUAL)

El **Escenario 0**, es el escenario que describe la situación actual, es decir, de la realidad existente a la fecha como resultado de la planificación vigente y cuyo diagnóstico es el que se ha realizado anteriormente, describiendo cualitativa y cuantitativamente sus principales rasgos.

ESCENARIO 1 (SITUACIÓN TENDENCIAL)

El **Escenario 1**, es el escenario futuro y tendencial en caso de no hacer nada y supone que los aspectos analizados del sistema de movilidad continúan con su evolución y tendencia actual sin la implantación de ninguna nueva medida o acción planificada. Así, por ejemplo, en la situación más optimista se mantendría la distribución modal actual, aunque se estima dadas las debilidades/amenazas diagnosticadas haya tendencia a una distribución modal más insostenible aún sin aplicación de propuestas.

ESCENARIO 2 (SITUACIÓN OBJETIVO O DESEABLE A MEDIO Y LARGO PLAZO)

El **Escenario 2**, es el escenario futuro a medio (8 años) y largo plazo (16 años) que se corresponde al modelo de movilidad sostenible deseado como consecuencia del Plan aquí definido según los objetivos estratégicos y actuaciones estructurantes recogidos en el documento, siendo en todo caso el principal objetivo estratégico el de promover un planeamiento urbanístico sostenible con un modelo de movilidad integrado y que, asimismo, sea coherente con él en un contexto de sostenibilidad urbana.

Cabe señalar además de los escenarios temporales anteriores, un **nuevo escenario contextual y condicional** muy importante a tener en cuenta en materia de movilidad sostenible. La reciente **modificación del Reglamento General de Circulación** que limita con carácter general a 30 km/hora la máxima velocidad de circulación en las vías urbanas con un único carril de circulación por sentido y a 20 km/hora la máxima velocidad de circulación en todas aquellas vías de plataforma única supone un cambio sustancial en las jerarquías viarias y de usos modales de las ciudades ya que posibilita la reducción del viario básico de la ciudad al circunscribirlo al estrictamente necesario. En este sentido, el plan apuesta por una jerarquización orientada a la movilidad sostenible en donde casi el 75% del viario tendría capacidades de acoger la movilidad ciclista bajo este criterio de velocidad que haría ciclable gran parte de la ciudad si se tiene en cuenta además la bici eléctrica y los VMP, y por tanto, **se minimiza la necesidad de disponer de una red de carriles-bici segregados y exclusivos** solo a aquellos ejes más básicos. En el horizonte del Plan se plantea que como mínimo el 50% del espacio viario se destine al peatón.

Por último, cabe señalar el **nuevo escenario funcional del espacio público** estructurando la ciudad en **áreas funcionales** de escala para la movilidad no motorizada, a la vez que se conforman redes peatonales, ciclistas y de transporte público que permitan la conectividad en las relaciones entre las áreas funcionales y la de proximidad a escala motorizada.

8.5.7.- Ejes Estratégicos y medidas estratégicas específicas (líneas de acción)

Teniendo en cuenta el **objetivo estratégico de resultado de mejorar el reparto modal en Marbella**, así como el diagnóstico general de carácter estructurante y estratégico, al objeto de corregir, mejorar y satisfacer los déficits detectados en materia de movilidad sostenible, se han establecido los siguientes **ejes estratégicos y principales líneas de acción o propuestas**, cuyo desarrollo temporal a medio y largo plazo se indica en el cronograma que se indica al final de este apartado con formato de matriz a fin de relacionar además los impactos de dichas propuestas canalizadas por cada uno de sus ejes estratégicos en cada uno de los objetivos estratégicos, asimismo, establecidos:

Eje estratégico 1: Racionalización y estructuración funcional del espacio público destinado a movilidad, como principio del reparto modal.

Eje estratégico 2: Fomentar la movilidad no motorizada como medio de transporte habitual, y no solo con funciones de turísticas o recreativas.

Eje estratégico 3: Aumentar y mejorar el transporte público urbano e interurbano, y su intermodalidad con el resto de modos.

Eje estratégico 4: Impulsar y promover un sistema de logística urbana sostenible mediante la implantación de centros de distribución o ETM.

Eje estratégico 5: Optimización del espacio viario y de aparcamientos destinado al vehículo privado motorizado.

Además de los 5 ejes estratégicos anteriores, como **eje estratégico transversal** a todos los demás a fin de conseguir el objetivo estratégico de un desarrollo urbano sostenible en materia de movilidad, tal y como se promueve en los nuevos marcos normativos y estratégicos, todas las actuaciones en materia de movilidad estratégicamente deben enmarcarse en los tres siguientes **componentes de la sostenibilidad**:

- **Económico:** satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas, promoviendo de esta forma el desarrollo y la competitividad.
- **Social:** proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos a los centros de actividad, bienes y servicios, favoreciendo la equidad social y territorial; y los modos de transporte más saludables e inclusivos.
- **Ambiental:** contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de los ciudadanos, reduciendo los impactos ambientales del transporte, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y optimizando el uso de los recursos naturales y no renovables, especialmente los energéticos.

Eje estratégico 1: Racionalización y estructuración funcional del espacio público destinado a movilidad, como principio determinante del reparto modal

1.1. NUEVA JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL Y MODAL DE LA RED VIARIA

Tiene como objetivo definir las actuaciones necesarias para promover un mejor reparto modal, la posibilidad de coexistencia y la realización de desplazamientos seguros a todos los medios de transporte, prestando especial atención a los medios más sostenibles. Así la red viaria de Marbella se clasificará en Red Básica y Principal (de 30 a 50km/h), Red Secundaria y de coexistencia y local (Calles 20, 10 y peatonales), la cual estará compuesta por calles compartidas y calles residenciales que se caracterizan por disponer de un tráfico inferior a 500 veh/h, y facilita la coexistencia de la bicicleta y los VMP con el resto de los vehículos. Además, en las calles con más de un carril de circulación por sentido, se plantea que el carril derecho también esté limitada la velocidad a 30 km/hora para facilitar la circulación de bicicletas y patinetes eléctricos.

1.2. CREACIÓN DE ÁREAS DE PROXIMIDAD NO MOTORIZADA

Se plantea una nueva estructura del espacio público en el que se priorice de forma mayoritaria a los modos no motorizados ciclista y peatonal, bajo esquemas de supermanzana. De esta manera se mejora la calidad urbana y se favorece el urbanismo de proximidad. Se pretende ganar espacio para el peatón y que al menos el 50% del espacio público se destine a este modo. Se propone a medio plazo que las vías locales y por donde no circule el transporte urbano o sean de acceso al sistema general de aparcamientos públicos de gran capacidad o disuasorios se conviertan en calles de coexistencia, de prioridad peatonal o exclusivamente peatonales. Respecto de las calles de coexistencia que se corresponden con vías de circulación especialmente acondicionadas en las que existe una coexistencia en el mismo espacio entre peatones, ciclistas, vehículos no motorizados y vehículos a motor, y donde la circulación a pie tiene preferencia sobre el resto de modos de transporte, cuya norma específica de circulación en este tipo de vías se limita a un máximo de 20 km/h, siendo en todo caso para las vías de plataforma única.

Eje estratégico 2: Fomentar la movilidad no motorizada como medio de transporte habitual, y no solo con funciones de turísticas o recreativas.

2.1. CREACIÓN DE UNA RED PRINCIPAL DE ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES

El objetivo de esta medida es mejorar la capacidad y nivel de servicio de la red peatonal que conectaba los barrios de la ciudad. Cabe recordar que el desplazamiento a pie es el modo funcional más rápido y sostenible para buena parte de los desplazamientos urbanos de longitud inferior a 1,5 km. Se definirán unas redes destinadas al transporte peatonal a lo largo de vías públicas con suficiente capacidad, continuidad, seguridad y funcionalidad.

Como mínimo el 80% de la población debe tener accesibilidad a esta red.

2.2. MEJORAR Y EXTENDER LA RED CICLISTA DE MARBELLA

Se propone además de crear redes peatonales en distintos ejes de la ciudad, como la senda litoral como principal eje vertebrador, redes ciclistas dando continuidad longitudinal y transversalmente a las ya existentes. En concreto esta medida tiene por objeto dotar a Marbella de una suficiente y adecuada red de itinerarios ciclistas para facilitar y potenciar que cada vez sea mayor el número de personas que usen la bicicleta y los VMP como modo de transporte habitual para realizar la mayor parte de sus viajes habituales (trabajo y estudios, ocio, compras, etc.). Esta propuesta de actuación no tiene por objetivo únicamente construir vías ciclistas en el municipio sino en integrar la bicicleta como modo de transporte competitivo y seguro en el sistema viario urbano de movilidad. Cabe recordar que la movilidad ciclista mecánica tiene un rango de 5-7 km de distancia, y las eléctricas o VPM de hasta 10-12 km.

Como ya se ha indicado anteriormente en un contexto de nuevo escenario reglamentario, la modificación del Reglamento General de Circulación que limita a 30 km/hora la velocidad de circulación en las vías de un único carril de circulación por sentido, hace ciclable la gran mayoría de las calles de la ciudad. Por ello, como criterio en la implantación de estas medidas, se plantea que una red segregada únicamente tiene sentido en aquellas vías de la red principal donde la intensidad del tráfico motorizado es mayor, ya sea con la implantación de carriles bici en estos mismos ejes o en itinerarios próximos. Los nuevos carriles bici que se implanten se han de situar en calzada y protegidos de la circulación del resto de vehículos. La red ciclista resultante estará integrada funcionalmente por una red básica o estructurante, con vocación de dar servicio a los distintos sectores de la ciudad y una red secundaria de carácter complementaria o capilar, que acercan la infraestructura a la mayor parte de la población mayor al 60%. Por último, la red se completa con las vías, calles y sendas ciclables.

2.3. IMPLANTAR UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA

Una medida a largo plazo, una vez implantada a medio plazo la infraestructura para la red ciclista se plantea la implantación de un sistema de bici pública, tanto mecánicas como eléctricas, entre cuyo principales objetivos serán favorecer el desplazamiento en bicicleta por la ciudad, poniendo a disposición de los ciudadanos y turistas un sistema de alquiler de fácil acceso. Se propone un sistema de préstamo con al menos un 50 % de bicicletas eléctricas mediante la inclusión de estaciones abiertas, repartidas por el territorio de la forma más idónea posible, lo que ofrece un sistema más flexible y completo, incrementando de forma notable su calidad, especialmente para territorios como el de Marbella cuyos ejes transversales tienen mucha mas pendiente que los longitudinales. Asimismo con este sistema, se fomenta el uso de la bicicleta como complemento a otros modos de transporte público en la ciudad, y por tanto fomentar con ello la intermodalidad y los viajes multimodales. Se plantea que 60% de la población disponga de una estación a < 300 metros

Eje estratégico 3: Aumentar y mejorar el transporte público urbano e interurbano, y su intermodalidad con el resto de modos.

3.1. PROMOVER Y ASUMIR UNA FUTURA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS

La prolongación de la red ferroviaria del Cercanías desde Fuengirola, y que podría suponer la construcción de 7 nuevas estaciones ferroviarias que mejorarán sustancialmente la accesibilidad al transporte público ferroviario dentro de Marbella causará una profunda modificación de todo su sistema de movilidad una vez se ponga en marcha a largo plazo, y ofrecerá a la ciudad la oportunidad de reordenar un nuevo sistema de transporte público urbano que contará con una nueva Estación Intermodal o Intercambiador en Marbella y otra en San Pedro Alcántara. Esta estación contará con la infraestructura necesaria para dar cabida a los servicios de Bus urbanos e interurbanos por lo que se convertirá en un punto intermodal de primer orden en la ciudad de Marbella, además de general nuevas centralidades polifuncionales en torno a las mismas. Esta medida se concreta en ir sumiendo en el PGOM las determinaciones de carácter territorial que contemplen dicha infraestructura, si bien esquemáticamente ya se promueve desde éste como futuro eje vertebrador de la movilidad.

3.2. REORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

A largo plazo el objetivo es que Marbella cuente con un sistema de transporte público eficiente e intermodal con la entrada en funcionamiento de un sistema ferroviario para lo cual será necesario desde el punto de vista estructural una ordenación eficiente del transporte público urbano acorde con la oportunidad que presenta el futuro tren litoral que sin duda conllevará profundos cambios en los hábitos de movilidad en cuanto a uso de modos de transporte no sólo internos sino, también externos, reduciendo el número de vehículos particulares que se moverán por Marbella y accederán desde el exterior a la ciudad. La reordenación del transporte público debe acomodarse a estos cambios y potenciar la movilidad no motorizada teniendo en cuenta la oferta derivada de la nueva jerarquía viaria y la puesta en marcha del ferrocarril.

3.3. PLATAFORMAS RESERVADAS E INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Uno de los problemas que afectan a la red de autobuses de Marbella como sistema de transporte público, pese a su alta cobertura poblacional (79%) es la baja velocidad comercial, debida principalmente a que comparte viario con el resto del tráfico rodado, lo que a su vez reduce en una baja fiabilidad del mismo. Compartir el viario supone compartir los problemas derivados del tráfico, así como problemas por estacionamientos o paradas en doble fila que también suman a la hora de ralentizar a los medio públicos. Una solución es la reserva de una parte de la red viaria para el uso exclusivo por los vehículos de transporte público. Se propone implantar esta red de plataformas en ejes básicos de la red viaria de Marbella para aumentar la velocidad comercial, la fiabilidad del servicio, incrementar la demanda y favorecer la intermodalidad.

Eje estratégico 4: Impulsar y promover un sistema de logística urbana sostenible mediante la implantación de centros de distribución o ETM.

4.1. IMPLANTACIÓN DE UNA ETM EN SAN PEDRO ALCÁNTARA Y MARBELLA

La importancia del sistema logístico para Marbella es clave para la mejora de la actividad económica de la ciudad y mejora de su sistema global de movilidad, ya que es también en gran medida uno de los causantes de la congestión en el interior de la ciudad e interfiere diariamente en el uso del espacio público viario. Se plantea, dando cumplimiento a las determinaciones del POTA, como medida a medio plazo como ubicación preferente para la E.T.M. de Marbella la zona este del polígono industrial de San Pedro por la disponibilidad de los terrenos y por contar con una buena accesibilidad próxima al enlace de la AP-7. Asimismo, en la zona norte del actual Polígono Industrial La Ermita de Marbella, reúne unas condiciones adecuadas para la implantación de un segunda ETM de ámbito vinculado al centro y este de Marbella. Sus dos accesos principales son sendos enlaces a la A-7 Bello Horizonte y Arco de Marbella. En ambos casos, la superficie logística puede estar entre 25.000-50.000 m².

Eje estratégico 5: Optimización del espacio viario y de aparcamientos destinado al vehículo privado motorizado.

5.1. MEJORAR Y OPTIMIZAR LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EXISTENTES

En esta medida se proponen, además de los elementos estructurantes de nuevo trazado representados en el esquema de elementos estructurantes de movilidad, se proponen actuaciones localizadas sobre el viario existente para solucionar los puntos críticos de la movilidad motorizada a fin de optimizar lo existente todo lo posible. Se proponen actuaciones de mejora para los puntos detectados con problemas funcionales, estructurales, de congestión o de seguridad o viarios trazados existente en el planeamiento actual que requieren un replanteamiento o corrección de ordenación. A continuación, se indican las actuaciones necesarias para mejorar los puntos críticos de tráfico, asimismo, allí descritas y justificadas (ver esquema en memoria y planos de ordenación), en el esquema de elementos estructurantes del sistema general de movilidad:

1. Nuevo enlace completo en AP-7 con Hospital de la Costa del Sol.
2. Nuevo enlace en la A-7 con Carretera de Istán A-7176
3. Remodelación en ramales del Enlace de Cabopino en A-7 (Sentido Málaga - Marbella).
4. Remodelación en ramales del Enlace de Cabopino en A-7 (Sentido Málaga - Marbella) Reordenación de Accesos y Vías de Servicio en Tramo de la A-7 (Zona de Las Chapas)
5. Nuevos Carriles de Trenzado en el Tramo de la A-7 entre los enlaces de Los Monteros (PK 187+100) y El Rosario (PK 188+220)

6. Nuevos carriles de trenzado en el tramo de la A-7 entre el enlace Los Altos de Marbella - Hospital CSO (PK 186+265) y el acceso urbano a Santa Clara en sentido decreciente (PK 185+600), así como desde el acceso a la zona de Bahía de Marbella en sentido creciente (PK 185+925)
7. Remodelación de Ramales de enlace de Río Real (PK 185+080)
8. Reordenación de Acceso, Vía de Servicio y Carriles de Trenzado en tramo de la A-7 en la Zona de El Pinar
9. Reordenación de accesos, Vías de Servicio y Carriles de Trenzado en Tramo de la A-7 entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara
10. Nuevos enlaces de Carretera en A-355 (Zona futuro Palacio de la Justicia y otros equipamientos comunitarios).
11. Duplicación de calzada e integración urbana del tramo urbano cedido de la Carretera de Ronda A-397 (entre enlace de San Pedro y el de la AP-7).
12. Mejora de la Seguridad Vial e Integración Urbana del tramo de la Carretera A-7176 entre A-7 y N-340a (hoy Avda. Príncipe Alfonso de Hohenlohe).
13. Puente sobre Río Guadaiza en sustitución de vado inundable (Zona Cortijo Blanco).
14. Semipeatonalización de Avda. Ricardo Soriano
15. Reordenación de Sección Viaria y funcionalidades de Intersecciones de la Avda. Huerta de Los Cristales

Las medidas específicas anteriores están descritas y justificadas en el correspondiente contenido del modelo de ordenación propuesto, esquema de elementos estructurantes, en lo referente al sistema general viario.

5.2. MEJORAR LA CONECTIVIDAD Y COMPLETAR LA RED VIARIA ENTRE URBANIZACIONES Y SECTORES DE LA CIUDAD DISPERSA

Se propone como medida complementaria y necesaria a las actuaciones localizadas de optimización y mejora del sistema viario, completar la red de comunicaciones urbanas entre urbanizaciones y sectores, muchas de las cuales actualmente se encuentran dependientes del sistema territorial de movilidad de la A-7 como única alternativa de conectividad y accesibilidad interzonal y local. Se trata, junto con las propuestas de reordenación de accesos y vías de servicio paralelas a la A-7, de completar la red básica y primaria municipal que dé continuidad a los viarios existentes y conecten las urbanizaciones deficitarias al norte y sur de la A-7, tanto longitudinal como transversalmente al sistema metropolitano de la A-7 al objeto de articular los movimientos locales y de interbarrios. Así se plantea, frente a las dificultades de espacio disponible por la ocupación intensa y dispersa del territorio y las dificultades topográficas en trazados

más septentrionales, primar con un criterio de continuidad al viario existente intentando mantener su vocación funcional de vías colectoras-distribuidoras y de proximidad interbarrios que vertebren en definitiva a escala de áreas de proximidad motorizada el territorio urbano de Marbella, y se promueva con ello facilitar una estructura territorial y funcional eficaz en materia de movilidad sostenible. Asimismo, bajo criterios de sostenibilidad medioambiental y económica los nuevos trazados se han de adaptar a las condiciones más óptimas del terreno teniendo en cuenta el nuevo reglamento de circulación que establece velocidades máximas (ciudades 30) con carácter general, y con secciones viarias que para la red interbarrios variarán principalmente entre 12m y 15 m.

3. PLAN DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS E INTERMODALES

Además de la implantación de aparcamientos urbanos vinculados con equipamientos comunitarios y para residentes y/o mixtos, que permitan cubrir los déficits de aparcamiento, preferiblemente fuera de vía pública en línea de recuperar espacio público para los medios sostenibles, se plantea la realización de una red aparcamientos disuasorios e intermodales, reservando espacios, a un precio asequible o gratuito, y asociado a otros modos de transporte como el peatonal, ciclista o el transporte público en los ejes o vías principales de la ciudad, principalmente en emplazados en la periferia de los centros urbanos. Con esta medida se reduce el número de vehículos que acceden a al centro urbano, eliminando así la mayor agitación del tráfico en estas zonas. Indudablemente, esta medida ha de ir acompañada de mejoras en el acceso al transporte público urbano al centro junto con otros modos.

8.5.8.- Criterios generales del modelo de ordenación en materia de movilidad

Los **elementos generales del sistema de movilidad** del esquema de elementos estructurantes y de su futuro desarrollo urbano de Marbella, cuenta en su diseño y planificación con un **criterio general de partida de tender con la nueva planificación urbanística hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible**, dado que, las conclusiones generales a las que se había llegado en la fase de análisis y diagnóstico sobre la caracterización territorial dispersa y disfuncional de Marbella, junto con el objetivo y principio general de conseguir un **urbanismo sostenible y de proximidad**, nos obliga a poner énfasis en un nuevo modelo de movilidad bajo estrictos criterios de sostenibilidad, lo que nos lleva, como criterios de ordenación de partida, en primer lugar, al de optimizar, regenerar y agotar la capacidad disponible de las infraestructuras existentes antes de proyectar otras nuevas, que en todo caso serán necesarias en los ámbitos de crecimiento.

Teniendo en cuenta los principios generales de ordenación, los **criterios generales del modelo de ordenación en materia de movilidad sostenible** tienen que servir a su vez de guía y canal conductor de las líneas y ejes estratégicos de la planificación estratégica del modelo de ordenación a

medio y largo plazo. El **criterio transversal de la sostenibilidad** para conseguir progresivamente una ciudad más accesible, dinámica y habitable, es el criterio de partida y común a todos los demás. Los criterios generales de planificación con respecto al nuevo modelo de movilidad sostenible en Marbella son los que se indican a continuación:

- 1) **Subdividir el territorio de Marbella en áreas territoriales y subzonas de proximidad:** tanto a escala motorizada en donde la conectividad viaria motorizada resulta clave en la articulación y de los movimientos interzonales, así como en áreas de proximidad no motorizada cuya funcionalidad de fundamentará en la proximidad peatonal y ciclista de tal modo que dicha área autónoma y funcionalmente promueva el urbanismo de proximidad.
- 2) **Redefinir y mejorar la jerarquización del sistema viario y ordenar funcionalidades:** bajo un enfoque de estructurarlo en supermanzanas como unidad delimitadora y frontera entre el tráfico de paso y el tráfico interior de accesibilidad local. Además dicha jerarquización tendrá en cuenta las capacidades y funcionalidades de multimodalidad del viario, así como la **nueva jerarquía modal y de usos** del sistema de movilidad definidos en el modelo de ordenación en materia de movilidad sostenible.
- 3) **Priorizar mirando en primer lugar a las necesidades de la ciudad existente**, reformando el carácter central y urbano de los principales núcleos a partir de los principales nodos de transporte existentes y propuestos, priorizando frente a nuevas infraestructuras la mejora, reforma y optimización de las ya existentes, y nuevas propuestas bajo parámetros de sostenibilidad.
- 4) **Completar la conectividad interzonal entre urbanizaciones priorizando la continuidad del trazado sobre la continuidad de la capacidad** en donde no sea posible ambas. Asimismo, dicha conectividad se materializará con viarios urbanos municipales, intentado de esta manera descargar el tronco de la A-7 para mejorar su movilidad y la articulación entre ésta y la accesibilidad al sistema urbano con suficiente funcionalidad.
- 5) **Mejorar el transporte público urbano e interurbano y su intermodalidad bajo estrictos criterios de intermodalidad**, promoviéndola desde la dotación de aparcamientos disuasorios ubicados estratégicamente en los principales nodos de conectividad urbana, teniendo en cuenta además el esquema del futuro desarrollo del sistema ferroviario propuesto.
- 6) **Estructurar sobre el viario existente una red de itinerarios ciclistas y peatonales para su potenciación como modo de transporte** y que conecten diferentes barrios. Se utilizará como criterio el aprovechamiento de viarios existentes y cuya capacidad multimodal así lo permita ganando espacio al peatón y ciclista en

caso de ser necesario. Los itinerarios ciclistas que discurren junto a la red principal con velocidades >30km/h tendrán siempre que sea posible plataforma reservada. En el resto de viarios se valorará la implantación de la funcionalidad de las ciclocalles.

- 7) **Reorientar con equidad funcional el sistema de aparcamientos públicos municipales** para reforzar su dotación en las zonas con un déficit estructural pero ubicándolos fuera de vía pública al objeto de facilitar al peatón y ciclista más espacio para su movilidad. Solo en los centros urbanos se reforzará el aparcamiento en vía pública con preferencia al residente, limitando el regulado de alta rotación para no inducir excesiva tráfico de paso en el interior.
- 8) **Concebir como eje vertebrador del futuro sistema de transporte público el corredor ferroviario**, como elemento clave del nuevo modelo de movilidad sostenible e integrando las previsiones o propuestas en otros instrumentos de planificación existente o en redacción, así como un trazado soterrado con estaciones (y aparcamientos) ubicadas estratégicamente en espacios públicos preferiblemente ya existentes al objeto de garantizar su viabilidad.
- 9) **Utilizar las capacidades de espacio disponibles del eje de la A-7 para mejorar y completar la accesibilidad urbana** con las vías principales urbanas propuestas de interconexión entre las urbanizaciones y distintas piezas de territorio urbano de Marbella, en base a una reordenación de accesos con vías de servicio, como criterio de mejora de movilidad metropolitana de Marbella.
- 10) Como **criterio integrador y de prioridad modal** se orientará la ordenación general priorizando en este orden, los siguientes modos: peatonal, ciclista, transporte público, logístico y privado.

8.5.9.- Criterios generales específicos por elementos del sistema de movilidad

VIARIO PEATONAL Y CICLISTA

Tanto en la ciudad existente como en los crecimientos, se delimitará una **Red Básica Peonatal y Ciclista como base de la estructura del sistema de desplazamientos urbanos interiores de proximidad y coexistencia** de la ciudad consolidada. Esta red debe conectar con las principales paradas del transporte público y los aparcamientos disuasorios de los distintos ámbitos urbanos que se definan. Los barrios y urbanizaciones deben ser dotados de corredores seguros, continuos y cómodos. Se aprovechará al máximo los sistemas ambientales de parques y paseos tanto en plataforma exclusiva como en coexistencia.

A la hora de delimitar la **red ciclista** se partirá como criterio de viabilidad del rango de competitividad de la bicicleta como sistema de transporte más rápido para trayectos superiores a **0,5-0-6 km** e inferiores a **5-7 km**. Por otro lado, el desplazamiento a pie como sistema es el más rápido entre

los **300 y 500-600 m** de radio, y puede resultar eficaz en recorridos únicos de **10-15 km**, que se pueden recorrer en unos **12-15 minutos**. Como criterio de una accesibilidad mínima óptima desde el domicilio a una parada o servicio de transporte de **300 m (500 m si es estación o intercambiador)**.

Con los **criterios de accesibilidad** anteriores, en los instrumentos de ordenación detallada se planteará una red básica de vías peatonales y ciclistas por la que los usuarios puedan moverse de forma segura y rápida y con una correcta coordinación con paradas de bus y distribución de estacionamientos para bicicletas. Además, es necesario que la infraestructura esté dotada de condiciones de intermodalidad y que se desarrollen servicios complementarios (bolsas de préstamos de bici pública). Asimismo se dispondrá bolsas de aparcamientos ciclistas cerca de las playas en toda la línea de costa.

Los **criterios generales de implantación de vías ciclistas** así como los requisitos y condiciones mínimas de seguridad vial se concretarán en:

- En **calles con velocidad superior a 30**, las vías ciclistas deberán discurrir de manera protegida (Carriles Bici Protegidos).
- En **calles 20 y calles 30** no precisarán carriles bici protegidos, si bien precisarán de señalización en el pavimento y señalización vertical. (Ciclo calles y Carril Bici No protegido).
- En **calles 10 y Calles peatonales y sendas ciclables**, se consideran totalmente compatibles las bicicletas y no requieren de carriles protegidos, sino en coexistencia con el peatonal.

La movilidad ciclista deberá ser considerada en los nuevos desarrollos e instrumentos de ordenación detallada como un vehículo con participación en el reparto modal de transporte, reservando parte del viario para su uso. Uno de los criterios a adoptar para mejorar los desplazamientos ciclistas será **aumentar las medidas de regulación y de protección a los usuarios** de la bicicleta, facilitando su integración en las vías de tráfico existentes.

Para cumplir con el **criterio general de la intermodalidad**, se promoverá el intercambio entre bicicleta-transporte público a cuyo efecto se dispondrá de redes ciclistas que permitan acceder en condiciones cómodas y seguras a las estaciones de transporte público y disponer de aparcamientos de bicicletas dentro o cerca de estaciones con criterios de seguridad, disponibilidad y accesibilidad.

Los sistemas de bicicleta pública será planificados como **servicios complementarios** una vez se desarrolle previamente una red de vías ciclistas y reforzarán el fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público. Para ello debe disponer de suficientes estaciones para cubrir la práctica totalidad del ámbito urbano al que sirvan con una densidad adecuada para cubrir la longitud entre estaciones a **distancia peatonal <300 metros** entre las mismas, así como poseer suficiente número de bicicletas que satisfagan la presencia continuada de las mismas en los puntos de aparcamiento instalados.

VIARIO MOTORIZADO

Al objeto de dar cumplimiento al **criterio general de redefinir y mejorar la jerarquización del sistema viario** teniendo en cuenta las capacidades multimodales del mismo, así como el principio general de priorizar sobre la ciudad existente, se estructurará el viario existente y propuesto **completando la conectividad interzonal entre urbanizaciones priorizando la continuidad del trazado sobre la continuidad de la capacidad** en donde no sea posible ambas. Asimismo como ya se ha indicado, dicha conectividad se materializará con viarios urbanos municipales, intentado de esta manera descargar el tronco de la A-7 para mejorar su movilidad y la articulación entre ésta y la accesibilidad al sistema urbano.

En relación al criterio de jerarquización, **se jerarquizará en base a tres niveles básicos: Territorial y Metropolitano, Urbano Principal y Secundario y Local**. Se programará a escala urbana su ejecución desde el interior hacia fuera de la ciudad priorizando la introducción de calles y vías de coexistencia en los centros de Marbella y San Pedro, aumentando la refuncionalización del resto de viarios urbanos y periféricos hacia el exterior, así como de nuevos enlaces y conectores metropolitanos.

En relación con los **criterios generales de diseño viario**, el ancho mínimo de la red viaria motorizada vendrá determinado por las secciones tipo incluidas en los instrumentos de ordenación detallada, fijándose en todo caso como sección tipo mínima en el suelo rústico las anchuras mínimas entre alineaciones de vial que a continuación se indican como **criterio específico de capacidad y multimodalidad**. Téngase en cuenta que a tales efectos para su ordenación funcional y diseño las nuevas velocidades máximas establecidas por el actual Reglamento de Circulación es con carácter general de 30 km/h, salvo vías con 2 o más carriles por sentido que puede fijarse en un máximo de 50 km/h.

- **Vías Primarias de 1 carril por sentido:** 12 m, excepcionalmente 10 por causas justificadas o bien sin bandas de estacionamiento. Los acerados serán de un mínimo de 2 m, excepcionalmente de 1,80 m.
- **Vías Primarias de 2 carriles por sentido:** 16 m, 15 por causas justificadas o bien sin bandas de estacionamiento. Los acerados serán de un mínimo de 2 m, excepcionalmente de 1,80 m.
- **Vías secundarias de 1 carril por sentido:** 10 m, excepcionalmente 8 m por causas justificadas o bien sin bandas de estacionamiento.
- **Vías secundarias y locales de 1 carril:** 8 m, excepcionalmente de 7 sin banda de estacionamiento. Será ciclables y plataforma única.
- **Vías de Servicio urbanas:** 6 m, excepcionalmente 4,50 m, sin acerados. Pendiente máxima del 6%, excepcional del 8%.
- En todo caso, vías secundarias y locales con sección < 7 m dispondrán de diseño en **plataforma única** serán ciclables 20 km/h.

APARCAMIENTOS

Se concibe el **nuevo esquema de aparcamientos como base de la intermodalidad** del nuevo modelo de movilidad sostenible, y debe propiciar un sistema de intercambio modal eficaz basado en la utilidad para los distintos modos de transporte e impedir que el vehículo privado penetre al interior de los principales núcleos urbanos con el fin de armonizar viajes residenciales y de visitantes, y tengan garantizada la accesibilidad respetando la calidad ambiental y su carácter turístico o comercial.

Los **nuevos aparcamientos de carácter laboral/comercial en rotación** se localizarán preferiblemente a modo de cinturón en los bordes de Marbella (Cánovas del Castillo, Miraflores, Plaza de Toros, Divina Pastora, Albarizas, Severo Ochoa) y San Pedro (Zona Noreste y Sureste), con el objeto de evitar que el vehículo y la congestión penetren al interior. La red de aparcamientos garantizará distancias máximas residenciales o al transporte de unos **400 m** (5 min. andando) y deben estar en continuidad con las redes principales peatonales y ciclistas. Tendrán una función disuasoria de circulación motorizada hacia el interior.

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO

Al objeto de dar cumplimiento al criterio general del modelo de ordenación del sistema de movilidad y transporte en lo que a transporte público urbano e interurbano se refiere y su intermodalidad con el resto de modos, se tendrán en cuenta los siguientes **criterios específicos de ordenación**:

Para que el transporte público constituya una alternativa real, se utilizará como **criterio de ordenación estructural e intermodal** introducir restricciones al vehículo privado que libere y deje más espacio público libre para el transporte, y fomentar la intermodalidad diseñando nuevas paradas e intercambiadores próximos a las futuras paradas y estaciones del ferrocarril, en donde se dispondrán, asimismo, de aparcamientos disuasorios y de bicis. Las futuras estaciones e intercambiadores de transporte urbano e interurbano tendrán una ubicación de máxima accesibilidad al sistema territorial de carreteras y del futuro corredor ferroviario cuyas estaciones deberán estar atendidas por el Bus urbano.

En las **paradas principales del sistema**, siempre que sea posible, se determinarán el establecimiento de aparcabici y en sus proximidades de aparcamientos disuasorios. Los itinerarios principales peatonales hasta las paradas tendrán un radios de accesibilidad peatonal máxima **<300 m**, y los ciclistas será atractivos y confortables para reforzar el intercambio modal con el transporte público.

Por último, como criterio general en el modelo de ordenación de los transportes la **adopción del corredor ferroviario litoral como elemento fundamental del futuro sistema de transportes público urbano y metropolitano** de Marbella a implantar a largo plazo.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



8.5.10.- El criterio general de articulación e integración entre los modelos de ordenación urbana y de movilidad sostenible

Desde la perspectiva sistémica del urbanismo, el subsistema de movilidad está íntimamente vinculado a las estrategias urbanísticas e interactúa recíprocamente en el sistema y modelo de ciudad. El principal soporte del subsistema es el espacio ocupado por el sistema viario y de transportes que actúa como **elemento vertebrador cohesionando relaciones funcionales**. En el caso de Marbella las soluciones de integración al modelo actual de movilidad pasan por un nuevo enfoque y cambio en el reparto modal hacia modos más sostenibles y la intermodalidad. Así los **criterios de articulación e integración materia de movilidad en el modelo urbano de la ciudad** que se han tenido en cuenta para propiciar un modelo de ciudad accesible y bien articulado y en equilibrio, así como entre los diferentes modos de moverse, han sido:

- **Planificar de forma integrada los elementos estructurantes** que componen el nuevo Sistema General de Movilidad.
- **Integrar la movilidad de manera transversal** como sistema urbanístico en el modelo de ordenación urbana.
- **Limitar el crecimiento y la expansión urbana** con criterios de proximidad y cuyas de distancias no sean principalmente inductoras de movilidad motorizada.
- **Favorecer la accesibilidad y proximidad desde el sistema viario** y de transportes en nuevos sectores o de regeneración urbana
- **Promover la orientación hacia la movilidad sostenible en los nuevos desarrollos**, garantizando así una evaluación de la movilidad implícita al modelo de ordenación y desarrollo urbano de la ciudad de Marbella.

8.5.11.- El criterio general de sostenibilidad y calidad urbana de la movilidad

El nuevo modelo de movilidad sostenible que se plantea debe reorientar las estrategias a una reordenación de la funcionalidad de la red viaria que permita un cambio en la tendencias de la **sostenibilidad, accesibilidad, habitabilidad y medio ambiente urbano** de la ciudad de Marbella. Este nuevo modelo tendrá como principios rectores la sostenibilidad del sistema, la accesibilidad y proximidad, la intermodalidad y la multimodalidad, apoyados en la potenciación del transporte público y de modos sostenibles.

Por tanto, el nuevo modelo de movilidad sostenible que se propone se planificará bajo **principios y criterios de sostenibilidad** con una integración óptima de intercambio de las escalas metropolitana y urbana sobre el sistema intermodal propuesto, el cual debe ser capaz de ofrecer alternativas eficaces que desincentiven la utilización del vehículo privado, impulsándose así la recuperación de la calidad del sistema y del espacio público que le da soporte.

Se hace necesario, por tanto, planificar una movilidad más sostenible y ese cambio de modelo exige para el nuevo plan un **cambio de visión y cultura** respecto de la movilidad compatible con la capacidad ambiental del medio urbano. Así desde esta perspectiva los **criterios generales de sostenibilidad y calidad urbana** son los siguientes:

- **Reducir las distancias y el número de viajes** en las nuevas propuestas de transformación urbana, introduciendo la obligación de implantación de infraestructuras de movilidad sostenibles.
- **Reducir la dependencia respecto automóvil y potenciar el transporte público** de modo que se pueda equilibrar el reparto modal dando más importancia a pasajeros-km que a los vehículos-Km.
- **Potenciar al peatón y a la bicicleta como sistemas de transporte** preferentes con unas condiciones adecuadas de comodidad y seguridad.
- **Reducir y mitigar los impactos ambientales y sociales** (costes externos) de los desplazamientos reconstruyendo la proximidad como valor urbano.
- **Adecuar las velocidades a la nueva normativa de circulación y nueva jerarquía viaria** con la introducción de las zonas de coexistencia que repercutirán en la calidad del espacio y del medio ambiente urbano.
- **Alinearse con los Objetivos de Desarrollo Urbano Sostenible de la Agenda 2030**, principalmente en el objetivo ODS11 de Ciudades y Comunidades Sostenibles, y Agendas Urbanas española y andaluza.

8.5.12.- Coordinación entre el PGOM y el PMUS

Para alcanzar el objetivo básico de conseguir ir **hacia un nuevo modelo de la movilidad sostenible para Marbella** hay que actuar más allá de los sistemas o infraestructuras de transporte propiamente dichos. Ello supone gestionar de manera integrada urbanismo y movilidad como respuesta coherente a la interdependencia existente entre ambas materias. Tal y como se ha visto, el marco estratégico que configura la Nueva Agenda Urbana así como la Agenda 2030 y resto de instrumentos, promueven la **alineación de la ordenación del territorio y de la gestión urbanística con los principios de la movilidad sostenible**, se fundamenta en la proximidad como clave del desarrollo urbano, y para ello es condición fundamental mejorar la accesibilidad y conectividad, creando compacidad, complejidad de usos y una estructura de áreas funcionales a escala peatonal. Así pues, las estrategias sobre movilidad se deben recoger en los planos de estructura urbana, integrándolas con los elementos estructurantes del resto de sistemas generales y de usos globales.

Además del modelo urbano de ordenación otorgando clasificación, calificación, normas y directrices a los espacios urbanos generadores de movilidad, se incorpora, asimismo, en la Planificación Estratégica de su desarrollo a medio y largo plazo el presente **Plan en materia del modelo de movilidad sostenible**. Las estrategias y actuaciones específicas de incidencia estructural han quedado trasladadas y traducidas en el esquema de elementos estructurantes del PGOM, así como en el resto de determinaciones del modelo de movilidad sostenible para Marbella. Dichas estrategias y acciones aquí planificadas, así como las determinaciones incluidas en el PGOM, habrán de ser tenidas en cuenta con carácter de Directriz y Recomendación, además de en los instrumentos de ordenación detallada, en el PMUS de Marbella, a fin de coordinar aspectos y determinaciones en ambos documentos de planificación urbana y que han sido asignados a distintos elementos urbanos de soporte para la movilidad.

Por otra parte, las **actuaciones específicas y de incidencia estructural** que provienen o sean propuestas y aprobadas en un PMUS se deben integrar también en el esquema de elementos estructurantes de movilidad, una vez asumidas por el propio PGOM con ocasión de una revisión o modificación del mismo para darles categoría de norma o directriz a tener en cuenta en la ordenación general y, en su caso, en la posterior ordenación detallada del territorio afectado por aquella. De esta manera se pretende que tanto el PGOM a través de su propio Plan en materia de Movilidad sostenible y el PMUS estén coordinados e integrados lo mejor posible.

Cabe por último fijar como definiciones del Plan de Movilidad Sostenible PGOM y del PMUS a fin de diferenciar clara y nitidamente el objeto y alcance de cada uno de ellos lo siguiente:

- **Plan en materia de Movilidad Sostenible de un PGOM:** parte documental de un PGOM de **carácter estratégico y urbanístico con criterios generales y específicos en materia de movilidad sostenible** que planifica el desarrollo y evolución de su modelo de ordenación a medio y largo plazo, incluyendo los sistemas generales de movilidad de personas y mercancías. Recoge una serie de estrategias y directrices de carácter estructural que habrán de ser tenidas en cuenta en los instrumentos de ordenación detallada, así como para futuras revisiones o modificaciones del PMUS.
- **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS):** Plan **sectorial funcional y no urbanístico** con **una serie de objetivos, estrategias y líneas de acción concretas en movilidad sostenible**, y que tiene en cuenta los principios de integración y evaluación para satisfacer las necesidades actuales y futuras de movilidad de personas y mercancías, y que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial municipal cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad sostenible y formas de desplazamiento con el menor impacto ambiental posible.

MATRIZ DE EJES ESTRATÉGICOS Y MEDIDAS ESPECÍFICAS Y DE SU EVOLUCIÓN Y VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

EJES ESTRATÉGICOS	MEDIDAS ESTRATÉGICAS ESPECÍFICAS (LINEAS DE ACCIÓN)	EVOLUCIÓN DEL FUTURO DESARROLLO URBANO*			VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD									
		PRIORITARIO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4	Nº 5	Nº 6	Nº 7	Nº 8	Nº 9	Nº 10
Eje N.º 1. Racionalización y estructuración funcional del espacio público	1.1. Nueva jerarquización funcional y modal de la red viaria (Indicadores 1 1.2. Creación de áreas de proximidad no motorizada													
Eje N.º 2. fomentar la movilidad no motorizada como medio de transporte habitual	2. 1. Implantación de una red principal de itinerarios peatonales accesible y segura													
	2. 2. Mejorar y extender la Red Ciclista de Marbella													
	2. 3. Implantación de un futuro sistema de Bici Pública (SBP) en la ciudad													
Eje N.º 3. Aumentar y mejorar el transporte público urbano e interurbano y su intermodalidad	3. 1. Promover y asumir en la ordenación una futura red ferroviaria de cercanías													
	3. 2. Reordenación estructural del transporte público urbano													
	3. 3. Plataformas reservadas e intercambiadores de transporte público													
Eje N.º 4. Impulsar y promover un sistema de logística urbana sostenible	4. 1. Implantación de una ETM en San Pedro Alcántara y Marbella													
Eje N.º 5. Optimización del espacio viario y de aparcamientos destinado al vehículo privado	5. 1. Mejorar, optimizar y completar las infraestructuras viarias existentes													
	5. 1. 1. Nuevo enlace completo en AP-7 con Hospital de la Costa del Sol.													
	5. 1. 2. Nuevo enlace en la A-7 con Carretera de Istán A-7176													
	5. 1. 3. Remodelación en ramales del Enlace de Cabopino en A-7 (Sentido Málaga – Marbella)													
	5. 1. 4. Reordenación de Accesos y Vías de Servicio en Tramo de la A-7													
	5. 1. 5. Nuevos Carriles de Trenzado en el Tramo de la A-7 entre los enlaces de Los Monteros (PK 187+100) y El Rosario (PK 188+220)													
	5. 1. 6. Nuevos Carriles de trenzado en el tramo de la A-7 entre el enlace Los Altos de Marbella – Hospital CSO (PK 186+265) y el acceso urbano a Santa Clara en sentido decreciente (PK 185+600), así como desde el acceso a la zona de Bahía de Marbella en sentido creciente (PK 185+925)													
	5. 1. 7. Remodelación de Ramales de enlace de Río Real en sentido Málaga- Río Real (PK 185+080)													
	5. 1. 8. Reordenación de Acceso, Vía de Servicio y Carriles de Trenzado en tramo de la A-7 en la Zona de El Pinar													
	5. 1. 9. Reordenación de accesos, Vías de Servicio y Carriles de Trenzado en Tramo de la A-7 entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara													
	5. 1. 10. Nuevos enlaces de Carretera en A-355 (Zona futuro Palacio de la Justicia y otros equipamientos comunitarios).													
	5. 1. 11. Duplicación de calzada e integración urbana del tramo urbano cedido de la Carretera de Ronda A-397 (entre enlace de San Pedro y el de la Ap-7).													
	5. 1. 12. Mejora de la Seguridad Vial e Integración Urbana del tramo de la Carretera A-7176 entre A-7 y N-340a (hoy Avda. Príncipe Alfonso de Hohenlohe													
	5. 1. 13. Puente sobre Río Guadaiza en sustitución de vado inundable (Zona Cortijo Blanco)													
	5. 1. 14. Semipeatonalización de Avda. Ricardo Soriano -Avda. Ramón Cajal													
	5. 1. 15. Reordenación de Sección Vial y funcionalidades de Intersecciones de la Avda. Huerta de Los Cristales													
	5. 2. Mejorar la conectividad y completar la red viaria entre urbanizaciones de la ciudad dispersa.													
	5. 3. Plan de aparcamientos disuasorios e intermodales													

INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y CONTROL: Indicador 1. % espacio de preferencia peatonal respecto de total: > 60 % 60 - 50 % < 50 % Indicador 2. % población <300m a red ciclista (incl. ciclocalles): > 60 % 60 - 40 % < 40 % Indicador 3. % población <300m a aparcamientos de bicis y SBP > 60 % 60 - 40 % < 40 % Indicador 4. % población <300 m a líneas y Paradas de Bus: > 75 % 75 - 50 % < 50 % Indicador 5. % población <500m a estaciones de Bus / Tren: > 75 % 75 - 50 % < 50 % Indicador 6. % de población con cobertura simultánea próxima a redes de transporte sostenible: > 80 % 80 - 60 % < 60 % Indicador 7. % superficie de aparcamiento público fuera de calzada o vía pública respecto del total: > 50 % 50 - 30 % < 30 %	REPARTO MODAL OBJETIVO DEL SISTEMA: Medio plazo Largo Plazo *Nota (*): represento entre un 10%-20% de los vehículos privados totales	NOTA: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEFINIDOS: Nº 1. Contribuir desde el sistema de movilidad a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, así como a la reducción de la contaminación atmosférica y mejora del medio ambiente. Nº 2. Mejorar la conectividad y la accesibilidad urbana contribuyendo así a la equidad territorial en materia de movilidad. Nº 3. Reequilibrar el reparto modal, priorizando los modos sostenibles no motorizados frente al vehículo privado. Nº 4. Reducir el consumo de suelo del sistema de movilidad actual de Marbella, priorizando la optimización de lo ya existente Nº 5. Promover desde la movilidad un planeamiento urbanístico sostenible integrándola coordinadamente en su desarrollo. Nº 6. Recuperación del espacio público urbano para la ciudadanía y creación de espacios de prioridad peatonal y de coexistencia Nº 7. Fomentar la utilización del transporte público tanto urbano como interurbano, así como su intermodalidad. Nº 8. Estructurar el territorio de Marbella en zonas y áreas de proximidad que articulen adecuadamente las distintas escalas de movilidad motorizada y no motorizada Nº 9. Mejorar la articulación entre movilidad y accesibilidad de la A-7 a fin de optimizar inevitablemente su doble funcionalidad territorial y metropolitana.-local. Nº 10. Dotar al territorio de Marbella de capacidades mínimas en materia de logística urbana a fin de contribuir a la mejora del sistema. NOTA (*): ESQUEMA TEMPORAL DEL FUTURO DESARROLLO: Prioritario = Primeros 4 años de vigencia del PGOM Medio Plazo= Primeros 8 años de vigencia del PGOM Largo Plazo= Primeros 16 años de vigencia del PGOM GRADO DE IMPACTO-VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD: Alto Medio Bajo
--	--	---

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

***567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

9.1.- EQUIDISTRIBUCIÓN DE CARGAS Y BENEFICIOS. CONSIDERACIONES PREVIAS

El artículo 61 de la LISTA establece que:

Los criterios y directrices que establezca el Plan General de Ordenación Municipal deberán garantizar, en todo caso, una adecuada equidistribución de cargas y beneficios entre las diferentes actuaciones de nueva urbanización que se prevean o se posibilite delimitar.

Dado que, en nuestro caso, el PGOM **no contiene ninguna propuesta de delimitación** de actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico, se deben establecer criterios para garantizar la equidistribución entre las diferentes actuaciones de nueva urbanización que el Plan posibilite delimitar.

Sin embargo, mientras en el modelo tradicional la clasificación simultánea de todo el suelo necesario para futuros desarrollos a corto y medio plazo posibilita establecer un mecanismo como el aprovechamiento medio con objeto de garantizar (al menos desde un punto de vista teórico) un equitativo reparto de cargas y beneficios no solo dentro del ámbito de cada actuación urbanística sino entre las distintas actuaciones previstas, ahora, al desaparecer la técnica de la clasificación de suelo urbanizable, dicha técnica sólo es aplicable dentro de determinados límites.

Sigue siendo viable aplicar la técnica de aprovechamientos dentro del ámbito de cada actuación.

También sería viable aplicar una técnica similar a la del aprovechamiento medio para aquellos desarrollos que se prevean o programen simultáneamente. Por ejemplo, para todos los terrenos que el Plan General hubiera incluido en diferentes actuaciones de nueva urbanización en suelo rústico delimitadas en el propio Plan General.

Más complejo y quizás carente de sentido, es pretender garantizar una equidistribución para desarrollos con diferentes características urbanísticas (usos, edificabilidades, densidades,...) de ámbitos delimitados en distintos momentos temporales. Una pretensión de nuestro sistema urbanístico carente de parangón en el entorno europeo.

En ese sentido, resulta muy significativo lo indicado al respecto en la Exposición de Motivos de la LISTA ya que puede ayudarnos a aclarar la cuestión planteada:

7. En ese contexto de participación de la iniciativa privada en la gestión y la ejecución de los planes, cobra especial relevancia la equidistribución de cargas y beneficios, como eje vertebrador de las técnicas urbanísticas. Sin embargo, es necesario aclarar y acotar la técnica del aprovechamiento

medio, pues, tal y como se ha venido aplicando en las últimas décadas, la perspectiva meramente económica que interioriza dicha técnica ha terminado por imponerse sobre lo que debe ser el verdadero objetivo de la planificación: la mejora de nuestras ciudades, nuestros pueblos y nuestros territorios.

Y con más claridad aún en el siguiente párrafo de la misma Exposición de Motivos:

El sistema tradicional para la equidistribución de cargas y beneficios se mantiene, pero estableciendo una relación directa entre los ámbitos de ordenación y de gestión de las actuaciones de transformación urbanística, adscribiendo a los mismos los sistemas generales que les correspondan. La pretensión de corregir las desigualdades en el reparto de cargas y beneficios, tomando como ámbito de referencia todos los sectores del suelo urbanizable, ha sido fuente de disfunciones y ha facilitado, en cierto modo, la especulación del suelo. La nueva ley propone flexibilizar esta tradicional técnica pero, sin perjuicio de la exigencia de justificar las diferencias entre los aprovechamientos de las diferentes actuaciones de transformación de nueva urbanización, considera necesario que la determinación de los parámetros de los nuevos desarrollos se fundamente en la aplicación de los principios de racionalidad, coherencia e interdicción de la arbitrariedad, motivando y justificando las decisiones que se adopten mediante el análisis de la incidencia ambiental de esas propuestas, así como de su viabilidad económica.

Como se deduce de lo expuesto en la Exposición de Motivos de la LISTA:

1. La pretensión de igualar derechos y deberes entre todo el suelo de nueva urbanización ha sido históricamente fuente de importantes disfunciones
2. Cuestión distinta es acotar la aplicación de la técnica a los terrenos incluidos en cada ámbito junto a los sistemas generales adscritos
3. Y ello, sin perjuicio de la necesidad de justificar los parámetros urbanísticos propuestos para cada actuación, pero no desde un mero punto de vista económico (con el exclusivo objeto de igualar derechos y cargas) sino aplicando principios de racionalidad, coherencia e interdicción de la arbitrariedad, motivando la viabilidad de los parámetros propuestos en razones urbanísticas, ambientales y por supuesto también de viabilidad económica.

Es por tanto, la Exposición de Motivos de la LISTA la que nos facilita la clave para aplicar el precepto que debemos desarrollar con objeto de garantizar

TÍTULO 9. DIRECTRICES PARA LA EQUIDISTRIBUCIÓN DE BENEFICIOS Y CARGAS

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



la distribución equitativa de beneficios y cargas entre diferentes actuaciones de nueva urbanización.

9.2.- CRITERIOS PARA GARANTIZAR LA EQUIDISTRIBUCIÓN ENTRE ATU- NU EN SUELO RÚSTICO

En consecuencia, se proponen los siguientes criterios o directrices para garantizar la equidistribución entre las diferentes actuaciones de nueva urbanización que pudieran delimitarse en suelo rústico. Criterios que excluyendo los ámbitos ya aprobados o en tramitación, los cuales se ajustarán a lo dispuesto en la anterior legislación urbanística y en el PGOU de 1986.

1. Cada actuación de transformación urbanística adscribirá los sistemas generales que justificadamente sean necesarios para la misma (movilidad, áreas libres y zonas verdes) así como las infraestructuras exteriores al ámbito que tendrán la consideración de cargas externas, incluyendo en su caso los terrenos necesarios para dichas infraestructuras, garantizando una adecuada equidistribución de cargas y beneficios entre los propietarios de todos los terrenos del ámbito y los exteriores adscrito al mismo mediante la delimitación del área de reparto que los incluya.
2. Dentro de cada ámbito, los coeficientes de ponderación relativa entre los diferentes usos y tipologías, se determinarán por referencia al uso característico, que será el que disponga de mayor edificabilidad atribuida en la actuación urbanística y al que se le asigne el valor de la unidad. A los restantes usos previstos en cada actuación, se les asignarán valores de comparación con la unidad, en proporción a los diferentes valores de repercusión de suelo de cada uso, de acuerdo con los resultados de un riguroso estudio de mercado acreditado por un perito tasador experto y de reconocida competencia o por una sociedad de tasación homologada oficialmente
3. Cuando se delimiten simultáneamente varias actuaciones de nueva urbanización, se podrán delimitar una o varias áreas de reparto (incluyendo para cada actuación los terrenos exteriores adscritos a la misma). La delimitación del área o áreas de reparto deberá estar motivada con objeto de garantizar una adecuada equidistribución de cargas y beneficios, pudiendo considerar la diferente localización de los terrenos aportados a efectos de valoración.
4. La adscripción de los sistemas generales a una actuación de nueva urbanización para la obtención de los terrenos y, en su caso, la carga de ejecutar o costear las infraestructuras generales por parte de dicha actuación no impedirá la posibilidad de imputar

dicha carga (obtención de suelo y ejecución del sistema general o de la infraestructura correspondiente) a aquellas actuaciones de nueva urbanización que se delimiten con posterioridad y que se beneficien de dichos terrenos e infraestructuras, con objeto de resarcir a los propietarios que las hubieran anticipado.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



TÍTULO 10. CUMPLIMIENTO DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA, POTa

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía fue aprobado por Decreto 206/2006, de 26 de noviembre. Tiene por objeto establecer los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los demás planes y la acción pública en general.

Recoge la norma 6.2.c. [N] POTa que el planeamiento urbanístico queda obligado a guardar la debida coherencia con las determinaciones de la planificación territorial.

Por su parte, el art. 36 LISTA en su apartado 2 indica que los instrumentos de ordenación urbanística general justificarán su adecuación a los criterios que establezca el POTa en relación con la ordenación y protección del litoral.

Con estas dos premisas, aunque entendiendo que la referencia de la LISTA la hace a un futuro POTa y no al vigente, en el presente apartado se recoge el cumplimiento del presente Plan General de Ordenación Municipal a los criterios recogidos en el POTa.

En este sentido, el POTa recoge las Estrategias de Desarrollo Territorial que encuadra en cuatro capítulos: Sistema de Ciudades, Sistema de Articulación Regional, Sistema Regional de Protección del Territorio e Integración Exterior.

En primer lugar, el **Sistema de Ciudades**, Marbella se encuadra dentro de la Red de Ciudades Medias. Dentro de este Capítulo requiere especial atención la orientación y control de los procesos de urbanización y calidad urbana.

Mandata el POTa al planeamiento urbanístico favorecer la consolidación de modelos de ciudad que contribuyan a los objetivos definidos y a su integración ambiental y territorial en el marco del Modelo Territorial de Andalucía. El planeamiento urbanístico deberá tener como objetivo la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo.

En este sentido, el presente PGOM no incluye nuevos desarrollos, apostando en primer lugar por la intervención en la ciudad existente.

Continúa el POTa indicando que el desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.

Esto lo vemos plasmado en el sistema de indicadores ideado en el presente PGOM y en los criterios y directrices de ordenación previstos.

En las áreas turísticas litorales debe lograrse una reconversión del carácter monofuncional del espacio urbanizado para alcanzar un mayor grado de complejidad y madurez de los procesos urbanos y la integración del

espacio turístico en el sistema de ciudades tradicional de las zonas costeras.

Es una apuesta clara del presente PGOM revertir la situación actual de monofuncionalidad de la ciudad, apostando claramente por la diversificación de los usos, la creación de equipamientos de proximidad.

En segundo lugar, **sistema de articulación regional**. Se debe integrar en la planificación urbanística las siguientes políticas en movilidad urbana:

- Modelos urbanos que favorezcan la ciudad multifuncional, equilibrada y accesible con un adecuado tratamiento de los problemas de movilidad en los centros urbanos y en la ordenación del crecimiento de la ciudad, incorporando criterios de diversidad, proximidad y complejidad en la trama urbana. Incorporar el transporte público como modo preferente en los ámbitos metropolitanos y ciudades medias. Creación de una red coherente de plataformas reservadas para los medios de transporte (carriles-bus, cercanías, tranvías, etc.).
- Incorporar criterios de diseño urbanístico dirigidos a moderar y pacificar el tráfico urbano: incremento de áreas peatonales y estanciales frente a las reservadas al tráfico rodado.
- Construir un sistema integrado de carácter intermodal que evite el uso ineficiente de los medios de transportes disponibles a nivel urbano y territorial.
- Desarrollar sistemas de movilidad por medios de transporte no motorizado, mediante una red coherente de carriles para bicicletas e itinerarios peatonales que podrán formar parte integrante de los Sistemas Generales del Planeamiento Urbanístico.
- Adaptar el diseño de las infraestructuras y equipamientos a las necesidades de accesibilidad universal de la población con discapacidad y movilidad reducida.
- Desde el punto de vista energético el planeamiento urbanístico considerará y analizará la movilidad para la ordenación del tráfico urbano fomentando el TPC y la movilidad sostenible, a fin de reducir la contaminación atmosférica y acústica y los GEI.

El sistema de transportes planificado debe tener como líneas estratégicas: modificar el reparto entre modos favoreciendo a los más sostenibles, desarrollar la intermodalidad, fomentar el transporte público, reducir el impacto energético y ambiental, aumentar la seguridad vial, fomentar el uso de la bicicleta y mejorar la accesibilidad multimodal.

Desde el punto de vista del Sistema Ferroviario tiene vocación de potenciar líneas y servicios de cercanías y regionales para reforzar la articulación de los centros regionales con las redes de ciudades medias a las que pertenece Marbella, que además está dentro de la zona estratégica y prioritaria de desarrollo de sistemas ferroviarios metropolitanos y de cercanías, proponiéndose nuevas conexiones entre Fuengirola y Manilva

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV
0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Desde el punto de vista de los nodos de transporte Marbella es un Nodo Urbano de primer nivel, y por tanto debe contar, además de con una Estación de Autobuses de primer nivel ya existente, con una Estación de Transporte de Mercancías de una máxima accesibilidad e interconexión que garantice una funcionalidad e intermodalidad óptimas.

En el nuevo PGOM se contempla inicialmente una Estación de Transporte de Mercancías junto al Polígono Industrial de San Pedro Alcántara (y otra en el norte del P. I. La Ermita de Marbella), de aproximadamente 5 Ha, próximo al nudo urbano de dicho espacio productivo a la Carretera de Ronda A-397, que conecta a su vez con el enlace de ésta con la Autopista

AP-7, principal corredor de mercancía de transporte por carretera desde los nodos urbanísticos de Algeciras y Málaga.

En tercer lugar, el **Sistema Regional de Protección del Territorio**, prevé el POTa que el planeamiento urbanístico municipal tendrá en cuenta los contenidos de los distintos planes de protección civil que les afecten, y establecerán las medidas específicas para aminorar los riesgos o sus eventuales consecuencias.

Así mismo, deberá incorporar las delimitaciones de las zonas afectadas por los distintos tipos de riesgos, diferencias según el grado de peligrosidad.

En el presente PGOM se ha incluido dentro del suelo rústico se ha incluido en la categoría de preservado aquellos suelos en los que se tenga acreditada la existencia de procesos naturales o actividades antrópicas susceptibles de generar riesgos, los que hace incompatible su transformación mediante la urbanización mientras subsistan dichos procesos o actividades.

Y, por último, la **Integración Exterior de Andalucía**, cuyo objetivo se consigue a nivel regional y no local.

Como se exponía, especial mención merecen los criterios del POTa en relación a la **ordenación y protección del litoral**.

Indica en este sentido el POTa que, el modelo de desarrollo urbano contemplado en el planeamiento urbanístico han de basarse en las siguientes orientaciones generales:

- La prioridad a los nuevos desarrollos urbanos ha de darse a aquellos que se basan en el crecimiento hacia el interior de los núcleos, es decir, la reordenación y recalificación de zonas de los cascos urbanos consolidados, así como en desarrollos que completen la imagen unitaria de la ciudad. Ello supone establecer como objetivo el de romper la tendencia a nuevos crecimientos exógenos a los núcleos urbanos consolidados, reduciendo el progresivo consumo de espacios naturales o rurales, en especial, en las sierras prelitorales.
- Los desarrollos urbanos han de respetar la protección integral de los ecosistemas litorales y el mantenimiento de la diversidad de usos del suelo, compatibilizando los usos urbanos con los rurales y naturales. Evitar la formación de continuos urbanos en el frente costero.
- El planeamiento urbanístico deberá proponer modelos equilibrados de creación de oferta hotelera y segunda residencia.



Ilustración 7: Pot. Sistemas de ciudades

DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cf7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

TÍTULO 11. EL SEGUIMIENTO DEL PLAN: INDICADORES AMBIENTALES, SOCIALES Y ECONÓMICOS

11.1.1.- Sistema de Indicadores de Sostenibilidad para Marbella

El Ayuntamiento deberá aprobar un "Sistema de indicadores de Sostenibilidad para Marbella" que establezca los indicadores aplicables, así como el método de cálculo y los índices mínimo y óptimo para cada indicador.

Los indicadores podrán organizarse según las siguientes grupos:

- a) Ocupación del suelo
- b) Espacio público y Habitabilidad,
- c) Movilidad y Servicios,
- d) Complejidad urbana,
- e) Espacios verdes y Biodiversidad,
- f) Metabolismo urbano y
- g) Cohesión social

Dichos grupos responde a los cuatro ejes definidores del modelo de ciudad: compacidad (1, 2 y 3); complejidad (4 y 5); eficiencia (6) y la cohesión social (7)

11.1.2.- Aplicación del Sistema de Indicadores de Sostenibilidad

Sin perjuicio de las estrategias de ciudad propuestas en el presente Plan General y del cumplimiento de los estándares establecidos en la legislación urbanística, dicho sistema de indicadores será de aplicación tanto para los actuaciones en suelo urbano como para las actuaciones de nueva urbanización en suelo rústico y servirá también para la evaluación y seguimiento de dichas actuaciones y del propio PGOM.

Para el cálculo, se tomará como referencia el método establecido en el documento "Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas" del MITMA o texto que lo actualice para homogeneizar y hacer comparables los resultados obtenidos.

11.1.3.- Indicadores de Sostenibilidad en Suelo Urbano

De conformidad, en su caso, a lo dispuesto en el "Sistema de indicadores de Sostenibilidad para Marbella", los POU establecerán el sistema de indicadores de sostenibilidad social, ambiental y económica para su ámbito que sirvan tanto para el análisis de las zonas o ámbitos funcionales de la ciudad existente como para la valoración de las nuevas propuestas en suelo urbano y el seguimiento futuro de la ejecución de dichos instrumentos.

11.1.4.- Indicadores de sostenibilidad para Nuevas Actuaciones en suelo rústico

Cada actuación de nueva urbanización en suelo rústico deberá analizar los índices de sostenibilidad propuestos y el cumplimiento de los indicadores establecidos en el documento "Sistema de Indicadores para Marbella".

11.1.5.- Evaluación y Seguimiento del Plan General

De conformidad a lo dispuesto en la legislación estatal, la Delegación con competencias en materia de ordenación y ejecución urbanísticas, elevará a la Junta de Gobierno Local cada dos años y en todo caso, antes de finalizar cada mandato, un informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística que deberá considerar al menos:

- a) El listado de los instrumentos de ordenación y de ejecución urbanísticos tramitados y aprobados durante dicho periodo, con un resumen de sus principales parámetros y sus fechas de tramitación (solicitud, aprobación inicial y definitiva), indicando los que se encuentran en curso de ejecución.
- b) Un resumen de la incidencia ambiental de cada actuación en curso de ejecución y de las medidas adoptadas para el seguimiento de sus efectos en el medio ambiente..
- c) Un resumen de la incidencia económica de cada actuación en curso de ejecución y de las medidas adoptadas para su seguimiento.
- d) La evolución de los indicadores de sostenibilidad para Marbella establecidos en el Capítulo 4 del Título 5 de las Normas Urbanísticas.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Como ya se expuso en el apartado 4.4 de la Memoria de Información del presente PGOM, el Plan General de 1986 ha continuado su desarrollo, de tal forma que al momento de redactar el presente PGOM nos encontramos con ámbitos de planeamiento que están en diferentes fases de desarrollo. Es necesario que este Nuevo PGOM indique qué ocurrirá con estos ámbitos desde la entrada en vigor del mismo.

En concreto, existen sectores de suelo urbanizable, ámbitos de suelo urbanizable no sectorizado y de suelo no urbanizable sobre los que bien se ha aprobado, bien se encuentra en tramitación, instrumento de planeamiento que contiene la ordenación detallada.

Atendiendo al momento procedimental en que se encuentran estos ámbitos, podemos encontrarnos, en un primer nivel, dos situaciones:

La primera, sectores del suelo urbanizable sectorizado que cuentan con el Plan Parcial aprobado definitivamente y están en fase de gestión urbanística o incluso de ejecución. En esta situación se encuentran los siguientes sectores:

- URP-SP-8 Ensanche Este II
- URP-SP-19 Ensanche Este III
- URP-NG-11 BIS Arroyo Palomera
- URP-NG-16 El Ancón
- URP-MB-2 Tennis de Marbella
- URP-RR-7 El Pinar I
- URP-AL-1 El Barronal
- URP-VB-1 C Elviria IV
- URP-VB-1D Elviria V
- URP-VB-3 Arroyo de la Vibora

Estos sectores que ya cuentan con ordenación detallada aprobada por su instrumento de planeamiento correspondiente de conformidad a las determinaciones del PGOU 86 pueden iniciar o en su caso, continuar con la fase de gestión y ejecución urbanística hasta su total culminación.

Estos ámbitos tienen la consideración de Actuaciones de Nueva Urbanización delimitadas por el presente Plan General provenientes del planeamiento anterior. Estos sectores podrán continuar con su gestión o ejecución urbanística de conformidad con su instrumento de ordenación detallada aprobado.

La segunda, ámbitos de suelo urbanizable sectorizado, no sectorizado y no urbanizable que cuentan con algún instrumento de planeamiento que contiene la ordenación detallada en tramitación, Plan Parcial, Plan de Sectorización o Modificación Puntual del Plan, según el supuesto. La situación procedimental de estos instrumentos de planeamiento es variada pero podemos agrupar en dos:

- a) Aquellos que han solicitado el inicio del trámite ambiental. En esta situación nos encontramos los siguientes ámbitos:
- i. URP-SP-12 Zona Sur I
 - ii. URP-NG-5 Arroyo de la Cruz
 - iii. URP-MB-7 Cortijo Alto
 - iv. Plan de Sectorización El Realejo
 - v. Plan de Sectorización Marbería
 - vi. Modificación PGOU parcela junto a la salida 175 de la A-7
- b) Aquellos que cuentan con aprobación inicial.
- i. URP-NG-22 Los Verdiales 3
 - ii. Plan de Sectorización Siete Revueltas
 - iii. URP-NG-8 Las Monjas
 - iv. URP-RR-5 Golf Río Real 2ª fase

Estos ámbitos se consideran propuestas de delimitación de Actuaciones de Nueva Urbanización contenidas en el presente Plan General pero cuyas determinaciones son las previstas en el plan general anterior. Una vez aprobado el instrumento de planeamiento que contiene la ordenación detallada se considerará delimitada la Actuación de Nueva Urbanización.

Ahora bien, en el supuesto que no se apruebe definitivamente dicho instrumento de planeamiento en el plazo previsto en este PGOM la propuesta de delimitación decaerá. En este caso, para la delimitación de una nueva actuación de transformación urbanística deberá ajustarse a los criterios y directrices contenidos en el presente PGOM para que puedan delimitarse nuevas propuestas de Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización.

El plazo para la aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento en tramitación en el supuesto de los incluidos en el apartado a) anterior será de cinco años a contar desde la aprobación definitiva del PGOM y para los que se encuentran en la situación b) anterior el plazo será de tres años.

TÍTULO 12. ACTUACIONES DE NUEVA URBANIZACIÓN DELIMITADAS EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE. RÉGIMEN TRANSITORIO

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:51:37 CET

CÓDIGO CSV

0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



CÓDIGO DE VERIFICACIÓN DEL DOCUMENTO ELECTRÓNICO

Dirección de verificación del documento: <https://sede.malaga.es/marbella>

METADATOS ENI DEL DOCUMENTO:

Version NTI: <http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e>

[illegible]

Órgano: L01290691

Fecha de captura: 11/08/2022 12:04:53

Origen: Administración

Estado elaboración: Original

Formato: PDF

Tipo Documental: Otros

Tipo Firma: XAdES internally detached signature

Valor CSV: 0cfc7c385b9a0884330a887c5bb7c3f9b2660ed9

Regulación CSV: Decreto 3628/2017 de 20-12-2017



Aplicación del sistema de Código Seguro de Verificación (CSV) en el ámbito de la Diputación Provincial de Málaga:
https://sede.malaga.es/normativa/decreto_CSV.pdf