

## EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE MARBELLA.



### VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE MARBELLA (MÁLAGA).

**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MARBELLA**

Agosto de 2022



Asistencia Técnica  
**IBERMAD-BURÓ 4 MARBELLA, UTE**



**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

**3cbcfdabdd73025a6d1528b920262fa30c495cf0**

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

**\*\*\*\*567\*\***

**FECHA Y HORA**

**16/08/2022 10:14:33 CET**

**VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL  
DE MARBELLA (MÁLAGA) -**

**DOCUMENTO PREVIO**

**ÍNDICE**

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>ANTECEDENTES .....</b>	<b>6</b>
<b>A) DESCRIPCIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO. ....</b>	<b>9</b>
A.1) ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL PLANEAMIENTO.....	9
A.2) OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO. PRINCIPALES ACCIONES O EJES DE ACTUACIÓN. ....	10
A.2.1) OBJETIVOS DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO. ....	10
A.2.2) JUSTIFICACIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO. ....	24
A.2.3) PRINCIPALES ACCIONES O EJES DE ACTUACIÓN. ....	29
<b>B) CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN Y DE SU ENTORNO.....</b>	<b>78</b>
B.1) CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN POTENCIALMENTE AFECTADA. ....	88
E.2) RASGOS DE ESPECIAL VULNERABILIDAD, SITUACIONES DE INEQUIDAD Y OPINIÓN CIUDADANA. ....	108
E.3) OPINIÓN CIUDADANA.....	116
<b>F) IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS .....</b>	<b>120</b>
C.1 IDENTIFICACIÓN DE LOS DETERMINANTES.....	120
C.2 ANÁLISIS PRELIMINAR. ....	133
C.3 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS PRELIMINAR. VALORACIÓN DE LA RELEVANCIA.....	168
<b>D) CONCLUSIONES DE LA VALORACIÓN. ....</b>	<b>180</b>
<b>E) DOCUMENTO DE SÍNTESIS. ....</b>	<b>181</b>
<b>AUTORÍA. ....</b>	<b>202</b>

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3c9cfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

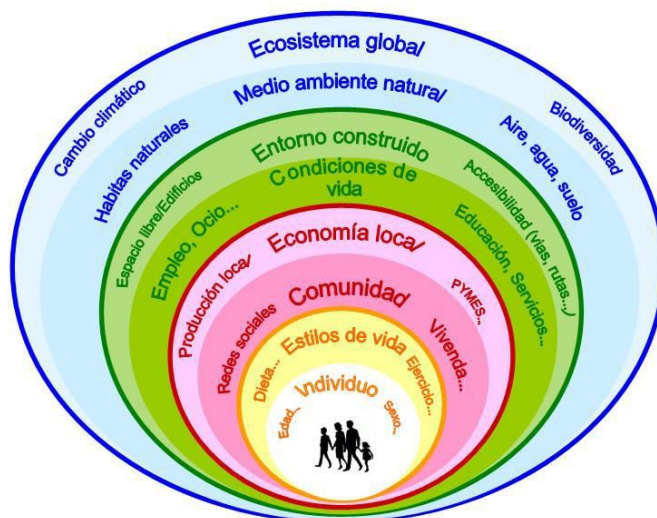
16/08/2022 10:14:33 CET

## INTRODUCCIÓN

La Organización Mundial de la Salud (OMS) tras la Conferencia Sanitaria Internacional de New York (1946) define la Salud como un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades. La salud es concebida como uno de los derechos fundamentales de todo ser humano, correspondiendo a los gobiernos la responsabilidad de la salud de sus pueblos.

En la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía (LSPA) en su artículo 2.8º se definen los Determinantes de salud como *"el conjunto de factores personales, sociales, económicas y ambientales que determinan el estado de salud individual y colectiva"*. Dentro de estos factores se pueden diferenciar los siguientes: los factores individuales no modificables (la edad, el sexo, factores genéticos,...); los factores individuales que pueden ser modificados como son los hábitos o estilos de vida (alimentación, actividad física,...), las condiciones ambientales del entorno o las políticas sectoriales de distintos ámbitos (planificación urbana, transporte,...). Todos estos factores se caracterizan por influir y determinar el estado de bienestar y calidad de vida de individuos y poblaciones.

DETERMINANTES DE SALUD (MODELO DE DAHLGREN Y WHITEHEAD.)



Fuente: Manual para la evaluación de impacto en salud de los instrumentos de planeamiento urbanístico en Andalucía, Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales, 2015.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

1

El Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía en su artículo "2. Definiciones" entiende por:

*"d) Evaluación del impacto en la salud: Combinación de métodos, procedimientos y herramientas con los que puede ser evaluada una política, un programa, proyecto o actividad, en relación a sus potenciales efectos en la salud de una población y acerca de la distribución de esos efectos dentro de la población. La evaluación de impacto en salud integra la valoración y el informe de evaluación de impacto en la salud.*

*h) Valoración del impacto en salud: Documento que debe presentar el órgano que formula un plan, programa o instrumento de planeamiento urbanístico, o el titular o promotor de una obra o actividad sometidas a evaluación del impacto en la salud. En él deberán identificarse, describirse y valorarse los efectos previsibles, positivos y negativos, que el plan, programa, instrumento de planeamiento, obra o actividad puede producir sobre la salud de las personas."*

Según lo establecido en la LSPA, así como en el Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía, se desprende que la Evaluación del Impacto a la Salud tiene tres objetivos principales.

1. Identificar y contribuir a potenciar los impactos positivos sobre la salud, el bienestar y la calidad de vida de las comunidades afectadas.
2. Identificar los impactos negativos y señalar medidas de protección adecuadas para evitarlos o reducirlos a límites aceptables, o, a falta de otras alternativas, establecer medidas de compensación para las comunidades afectadas.
3. Identificar las inequidades en salud existentes y aprovechar las oportunidades que la actuación pueda ofrecer para disminuirlas.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 56 de la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía, se encuentran sometidos a Evaluación de Impacto en Salud (EIS):

*b) Los siguientes instrumentos de ordenación urbanística de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía:*

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

2

*1.º Los instrumentos de ordenación urbanística general y los planes de ordenación urbana."*

En consonancia con lo anterior, se elabora el presente documento de Valoración de Impacto en la Salud, con la finalidad de identificar, describir y valorar los efectos previsibles, positivos y negativos, que el Plan General de Ordenación Municipal de Marbella pueda producir sobre la salud de las personas y, asimismo, indicar, en su caso, las medidas previstas para la protección de la salud frente a los impactos negativos y para la promoción de los impactos positivos.

Conforme al Artículo 6 del citado Decreto 169/2014, el documento de Valoración de Impacto en Salud debe contener al menos la siguiente información:

- a) Descripción de la actuación que incluya información relativa a su finalidad, objetivos, características generales, área geográfica de ubicación o población a la que va dirigida, así como sus principales acciones o ejes de actuación.
- b) Descripción de las principales características del entorno físico, socioeconómico y demográfico de las comunidades o poblaciones afectadas por la actuación, que permitan establecer un perfil de sus condiciones de vida.
- c) Identificación y valoración de los impactos. Se analizarán y valorarán los impactos previsibles en la salud y sus determinantes como consecuencia de los cambios que la actuación puede inducir en las condiciones de vida de la población afectada, indicando los métodos utilizados para la previsión y valoración de los impactos.
- d) Asimismo se indicarán, en su caso, las medidas previstas para la protección de la salud frente a los impactos negativos y para la promoción de los impactos positivos.
- e) Conclusiones de la valoración.
- f) Documento de síntesis, sin argot técnico, fácilmente comprensible.
- g) Anexos en los que se recoja la documentación que ha servido de apoyo al proceso de valoración de los impactos.

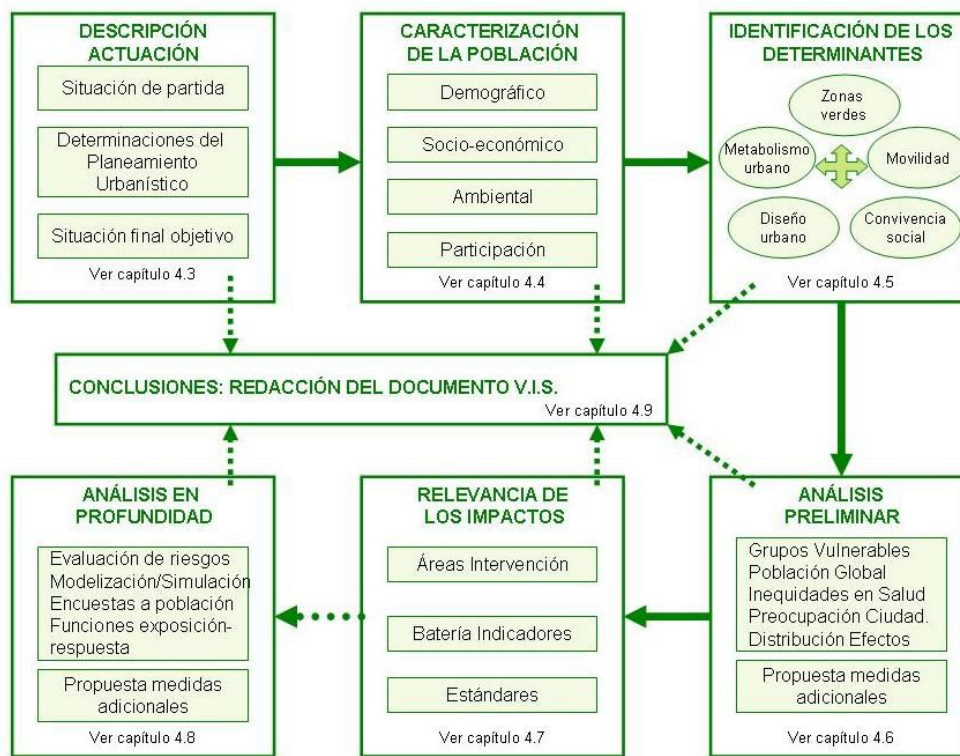
Por el contrario, el Informe EIS será redactado por las autoridades sanitarias con el fin de evaluar el contenido de dicho documento.

El procedimiento a seguir en la Valoración de Impacto en Salud se muestra en el siguiente esquema:

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

3

ESQUEMA DE LAS FASES DE LA VALORACIÓN DE IMPACTO EN SALUD.



Fuente: Manual para la evaluación de impacto en salud de los instrumentos de planeamiento urbanístico en Andalucía

La redacción de presente documento para la Valoración del Impacto en Salud del Plan General de Ordenación Municipal de Marbella se basa en la metodología recogida en el "Manual para la evaluación de impacto en salud de los instrumentos de planeamiento urbanístico en Andalucía" elaborado por la Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales en el año 2015.

La metodología que se propone en dicho manual para la realización de una Valoración de Impacto en Salud consta de siete etapas, que se especifican a continuación:

- Descripción de la planificación, indicando la situación de partida existente en el término municipal como el objetivo final que se persigue con la redacción del Plan General. El objetivo es disponer esta información de forma que ayude a identificar



todos los elementos y cuestiones con mayor repercusión en el bienestar de la población y se referencie geográficamente.

- Descripción de la población implicada y de su vulnerabilidad a través de variables sociales, económicas, ambientales, demográficas y de salud, así como de la percepción que ésta tiene de su entorno. Debe prestarse especial atención a los grupos de población más vulnerables y a las inequidades en salud existentes.
- Identificación y caracterización de los cambios que la planificación introduce en las cuestiones que más influyen sobre la salud, tales como movilidad, ocupación del territorio, acceso a zonas verdes, calidad ambiental y convivencia ciudadana.
- Análisis preliminar (cualitativo) de los potenciales impactos sobre la salud que puedan introducir los cambios identificados en la etapa anterior.
- Estudio de la relevancia de dichos impactos a través del uso de indicadores y estándares de comparación.
- Análisis en profundidad de aquellos impactos que se consideren relevantes para 1) describir y priorizar los impactos potenciales en salud y 2) incorporar medidas adicionales para optimizar el resultado en salud del proyecto. Esta etapa sólo se realizará en caso de detectarse potenciales impactos significativos en salud.
- Obtención y redacción de conclusiones, que podría llegar a incluir la revisión del proyecto y la introducción de medidas adicionales.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

5



Hacienda electrónica  
local y provincial  
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET



## ANTECEDENTES

Con fecha 20/11/2020 se dio entrada por Registro General de la Consejería de Familia y Vivienda MEMORIA RESUMEN PARA CONSULTA PREVIA SOBRE EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MARBELLA (MÁLAGA) dentro del trámite previsto en el artículo 13 del Decreto 169/2014, de 9 de diciembre.

El 02/02/2021 se recibe en el Registro General del Excmo. de Marbella resultado de la consulta previa mediante Informe de la Consejería de Familia y Vivienda de fecha 21/01/2021, el cual indica que:

*“Una vez examinada la documentación presentada por el personal técnico de esta consejería, se le comunica que, efectuado el proceso de cribado sobre las medidas previstas, nuestro parecer es que en la memoria se han analizado y optimizado de forma correcta los posibles impactos sobre la salud derivados de las actuaciones anteriormente descritas y que no puede descartarse que tengan la suficiente relevancia como para justificar un análisis en mayor profundidad de los mismos ni la introducción de medidas adicionales. En consecuencia, no puede eximirse a este instrumento de planeamiento urbanístico de someterse a evaluación de impacto en salud.*

*No obstante, se aprovecha esta contestación a sus consultas previas para comunicarle información de su interés relacionada con el alcance, amplitud y grado de especificación con el que deberá realizarse la Valoración del Impacto en la Salud (en adelante, VIS), así como, sobre los factores, afecciones y demás consideraciones que, de acuerdo con la información de que disponga la Consejería competente en materia de salud, deban tenerse en cuenta para valorar el impacto en la salud del plan que pretende tramitar.*

*Como ayuda para determinar el alcance de la VIS, los aspectos y determinantes de la salud que deben ser tenidos en cuenta a la hora de describir, valorar y optimizar los impactos estarán asociados a los ya descritos en su memoria-resumen, para los que sugerimos, además, que se prioricen y ordenen de la siguiente manera:*

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

6

### FIRMANTE

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

### CÓDIGO CSV

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

### URL DE VALIDACIÓN

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

### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

- Impactos asociados a la movilidad (interna y externa del municipio, ya que el mismo se ve atravesado por vías de alta capacidad), haciendo especial hincapié en la accesibilidad universal a bienes, servicios y equipamientos (al tratarse de diversos núcleos que en muchos casos no poseen servicios propios) y en el servicio prestado por el transporte público y los medios de transporte no motorizados.
- Impactos asociados al metabolismo urbano, haciendo especial hincapié en la cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio y a la contaminación del aire por sustancias y por ruido (en especial al proveniente del tráfico y de las actividades turísticas).
- Impactos asociados al diseño urbano, en especial a lo que se refiere a la consecución de una ciudad compacta y diversa y la habilitación de espacios de encuentro poblacional de libre acceso, sobre todo los que permiten la práctica de ejercicio físico, como parques y jardines.
- Impactos asociados a la habitabilidad del espacio urbano y la convivencia ciudadana, prestando especial atención a la regeneración de áreas urbanas, a la atención global a las inequidades (secundariamente a la población más vulnerable) y al acceso a la vivienda y sus servicios (especialmente, en los núcleos rurales y la atención a las necesidades de VPOs).

Respecto de la amplitud de la VIS, se significa que la misma debe estar relacionada con la relevancia de los impactos descritos; en este caso particular, cabe decir que el documento presentado resulta bastante correcto en este sentido, destacando tanto el enfoque (centrado en la optimización de los impactos sobre la población) y la comprensión de los aspectos relacionados con la salud de la ciudadanía, como la intención de completar la descripción de los impactos observados con una cuantificación basada en indicadores. Para estos últimos, sugerimos que se incorporen los presentes en los documentos de apoyo a la EIS publicados por esta consejería.

En cuanto al grado de especificación con que deben analizarse y optimizarse los impactos, se indica que éste depende igualmente de la relevancia de los mismos. Los impactos más relevantes en este caso son los relacionados con los indicados

anteriormente, todos los cuales deberían alcanzar, al menos, la fase de determinación de la relevancia, usando indicadores para comparar la situación inicial con la de las diversas alternativas consideradas, de forma que sirvan de respaldo para la toma de decisiones al respecto.

Finalmente, refiriéndonos a la orientación o alcance global que se debería dar al documento, se quiere significar que el objetivo último de un procedimiento de evaluación del impacto en salud debería ser ayudar a incorporar el factor salud en la toma de decisiones de una actuación. Por ejemplo, en esta innovación, este objetivo se traduciría en ayudar a visualizar en qué medida repercutiría sobre la población las nuevas determinaciones del PGOU de Marbella y cómo la alternativa finalmente elegida contribuye a optimizar el bienestar de la misma comparando los resultados en salud con los que se obtendrían con cualquiera de las opciones consideradas y qué actuaciones adicionales pueden adoptarse para optimizar dichos resultados, reduciendo los impactos negativos y maximizando los positivos.

Además, puede ser de su interés conocer que la Consejería de Salud y Familias ha puesto a su disposición en la página web una guía metodológica para la realización del documento de Valoración de Impacto en la Salud que incluye una metodología de evaluación, listados de chequeo para identificar impactos en determinantes y en la salud, criterios para valorar la relevancia de los mismos y muchas otras herramientas para simplificar la tarea de los promotores con documentos y enlaces para obtener y usar la información pertinente desde el punto de vista de la salud, programas y recursos de tratamiento de las mismas y consejos y métodos prácticos para fomentar e incorporar la percepción de la ciudadanía en la toma de decisiones.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

8



Hacienda electrónica  
local y provincial  
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

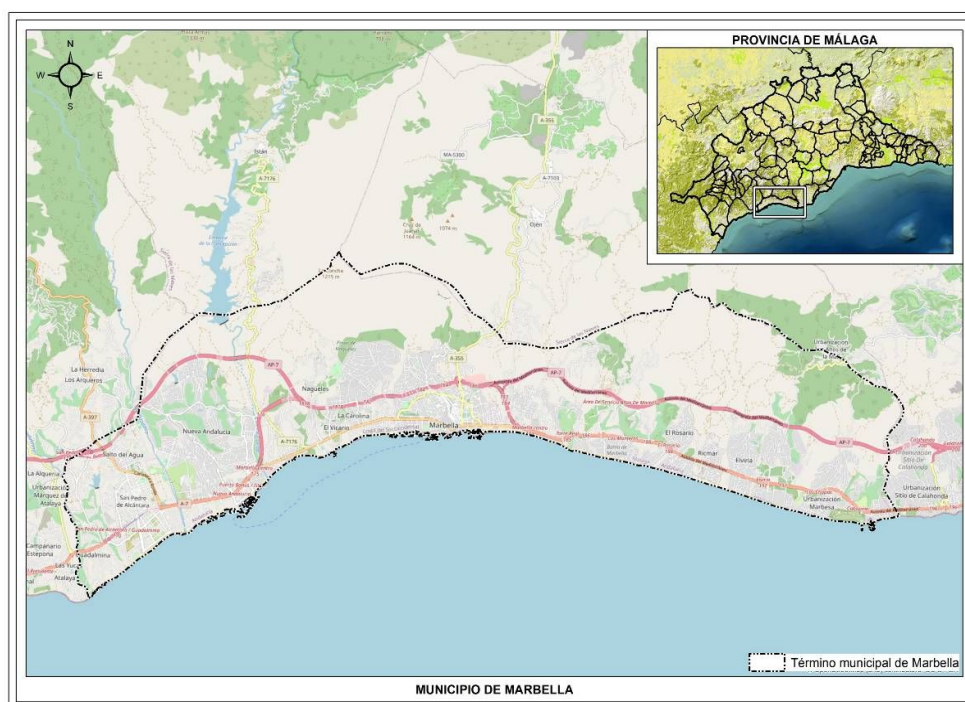
16/08/2022 10:14:33 CET

## a) DESCRIPCIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO.

### a.1) Ámbito de actuación del planeamiento.

El municipio de Marbella se localiza en la costa de la provincia de Málaga, integrada en la comarca de la Costa del Sol Occidental. Se sitúa a orillas del Mediterráneo, entre Málaga y el estrecho de Gibraltar, sobre la falda de Sierra Blanca. Su término municipal ocupa una superficie de 117 Km<sup>2</sup>, atravesados por la autovía y la autopista de peaje del Mediterráneo, principales accesos al municipio.

#### LOCALIZACIÓN DEL MUNICIPIO DE MARBELLA



Es una de las ciudades turísticas más importantes de la Costa del Sol y de toda España. Durante la mayor parte del año es centro de atracción del turismo internacional gracias principalmente a su clima y su infraestructura turística. Protagonista en la temprana revolución industrial española en el siglo XIX, Marbella ha experimentado un crecimiento

continuo a lo largo del siglo XX y comienzos del siglo XXI, desarrollando una economía basada en la oferta turística destinada a visitantes y residentes temporales de medio y alto poder adquisitivo.

El ámbito de actuación del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) de Marbella es la totalidad del término municipal de Marbella.

El término municipal, como ámbito claramente delimitado, y el Ayuntamiento, como representación de la ciudadanía que ocupa ese territorio, son dos instituciones de larga tradición histórica y fuerte arraigo en nuestro país. Por eso, el municipio ha sido siempre el espacio básico para la convivencia, un espacio ordenado urbanísticamente a través de los instrumentos de planeamiento general.

El ámbito del Plan General de Marbella corresponde, por tanto, a su término municipal completo, que limita con los municipios vecinos Estepona, Benahavís, Ojén, Istán y Mijas.

## **a.2) Objetivo y justificación del instrumento de planeamiento. Principales acciones o ejes de actuación.**

### **a.2.1) Objetivos del instrumento de planeamiento.**

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;
- 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;

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

10

#### **FIRMANTE**

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

#### **CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### **URL DE VALIDACIÓN**

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

#### **NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

#### **FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET

- 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.

Promover el desarrollo sostenible solo puede hacerse desde una perspectiva global. Para ello se definen 3 ejes sostenibles: 1.- Sostenibilidad ambiental, 2.- Sostenibilidad económica y 3.- Sostenibilidad social.

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

## DIRECTRICES DENTRO DEL MARCO DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Para conseguir una ciudad ambientalmente más sostenible, el 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.

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. 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. Existe el reto de cómo implantar la ciudad de proximidad en la ciudad dispersa. Para dar solución al reto, el Plan propone

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

12

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET



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 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.

El protagonismo actual del vehículo privado y su excesiva ocupación ha reducido la calidad y 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 (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**:

### 5. Fortalecer los corredores fluviales.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

14



Hacienda electrónica  
local y provincial  
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

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 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. Existen 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 del 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.

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.

## 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.

## 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 extrapole 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 ello, el Plan se basa 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 asociados 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. El Plan considera 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.

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.

Se puede 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 éste 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 se debe 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.

#### 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. El Plan defiende la potenciación del deporte en aras a 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**. Se necesita un deporte adaptado a todas las edades y condiciones. Para ello, el Plan se basa 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 píxel).

- 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.
- 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 lleva implícito que la ciudad dispersa carezca de equipamientos deportivos. Nada más lejos de la realidad, existe equipamiento deportivo repartido por todo el municipio, sin embargo, se debe 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 a equipamiento de alta competición se refiere, así como a equipamientos asociados con el medio natural. Se debe 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 condiciona 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 sistemas de equipamientos. El Plan se centra en los ciudadanos para poner a su servicio la edificación y la urbanización, y así valerse 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 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: poniendo especial énfasis en la oferta educativa.
- b) Impulsar la rehabilitación de la arquitectura patrimonial. 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.

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 mayoritaria de las empresas digitales caben perfectamente en los espacios disponibles en las ciudades y prefieren estar lo más 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.

La Innovación tecnológica no es suficiente para hacer ciudad, sin embargo, se debe valer 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.

#### **a.2.2) Justificación del instrumento de planeamiento.**

El planeamiento general urbanístico actualmente en vigor en el municipio es el PGOU de 1986, tras anularse el PGOU de 2010 por el Tribunal Supremo en tres conocidas sentencias, de octubre de 2015, motivadas, entre otros fundamentos de derecho, en la carencia de procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica en la tramitación del PGOU aprobado definitivamente en 2010.

El PGOU de 2010 había superado el procedimiento de prevención ambiental al que lo sometió la Comunidad Autónoma de Andalucía, la Evaluación Ambiental, conforme a la versión de la LGICA vigente durante su tramitación. Pero dicho procedimiento no es completamente asimilable a la Evaluación Ambiental Estratégica descrita en la Directiva EAE, que era el que se debía haber seguido, según ha sentenciado el Tribunal Supremo. Sentencias similares han anulado otros Planes Generales urbanísticos coetáneos como los de Jaén, El Puerto de Santa María (con Recurso de Casación presentado ante el TS) o Chiclana de la Frontera, por citar solo las más conocidas en Andalucía.

La reactivación del PGOU de 1986 no ha sido automática, pues ha precisado que el Pleno del Ayuntamiento apruebe el Texto Refundido del PGOU de 1986, el 29 de septiembre de 2017, la modificación de su normativa urbanística, el 16 de mayo de 2018, y el Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU de 1986, el 27 de julio de 2018.

Además, la reactivación del PGOU de 1986, un Plan General aprobado hace más de 30 años, cuya normativa urbanística no ha sido el soporte para todas las actuaciones ejecutadas, bien porque algunas se han apoyado en el PGOU de 2010 bien porque otras se ejecutaron al margen de dicho Plan, provoca incoherencias y desajustes del instrumento de planeamiento general con la realidad física actual del territorio marbellí, con la ciudad construida o con el nuevo marco normativo territorial, urbanístico y sectorial, en el que destaca particularmente la normativa de carácter ambiental.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

24



Hacienda electrónica  
local y provincial  
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

#### **FIRMANTE**

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

#### **CÓDIGO CSV**

3c9cfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### **URL DE VALIDACIÓN**

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

#### **NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

#### **FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET

El Plan de 1986 pretendía corregir el modelo territorial heredado del Plan del 1968, que se basaba en la diferenciación entre los núcleos urbanos y las urbanizaciones residenciales turísticas –las denominadas “urbanizaciones autosuficientes”, desarrolladas en el marco de la Ley del suelo de 1956. Durante el periodo desarrollista, las urbanizaciones turísticas habían crecido en Marbella de forma desordenada, colmatando el litoral y avanzando hacia el interior, apoyándose en escasas infraestructuras. Este crecimiento desordenado también afectaba a los núcleos urbanos de Marbella y San Pedro de Alcántara, que se extendían en zonas de ensanche desorganizadas, con bloques de gran altura y escasas dotaciones públicas junto a áreas de ciudad jardín de baja densidad, situadas al Noroeste de dichos núcleos.

La estructura urbana a la que se enfrenta el PGOU de 1986 estaba conformada por la antigua carretera N-340 (actual autovía del Mediterráneo, A-7) y una serie de vías de penetración hacia el norte o el sur, terminadas en fondo de saco, sin conexión entre ellas, donde las zonas verdes ocupaban las vaguadas y la propiedad privada bloqueaba el acceso al litoral.

Para corregir esta situación, el Plan propone:

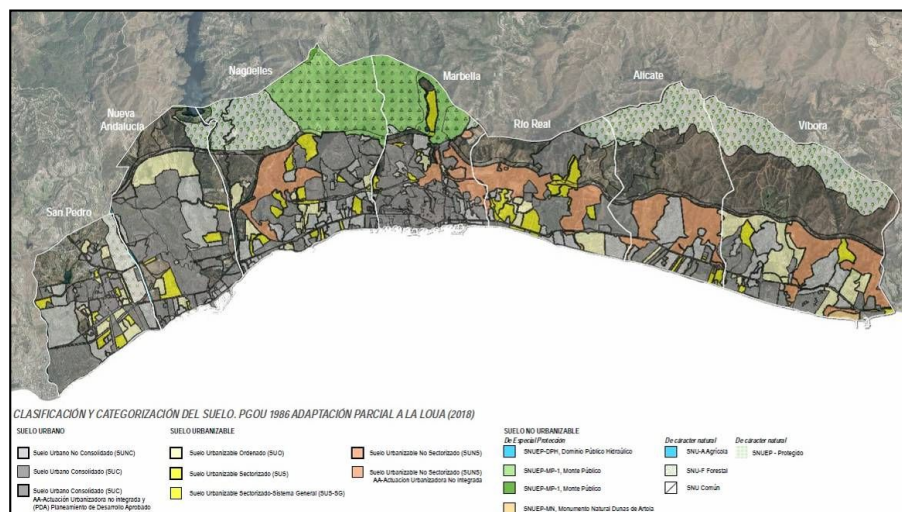
- Conseguir una alternancia entre las zonas libres públicas y las zonas de crecimiento, basada en la calificación como zonas libres de los suelos colindantes con los cauces públicos y las vías públicas, entre la antigua carretera N-340 y la playa.
- Establecer como límite físico del crecimiento al Norte, la traza prevista para la nueva autovía, con las excepciones de Elviria y Las Lomas de Marbella.
- Configurar como gran reserva turística la zona occidental, donde se concentran las operaciones más importantes de ejecución de sistemas generales, mientras que se limita el crecimiento en la zona oriental.
- Fomentar el desarrollo de lo que el Plan denomina "tercer núcleo", en la zona de las Chapas, dotándolo de las infraestructuras y elementos estructurales necesarios.
- Prever un crecimiento ordenado de los núcleos, fundamentalmente en San Pedro Alcántara, basado en la ocupación de los suelos vacantes y de las zonas de ensanche.

Sobre estas bases el Plan define una estructura territorial y urbana basada en las siguientes operaciones:

- Creación de los sistemas generales de comunicaciones, infraestructuras, áreas libres y equipamientos necesarios para paliar los déficits existentes.
- Realización de "operaciones de cosido" entre urbanizaciones, apoyadas en la red viaria, sendas peatonales y zonas verdes.

- En los núcleos urbanos se proponen operaciones de ensanche, remodelación, rehabilitación y dotación de zonas verdes, equipamientos y servicios (incluyendo la reurbanización).

En el año 1991 se inicia un nuevo proceso de revisión del PGOU que no fue aprobado definitivamente por parte de la Comunidad Autónoma y que el Equipo de Gobierno municipal acordó aprobar por silencio administrativo en 1998, aunque no disponía de competencias para ello. Ante esta circunstancia, en noviembre del 2000, la administración autonómica publicó la normativa del Plan del 86, al que consideraba único plan válido. Con el Plan General de 1998 como referente, que el TSJA anuló en marzo del 2005, se firmaron numerosos Convenios Urbanísticos y se concedieron un gran número de licencias. Ante la grave situación urbanística creada, la Junta de Andalucía decidió intervenir las competencias municipales, encomendando el gobierno municipal a una Comisión Gestora que gobernó el Ayuntamiento de Marbella durante 14 meses, desde de la primavera de 2006 hasta los elecciones municipales de 2007. Formada la nueva corporación municipal se inicia un nuevo proceso de revisión que conducirá a la aprobación definitiva del PGOU en 2010. Como ya se ha descrito más arriba, en 2015 el PGOU de 2010 fue anulado por el Tribunal Supremo. Esos acontecimientos explican los desajustes entre las previsiones del PGOU de 1986 (plan vigente) y la realidad física actual. En la siguiente cartografía se representan las distintas clases de suelo de la adaptación parcial a la LOUA del PGOU de 1986.





La práctica urbanística a lo largo de más de tres décadas ha consolidado como suelo urbano terrenos propuestos en el PGOU de 1986 como nuevos desarrollos, esto es, como suelo urbanizable, lo que hace que la propuesta de crecimiento de este Plan parezca más contenida. No obstante, teóricamente todavía restarían más de 1.800 Ha de suelo urbanizable por ejecutar, lo que representaría un crecimiento superior al 40 % respecto a la ciudad consolidada, si bien, el porcentaje real es menor dado que no se ha tenido en cuenta en el cómputo las ocupaciones irregulares en parte de estos suelos. En lo que respecta al suelo no urbanizable, el PGOU de 1986 incluía en esta categoría 5.014 Ha, un 43,88% de la superficie del término municipal.

En relación a los espacios libres, actualizando los cálculos realizados en el Documento de Adaptación Parcial a la LOUA del estándar de Sistemas Generales de Parques, Jardines y Espacios Libres Públicos, se obtiene 11,24 m<sup>2</sup>/habitante para una población de hecho prevista por el PGOU de 242.772 habitantes y 26,43 m<sup>2</sup>/habitante si se toma la población de derecho a 1 de enero de 2019, esto es, 143.386 habitantes. Estos estándares están por encima de las exigencias establecidas en la LOUA y responden al modelo de ciudad jardín, que ha sido siempre un modelo de referencia para Marbella.

El proceso de ocupación del suelo a través de intervenciones autónomas y aisladas, que se viene produciendo desde mediados del siglo pasado, ha ido conformando un continuo urbano fragmentado, adosado al litoral, con tendencia a la colmatación y de uso predominante residencial, que genera múltiples impactos sobre el medio ambiente y sobre la calidad de vida de los ciudadanos. Poner freno y revertir esas tendencias negativas que deterioran el medio ambiente, afectan a la calidad de vida de los ciudadanos y cuestionan el futuro de la actividad turística del municipio no es posible hacerlo con los instrumentos de los que dispone el PGOU 1986 ni con una Modificación Puntual de sus determinaciones, pues afectan al propio modelo de ciudad y a determinaciones que tiene carácter no ya estructural sino estratégico y cuyo contenido debe fraguarse, conforme a la normativa de aplicación y a la lógica de la planificación, en la formulación, redacción y tramitación de un Nuevo Plan General.

Los efectos ambientales y sobre la salud más destacados que se derivarían del mantenimiento del PGOU de 1986 son los siguientes:

1. El desarrollo y ejecución de las previsiones del PGOU de 1986, que no se sometió a ningún procedimiento de prevención ambiental, provoca efectos negativos difíciles de valorar y controlar sobre el conjunto de los factores ambientales, y por ende, sobre la salud de los ciudadanos.
2. El modelo de ciudad del Plan de 1986 ha sido superado por la práctica urbanística durante más de 30 años, está desactualizado pues no responde a la realidad territorial y urbana de la actual Marbella, mucho menos a las necesidades actuales de la población marbellí, que, con datos de 2019, 143.386 habitantes (Padrón Municipal de Habitantes), dobla a la de 1986, 74.807 habitantes.
3. El modelo de ciudad no es conforme con el principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, frenando las políticas urbanas puestas en marcha por el propio Ayuntamiento (Plan Estratégico de Marbella - San Pedro 2022, Plan de Movilidad Urbana Sostenible) y otras instituciones para alcanzarlo y ello condiciona la mejora de la calidad del medio ambiente urbano y la salud de los habitantes de Marbella.
4. El actual modelo de ciudad fragmentado y desarticulado, disperso, con urbanizaciones-isla en fondo de saco y con varios núcleos urbanos que no ejercen funciones centrales, es un modo ambientalmente ineficiente de ocupar el suelo, de promover un estilo de vida saludable, y de proteger y potenciar el patrimonio natural y los valores paisajísticos, que con las determinaciones del PGOU de 1986 no resulta factible subvertir.
5. La transformación urbanística acelerada y extensiva del suelo, en el proceso de ocupación de las últimas décadas, y el crecimiento urbano disperso se ha efectuado a costa de la utilización ineficiente y creciente de los recursos naturales propios del municipio y externos al mismo, tendencia que con el PGOU de 1986 se mantendría en el tiempo y podría en riesgo la sostenibilidad ambiental del sistema.
6. El PGOU de 1986 no permite conjugar la planificación urbanística con la planificación de la movilidad y obliga a prolongar en el tiempo un modelo de movilidad insostenible basado en el uso intensivo e ineficaz del vehículo privado.

### a.2.3 Principales acciones o ejes de actuación.

#### 1.- EL MODELO GENERAL DE ORDENACIÓN DEL MUNICIPIO.

El nuevo modelo de ordenación de Marbella, o como diríamos comúnmente, 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.

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 recualificar su litoral y revalorizar la basílica 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.

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 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 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 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 recualificar 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.

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 espacio público 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 Molineros 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.

## 2.- DELIMITACIÓN DE CLASES Y CATEGORÍAS DE SUELO.

La nueva legislación urbanística andaluza (LISTA) distingue, como explica su Exposición de Motivos, dos clases de suelo: suelo rústico y suelo urbano, desapareciendo el suelo urbanizable. Otras novedades en cuanto a las categorías de suelo, son la eliminación de la categorización del suelo urbano como consolidado y no consolidado y la revisión de las categorías de suelo rústico. Todo ello dentro del marco establecido en la legislación estatal básica. A la vista de esta regulación, el Plan General de Ordenación Municipal divide el término municipal en suelo urbano y suelo rústico. El suelo urbano comprende los terrenos que conforman la ciudad existente lo que incluye aquellos vacíos integrados en la malla urbana. El suelo rústico se divide en las siguientes categorías: suelo 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.

### DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO

### DELIMITACIÓN Y CATEGORÍAS EN SUELO RÚSTICO

#### SUELO RÚSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN SECTORIAL

- 1.- Dominio público marítimo-terrestre: (SREP-DPMT)
2. Montes públicos: (SREP-MP)
- 3.- Espacios Naturales Protegidos: (SREP-ENP)
- 4.- Vías pecuarias: (SREP-VP)

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

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

#### SUELO RÚSTICO PRESERVADO POR LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

- 1.- Georrecurso Conglomerados de Marbella
- 2.- Zona de protección exterior del Monumento Natural Dunas de Artola
- 3.- Embalse de Las Medranas

#### SUELO RÚSTICO PRESERVADO POR LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

#### SUELO RÚSTICO COMÚN

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

## 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:

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

En el suelo rústico del PGOM se establecen las siguientes zonas:

Zona 1. Conservación de Valores ambientales (CVA)

Zona 2. Valores paisajísticos o ambientales (VPA)

Zona 3. Afectados por flujos preferentes (AFP)

Zona 4. Valores naturales o rurales (VNR)

Zona 5. Entorno del medio urbano (EMU)

Zona 6. Suelo sin valores ambientales (SVA)

## 3.- EL ESQUEMA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES Y DEL FUTURO DESARROLLO URBANO

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 entendiendo 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 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.

### Sistema General de Espacios Libres

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. 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 (directriz 8. Potenciar el litoral y directriz 5. Fortalecer los corredores fluviales).
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 (directriz 6. Mejorar la red de espacios libres y zonas verdes.)
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 (directriz 7. Integrar la red de áreas libres con sendas peatonales).

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.



Espacios Libres. El total de superficie computada existente destinada a Espacios Libres es de 184.228,39 m<sup>2</sup>

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m <sup>2</sup> )	Sup. a ampliar (m <sup>2</sup> )
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	

Zonas Verdes (Parques forestales). El total de superficie computada existente destinada a Zonas Verdes (Parques Forestales) es de 656.559,12 m<sup>2</sup>.

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m <sup>2</sup> )	Sup. a ampliar (m <sup>2</sup> )
SG-AL-35	Parque Elviria Sur	La Vïbora	Existente	Urbano	126.294,27	
SG-AL-36	Parque Nagüeles	Nagüeles	Existente	Urbano/Rústico	335.011,00	
SG-AL-37	Parque Pinar del Alicate	Alicate	Propuesto	Rústico		
SG-AL-38	Parque Puerto Rico	Marbella	Existente	Rústico	195.253,85	

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

34

Zonas Verdes (Parques litorales). El total de superficie computada existente destinada a Zonas Verdes (Parques Litorales) es de 74.780,05 m<sup>2</sup>

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m <sup>2</sup> )	Sup. a ampliar (m <sup>2</sup> )
SG-AL-25	Parque de las Dunas	Alicate	Rústico	Propuesto		
SG-AL-26	Parque Dunas de Artola	La Víbora	Rústico	Propuesto		
SG-AL-27	Parque Ranchotel	La Víbora	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	Alicate	Urbanoi	Existente	1.950,40	
SG-AL-30	Parque Real de Zaragoza	Alicate	Urbano	Existente a ampliar	14.668,83	5.124,05
SG-AL-31	Parque Hotel Pinomar	Alicate	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	Río Real	Urbano	Existente	35.004,34	

Zonas Verdes (Parques urbanos). El total de superficie computada existente destinada a Zonas Verdes (Parques Urbanos) es de 784.207,82 m<sup>2</sup>.

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m <sup>2</sup> )	Sup. a ampliar (m <sup>2</sup> )
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 Víbora	Urbano	Existente	91.290,27	
SG-AL-15	Parque Vigil de Quiñones	Marbella	Urbano	Existente	30.352,77	
SG-AL-16	Parque Xarblanca	Marbella	Urbano	Existente	16.765,78	
SG-AL-17	Parque Trapiche	Marbella	Urbano	Existente	26.109,59	
SG-AL-18	Parque Siete Revueltas	Alicate	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 Víbora	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	

**Zonas Verdes (Parques fluviales).** El total de superficie computada existente destinada a Zonas Verdes (Parques Fluviales) es de 685.938,08 m<sup>2</sup>.

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m <sup>2</sup> )	Sup. a ampliar (m <sup>2</sup> )
SG-AL-39	Parque Arroyo Guadalpín	Marbella	Urbano	Existente a ampliar	106.106,22	50.152,10
SG-AL-40	Parque Arroyo Realejo (tramo norte)	Río Real	Urbano/Rústico	Propuesto		
SG-AL-41	Parque Arroyo Realejo 2	Río Real	Rústico	Propuesto		
SG-AL-42	Parque Arroyo Siete Revueltas	Río 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 Alicate	Alicate	Urbano	Existente	13.627,80	
SG-AL-46	Parque del Arroyo Sequillo	Alicate	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	4.599,96	17.908,40
SG-AL-47	Parque del Arroyo de San Francisco	La Víbora	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	Río Real	Urbano/Rústico	Propuesto		3.594,14
SG-AL-50	Parque Arroyo Calera	Río Real	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	7.322,25	53.267,00
SG-AL-51	Parque Arroyo Paloma	Río 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

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

36

### Techo Poblacional

Según queda justificado en la memoria del Plan 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 m <sup>2</sup>
Zonas Verdes:	
Parques Forestales	656.559,12 m <sup>2</sup>
Parques Litorales	74.780,05 m <sup>2</sup>
Parques Urbanos	784.207,82 m <sup>2</sup>
Parques Fluviales	685.938,08 m <sup>2</sup>
Total Zonas Verdes	2.201.485,07 m <sup>2</sup>

Que arroja una suma total de 2.385.713,46m<sup>2</sup> lo que supone que para el techo poblacional indicado se obtiene un estandar de 12,20 m<sup>2</sup> /habitante.

### **Sistema General de Equipamientos Comunitarios**

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 unos 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.

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 se encuentra 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 polifuncionales), 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 polifuncionales previstas en distintas zonas como La Campana, en San Pedro Alcántara.
- Por último no habría que olvidar la importancia estratégica de Marbella a nivel sub-regional, 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.

Una adecuada red de equipamientos básicos debe conseguir satisfacer las necesidades tanto de educación, como de salud, servicios sociales, deporte y cultura, para dar respuesta a necesidades básicas de interacción social y de relación entre las personas, establecer normas y redes sociales, crear y mantener relaciones de confianza mutua entre las personas y desarrollar la colaboración social entre los diversos grupos de una comunidad que permita el uso individual de las oportunidades surgidas a partir de esa colaboración.

El diseño de estos espacios debe incorporar condiciones favorables para el bienestar físico y psicológico de las personas, sin barreras de accesibilidad ni elementos que generen sensación de inseguridad. El espacio público y los equipamientos deberán ser ergonómicos y confortables, dominando los espacios con buena visibilidad.

#### Descripción del Sistema General de Equipamientos Comunitarios.

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 en 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 comunitarios 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.
- **Ciudad de la Educación y el conocimiento.** Situada en la margen izquierda del Río Guadaiza 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 Benabolá.
- **Auditorio La Cantera.** Situado al norte de la urbanización Sierra Blanca, en Nagüeles, 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.

**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. Los emplazamientos de estos equipamientos vendrán 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.

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 se encuentran 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 se encuentran 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:

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

41



- **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.

#### 4.- COMUNICACIONES. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

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.

##### 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 m<sup>2</sup> 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:

##### Respecto del POTA:

- 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 estanciales 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.

##### Respecto del POTCSO (en Fase de Avance):

- 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.

### 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 más 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.

### La Jerarquización y nuevas funcionalidades del Sistema General Viario propuesto

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).

#### 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 para dichos motivos de viaje.
- Autovía A-7. Con funcionalidad de medio recorrido de carácter metropolitano. No obstante en 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.

#### 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 viarios existentes, y en su caso, adaptando secciones viarias a esa nueva función de distribuidor longitudinal interbarrios.

#### 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:

- Nuevo enlace completo en AP-7 con Hospital de la Costa del Sol.
- Nuevo enlace en la A-7 (sentido Cádiz-Málaga) con Carretera de Istán A-7176.
- 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).
- 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).

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

46

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

- 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).
- Remodelación de Ramales de enlace de Río Real (PK 185+080).
- Reordenación de Acceso, Vía de Servicio y Carriles de Trenzado en tramo de la A-7 en la Zona de El Pinar.
- Reordenación de accesos, Vías de Servicio y Carriles de Trenzado en Tramo de la A-7 entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara.
- Nuevos enlaces de Carretera en A-355 (Zona futuro Palacio de la Justicia y otros equipamientos comunitarios).
- 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).
- 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).
- Puente sobre Río Guadaiza en sustitución de vado inundable (Zona Cortijo Blanco).
- Semipeatonalización de Ricardo Soriano.
- Reordenación de Sección Viaria y funcionalidades de Intersecciones de la Avda. Huerta de Los Cristales.

#### 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.

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 aparcamiento regulado (Zona SER) en el centro, que ha expulsado hacia la periferia la demanda de nuevos aparcamientos.
- 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.

## El nuevo Modelo de Transporte Público Urbano e Interurbano

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.

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.

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.

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

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.

## Sistema de Redes Peatonales y Ciclistas.

Los tipos de vías y redes ciclistas que se tendrán en cuenta en la planificación urbanística detallada serán las 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 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.
- 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. 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 (interáreas funcionales).

Los sistemas de bicicleta pública serán 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.

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.

#### **Mejora en las Relaciones y accesibilidad Puerto – Ciudad**

Los contactos entre la zona portuaria 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. 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.

#### **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 Nodo 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.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

51

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.

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 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 con una buena accesibilidad próxima al enlace de la AP-7. Asimismo, tal y como se diagnosticó 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. Con un carácter secundario los accesos desde el enlace La Cañada, para la mercancía procedente del interior del Guadalhorce.

#### **El Helipuerto Municipal de Marbella.**

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

52

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET

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 Helipuerto 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 para trayectos comarcales o regionales.

#### **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 bicis 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 Helipuertos Autonómicos o los Municipales. Se entiende por Helipuerto 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 viandante 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

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 movilidad generada en el ámbito del estudio objeto de un instrumento de ordenación

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

55

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET

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.

## 5.- INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

### 1. Recursos, captaciones, red en alta y regulación

Se adopta como directriz del presente Plan la que emana del vigente Plan Hidrológico de 1er ciclo de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas 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 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.

Los nuevos elementos propuestos son:

- Construcción de Depósito de Regulación de unos 20.000 m<sup>3</sup> de capacidad (ya que también se dará cobertura a Guadalmina) a ubicar en la zona del Gamonal a la cota + 85.
- 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.
- 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.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

57



## 2. Red de distribución

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 mediadas. También permitirá el desarrollo de un panel de control del funcionamiento en tiempo real de la red y la elaboración de pronóstico de distintos escenarios de desarrollo.

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**

Completar anillo perimetral del núcleo urbano:

Eje Pablo Picasso- Manuel Cantos

Eje Los Geranios-Eduardo Evangelista hasta cinturón exterior

Avda. Oriental-Fuentenueva-Campo Fútbol

Cierre anillo zona oeste Virgen del Rocío-José Echegaray-El Ingenio, etc

Mallado Guadalmina

### **Nueva Andalucía**

Ejecución redes previstas JKL

Puerto Banús

Interconexión zona Aloha con resto Nueva Andalucía.

### **Marbella**

Cierre del anillo principal Carretera de Istán-Urbanización Señorío de Marbella.

Cierre del anillo Carretera de Ojen-Serenata- Duque de Lerma- Polígono La Ermita.

Cierre sur del anillo urbano de Marbella: El Pirulí-Paseo Marítimo- Severo Ochoa-Camino de Pescadores.

Ramal estructurante del sector de Bello Horizonte-Río Real: Camino de Pescadores-Camino de Los Molinos-Urbanización Panorama.

### **3.- Cauces urbanos**

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.

### **4.- Drenaje urbano**

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 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.

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 Cuencas 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 Víbora. 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.

En cualquier caso los colectores generales resultantes de los proyectos citados, tendrán consideración urbanística de sistema general.

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.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

60

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET

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.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

61



Hacienda electrónica  
local y provincial  
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET

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 Víbora
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 m<sup>3</sup>/d (700.000 hab-eq). 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-1	EDAR La Víbora

#### 7.- Reutilización

En la documentación expuesta al público del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuencas 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**

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

#### 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 Benahavís que quedará interpuesta en la línea Costasol–Jordana. 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.

Dado que no se ha recibido respuesta por parte de la principal empresa distribuidora de energía eléctrica en el municipio a la solicitud de información para 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, 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.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

64

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

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
SG-IS.El-7	Red de transporte 220 kV
SG-IS.El-8	Red de distribución 66 kV
SG-IS.El-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.

### 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 amplíe en los siguientes aspectos:

- Elaboración de una información de la infraestructura existente con orientación a la eficiencia, automatización, teledirigida y telegestión.
- 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, especialmente 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.

### 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 debe caerse 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 CO<sub>2</sub> 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 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.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BURO4

68

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.
- [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

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 LUG	Reserva grandes sistemas	Calificación de Sistemas Generales existentes	Reserva y ejecución Sistemas Generales	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			×		×	×

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

71

## 6.- PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA EVOLUCIÓN DEL MODELO DE ORDENACIÓN A MEDIO Y LARGO PLAZO

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

## 7.- CRITERIOS DE INTERVENCIÓN EN LA CIUDAD EXISTENTE.

### Los ámbitos funcionales.

Los Ámbitos Funcionales se definen como aquellos ámbitos espaciales delimitados con el objetivo de posibilitar 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.

También lo que se pretende con los Ámbitos Funcionales es una sectorización del entramado urbano, procurando la descentralización funcional mediante la distribución equilibrada de los servicios y equipamientos.

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.

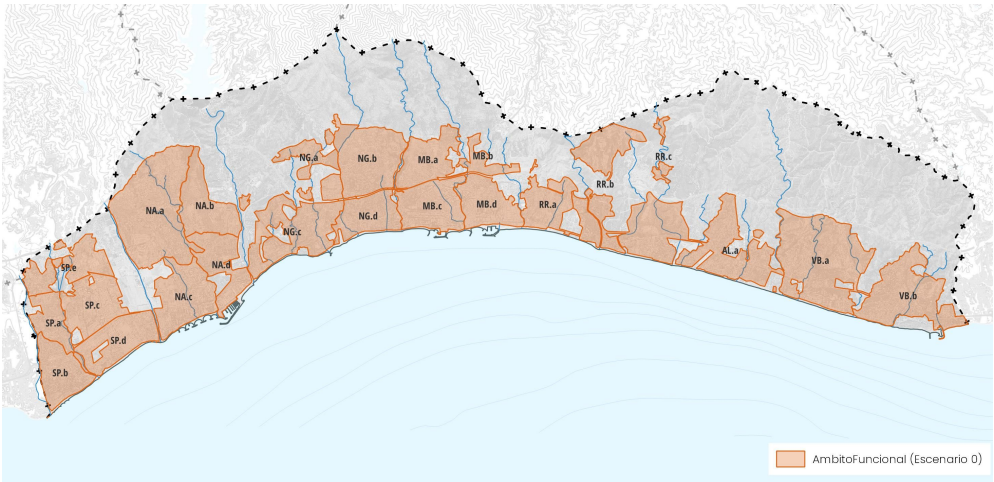
Aplicando las consideraciones anteriores, obtenemos 23 Ámbitos Funcionales, que se describen a continuación. Y en la siguiente tabla, se indica su denominación, y datos acerca de su superficie, n.º de viviendas, y habitantes tanto permanente como aquellos con los que cuenta el Ámbito en los momentos de máxima ocupación:

Denominación		Superficie	n.º viv.	Hab. Permanentes	Hab.máx. Ocupación
SP.a	Guadalmina Norte	1.264.708	1.820	1.964	4.980
SP.b	Guadalmina Sur	1.774.748	1.527	1.297	4.273
SP.c	San Pedro Alcántara	2.384.637	10.170	28.010	28.686
SP.d	Nueva Alcántara	2.162.321	3.916	4.178	11.281
SP.e	Valle del Sol - Las Medranas - Fuentedel Espanto - El Salto	1.950.648	595	1.988	1.988
AN.a	La Campana	5.048.904	6.678	9.241	16.918
AN.b	Aloha - Colonia El Ángel	2.356.082	2.856	1.774	7.197
AN.c	El Rodeo	3.009.208	6.156	5.138	17.754



VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE MARBELLA (MÁLAGA).  
DOCUMENTO PREVIO

AN.d	Puerto Banús - Río Verde	2.339.329	4.356	1.892	13.747
NG.a	Camino de los Manchones	2.598.182	1.060	1.005	2.911
NG.b	Sierra Blanca	2.977.548	1.338	1.850	3.358
NG.c	Carretera de Istán	4.044.598	3.202	1.359	9.464
NG.d	Casablanca	1.787.615	3.774	3.108	11.222
MB.a	Trapiche	2.007.293	2.306	6.846	6.936
MB.b	La Cañada - Torrecilla	908.390	458	1.105	1.190
MB.c	Marbella oeste	2.201.335	15.629	27.316	42.603
MB.d	Marbella este	2.195.301	12.441	31.837	32.799
RR.a	Bello Horizonte	2.191.765	1.476	2.685	3.742
RR.b	Rio Real	7.035.391	3.778	1.854	9.902
RR.c	Los Molineros	273.039	114	101	279
AL.a	Alicate	3.711.340	3.459	3.578	11.482
VB.a	Elviria	5.442.421	5.578	3.328	18.588
VB.b	Artola	3.928.307	4.433	3.094	15.278



## Bloques de análisis, indicadores y objetivos

Sobre cada Ámbito Funcional se volcará toda la información disponible de los diferentes servicios municipales y de la Junta de Andalucía, con el fin de conseguir generar mapas comparativos que reflejen el funcionamiento actual de la ciudad.

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?	Ratio de espacios libres
¿Cuanto 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?	Ratio de equipamientos
¿Cuanto 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. COMPACTIDAD	
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 de 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
¿Cuento 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.	
¿Cuenta 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 ámbitos 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
¿Cuenta la población con acceso al transporte público?	Proximidad al transporte público
¿Se han diseñado bien los espacios destinados al aparcamiento?	Dotación de aparcamientos fuera de vía pública

### 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.

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.

### Directrices para la ordenación detallada de nuevas actuaciones

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.

#### 8.- ACTUACIONES EDIFICATORIAS, URBANÍSTICAS Y DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA.

##### 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 m<sup>2</sup>, 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.

#### 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 256 viviendas en una superficie de 1.129.470 m<sup>2</sup>.
  - 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 m<sup>2</sup>.
  - 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 m<sup>2</sup>.
- 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 m<sup>2</sup> 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.

#### **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 11 de la presente Memoria. La superficie de estos suelos alcanza los 4.223.760 m<sup>2</sup>.

#### **Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico.**

El 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.

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:

- a) El análisis de parámetros objetivos de crecimiento.
- b) El análisis de parámetros objetivos de demanda o
- c) La imposibilidad de atender las necesidades detectadas en el suelo urbano disponible.

#### **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:



- a) Los que no puedan ubicarse en continuidad con el suelo urbano, debido a la existencia justificada de elementos naturales, infraestructuras o afecciones sectoriales.
- b) 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.
- c) Las agrupaciones irregulares compatibles con el modelo territorial y urbanístico del Plan General.

#### **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 garantiza 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:

- a. 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 compacidad de la actuación en el marco del modelo general de ordenación 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.

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 propuesta 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:

- a. 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.
- b. Propiciar el diseño del espacio público como criterio primero de ordenación.
- c. 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.

d. 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.

e. 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.

f. 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.

g. Fomentar la utilización de pavimentos para la reducción del efecto isla de calor urbana.

h. 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 compacidad 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.

## 9.- LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE VIVIENDA PROTEGIDA

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 del 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.

### 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.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

85

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

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.

## 10.- LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

### 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.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BURO4

87

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET

## b) Caracterización de la población y de su entorno.

### b.1) Características de la población potencialmente afectada.

A continuación se analizan los datos estadísticos básicos en relación a la dinámica poblacional del municipio, consultables en la web del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) y basados en las cifras del padrón municipal de habitantes. Se ha establecido un periodo temporal desde inicios del siglo XXI (año 2000) hasta los más recientes, generalmente 2021.

La **Costa del Sol Occidental** está constituida por nueve municipios, de los cuales, seis presentan colindancia con el litoral (Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Manilva y Casares), mientras que los otros tres son exclusivamente de interior (Istán, Benahavís y Ojén). El liderazgo se encuentra en Marbella, apareciendo Estepona y Fuengirola como centros intermedios. Tiene una extensión superficial de 941 km<sup>2</sup> de superficie, siendo la población empadronada en 2021 de 426.775 habitantes, que se duplica si se considera la población real residente, con estancias mínimas entre uno y seis meses al año, y que puede alcanzar el millón si se contabiliza la población residente flotante de carácter turístico.

POBLACIÓN DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (2021)

Ámbito	Nº habitantes	% sobre el total comarcal
Benahavís	7.829	1,8
Casares	7.342	1,7
Estepona	71.925	16,9
Fuengirola	82.585	19,4
Istán	1.520	0,4
Manilva	16.849	3,9
Marbella	147.958	34,7
Mijas	86.744	20,3
Ojén	4.023	0,9
Municipios litorales	413.403	96,9
Municipios interiores	13.372	3,1
<b>Costa del Sol Occidental</b>	<b>426.775</b>	<b>100</b>

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

El desglose de esta **población por municipios**, permite analizar el peso poblacional por ámbitos territoriales y pone de manifiesto el desequilibrio existente. La concentración del 97% de la población en los municipios litorales muestra el contraste poblacional existente entre estas áreas litorales y las áreas interiores.

En efecto, a diferencia del crecimiento y desarrollo del litoral de la comarca, las áreas serranas interiores han sufrido, además de procesos de pérdida de población, el debilitamiento de las bases productivas y económicas tradicionales. En cierta medida, ha habido un trasvase de población desde estos núcleos hacia las áreas más dinámicas del litoral, especialmente en las relaciones empleo-residencia, donde existe una relación relativamente importante de estos núcleos con Marbella que, junto a Estepona y Fuengirola se configuran como primeros asentamientos turísticos, sirviendo de base para colonizar el frente litoral. La colonización de la línea de costa aprovecha la cercanía del recurso más deseado, la playa, al eje de servicio que articula el frente costero en los primeros tiempos: la carretera N-340.

#### DENSIDAD DE POBLACIÓN EN LOS MUNICIPIOS DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (2021)

Municipio	Hab/Km <sup>2</sup>
Benahavís	53,8
Casares	45,2
Estepona	523,6
Fuengirola	8.013,2
Istán	15,3
Manilva	473,9
Marbella	1.263,4
Mijas	583,4
Ojén	47,0
Municipios litorales	676,2
Municipios interiores	40,5
Costa del Sol Occidental	453,2

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

En 2021, Marbella concentra a casi el 35% de la población total de la Costa del Sol Occidental, en una superficie de unos 117 Km<sup>2</sup>, por lo que obtiene una **densidad de población** de más de 1.200 Hab/Km<sup>2</sup>. Se trata de una muy alta densidad de población que duplica a la media del conjunto de municipios costeros de la comarca y que solo es superada



por la alcanzada en Fuengirola, tratándose del municipio con mayor densidad de población de toda Andalucía, con más de 8.000 Hab/Km<sup>2</sup>.

Desde comienzos del siglo XXI hasta la actualidad, la Comarca de La Costa del Sol Occidental ha crecido poblacionalmente en mayor medida que la provincia de Málaga, concretamente más del doble (casi un 70% frente a un 30%), y a su vez, la provincia de Málaga a crecido, proporcionalmente, el doble que Andalucía (que alcanza poco más del 15%).

En términos absolutos, el **mayor crecimiento se da en los municipios litorales**, destacando a Mijas y Marbella, con más de 40.000 habitantes desde el año 2000. En términos relativos, destaca el crecimiento de Benahavís (más de un 250%), Manilva (un 185%), así como Casares y Mijas, que han duplicado su población entre ambos años.

INCREMENTO DE LA POBLACIÓN. PERIODO 2000/2021 ANDALUCÍA, PROVINCIA DE CÁDIZ Y  
MUNICIPIOS DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL

ÁMBITO	Incremento relativo	Incremento absoluto
Benahavís	276,6	5.750
Casares	121,9	4.033
Estepona	70,6	29.768
Fuengirola	72,4	34.671
Istán	12,8	172
Manilva	192,1	11.081
Marbella	39,7	42.048
Mijas	107,0	44.832
Ojén	96,44	1.975
Municipios litorales	67,4	166.433
Municipios interiores	144,2	7.897
Costa del Sol Occidental	69,1	174.330
Málaga	32,6	416.800
Andalucía	15,43	1.132.355

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

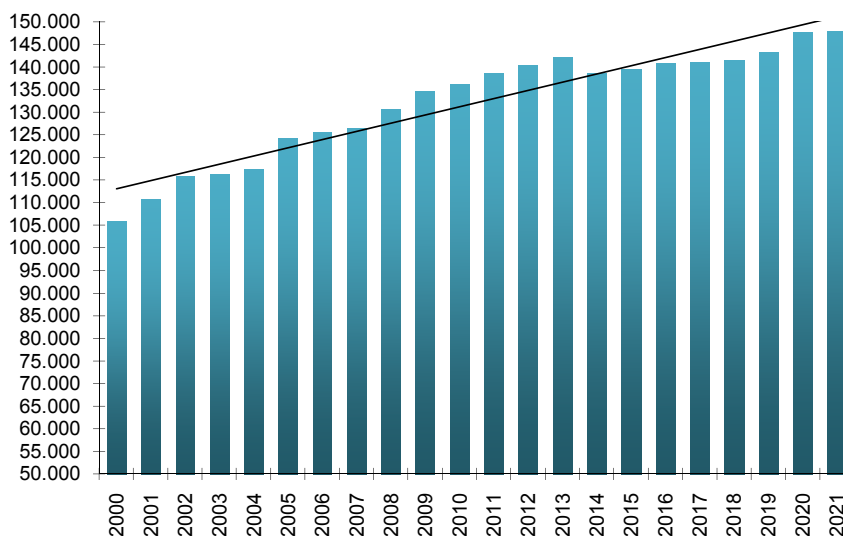
A 1 de enero de 2021, **el municipio de Marbella cuenta con una población de 147.958 habitantes**, lo que supone un incremento del 0,22% respecto al año anterior 2020. Este dato supone ser el máximo poblacional alcanzado por el municipio en toda la serie de datos

analizada. Esta población cuenta con una edad media de 41,01 años, inferior a la alcanzada por la población andaluza (42,1 años) o la malagueña (42,6 años).

La evolución reciente de la población marbellí muestra como desde comienzos del siglo XXI el municipio ha experimentado un constante crecimiento, que alcanza un total de más de 40.000 habitantes entre los años 2000 y 2021, lo que supone un crecimiento relativo de casi el 40% de su población; 10 puntos porcentuales por encima de la media de los municipios malagueños en el mismo periodo (30%) y 25 puntos porcentuales por encima de la media andaluza, cuyo crecimiento ha sido del 15%.

Como se ha adelantado, el crecimiento poblacional ha sufrido una tendencia creciente prácticamente constante entre los años observados, lo que ha supuesto la entrada de una media de 2.000 habitantes al año (crecimiento interanual del 1,7%), destacando 2005 donde se registran casi 7.000 nuevos efectivos. Tan sólo se observa en 2014 una salida de población, equivalente a unos 3.000 habitantes, si bien a partir de ese año se reinicia la tendencia positiva que ha permitido que ya en el pasado 2019 se superase al máximo poblacional que se alcanzó en 2013.

#### EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN DEL MUNICIPIO DE MARBELLA (2000-2021)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

Esta población se distribuye en 11 unidades poblacionales: Marbella, Artola, Elviria, Monteros (Los), Rímar, Río Real, Rosario (El), Nueva Andalucía, San Pedro Alcántara, Salto del Agua y Guadalmina. Entre estas, lo principales núcleos de población son Marbella, que acoge a la mitad de la población del municipio y San Pedro de Alcántara, donde reside algo más del 20%. El resto de la población se encuentra dispersa en multitud de urbanizaciones, entre las que destaca Nueva Andalucía. El núcleo de Marbella es sede de la mancomunidad de municipios de la Costa del Sol y cabeza del partido judicial.

POBLACIÓN EN MARBELLA SEGÚN UNIDADES POBLACIONALES. 2021

Unidad Poblacional	Hombres	Mujeres	Población total	
	nº	nº	nº	%
MARBELLA	35.775	39.438	75.213	50,8
ARTOLA	1.687	1.686	3.373	2,3
ELVIRIA	1.734	1.856	3.590	2,4
MONTEROS (LOS)	752	778	1.530	1,0
RÍCMAR	552	598	1.150	0,8
RÍO REAL	2.058	2.155	4.213	2,8
ROSARIO (EL)	1.093	1.219	2.312	1,6
NUEVA ANDALUCÍA	9.346	9.837	19.183	13,0
SAN PEDRO ALCÁNTARA	15.162	16.573	31.735	21,4
SALTO DEL AGUA	800	778	1.578	1,1
GUADALMINA	1.874	2.141	4.015	2,7
DISEMINADO	38	28	66	0,0
Total Municipio Marbella	70.871	77.087	147.958	100,0

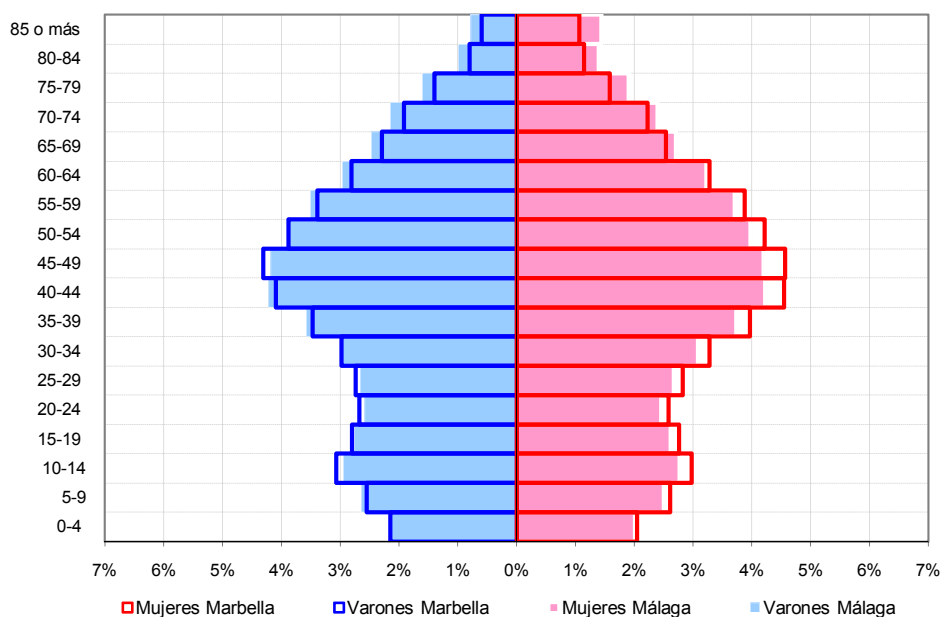
Fuente: Nomenclátor. Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

En la siguiente **pirámide de población** se representan los grupos quinquenales de población por edad y sexo en el municipio de Marbella y provincia de Málaga en 2021. La pirámide de población marbellí comparte similitudes con la situación promedio alcanzada en su entorno provincial. En general, ambas figuras muestran una figura regresiva, en la línea de la tendencia española actual, marcada por el aumento poblacional del periodo comprendido entre los años 1950 – 1970, el aumento de la esperanza de vida, la componente migratoria y por el descenso y control paulatino de la natalidad a partir de los años 80 del pasado siglo.

Los porcentajes de uno y otro espacio territorial proporcionan pirámides de población con bases reducidas, propias de sociedades avanzadas donde se comienza a denotar en gran

medida el envejecimiento paulatino de la población y las dificultades para asentar un relevo generacional.

PIRÁMIDE DE POBLACIÓN COMPARATIVA MUNICIPIO DE MARBELLA Y PROVINCIA DE MÁLAGA 2021



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

El **reparto poblacional según grandes grupos de edad** se expresa en la siguiente tabla, a la que le han incorporado además los porcentajes de Andalucía y España para su análisis comparativo.

GRANDES GRUPOS DE EDAD SEGÚN ÁMBITOS (%) AÑO 2020

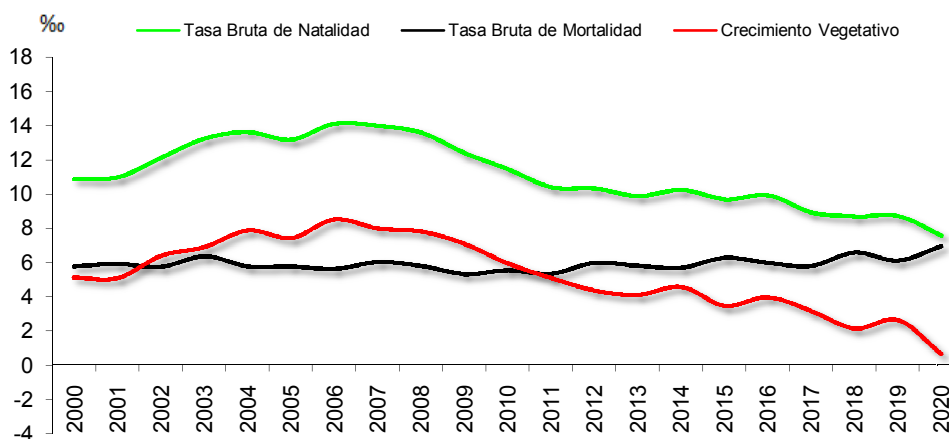
GRUPOS DE EDAD	Marbella	Málaga	Andalucía	España
0-14	15,4	15,0	14,5	13,5
15-44	38,7	37,6	36,6	35,3
45-64	30,3	29,6	29,4	29,4
más de 65	15,6	17,8	19,6	21,8

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

En el municipio y con respecto a su entorno provincial, regional y nacional se registra un mayor porcentaje de población joven y de población en edad de trabajar en edades más tempranas (menores de 44 años), así como un menor porcentaje de población anciana. Por tanto, se puede afirmar que Marbella cuenta con una estructura de población más joven que la media de municipios tanto de la provincia de Málaga como de Andalucía, así como del resto de España.

El **crecimiento vegetativo** del municipio arroja un saldo positivo durante todo el periodo analizado, lo que significa que desde comienzos de siglo los nacimientos han superado a las defunciones. Se observan dos tendencias: una positiva de 2000 a 2006, caracterizadas por unas altas tasas de natalidad superiores al 12‰ junto a unas tasas de mortalidad inferiores al 6‰; y una negativa, a partir de 2006, donde la tasa de natalidad pasa de una cifra del 14,1‰ a una del 7,5‰ en el último año observado. Es en este año 2020 donde los valores de tasa de natalidad y de mortalidad más se aproximan en toda la serie, lo que supone un crecimiento vegetativo, que si bien aún es positivo, se acerca a 0.

MOVIMIENTOS NATURALES DE LA POBLACIÓN EN MARBELLA (2000 - 2020).



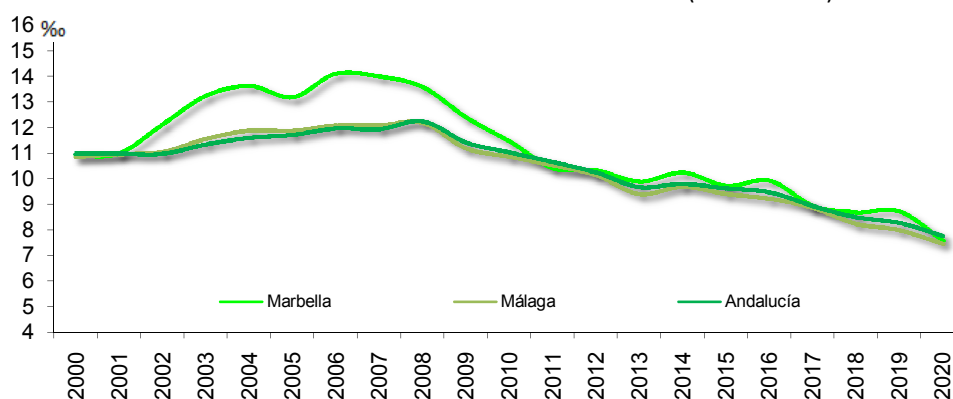
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Existen múltiples aspectos que se han relacionado tradicionalmente con la baja fecundidad generalizada en la mayoría de los países desarrollados. Destacan la crisis económica y, sobre todo, los cambios ideológicos y socioculturales, tales como el aumento del nivel educativo, la

emancipación jurídica, el cambio del rol de la mujer en la sociedad y su incorporación al mercado laboral, la generalización del uso de métodos anticonceptivos, etc. A esto hay que añadir toda una serie de modificaciones producidas en la estructura familiar tradicional con una disminución de la nupcialidad, un retraso en la edad de formación de familias y un aumento de las uniones libres y del número de divorcios, que ha dado lugar a un número cada vez mayor de familias monoparentales o formadas por una sola persona en detrimento de las familias numerosas.

En cualquier caso, en promedio y teniendo en cuenta el periodo observado el municipio se caracteriza por unas tasas de natalidad algo superiores aunque dentro de la media alcanzada en el resto de municipios malagueños o andaluces.

EVOLUCIÓN TASA DE NATALIDAD SEGÚN ÁMBITOS (2000 – 2020)



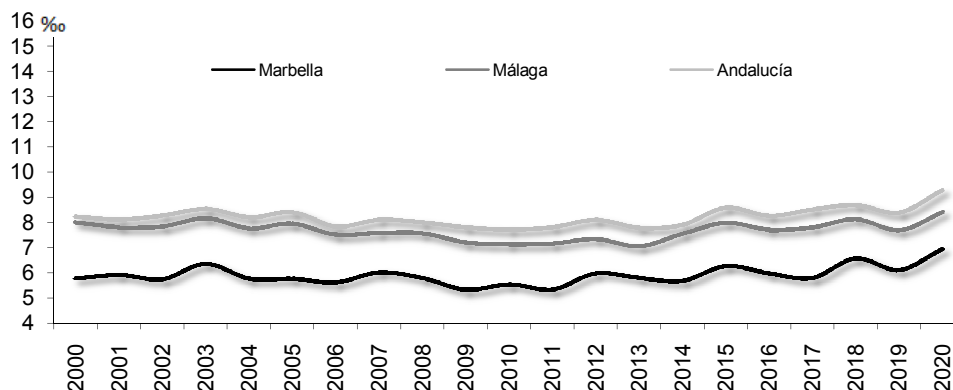
	2000	Media 2000 - 2020	2020
Marbella	10,9	11,1	7,6
Málaga	10,8	10,3	7,4
Andalucía	11,0	10,4	7,7

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Una mayor diferencia significativa, a favor del municipio, se encuentra en la tasa de mortalidad, de un 6,9‰ para el municipio frente a un 8,4‰ en la provincia y 9,3‰, si bien su evolución presenta una tendencia positiva, debido al progresivo envejecimiento de su población. En efecto, los nacimientos siguen una tendencia decreciente mientras las defunciones una levemente creciente; como resultado, el crecimiento vegetativo a pesar de

seguir contribuyendo positivamente en la dinámica poblacional marbellí, sigue una línea descendente, pasando de una tasa de crecimiento natural del 5,1% en 2000 a una máxima del 8,5% en 2006 y finalmente a una del 0,6% en 2020.

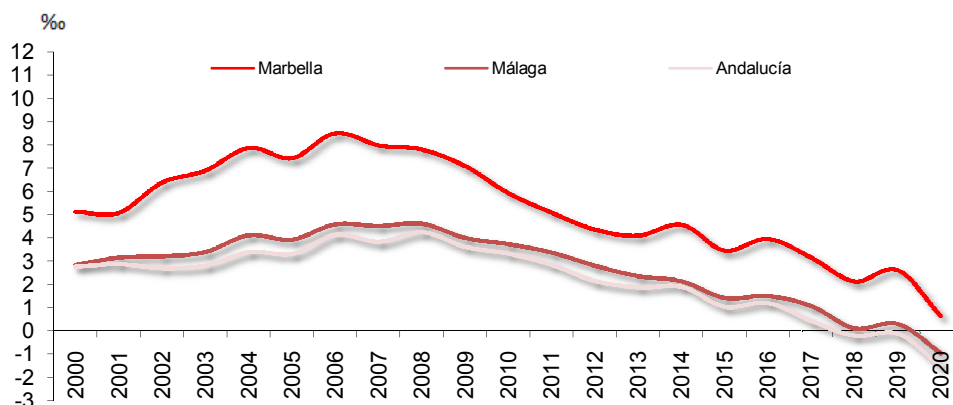
#### EVOLUCIÓN TASA DE MORTALIDAD SEGÚN ÁMBITOS (2000 – 2020)



	2000	Media 2000 - 2020	2020
Marbella	5,8	5,9	6,9
Málaga	8,0	7,7	8,4
Andalucía	8,2	8,2	9,3

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

#### EVOLUCIÓN CRECIMIENTO VEGETATIVO SEGÚN ÁMBITOS (2000 – 2020)



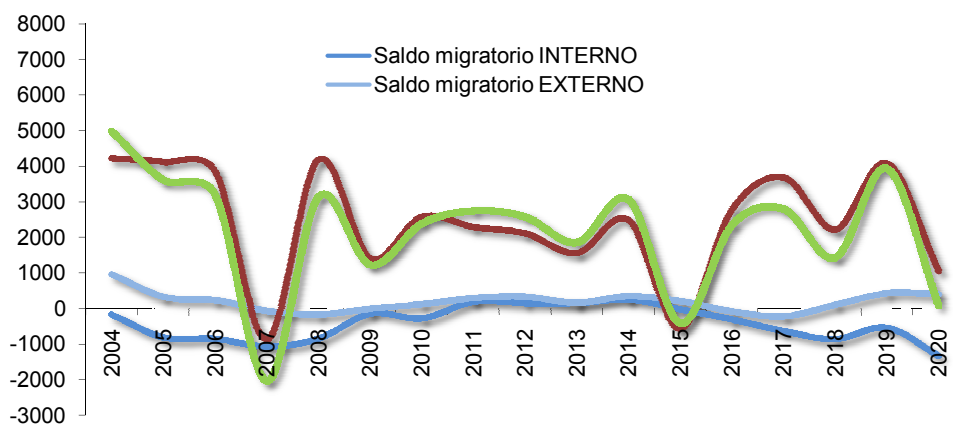
	2000	Media 2000 - 2020	2020
Marbella	5,1	5,2	0,6
Málaga	2,8	2,7	-1,0
Andalucía	2,8	2,2	-1,5

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

El **saldo migratorio** total (interno, externo y extranjeros) en Marbella presenta un balance general positivo durante el periodo 2004 - 2020. El saldo migratorio interno, externo y extranjeros se obtiene tras calcular la diferencia entre inmigrantes y emigrantes, refiriéndose en el primer caso, a las migraciones que se originan entre el municipio en cuestión y cualquier municipio de Andalucía; en el segundo, a las migraciones entre el municipio y cualquier municipio de España; y en el tercer caso, a las migraciones entre el municipio y cualquier país extranjero.

El saldo migratorio que más ha contribuido al crecimiento poblacional del municipio ha sido sin duda el de los extranjeros, que ha supuesto la entrada de más de 35.000 inmigrantes durante el periodo considerado. Tan sólo se observan dos años con un saldo resultante negativo: 2007 y 2015, ocasionado por la salida de población hacia el extranjero. Los flujos migratorios internos y externos adquieren un menor peso relativo y absoluto presentando, en el primer caso, un balance negativo; y en el segundo, uno positivo.

#### MOVIMIENTOS MIGRATORIOS EN MARBELLA (2004 - 2020)



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.



En la comarca de la Costa del Sol Occidental existe un altísimo **porcentaje de población extranjera** (30%) que dobla a la media alcanzada en la provincia de Málaga (16%) siendo esta última a su vez el doble que la del conjunto regional (8,3%). El porcentaje de extranjeros procedentes de la UE es del 55%, en un rango cercano aunque superior la situación que se alcanza a nivel provincial (50%) y regional (40%). La principal nacionalidad en la comarca, así como en la provincia, es la británica, con un rango en torno al 20% del total de extranjeros, a diferencia del conjunto de Andalucía, donde la principal nacionalidad es la marroquí, que representa igualmente alrededor de un 20%.

Por municipios es muy destacable Benahavís, donde los residentes extranjeros superan a los habitantes nacionales. Marbella alcanza un porcentaje de población extranjera del 26,2%, predominando, al contrario que en el resto de municipios de la Costa del Sol Occidental y del conjunto de Málaga y coincidiendo con la situación tipo en Andalucía, la nacionalidad marroquí, que supone ser la nacionalidad predominante en más del 12% de los casos, el porcentaje más bajo de todos los ámbitos territoriales observados, lo que indica a su vez, una mayor diversidad de nacionalidades en el municipio marbellí. Tras la marroquí destaca la británica (10,2%), la ucraniana (7%), la rusa (5,6%) la italiana (5,2%) y la alemana (4%).

**PORCENTAJE DE POBLACIÓN EXTRANJERA Y PRINCIPAL NACIONALIDAD: MUNICIPIOS DEL COSTA DEL SOL OCCIDENTAL, PROVINCIA DE CÁDIZ Y ANDALUCÍA. 2020**

Ámbito	% Extranjeros	% Extranjeros UE sobre Extranjeros	Principal nacionalidad	% Principal nacionalidad sobre total de extranjeros
Andalucía	8,3	40,6	Marruecos	22,16
Málaga	16,0	50,5	Reino Unido	18,46
Costa del Sol Occidental	30,3	55,1	Reino Unido	20,53
Benahavís	60,8	71,4	Reino Unido	33,11
Casares	29,8	78,5	Reino Unido	42,37
Estepona	23,5	55,4	Reino Unido	22,03
Fuengirola	37,4	62,1	Reino Unido	17,81
Istán	17,1	57,4	Reino Unido	23,44
Manilva	37,9	67,1	Reino Unido	37,00
Marbella	26,2	39,1	Marruecos	12,68
Mijas	32,4	62,2	Reino Unido	29,81
Ojén	23,1	54,7	Reino Unido	15,34

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Los datos sobre la **relación entre residencia y lugar de nacimiento de la población residente** en Marbella para el año 2020 son bastante reveladores: reflejan que más del 30% de la población residente en el municipio ha nacido en el extranjero. Esta cifra contrasta con la alcanzada en su ámbito provincial, a su vez relativamente alto (20%), y regional, que se limita a menos del 10%. El porcentaje de nacidos en el mismo municipio se sitúa ligeramente inferior, con un 29%.

RELACIÓN ENTRE RESIDENCIA Y LUGAR DE NACIMIENTO DE LA POBLACIÓN RESIDENTE:  
MARBELLA, PROVINCIA DE MÁLAGA Y ANDALUCÍA. 2020

	Marbella		Málaga	Andalucía
	nº	%	%	%
En el mismo municipio	42.286	28,6	43,9	53,4
En otro municipio, misma provincia	24.135	16,3	20,0	23,2
En otro municipio, misma CCAA, distinta provincia	18.421	12,5	8,4	6,7
En otro municipio, distinta CCAA	14.103	9,6	7,6	6,3
En el extranjero	48.688	33,0	20,0	10,4
<b>TOTAL</b>	<b>147.633</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Padrón Municipal de Habitantes

MERCADO DE TRABAJO.

La Comarca de la Costa del Sol Occidental mantuvo una alta **tasa de desempleo** en 2020 que alcanzó una cifra del 19%. Si bien se trata de una tasa menor que la que alcanza su entorno provincial o regional (donde se supera el 22%), es superior a la situación estatal y muy superior a la europea. A nivel municipal existen ciertos contrastes, como Benahavís, cuya tasa es inferior a la tasa estatal o; en el otro extremo, Fuengirola, que sobrepasa el 25%. Marbella se mantiene en una tasa bastante similar a la situación tipo alcanzada a nivel comarcal (19,3%) en este año 2021.

#### TASA DE DESEMPLEO (MEDIAS ANUALES, %) SEGÚN ÁMBITOS TERRITORIALES (2020)

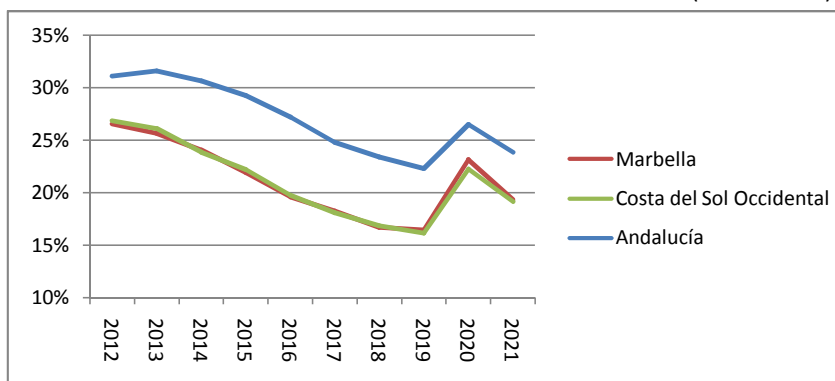
UE-28	6,4
España	13,3
Andalucía	23,8
Málaga	22,8
Costa del Sol Occidental	19,1
Benahavís	10,6
Casares	17,1
Estepona	20,0
Fuengirola	25,2
Istán	17,4
Manilva	21,7
Marbella	19,3
Mijas	22,1
Ojén	18,8

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía y Eurostat. Elaboración propia.

Es, sin duda, el contexto económico actual, condicionado por la crisis sanitaria derivada del COVID-19 la que ha originado un repunte en la tasa de paro en el pasado año 2020 en todos los ámbitos territoriales en unas cifras de paro que desde 2013 venían mostrando una evolución claramente favorable. Si bien, ya en el pasado 2021 se observa una fuerte reducción de las cifras de paro respecto a 2020.

En Marbella se partía de una alta tasa que sobrepasaba el 25% en los años de la recesión económica inmobiliaria hasta un bajar a poco más del 15% en 2019.

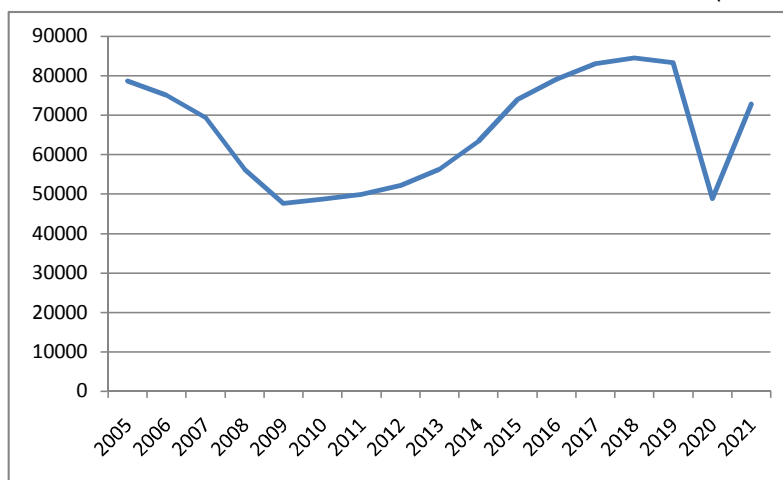
#### EVOLUCIÓN DE LA TASA DE PARO EN MARBELLA Y ANDALUCÍA (2012 - 2021)



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

El impacto de la reducción de la actividad productiva derivada de las medidas llevadas a cabo para afrontar la crisis sanitaria (confinamiento) se ha dejado notar con singular intensidad en el mercado de trabajo. En la siguiente gráfica se observa como en el año 2020 el **número de contratos registrados** en el municipio de Marbella se reduce a cifras equivalentes a las alcanzadas en los años de la recesión económica tras el boom inmobiliario, rompiendo la dinámica de crecimiento y recuperación económica de los últimos años. Si bien ya 2021 arroja unas cifras muy positivas, con un incremento del 50% del número total de contratos.

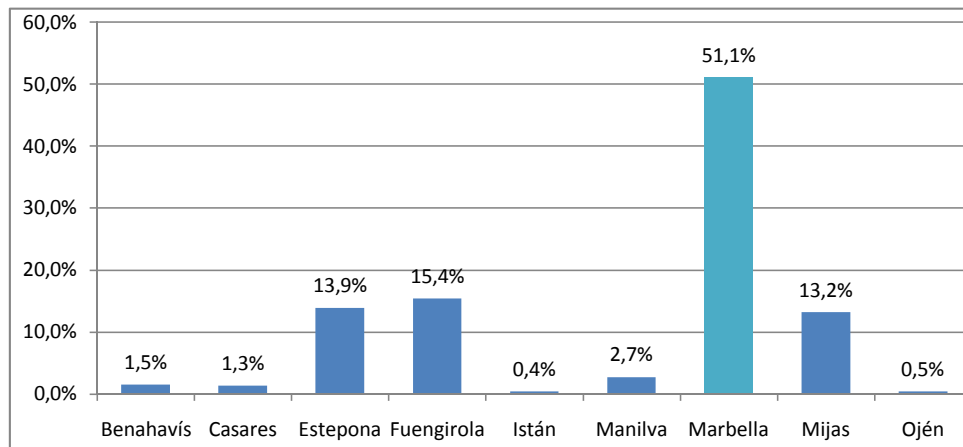
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CONTRATOS REGISTRADOS EN MARBELLA (2005 - 2021)



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

En cuanto a la distribución por municipios de los contratos, hay que destacar el hecho de que más de la mitad de los registrados en la comarca de la Costa del Sol Occidental durante 2021 se efectuaron en el municipio de Marbella (51,1%). A éste, le siguen los registrados en Fuengirola, Estepona, y Mijas. Estos 4 municipios generaron más del 90% de los contratos registrados en 2020 en la Costa del Sol Occidental.

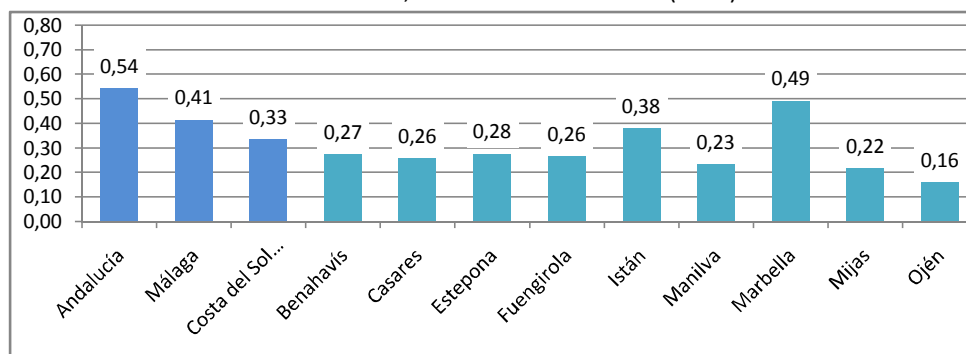
PORCENTAJE DE CONTRATOS REGISTRADOS EN LOS MUNICIPIOS DE LA COSTA DEL SOL  
OCCIDENTAL (2021)



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Si se relaciona el número de contratos registrados con los residentes en cada ámbito territorial se observa como Marbella igualmente se encabeza como el municipio de la comarca de la Costa del Sol occidental que genera un mayor número de contratos por habitante, superando los datos provinciales, aunque por debajo de la media de Andalucía en su conjunto.

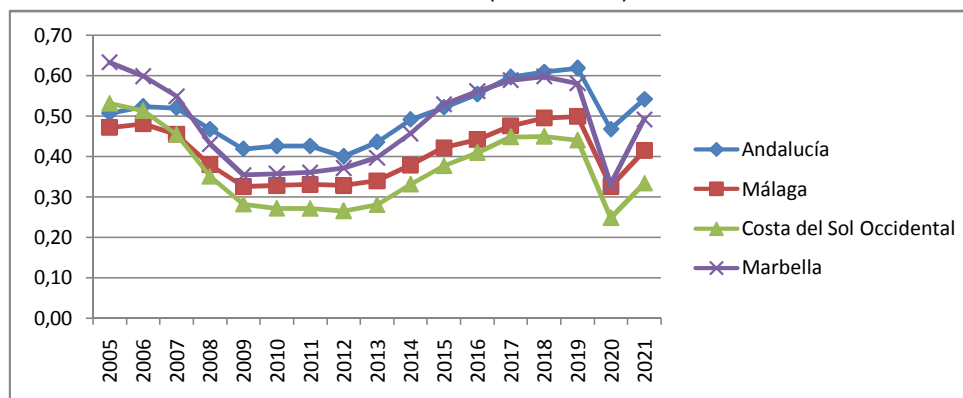
NÚMERO DE CONTRATOS POR HABITANTE EN LOS MUNICIPIOS DE LA COSTA DEL SOL  
OCCIDENTAL, MÁLAGA Y ANDALUCÍA (2021)



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

La evolución de este indicador muestra como en Marbella tradicionalmente se genera un mayor número de contratos por habitante que en su entorno comarcal y provincial. Durante el periodo 2015 - 2018 además alcanzó unas cifras bastante similares a las que se observaron a nivel andaluz.

#### EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CONTRATOS POR HABITANTE EN MARBELLA, MÁLAGA Y ANDALUCÍA (2005 - 2021)



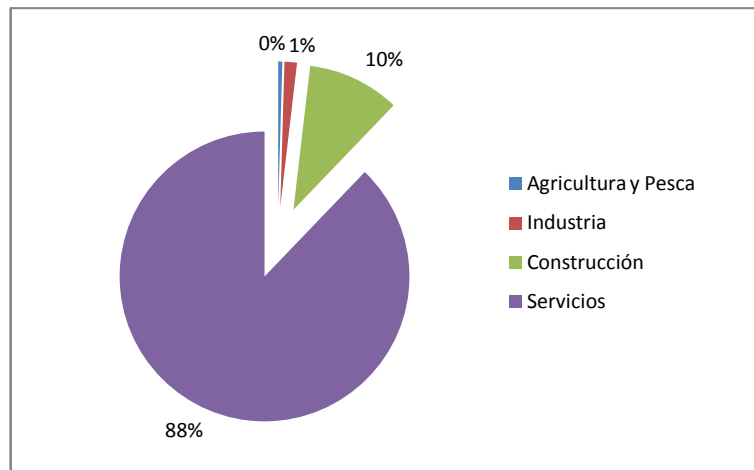
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

La actividad turística es la principal protagonista. Factores clave como un clima benigno, una red de infraestructuras como el AVE, el aeropuerto de Málaga o autopistas, la presencia de establecimientos relacionados con grandes marcas de moda o automoción y la gran oferta hotelera (7 hoteles de 5 estrellas, de los cuales tres ostentan la calificación de Gran Lujo, y 19 de 4 estrellas) convierten a Marbella en destino de lujo por excelencia a nivel provincial y andaluz y refuerzan su sector servicios.

En 2021, los contratos se han realizado en el ámbito del sector servicios en casi el 90% de los casos. Se trata de una cifra superior a la que bajo esta variable el sector servicios alcanza tanto en la media comarcal, provincial y como en el conjunto de Andalucía, donde los contratos en el sector servicios en 2020 han supuesto el 83%, 72% y el 54% respectivamente del total. El sector primario registra un número residual de contratos, apenas el 0,5% de los mismos, en la línea del porcentaje comarcal (inferior al 1%) y muy inferior a la media provincial, del 16%, y del conjunto regional, que supera el 30%. A una gran distancia, la construcción se erige como el segundo sector que concentra un mayor número de contratos (10%), con un peso ligeramente superior al registrado en provincia y región aunque inferior a

la comarca. Po último, la industria, al igual que el sector primario, adquiere un muy bajo porcentaje de contratos, inferiores al 2% en municipio y comarca frente al 6% de Málaga y Andalucía.

#### CONTRATOS REGISTRADOS POR SECTOR DE ACTIVIDAD EN MARBELLA EN 2021



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

#### PORCENTAJE DE CONTRATOS REGISTRADOS POR SECTOR DE ACTIVIDAD: MARBELLA, PROVINCIA DE MÁLAGA Y ANDALUCÍA. 2021

Actividad económica	Andalucía	Málaga	Costa del Sol Occidental	Marbella
Agricultura y Pesca	31,9	12,1	0,9	0,5
Industria	5,9	5,8	1,9	1,4
Construcción	8,0	9,8	14,0	10,3
Servicios	54,2	72,4	83,1	87,9

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

El número de **establecimientos con actividad económica** durante el ejercicio 2020 en el municipio asciende a un total de 21.340. Si se realiza una comparación con 2010, hay que señalar el hecho de que los establecimientos en Marbella han crecido en cerca de un 25% ya que en ese año el número de establecimientos era de 17.130. Este incremento es superior al crecimiento de los establecimientos en el conjunto de la provincia, un 20% entre ambos años y muy superior al que registra Andalucía, donde se han incrementado en un 10%.

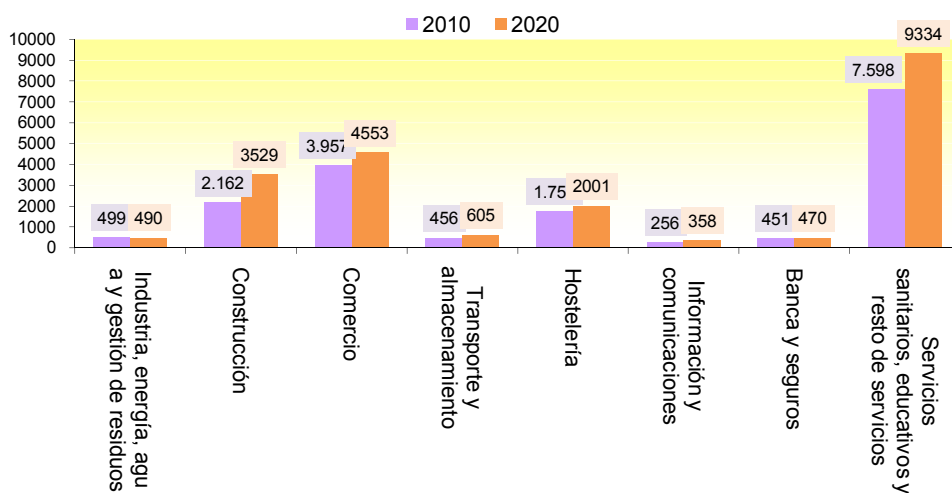
### ESTABLECIMIENTOS CON ACTIVIDAD ECONÓMICA: MARBELLA, PROVINCIA DE MÁLAGA Y ANDALUCÍA. 2010 - 2020

	2010	2020	Tasa de variación
<b>Andalucía</b>	557.179	611.726	9,8
<b>Málaga</b>	123.061	147.092	19,5
<b>Marbella</b>	17.130	21.340	24,6

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Por actividades económicas, destacan los establecimientos englobados en el grupo de servicios sanitarios, educativos y resto de servicios, seguidos del comercio, la construcción y la hostelería, estos tres sectores acaparan a más del 90% de las actividades económicas del municipio. La rama de actividad económica que más ha crecido bajo esta variable ha sido: en términos absolutos, el grupo de servicios sanitarios, educativos y resto de servicios (más de 1.700 nuevos establecimientos); mientras que en términos relativos, la construcción, con un incremento de más de un 60% de sus establecimientos, lo que indica una reactividad de las actividades inmobiliarias.

### ESTABLECIMIENTOS POR ACTIVIDAD ECONÓMICA SEGÚN CNAE 09 EN MARBELLA

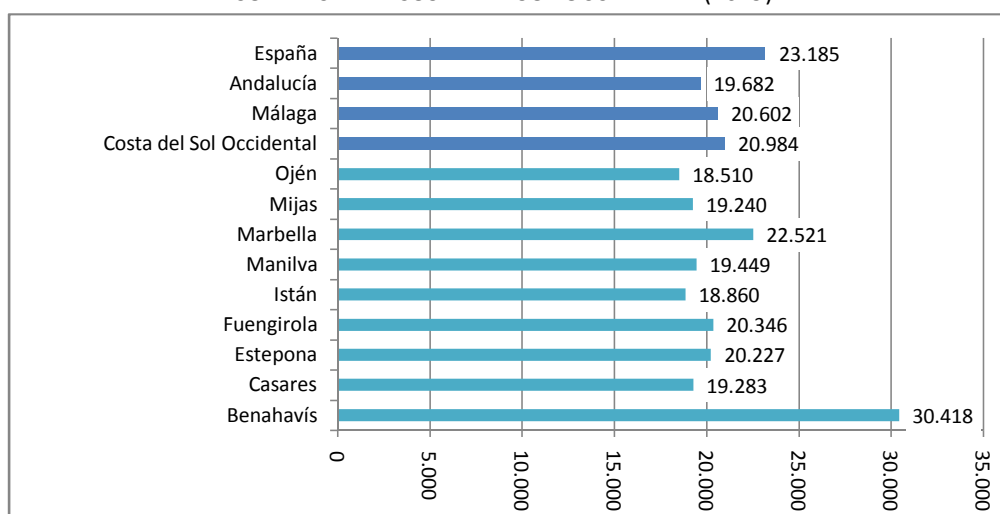


Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.



Según los datos publicados por la Agencia Tributaria sobre la **estadística de los declarantes del IRPF** por municipios en 2019, correspondientes a la declaración que se presentó en 2018, Marbella alcanza una renta media disponible total por declarante de 22.521 €/anuales, ligeramente superior a la media del conjunto que conforman la Comarca, a la provincia, a la media de Andalucía y cercano, aunque inferior a la media que se alcanza a nivel estatal. El único municipio de la comarca que adquiere una renta disponible media por habitante superior a Marbella es Benahavís, que destaca con 30.418 €/anuales.

**RENTA DISPONIBLE MEDIA (€/ANUALES) EN ESPAÑA, ANDALUCÍA, CÁDIZ Y MUNICIPIOS DE LA COMARCA DEL COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (2019)**



Fuente: Agencia Tributaria.

El **Índice o Coeficiente de Gini** mide la proporción acumulada de la población ordenada por los ingresos equivalentes con la proporción acumulada de los ingresos recibidos por los mismos. Se trata de una medida de desigualdad salarial que toma el valor 0 en caso de equidad perfecta y el valor 100 en caso de desigualdad perfecta.

La Costa del Sol Occidental muestra una mayor desigualdad en la distribución de la renta que el conjunto de España (34,9% frente a 32,1%). Los municipios que presentan una mayor desigualdad son Benahavís (el que a su vez, como se ha indicado, presenta mayor renta disponible), seguido de Fuengirola, Manilva y Marbella. El resto de municipios obtiene valores en la media de la comarca o menores.

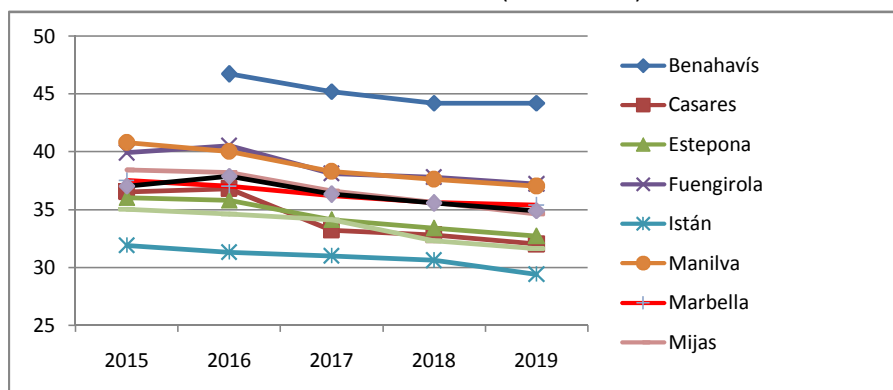
COEFICIENTE DE GINI (%) EN ESPAÑA Y MUNICIPIOS DE LA COMARCA DEL COSTA DEL SOL  
OCCIDENTAL (2019)

	2019
Benahavís	44,2
Casares	32,0
Estepona	32,7
Fuengirola	37,2
Istán	29,4
Manilva	37,0
Marbella	35,4
Mijas	34,6
Ojén	31,6
Costa del Sol Occidental	34,9
España	32,1

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Si se observa su evolución reciente se confirma que todos los municipios, incluido Marbella, han reducido el valor de este coeficiente desde 2015 lo que indica una reducción de la desigualdad salarial.

EVOLUCIÓN DEL COEFICIENTE DE GINI (%) EN LOS MUNICIPIOS DE LA COMARCA DEL COSTA  
DEL SOL OCCIDENTAL (2015 - 2019)



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

## e.2) Rasgos de especial vulnerabilidad, situaciones de inequidad y opinión ciudadana.

La ciudad de Marbella tiene dos áreas muy diferenciadas en su calidad de vida. La zona Norte y Este hacia el interior del territorio por un lado, y la zona Sur hacia la costa por otro. En la zona próxima a la costa, así como todo el entorno del casco histórico, tiene una fuerte actividad económica derivada del fuerte desarrollo turístico de las últimas décadas que ha generado nuevas intervenciones de mejora en todos los aspectos de la ciudad. La parte que limita con el mar se estructura a lo largo del paseo marítimo, con edificios en altura de apartamentos y residencias de lujo. Sin embargo, toda la zona de borde hacia el interior, por el Norte, Este y Oeste, se encuentra mucho más deprimida, por quedar segregada de esta intervención, quedando áreas muy marginales como la barriada de las Albarizas, localizada al Oeste de la ciudad.

El ámbito de Las Albarizas limita al Este con la avenida General López Domínguez y al Oeste con el Arroyo Primero, y está situada junto al Polígono Industrial "La Ermita". En 1991 contaba con 3.686 habitantes y 993 viviendas. El origen del barrio data del año 1.983, como consecuencia del donativo que hizo el Rey Fhad de Arabia Saudita al Ayuntamiento de Marbella, por el cual se edifica en una zona de la barriada de las Albarizas dos bloques de viviendas sociales. Esta zona separada del resto del barrio por el Arroyo Primero, se amplía con la construcción por la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía de nueve bloques más.

El documento "Vulnerabilidad de los barrios del tejido social desfavorecidos de Andalucía" elaborado en 2008 por el Centro de Estudios Andaluces (Consejería de la Presidencia) ya identificaba al barrio de Las Albarizas como zona desfavorecida.

## ZONAS DESFAVORECIDAS EN MARBELLA



Fuente: Vulnerabilidad de los barrios del tejido social desfavorecidos de Andalucía. Centro de Estudios Andaluces (Consejería de la Presidencia, 2008).

Según la Orden de 13 de junio de 2016, por la que se determinan las áreas urbanas socialmente desfavorecidas de Andalucía a los efectos del procedimiento de evaluación de impacto en salud, en su Artículo único, Listado de áreas urbanas socialmente desfavorecidas, punto 1, se establece que a los efectos del procedimiento de evaluación de impacto en salud establecido por el Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, se determinan como áreas urbanas socialmente desfavorecidas las incluidas como Zonas con Necesidad de Transformación Social en el Anexo I del Decreto-ley 7/2013, de 30 de abril, de medidas extraordinarias y urgentes para la lucha contra la exclusión social.

Este Decreto-ley 7/2013, de 30 de abril, de medidas extraordinarias y urgentes para la lucha contra la exclusión social en Andalucía, si bien ha sido derogado por el Decreto-ley 3/2017, de 19 de diciembre, por el que se regula la Renta Mínima de Inserción Social en Andalucía,

incluye como Zonas con Necesidades de Transformación Social en su Anexo I en el municipio de Marbella a la "Barriada Las Albarizas".

Mediante la Orden de 3 de mayo de 2018, se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva dirigidas a entidades locales para el diseño, implantación, ejecución y desarrollo de los planes locales de intervención en zonas desfavorecidas en Andalucía, en el ámbito de las competencias de la Consejería de Igualdad y Políticas Sociales.

Tal y como se señala en dicha orden, la Junta de Andalucía ha elaborado la "Estrategia Regional Andaluza para la cohesión e inclusión social. Intervención en zonas desfavorecidas (ERACIS)", mediante la que se pretende mejorar la situación económica, laboral y social de las personas que residen en un conjunto de zonas de la región en los que existe un elevado riesgo de exclusión, zonas con dificultades estructurales que están ubicadas mayoritariamente en municipios de más de 20.000 habitantes. A través del diagnóstico elaborado para la ERACIS se identifican las zonas desfavorecidas, estableciéndose las mismas (incluyéndose a la Barriada Las Albarizas) en el Anexo I de la Orden de 3 de mayo de 2018, donde se actuará mediante el Plan Local.

Los Planes Locales de Intervención en zonas desfavorecidas se elaborarán siguiendo los principios, ejes, objetivos, medidas, procedimientos, estructuras de gobernanza y criterios definidos en la ERACIS en el proceso de formulación, implementación, seguimiento y evaluación. Para intervenir en estas zonas desfavorecidas será preciso elaborar un Plan Local como condición necesaria para acceder a la financiación.

Los Indicadores de la zona desfavorecida Las Albarizas publicados por la ERACIS son los siguientes:

Denominación	Población 2016	% paro	% anal.f. y sin estudios	% viv. Edif. Mal estado	% pob. Inmig.
LAS ALBARIZAS	6.200	29,15	6,23	0,04	6,16

A continuación, se analiza la evolución de la vulnerabilidad urbana de la ciudad a lo largo de las últimas dos décadas tomando como referencia el '*Catálogo de Barrios Vulnerables e Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana*' realizado por el Ministerio de Fomento en los

años 1991, 2001 y 2011. Como se indica en el propio Catálogo, para poder efectuar comparaciones temporales, se han producido algunos pequeños cambios y ajustes en las fuentes estadísticas y en la metodología a lo largo del período.

El Barrio Vulnerable se define como un conjunto urbano de cierta homogeneidad y continuidad urbanística, vinculado a un Área Estadística Vulnerable, con la intención de establecer una delimitación urbanística que se corresponda con la realidad física y morfológica de la zona. Sus límites se apoyan en las cesiones censales pero no en los distritos censales.

En el Catálogo se consideran tres indicadores básicos de vulnerabilidad urbana (IBVU):

- Porcentaje de población en paro. Población de 16 años o más en situación de paro, respecto al total de población activa de 16 años o más. (%)
- Porcentaje de población sin estudios. Población analfabeta y sin estudios de 16 años o más, sobre el total de población de 16 años o más. (%)
- Un tercer Indicador de Barrio Vulnerable Urbana (IBVU), representativo de las *carencias en las viviendas*. Dado que la información disponible sobre este aspecto en los diferentes Censos de 1991, 2001 y 2011 ha ido variando, este indicador en cada uno de los años ha sido el siguiente:
  - o En 1991, se tomaron 3 indicadores representativos de las carencias en las viviendas: Porcentaje de Viviendas sin Agua Corriente; Porcentaje de Viviendas sin Retrete dentro de la vivienda y Porcentaje de Viviendas sin Baño o Ducha dentro de la vivienda.
  - o En 2001, se tomó el Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo.
  - o En 2011, se ha tomado el Porcentaje de viviendas en edificios en estado de conservación ruinoso, malo o deficiente.

Para la delimitación de las áreas estadísticas vulnerables, y su posterior identificación como barrio vulnerable, se han usado diferentes metodologías, una para 1991 y 2001 y otra para 2011, lo que ofrece una visión aproximada y no detallada de los distintos barrios vulnerables. Como norma general, el valor de referencia de vulnerabilidad se sitúa en superar 1,5 veces el valor de la media nacional, pero en su determinación se atiende también a otras cuestiones,

de manera que finalmente la elección de este valor de referencia se ha realizado de forma cuidadosa en cada uno de los diferentes Catálogos y según una metodología detallada que puede consultarse en los Informes o Síntesis Metodológicas correspondientes a cada una de las fechas (1991, 2001, y 2011).

En la siguiente tabla se resumen los valores nacionales y de referencia para los 3 Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana en el Análisis Urbanístico de Barrios Vulnerables en España referido a los Censos de 1991, 2001 y 2011, señalando en color los valores de referencia usados.

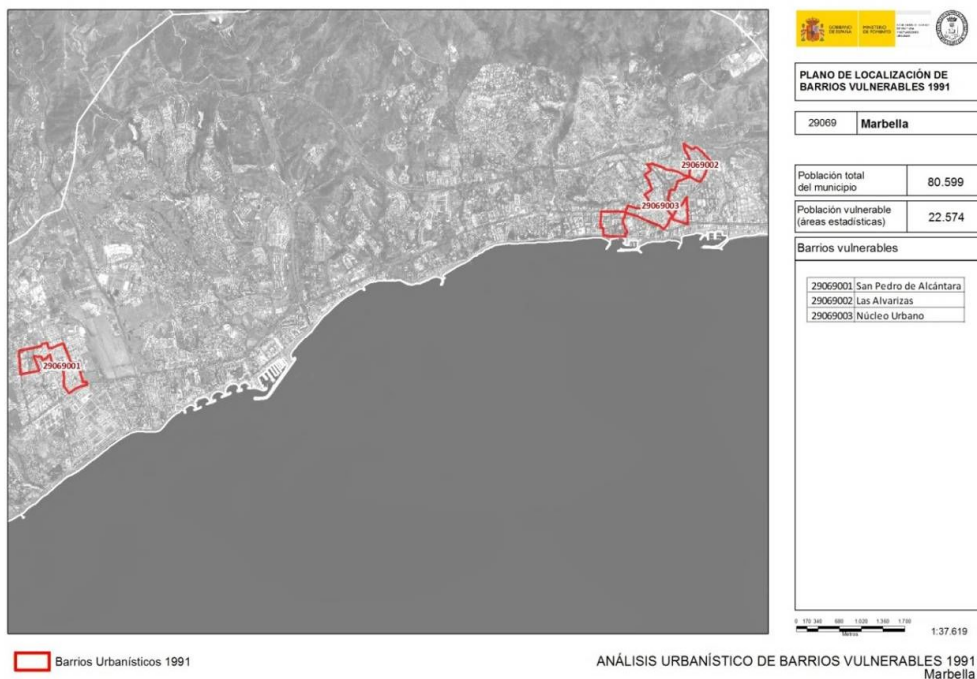
VALORES DE REFERENCIA VULNERABILIDAD URBANA

INDICADORES BÁSICOS DE VULNERABILIDAD URBANA	1991		2001		2011	
	VALOR ESPAÑA	CRITERIO VULNERABILIDAD	VALOR ESPAÑA	CRITERIO VULNERABILIDAD	VALOR ESPAÑA	CRITERIO VULNERABILIDAD
IBVU Paro	19,30%	Mayor que 28%	14,20%	Mayor o igual que 21,30%	29,64%	Mayor o igual que 42,33%
IBVU Estudios	18,78%	Mayor que 28%	15,30%	Mayor o igual que 22,95%	10,92%	Mayor o igual que 16,38%
IBVU Vivienda						
% Viviendas sin Agua Corriente	0,66%	Mayor que 2%	0,59	X	0,16	X
% Viviendas sin Retrete dentro de la vivienda	2,84%	Mayor que 3%	X	X	0,58%	X
% Viviendas sin Baño o Ducha dentro de la vivienda	4,51%	Mayor que 5%	X	X	0,51%	X
% Población en Viviendas sin Servicio o Aseo	X	X	1,00%	Mayor o igual que 2,00%	X	X
% Viviendas en edificios en estado Ruinoso, Deficiente o Malo	10,39%	X	10,09%	X	6,99%	Mayor o igual que 17,5%

Fuente: Ministerio de Fomento.

A continuación se identifican los barrios vulnerables en el municipio de Marbella según el 'Catálogo de Barrios Vulnerables e Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana' realizado por el Ministerio de Fomento en los años 1991, 2001 y 2011.

## ANÁLISIS URBANÍSTICO DE BARRIOS VULNERABLES 1991

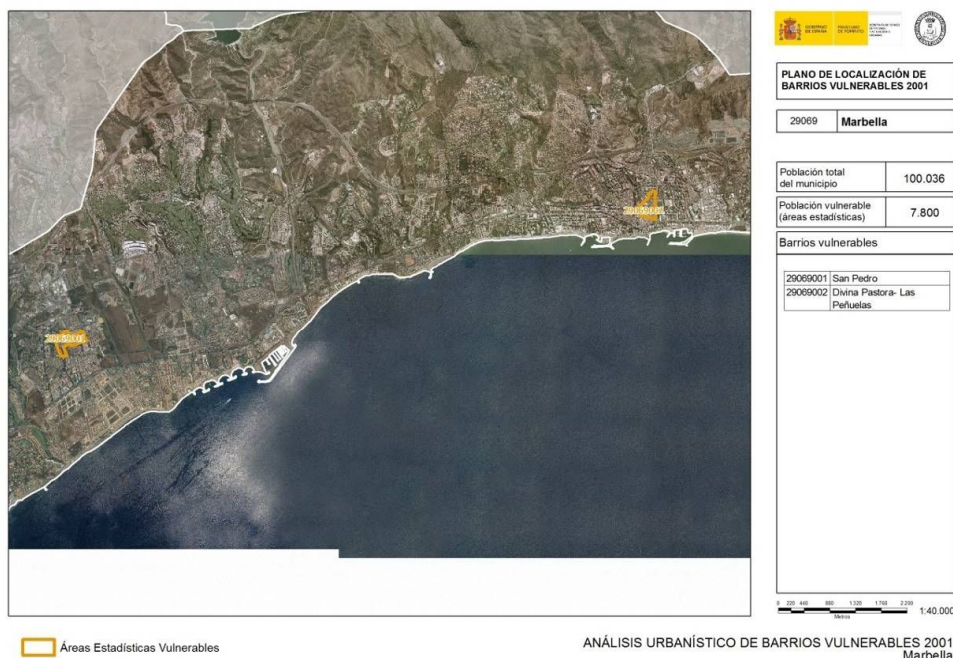


Barrio	Nivel de Vulnerabilidad 1991
San Pedro de Alcántara	Medio (II)
Las Albarizas	Medio (II)
Núcleo-urbano	Medio (II)

Fuente: Visor de barrios vulnerables del Ministerio de Fomento.



## ANÁLISIS URBANÍSTICO DE BARRIOS VULNERABLES 2001



Barrio	Nivel de Vulnerabilidad 2001
Divina Pastora-Las Peñuelas	Medio (II)
San Pedro	Bajo (I)

Fuente: Visor de barrios vulnerables del Ministerio de Fomento.

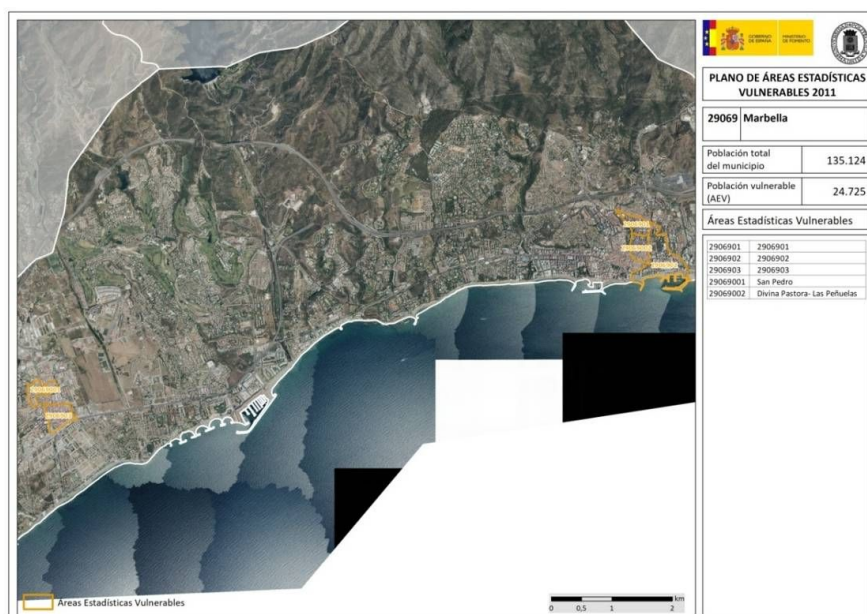
Del mismo modo el catálogo de 2001 identifica otras zonas vulnerables:

1.- LAS ALBARIZAS (distrito 2, secciones: 02.012, 02.014, 02.006), describiéndola de la siguiente manera: "Bloque residencial de promoción pública de los años 60, ubicado junto al polígono industrial de Las Albarizas. Es contiguo a un gran espacio público sin utilizar, el recinto ferial de Marbella, donde se organiza semanalmente el mercadillo. Es una zona muy degradada en Marbella con conflictos sociales."

2.- PLAZA DE TOROS (distrito 1, sección: 01.010), Describiéndola de la siguiente manera: "La sección censal que incluye la plaza de toros de Marbella, destaca por su vulnerabilidad"

respecto de los tres indicadores utilizados como referencia en este estudio, pero no conforma área por no presentar población suficiente. La sección está delimitada por las calles: Avenida de la Reina Victoria, al norte, Avenida del Duque de Lerma, calle San Bernabé, y calle de Fray Agustín San Pascual." Dentro de la sección, la parte aparentemente más degradada se encuentra al Este de la plaza. Es una zona de uso residencial, con bloques de vivienda de cinco a nueve plantas y una tipología de bloque abierto conformando en ocasiones una planta en forma de cruz.

#### ANÁLISIS URBANÍSTICO DE BARRIOS VULNERABLES 2011



Barrio	Nivel de Vulnerabilidad 2011
2906901	Bajo
2906902	Medio
2906903	Medio
Divina Pastora- Las Peñuelas	Medio
San Pedro	Alto

Fuente: Visor de barrios vulnerables del Ministerio de Fomento.

### e.3) Opinión ciudadana.

La participación ciudadana juega un papel fundamental en la planificación urbanística ya que brinda la oportunidad a la ciudadanía de opinar y tomar decisiones en asuntos que repercuten en el entorno que les rodea y, por ende, en su propia salud. Es por ello por lo que la ciudadanía reclama cada vez más su derecho a ser partícipe en los procesos de decisión, al mismo tiempo que las administraciones buscan y precisan de nuevas vías y mecanismos que permitan incluir la participación de manera real y efectiva. La inclusión de procesos participativos en cuestiones de planificación urbanística tiene un impacto positivo sobre la salud pública, siendo cada vez más los estudios científicos que lo avalan. La participación de la ciudadanía, la comunicación de sus inquietudes y preocupaciones, incide de manera positiva sobre diferentes determinantes de la salud, contribuyendo a reducir sus inequidades alcanzando así mayor justicia social y democrática.

Durante la redacción y tramitación del Plan General se han celebrado y se seguirán potenciando, diversas mesas de participación pública. Con carácter previo al inicio de la tramitación urbanística y ambiental del nuevo PGOU, el Avance de Planeamiento ha sido expuesto al público para que se puedan aportar las sugerencias que se estimen oportunas en todos los ámbitos de la ordenación, incluida la evaluación del impacto en salud.

El programa de Participación Ciudadana fue aprobado por la Junta de gobierno del Ayuntamiento de Marbella el pasado 21 de octubre de 2019, con objeto de garantizar el derecho a la participación de los ciudadanos y las entidades asociativas en el proceso de Nuevo Plan General de Marbella.

A continuación se recogen los aspectos más relevantes de los resultados del **Informe de aportaciones a la consulta pública previa llevada a cabo en el marco de la Revisión del PGOU de Marbella**:

- Se han presentado un total de 181 aportaciones, 113 por registro de entrada (23 de ellas presentadas fuera del plazo otorgado) y 68 a través de la página web municipal. Algunas de ellas (6) han sido presentadas por ambas vías.
- En cuanto a quien las presenta, se dividen en aquellas que podrían denominarse institucionales, esto es, Partidos Políticos, asociaciones de ámbito local y similares (13). Las presentadas por Comunidades de Propietarios o Asociaciones de Vecinos

que suman 16. Aquellas suscritas por sociedades mercantiles (48), y el resto (104) presentadas por particulares.

-Del total de aportaciones presentadas, sólo 7 se refieren a la cuestión principal objeto de la Consulta (oportunidad y conveniencia de tramitar un nuevo Plan General). Hay que indicar que todas ellas muestran su conformidad con la propuesta de elaboración del Nuevo PGOU.

-Un 15% se pronuncia sobre cuestiones como la incorporación al proceso urbano de las viviendas irregulares, la recuperación del equilibrio dotacional perdido, cuestiones generales sobre el modelo de ciudad, aspectos medioambientales, de mejora de infraestructuras y de movilidad.

-El mayor porcentaje de las aportaciones (en torno al 80%) versan sobre cuestiones particulares de los que suscriben las mismas. En este sentido, las peticiones son de muy diversa índole, todas referidas a la propiedad del aportante.

-Se han registrado una serie de aportaciones que guardan una estrecha relación con la salud, entre las que se encuentran:

- Ponderación efectos cambio climático.

- Cumplir función social de la propiedad.

- Perspectiva de género y conciliación.

- El fomento de la bioconstrucción y la utilización de energías renovables en las nuevas edificaciones, permitiéndoles disponer de licencias express siempre que cumplan con determinados sellos de calidad ambiental.

- Erradicar actividades marginales como la prostitución.

- El desarrollo de las figuras de huertos urbanos en los diferentes distritos del municipio.

- Se promueva la edificación de una Ciudad Deportiva.

- Abordar problemática de acceso a la vivienda. Previsión de viviendas tuteladas para personas con riesgo de exclusión social, para mujeres víctimas de violencia de género. Centros para personas mayores y con discapacidad, albergues para personas sin techo, viviendas públicas para jóvenes, familiar y personas sin recursos. El Ayuntamiento saque a concurso público terrenos de su propiedad para la promoción privada de VPP.

- En cuanto a las infraestructuras: Aportaciones que entienden que el nuevo Plan debe dar solución alternativa a las previsiones infraestructurales generales del PGOU 86 que han quedado desfasadas u obsoletas y que imposibilitan nuevas actuaciones de transformación en su entorno, especialmente se refiere a la

previsión del PGOU 86 de la AP-7 (SG-C-22). También hay aportaciones que solicitan que se plantee la mejora de la red de infraestructuras en las urbanizaciones.

-En cuanto al modelo de ciudad:

- \*Aquellas que manifiestan que el nuevo Plan deberá generar el máximo valor añadido a partir del territorio existente apostando por el modelo de ciudad jardín que desde siempre ha caracterizado a Marbella.

- \*Análisis crítico del modelo ciudad-jardín (privatización de zonas verdes).

- \*Superar dualidad ciudad-jardín y saturación de edificaciones.

- \*Conformidad con el modelo territorial de Ciudad-Jardín.

- \*Modelo de ciudad hacia la concentración de la población.

- \*El desafío del Nuevo PGOU en cuanto a su lenguaje y creación de ciudad y municipio de excelencia, debe ser: equilibrar el alojamiento, movilidad, espacio público, compromiso cívico, desarrollo económico y políticas medioambientales y sostenibles. Se tenga especial cuidado con el desarrollo de San Pedro Sur, Plan Guadaiza: grandes equipamientos de la ciudad.

- \*El diseño urbanístico basado en una ciudad inclusiva, y no un urbanismo para un ciudadano universal.

- \*Ciudad del deporte y la salud. Entienden que las urbanizaciones existentes en Marbella, heredadas del modelo de ciudad del PGOU 86 a menudo carecen de una estructura o dotaciones que permitan o fomenten el deporte.

- \*Algunas aportaciones han propuesto que el Nuevo Plan General tome como punto de partida el Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022.

- \*En relación al sistema de áreas libres, algunas aportaciones ponen de manifiesto que el Plan debe favorecer la continuidad de los espacios libres y zonas verdes en el conjunto de la ciudad, favoreciendo la creación de una red de caminos y sendas públicas a través de espacios naturales, conectándolos con la red de espacios libres públicos propia y evitando el efecto barrera que sobre el medio físico suponen las urbanizaciones e infraestructuras.

- Movilidad: Se expone en las aportaciones que se apueste por una Movilidad sostenible. La dispersión territorial de Marbella hace que deba ponerse especial atención a la movilidad, deberán potenciarse los medios alternativos al automóvil, con corredores peatonales y mejorar las comunicaciones entre las

urbanizaciones descargando de tráfico la CN-340. Algunas aportaciones ponen de manifiesto la necesidad de eliminar la reserva de la AP-7 prevista en el PGOU 86.

También en las sucesivas fases de aprobación del Plan General y en la tramitación de su Evaluación Ambiental Estratégica se producirán periodos de información pública en los que se podrán presentar alegaciones en cualquier sentido objeto del planeamiento. No obstante, esta importante participación pública, se organizarán actos y actividades de participación ciudadana en relación con la Evaluación de Impacto en Salud si así lo considera la Consejería competente.

En este sentido, el pasado 29 de julio de 2020 fue aprobado por unanimidad el AVANCE del nuevo Plan general de Marbella, y publicado en el BOPMA nº 157 de 14 de agosto de 2020. Una vez finalizado el plazo de exposición pública, las sugerencias presentadas que guardan relación con la salud con las siguientes:

- Alegación general sobre modelo de desarrollo propuesto.
- Evaluación realista de riesgos de las alternativas de desarrollo
- Utilización racional y sostenible de los recursos naturales
- Cumplimiento en el Avance de objetivos de la agenda 2030
- Adecuación del Avance a objetivos del Pacto de los Alcaldes
- Diversificación, cualificación y mejora de la calidad de trabajo de la actividad hotelera.
- Prevaler el valor ambiental, frente a lo económico a las recalificaciones y a la concesión de licencias.
- Inclusión de una nueva alternativa de modelo de desarrollo; la alternativa 3. Una alternativa de ACLIMATACIÓN del Texto refundido y de su adaptación a la LOUA del PGOU de 1986, para dotar del equipamiento y la infraestructura urbana y turística necesaria al conjunto del municipio de Marbella en los suelos urbanos actualmente sin consolidar próximos a los núcleos de rango de ciudad, que además mantenga sin cambios la totalidad de los suelos no urbanizables y no sectorizados, y condicione los nuevos usos residenciales a las demanda de vivienda protegida.
- Protección de la Vega del Guadaiza.

## f) Identificación y valoración de los impactos

### c.1 Identificación de los Determinantes.

El Decreto 169/2014, en su artículo “2. Definiciones” entiende por: “c) Determinantes de la salud: Conjunto de factores del medio físico, social y económico en el que trabajan y viven las personas y que inciden en el estado de salud individual y colectiva.”

En primer lugar, se identifican los impactos sobre los determinantes en la salud y, posteriormente, se determinan cuáles de esos impactos sobre los determinantes podría originar un impacto significativo en la salud.

En este proceso de identificación y valoración de la relevancia se tendrán en cuenta, en todo momento, las siguientes “reglas generales”:

(I) Si se detecta que hay una preocupación o sensibilidad especial por parte de la población, se considerará que existe impacto significativo sobre el determinante en cuestión.

(II) Si se detecta que existe una distribución desigual del determinante en la población afectada, especialmente si los impactos son mayores sobre algún grupo de población vulnerable, se considerará que existe impacto significativo sobre el determinante.

El contenido de la lista de chequeo es cualitativo, si bien se acompaña de una breve memoria en la que se explican los motivos, basados en experiencias similares realizadas y/o en la consulta de bases de datos de intervenciones en materia de urbanismo y salud, que han llevado a la selección de un determinado valor (categorizados como Alto, Medio o Bajo).

Para la valoración cualitativa del efecto se ha atendido a los siguientes contenidos:

- Probabilidad: Posibilidad de ocurrencia de un cambio significativo en los determinantes de la salud asociados como consecuencia de la implantación de las medidas previstas en el Plan General.



- Intensidad: Nivel máximo de modificación en los determinantes de la salud que podrían suponer las medidas sin tener en cuenta otras consideraciones.

- Permanencia: Grado de dificultad para la modificación de dichas modificaciones.

Una vez conocidos los contenidos a valorar se aporta una tabla con los criterios de valoración en cada una de las columnas:

	BAJA	MEDIA	ALTA
<b>Probabilidad</b>	No se prevé que se produzca una modificación significativa en el/los determinante/s.	Resulta razonable esperar que se va a producir una modificación en el/los determinante/s pero puede no ser significativa o depender de la concurrencia de factores adicionales.	Resulta prácticamente seguro bien por la experiencia acumulada o por el desarrollo lógico de las medidas que se va a producir una modificación significativa en el/los determinante/s.
<b>Intensidad</b>	La modificación prevista no tiene la suficiente entidad como para alterar de forma significativa el estado inicial del/de los determinante/s.	La modificación prevista tiene suficiente entidad como para detectarse fácilmente pero el resultado final está claramente influenciado por el estado inicial del/de los determinante/s.	La modificación prevista es de tal entidad que se altera por completo el estado inicial del/de los determinante/s.
<b>Permanencia</b>	La modificación es temporal, de tal forma que sus efectos pueden atenuarse o desaparecer en meses. El grado de dificultad física / económica / por motivos de impopularidad o de improbabilidad dadas las tendencias observadas para implementar medidas que potencien o corrijan los efectos (según el caso) es relativamente sencillo.	Modificación no totalmente permanente pero cuyos efectos tardan años en atenuarse o desaparecer. El grado de dificultad física / económica / por motivos de impopularidad o de improbabilidad según tendencias observadas para implementar medidas que potencien o corrijan los efectos (según el caso) es importante pero es posible volver a la situación inicial.	Modificación que se puede considerar prácticamente irreversible o cuyos efectos van a tardar en atenuarse décadas. El grado de dificultad física / económica / por motivos de impopularidad o de improbabilidad dadas las tendencias observadas para implementar medidas que potencien o corrijan los efectos (según el caso) es muy elevado.



A continuación, se presenta una lista de chequeo en la cual aparecen desglosados una serie de determinantes según el área en el que se engloban. Estos determinantes han sido establecidos en el Informe de la Consejería de Familia y Vivienda de fecha 21/01/2021, este Estudio los ordena y prioriza tal y como el Informe recoge. De esta forma se valora si el instrumento de planeamiento propuesto incluye cambios sobre el planeamiento vigente que pueden introducir modificaciones sobre los mismos, señalando un efecto significativo o no significativo.

ASPECTOS A EVALUAR	PROBABILIDAD	INTENSIDAD	PERMANENCIA	GLOBAL
<b>1. MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS</b>				
1.1. Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor.	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICANTE
1.2. Accesibilidad a transporte público.	ALTA	MEDIA	ALTA	SIGNIFICANTE
1.3. Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios.	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICANTE
<b>2. METABOLISMO URBANO</b>				
2.1. Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio	MEDIA	MEDIA	MEDIA	SIGNIFICANTE
2.2. Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población.	ALTA	BAJA	BAJA	SIGNIFICANTE
2.3. Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.	ALTA	MEDIA	BAJA	SIGNIFICANTE
<b>3. DISEÑO URBANO</b>				
3.1. Consecución de una ciudad compacta y diversa	ALTA	MEDIA	MEDIA	SIGNIFICANTE
3.2. Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICANTE
3.3. Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública.	ALTA	MEDIA	ALTA	SIGNIFICANTE
<b>4. HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA.</b>				
4.1. La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas.	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICANTE
4.2. El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública.	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICANTE

## MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS

La movilidad es uno de los factores económicos y sociales que más influye en la salud de las personas y de la comunidad. Una movilidad que potencia los beneficios en salud es aquella

en la que priman las formas activas de movilidad y el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado. La movilidad activa promueve la salud de cuatro maneras diferentes: se practica ejercicio, se reduce el índice de accidentes mortales, se amplía el contacto social y se reduce el índice de contaminación atmosférica.

#### **Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor.**

El Plan establece una serie de criterios específicos que van a permitir, entre otros objetivos, articular adecuadamente las distintas escalas de movilidad motorizada y no motorizada. Desarrollará estrategias que fomentaran la movilidad no motorizada como medio de transporte habitual, y no solo con funciones de turísticas o recreativas.

#### **VALORACIÓN: SIGNIFICANTE**

- Probabilidad ALTA: Resulta seguro que las propuestas de infraestructuras como la creación de una red coherente de plataformas reservadas para los medios de transporte (carriles-bus, cercanías, tranvías, etc.) y el desarrollo de sistemas de movilidad por medios de transporte no motorizado, mediante una red de carriles para bicicletas e itinerarios peatonales que deberá formar parte integrante de los Sistemas Generales del Planeamiento Urbanístico va a provocar modificaciones significativas en este determinante.

- Intensidad ALTA: La Planificación en Materia de Movilidad Sostenibles es uno de los grandes bloques de la planificación marbellí. Se considera que las propuestas que el Plan ha realizado en esta materia tendrán suficiente entidad como para detectarse fácilmente y alterar el estado inicial de este determinante.

- Permanencia ALTA: Las propuestas del Plan respecto a este determinante tendrán una permanencia alta, ya que su objetivo es estructurar y ordenar territorial y funcionalmente el nuevo modelo de movilidad sostenible a medio y largo plazo.

#### **Accesibilidad a transporte público.**

El Plan junto con el objetivo de conseguir un urbanismo sostenible y de proximidad, pone especial énfasis en un nuevo modelo de movilidad, tratando, de optimizar las

infraestructuras existentes, potenciar el transporte público e impulsar los medios alternativos públicos.

#### VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: El nuevo modelo de movilidad sostenible propuesto en el PGOM potenciará, mejorará y optimizará el transporte público urbano y su intermodalidad con la movilidad urbana e interurbana, produciéndose una modificación significativa del determinante aquí valorado.
- Intensidad MEDIA: Con el objetivo de conseguir un urbanismo más sostenible el PGOM propone optimizar las infraestructuras de transporte público existentes. Estas modificaciones tendrán la suficiente entidad como para detectarse fácilmente sin llegar a alterar por completo el estado inicial del determinante.
- Permanencia ALTA: Las propuestas del Plan respecto a este determinante tendrán una permanencia alta, ya que su objetivo es estructurar y ordenar territorial y funcionalmente el nuevo modelo de movilidad sostenible a medio y largo plazo.

#### Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios.

Uno de los componentes de la sostenibilidad enmarcados en el Plan ha sido el de 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.

#### VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: Resulta seguro que propuestas como los nuevos enlaces de Carretera en A-355, que darán accesibilidad urbana a una serie de equipamientos comunitarios programados en el Plan, entre ellos, el futuro Palacio de Justicia de Marbella, van a provocar modificaciones significativas en este determinante.

- Intensidad ALTA: La mejorar la conectividad y la accesibilidad urbana propuesta por el PGOM, contribuirá a la equidad territorial en materia de movilidad, alterándose el estado inicial de este determinante.

- Permanencia ALTA: Cuando las infraestructuras, accesos y estrategias propuestas por el PGOM para facilitar y mejorar la accesibilidad a los equipamientos públicos, sean puestas en marcha, se producirán unas modificaciones en el determinante que se puede considerar prácticamente irreversible o cuyos efectos van a tardar en atenuarse décadas.

### METABOLISMO URBANO

Los problemas de la ciudad actual no se ciñen a determinar la cantidad de suelo urbanizable que deben clasificar los planes generales. Al contrario, el cambio climático, los problemas de movilidad, la necesaria resiliencia de las ciudades, la adecuada ordenación del territorio, el metabolismo urbano, la economía circular y no la mera clasificación de suelo urbanizable, son hoy las prioridades de los nuevos planes tal y como estos se diseñan en la LISTA.

#### Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio.

La red de servicios y equipamientos públicos propuestos en el nuevo Plan está enfocada a lograr una adecuada cobertura y distribución espacial de estos servicios minimizando las barreras de accesibilidad a los mismos.

### VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad MEDIA: Resulta razonable esperar que se produzca una modificación en la cobertura de servicios municipales a los núcleos dispersos tras la puesta en marcha de la intervención del Plan en los núcleos dispersos para favorecer la cohesión tanto territorial como social, de estas áreas con un gran potencial, pero que en muchos casos no cuentan con equipamientos de proximidad.

- Intensidad MEDIA: El PGOM promueve un acceso equitativo a los servicios por parte de los diversos grupos de población. La propuesta tendrá la suficiente entidad como para detectarse fácilmente sin llegar a alterar por completo el estado inicial del determinante.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

125

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdabdd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

- Permanencia MEDIA: Las propuestas del nuevo Plan para mejorar la cobertura de los servicios en los núcleos dispersos dará lugar a una modificación no totalmente permanente pero cuyos efectos tardan años en atenuarse o desaparecer.

**Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población.**

En la fase previa del PGOM de análisis y diagnóstico no se han detectado en Marbella problemas con la calidad del aire. Los informes de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire señalan a Marbella como una de las ciudades de más de 100.000 hab. con mejor calidad del aire en Andalucía (con datos de 2018), gracias a su extensión/dispersión y su amplia dotación de espacios libres arbolados.

**VALORACIÓN: SIGNIFICANTE**

- Probabilidad ALTA: Las líneas de acción que el nuevo Plan define en su estrategia de movilidad sostenible van a provocar una bajada significativa en las emisiones atmosféricas.
- Intensidad BAJA: Al tratarse Marbella de una de las ciudades de más de 100.000 hab. con mejor calidad del aire en Andalucía, la bajada de las emisiones como consecuencia de las nuevas estrategias de movilidad sostenible no tendrá suficiente entidad para alterar de forma significativa el buen estado inicial de la contaminación atmosférica en Marbella.
- Permanencia BAJA: Las modificaciones que las emisiones atmosféricas puedan sufrir como consecuencia del desarrollo del nuevo Plan podrían ser temporales, de tal forma que sus efectos pueden atenuarse o desaparecer en meses.

**Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.**

La contaminación acústica conlleva una serie de efectos nocivos para la salud, desde deficiencia auditiva, efectos sobre el sueño, sobre las funciones fisiológicas, sobre la salud mental, sociales y sobre la conducta. En esta materia, Marbella está elaborando un Mapa Estratégico de Ruido (MER) y el Plan de Acción al ser una aglomeración urbana de más de 100.000, según lo establecido en la Directiva 2002/42 CEE y en la Disposición adicional primera de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

#### VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: Al igual que sucede con la contaminación atmosférica, propuestas del nuevo Plan, como el fomento de la pacificación y reducción del tráfico en la ciudad, la mejora del transporte público local y el desarrollo de corredores peatonales reducirán de forma significativa la contaminación acústica debida a la movilidad.
- Intensidad MEDIA: Considerando que el tráfico rodado es uno de los mayores focos de contaminación acústica de Marbella, el importante bloque de estrategias en materia de movilidad sostenible propuestas en el PGOM tendrá suficiente entidad como para detectarse fácilmente.
- Permanencia BAJA: Las modificaciones que las emisiones acústicas puedan sufrir como consecuencia del desarrollo del nuevo Plan podrían ser temporales, de tal forma que sus efectos pueden atenuarse o desaparecer en meses.

#### DISEÑO URBANO

La intervención que el nuevo Plan propone en la ciudad parte del reconocimiento del modelo territorial actual que se basa en el modelo de la "ciudad-jardín". Utilizar el paradigma de la ciudad compacta como único y exclusivo referente y como objetivo último del modelo de ciudad futura no es aconsejable ni acertado.

La intervención del PGOM en el modelo urbano actual y la propuesta de un nuevo modelo parten del análisis real de la ciudad existente tal y como es, con sus virtudes y defectos.

El nuevo modelo diferencia la ciudad compacta de la ciudad densa. La ciudad existente debe estructurarse y articularse, completando con acierto los vacíos urbanos en aquellos casos que sea necesario y poniendo en valor el capital social, económico, histórico del patrimonio urbano existente.

#### Consecución de una ciudad compacta y diversa

#### VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

127



Hacienda electrónica  
local y provincial  
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdabdd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

- Probabilidad ALTA: Entre las directrices que el Plan ha seguido para la propuesta de ordenación asume áreas funcionales con características de ciudad compacta, como la regeneración de áreas degradadas e integración en la ciudad favoreciendo la cohesión social. El desarrollo de estas áreas funcionales dará lugar a una mayor cohesión social.

- Intensidad MEDIA: Los cambios en cuanto a proximidad y compacidad propuesto en el PGOM favorecerán el contacto entre los grupos de personas, y la mixticidad o complejidad favorecerá la presencia de grupos diversos, con suficiente entidad como para detectarse fácilmente.

- Permanencia MEDIA: Las propuestas que el Plan realiza para la consecución de una ciudad compacta y diversa se puede considerar prácticamente irreversible o con efectos que van a tardar en atenuarse décadas.

#### Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes

La interconexión entre parques, jardines y espacios intersticiales, conforma un mosaico de verde integral, una verdadera red verde que supone un aumento de la biodiversidad y una mejora de la calidad del espacio público. Las aportaciones de la red de espacios verdes son: la creación de una ciudad atractiva, la mejora de las variables de entorno en el espacio público, la reducción de ruidos, la reducción de contaminación, etc

#### VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: Al dotar a la ciudad de espacios de relación y esparcimiento que mejoren la calidad de vida a sus habitantes estando íntimamente relacionados con la estructura morfológica urbana, se producirá con seguridad una mejora significativa en el determinante.

- Intensidad ALTA: Se trata de un determinante relevante ya que la accesibilidad a estos espacios en la ciudad otorga calidad de vida a sus habitantes y están íntimamente relacionados con la estructura morfológica urbana. Las nuevas propuestas del Plan alteraran totalmente la relación entre la población marbellí y los espacios naturales y verdes.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BURO4

128

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

- Permanencia ALTA: Dotar a la ciudad de espacios libres y zonas verdes en proporción suficiente para atender a las necesidades de esparcimiento de la población y favorecer el acceso a estos espacios, puede considerarse prácticamente irreversible o con efectos que tardaría décadas en atenuarse.

#### Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública.

La nueva planificación urbanística para Marbella persigue 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.

#### VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: La nueva red de los elementos estructurantes que se define en el Plan está basada 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 los nuevos requerimientos. Esta nueva red de lugares de concurrencia pública modificara significativamente el determinante aquí considerado.

- Intensidad MEDIA: Los cambios en cuanto a proximidad y compacidad propuesto en el PGOM favorecerán el contacto entre los grupos de personas, y la mixticidad o complejidad favorecerá la presencia de grupos diversos, con suficiente entidad como para detectarse fácilmente.

- Permanencia ALTA: Dotar a la ciudad de lugares de concurrencia pública en proporción suficiente para atender a las necesidades de la población y mejorar la distribución de estos espacios, puede considerarse prácticamente irreversible o con efectos que tardaría décadas en atenuarse.

#### HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA.

El nuevo Plan, en línea también con los principios rectores del PMUS de Marbella, apuesta 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.

#### La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas.

El nuevo modelo de movilidad que se propone para Marbella y que se plantea bajo criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica, será 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.

Dentro de las intervenciones de regeneración urbana de la Ciudad de Marbella se incluye como prioritario la mejorar en las condiciones de habitabilidad de los sectores de población vulnerable.

#### VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: Recuperar la habitabilidad de muchas zonas y la calidad del medio ambiente urbano provocará una modificación significativa en la convivencia ciudadana.
- Intensidad ALTA: Los Ámbitos Funcionales en los que se basa la ordenación del nuevo Plan pretenden mejorar la habitabilidad recuperando la ciudad para el ciudadano, estructurándola a su escala y diversidad social, recuperando su identidad o fomentándola en aquellos casos donde sea posible. Esta propuesta se valora como de alta intensidad por considerarse que alterara por completo el estado inicial del determinante.
- Permanencia ALTA: Los cambios que lleva aparejado el nuevo Plan en su desarrollo en cuanto a la habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas puede considerarse prácticamente irreversible o con efectos que tardaría décadas en atenuarse.

### El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública.

El Plan General desarrolla y fomenta el parque de viviendas en alquiler y de protección (tanto públicas como privadas) en el conjunto del suelo urbano. Impulsando la incorporación de vivienda protegida en aquellas áreas de suelo urbano donde la demanda lo justifique.

### VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: Hacer efectivo el derecho a una vivienda asequible, digna y adecuada con una oferta tipológica diversa y distribuida equilibradamente en la ciudad, provocará con seguridad una mejora significativa en el determinante.

- Intensidad ALTA: Este determinante es de gran importancia, el Plan busca garantizar una oferta suficiente de viviendas con destino a la ejecución de viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública que garanticen el derecho constitucional a facilitar una vivienda digna para toda la población y ante todo para las personas con menor nivel de renta.

- Permanencia ALTA: Los cambios que se producirán en el determinante como consecuencia del desarrollo de las propuestas del Plan en cuanto a la oferta de viviendas, puede considerarse prácticamente irreversible o con efectos que tardaría décadas en atenuarse.

En resumen, los determinantes identificados son los siguientes:

MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS  
OCUPACIÓN DEL TERRITORIO  
CONVIVENCIA SOCIAL

Los impactos potenciales sobre la salud de la población los siguientes:

MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor
Accesibilidad a transporte público
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios
METABOLISMO URBANO
Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.
DISEÑO URBANO
Consecución de una ciudad compacta y diversa
Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes
Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública
HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA
La habitabilidad del espacio público
La regeneración de áreas urbanas
El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública

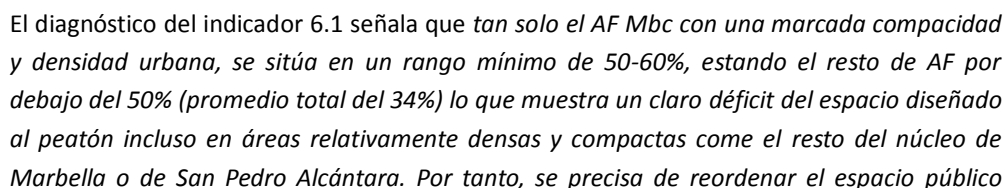
	Efecto negativo
	Efecto positivo

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

132

Se acomete a continuación un análisis cualitativo de la probabilidad de que se produzcan impactos en salud de la población afectable por la ejecución y puesta en funcionamiento de las actuaciones contempladas el PGOM.

El municipio de Marbella cuenta con grandes deficiencias en cuanto a Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor. Para la caracterización de las áreas funcionales (AF), se hace uso de dos indicadores directamente relacionados con estas infraestructuras y que caracterizan la situación desde la que se parte. Concretamente los indicadores 6.1 Espacio peatonal en el viario y 6.2 Red Ciclista (Bloque 6 Accesibilidad Movilidad).



viario y orientarlo al peatón para reequilibrar las capacidades multimodales del viario en su ámbito, y por consiguiente el reparto modal de la movilidad en Marbella. Sería deseable a medio y largo plazo alcanzar un valor superior al 60% a fin de conseguir los objetivos marcados en materia de movilidad sostenible y accesibilidad, toda vez que induciría mejoras en otros indicadores en materia de calidad del espacio público urbano. Las áreas funcionales de la ciudad dispersa tienen asimismo la necesidad de reorientar su funcionalidad hacia el urbanismo de proximidad, a cuyo fin alcanzar valores de este indicador superior al 60% se considera clave.

El diagnóstico del indicador 6.2 señala que *tan solo dos áreas funcionales (Mbc y Mbd) cumplen con el deseable de más del 60 % como valor deseable de la población próxima a una red ciclista. Asimismo, con un rango de entre el 40-60% como valor mínimo se sitúan dos AF: una en Puerto Banús (ANd) y otra en el sur de San Pedro Alcántara (SPd). Sin embargo, el resto de áreas funcionales tienen valores muy inferiores al mínimo o simplemente no cuentan en su ámbito con red ciclista alguna, por lo que tampoco hay suficiente conectividad ciclista entre dichos ámbitos. Existe un claro déficit de redes ciclistas, salvo en el centro de Marbella que es suficiente, pero mejorable, también por el refuerzo en la movilidad ciclista que ofrecen las calles ciclables del centro urbano. Es necesario seguir extendiendo la red ciclista desde el centro hacia la periferia conformando así una red continua y funcional. A medio plazo la mayor parte de las áreas funcionales deberían arrojar valores en el rango mínimo de 40-60% y alcanzar valores superiores al 60% a largo plazo priorizando por las áreas funcionales de la ciudad compacta y más tarde de la ciudad dispersa al sur de la A-7.*

Las directrices que se establecen a la hora de mejorar los indicadores en cada una de las áreas funcionales tanto en los nuevos procesos urbanísticos como en la ciudad existente se tendrán en cuenta las siguientes directrices:

- Con carácter general en todas las áreas funcionales se debe racionalizar y llevar a cabo una estructuración funcional del espacio público destinado a movilidad sostenible como principio rector del reequilibrio del reparto modal. Así se debe promover con actuaciones centradas en las infraestructuras viarias existentes la movilidad no motorizada como medio de transporte habitual así como aumentar y mejorar el transporte público y su intermodalidad con el resto de modos. En definitiva, reducir el consumo de suelo del sistema de movilidad actual de Marbella, priorizando en primer lugar la optimización de lo ya existente refuncionalizando el

espacio hacia el peatón y ciclista trema a nuevas implantaciones debe ser el nuevo modo de reordenar la movilidad.

- Asimismo, como directriz general las propuestas de transformación y reforma interior deberán contener entre sus objetivos contribuir desde el sistema de movilidad a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, mejorar la conectividad y la accesibilidad urbana contribuyendo así a la equidad territorial en materia de movilidad entre áreas funcionales. La recuperación del espacio público urbano para la ciudadanía y creación de espacios de prioridad peatonal y de coexistencia es otra directriz que debe guiar la ordenación en cada una (y entre) de las áreas funcionales en que se estructura Marbella, como zonas y áreas de proximidad que articulen adecuadamente las distintas escalas de movilidad motorizada y no motorizada.

- Otra directriz general para la mejora y el cumplimiento de los objetivos e indicadores marcados es incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos y sostenibles evitando la expansión de los espacios dependientes del automóvil, reconstruyendo la proximidad como valor urbano, principalmente en las AF independientes, en donde deben darse las condiciones para realizar la vida cotidiana sin desplazamientos de larga distancia. Así se debe estructurar la intramovilidad e intermodalidad entre barrios en base a una accesibilidad (peatonal y ciclista) sostenible en el barrio y una movilidad (motorizada) sostenible (transporte público vehículo privado) entre barrios dependientes.

- Por último, como directriz general para todas las AF, tanto de la ciudad compacta como de la ciudad dispersa, se estructurará funcionalmente el sistema viario urbano bajo esquemas de supermanzanas, en donde la periferia de las mismas 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 convivencia o coexistencia (Calles 20). Con la implantación del concepto de supermanzana, se pretende generar redes de transporte mas sostenibles al poder destinar más espacios a modos blandos que favorecen la ciudad de proximidad y maximice la accesibilidad del ciudadano.

El nuevo Plan General impulsa 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.

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 urbanos, 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 exija 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 m 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 las 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 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.
- 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 aparcar, 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.

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 las 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.

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 de implantar en sus entorno un sistema de préstamo de bici pública.

Los sistemas de bicicleta pública serán 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.

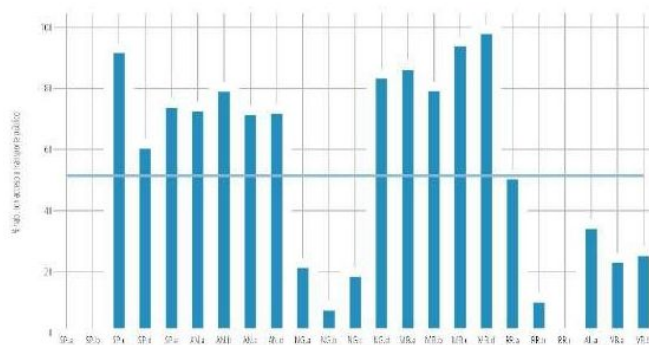
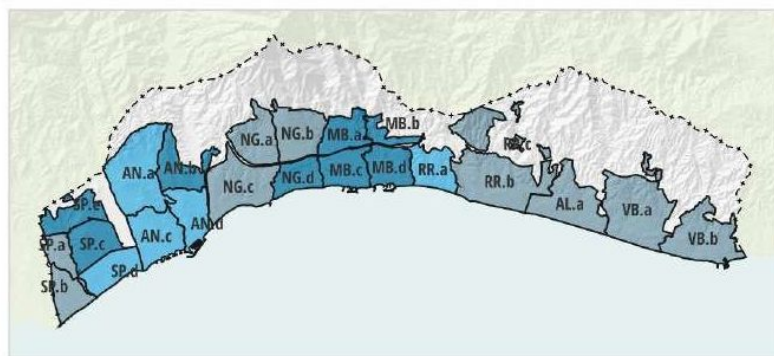
Tal y como se ha expuesto se contemplan medidas tanto para la ciudad existente como para las nuevas actuaciones urbanísticas por lo que la población potencialmente afectable sería tanto la actualmente residente y turista, como la futura.

#### Accesibilidad a transporte público

La accesibilidad a transporte público en Marbella es heterogénea, según el área funcional donde se encuentre. Para caracterizarla se hace uso del indicador 6.3 Proximidad al transporte público.

El diagnóstico es el siguiente: *del análisis de accesibilidad de la población a la red de transporte nos encontramos que las áreas funcionales que ocupan los núcleos urbanos de Marbella, Puerto Banús y San Pedro Alcántara superan el valor deseable de tener más del 75% de la población próxima al transporte público, encontrándose parte de Nueva Andalucía y el sur de San Pedro en unos niveles mínimos entre el 50-75%. Sin embargo, existe un claro déficit de accesibilidad al transporte en las áreas funcionales que se distribuyen en la zona de Las Chapas así como en Guadalmina, Sierra Blanca y Nagüeles, cuyas urbanizaciones dispersas en unos casos o tipologías unifamiliares de gran extensión en otros hacen difícilmente sostenible un sistema de transporte suficientemente accesible. La accesibilidad al transporte público en Marbella es suficiente, pero manifiestamente mejorable en algunas de las áreas funcionales en que se estructura la ciudad las cuales podrían atenderse bajos esquemas y sistemas de transporte a la demanda apoyados en las principales redes longitudinales y en un futuro esquema de transporte ferroviario cuyas paradas serían importantes nodos de intercambio.*

### 6.3. PROXIMIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO (% hab.) ¿Cuál es la accesibilidad al transporte público?



Inferior < 50%

Mínimo 50-75 %

Deseable > 75%

La caracterización territorial dispersa y difusa de Marbella, junto con el objetivo de conseguir un urbanismo sostenible y de proximidad, 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.

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 aparcabicis 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.

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 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.

Tal y como se ha expuesto se contemplan medidas tanto para la ciudad existente como para las nuevas actuaciones urbanísticas por lo que la población potencialmente afectable sería tanto la actualmente residente y turista, como la futura.

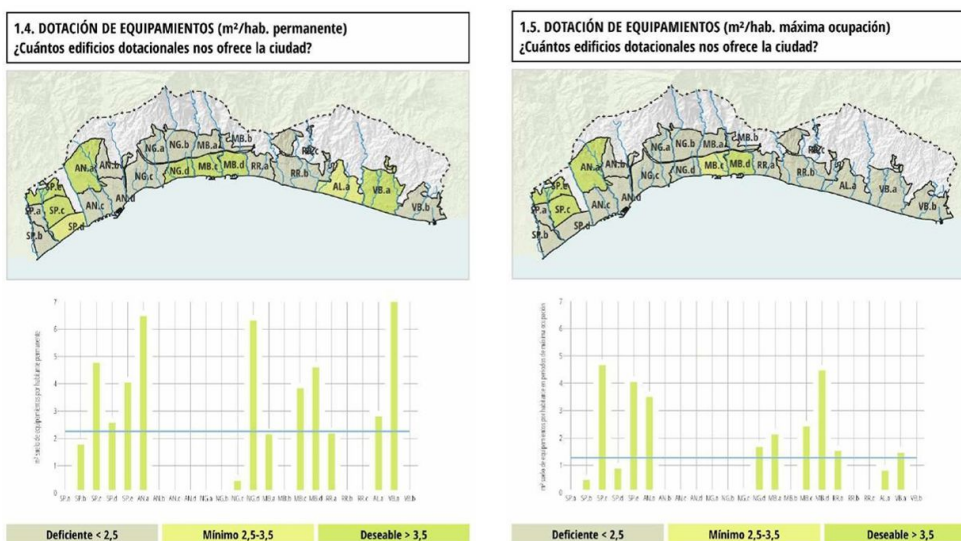
#### Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios

El bloque de indicadores dedicados a los equipamientos son los siguientes:

1.5. RATIO DE EQUIPAMIENTOS ( $m^2$ /hab. máxima ocupación) ¿Cuántos edificios dotacionales nos ofrece la ciudad?

1.6. PROXIMIDAD A LOS EQUIPAMIENTOS DE PROXIMIDAD (% hab.) ¿Cuánto tardo en llegar a una zona de esparcimiento?

Si bien el procesado de estos indicadores se encuentra en elaboración, el análisis previo arroja que Marbella cuenta con un 2,2 de m2s de Equipamientos por habitante frente a la dotación mínima de 2,5 m2s/habitante que permite el funcionamiento de la estructura social, y considerando a los habitantes permanentes. Es decir, se parte de una situación deficiente, salvo en las AF de los principales núcleos de población.



Las directrices que se marcan son las siguientes:

- Localizar en cada AF los edificios dotacionales y garantizar la existencia del mayor número posible de equipamientos básicos de proximidad, que son aquellos que cubren las necesidades más cotidianas de la población existente en dicha AF, y teniendo en cuenta también el tipo de AF en el que se actúe.
- Distribuir y localizar las reservas de suelo dotacional en cada tipo de AF teniendo en cuenta posibles agrupaciones o combinaciones de equipamientos que favorezcan la cadena de



tareas de cuidado: entre dos o más parcelas dotacionales; dentro de una misma parcela dotacional, o entre una o varias parcelas implantar dotaciones y otros usos, como por ejemplo, zonas verdes y centros de trabajo.

- La localización de dichas reservas de suelo dotacional en un determinado ámbito debe influir en la delimitación de áreas sin tráfico rodado de modo que de lugar a la creación de recorridos peatonales que favorezcan el encuentro entre los habitantes del mismo.
- En los edificios dotacionales existentes se deberá garantizar el acceso de todos los ciudadanos por lo que se deberá justificar el cumplimiento de la Normativa de Accesibilidad o tomar las medidas necesarias para su cumplimiento
- Además, tanto los edificios dotacionales existentes como en los de nueva creación, se deberá justificar la perspectiva de género dotándolos de pequeños equipamientos de juego infantil (arenero, huerto, etc) que faciliten la tarea de cuidados cuando se acude a los mismos. El mantenimiento de dichos equipamientos de cuidados se debe ofrecer a Asociaciones de tercera edad del AF.

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 (Alicante). 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 polifuncionales), 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 polifuncionales previstas en distintas zonas como La Campana, en San Pedro Alcántara.

- Por último no habría que olvidar la importancia estratégica de Marbella a nivel sub-regional, 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.

Una adecuada red de equipamientos básicos debe conseguir satisfacer las necesidades tanto de educación, como de salud, servicios sociales, deporte y cultura, para dar respuesta a necesidades básicas de interacción social y de relación entre las personas, establecer normas y redes sociales, crear y mantener relaciones de confianza mutua entre las personas y desarrollar la colaboración social entre los diversos grupos de una comunidad que permita el uso individual de las oportunidades surgidas a partir de esa colaboración.

El diseño de estos espacios debe incorporar condiciones favorables para el bienestar físico y psicológico de las personas, sin barreras de accesibilidad ni elementos que generen sensación de inseguridad. El espacio público y los equipamientos deberán ser ergonómicos y confortables, dominando los espacios con buena visibilidad.

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 comunitarios 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.
- Ciudad de la Educación y el conocimiento. Situada en la margen izquierda del Río Guadaiza 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 Benabolá.
- Auditorio La Cantera. Situado al norte de la urbanización Sierra Blanca, en Nagüeles, 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.

Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio

El bloque de indicadores dedicado al metabolismo urbano: Infraestructuras urbanas y eficiencia energética son los siguientes:

INDICADOR 5.1 CONEXIÓN A SERVICIOS BÁSICOS DE INFRAESTRUCTURAS.

INDICADOR 5.2 ESTADO DE LAS REDES DE LOS SERVICIOS BÁSICOS DE INFRAESTRUCTURAS.

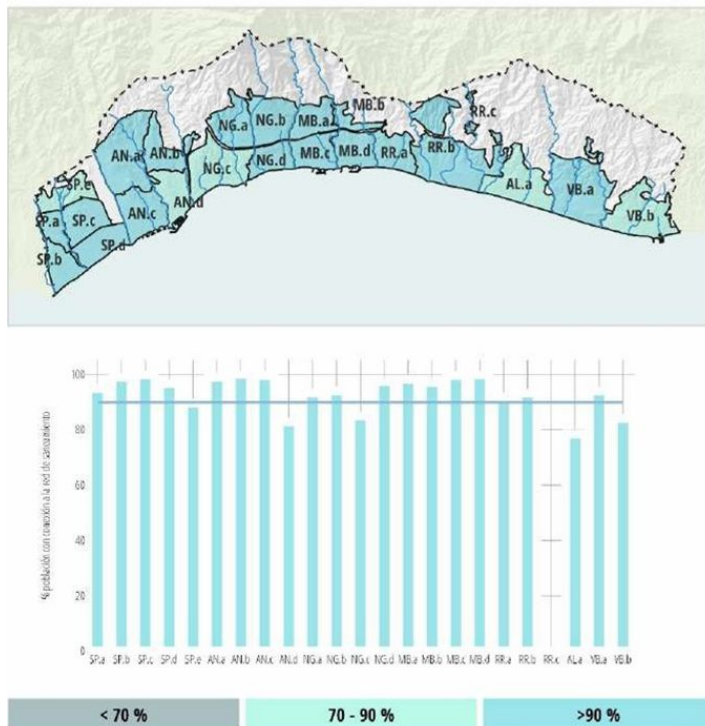
INDICADOR 5.3 PROXIMIDAD A CONTENEDORES DE RECICLAJE.

En efecto, 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.

En relación a la conexión a servicios básicos de infraestructuras, el objetivo a conseguir debe ser que la población disponga de todos los servicios básicos de infraestructuras en unas condiciones y dimensionado apropiado para satisfacer sus necesidades.

El análisis del indicador 5.1 refleja que la mayoría de los habitantes de Marbella tienen conexión a la red de saneamiento y servicio de depuración. Son 5 los Ámbitos Funcionales donde el porcentaje no alcanza al 90% de la población, y el de Los Molineros que no cuenta con red de saneamiento.

**5.1.1. CONEXIÓN A LA RED DE SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN. ¿Qué población tiene conexión con los servicios de saneamiento y depuración?**



Las Directrices que se establecen son las siguientes:

- Respecto a la eficiencia energética, se deberán reducir las necesidades energéticas en los edificios públicos y privados, cualquiera que sea su uso y se deberá priorizar 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 lomado 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.

- Ahorro de agua y agua regenerada. Despliegue de redes de agua rendada para riego en las nuevas urbanizaciones y estudio pormenorizado en los correspondientes POU de la conveniencia de implantación de redes de agua regenerada en aquellas zonas de los núcleos consolidados donde esta implantación pueda suponer un ahorro significativo de recursos convencionales.
- Drenaje urbano. Añadir condiciones de drenaje, inalteración de cuencas vertientes y comprobación aguas abajo. Implantación de SUDS, incluyendo cubiertas verdes. Para facilitar el drenaje y la infiltración al terreno del agua de escorrentía, se diseñará la isleta central de las gloriets en depresión respecto del anillo de circulación. Se implantarán en dicha isleta los elementos de infiltración, retención, evacuación mediante rebosaderos.
- Redes de saneamiento separativas.
- Respecto al alumbrado público, se deberá luchar contra la contaminación lumínica por emisión al hemisferio superior, especialmente en proyectores. Los nuevos desarrollos deberán justificar el diseño de la iluminación atendiendo a reducir la contaminación lumínica y a minimizar la demanda energética, también por este último objetivo, pero incidiendo en las normas de urbanización, se recomienda la adopción firmes y pavimentos de baja reflectividad.

#### Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente la contaminación del aire es el mayor riesgo medioambiental para la salud en Europa. La OMS indica que son muchos los efectos a corto y a largo plazo que la contaminación atmosférica puede ejercer sobre la salud de las personas. En efecto, la contaminación atmosférica urbana aumenta el riesgo de padecer enfermedades respiratorias agudas, como la neumonía, y crónicas, como el cáncer del pulmón y las enfermedades cardiovasculares.

Los principales contaminantes atmosféricos de origen antropogénico son las partículas en suspensión tanto torácicas (PM10) como respirables (PM2,5), el dióxido de nitrógeno y el ozono (O3).

Marbella cuenta con la estación "Marbella Arco", que se integra en la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía. Andalucía se encuentra dividida en 13 porciones de territorio con una calidad del aire semejante denominadas zonas de evaluación, Marbella

se integra en la "ZONA DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL (ES0119)".

El Resumen anual de la calidad del aire para la zona de evaluación ES0119 proveniente del Informe Anual 2020 de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía es el siguiente:

RESUMEN ANUAL DE LA CALIDAD EN ZONA DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL (ES0119)

ESTACIÓN	AÑO	Días Válidos	BUENA	ADMISIBLE	MALA	MUY MALA
AVD. JUAN XXIII	2020	366	199	165	1	1
CAMPANILLAS	2020	365	30	332	2	1
CARRANQUE	2020	364	33	328	2	1
EL ATABAL	2020	359	20	309	29	1
MÁLAGA ESTE	2020	366	15	341	10	
MARBELLA ARCO	2020	366	56	304	6	

Fuente: Informe Anual 2020 de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía

En Marbella, al igual que ocurre en el resto de estaciones de la Zona, se obtiene una calidad del aire calificada de "admisible" la mayor parte del año (83%), a excepción de la situada en Málaga (Avda. Juan XXIII) que obtiene una predominantemente "buena". Si en Marbella se suman los días con calidad "buena" el porcentaje asciende al 98,4% de los días. Se registraron 6 días con calidad "mala" y ninguno con "muy mala".

Tal y como se expresa en la siguiente tabla, los días con calidad no admisible (calidad "mala" o "muy mala") se deben fundamentalmente a niveles altos de partículas (PM10) y de ozono (O3):

SITUACIONES MALAS Y MUY MALAS POR CONTAMINANTE DURANTE 2020 EN ZONA DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL (ES0119)

Municipio	Estación	Año	Dióxido de Nitrógeno (NO2)	Ozono (O3)	PM <sub>10</sub> Part. en Suspensión(<10µ)
MÁLAGA	AVD. JUAN XXIII	2020			2
MÁLAGA	CAMPANILLAS	2020		2	1
MÁLAGA	CARRANQUE	2020		1	2
MÁLAGA	EL ATABAL	2020		28	2
MÁLAGA	MÁLAGA ESTE	2020		10	
MARBELLA	MARBELLA ARCO	2020		2	4

Fuente: Informe Anual 2020 de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía.

Para el ozono los niveles más altos se registran durante la época estival, como consecuencia de su formación al reaccionar los óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles durante episodios de alta radiación solar, temperaturas altas y gran estabilidad atmosférica.

En el caso de las partículas, el foco más influyente, según el Inventario Nacional de Emisiones Contaminantes a la Atmósfera, es la combustión en sectores no industriales, tanto para las PM10 como para las PM2,5, seguida por el tráfico rodado (en el caso de las PM10) o por la agricultura (en el de las PM2,5). Otros focos son la minería, la industria, la construcción, las emisiones domésticas y residenciales, etc. así como causas estrictamente naturales como las intrusiones de polvo africano, o del aerosol marino, entre otros.

Respecto a las partículas en suspensión, se ha encontrado una relación fuerte entre la presencia de partículas de tamaño PM2,5 y PM10 y la mortalidad durante los meses más cálidos. Las personas expuestas durante varios años a concentraciones elevadas de material particulado (MP) tienen un riesgo mayor de padecer enfermedades cardiovasculares. De hecho, según estudios, un incremento de 10 µg/m3 en los niveles atmosféricos de PM10 se asocia, con un aumento de un 0,2 a un 1% en la mortalidad por todas las causas y un 0,5 a un 2% en la mortalidad cardiorrespiratoria.

En Andalucía, al igual que en el municipio de Marbella, las actividades responsables de la calidad del aire urbano son, fundamentalmente, aquellas derivadas del transporte, aunque también influyen apreciablemente los establecimientos industriales de pequeño tamaño y las calefacciones.

Igualmente, la calidad del aire también puede verse especialmente comprometida por otros impactos relacionados con el cambio climático, como los incendios forestales o la desertización. La emisión de las partículas en suspensión también podría aumentar si se incrementa la desertización por acción del cambio climático y se reduce la cubierta vegetal, aumentando la emisión y el transporte de estas partículas por la acción del viento.

El nuevo PGOM propone determinaciones y medidas específicas para promover una movilidad sostenible, lo que se traducirá en una reducción de la contaminación atmosférica, particularmente en un descenso de la emisión de las partículas PM10. Esta promoción de una movilidad sostenible se basa particularmente en:

- Propiciando la ciudad de proximidad: delimitando unidades básicas de la estructura urbana (ámbitos funcionales).
- 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.
- 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.
  - Nuevo enlace en la A-7 (sentido Cádiz-Málaga) con Carretera de Istán A-7176.
  - 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).
  - 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).
  - 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).
  - Remodelación de Ramales de enlace de Río Real (PK 185+080).
  - Reordenación de Acceso, Vía de Servicio y Carriles de Trenzado en tramo de la A-7 en la Zona de El Pinar.
  - Reordenación de accesos, Vías de Servicio y Carriles de Trenzado en Tramo de la A-7 entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara.
  - Nuevos enlaces de Carretera en A-355 (Zona futuro Palacio de la Justicia y otros equipamientos comunitarios).
  - 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).
  - 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).
  - Puente sobre Río Guadaiza en sustitución de vado inundable (Zona Cortijo Blanco).
  - Semipeatonalización de Ricardo Soriano.



· Reordenación de Sección Viaria y funcionalidades de Intersecciones de la Avda. Huerta de Los Cristales.

- Define un **Nuevo esquema del sistema general de aparcamientos e intermodalidad**. Con aparcamientos de función disuasoria, localizados 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.
- Define un **Sistema de Redes Peatonales y Ciclistas**.
- Impulso un **Sistema Logístico Territorial de Marbella**.
- Define los **Usos Pormenorizados del uso global de Movilidad**.
- La **Necesidad de Estudios de Movilidad** en el planeamiento de desarrollo

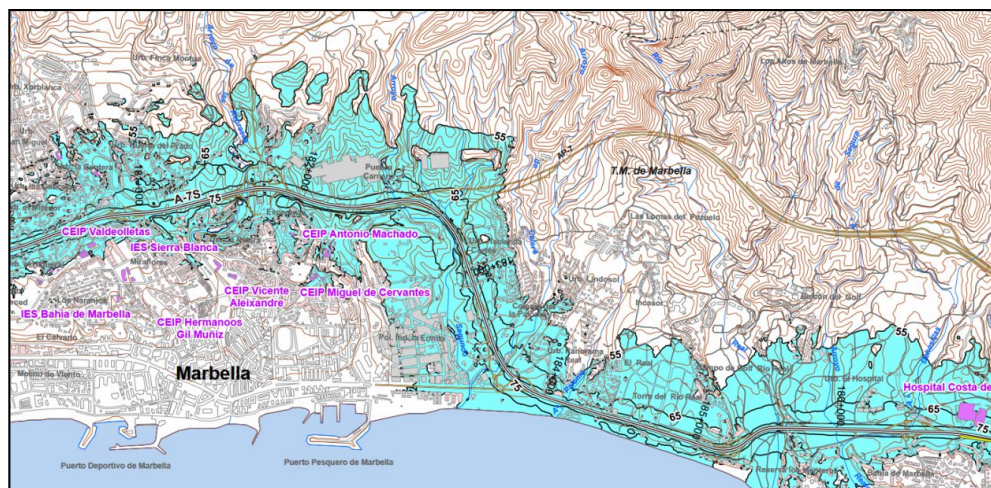
De este modo se prevé que las determinaciones hacia la movilidad sostenible contempladas en el PGOM promuevan una menor contaminación atmosférica.

#### Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.

El ruido ambiental es uno de los problemas ambientales de mayor trascendencia en los núcleos de población. El ruido causa efectos negativos sobre las personas y reduce en gran medida la calidad ambiental del medio urbano, convirtiéndolo en un medio hostil y desagradable, que llega incluso a provocar la degradación y abandono de determinadas áreas urbanas. Se estima que las molestias por ruido y la perturbación del sueño por ruido pueden reforzar ciertas patologías sociales como la depresión, aislamiento, ansiedad, etc.

La Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental estableció la siguiente definición de mapa estratégico de ruido: *Mapa diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona*. De acuerdo a esta definición, un mapa estratégico de ruido es, por lo tanto, un instrumento diseñado para evaluar la exposición al ruido, es decir, es diferente a lo que se ha venido denominando como mapa de ruido o mapa de niveles sonoros. Por lo tanto, los mapas estratégicos de ruido contienen información sobre niveles sonoros y sobre la población expuesta a determinados intervalos de esos niveles de ruido, además de otros datos exigidos por la Directiva 2002/49/CE y la Ley del Ruido.

Como resultado del análisis de los MER publicados hasta la fecha, se han identificado 3 **Zonas de Afección de Servidumbre Acústica** publicadas en el Término Municipal de Marbella por los titulares de las infraestructuras implicadas. Se trata de las Zonas de Afección de la Servidumbre Acústica de las Unidades de Mapas Estratégicos (UME's) de las infraestructuras viarias A7, AP-7 y A-397 (MER de la **Segunda Fase**).



Detalle del plano de "Mapa de Afección" de la zona de afección de la servidumbre acústica de la A-7. Fuente: A-7S\_1 Carreteras del Estado, Andalucía, Málaga (2ª Fase). Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras.

En el anexo II del Documento de Alcance del EsAE se incluye copia del informe emitido, con fecha 25 de febrero de 2021 por el Departamento de Calidad del Aire de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Málaga, y en el que se indica que en materia de contaminación acústica habrá de presentarse el correspondiente estudio acústico conforme a lo dispuesto en el artículo 43 del reglamento de protección contra la contaminación acústica en Andalucía, aprobado mediante el decreto 6/2012, de 17 de enero, con el contenido mínimo que se indica en su instrucción técnica 3 para los instrumentos de planificación urbanística.

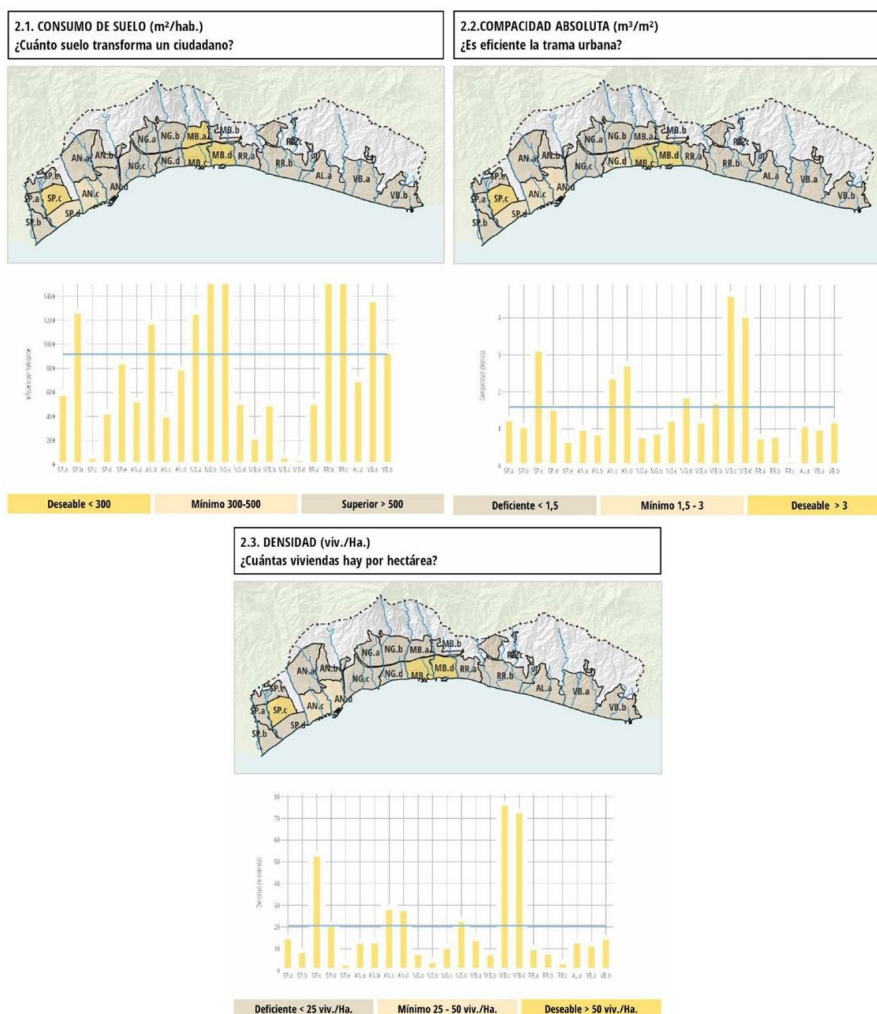
Los objetivos de calidad acústica para ruidos aplicables a áreas urbanizadas existentes y nuevas áreas urbanizables en (dBA) según la Tabla II, del artículo 9 Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica, son los siguientes:

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA		ÍNDICES DE RUIDO Existente / Nueva área		
		L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
aa	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65/60	65/60	55/50
bb	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75/70	75/70	65/60
cc	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73/68	73/68	63/58
dd	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso característico turístico o de otro uso terciario no contemplado en el tipo c.	70/65	70/65	65/60
ee	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requieran de especial protección contra la contaminación acústica	60/55	60/55	50/45
ff	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte u otros equipamientos públicos que los reclamen.	En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos		
gg	Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.	Se establecerán por el Ayuntamiento para cada caso en particular, atendiendo a aquellas consideraciones específicas de los mismos que justifiquen su clasificación como área acústica, previo informe de la Consejería competente en materia de medio ambiente		

El Estudio Acústico predictivo (actualmente en elaboración) contendrá las medidas preventivas oportunas de cara a garantizar el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica de las Áreas de Sensibilidad Acústica Homogénea que se vean afectadas por exceso de decibelios.

## Consecución de una ciudad compacta y diversa

El municipio de Marbella cuenta con deficiencias en cuanto a la compactidad del territorio urbano, debido al grado de dispersión de la urbanización de todo el término municipal. Para la caracterización de las áreas funcionales (AF), se hace uso de los indicadores directamente relacionados con la estructura de la ciudad y su ocupación. Concretamente los indicadores 2.1. Consumo de suelo, 2.2. Compactidad absoluta y 2.3. Densidad.



El diagnóstico del indicador 2.1. muestra que el objetivo deseable de mantener el suelo antropizado por debajo de 300 m<sup>2</sup>/hab, según la media europea, sólo se produce en los Ámbitos Funcionales de MB.a, MB.b y MB.c correspondientes a Marbella y SP.c, correspondiente al núcleo de San Pedro Alcántara.

Y se encuentran en el rango que hemos consideramos o como mínimo aceptable comprendido entre 300-500 m<sup>2</sup>/hab, los Ámbitos Funcionales SP.c y NA.c correspondientes a la zona Sur de San Pedro, Nueva Alcántara y de Nueva Andalucía.

Por último, el resto del Término Municipal -las zonas que se corresponden con las urbanizaciones históricas denominadas "autosuficientes" o propias de la tipología de ciudad jardín, con tipologías de baja densidad, poca altura y principalmente viviendas unifamiliares-, se aleja bastante del objetivo deseable, encontrándose la mayor parte de los Ámbitos Funcionales por encima de los 500 m<sup>2</sup>/hab, esto es, se consume mucho suelo por han cante.

El diagnóstico del siguiente indicador, el 2.2., señala que los Ámbitos Funcionales MB.c y MB.d y SP.c, correspondientes a los núcleos de Marbella y San Pedro, se encuentran dentro del rango deseable de > 3,0 m (m<sup>3</sup> / m<sup>2</sup> = m), que supone que en dichos Ámbitos se está haciendo una ocupación del suelo eficiente, esto es, que se produce una intensidad edificatoria adecuada.

Por otra parte, observamos que os Ámbitos Funcionales SP.d, AN.c y AN.c y MG.d y MB.b se encuentran en el rango establecido como mínimo aceptable, que hemos situado entre 1,5 - 3,0 m (m<sup>3</sup>/ m<sup>2</sup> = m), que coinciden con las zonas con vocación de ciudad.

Por último, el resto del Término Municipal presenta una compacidad absoluta inferior al 1,5 m (m<sup>3</sup>/ m<sup>2</sup> = m), lo que significa, que en dichas zonas se está haciendo una ocupación del suelo y los recursos poco eficientes.

Como último indicador, aparece recogido el diagnóstico del 2.3. que habla sobre la densidad y en el que se observa que la densidad de viviendas por hectárea en los Ámbitos Funcionales MB.c y MB.d y SP.c, correspondientes a los núcleos de Marbella y San Pedro, se encuentran dentro del rango de densidad considerada adecuada por las características del municipio, que permiten conseguir una masa crítica de personas y actividades, lo cual permite a su vez a dotación de transporte público, los servicios y equipamientos básicos y las dotaciones

comerciales imprescindibles para desarrollar la vida cotidiana desde patrones de proximidad (ocio, convivencia, cultura, etc.).

Por otra parte, observamos que los Ámbitos AN.c y AN.d se encuentran en el rango establecido como mínimo aceptable. Por último, el resto del municipio presenta una densidad baja favoreciendo dinámicas tendentes a una menor cohesión social como son la falta de diversidad, la segregación social, la inseguridad y también provocar el encarecimiento de la provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como una mayor dependencia del vehículo privado.

Como conclusión, del análisis de los indicadores que componen este Bloque, se observa que los núcleos principales de Marbella y San Pedro funcionan con las características propias de una ciudad compacta -con indicadores ajustados a nuestra realidad urbana-, y, sin embargo, el resto del municipio presenta características propias de una ciudad dispersa, de baja densidad y con un elevado consumo de suelo, por lo que su trama urbana no es eficiente.

#### Directrices:

Con el fin de mejorar los objetivos que se han redactado para cada una de las áreas funcionales que se recogen anteriormente, y por tanto de manera agregada para todo el municipio, en las futuras actuaciones de Marbella se tendrán en cuenta las siguientes directrices:

- Buscar el equilibrio urbano entre espacios dedicados a la funcionalidad y la organización urbana y los espacios dedicados al ciudadano, al relax, la tranquilidad y el contacto con el verde.
- Desarrollo de los vacíos urbanos y pendientes de desarrollo con valores de densidad y edificabilidad dentro de los umbrales establecidos como mínimo aceptable y/o deseable, especificados en su caso en cada una de las fichas del ámbito funcional en función de sus características propias, con el objetivo de favorecer a compactad del ámbito.
- Priorizar los emplazamientos más adecuados para ubicar nuevos desarrollos bajo los condicionantes siguientes: morfología física del terreno adecuada dentro del suelo urbano, priorizando los vacíos en la trama urbana ya existente y bien conectada. Es indispensable que



las propuestas de los nuevos desarrollos residenciales se proyecten pensando ante todo en la conexión y el cosido con el resto de la ciudad existente.

- Densificar o incrementar el aprovechamiento (por uso y edificabilidad) en aquellos ámbitos funcionales con vocación de ciudad -SP.a, SP.e, AN.a, AN.c, AN.d, NG.d, MB.a. RR.a y AL.a- para su aproximación a los valores considerados como deseables de ciudad compacta.
- Limitación de las tipologías edificatorias de baja densidad creadoras de dispersión urbana y ocupación masiva del territorio.
- Priorizar la rehabilitación de edificios como creación de nueva vivienda por delante de la nueva construcción.

El nuevo Plan General en la búsqueda de la consecución de una ciudad compacta y diversa llevará a cabo una serie de acciones como la intervención en la ciudad consolidada, bien en los vacíos o bien las áreas de regeneración urbana. Estas deberán justificar la integración de la propuesta en el ámbito funcional, para lo que se valorará la conexión de estas nuevas áreas con el resto de nodos de la ciudad, bien sean dotaciones, hitos del pasado industrial, agrícola, elementos patrimoniales, identitarios, etc.

Aquellos lugares que estén colmatados, tendrán unas propuestas concretas que 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.

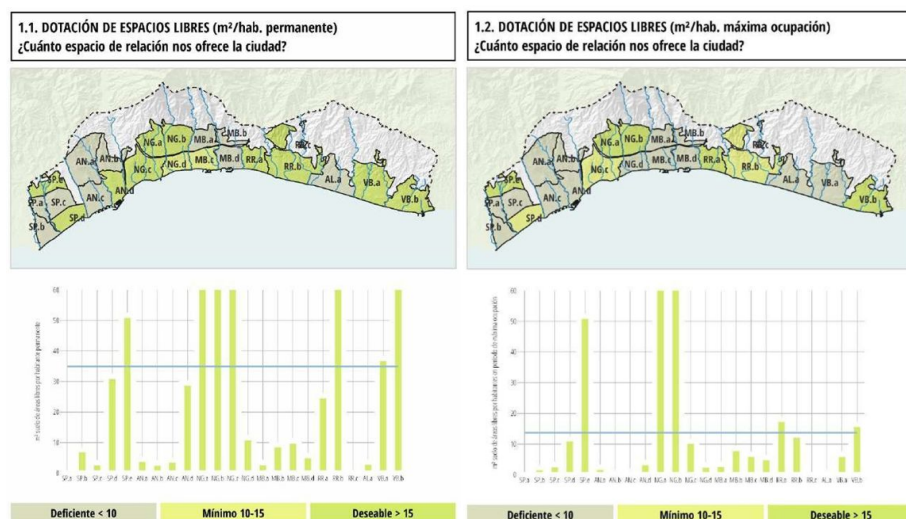
El Plan busca proyectar actuaciones sostenibles de densificación, con propuestas en los vacíos de las urbanizaciones de espacios polivalentes, donde se priorizará el uso residencial, la actividad productiva y los equipamientos abiertos a la ciudadanía, disminuyendo de esta manera la densidad de viviendas por habitantes. Además, gracias a ello se podrá aumentar la complejidad de usos de la zona, complementando los usos destinados a la actividad productiva. De esta forma, se consigue una ciudad mucho más diversa y sostenible.

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 del PGOM, intentando alcanzar una ciudad sostenible que se encuentre sustentada en modelos de complejidad funcional, compacidad constructiva y conectividad policéntrica, y cuya interdependencia con la movilidad esté bien resuelta, evitando los problemas característicos de la ciudad difusa.

### Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes

El municipio de Marbella cuenta con zonas que poseen deficiencias en cuanto a la accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes, debido al alto grado de urbanización en partes del término municipal. Para la caracterización de las áreas funcionales (AF), se hace uso de dos indicadores directamente relacionados con los espacios naturales y las zonas verdes. Concretamente los indicadores 1.1. y 1.2. Dotación de espacios libres, y que se diferencian entre sí, porque el primero realiza la estimación con la población permanente, mientras que el segundo lo hace con la máxima ocupación.



Del diagnóstico del primer indicador se extrae que Marbella cuenta con una media de unos 35 m² de espacios de relación cualificados por habitante permanente. En 10 de las 23 AF, la superficie de suelo destinada a espacios libres cualificados por habitante permanente es



adecuada, debido no tanto a la gran superficie de zonas verdes cualificadas sino a que el número de habitantes permanentes no es muy elevado.

Los Ámbitos Funcionales NG.a y NG.b sí se encuentran por encima de dicha superficie al sumar la perteneciente al Parque Nagüeles en ambos, y el SP.c al contar con el Parque de las Tres Culturas: así como los situados en la zona costera como pueden el SP.d, AN.d, NG.c, VB.a y VB.b, que además de los espacios libres cualificados con los que pueda contar, suma la superficie de la senda litoral.

Por otra parte, hay que señalar que hay Ámbitos que no cuentan la superficie mínima de espacio libre porque, aunque cuentan con espacios libres, éstos no se encuentran cualificados - dos de ellos no cuentan con ninguna superficie de espacio libre cualificado como sería el SP.a. Guadalmina Alta v el RR.c Los Molineros-.

Con respecto al análisis del segundo indicador se observa que Marbella cuenta con una media de unos 14 m<sup>2</sup> de espacios de relación cualificados por habitante cuando se produce la máxima ocupación en el municipio.

En este caso, se observa que los tres Ámbitos Funcionales que se encontraban muy por encima de la media en el caso anterior, siguen superando con creces el mínimo exigido. No obstante, el SP.d, el NG.c, RR.b pasan a engrosar el grupo de Ámbitos que se encuentran en la horquilla de 10 - 15 m<sup>2</sup>/hab pero algunos, como el AN.d, NG.d, MB.c y VB.a pasan a ser deficientes, ofreciendo menos de 10 m<sup>2</sup>/hab.

Directrices:

Con el fin de conseguir una mejor consecución de los objetivos previstos en esta materia por cada área funcional y de manera acumulada para todo el territorio del término municipal, el Plan General pretende seguir una serie de acciones a la hora de llevar a cabo actuaciones con incidencia en los espacios naturales y las zonas verdes:

- Localizar en cada Ambito Funcional la superficie de espacio libre no cualificada y desarrollar Proyecto de acondicionamiento de los mismos.

Dicho acondicionamiento habrá de diseñarse para facilitar la autonomía y cuidados en todos los ciclos de la vida: bancos, fuentes, bebederos de animales, papeleras por categorías de reciclaje, señalización inclusiva, etc., y en aquellos que su superficie lo haga preciso incluso, baños públicos, salas del cuidado del lactante, juegos infantiles (areneros, juegos de agua...), skate parks, rocódromo, tirolinas, juegos de petanca, parques caninos, etc.

En la zona de aparcamiento se deben promover patrones urbanísticos de bajo impacto con la disposición de suelos que potencien la vida vegetada, regulen el ciclo hidrológico y mejoren las condiciones de confort ambiental.

- Favorecer la autonomía de los usuarios propiciando la instalación de mobiliario de piezas sueltas de alquiler que permita la toma de decisiones acerca del lugar donde colocarla.
- Vegetación, zonas verdes... que potencien el aumento de la biodiversidad, propiciando la atracción de avifauna, haciendo la trama urbana más permeable a los elementos naturales y sirviendo en la medida de lo posible, como nodos de corredores verdes.
- En Plazas duras ya existentes con poca proporción entre vegetación y pavimento, se procurarán actuaciones de conformación de topografía que permita la plantación de arbolado de gran porte.
- En aquellas zonas donde haya existido una vegetación particular por alguna circunstancia —un antiguo olivar—, se recomienda la plantación de la especie en cuestión como modo de perpetuar la memoria.
- Se plantearán Ordenanzas Municipales que fomenten la conversión de las cubiertas actuales de la edificación en cubiertas vegetales y la creación de jardines verticales en medianeras existentes.

Siguiendo los comentarios que recoge el Plan General acerca de los espacios y zonas verdes, se pretende como objetivo principal dotar a la ciudad de la mayor cantidad posible de

parques, jardines y/o espacios dotados de vegetación con una distribución homogénea entre las zonas de la ciudad.

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.

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. 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.

Para conseguir dicha Infraestructura Verde el municipio necesita una estrategia, que se basaría en dos pilares, por un lado, fortalecer los corredores fluviales y el litoral, recursos fundamentales para el municipio, y por otro lado mejorar la red de espacios libres y zonas verdes.

En este último apartado cabe destacar 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 este municipio debido a su 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 se debe 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.

Finalmente, también se tiene proyecta unir 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.

#### Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública

El objetivo a perseguir debe ser dotar a la ciudad de la mayor cantidad posible de espacios de encuentro para la población con una distribución homogénea. Es fundamental, además, que no existan barreras de acceso a dichos espacios, sean éstas físicas, económicas (su acceso no debe implicar costes) o sociales (diseñados de una forma que atraiga a un grupo específico de personas usuarias en detrimento del resto).

El Plan contribuye al fomento de lugares de concurrencia pública, como la propuesta de Sistema General de Espacios Libres, compuesta de Espacios Libres. Zonas Verdes (Parques forestales, Parques litorales, Parques urbanos y Parques fluviales). 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.

#### La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas.

Mediante la definición de Ámbitos Funcionales se pretende mejorar la habitabilidad recuperando la ciudad para el ciudadano, estructurándola a su escala y diversidad social, recuperando su identidad o fomentándola en aquellos casos donde sea posible, donde todos los servicios queden conectados a pie o con medios de movilidad sostenible—en contraposición a la ciudad productiva basada en el uso del vehículo privado—, generando

espacios confortables y seguros para las personas e implementando una estructura verde de conexión. También lo que se pretende con los Ámbitos Funcionales es una sectorización del entramado urbano, procurando la descentralización funcional mediante la distribución equilibrada de los servicios y equipamientos.

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.

La propuesta de la jerarquización viaria y sus nuevas funcionalidades en el nuevo PGOM se estructura 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 accesibilidad peatonal, la habitabilidad del centro y el intercambio de la movilidad peatonal y ciclista con el exterior.

**El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública**

El PGOM incluye el indicador 4.2 Viviendas de promoción pública y privada dentro del BLOQUE 4. IDENTIDAD CULTURAL Y COHESIÓN SOCIAL. El Objetivo es hacer efectivo el derecho a una vivienda asequible, digna y adecuada con una oferta tipológica diversa y

distribuida equilibradamente en la ciudad, con el fin de favorecer la cohesión social y evitar la segregación territorial de los ciudadanos por razón de su nivel de renta.

Este indicador es de gran importancia para poder garantizar una oferta suficiente de viviendas con destino a la ejecución de viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública que garanticen el derecho constitucional a facilitar una vivienda digna para toda la población y ante todo para las personas con menor nivel de renta.

Se entiende por vivienda protegida aquella que cumpla las condiciones de uso, destino, calidad, precio de venta o alquiler, superficie y diseño que marque la ley y disposiciones de aplicación y sean calificadas como tales por la administración competente en materia de vivienda.

Hay que indicar que actualmente se está redactando el Plan Municipal de Vivienda y Suelo, y no se encuentran accesibles aún los datos respecto del número de viviendas de promoción pública del municipio, se puede adelantar que son insuficientes, ya que pocos son los suelos que se han desarrollado con la obligatoriedad de la reserva del 30% de la edificabilidad para vivienda pública, por lo que solamente hay en San Pedro, en Las Albarizas y en el PERI-AN-1. Viviendas sociales, según datos de la Delegación de Derechos Sociales, hay 370, las 251 de la Colonia El Ángel, 44 en Elviria, 42 en Marbella Este, 29 en Marbella Oeste, 2 en San Pedro y 2 en El Salto.

En el POU se hará un estudio detallado de las viviendas de protección pública que hay en el municipio, tras la redacción del Plan Municipal de Vivienda.

En el TÍTULO 8 del PGOM se establece LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE VIVIENDA PROTEGIDA. El mismo indica que 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 del 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.

De igual modo establece los Criterios para delimitación de VP en los instrumentos de Ordenación Detallada:

- 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.

### c.3 Conclusiones del análisis preliminar. Valoración de la relevancia.

A continuación se valora, mediante la integración de toda la información anteriormente recopilada, si resulta posible descartar la existencia o no de un impacto significativo sobre la salud o sobre las inequidades en salud como consecuencia de la implementación del Plan General.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

168

Para este análisis se subdividen los factores o variables en dos tipos: los factores propios de la actuación y otros propios del entorno. Así, los factores propios de la actuación (asociados a la intensidad, probabilidad y efectividad de los efectos) se entienden como condición necesaria para que exista un impacto significativo, mientras que los propios del entorno (los asociados a población expuesta) serían condiciones suficientes. De acuerdo a este criterio, el dictamen (es decir, si el impacto es significativo o no) se realiza a partir de la valoración de estos factores, basándose en la toma en consideración de:

- El nivel de valoración más bajo entre los factores propios de la actuación.
- El nivel más alto en los factores propios del entorno o de propios del entorno.

El contenido de la tablas resultantes de la valoración se realiza de manera cualitativa con base en experiencias similares realizadas por el equipo redactor.

En relación a los contenidos a valorar en cada una de las columnas:

**Tabla factores propios de la actuación:**

- Impacto potencial: intensidad máxima del impacto que pueden causar en la población.
- Nivel de certidumbre: grado de confianza adjudicado a la probabilidad de que se produzca el efecto en salud al nivel de grupos de población (medido en función de la confianza con que organismos nacionales e internacionales se han pronunciado al respecto).
- Medidas de protección o promoción: existencia y efectividad de medidas para corregir o atenuar el potencial efecto negativo sobre la salud y/o para potenciar u optimizar el potencial efecto positivo sobre la salud.

**Tabla factores propios del medio:**



- Población total: magnitud de población expuesta y/o afectada en términos absolutos, si bien no conviene desdeñar su afección en términos relativos respecto al total de la población del municipio (en municipios pequeños).
- Grupos vulnerables: poblaciones cuya capacidad de resistir o sobreponerse a un impacto es notablemente inferior a la media ya sea por sus características intrínsecas o por circunstancias sobrevenidas de su pasado.
- Inequidades en distribución: poblaciones que, de forma injustificada, se ven afectadas desproporcionadamente o sobre las que se refuerza una desigualdad en la distribución de impactos.
- Preocupación ciudadana: aspectos que suscitan una inquietud específica de la población obtenida en los procedimientos de participación de la comunidad.

El siguiente cuadro aúna los criterios de valoración en cada una de las columnas y una tabla con los criterios de decisión de la significancia:

	BAJO	MEDIO	ALTO
<b>Impacto Potencial</b>	Efectos leves, afectando más a la calidad de vida o al bienestar.	Pueden modificar la incidencia o los síntomas / efectos de enfermedades no graves, así como la incidencia de lesiones no incapacitantes.	Pueden alterar positiva o negativamente de forma significativa los AVAD*, la incidencia de enfermedades graves (que exijan hospitalización, crónicas, brotes agudos...) o lesiones incapacitantes
<b>Nivel de Certidumbre</b>	Artículos y estudios publicados. Evidencia obtenida por medios propios sobre actuaciones realizadas en la misma zona	Metanálisis, revisiones sistemáticas, análisis comparativos, etc Aspectos incorporados en legislación de otros países Recomendaciones de organismos internacionales	Pronunciamiento claro de organismos internacionales de reconocido prestigio (IARC, OMS, SCENIHR, EPA, etc) Aspectos Incorporados en legislación /planes de acción propios

<b>Medidas de protección o promoción</b>	Existen medidas de protección o potenciación de reconocida eficacia y se han implementado ya en el proyecto original.	Las medidas de protección o potenciación Implementadas sólo pueden reducir parcialmente o atenuar los efectos de acuerdo con la evidencia sobre intervenciones. Existen medidas de reconocida eficacia que son competencia de la Admon que promueve el plan y se han previsto pero no pueden implementarse en el proyecto por no tener reflejo en la planificación urbanística.	No existen medidas de reconocida eficacia, o bien éstas no dependen de la Admon que promueve el plan o, siendo competencia de esta Administración, no está prevista su implementación
<b>Población total</b>	La exposición suele ser de corta duración / Intermitente / afecta a un área pequeña y/o a un pequeño número de personas, por ejemplo menos de 500 habitantes.	La exposición puede ser más duradera e Incluso intermitente / afecta a un área relativamente localizada y/o a un número significativo de personas, por ejemplo entre 500 y 5000 habitantes.	La exposición es de larga duración o permanente o afecta a un área extensa y/o un número importante de personas, por ejemplo más de 5000 habitantes o a la totalidad de habitantes del municipio
<b>Grupos Vulnerables</b>	No se tiene constancia de la existencia de una comunidad significativa de personas que puedan considerarse grupo vulnerable para este determinante por razones sociales o demográficas (edad, sexo, personas con discapacidad o en riesgo de exclusión social, personas inmigrantes o minorías étnicas).	Existe una comunidad de personas que puede considerarse grupo vulnerable para este determinante pero se distribuyen de forma no concentrada por el espacio físico o si se concentran en un espacio geográfico común, éste no tiene un tamaño significativo.	Existen comunidades de personas que pueden considerarse grupo vulnerable para este determinante pero además o bien se concentran en un espacio común de tamaño significativo / varios espacios menores, o bien se trata de comunidades que concentran más de dos o tres factores de vulnerabilidad.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

171

<b>Inequidades en Distribución</b>	No se han documentado inequidades significativas en la distribución (previa o posterior a la implementación del plan] de los impactos o los mismos ayudan a atenuar las Inequidades que existían previamente a la implementación del plan.	Se prevén inequidades en la distribución de los impactos tras la implementación del plan bien porque los generen sus determinaciones o porque las mismas no puedan atenuar las inequidades preexistentes	Se prevé que las determinaciones del plan puedan reforzar las Inequidades existentes o generar Inequidades significativas que afectan a grupos vulnerables por razones sociales o demográficas.
<b>Preocupación Ciudadana</b>	Se han realizado suficientes medidas de fomento de la participación y no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema	Se ha detectado preocupación de la ciudadanía por este tema pero o bien no es generalizada o no puede conocerse con exactitud este dato al no haberse conseguido una participación significativa de la misma por no haber realizado suficientes medidas de fomento de la participación.	Se ha detectado preocupación de la ciudadanía por este tema de forma generalizada o en colectivos organizados / vulnerables / afectados por inequidades previas. No se han realizado más medidas de participación de la ciudadanía que las previstas en la tramitación administrativa del plan.

\*Los AVAD son una estimación de los años perdidos por muerte prematura más los años vividos con discapacidad.

De este modo, se presentan las siguientes tablas de valoración:

Tabla 1. Factores propios de la actuación:

DETERMINANTES Efectos	FACTORES PROPIOS ACTUACIÓN			
	Impacto Potencial	Certidumbre	Medidas Protección Promoción	Dictamen
<b>MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS</b>				
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
Accesibilidad a transporte público	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
<b>METABOLISMO URBANO</b>				
Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio	BAJO	ALTO	BAJO	BAJO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población	BAJO	ALTO	BAJO	BAJO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
<b>DISEÑO URBANO</b>				
Consecución de una ciudad compacta y diversa	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
<b>HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA</b>				
La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

173

Tabla 2. Factores propios del entorno:

DETERMINANTES Efectos	FACTORES PROPIOS DEL ENTORNO				
	Población Total	Grupos Vulnerables	Inequidades en Distribución	Preocupación Ciudadana	Dictamen
MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS					
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Accesibilidad a transporte público	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
METABOLISMO URBANO					
Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población	MEDIO	MEDIO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.	MEDIO	MEDIO	BAJO	MEDIO	MEDIO
DISEÑO URBANO					
Consecución de una ciudad compacta y diversa	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA					
La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO

Tabla 3. Impactos globales:

DETERMINANTES Efectos	DICTAMEN FACTORES PROPIOS DE LA ACTUACIÓN	DICTAMEN FACTORES PROPIOS DEL ENTORNO	IMPACTO GLOBAL
MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS			
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Accesibilidad a transporte público	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
METABOLISMO URBANO			
Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
CONVIVENCIA SOCIAL			
Consecución de una ciudad compacta y diversa	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA			
La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO

De este modo se concluye que no existen impactos significativos sobre la salud derivados de la ejecución del Plan General.

A continuación, se realiza un breve resumen de los motivos que han generado tal valoración:

**Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la promoción y uso de infraestructuras y modos de transporte sostenible cuenta el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas de promoción de este impacto, tales como análisis por áreas funcionales de espacios reservados para el peatón y red ciclista para un diagnóstico adecuado, impulso de nuevo modelo de movilidad en coordinación con el PMUS, acciones concretas de mejoras de la conectividad y accesibilidad urbana, itinerarios peatonales, red de carriles bici, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. El incremento y mejora de las conexiones de las infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor son acogidas por la ciudadanía con satisfacción.

**Accesibilidad a transporte público.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la mejora de la accesibilidad al transporte público cuenta el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas de promoción de este impacto, tales como análisis por áreas funcionales de proximidad al transporte público, fomento del transporte público, propuesta de intercambiadores, propuesta de aparecimientos disuasorios, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. El incremento y mejora de la accesibilidad al transporte público son acogidas por la ciudadanía con satisfacción.

**Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la adecuada cobertura y distribución espacial de estos servicios minimizando las barreras de accesibilidad a los mismos cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla una serie de líneas de actuación y propuestas concretas en la distribución de los equipamientos. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de

audiencia del Plan no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto negativo bajo. El impacto para la salud derivado del acceso a servicios municipales básicos cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo bajo. El impacto para la salud derivado de la contaminación atmosférica cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). La actuación contempla medidas para aminorar este impacto, principalmente enfocadas hacia la movilidad sostenible, tales como: Sistema de Redes Peatonales y Ciclistas, Sistema Logístico Territorial de Marbella, semipeatonalizaciones, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto negativo bajo. Se estima que las molestias por ruido y la perturbación del sueño por ruido pueden reforzar ciertas patologías sociales como la depresión, aislamiento, ansiedad, etc. El nivel de certidumbre lo recogen informes de diversos organismos nacionales e internacionales así como la legislación específica que regula la contaminación acústica y ambiental. El Estudio Acústico predictivo (actualmente en elaboración) contendrá las medidas preventivas oportunas de cara a garantizar el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica de las Áreas de Sensibilidad Acústica Homogénea que se vean afectadas por exceso de decibelios. La exposición de la población,



en el caso en el que se produzca será limitada, no identificándose grupos vulnerables o inequidades significantes en la distribución del impacto. La contaminación acústica es una de las principales preocupaciones de la ciudadanía y suele ser considerada por la población como uno de los mayores problemas ambientales de nuestra sociedad.

**Consecución de una ciudad compacta y diversa.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El beneficio para la salud derivado de este impacto cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El beneficio para la salud derivado de este impacto cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Las mejoras en la accesibilidad a espacios naturales, zonas verdes e instalaciones deportivas son acogidas por la ciudadanía con satisfacción.

**Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El beneficio para la salud derivado de este impacto cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El beneficio para la salud derivado de este impacto cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la adecuada disponibilidad de viviendas con diferentes tipologías y la promoción de vivienda pública cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS), siendo aspectos incorporados en la legislación y es objeto de desarrollo de planes locales (planeamiento urbanístico, Plan Municipal de Vivienda y Suelo). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Existe una comunidad de personas que puede considerarse grupo vulnerable para este determinante pero se distribuyen de forma no concentrada por el espacio físico (demandantes de vivienda protegida). No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

#### d) CONCLUSIONES DE LA VALORACIÓN.

En conclusión, el **PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE MARBELLA** no provoca efectos negativos sobre la salud del conjunto de la población potencialmente afectable. Al contrario, conlleva efectos positivos destacando la movilidad sostenible y el acceso a espacios libres y equipamientos públicos.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BUO4

180

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

\*\*\*\*567\*\*

**FECHA Y HORA**

16/08/2022 10:14:33 CET

## e) DOCUMENTO DE SÍNTESIS.

### DESCRIPCIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO.

El nuevo modelo de ordenación de Marbella, o como se dice comúnmente, el “modelo de ciudad” propuesto por el Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) 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.

Este término municipal cuenta con 6 zonas diferenciadas dentro del término municipal que poseen características diferentes:

01. SAN PEDRO ALCÁNTARA: HUMANIZACIÓN DE LA CIUDAD.
02. PUERTO BANÚS Y NUEVA ANDALUCÍA: EXTENSIÓN DEL OCIO Y LA MODA.
03. RÍO VERDE Y LA CONCEPCIÓN: DISTRITO DEL CONOCIMIENTO.
04. MARBELLA: ECOBARRIO Y DISTRITO INNOVADOR.
05. RÍO REAL, REALEJO Y SIETE REVUELTAS: EL PARQUE FLUVIAL DEL ECOTURISMO.
06. ZONA ESTE: NATURALEZA EXTREMA.

La nueva legislación urbanística andaluza (LISTA) distingue dos clases de suelo: suelo rústico y suelo urbano, desapareciendo el suelo urbanizable. Otras novedades en cuanto a las categorías de suelo, son la eliminación de la categorización del suelo urbano como consolidado y no consolidado y la revisión de las categorías de suelo rústico. Todo ello dentro del marco establecido en la legislación estatal básica. A la vista de esta regulación, el Plan General de Ordenación Municipal divide el término municipal en suelo urbano y suelo rústico. El suelo urbano comprende los terrenos que conforman la ciudad existente lo que incluye aquellos vacíos integrados en la malla urbana. El suelo rústico se divide en las siguientes categorías: suelo 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.

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 Habitat Rural Diseminado;
- 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.

Promover el desarrollo sostenible solo puede hacerse desde una perspectiva global. Para ello se definen 3 ejes sostenibles: 1.- Sostenibilidad ambiental, 2.- Sostenibilidad económica y 3.- Sostenibilidad social.

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

Para conseguir una ciudad ambientalmente más sostenible, el 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.

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 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.

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.

En cuanto a la CIUDAD VERDE:

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.

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.

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.

8. 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.

9. Potenciar el litoral. 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.

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.

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 ello, el PGOM se basa 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 asociados 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.

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 éste 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.

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.

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 a 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.



15. Fortalecer y multiplicar la red básica del deporte. La red básica deportiva, ubicada principalmente en los núcleos urbanos, debe mejorarse cuantitativamente y cualitativamente.

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.

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.

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.

22. Innovación tecnológica. La ciudad interconectada. Se parte de la premisa de que la Innovación tecnológica no es suficiente para hacer ciudad, sin embargo, se debe valer 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.

### ***Elementos estructurantes del territorio local***

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 entendiendo como tales aquellas dotaciones públicas de carácter general (las que dan servicio a la generalidad de la población). Se distinguen:

- a) Sistema General de Áreas Libres.
- b) Sistema General de Equipamiento Comunitario
- c) Sistema General de Movilidad.
- d) Redes generales de Infraestructuras y Servicios Técnicos

En este sentido destaca la intervención en la ciudad existente, que se basa en áreas funcionales, bloques de análisis, indicadores y objetivos que se pueden resumir en el siguiente cuadro:

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?	Ratio de espacios libres
¿Cuanto 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?	Ratio de equipamientos
¿Cuanto 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. COMPACTIDAD	
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 de 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
¿Cuento 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.	
¿Cuenta 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 ámbitos 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 estabón 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
¿Cuenta la población con acceso al transporte público?	Proximidad al transporte público.
¿Se han diseñado bien los espacios destinados al aparcamiento?	Dotación de aparcamientos fuera de vía pública.

## CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN Y DE SU ENTORNO.

En 2021, Marbella concentra a casi el 35% de la población total de la Costa del Sol Occidental, en una superficie de unos 117 Km<sup>2</sup>, por lo que obtiene una **densidad de población** de más de 1.200 Hab/Km<sup>2</sup>. Se trata de una muy alta densidad de población que duplica a la media del conjunto de municipios costeros de la comarca y que solo es superada por la alcanzada en Fuengirola, tratándose del municipio con mayor densidad de población de toda Andalucía, con más de 8.000 Hab/Km<sup>2</sup>.

A 1 de enero de 2021, **el municipio de Marbella cuenta con una población de 147.958 habitantes**, lo que supone un incremento del 0,22% respecto al año anterior 2020. Este dato supone ser el máximo poblacional alcanzado por el municipio en toda la serie de datos analizada. Esta población cuenta con una edad media de 41,01 años, inferior a la alcanzada por la población andaluza (42,1 años) o la malagueña (42,6 años).

La evolución reciente de la población marbellí muestra como desde comienzos del siglo XXI el municipio ha experimentado un constante crecimiento, que alcanza un total de más de 40.000 habitantes entre los años 2000 y 2021, lo que supone un crecimiento relativo de casi el 40% de su población; 10 puntos porcentuales por encima de la media de los municipios malagueños en el mismo periodo (30%) y 25 puntos porcentuales por encima de la media andaluza, cuyo crecimiento ha sido del 15%.

Esta población se distribuye en 11 unidades poblacionales: Marbella, Artola, Elviria, Monteros (Los), Rímar, Río Real, Rosario (El), Nueva Andalucía, San Pedro Alcántara, Salto del Agua y Guadalmina. Entre estas, lo principales núcleos de población son Marbella, que acoge a la mitad de la población del municipio y San Pedro de Alcántara, donde reside algo más del 20%. El resto de la población se encuentra dispersa en multitud de urbanizaciones, entre las que destaca Nueva Andalucía. El núcleo de Marbella es sede de la mancomunidad de municipios de la Costa del Sol y cabeza del partido judicial.

En la siguiente **pirámide de población** se representan los grupos quinquenales de población por edad y sexo en el municipio de Marbella y provincia de Málaga en 2021. La pirámide de población marbellí comparte similitudes con la situación promedio alcanzada en su entorno provincial. En general, ambas figuras muestran una figura regresiva, en la línea de la tendencia española actual, marcada por el aumento poblacional del periodo comprendido entre los años 1950 – 1970, el aumento de la esperanza de vida, la componente migratoria y por el descenso y control paulatino de la natalidad a partir de los años 80 del pasado siglo.

Los porcentajes de uno y otro espacio territorial proporcionan pirámides de población con bases reducidas, propias de sociedades avanzadas donde se comienza a denotar en gran medida el envejecimiento paulatino de la población y las dificultades para asentar un relevo generacional. En el municipio y con respecto a su entorno provincial, regional y nacional se registra un mayor porcentaje de población joven y de población en edad de trabajar en edades más tempranas (menores de 44 años), así como un menor porcentaje de población

anciana. Por tanto, se puede afirmar que Marbella cuenta con una estructura de población más joven que la media de municipios tanto de la provincia de Málaga como de Andalucía, así como del resto de España.

El **crecimiento vegetativo** del municipio arroja un saldo positivo durante todo el periodo analizado, lo que significa que desde comienzos de siglo los nacimientos han superado a las defunciones. Se observan dos tendencias: una positiva de 2000 a 2006, caracterizadas por unas altas tasas de natalidad superiores al 12‰ junto a unas tasas de mortalidad inferiores al 6‰; y una negativa, a partir de 2006, donde la tasa de natalidad pasa de una cifra del 14,1‰ a una del 7,5‰ en el último año observado. Es en este año 2020 donde los valores de tasa de natalidad y de mortalidad más se aproximan en toda la serie, lo que supone un crecimiento vegetativo, que si bien aún es positivo, se acerca a 0.

En cualquier caso, en promedio y teniendo en cuenta el periodo observado el municipio se caracteriza por unas tasas de natalidad algo superiores aunque dentro de la media alcanzada en el resto de municipios malagueños o andaluces.

El **saldo migratorio** total (interno, externo y extranjeros) en Marbella presenta un balance general positivo durante el periodo 2004 - 2020. El saldo migratorio que más ha contribuido al crecimiento poblacional del municipio ha sido sin duda el de los extranjeros, que ha supuesto la entrada de más de 35.000 inmigrantes durante el periodo considerado. Tan sólo se observan dos años con un saldo resultante negativo: 2007 y 2015, ocasionado por la salida de población hacia el extranjero. Los flujos migratorios internos y externos adquieren un menor peso relativo y absoluto presentando, en el primer caso, un balance negativo; y en el segundo, uno positivo.

En la comarca de la Costa del Sol Occidental existe un altísimo **porcentaje de población extranjera** (30%) que dobla a la media alcanzada en la provincia de Málaga (16%) siendo esta última a su vez el doble que la del conjunto regional (8,3%). El porcentaje de extranjeros procedentes de la UE es del 55%, en un rango cercano aunque superior la situación que se alcanza a nivel provincial (50%) y regional (40%). La principal nacionalidad en la comarca, así como en la provincia, es la británica, con un rango en torno al 20% del total de extranjeros, a diferencia del conjunto de Andalucía, donde la principal nacionalidad es la marroquí, que representa igualmente alrededor de un 20%.

Los datos sobre la **relación entre residencia y lugar de nacimiento de la población residente** en Marbella para el año 2020 son bastante reveladores: reflejan que más del 30% de la población residente en el municipio ha nacido en el extranjero. Esta cifra contrasta con la alcanzada en su ámbito provincial, a su vez relativamente alto (20%), y regional, que se limita a menos del 10%. El porcentaje de nacidos en el mismo municipio se sitúa ligeramente inferior, con un 29%.

La Comarca de la Costa del Sol Occidental mantuvo una alta **tasa de desempleo** en 2020 que alcanzó una cifra del 19%. Si bien se trata de una tasa menor que la que alcanza su entorno provincial o regional (donde se supera el 22%), es superior a la situación estatal y muy superior a la europea. A nivel municipal existen ciertos contrastes, como Benahavís, cuya tasa es inferior a la tasa estatal o; en el otro extremo, Fuengirola, que sobrepasa el 25%. Marbella se mantiene en una tasa bastante similar a la situación tipo alcanzada a nivel comarcal (19,3%) en este año 2021.

Es, sin duda, el contexto económico actual, condicionado por la crisis sanitaria derivada del COVID-19 la que ha originado un repunte en la tasa de paro en el pasado año 2020 en todos los ámbitos territoriales en unas cifras de paro que desde 2013 venían mostrando una evolución claramente favorable. Si bien, ya en el pasado 2021 se observa una fuerte reducción de las cifras de paro respecto a 2020.

El impacto de la reducción de la actividad productiva derivada de las medidas llevadas a cabo para afrontar la crisis sanitaria (confinamiento) se ha dejado notar con singular intensidad en el mercado de trabajo. En la siguiente gráfica se observa como en el año 2020 el **número de contratos registrados** en el municipio de Marbella se reduce a cifras equivalentes a las alcanzadas en los años de la recesión económica tras el boom inmobiliario, rompiendo la dinámica de crecimiento y recuperación económica de los últimos años. Si bien ya 2021 arroja unas cifras muy positivas, con un incremento del 50% del número total de contratos.

En cuanto a la distribución por municipios de los contratos, hay que destacar el hecho de que más de la mitad de los registrados en la comarca de la Costa del Sol Occidental durante 2021 se efectuaron en el municipio de Marbella (51,1%). A éste, le siguen los registrados en Fuengirola, Estepona, y Mijas. Estos 4 municipios generaron más del 90% de los contratos registrados en 2020 en la Costa del Sol Occidental.

La actividad turística es la principal protagonista. Factores clave como un clima benigno, una red de infraestructuras como el AVE, el aeropuerto de Málaga o autopistas, la presencia de establecimientos relacionados con grandes marcas de moda o automoción y la gran oferta hotelera (7 hoteles de 5 estrellas, de los cuales tres ostentan la calificación de Gran Lujo, y 19 de 4 estrellas) convierten a Marbella en destino de lujo por excelencia a nivel provincial y andaluz y refuerzan su sector servicios.

El número de **establecimientos con actividad económica** durante el ejercicio 2020 en el municipio asciende a un total de 21.340. Si se realiza una comparación con 2010, hay que señalar el hecho de que los establecimientos en Marbella han crecido en cerca de un 25% ya que en ese año el número de establecimientos era de 17.130. Este incremento es superior al crecimiento de los establecimientos en el conjunto de la provincia, un 20% entre ambos años y muy superior al que registra Andalucía, donde se han incrementado en un 10%.

Según los datos publicados por la Agencia Tributaria sobre la **estadística de los declarantes del IRPF** por municipios en 2019, correspondientes a la declaración que se presentó en 2018, Marbella alcanza una renta media disponible total por declarante de 22.521 €/anuales, ligeramente superior a la media del conjunto que conforman la Comarca, a la provincia, a la media de Andalucía y cercano, aunque inferior a la media que se alcanza a nivel estatal. El único municipio de la comarca que adquiere una renta disponible media por habitante superior a Marbella es Benahavís, que destaca con 30.418 €/anuales.

El **Índice o Coeficiente de Gini** mide la proporción acumulada de la población ordenada por los ingresos equivalentes con la proporción acumulada de los ingresos recibidos por los mismos. Se trata de una medida de desigualdad salarial que toma el valor 0 en caso de equidad perfecta y el valor 100 en caso de desigualdad perfecta.

La Costa del Sol Occidental muestra una mayor desigualdad en la distribución de la renta que el conjunto de España (34,9% frente a 32,1%). Los municipios que presentan una mayor desigualdad son Benahavís (el que a su vez, como se ha indicado, presenta mayor renta disponible), seguido de Fuengirola, Manilva y Marbella. El resto de municipios obtiene valores en la media de la comarca o menores.

Si se observa su evolución reciente se confirma que todos los municipios, incluido Marbella, han reducido el valor de este coeficiente desde 2015 lo que indica una reducción de la desigualdad salarial.

## IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS.

### Identificación de los Determinantes.

En resumen, los determinantes identificados son los siguientes:

MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS OCUPACIÓN DEL TERRITORIO CONVIVENCIA SOCIAL
--

Los impactos potenciales sobre la salud de la población los siguientes:

MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor
Accesibilidad a transporte público
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios
METABOLISMO URBANO
Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.
DISEÑO URBANO
Consecución de una ciudad compacta y diversa
Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes
Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública
HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA
La habitabilidad del espacio público
La regeneración de áreas urbanas
El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública



	Efecto negativo
	Efecto positivo

#### ***Análisis Preliminar.***

Se acomete a continuación un análisis cualitativo de la probabilidad de que se produzcan impactos en salud de la población afectable por la ejecución y puesta en funcionamiento de las actuaciones contempladas el PGOM.

De este modo, se presentan las siguientes tablas de valoración:

Tabla 1. Factores propios de la actuación:

DETERMINANTES Efectos	FACTORES PROPIOS ACTUACIÓN			
	Impacto Potencial	Certidumbre	Medidas Protección Promoción	Dictamen
<b>MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS</b>				
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
Accesibilidad a transporte público	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
<b>METABOLISMO URBANO</b>				
Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio	BAJO	ALTO	BAJO	BAJO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población	BAJO	ALTO	BAJO	BAJO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
<b>DISEÑO URBANO</b>				
Consecución de una ciudad compacta y diversa	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
<b>HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA</b>				
La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO
El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública	MEDIO	ALTO	BAJO	BAJO

Tabla 2. Factores propios del entorno:

DETERMINANTES Efectos	FACTORES PROPIOS DEL ENTORNO				
	Población Total	Grupos Vulnerables	Inequidades en Distribución	Preocupación Ciudadana	Dictamen
MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS					
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Accesibilidad a transporte público	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
METABOLISMO URBANO					
Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población	MEDIO	MEDIO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.	MEDIO	MEDIO	BAJO	MEDIO	MEDIO
DISEÑO URBANO					
Consecución de una ciudad compacta y diversa	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA					
La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO
El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO

Tabla 3. Impactos globales:

DETERMINANTES Efectos	DICTAMEN FACTORES PROPIOS DE LA ACTUACIÓN	DICTAMEN FACTORES PROPIOS DEL ENTORNO	IMPACTO GLOBAL
MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS			
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Accesibilidad a transporte público	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
METABOLISMO URBANO			
Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
CONVIVENCIA SOCIAL			
Consecución de una ciudad compacta y diversa	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA			
La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO
El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública	BAJO	MEDIO	NO SIGNIFICATIVO

De este modo se concluye que no existen impactos significativos sobre la salud derivados de la ejecución del Plan General.

A continuación, se realiza un breve resumen de los motivos que han generado tal valoración:

**Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la promoción y uso de infraestructuras y modos de transporte sostenible cuenta el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas de promoción de este impacto, tales como análisis por áreas funcionales de espacios reservados para el peatón y red ciclista para un diagnóstico adecuado, impulso de nuevo modelo de movilidad en coordinación con el PMUS, acciones concretas de mejoras de la conectividad y accesibilidad urbana, itinerarios peatonales, red de carriles bici, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. El incremento y mejora de las conexiones de las infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor son acogidas por la ciudadanía con satisfacción.

**Accesibilidad a transporte público.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la mejora de la accesibilidad al transporte público cuenta el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas de promoción de este impacto, tales como análisis por áreas funcionales de proximidad al transporte público, fomento del transporte público, propuesta de intercambiadores, propuesta de aparecimientos disuasorios, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. El incremento y mejora de la accesibilidad al transporte público son acogidas por la ciudadanía con satisfacción.

**Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la adecuada cobertura y distribución espacial de estos servicios minimizando las barreras de accesibilidad a los mismos cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla una serie de líneas de actuación y propuestas concretas en la distribución de los equipamientos. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de

audiencia del Plan no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto negativo bajo. El impacto para la salud derivado del acceso a servicios municipales básicos cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo bajo. El impacto para la salud derivado de la contaminación atmosférica cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). La actuación contempla medidas para aminorar este impacto, principalmente enfocadas hacia la movilidad sostenible, tales como: Sistema de Redes Peatonales y Ciclistas, Sistema Logístico Territorial de Marbella, semipeatonalizaciones, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto negativo bajo. Se estima que las molestias por ruido y la perturbación del sueño por ruido pueden reforzar ciertas patologías sociales como la depresión, aislamiento, ansiedad, etc. El nivel de certidumbre lo recogen informes de diversos organismos nacionales e internacionales así como la legislación específica que regula la contaminación acústica y ambiental. El Estudio Acústico predictivo (actualmente en elaboración) contendrá las medidas preventivas oportunas de cara a garantizar el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica de las Áreas de Sensibilidad Acústica Homogénea que se vean afectadas por exceso de decibelios. La exposición de la población,

en el caso en el que se produzca será limitada, no identificándose grupos vulnerables o inequidades significantes en la distribución del impacto. La contaminación acústica es una de las principales preocupaciones de la ciudadanía y suele ser considerada por la población como uno de los mayores problemas ambientales de nuestra sociedad.

**Consecución de una ciudad compacta y diversa.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El beneficio para la salud derivado de este impacto cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El beneficio para la salud derivado de este impacto cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Las mejoras en la accesibilidad a espacios naturales, zonas verdes e instalaciones deportivas son acogidas por la ciudadanía con satisfacción.

**Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El beneficio para la salud derivado de este impacto cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**La habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El beneficio para la salud derivado de este impacto cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

**El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública.-** Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la adecuada disponibilidad de viviendas con diferentes tipologías y la promoción de vivienda pública cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS), siendo aspectos incorporados en la legislación y es objeto de desarrollo de planes locales (planeamiento urbanístico, Plan Municipal de Vivienda y Suelo). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Existe una comunidad de personas que puede considerarse grupo vulnerable para este determinante pero se distribuyen de forma no concentrada por el espacio físico (demandantes de vivienda protegida). No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

#### **CONCLUSIONES DE LA VALORACIÓN.**

En conclusión, el **PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE MARBELLA** no provoca efectos negativos sobre la salud del conjunto de la población potencialmente afectable. Al contrario, conlleva efectos positivos destacando la movilidad sostenible y el acceso a espacios libres y equipamientos públicos.



## AUTORÍA.

Este DOCUMENTO PREVIO de VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE MARBELLA (MÁLAGA), ha sido realizado por la UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BURO4.

### FIRMAS AUTORES:

Juan José Caro Moreno, Geógrafo, Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales, Colegiado Nº 26 Colegio de Geógrafos.

Cristóbal Ruiz Malia, Biólogo, Colegiado Nº 2128 Colegio de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de Cádiz, Sección Ciencias Biológicas.

### EQUIPO TÉCNICO:

Ramón Cuevas Rebollo, Arquitecto  
Jorge Ferral Sevilla, Arquitecto  
Iván Román Pérez-Blanco, Geógrafo  
Antonio Barbosa Sánchez.- Grado en Geografía e Historia  
Julia Mendoza Ruiz, Socióloga  
Ana Abellán Gamero, Ambientóloga  
Adolfo Ruiz Sanz, Ambientólogo y Biólogo  
Enrique Domínguez Cantero, Ambientólogo  
Pilar Sanz Trelles, Geógrafa  
M<sup>a</sup> Teresa Ahumada Hueso, Ingeniera Técnica Forestal  
Felipe Cancino González, Ingeniero Industrial.

UTE IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo-BURO4

202

#### FIRMANTE

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

#### CÓDIGO CSV

3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

#### URL DE VALIDACIÓN

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

#### NIF/CIF

\*\*\*\*567\*\*

#### FECHA Y HORA

16/08/2022 10:14:33 CET

**FIRMANTE**

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

**CÓDIGO CSV**

**3cbcfdabdd73025a6d1528b920262fa30c495cf0**

**URL DE VALIDACIÓN**

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

**NIF/CIF**

**\*\*\*\*567\*\***

**FECHA Y HORA**

**16/08/2022 10:14:33 CET**

**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>

Identificador: ES LA0015933 2022 0000000000000000000000011704007

Órgano: L01290691

Fecha de captura: 16/08/2022 9:54:09

Origen: Administración

Estado elaboración: Original

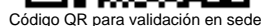
Formato: PDF

Tipo Documental: Otros

Tipo Firma: XAdES internally detached signature

Valor CSV: 3cbcfdbadd73025a6d1528b920262fa30c495cf0

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](https://sede.malaga.es/normativa/decreto_CSV.pdf)