

MARIA MEDINA BOOTELLO (1 de 7)
Jurista Planeamiento Urbanístico
Fecha Firma: 04/08/2026
HASH: 04fa8e1c001a2db741b4a420379a



FRANCISCO ANTONIO SOLER SERVÁN (2 de 7)
Arquitecto Planeamiento Urbanístico
Fecha Firma: 04/08/2026
HASH: 85e445de5890a4e7d3722f9e75b0db3



JUAN RIVERA PEDRAZUELA (3 de 7)
Jurista Planeamiento Urbanístico
Fecha Firma: 05/08/2026
HASH: b491674b6a2226850204aa81d7560



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE
MARBELLA

PGOM

PLAN GENERAL de ORDENACIÓN MUNICIPAL



MEMORIA

TOMO III: ORDENACIÓN

Cód. Validación: 437CRSGXZWLCMHCLSN366JYC5
Verificación: <https://marbella.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 191





JOSE ANTONIO PEREZ CASARES (6 de 7)
Técnico Obras Públicas, Planeamiento Urbanístico
Fecha Firma: 05/08/2026
HASH: be3b20fec6cd91e6032f599b51a15aele



MARIA PRADO BERMEO PEREZ (5 de 7)
Arquitecto
Fecha Firma: 05/08/2026
HASH: 3de17a8a4d32e1baecda73b1aac0856



MANUEL NARANJO ALPRESA (4 de 7)
Arquitecto, Planeamiento Urbanístico
Fecha Firma: 05/08/2026
HASH: 32574ef0a4d23d07a61a50e4e8e15



Memoria

Tomo III: Ordenación

Título 1. Principios básicos y Objetivos Generales del PGOM

1.1.- Contenido de la Memoria de Ordenación.....	1
1.2.- Principios básicos del nuevo Plan General de Marbella.....	1
1.2.1.- Hacia un nuevo modelo de planeamiento.....	1
1.2.2.- La realidad como punto de partida del nuevo Plan General.....	1
1.2.3.- La idea de ciudad.....	2
1.3.- Objetivos Generales del PGOM.....	3
1.3.1.- Los objetivos del Plan en el marco de la sostenibilidad.....	3
1.3.2.- Los Objetivos Generales del PGOM.....	3
1.4.- Gestión y seguimiento del Plan: los Indicadores de Sostenibilidad.....	5

Título 2. Examen y análisis ponderado de las diferentes alternativas contempladas. Modelo de Ordenación general

2.1.- Antecedentes. Las Alternativas propuestas en el Avance.....	7
I. Método simple de ordenación.....	8
II. Método de valoración comparada.....	8
2.2.- Un nuevo paradigma: la entrada en vigor de la Ley del Impulso a la Sostenibilidad de Andalucía (LISTA).....	8
2.3.- La propuesta de ordenación del nuevo Plan General.....	9
2.4.- El Modelo de Ordenación del PGOM.....	10

Título 3. La planificación Estratégica. Objetivos Estratégicos

3.1.- La Planificación Estratégica. Introducción.....	11
3.2.- Objetivos Estratégicos del PGOM.....	12
3.2.1.- Marbella Verde.....	12
3.2.2.- Marbella Ordenada.....	13
3.2.3.- Marbella Diversa.....	15
3.2.4.- Marbella Inclusiva.....	16

3.2.5.- Marbella Eficiente.....	17
3.2.6.- Marbella Conectada.....	19

Título 4. Clases y Categorías de suelo

4.1.- Introducción.....	21
4.2.- Delimitación del Suelo Urbano.....	22
4.3.- Delimitación y Categorías del Suelo Rústico.....	28
4.3.1.- El Suelo Rústico: nuevo marco legal.....	28
4.3.2.- Categorías del Suelo Rústico.....	29
I. Suelo Rústico Especialmente Protegido (SREP).....	29
II. Suelo Rústico Preservado por Riesgos (SRPR).....	32
III. Suelo Rústico Preservado por Ordenación Territorial (SRPT).....	32
IV. Suelo Rústico Preservado por Ordenación Urbanística (SRPU).....	33
V. Suelo Rústico Común (SRC).....	34

Título 5. Ordenación del Suelo Rústico

5.1.- Introducción.....	37
5.2.- Delimitación de Zonas de Suelo Rústico.....	38
5.2.1.- Zona 1: Valor Ambiental Prioritario (ZR-VAP).....	39
5.2.2.- Zona 2: Conservación Medio Natural (ZR-CMN).....	39
5.2.3.- Zona 3: Desarrollo Medio Rural (ZR-DMR).....	40
5.2.4.- Zona 4: Relación del Medio Urbano y Natural (ZR-RUN).....	40
5.2.5.- Zona 5: Protección de Cauces (ZR-PCA).....	40
5.2.6.- Zona 6: Protección de Costas (ZR-PCO).....	41
5.2.7.- Zona 7: Infraestructuras de comunicaciones (ZR-IFR).....	41
5.3.- Áreas de Interés Paisajístico en Suelo Rústico.....	44
5.3.1.- Recursos y Áreas de Interés Paisajístico.....	44
5.3.2.- Determinaciones para su preservación y mejora de la calidad y percepción de los Recursos y Áreas de Interés Paisajístico en Suelo Rústico.....	45
5.3.3.- Actuaciones de Intervención dirigidas a dotar de accesibilidad a los Recursos Paisajísticos y a la Regeneración de Áreas Degradadas.....	45
5.4.- Agrupaciones irregulares de edificaciones en Suelo Rústico.....	46
5.4.1.- Introducción.....	46
5.4.2.- Identificación de agrupaciones de edificaciones irregulares.....	46
5.4.3.- Compatibilidad con el modelo de ordenación propuesto. Directrices a adoptar.....	46

Título 6. Bienes y espacios que deban contar con una protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico

6.1.- Introducción. Marco normativo.....	49
6.2.- Bienes de Singular Protección. Bienes de Interés Cultural inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andalúz.....	49
6.2.1.- Bienes de Interés Cultural. Monumentos declarados histórico-artísticos por la legislación anterior a la entrada en vigor de la Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español y para los bienes afectados por el Decreto de 22 de abril de 1949 sobre protección de los castillos españoles.....	49
6.2.2.- Bienes de Interés Cultural declarados en base a la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.....	50
6.2.3.- Bienes de Interés Cultural declarados en base a la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.....	52
6.3.- Bienes delimitados por la planificación urbanística que deben contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.....	52
6.3.1.- Zonas de Servidumbre Arqueológica.....	52
6.3.2.- Yacimientos Arqueológicos.....	52
6.3.3.- Otros Elementos Protegidos.....	53

Título 7. El esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano

7.1.- El esquema de los elementos estructurantes.....	55
7.1.1.- El esquema de elementos estructurantes, según LISTA.....	55
7.1.2.- El esquema de elementos estructurantes. Criterios generales.....	55
7.2.- Sistema General de Áreas Libres: Espacios Libres y Zonas Verdes.....	56
7.2.1.- Introducción. Criterios.....	56
7.2.2.- Descripción del Sistema General de Áreas Libres.....	57
I. Espacios Libres.....	57
II. Zonas Verdes.....	57
III. Parques Subregionales.....	59
IV. Estándar existente correspondiente a la dotación de Sistemas Generales de Áreas Libres (Espacios Libres y Zonas Verdes).....	59
7.2.3.- Planificación Estratégica en materia de Sistemas Generales de Áreas Libres.....	61
I. Criterios de localización de los nuevos Sistemas Generales de Áreas Libres.....	61



II. Condiciones de funcionalidad y conexión con los Sistemas Generales existentes.....	62
III. Los criterios para la ordenación detallada de los Sistemas Generales de Áreas Libres.....	62
7.3.- Sistema General de Equipamientos Comunitarios.....	63
7.3.1.- Introducción. Criterios.....	63
7.3.2.- Descripción del Sistema General de Equipamientos Comunitarios.	66
7.3.3.- Resumen de Sistema General de Equipamientos Comunitarios Existente por usos.....	71
7.3.4.- Planificación Estratégica en materia de Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario.....	71
I. Criterios de localización.....	71
II. Los criterios para la valoración de la funcionalidad de los Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario. Condiciones de uso.....	72
III. Condiciones de edificación de los Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario.....	72
7.4.- Sistema General de Comunicaciones. Movilidad y Accesibilidad.....	73
7.4.1.- Introducción.....	73
7.4.2.- Nuevos criterios normativos específicos y nuevas prioridades modales para la ordenación del Sistema General de Movilidad..	73
7.4.3.- Las bases funcionales del nuevo modelo de movilidad sostenible.	73
7.4.4.- La Jerarquización funcional del Sistema General Viario Estructurante.....	74
I. Red Básica Territorial y Metropolitana.....	74
II. Red Básica Urbana: Red Principal.....	74
7.4.5.- Propuestas localizadas en las Redes Territorial y Urbana.....	77
7.4.6.- Nuevo esquema del Sistema General de Aparcamientos.....	83
7.4.7.- El nuevo modelo de Transporte Público Urbano.....	85
7.4.8.- La apuesta por el Corredor Ferroviario como futuro eje de la movilidad.....	85
7.4.9.- Sistema de Redes Peatonales y Ciclistas.....	86
7.4.10.- Mejora en las relaciones y accesibilidad Puerto – Ciudad.....	88
7.4.11.- Impulso al Sistema Logístico de Marbella.....	89
7.4.12.- El Helipuerto Municipal de Marbella.....	89
7.4.13.- La necesidad de los Estudios de Movilidad.....	90
7.5.- Redes de Infraestructuras y Servicios Técnicos.....	91
7.5.1.- Introducción. Criterios.....	91
I. Plan Estratégico de Marbella-San Pedro 2022 (PEM2022).....	91
II. Agenda Digital de Marbella.....	91
III. Líneas de actuación prioritarias de los proyectos "Smart City"	91
IV. Criterios y Objetivos Generales.....	92
7.5.2.- Infraestructuras del ciclo integral del agua.....	92
I. Recursos, captaciones, red en alta y regulación.....	93
II. Red de distribución.....	95

III. Cauces urbanos.....	96
IV. Drenaje urbano.....	97
V. Red de saneamiento.....	98
VI. Depuración y vertido.....	99
VII. Reutilización.....	99
7.5.3.- Infraestructuras de los sistemas de suministro energético.....	99
I. Introducción.....	99
II. Suministro de energía eléctrica.....	99
III. Alumbrado público.....	100
IV. Suministro de gas.....	101
7.5.4.- Infraestructuras de telecomunicaciones.....	101
I. Red cableada.....	101
II. Telefonía móvil. Antenas.....	101
7.5.5.- Infraestructuras para la gestión de los residuos urbanos.....	101
7.5.6.- Bomberos.....	102
7.5.7.- Conclusión.....	102

8.1.- La intervención en la ciudad existente. Metodología.....	103
8.2.- Directrices para las zonas o ámbitos funcionales de Suelo Urbano.....	104
8.2.1.- Los ámbitos funcionales.....	104
8.2.2.- Tipos de ámbitos funcionales.....	109
8.2.3.- Directrices y criterios para la delimitación de zonas de suelo urbano.....	109
8.3.- Criterios y Directrices generales de intervención en la ciudad existente..	113
8.3.1.- Actuaciones en la malla urbana prácticamente consolidada por la edificación y la urbanización.....	113
8.3.2.- Integración urbana de actuaciones en medio rural que han alcanzado la condición de suelo urbano.....	115
8.3.3.- Vacíos integrados en la malla urbana.....	115
8.3.4.- Actuaciones en desarrollo del PGOU 86.....	115
8.4.- Directrices para la delimitación de nuevas actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística.....	116
8.5.- Criterios y Directrices para la ordenación de nuevas actuaciones de transformación urbanística.....	116
8.5.1.- Criterios particulares para la ordenación de actuaciones en ámbitos funcionales con características de ciudad compacta....	117
8.5.2.- Criterios particulares para la ordenación de actuaciones en ámbitos funcionales con características de ciudad jardín.....	117
8.5.3.- Criterios particulares para la ordenación de actuaciones en ámbitos funcionales con potencial de ciudad compacta.....	117

9.1.- Introducción.....	119
9.2.- Estrategias para la ordenación de los futuros desarrollos. Metodología..	120
9.3.- Directrices para la delimitación de ATU-NU en Suelo Rústico.....	121
9.4.- Bases de desarrollo y ejecución de nuevas ATU-NU en Suelo Rústico...	121
9.4.1.- Criterios para la ordenación de nuevas actuaciones en continuidad con la trama urbana.....	121
9.4.2.- Criterios para la ordenación de nuevas actuaciones que no se encuentran en continuidad de la trama urbana.....	122
9.5.- Criterios Generales para la ordenación detallada de las ATU-NU en Suelo Rústico.....	122
9.6.- Actuaciones del PGOU 86.....	123
9.6.1.- Ámbitos con ordenación detallada aprobada.....	123
9.6.2.- Ámbitos con instrumento de ordenación en tramitación.....	123

10.1.- La planificación en materia de vivienda protegida.....	125
10.1.1.- Criterios de localización de la vivienda protegida.....	126
10.1.2.- Determinaciones para la localización de la reserva de vivienda protegida en el ámbito de las Actuaciones de Transformación Urbanística y en Suelo Urbano no concluido en ATU.....	126
10.2.- La gestión del Plan y el principio de equidistribución de cargas y beneficios.....	127
10.2.1.- El principio general de equidistribución en la legislación urbanística.....	127
10.2.2.- La equidistribución en el ámbito de cada actuación de transformación urbanística.....	127
10.2.3.- La equidistribución entre las diferentes actuaciones de transformación urbanística.....	127
10.2.4.- Aplicación del principio de equidistribución en el PGOM de Marbella.....	128
10.3.- La Planificación Estratégica en materia de Movilidad Sostenible. Estrategias generales y particulares.....	129
10.3.1.- Introducción.....	129



10.3.2.- Nueva estructura funcional a escala territorial y metropolitana como base de la Planificación del nuevo modelo en materia de movilidad sostenible..... 129

10.3.3.- Estrategias generales en materia de movilidad sostenible..... 129

 I. Estrategias Generales en Movilidad Exterior e Interurbana.....129

 II. Estrategias Generales en Movilidad entre núcleos urbanos e interior.....130

10.3.4.- Estrategias particulares del sistema de movilidad..... 130

 I. Movilidad y viario peatonal y ciclista.....130

 II. Movilidad y viario motorizado.....131

 III. Intermodalidad y aparcamientos.....131

 IV. Transporte público urbano.....131

 V. Logística y distribución urbana de mercancías.....132

10.3.5.- Criterios generales a tener en cuenta para garantizar el eficaz desarrollo de las Estrategias generales y particulares..... 132

10.3.6.- Matriz sintética del Plan Estratégico en materia de Movilidad Sostenible a medio y largo plazo..... 132

10.3.7.- Coordinación entre el PGOM y el PMUS..... 132

Título 11. Sistema de Indicadores Urbanísticos de Sostenibilidad

11.1.- Introducción..... 135

11.2.- Objetivos y criterios del Sistema de Indicadores de Sostenibilidad y ámbito de aplicación..... 136

 I. Objetivos del Sistema de Indicadores de Sostenibilidad.....136

 II. Criterios seguidos para la elección de los Indicadores de Sostenibilidad.....136

11.3.- Ficha de Indicadores para Marbella..... 136

 I. Anexo: Glosario del Sistema de Indicadores.....160

Título 12. Las Propuestas Estratégicas del Plan General

12.1.- Sobre el alcance y contenido del presente Título..... 163

 12.1.1.- San Pedro Alcántara: identidad propia..... 165

 I. Intervenciones puntuales.....165

 12.1.2.- Nueva Andalucía y Puerto Banús: la ciudad planificada..... 168

 I. Intervenciones puntuales.....168

 12.1.3.- Nagüeles y la milla de oro: distinción y exclusividad..... 170

 I. Intervenciones puntuales.....170

 12.1.4.- Marbella: patrimonio e innovación..... 172

 I. Intervenciones puntuales.....172

12.1.5.- Río Real, Realejo y Siete Revueltas: la ciudad jardín..... 174

 I. Intervenciones puntuales.....175

12.1.6.- Las Chapas. Zona este: naturaleza extrema..... 176

 I. Intervenciones puntuales.....176

Título 13. Justificación e incidencia territorial de la ordenación propuesta

13.1.- Adecuación del PGOM a los principios generales de ordenación y criterios de ordenación de la LISTA..... 179

13.2.- Adecuación a las determinaciones de la ordenación territorial recogidas en la LISTA..... 182

13.3.- Incidencia territorial del PGOM..... 184



TÍTULO 1. PRINCIPIOS BÁSICOS Y OBJETIVOS GENERALES DEL PGOM

1.1.- CONTENIDO DE LA MEMORIA DE ORDENACIÓN

La **Memoria de Ordenación** parte del análisis y diagnóstico contenidos en la Memoria de Información así como de las aportaciones de la ciudadanía en las consultas y reuniones efectuadas durante la fase preparatoria e incluye, de conformidad a lo establecido en la LISTA y en su Reglamento, el siguiente **contenido**:

- a) La definición de los **principios básicos y objetivos generales** del Plan.
- b) El análisis de las **alternativas** de ordenación propuestas, adaptando las del Avance al nuevo modelo de instrumento de ordenación general diseñado por la LISTA (PGOM), modelo que es radicalmente diferente al establecido por la anterior legislación urbanística.
- c) La justificación de la **ordenación urbanística general** finalmente elegida entre las alternativas propuestas, y que se establece a través del modelo general de ordenación y la planificación estratégica de su evolución a medio y largo plazo.

La **ordenación urbanística general** se desarrolla y justifica en el presente documento mediante los siguientes contenidos:

- a) Los **objetivos estratégicos** del Plan General.
- b) La delimitación de las **clases** de suelo y las **categorías** en Suelo Rústico.
- c) La regulación del **Suelo Rústico**.
- d) Los bienes y elementos que merecen una **protección singular**.
- e) Los **elementos estructurantes**. Sistemas generales de áreas libres, equipamiento comunitario y movilidad y las redes de infraestructuras y servicios técnicos.
- f) Estrategias para la **intervención en la ciudad existente**.
- g) Las estrategias para los **nuevos desarrollos en Suelo Rústico Común**.
- h) Las directrices en materia de **vivienda protegida**, para la **equidistribución** de cargas y beneficios y en materia de **movilidad**.
- i) El **Sistema de Indicadores Urbanísticos de Sostenibilidad** para Marbella.
- j) Las **propuestas** indicativas y estratégicas del Plan General.

La justificación de la **conveniencia y oportunidad** de un nuevo Plan General de Ordenación Municipal para Marbella aunque forma parte de la Memoria de Ordenación según la legislación urbanística, se contiene en el documento “**Introducción**” de este Plan General.

1.2.- PRINCIPIOS BÁSICOS DEL NUEVO PLAN GENERAL DE MARBELLA

1.2.1.- HACIA UN NUEVO MODELO DE PLANEAMIENTO

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

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

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

Elemento clave del Plan es también la articulación del municipio con el resto de municipios de la Costa del Sol, su incardinación territorial. Es de desear que el nuevo Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional para la Costa del Sol (POTCSO) que ahora reinicia su andadura tras la anulación del anterior se constituya en un motivo de oportunidad para lograr un urbanismo y una ordenación territorial verdaderamente sostenible y eficiente.

1.2.2.- LA REALIDAD COMO PUNTO DE PARTIDA DEL NUEVO PLAN GENERAL

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



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

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

La referencia del nuevo Plan debe ser la **realidad** que se pretende ordenar y mejorar. Tomar como punto de partida el planeamiento preexistente (y no la realidad existente) que es lo que, con evidente desacierto, proponía la anterior legislación urbanística andaluza aboca al más absoluto de los fracasos y hace inviable resolver los problemas que plantea la ciudad real. Es necesario tomar como punto de partida la ciudad real si se quiere resolver en serio y de una vez por todas la problemática urbanística de Marbella.

Marbella es una ciudad litoral con una importante vinculación a la actividad turística, tanto hotelera como de segunda residencia, lo que la condiciona y determina como ciudad cosmopolita y acogedora.

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

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

1.2.3.- LA IDEA DE CIUDAD

“Una ciudad solo puede encontrar soluciones de futuro a partir del momento en el que sabe lo que quiere ser” (Jaime Lerner)

Un Plan General debe, sobre todo, plasmar una idea de ciudad. Idea que puede ser sencilla o compleja, pero que define lo que se es o lo que se quiere ser.

Esa idea de la ciudad futura tiene que partir de la ciudad existente; de sus valores, pero también siendo conscientes de sus debilidades. Adoptando cuantas medidas sean necesarias para potenciar las primeras y corregir las segundas.

La Marbella actual es una ciudad territorialmente compleja, tanto que, en rigor no puede hablarse de una sola Marbella sino, como mínimo, de dos: La Marbella de sus centros urbanos (Centros de Marbella y San Pedro Alcántara y, en menor medida, de Las Chapas), una ciudad compacta y próxima, encajable en el modelo de ciudad mediterránea tan elogiado por las agendas urbanas y, por otro lado, la Marbella ciudad jardín de sus desarrollos residenciales y turísticos, con evidentes déficits de movilidad, pero con una alta calidad ambiental y de integración en su entorno.

La idea de ciudad propuesta se basa en el paradigma de la sostenibilidad desde una perspectiva social, buscando la calidad de vida de la ciudadanía; desde una perspectiva ambiental, armonizando el uso racional de los recursos naturales y la protección del medio ambiente con una razonable y justificada ocupación del territorio y desde una perspectiva económica, velando por facilitar desde el plan aquellas actividades generadoras de actividad económica y empleo.

Parece razonable plantear una alternativa a ese urbanismo productivo del que se parte y avanzar hacia un urbanismo donde se asigne especial importancia a la calidad de vida de la ciudadanía. De toda la ciudadanía sin distinción alguna y con especial atención, en el diseño urbano, al cuidado de quien lo necesite.

Debe tenerse presente, como ya se ha expuesto en la aprobación de la nueva ley urbanística andaluza, fundamentada en el concepto de sostenibilidad como modelo territorial y urbanístico y donde ya se ha incorporado en su regulación las orientaciones del Convenio Europeo del Paisaje que fueron asumidas por la Comunidad Autónoma en la Estrategia de Paisaje de Andalucía aprobada por acuerdo del Consejo de Gobierno de 6 de marzo de 2012. Puede leerse en su Exposición de Motivos:

“El desarrollo sostenible es el concepto nuclear del derecho ambiental de nuestro tiempo y los objetivos de desarrollo sostenible, recogidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, en concreto los objetivos 11 y 13, que inciden con más intensidad en el urbanismo y en la ordenación del territorio, se incorporan a la ley, apostando por ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, a través de la regeneración y rehabilitación urbana e implementando medidas para evitar los riesgos provocados por el cambio climático. La ley asume los objetivos del Acuerdo de París de 2015 sobre el Cambio Climático, así como las exigencias que la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía establece para los instrumentos de

ordenación territorial y urbanística. Asimismo, el desarrollo sostenible exige la incorporación de la economía circular en el ejercicio de las competencias de ordenación del territorio y urbanismo, en la fase de ordenación y en la de ejecución, y el establecimiento de criterios que fomenten la creación de ciudades inteligentes y sostenibles, mejorando la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos”.

El desarrollo futuro que requieren las ciudades lo define el **Consejo Internacional para las Iniciativas Ambientales Locales** (ICLEI en sus siglas en inglés), como aquel que

“proporciona servicios básicos, medioambientales, sociales y económicos a todas las residencias de una comunidad sin amenazar la viabilidad de los sistemas natural, construido, y social de los que depende la provisión de esos sistemas”, definición que consideramos válida tanto en la situación pre como en la post Covid-19 y que utilizaremos como referencia para el análisis y definición de las propuestas del nuevo Plan General de Marbella”.

Todas las estrategias urbanas deben coordinarse para conseguir alcanzar las metas propuestas. Es bajo esa perspectiva global en el marco de la **sostenibilidad** donde surge la idea de ciudad que se propone para Marbella. Una **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**.

Como se indica en un reciente trabajo realizado por la Universidad Politécnica de Madrid para el Ministerio de Salud y la Federación Española de Municipios (2019):

“una ciudad pensada para andar, paseable, es decir, una ciudad de cercanía, la introducción de la naturaleza en las áreas urbanas y la creación de espacios de convivencia.”

El objetivo del planeamiento de Marbella puede resumirse en lograr una **ciudad sostenible**, lo que implica conseguir satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad futura, garantizando el equilibrio entre el cuidado del medio ambiente, el crecimiento económico y el bienestar social.



1.3.- OBJETIVOS GENERALES DEL PGOM

1.3.1.- LOS OBJETIVOS DEL PLAN EN EL MARCO DE LA SOSTENIBILIDAD

Promover el desarrollo sostenible sólo puede hacerse desde una perspectiva global. Si se analiza el municipio marbellí bajo el prisma de esos 3 ejes (ambiental, económico y social) se obtienen las **directrices** para las actuaciones de mejora de la ciudad:

- **Fomentar la puesta en valor del medioambiente** con propuestas para mejorar la conectividad, controlando la ocupación del suelo y compactando la ciudad, protegiendo los recursos naturales y dotando a la ciudad de zonas verdes.
- **Mejorar el bienestar social de los ciudadanos** fomentando el conocimiento, añadiendo equipamientos y áreas de actividad, todo enfocado a mantener una población saludable y seguir mejorando la calidad de vida de la ciudadanía.
- **Diversificar la economía** potenciando los activos de excelencia de los que dispone actualmente la ciudad de Marbella usándolos como vectores para crear una ciudad para el futuro. Con ello, se mejora el turismo y se crean nuevas oportunidades apoyándose en ese sector.

Todos los objetivos generales propuestos en este documento tienen carácter transversal aunque algunos de ellos tendrán mayor incidencia en la sostenibilidad ambiental, otros en la social y otros en la económica.

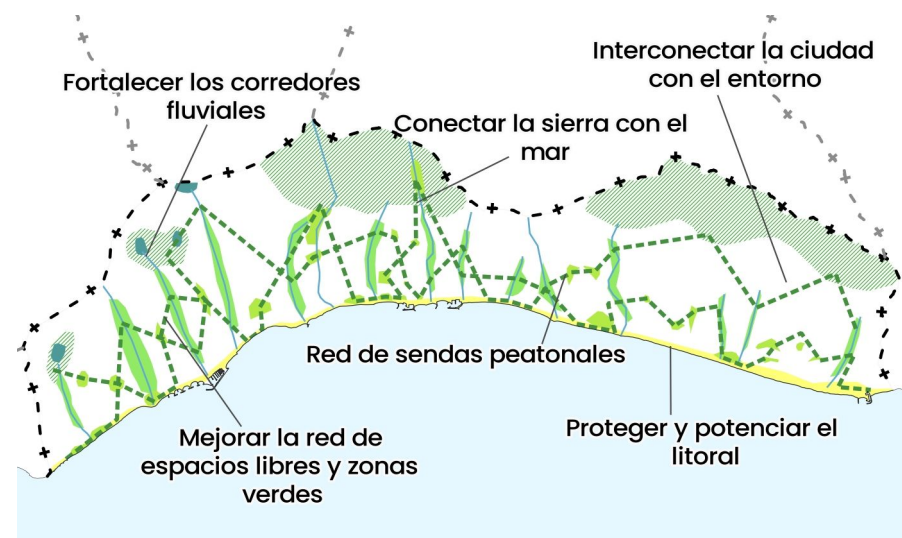
1.3.2.- LOS OBJETIVOS GENERALES DEL PGOM

El análisis y diagnóstico de la ciudad existente, junto con las aportaciones y sugerencias de la ciudadanía en los periodos de consultas efectuados en la fase preparatoria del Plan, confirman en lo básico la bondad de los **objetivos** planteados en el Avance; objetivos que, tras incorporar las indicadas matizaciones y mejoras, pueden resumirse en **lograr una ciudad sostenible**, lo que implica conseguir satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad futura, garantizando el equilibrio entre el cuidado del **medio ambiente**, el **crecimiento económico** y el **bienestar social**.

El Plan plantea, a manera de **decálogo**, los siguientes **Objetivos Generales**:

MARBELLA VERDE

Este objetivo persigue la integración de la ciudad en su territorio, no solo cuidando el modo de implantación de nuevas actuaciones o desarrollos en suelo rural sino facilitando o posibilitando que la naturaleza entre en las ciudades.

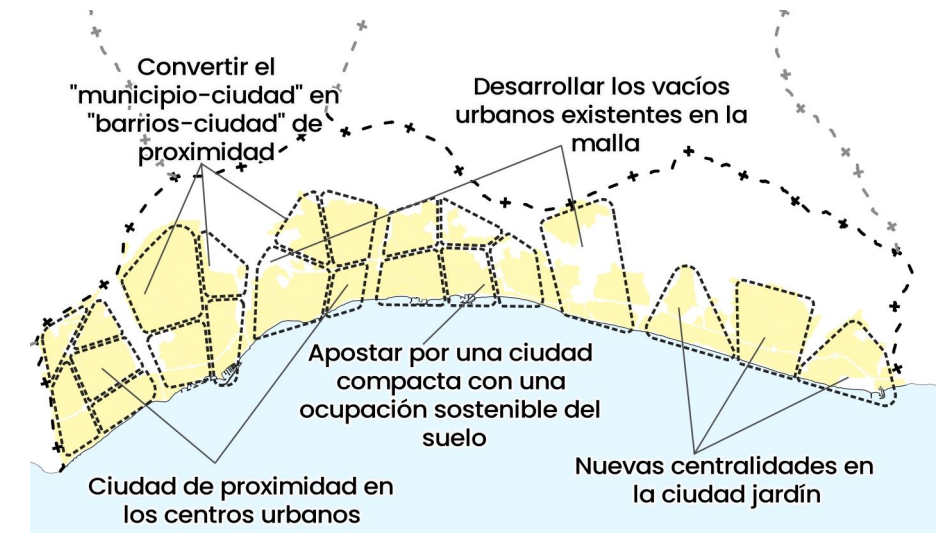


Se trata, por tanto, de fomentar las infraestructuras verdes y azules que garanticen la biodiversidad y que conecten las tradicionales zonas verdes urbanas con el entorno natural, para acercarlo al ciudadano de manera accesible y saludable, permitiendo que tengan, además, un impacto beneficioso desde el punto de vista climático. El Plan deberá promover la interconexión de los sistemas generales y locales, tanto de zonas verdes, como de áreas libres, con su entorno periurbano y rural y, en especial con el litoral.

Una red verde, de zonas verdes conectadas a través de corredores verdes y accesible al ciudadano, afecta al modo de vida, a la forma de desplazarse y a las posibilidades de aprovechamiento del tiempo de ocio, siendo factores que determinan e influyen positivamente en la salud y bienestar de las personas.

MARBELLA ORDENADA

Este objetivo persigue la mejora de la forma y la estructura urbana. El nuevo plan, siguiendo los principios generales de la ordenación y de la actividad territorial y urbanística establecidos en el art. 4 de la LISTA, apuesta por la ocupación sostenible del suelo: se deberá promover la ocupación racional



del suelo como recurso natural no renovable, fomentando el modelo de ciudad compacta, modelo acorde con las agendas urbanas de ONU Hábitat, de la Unión Europea y la reciente agenda urbana española, centrando la actividad urbanística en la ciudad consolidada.

Para los centros urbanos, se propone un urbanismo de proximidad, a escala del peatón y articulado desde recorridos peatonales: La ciudad compacta reduce las distancias, facilita la movilidad y la accesibilidad, ahorra energía, contamina menos y supone una ganancia de tiempo y una mejora de la calidad de vida a la ciudadanía.

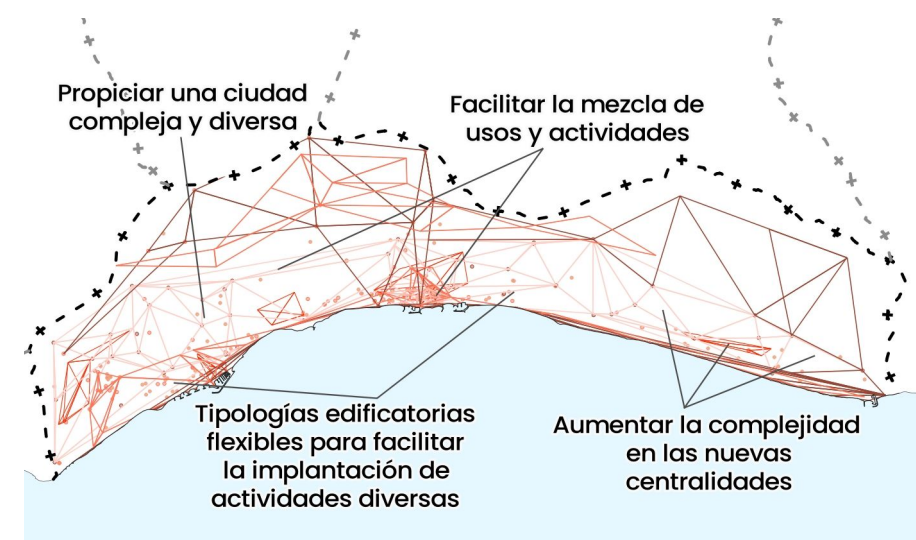
En este sentido, las tipologías edificatorias que propiciarían dicha compactación han de ser primordialmente las de vivienda plurifamiliar de modo que puedan sumar un suficiente número de habitantes para así propiciar los intercambios y nuevas relaciones entre personas, entes jurídicos y actividades.

Para la ciudad jardín de tan alta calidad ambiental, se propone definir estrategias de actuación acordes con su idiosincrasia permitiendo actuaciones armónicas con sus actuales tipologías de baja densidad, poca altura y viviendas unifamiliares, pero aprovechando los vacíos existentes para crear nuevas centralidades que diversifiquen usos y tipologías. Idéntico objetivo se perseguirá en las nuevas actuaciones que opten por este modelo de ciudad.



MARBELLA DIVERSA

La diversidad está ligada a la mezcla de usos y tipologías, a la complejidad urbana. En la ciudad, pero especialmente en los ámbitos afectados por problemáticas sociales y urbanísticas así como en los vacíos urbanos, se debe propiciar una ciudad diversa y compleja, fomentando y facilitando la mezcla de usos y actividades.



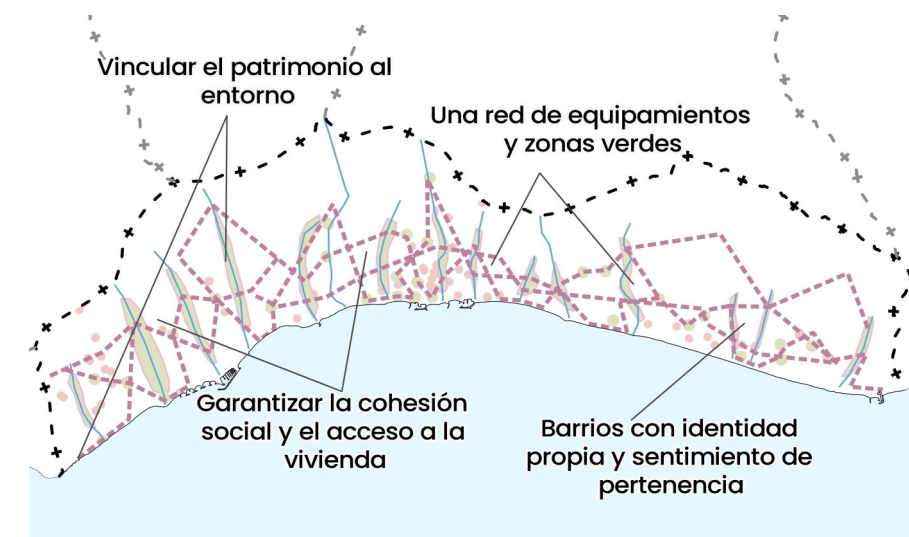
El objetivo es buscar un equilibrio entre los usos y las funciones urbanas. Se trata de acercar las personas a los servicios y a los puestos de trabajo entendiendo que con ello se reduce el consumo de tiempo y energía.

Por eso, sin perder de vista el suelo que ha de reservarse para las actividades económicas y productivas, se deben incentivar aquellas actividades que además, favorezcan la diversidad y el equilibrio de usos, que garanticen un desarrollo adecuado de la estructura social y satisfagan la demanda local de trabajo, potenciando la implantación de actividades diversas (oficinas, pequeños talleres, despachos, etc.) mediante tipologías flexibles en continuidad con el espacio público.

En la ciudad jardín se propiciará el aumento de la complejidad localizando actividades de servicios y usos alternativos en los vacíos destinados a la creación de nuevas centralidades.

MARBELLA INCLUSIVA

Una ciudad inclusiva es una ciudad de todos y para todos. Es, por tanto, aquella que cuenta con sus propias señas de identidad, señas que son compartidas y asumidas por toda la ciudadanía.



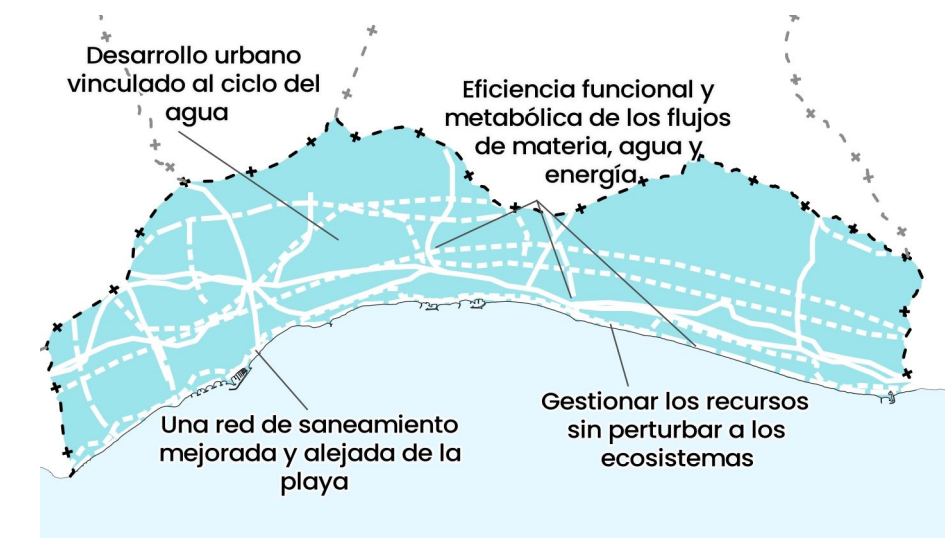
Para la ciudad compacta se debe atender a la mejora de las condiciones que garanticen la cohesión social. Una ciudad donde sea posible acceder a una vivienda digna en condiciones económicas razonables, que disponga de suficientes equipamientos básicos adecuados y próximos a la población que debe disfrutarlos y donde las normas que la rijan sean elaboradas con la máxima participación ciudadana.

Es necesario reducir las desigualdades entre territorios y clases sociales e incluir la perspectiva de género en la toma de decisiones. Por eso, en este apartado se considera clave disponer de una red adecuada, suficiente y accesible de espacios libres y de equipamientos públicos porque ambos tipos de espacios son los que dotan de estructura morfológica a la ciudad y otorgan calidad de vida a sus habitantes como ámbitos de convivencia.

Una ciudad inclusiva es una ciudad que cuenta con sus propias señas de identidad, señas que son compartidas y asumidas por toda la ciudadanía. En ese sentido, se atenderá al 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.

MARBELLA EFICIENTE

La eficiencia está relacionada con el metabolismo urbano, es decir, con los flujos de materiales, agua y energía.



El Plan plantea como objetivo lograr la eficiencia funcional y metabólica de esos flujos, mejorando y racionalizando las infraestructuras existentes en la ciudad de Marbella. Con ello, se pretende además favorecer la economía circular y prevenir el cambio climático.

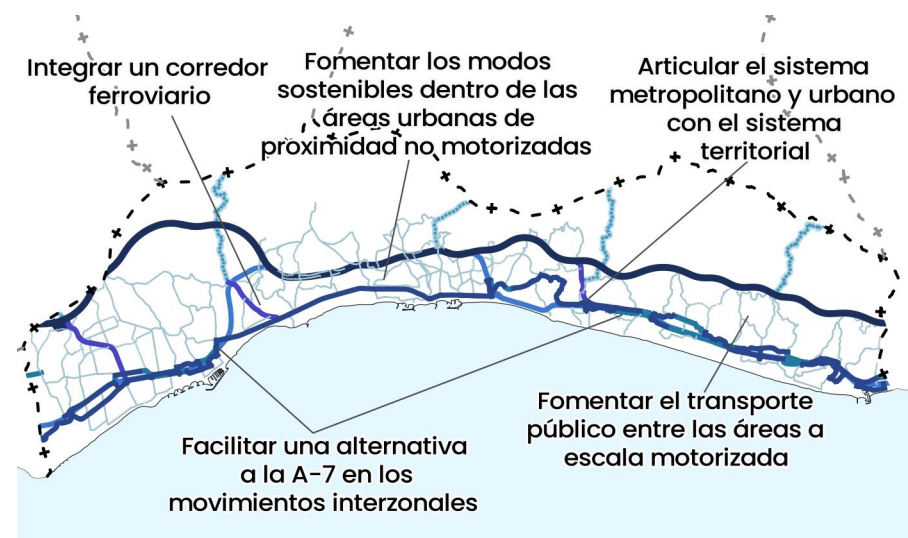
El uso y la gestión de los recursos naturales deben alcanzar la máxima eficiencia y garantizar la mínima perturbación a los ecosistemas. El urbanismo, la movilidad, la edificación, los flujos de agua, los materiales usados y los residuos generados, unidos a determinados estilos de vida, están implicados en la creación de escenarios ahorradores o despilfarradores de energía.

La sostenibilidad se extiende también a la energía, los suministros y las evacuaciones, de manera que se contemplen a escala territorial las acciones necesarias relacionadas con las infraestructuras y servicios técnicos.



MARBELLA CONECTADA

A fin de conseguir una reducción del tráfico motorizado de paso en los centros urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara, el PGOM propone fomentar la utilización del transporte público tanto urbano como interurbano y una red de aparcamientos intermodales y disuasorios asociados. La estrategia a seguir para este objetivo debe atender a esta necesidad de adaptar progresivamente la oferta de transporte público y de nuevos sistemas de movilidad sostenible entre áreas de proximidad motorizada (áreas territoriales) como, en menor medida, no motorizada (áreas funcionales del modelo de la ordenación). Las principales actuaciones en transporte público tendrán como objetivo mejorar la intermodalidad con el resto de modos y la adecuación intermodal de la oferta a las nuevas necesidades de movilidad que puedan surgir con las actuaciones urbanísticas relacionadas con las futuras estaciones intermodales de tren. Por tanto, este objetivo general tiene como fin fomentar el transporte público entre las áreas territoriales de proximidad y accesibilidad motorizada.



En la ciudad compacta fomentar una movilidad sostenible priorizando los modos no motorizados peatonal y ciclista, recuperando y racionalizando el espacio público, a escala de barrio. Se deberá promover la creación de áreas de proximidad y accesibilidad no motorizada y residencial dando prioridad al peatón y reduciendo las velocidades de circulación y cuyo ámbito territorial estará conformado por calles debidamente delimitadas bajo esquemas de supermanzanas en la que se implante, con carácter general, medidas de filtrado de circulación de paso y calles de coexistencia y peatonales. Asimismo, como objetivo general se propone el desarrollo de una red ciclista con nuevos itinerarios de conexión en continuidad de los ya existentes y que facilite la movilidad a los principales equipamientos comunitarios y centros de demanda (centros educativos, hospitalarios, polifuncionales, áreas de concentración de actividades económicas, etc.).

En definitiva, el presente objetivo tiene como fin último fomentar los modos sostenibles dentro de las áreas urbanas de proximidad no motorizada. Dicho objetivo se sintetiza también con el indicado en La Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad, conocida como Carta de Aalborg, que dice:

"Nosotras, ciudades, debemos esforzarnos por mejorar la accesibilidad y por mantener el bienestar y los modos de vida urbanos a la vez que reducimos la necesidad de transporte. Sabemos que es indispensable para una ciudad viable reducir la movilidad forzada y dejar de fomentar el uso innecesario de los vehículos motorizados. Daremos prioridad a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente, en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta o mediante transportes públicos, y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos de planificación una combinación de estos medios".

Título 1. Principios básicos y Objetivos Generales del PGOM

1.3.- Objetivos Generales del PGOM

1.4.- GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN: LOS INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

Finalmente, conviene recordar que la gestión es la piedra angular de los planes. Si la gestión que se hace no es la correcta, las propuestas no se ejecutan y el cambio no se consigue. Ya el **Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022** destacaba la importancia de *"reforzar la gestión urbanística del Plan General, para poder desarrollar de forma eficaz el planeamiento como función pública urbanística que es"*.

Otro elemento clave en los instrumentos de planeamiento es el control de determinados parámetros que garanticen un mínimo de bondad en las propuestas. La legislación urbanística española, tanto estatal como autonómica, viene apostando desde mediados de la década de los 70 del pasado siglo por controlar la calidad urbana en los planes mediante un sistema de estándares y reservas dotacionales.

Siguiendo ese planteamiento, se han venido estableciendo en la normativa urbanística (leyes y planes) las superficies mínimas que deben destinarse a los diferentes usos dotacionales (zonas verdes o espacios libres públicos y equipamientos públicos, etc.). Un sistema que debe cuestionarse, pues si bien cuando se implantó permitía garantizar unos mínimos de suelo público que, en aquellos tiempos, rara vez se conseguían, hoy resultan insuficientes para alcanzar los objetivos planteados.

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

En consecuencia, el nuevo Plan General de Marbella opta por incorporar un **Sistema de Indicadores Urbanísticos de Sostenibilidad** cuya aplicación (sin perjuicio del cumplimiento de los estándares legales que se incorporan dentro del propio sistema) posibilite el análisis y diagnóstico continuado de la ciudad y el seguimiento, evaluación y corrección de los objetivos del Plan garantizando así de manera efectiva su cumplimiento.





TÍTULO 2. EXAMEN Y ANÁLISIS PONDERADO DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS. MODELO DE ORDENACIÓN GENERAL

2.1.- ANTECEDENTES. LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS EN EL AVANCE

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

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

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

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

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

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

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

- **Alternativa 2.** El Avance desglosaba la Alternativa 2, a efectos de su análisis, en 3 apartados diferentes, urbanísticamente viables y cuyo

valoración ambiental se realizaba en el Documento Inicial Estratégico. Las tres propuestas eran las siguientes:

- **Alternativa 2.1.**

Se proponía completar la trama urbana hasta el límite de la autopista AP-7 en las áreas que todavía no se habían desarrollado. Ello incluía la parte norte de San Pedro Alcántara, Guadaiza y el entorno al Río Verde, entre Nueva Andalucía y Nagüeles. La intención de incluir esos suelos como urbanizables era la de absorber los futuros crecimientos y darle continuidad al municipio.

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

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

- **Alternativa 2.2.**

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

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

- **Alternativa 2.3.**

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

Se mantenían como no urbanizable las protecciones ambientales de la Concha y un cinturón de protección en las cotas altas hasta Río Verde. Sin embargo, al norte de la zona este del municipio sólo se proponía mantener como suelo no urbanizable el suelo forestal pasando el resto del suelo no urbanizable del plan anterior a ser propuesto como suelo urbanizable. Por lo que el suelo urbanizable disponible en Río Real, Alicata y La Víbora se veía notablemente incrementado.

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



2.1.- Antecedentes. Las Alternativas propuestas en el Avance

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

I. MÉTODO SIMPLE DE ORDENACIÓN

Consiste en ordenar las alternativas según su comportamiento relativo para cada criterio. Cada casilla de cruce (alternativa-criterio) se cumplimenta según un valor puntuado en una escala entre 1, para la peor alternativa (la que produce más impacto), y 5, para la mejor (la menos impactante), de manera que los valores no se repiten. A partir de los resultados obtenidos se establece el orden preferencial en cuanto a su desempeño ambiental de las alternativas, siendo aquella que mayor valor sume la que supone un mejor comportamiento ambiental.

II. MÉTODO DE VALORACIÓN COMPARADA

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

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2		
			ALTERNATIVA 2.1.	ALTERNATIVA 2.2.	ALTERNATIVA 2.3
MÉTODO SIMPLE DE ORDENACIÓN.	33	141	116	92	68
MÉTODO DE VALORACIÓN COMPARADA.	76	137	132	131	128

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

A1 > A 2.1 > A 2.2 > A 2.3 > A0

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

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

Por último, el Documento de Alcance emitido por el órgano ambiental (EA/MA/41/20), indicaba el contenido mínimo que debía incorporar el Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) del nuevo Plan General; enunciaba diversos aspectos que debían ser tenidos en consideración en su

elaboración y, finalmente, instaba a que en dicho documento se abundara en los motivos y razones, de índole fundamentalmente ambiental, que explicaran y motivaran la alternativa elegida.

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

Si el Plan General de Marbella se hubiese continuado redactando en el **marco de la anterior legislación urbanística (LOUA)**, tendría que haber propuesto -partiendo de una de las alternativas inicialmente planteadas o de una combinación de varias de ellas- un modelo de ocupación territorial basado en la delimitación de sectores de suelo urbanizable en cuantía suficiente para atender las necesidades futuras tanto de crecimiento como para dar respuesta a las actividades económicas y productivas necesarias, justificando la opción elegida en función de su incidencia ambiental y los restantes impactos sociales o económicos de la misma. Y ello se habría traducido finalmente, de conformidad con la anterior legislación urbanística, en la delimitación de los suelos urbanizables suficientes y necesarios para nuevos desarrollos a medio y largo plazo (urbanizable sectorizado y no sectorizado, respectivamente).

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

Aunque el análisis de alternativas de crecimiento, tal y como se planteaba en el Avance, era coherente con el anterior marco normativo, la legislación sobrevenida permite que, en la ordenación propuesta por el nuevo Plan, la ocupación del territorio se realice conforme a criterios y directrices establecidos por el nuevo Plan General para la localización y delimitación de nuevos desarrollos, pero sin necesidad de tener que delimitarlos.

A la vista de esa posibilidad, el presente Plan General de Ordenación Municipal ha optado por **no delimitar nuevas Actuaciones de Transformación Urbanística en Suelo Rústico**. Aunque, eso sí, se reconocen y respetan los ámbitos ya delimitados en el planeamiento anterior correspondientes a los planes que se encuentran actualmente ya aprobados en curso de ejecución y los que se encuentran en tramitación en desarrollo de las determinaciones del PGOU 86, planes cuya tramitación se ha ajustado a lo dispuesto en la legislación ambiental y urbanística vigente y que pueden continuar su ejecución y tramitación,

respectivamente con los parámetros y condiciones fijados en el anterior Planeamiento General.

Para mantener la coherencia con las alternativas del Avance, se propone incluir como Suelo Rústico preservado por Ordenación Urbanística, el suelo para el que en la alternativa 2.3 del Avance se proponía su inclusión como Suelo No Urbanizable.

En consecuencia, la propuesta de ocupación del territorio que se plantea, resultante de esa propuesta y de los criterios y directrices establecidos en el presente documento y analizados en esta Memoria de Ordenación, resulta ser acorde al modelo de ciudad y a las alternativas formuladas en el documento de avance.

2.3.- LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL NUEVO PLAN GENERAL

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

En este sentido, **el PGOM asume los criterios y propuestas generales de ordenación del Avance** introduciendo los ajustes necesarios para su mejora y encuadre en la nueva Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, apostando **como ya contemplaba la Alternativa 1**, por priorizar la regeneración y revitalización de la ciudad actual frente a los nuevos desarrollos, de los cuales se priorizan los terrenos vacantes y aquellos que permiten completar la trama urbana existente.

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

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

Además, en la ordenación propuesta se mantiene básicamente la clasificación, tanto del Suelo Urbano como del Suelo Rústico previstos en la Alternativa 1, procediéndose no obstante al ajuste de sus delimitaciones, y en el caso del Suelo Rústico a su categorización, en aplicación de los

criterios establecidos en la nueva ley y en los condicionantes derivados del Estudio Ambiental Estratégico. En este sentido, entre otros, se han incorporado las edificaciones dispersas en el medio rural que cuentan con características propias de trama urbana como es el caso de las edificaciones del entorno del Camino de los Pescadores o Valle del Sol.

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

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



2.4.- EL MODELO DE ORDENACIÓN DEL PGOM

El **Modelo de Ordenación** del PGOM de Marbella se establece mediante las siguientes determinaciones:

- a) La clasificación del suelo, lo que incluye la delimitación del Suelo Urbano, las categorías en Suelo Rústico y la normativa urbanística para las distintas categorías del Suelo Rústico (Título 4).
- b) El esquema de los elementos estructurantes formado por los sistemas generales de espacios libres y zonas verdes, de movilidad y de equipamientos comunitarios y las redes generales de infraestructuras y servicios técnicos (Título 5).
- c) Además, se incluirán las directrices para la ejecución y, en su caso, programación de nuevos elementos estructurantes.
- d) La ordenación del Suelo Rústico (Título 6) que incluye:
 - i. El establecimiento de las zonas en Suelo Rústico.
 - ii. La normativa urbanística de las distintas categorías y zonas del Suelo Rústico.
 - iii. Las condiciones tipológicas y estéticas para la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones en las distintas categorías y zonas de Suelo Rústico.
 - iv. La identificación de agrupaciones irregulares en Suelo Rústico.
 - v. La identificación de los recursos y áreas de interés paisajístico en Suelo Rústico.
- e) La identificación de los bienes y espacios protegidos (Título 7) lo que incluye:
 - i. Los bienes y espacios que deben contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.
- f) La identificación de los bienes y espacios en Suelo Rústico no incluidos en la relación de bienes y espacios de singular protección, que deban contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.

De conformidad a lo establecido en la legislación urbanística vigente, forman parte del **Modelo General de Ordenación** la clasificación del suelo, el esquema de elementos estructurantes, la zonificación del Suelo Rústico y la identificación de los bienes y espacios que deben contar con protección singular. El resto de determinaciones indicadas en este apartado tienen carácter de **determinaciones complementarias** del modelo general según se infiere de la citada legislación.



TÍTULO 3. LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

3.1.- LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA. INTRODUCCIÓN

El cambio de modelo que propone la LISTA convierte a los Planes Generales de Ordenación Municipal en instrumentos con un mayor contenido estratégico, lo que les dota de mayor flexibilidad frente a los anteriores instrumentos de planeamiento, mucho más rígidos y deterministas.

Así frente a los PGOUs de la LOUA cuyas determinaciones tenían mayoritariamente carácter normativo y vinculante, los nuevos Planes Generales, además de descargar sus contenidos (la ordenación detallada del suelo urbano se remite a un instrumento específico: el POU), asumen el esquema normativo tradicional en los planes territoriales, por lo que sus determinaciones podrán tener carácter de **normas, directrices o recomendaciones**, según corresponda.

En los instrumentos de ordenación detallada prevalecerán las determinaciones con carácter de norma, mientras que en los instrumentos de ordenación general, como es el PGOM, lo predominante serán las directrices.

Se definen y justifican en el presente Título y los que siguen, las determinaciones correspondientes a la planificación estratégica, tanto general como las que definen la evolución del modelo de ordenación a medio y largo plazo.



3.2.- OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PGOM

A partir de los Objetivos Generales enunciados en el Título I de la presente Memoria de ordenación, se han establecido las siguientes estrategias para alcanzarlos.

3.2.1.- MARBELLA VERDE

Para la integración de la ciudad en el medio físico, se propone promover la continuidad de los espacios libres urbanos y sus zonas verdes con el entorno peri-urbano y rural, creando corredores ecológicos que favorezcan su interconexión y accesibilidad, y que contribuyan al mantenimiento de la biodiversidad. Se propone un modelo que vincule la ciudad existente con su entorno natural, creando una red de espacios libres y zonas verdes que además de cumplir la función de esparcimiento público o privado,

contribuya a mitigar los efectos del cambio climático. La naturaleza y la ciudad deben ir, más que nunca, unidas.

Para la integración de la ciudad con su territorio, se proponen los siguientes **objetivos**:



1. Preservar el paisaje y la naturaleza

El modelo urbano que surja del Plan debe garantizar la sostenibilidad, adaptando la urbanización y por supuesto también la edificación, al territorio que las sustenta, aprovechando las características geográficas, morfológicas, geológicas y bioclimáticas existentes y preservando el paisaje existente, tanto natural como urbano.

Se deben adoptar medidas de conservación, mejora y protección de la naturaleza y del patrimonio natural: flora, fauna, paisaje y ecosistemas existentes.

Se recomienda preservar espacios naturales entre las áreas completamente transformadas manteniendo la relación de terrenos permeables de la malla urbana y la coexistencia entre la naturaleza y la ciudad, manteniendo las características naturales que presenten los suelos y su integración en las Actuaciones de Transformación Urbanística como elementos de borde, de conexión, de espacios libres o zonas verdes, manteniendo las características naturales que presenten.



2. Poner en valor y cuidar el litoral

El litoral supone el 42 % del perímetro del municipio. Por su importancia cuantitativa y cualitativa es primordial su cuidado y protección. El litoral y la playa constituyen un factor de excelencia del municipio, por lo que se debe velar por su protección, mantenimiento y mejora.

Se deben incorporar al espacio litoral aquellas zonas que garanticen su protección y accesibilidad. De igual modo, debe potenciarse la senda litoral, respetarse el dominio público marítimo-terrestre y las restantes servidumbres de la legislación de Costas, mejorando la red de espacios libres y zonas verdes en su zona de influencia.

En intervenciones próximas al litoral, se valorará la necesidad de facilitar recorridos de preferencia peatonal que den continuidad a la senda litoral.

OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
MARBELLA VERDE	1. Preservar el paisaje y la naturaleza 2. Poner en valor y cuidar el litoral 3. Fortalecer los corredores fluviales 4. Diseñar una red adecuada de espacios verdes
MARBELLA ORDENADA	5. Racionalizar el consumo de suelo 6. Convertir el municipio en suma de barrios-ciudad 7. Propiciar una ciudad razonablemente compacta 8. Garantizar la viabilidad y sostenibilidad económica de las actuaciones 9. Garantizar la equidistribución
MARBELLA DIVERSA	10. Establecer una óptima diversidad de usos 11. Promover la variedad tipológica de las edificaciones 12. Preservar el uso residencial en los centros urbanos 13. Ampliar la oferta turística 14. Favorecer la actividad deportiva 15. Fomentar la innovación tecnológica
MARBELLA INCLUSIVA	16. Previsiones para garantizar el acceso a la vivienda 17. Garantizar una red adecuada de áreas libres y equipamientos básicos 18. Rehabilitar y vincular el patrimonio al entorno 19. Gobernanza y participación real de los ciudadanos en el planeamiento
MARBELLA EFICIENTE	20. Gestión racional del agua 21. Gestión adecuada de residuos 22. Eficiencia energética
MARBELLA CONECTADA	23. Favorecer la conectividad y accesibilidad a escala territorial 24. Mejorar la conectividad e integración de la movilidad en el territorio 25. Jerarquizar el viario. Creación de supermanzanas 26. Garantizar la accesibilidad al transporte público 27. Garantizar la movilidad peatonal y ciclista, así como la accesibilidad a los espacios públicos 28. Diseñar una adecuada red de aparcamientos 29. Dotar a Marbella de capacidades logísticas suficientes que contribuyan a una movilidad logística sostenible



3. Fortalecer los corredores fluviales

En el territorio de Marbella cobran especial importancia sus cauces fluviales. Propiciados por una orografía singular (con Sierra Blanca y Lomas del Puerto y las Cabrillas al norte del término municipal, y el mar al sur), se crea 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 de esos cauces presenta sus propias peculiaridades: pueden discurrir por la ciudad compacta o dispersa, se encuentran en superficie o han sido embovedados, disponen de mayor o menor presencia de biodiversidad o son considerados de especial conservación.

Los cauces fluviales localizados en la mitad este del municipio, se caracterizan por una 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. Según el tipo y situación de cada cauce se proponen estas directrices:

- 3.1. Preservar las zonas fluviales de especial conservación: ZEC de los ríos Guadalmina, Guadaiza, Río Verde y Río Real.

Alcanzar un grado de conservación favorable del ecosistema fluvial, siguiendo los objetivos recogidos en el plan de gestión de estos espacios, evitando abrir nuevas vías peatonales, ciclistas o similares que discurran en paralelo y en cercanía a las riberas de los cursos de agua citados, puesto que esto facilita la accesibilidad a zonas sensibles para distintas especies alterando su entorno.

- 3.2. Mejorar los cauces fluviales existentes e integrar los corredores fluviales en el medio urbano.

Los cauces deben utilizarse como espacios de conexión de la sierra con el mar y como espacios de conexión entre las diferentes zonas de la ciudad, mediante recorridos peatonales y lugares de esparcimiento y relación permitiendo la implantación solo de aquellas dotaciones y usos compatibles con la legislación y favorecedoras del medioambiente.

Es preciso prestar especial atención a los nuevos desarrollos dado que permiten integrar los corredores fluviales en el medio urbano.



4. Diseñar una red adecuada de espacios verdes

Es fundamental crear una red o malla verde que conecte las áreas naturales y seminaturales, los corredores fluviales y los sistemas

generales y locales de zonas verdes, espacios libres y equipamientos comunitarios. Red que, además, debe favorecer la conexión con la senda litoral y las sendas naturales, evitando el efecto barrera que sobre el medio físico suponen las urbanizaciones y las infraestructuras.

Para ello, y en relación con la dotación de Sistemas Generales de Áreas Libres, se deberá mantener al menos la ratio existente en el municipio, tal y como establece el art. 82.3 RLSTA, estableciendo el presente PGOM un estándar objetivo que toda actuación debe cumplir.

Por otra parte, la presencia de vegetación en las calles desde la percepción visual que tienen los peatones es una cuestión no sólo estética sino que incide a nivel de salud en la ciudadanía, por lo que el Plan parte del arbolado como elemento vegetal característico del viario urbano y de sus características formales. Dicha presencia de vegetación puede complementarse con la creación de fachadas y medianeras ajardinadas.

En las Actuaciones de Transformación Urbanística de nueva Urbanización en Suelo Rústico, se deberá contemplar la plantación o conservación de un árbol por vivienda o por cada 100 m² edificables, ubicados preferentemente en los espacios libres y zonas verdes, así como en los itinerarios peatonales, según indica el art. 82.6.c) RLSTA, y se deben conformar corredores verdes (franjas de territorio o tramos del viario que por sus características ambientales tienen tal consideración) para poner en contacto áreas naturales que de otro modo quedarían desvinculadas.

En definitiva, se trata de incorporar a la planificación y a la gestión urbanística el concepto de infraestructura verde urbana, como solución multifuncional basada en la naturaleza, que permite conectar las zonas verdes y que contribuye a mejorar la biodiversidad y mitigar los efectos del cambio climático.

3.2.2.- MARBELLA ORDENADA

Marbella es hoy una ciudad con dos grandes centros urbanos, Marbella y San Pedro Alcántara; un gran centro turístico y comercial (Puerto Banús), tres núcleos secundarios, El Salto, Las Medranas y Fuente del Espanto, el núcleo emergente de La Campana, asentamientos diseminados ubicados en el Valle del Sol, arroyo de las Represas, camino de los Pescadores y Los Molineros, y una ocupación del resto de su territorio con urbanizaciones de usos predominantemente residenciales y turísticos.

Potenciar la ciudad policéntrica, estructurando y ocupando racionalmente el territorio, es una de las grandes metas que propone este plan. Es un modelo que debe servir de referencia para todas las actuaciones sobre la ciudad y su territorio y, también, aplicable, con los necesarios ajustes, a cualquier tipo de actuación, con independencia de su escala y entidad.

Título 3. La planificación Estratégica. Objetivos Estratégicos

3.2.- Objetivos Estratégicos del PGOM

Además, también debe resolverse la integración con los desarrollos de los municipios adyacentes.

Para conseguir una ciudad compacta y estructurada, el Plan propone las siguientes **directrices**:



5. Racionalizar el consumo de suelo

La ciudad se vincula con el territorio que ocupa, pero sus efectos se extienden sobre un entorno mucho mayor. La forma de vida urbana suele ser expansiva y a menudo amenaza la forma de vida rural y la preservación del entorno al que alcanza su desarrollo, circunstancia que debería ser suficiente para ser cuidadoso en relación con la extensión de la urbanización. Esta cuestión es muy relevante, porque constituye el primer paso para alcanzar un modelo de desarrollo sostenible.

El Plan debe propiciar el uso racional del suelo como recurso natural, escaso y no renovable, que merece protección y cuya preservación de la transformación urbanística debe incluir, al menos, los suelos que no sean idóneos para atender nuevos crecimientos, o que no sean adecuados para ellos y los suelos en situación de generar riesgos ciertos. Se propone:

- 5.1. Justificación de crecimientos en función de necesidades o parámetros objetivos.

Para conseguir este objetivo, tal y como establece el art. 31 LISTA, se deberá reducir el consumo de suelo virgen justificando su transformación según las dinámicas de crecimiento de la población y a las nuevas actividades económicas o turísticas, fomentando el aprovechamiento del suelo ya transformado. Esto requiere la realización de propuestas realistas y justificadas que no sólo respondan al trámite formal de incorporación de dichos terrenos a la ciudad existente (como ha sido habitual en los planeamientos anteriores) sino a su motivación o justificación que para las actuaciones en colindancia con el Suelo Urbano, pasa por la adecuada conexión y cosido de estas nuevas intervenciones a la ciudad existente.

- 5.2. Estrategias de implantación para actuaciones que no tienen cabida en la malla.

Para las actuaciones que no tienen cabida en continuidad con la malla urbana deberán justificarse su implantación procurando su integración paisajística y la minimización de sus impactos, priorizando los emplazamientos más adecuados para ubicar nuevos desarrollos bajo los condicionantes siguientes: morfología física del terreno adecuada y facilidad para la conexión y el cosido con el resto de la ciudad existente.

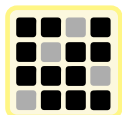




6. Convertir el municipio en suma de barrios-ciudad

El Plan debe definir una adecuada escala urbana y garantizar la ciudad de proximidad con una óptima diversidad social y una mezcla de usos y actividades. Planteando una movilidad sostenible, con servicios y dotaciones accesibles y en situación de ser usadas, sin necesidad de utilizar medios de transporte motorizados. Este modelo de ordenación debe establecerse por zonas o ámbitos funcionales y desde la ordenación detallada, más próxima al ciudadano.

Este modelo de ordenación se concreta en la división del Suelo Urbano en zonas o ámbitos funcionales o barrios, cada uno de ellos con unas características propias que le identifican y confieren su propia identidad, dentro de la diversidad de modos de habitar que presenta la ciudad de Marbella.



7. Propiciar una ciudad razonablemente compacta

El foco debe ponerse, no obstante, en la intervención en la ciudad existente y debe basarse en su recuperación y en su redefinición, propiciando un urbanismo de recualificación frente a un urbanismo de expansión, siguiendo las pautas que la Unión Europea ha establecido como uno de los objetivos para mejorar los entornos urbanos: limitando la ocupación del suelo y la expansión urbana y apostando por un modelo de ciudad compacta con actuaciones de regeneración urbana antes que por los nuevos crecimientos.

En consecuencia, se debe propiciar un modelo de ciudad que se caracterice por la compactidad en su morfología, la complejidad (mixtura de usos y biodiversidad) en su organización, la eficiencia metabólica en su funcionamiento y la cohesión social en la búsqueda de la equidad y la igualdad, pero compatible con el modelo de ciudad-jardín tradicional de Marbella, y extenderlo a los crecimientos urbanos anexos a los núcleos.

Para ello se deben seguir las siguientes estrategias:

7.1. Establecer parámetros óptimos de compactidad en la ciudad existente.

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

Se debe propiciar 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.

7.2. Impulsar la regeneración del actual tejido urbano.

Es importante promover estrategias que permitan desarrollar procesos integrales de renovación urbana para la mejora de las condiciones de habitabilidad de determinados ámbitos residenciales, tanto en los ámbitos de bloques abiertos como del centro urbano para la mejora de las viviendas y su accesibilidad, mediante la incorporación de determinaciones adecuadas tanto de ordenación como de gestión.

Se propone revitalizar y recualificar la ciudad existente mediante actuaciones sostenibles de regeneración y densificación en áreas obsoletas o degradadas, mejorando las condiciones de vida, favoreciendo la implantación de espacios polivalentes donde se priorizará el uso residencial, la actividad productiva y los equipamientos abiertos a la ciudadanía.

7.3. Detectar las áreas de oportunidad (vacíos urbanos) para mejorar la ciudad existente.

Los vacíos urbanos como áreas de oportunidad deben desarrollarse con actuaciones que propongan nuevos parámetros de densidad y edificabilidad, dentro de los umbrales deseables, en función de sus características propias, con el objetivo de mejorar la compactidad.

Los suelos vacantes (vacíos urbanos) son zonas ideales para implantar usos públicos, equipamientos comunitarios, actividades económicas, mejorar la estructura urbana y facilitar la conectividad entre zonas. La decisión del uso de estos espacios debe basarse en la colaboración público-privada.

7.4. Limitación de las tipologías edificatorias de baja densidad.

Dichas tipologías propician la dispersión urbana y la ocupación masiva del territorio por lo que deben limitarse a aquellas áreas concretas del territorio que se consideran más óptimas para atender las necesidades y demandas existentes.



8. Garantizar la viabilidad y sostenibilidad económica de las actuaciones

Además de ser sostenibles ambientalmente, las actuaciones urbanísticas deben ser viables y sostenibles económicamente para los promotores, públicos o privados, y para la Hacienda Local. Por ello, se propiciarán ordenaciones urbanísticas que ajusten las redes del viario, infraestructuras y servicios a las estrictamente necesarias, que favorezcan el mejor aprovechamiento de los espacios libres y

equipamientos comunitarios y que reduzcan la carga de su mantenimiento y conservación por parte de la administración local.



9. Garantizar la equidistribución

Se aplicarán los siguientes criterios o directrices para garantizar la equidistribución entre las diferentes Actuaciones de Nueva Urbanización que pudieran delimitarse en Suelo Rústico.

9.1. Cada Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización identificará, delimitará y adscribirá los sistemas generales que justificadamente sean necesarios para el buen fin de la misma (movilidad, áreas libres y zonas verdes) así como las redes de infraestructuras y servicios técnicos exteriores al ámbito y sus conexiones al mismo, que tendrán la consideración de cargas externas, incluyendo en su caso los terrenos necesarios para dichas infraestructuras, garantizando una adecuada equidistribución de cargas y beneficios entre los propietarios de todos los terrenos del ámbito y los exteriores adscritos al mismo mediante la delimitación del área de reparto que los incluya.

9.2. Dentro de cada ámbito, los coeficientes de ponderación relativa entre los diferentes usos y tipologías, se determinarán por referencia al uso característico, que será el que disponga de mayor edificabilidad atribuida en la actuación urbanística y al que se le asigne el valor de la unidad. A los restantes usos previstos en cada actuación, se les asignarán valores de comparación con la unidad, en proporción a los diferentes valores de repercusión de suelo de cada uso, de acuerdo con los resultados de un riguroso estudio de mercado acreditado por un perito tasador experto y de reconocida competencia o por una sociedad de tasación homologada oficialmente.

9.3. Cuando se delimiten simultáneamente varias Actuaciones de Nueva Urbanización, se podrán delimitar una o varias áreas de reparto (incluyendo para cada actuación los terrenos exteriores adscritos a la misma). La delimitación del área o áreas de reparto deberá estar motivada con objeto de garantizar una adecuada equidistribución de cargas y beneficios, pudiendo considerar la diferente localización de los terrenos aportados a efectos de valoración.

9.4. La adscripción de los Sistemas Generales a una Actuación de Nueva Urbanización para la obtención de los terrenos y, en su caso, la carga de ejecutar o costear las infraestructuras generales por parte de dicha Actuación no impedirá la posibilidad de imputar dicha carga (obtención de suelo y ejecución del Sistema General o de la infraestructura correspondiente) a aquellas Actuaciones de



Nueva Urbanización que se delimiten con posterioridad y que se beneficien de dichos terrenos e infraestructuras, con objeto de resarcir a los propietarios que las hubieran anticipado.

3.2.3.- MARBELLA DIVERSA

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. La marca Marbella está consolidada turísticamente. Ahora hay que conseguir que esa marca se extrapole a otros sectores.

Para diversificar la oferta económica y la diversidad de usos, y así lograr 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.

Apostar por una ciudad del conocimiento es esencial para conseguir una calidad de vida plena promoviendo un crecimiento inteligente e integrador que diversifique hacia otros sectores productivos y complementarios al importante actual sector turístico. Por ello, 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 atraer a “los trabajadores del conocimiento” relacionados con el modelo de ciudad. La respuesta podría estar en un modelo de ciudad donde converjan la cultura, la calidad ambiental, el deporte y la salud.

En cualquier caso, para conseguir una ciudad con diversidad y mezcla de usos, se proponen las siguientes Directrices:



10. Establecer una óptima diversidad de usos

Es evidente la potencialidad de Marbella como 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 normativa en cuanto a la implantación de usos, de manera que no constituya un obstáculo para el crecimiento económico y además colabore para equilibrar el abanico de la sostenibilidad. En particular se propone:

10.1. Flexibilidad de usos para parcelas de equipamientos públicos.

Resulta necesario propiciar un uso flexible en los equipamientos públicos que, sin merma de garantizar su adecuada integración en

un sistema articulado de redes públicas, satisfaga las demandas reales de la población.

10.2. Garantizar el equilibrio entre trabajo y residencia.

De igual modo, se debe facilitar la disposición de manzanas o parcelas con diversidad de usos diferentes al residencial, especialmente productivos, de tal modo que se garantice el equilibrio entre actividad y residencia, permitiendo la integración del trabajo con la vivienda.

El objetivo es fomentar el empleo local, la producción local y el consumo local. Pero también reducir las distancias de los viajes dentro de la ciudad, limitando las exigencias de movilidad. Para ello hay que facilitar la actividad económica en las áreas residenciales creando edificios de usos mixtos en toda su extensión.

10.3. Propiciar la flexibilidad y diversidad de usos a nivel de zonas o ámbitos.

La mayoría de las zonas de la ciudad presentan un marcado carácter monofuncional con predominio absoluto del uso residencial (primera y segunda residencia) y sin poder dar cobertura a las actividades de proximidad, tendencia que debe corregirse.

Para ello, las nuevas actuaciones deberán aumentar la superficie destinada a las distintas actividades no residenciales, turísticos, comerciales, de oficinas, restauración, dotacionales privados, etc.

El Plan propone diversificar y potenciar las actividades de comercio y ocio en toda la ciudad difusa, favoreciendo la implantación de nodos de centralidad donde se concentre la actividad y la relación.

Por otro lado, también hay que considerar aquellas zonas donde las actividades no residenciales superan el porcentaje de uso residencial, bien por la superficie destinada a campos de golf o bien por mayor superficie destinada a usos productivos o terciarios, por lo que las actuaciones deberán ir encaminadas a mantener o mejorar el tejido residencial.



11. Promover la variedad tipológica de las edificaciones

Para favorecer la diversidad social, la ordenación de las nuevas propuestas deberá contener una mezcla tipológica de viviendas así como de programas funcionales diversos, acordes a los diferentes modos de vida de la ciudadanía y teniendo en cuenta la perspectiva de los cuidados.

Además, se permitirá la mezcla tipológica de la vivienda con otros espacios para posibilitar la disposición de manzanas o parcelas de uso

Título 3. La planificación Estratégica. Objetivos Estratégicos

3.2.- Objetivos Estratégicos del PGOM

polifuncional que permitan la integración de determinados equipamientos con el uso residencial –complejos inmobiliarios-. Se priorizarán aquellas tipologías edificatorias abiertas al espacio público.



12. Preservar el uso residencial en los centros urbanos

De igual modo que se deben introducir actividades económicas en zonas residenciales, también debe evitarse la gentrificación que a menudo producen las políticas de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas o las normativas urbanísticas en los centros urbanos. Estas técnicas de intervención deben plantearse no como un conjunto de actuaciones aisladas, sino como la intervención en un hábitat complejo que incluye a los habitantes y que tiene que responder a sus necesidades.

En particular, en el Centro histórico, se debe propiciar un tratamiento respetuoso del rico patrimonio arquitectónico existente, la escala humana y peatonal de los espacios y la trama urbana. Consiguiendo un verdadero ecosistema autosostenido y generando un impacto social positivo. Se pretende que los vecinos del centro se sientan partícipes y beneficiados del hecho de vivir en esa zona privilegiada de la ciudad.



13. Ampliar la oferta turística

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 propone mantener y fomentar el sector turístico de calidad.



14. Favorecer la actividad deportiva

La salud y el bienestar de la población forman parte de los objetivos de la ordenación territorial y urbanística. Es necesario fortalecer la malla deportiva para conseguir un municipio saludable para cuidarse, rehabilitarse y sanarse. Esta actividad está relacionada con la red verde y con la relación de ésta con la naturaleza. Se propone:

14.1. Completar la red de instalaciones deportivas existentes y favorecer la implantación de nuevas instalaciones.

Para facilitar la aparición de cambios en los estilos de vida de la ciudadanía es fundamental promover la práctica regular de ejercicio deportivo. Por ello, la red básica deportiva, ubicada



principalmente en los núcleos urbanos, debe mejorarse cuantitativa y cualitativamente, apostando por equipamientos a escala de barrio que potencien la ciudad de proximidad en los centros urbanos.

Por otro lado, las instalaciones deportivas del municipio son una actividad económica importante que atrae a numerosos visitantes y Marbella tiene un potencial importante en cuanto a equipamientos de alta competición se refiere. Por tanto, se debe favorecer la implantación de nuevos equipamientos deportivos, incluidos los de alto nivel, los cuales pueden llegar a incorporar alojamientos para deportistas asociados a dichos equipamientos.

14.2. Vincular el deporte al espacio público.

El espacio público y parte del espacio natural son susceptibles de múltiples actividades deportivas y recreativas. Por ello, se debe compatibilizar su uso. En ciudades seguras y consolidadas alrededor del 50% de las actividades físicas, recreativas y deportivas se ejercitan en espacios públicos, adoptando las medidas necesarias para compatibilizar su uso.

14.3. Promover circuitos saludables.

El Plan propone crear circuitos saludables que favorezcan la práctica deportiva tanto en la ciudad como en la montaña y el mar. Redes urbanas que conecten los equipamientos deportivos promoviendo la diversidad deportiva y que hacen prioritaria para dicha conexión, una red de carriles bici.

Las rutas de senderismo que conectan la ciudad con la montaña tienen una relevante importancia para este apartado, por lo que es importante apostar por una buena red de senderos que permitan explorar la naturaleza del municipio al completo y estén conectados con la infraestructura verde de la ciudad y la senda litoral y sus playas.



15. Fomentar la innovación tecnológica

Resulta evidente que la Innovación tecnológica no basta para “hacer” ciudad, sin embargo, se debe aprovechar la capacidad de las tecnologías digitales para generar nuevas oportunidades de desarrollo económico en entornos tradicionales.

Marbella posee un clima privilegiado y una población hospitalaria. Por eso, en época en la que el teletrabajo cobra auge, se debe apostar por una red de espacios públicos preparados para albergar espacios de trabajo. 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 experimentar; espacios para la hibridación del arte y la tecnología y espacios para emprender.

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

15.1. Favorecer la implantación de empresas innovadoras.

La mayoría de las empresas digitales tienen cabida en los espacios disponibles en las ciudades por lo que suelen localizarse en proximidad a las zonas de más actividad urbana. Por eso, resulta razonable incentivar desde el planeamiento la implantación de actividades económicas en zonas residenciales, así como en las plantas superiores de las edificaciones cuando sea viable y asumible su integración dentro de la trama urbana y de las edificaciones existentes.

15.2. Enriquecer el uso del espacio público aprovechando posibilidades de la era digital.

El planeamiento urbanístico debe adaptarse a las nuevas realidades y además de facilitar la instalación de nuevas actividades económicas, se deben aprovechar las posibilidades de la era digital para enriquecer la experiencia del uso del espacio público dándole un carácter interactivo adaptado a las nuevas generaciones de “nativos digitales”.

15.3. Introducir el clúster digital en la ciudad consolidada.

3.2.4.- MARBELLA INCLUSIVA

El Plan debe favorecer la diversidad social. La unión entre los grupos de personas con culturas, edades, rentas y profesiones distintas que viven en un mismo ámbito favorece la cohesión social aunque incide en otros ejes de la sostenibilidad urbana como son la compacidad y la complejidad, estando íntimamente relacionado con los conceptos de diversidad y mezcla de usos.

Para conseguir una ciudad de todos y para todos, donde cada ámbito tenga su identidad propia, se deberá garantizar la cohesión social, siendo de aplicación las siguientes directrices:



16. Previsiones para garantizar el acceso a la vivienda

Garantizar la cohesión social, persiguiendo la diversificación de la oferta pública de vivienda entre los diferentes barrios o zonas. Para ello:

16.1. Los criterios de localización territorial de la vivienda protegida serán conformes con el principio de cohesión social pudiendo establecer determinaciones para la minoración o exención de vivienda protegida en ciertas actuaciones y previsión de compensación en otras.

16.2. Se debe garantizar el acceso de la ciudadanía a un alquiler asequible mediante la adopción de medidas dirigidas al incremento de la oferta del parque de viviendas en alquiler, así como a la recuperación de viviendas desocupadas.



17. Garantizar una red adecuada de áreas libres y equipamientos básicos

Es importante impulsar suelo suficiente para dotaciones para conseguir una ciudad de proximidad y coexistencia. Para ello se deberá:

17.1. Prever unos equipamientos acordes a las necesidades de la 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.

17.2. Garantizar la existencia de suficientes equipamientos básicos de proximidad.

Se consideran equipamientos básicos de proximidad aquellos que cubren las necesidades más cotidianas de la población, tales como los equipamientos educativos, sanitarios, culturales y sociales. A esos efectos:

17.2.1. Se deben mejorar e incrementar las dotaciones sanitarias con el fin de conseguir una asistencia de proximidad, lo que es fundamental para mejorar la salud de los ciudadanos.

17.2.2. La sostenibilidad social no estará completa sin la educación, la cultura y el conocimiento. El fomento de la cultura no sólo 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.

Por otra parte, la creación de una estructura de equipamientos sociales que permitan tanto la interrelación entre las personas de mayor edad como sus cuidados, es una cuestión a no olvidar para atender las necesidades de la



totalidad de la población y evitar los problemas de salud que surgen de una soledad no elegida.

17.3. Establecer una localización adecuada de las parcelas destinadas a áreas libres y equipamientos. A estos efectos:

17.3.1. La distribución y localización de las reservas de suelo para áreas libres y equipamientos debe considerar la posibilidad de agrupar o combinar varias parcelas dotacionales y de la proximidad de toda la población a estos espacios.

17.3.2. La localización de dichas reservas de suelo dotacional debe integrarse en áreas sin tráfico rodado de modo que posibilite la integración de recorridos peatonales que favorezcan el encuentro entre la ciudadanía.

17.4. En el diseño de las áreas libres y los edificios de equipamiento se propiciará:

17.4.1. Garantizar el acceso de toda la ciudadanía, por lo que se deberá justificar el cumplimiento de la Normativa de Accesibilidad o tomar las medidas necesarias para su cumplimiento.

17.4.2. La consideración de la perspectiva de género, debiendo diseñarse para facilitar la autonomía de la ciudadanía en su uso y las tareas de cuidados en todos los ciclos de la vida procurando la inclusión de bancos, fuentes, papeleras, señalización inclusiva, etc., que lo hagan atractivo para personas de diferentes edades, facilitando así la convivencia intergeneracional que deben propiciar estos espacios.

En las áreas libres y dependiendo de su superficie, se procurará disponer instalaciones recreativas de carácter complementario como zonas de juegos infantiles, skate park, etc.

En los edificios de equipamientos se valorará la procedencia de dotarlos de pequeñas áreas de juego infantil o entretenimiento que faciliten la tarea de cuidados cuando se acude a los mismos.



18. Rehabilitar y vincular el patrimonio al entorno

Marbella cuenta con un rico patrimonio que debe ser rehabilitado y puesto en uso. Impulsar la rehabilitación del patrimonio (edificación, minas, yacimientos arqueológicos, objetos relevantes, etc.) y su vinculación con su entorno es un importante modo para reforzar la identidad ciudadana. Para ello, se deberá:

18.1. Identificar y catalogar los bienes relevantes del ámbito funcional y su puesta en valor.

Intervenir sobre los edificios con alto grado de identidad, mediante su rehabilitación, adecuación y puesta en valor, bien para seguir prestando su función o atribuyéndoles nuevos usos como equipamientos de proximidad y para el uso de actividades culturales que ponga en valor el tejido asociativo del barrio; entendiéndolos además como elementos transmisores de la historia viva de la ciudad y de la identidad de los vecinos.

18.2. Procurar la mejora urbanística de los centros históricos tradicionales, creando espacios de relación en los elementos principales de su trama.

18.3. Revalorizar el patrimonio no conectado a la malla urbana.

Otro de los valores con los que cuenta el municipio es el rico patrimonio industrial (minero y agrícola). Se propone la conexión de los recorridos urbanos con estos espacios.

Destaca Sierra Blanca, que cuenta por decenas de minas y galerías, muchas de las cuales aún no han sido descubiertas, donde con una regulación de usos adecuados puede ser un recurso turístico para desestacionalizar la demanda turística y a la vez, genere puestos de trabajo y negocios de emprendimiento. Como diría Dolores Navarro:

“Sierra Blanca es una maravilla de montaña, por dentro y por fuera y es una obligación recuperar para la gente de Marbella esta parte de su historia. Se lo debemos a los que trabajaron en sus entrañas para llevarse un jornal a la boca”.

Algunos de los posibles proyectos para dinamizar la economía que se sugieren son circuitos de montaña, 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, etc., siempre respetando la fauna y la flora del entorno.



19. Garantizar la gobernanza y participación real de los ciudadanos en el planeamiento

El acceso a toda la información urbanística es clave para una eficaz gestión de lo público. La mejor manera de facilitar la transparencia es simplificar y clarificar la normativa haciéndola más accesible a la ciudadanía. Se debe impulsar la creación de oficinas permanentes de información urbanística a la ciudadanía.

Es primordial también fomentar realmente y no de manera formal la participación ciudadana. Por ello, se propone:

Título 3. La planificación Estratégica. Objetivos Estratégicos

3.2.- Objetivos Estratégicos del PGOM

19.1. Simplificar la normativa urbanística suprimiendo las normas excesivas o innecesarias. Las normas urbanísticas deben ser claras y sencillas, facilitando su conocimiento por la ciudadanía.

Se debe implantar un soporte técnico que facilite y garantice la actualización continua del Plan a través del Sistema de Indicadores de Sostenibilidad.

19.2. Publicidad y acceso a la información.

Difusión pública de toda la normativa aprobada y también de todas las normas en tramitación. El Plan General debe incorporar las herramientas informáticas, integradas en la actual plataforma municipal, que permitan el acceso inmediato de la ciudadanía a la información, tanto en su fase de elaboración y, posteriormente, en su fase de desarrollo y gestión dando cabal cumplimiento a la legislación estatal en la materia.

Además, se debe facilitar y fomentar la participación ciudadana no sólo en las fases de tramitación de los instrumentos de planeamiento sino, sobre todo, durante su elaboración o toma previa de decisiones antes de la elaboración formal de los correspondientes instrumentos.

19.3. Promover la colaboración interadministrativa con las restantes administraciones públicas y facilitar la colaboración público-privada.

3.2.5.- MARBELLA EFICIENTE

Para conseguir la mejora del metabolismo urbano y unas infraestructuras eficientes, se proponen los siguientes **objetivos**:



20. Gestión racional del agua

Dado que España será un país cada vez más seco a consecuencia del cambio climático, resulta clave una adecuada gestión del agua. De ahí que los sistemas de retención, almacenamiento, eficiencia en el uso y reutilización del agua deben estar en un lugar privilegiado en cualquier actuación de la administración.

En una gestión integrada, tanto a escala local, como a escala de cuenca, es necesario buscar la máxima autosuficiencia hídrica y eficacia técnica y administrativa, que combine la utilización de fuentes no convencionales con las medidas de ahorro y eficiencia y diseñe los modelos de funcionamiento y gestión óptimos. Resulta imprescindible, por tanto, vincular el desarrollo urbano con el ciclo del agua a través de



un compromiso de responsabilidad en su conservación y eficiencia en su uso.

A nivel municipal, se propone:

20.1. Mantener la diversificación de orígenes de recurso hídrico, regulación de cauces superficiales, con los trasvases existentes entre las cuencas vecinas y desalación como fuentes principales, manteniendo también como suplemento la captación de aguas subterráneas. Esta diversificación de fuentes persigue el aumento de la resiliencia ante situaciones de sequía así como la preservación de las aguas subterráneas, las cuales deben suponer un reservorio disponible para situaciones extremas. Ello exige el cuidado de la calidad de las masas de agua, y en especial evitar la intrusión salina debida al descenso de los niveles piezométricos por exceso de extracciones.

20.2. Desarrollar políticas de protección de los acuíferos para preservar su buen estado, evitando la implantación de usos que puedan mermar a su calidad o cantidad.

20.3. Potenciar el uso de agua regenerada.

En un municipio que cuenta con numerosos campos de golf y una importante presencia de viviendas unifamiliares con jardines privados, resulta especialmente adecuado el uso de agua regenerada para riegos. Se debe transformar la consideración de estos elementos, tradicionalmente vistos como una amenaza a la preservación del recurso hídrico, en una oportunidad de ser atendidos por aguas regeneradas, lo cual llevara aparejado una disminución de la demanda neta de recurso noval.

Tanto los sistemas de depuración de aguas residuales, como especialmente la propia red de distribución de aguas regeneradas y sus sistemas anexos, deberán ser ampliados y/o adecuados para permitir la generalización en todo el municipio del riego de campos de golf y de jardines, tanto públicos como privados, con este recurso.

20.4. Fomentar las medidas de ahorro de agua. Además de liberar recursos noales mediante la reintroducción en el ciclo de uso urbano de los usados y regenerados, se deben reducir las dotaciones unitarias tanto domiciliarias como industriales o turísticas, en pro de la conservación de los primeros. Para ello deberán ponerse en juego mecanismos de ahorro, desde la imposición normativa del empleo de aparatos ahorradores (difusores, cisternas de doble descarga, etc.) e instalaciones domésticas de reutilización aguas grises, hasta campañas de concienciación ciudadana, pasando por la medición del agua no facturada (institucional, riego, etc.), campañas de detección de fugas, etc. Otro aspecto relevante es fomentar el uso en jardinería de especies xerófilas sobre las de gran demanda de agua.

En definitiva, se trata de implantar cualquier práctica o tecnología cuya finalidad sea el ahorro en el consumo de agua.

20.5. Redes de saneamiento separativas. Tanto para evitar los alivios en los puntos bajos del saneamiento integral durante episodios tormentosos, como para favorecer el buen funcionamiento de las EDAR por el mantenimiento de caudales de entrada constantes, así como permitir optimizar el dimensionamiento de colectores y EDAR y favorecer la infiltración natural de aguas de lluvia hacia los acuíferos, se tenderá a la implantación total de redes de saneamiento separativas. Así, estas deberán ser obligatorias en toda Actuación de Nueva Urbanización y deberán ser implantadas en la ciudad existente tan pronto como sea posible.

20.6. Drenaje basado en SUDS (Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible). El paradigma actual del drenaje urbano está basado en una rápida evacuación mediante colectores de gran diámetro. Conforme crece la ciudad y con ella el área impermeabilizada que drena a gran velocidad, la punta de los hidrogramas aguas abajo se hace cada vez mayor, terminando por volver insuficientes las secciones implantadas con anterioridad y provocando los conocidos problemas de inundación en la ciudad situada junto a los tramos finales de los cauces de arroyos urbanos.

El nuevo paradigma que plantea el drenaje mediante SUDS, pretende justo lo contrario: minimizar la escorrentía superficial maximizando la infiltración y aumentar los tiempos de retención, todo lo cual repercute en disminuir las puntas de los hidrogramas.

En consecuencia la estrategia principal respecto al drenaje urbano será la adopción del paradigma de drenaje basado en SUDS. Aumento de la permeabilización del suelo, empleo de sistemas de retención y filtración de aguas pluviales, cubiertas verdes, estanques de tormenta, etc. deberán convertirse en elementos frecuentes en el diseño de la ciudad.

20.7. Eficiencia técnica en la gestión de los servicios del agua. Elemento clave en la eficacia de funcionamiento de cualquier sistema es su correcta gestión. Para que esta sea posible, debe estar basada en el conocimiento. Hoy en día surgen además nuevas herramientas tecnológicas de ayuda en continuo en los procesos de análisis y toma de decisiones.

Como estrategia para optimizar el funcionamiento global del sistema urbano del ciclo integral del agua, se plantea la adopción de herramientas tecnológicas del tipo gemelo digital, de cuya implantación deben emanar los planes directores de infraestructuras (abastecimiento y saneamiento), basados en los objetivos y estrategias planteados. Debe permitir además facilitar las acciones de detección de fugas y lucha contra el uso fraudulento del recurso hídrico.



21. Gestión adecuada de residuos

Otro elemento a considerar prioritariamente son los residuos. Un modelo de gestión de los mismos diseñado con criterios de sostenibilidad tratará de aplicar especialmente la prevención y reducción y la reutilización y el reciclaje y la separación en origen, todo lo cual permitirá avanzar en una sociedad eficiente en el uso de los recursos, que reduce, a su vez, el impacto contaminante y que mejora la disponibilidad de materias primas.

Conseguir un progresivo cierre de ciclos en el metabolismo de las ciudades, impulsando la reducción en origen de los residuos, la inclusión de criterios de "ciclo de vida" en el consumo de materiales y la reutilización y el reciclaje. Así como favorecer la rehabilitación energética en los edificios.

Se proponen los siguientes objetivos propuestos en el PEC (Paquete de Economía Circular) europeo:

21.1. Potenciar el uso de sistemas de depósito, devolución y retorno, con el consiguiente ahorro de recursos e impactos ambientales y socioeconómicos. Esta línea de actuación es básica para el desarrollo de una economía circular.

21.2. Elaboración de planes de gestión de residuos o instrumentos equivalentes, orientados a alcanzar los objetivos arriba expuestos. Deberán plantear también las medidas de sensorización y dotar de inteligencia al sistema, para convertirlo en un servicio adecuado al concepto Smart City.

21.3. Reservar desde el planeamiento las zonas más adecuadas para solucionar los problemas de recogida y tratamiento de los residuos y garantizar que existan, en cantidad y calidad suficientes.

Aquí se incluye atender la necesidad de la reserva de suelos para dos puntos limpios en las zonas de San Pedro Alcántara y Las Chapas. Igualmente, se requiere la habilitación del complejo de la Carretera de Ojén para su funcionamiento como punto limpio.

En especial, deberán preverse reservas de suelo para compostaje y tratamiento de residuos vegetales y bioresiduos.

21.4. 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.

Además, y especialmente en las zonas de ciudad dispersa, con mayor superficie de jardines privados, se fomentará la recogida selectiva de restos de poda.





22. Eficiencia energética

22.1. Implantación de instalaciones energéticas solares.

En la actual situación de transición energética, donde se debe acabar con el modelo energético basado en fuentes fósiles y liberadoras de CO₂, desde el urbanismo resulta obligado fomentar el modelo de autoproducción tanto fotovoltaica como térmica (ACS).

Esta estrategia es especialmente adecuada en zonas de viviendas unifamiliares, con una gran superficie específica de cubierta.

También es importante la implantación de sistemas de autoproducción y de control energético inteligente en edificios institucionales, para así llevar su eficacia y autosuficiencia a los máximos niveles posibles dentro del marco tecnológico actual.

Estas medidas de autoproducción fotovoltaica redundarán en aliviar las actuales sobrecargas de la red de distribución eléctrica, si bien no deben ser excusa para obviar su adecuación a futuros escenarios tipo smart grids y los derivados de la masiva implantación del vehículo eléctrico.

22.2. Ordenanza bioclimática.

Se debe formular una Ordenanza bioclimática para garantizar un eficaz uso de los recursos energéticos tanto en la urbanización como en la propia edificación.

3.2.6.- MARBELLA CONECTADA

Tal y como se concluía en la Memoria de Información, existe en Marbella un claro problema de movilidad. En efecto, es fácil comprobar el déficit y falta de funcionalidad del viario, el exceso de ocupación del espacio público por el automóvil en muchas zonas y las necesidades de reordenación de accesos y remodelación y ejecución de algunos enlaces y nudos en los principales viales distribuidores. Son problemas comunes a todas las ciudades modernas, pero que, en Marbella, se agudizan por la peculiar estructura en espina de pez del viario municipal apoyado a lo largo de todo el litoral en la N-340 (actual A-7) con la consiguiente sobrecarga de tráfico de esta Autovía y la infrautilización de la AP-7.

Dada la fuerte vinculación entre movilidad y desarrollo urbano, es evidente que el modelo de ocupación del suelo condiciona la movilidad urbana interior y a su vez viene condicionado por las redes y sistemas de movilidad territoriales (aeropuerto, puertos, ferrocarril, autovías y autopistas).

Ello justifica la relevancia del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) como instrumento para diagnosticar los déficits de movilidad, pero también como generador de estrategias que pueden condicionar los desarrollos urbanos. La necesidad de coordinar las propuestas del Plan General y las del PMUS resulta palmaria y evidente.

Existe, por lo tanto, una clara necesidad de fomentar un nuevo modelo de movilidad sostenible, principalmente en transporte público y ciclista, basada en principios de intermodalidad, reequilibrio modal, proximidad, accesibilidad y coexistencia de tráfico, que corrija los desajustes indicados.

Para fomentar una movilidad sostenible y conseguir la mejora de la conectividad, el Plan Propone las siguientes **directrices**:



23. Favorecer la conectividad y accesibilidad

Estructurar el territorio de Marbella, tanto a escala territorial, como entre ámbitos funcionales y en el interior de los mismos, articulando adecuadamente las distintas escalas de movilidad motorizada y no motorizada. Con ese fin se deberá:

23.1. A escala territorial

Aunque no es competencia municipal, se propone aumentar las conexiones entre la A-P7 y la A-7 con objeto de descargar de viajes de largo recorrido la A-7. En particular, se propone una nueva conexión con la AP-7 para facilitar el acceso al Hospital Comarcal de la Costa del Sol.

23.2. A escala metropolitana

Es necesario coordinar las funciones de movilidad y accesibilidad urbana en todo el eje de la A-7 cuya funcionalidad principal debe ser canalizar los movimientos con los municipios colindantes y permitir una suficiente accesibilidad al medio urbano a través de los nodos de enlace que articulan la movilidad metropolitana y la urbana.



24. Mejorar la conectividad e integración de la movilidad en el territorio

A esos efectos, se deberá procurar:

24.1. Debilitar las brechas urbanas.

Para mejorar la movilidad se apuesta por intentar eliminar las barreras de infraestructuras (brechas urbanas) para dar mayor y mejor continuidad a la trama urbana. Especialmente, se debe

Título 3. La planificación Estratégica. Objetivos Estratégicos

3.2.- Objetivos Estratégicos del PGOM

actuar para debilitar la brecha urbana que provoca la A-7 y la AP-7 en el municipio de Marbella. Es importante mejorar la articulación entre movilidad y accesibilidad de la A-7 a fin de optimizar inevitablemente su doble funcionalidad territorial o metropolitana y local.

24.2. En la ciudad jardín:

Es objetivo del plan mejorar la conectividad entre las urbanizaciones periféricas de la ciudad jardín.

Vincular los núcleos urbanos entre si y con los núcleos de los "ámbitos funcionales" más próximos y crear sinergias entre ellos, es objetivo primordial del Plan. Con ello se favorecerá y facilitará la conectividad y la movilidad superando en lo posible las barreras de la actual dispersión.

24.3. En la ciudad compacta:

Asimismo, se debe mejorar la accesibilidad interior en cada zona o ámbito funcional para equilibrar territorialmente la ciudad desde el punto de vista de la movilidad. El objetivo estratégico último es el de orientar el modelo a una ciudad enfocada más para los ciudadanos y visitantes que para los coches y sus desplazamientos cautivos.



25. Jerarquizar el viario público. Creación de supermanzanas

Corresponde al PGOM (y, en especial, al POU) arbitrar estrategias y soluciones para reducir el consumo de suelo del actual sistema de movilidad de Marbella, priorizando la optimización de lo ya existente así como jerarquizar el viario público favoreciendo la multimodalidad.

Acorde a una ciudad más sostenible, se analizará la viabilidad de introducir restricciones al automóvil, priorizando la movilidad sostenible (transporte público y movilidad no motorizada: peatonal y ciclista) contribuyendo a la mejora del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los ciudadanos, así como a la reducción de la contaminación atmosférica.

25.1. Recuperación del espacio público urbano para la ciudadanía y la creación de espacios de prioridad peatonal y de coexistencia bajo esquemas de supermanzanas.

Se considera fundamental la recuperación del espacio público viario para la ciudadanía promoviendo la creación, bajo el concepto de supermanzanas, de áreas, debidamente delimitadas, en las que se implanten medidas de filtrado de circulación de paso, a través de calles peatonales y de coexistencia (dando prioridad al peatón y reduciendo las velocidades de circulación).



Se trataría de generar redes de transporte más sostenibles al poder destinar más espacio público a modos blandos que favorecen la ciudad de proximidad y maximizan la utilidad del espacio público.

- 25.2. Estructurar la intramovilidad e intermodalidad entre barrios basándose en una accesibilidad peatonal y ciclista sostenible en el barrio y una movilidad motorizada sostenible entre ellos, respectivamente.



26. Garantizar la accesibilidad al transporte público

- 26.1. Fomentar la utilización del transporte público, tanto urbano como interurbano, así como una red de aparcamientos intermodales y disuasorios asociados como una de las estrategias más importantes a seguir para la reducción del tráfico motorizado en los centros urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara.

Las principales actuaciones en transporte público se centrarán en mejorar la intermodalidad y velocidad comercial y la calidad del servicio con la introducción de plataformas o carriles reservados y la priorización semafórica para los autobuses, principalmente en los ejes longitudinales principales de la ciudad.

- 26.2. A largo plazo, se deberá considerar la reordenación de las líneas de autobuses urbanas e interurbanas actuales tras la puesta en marcha de las estaciones de ferrocarril propuestas. La estrategia a seguir debe atender a la adaptación progresiva de la oferta de transporte público y de nuevos sistemas de movilidad sostenible entre áreas de proximidad motorizada (áreas territoriales) como, en menor medida, no motorizada (áreas funcionales del modelo de la ordenación). Además, ello debe tener en cuenta el nuevo esquema intermodalidad tras la puesta en marcha del ferrocarril y otros aspectos muy importantes como la mejora de la accesibilidad a ámbitos residenciales y/o nodos generadores de movilidad importantes.



27. Garantizar la movilidad peatonal y ciclista; así como la accesibilidad a los espacios públicos

- 27.1. Se debe promover la movilidad peatonal y reducir la dependencia del vehículo privado, con lo que se optimiza el uso del suelo, se protege la calidad urbana, ambiental y turística de esas áreas 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 o mediante medios no motorizados.

- 27.2. Asimismo, se deberá propiciar el desarrollo de una red ciclista con nuevos itinerarios de conexión en continuidad con los ya existentes, que facilite la movilidad y accesibilidad a los principales equipamientos comunitarios y centros de demanda (centros educativos, hospitalarios, polifuncionales, áreas de concentración de actividades económicas, etc.), teniendo en cuenta aspectos de diseño, seguridad y multimodalidad (en la red viaria principal).

Se establecerán, en la medida de lo posible, carriles bici segregados aunque discurran en plataforma compartida para velocidades > 30 km/h. y en coexistencia para velocidades < 30 km/h. Asimismo, se definirá un sistema de aparcamientos de bicicletas ligado a itinerarios ciclistas y estaciones de bus y tren.

- 27.3. Mejorar la accesibilidad a todos los espacios públicos (zonas verdes y equipamientos comunitarios y servicios públicos) y el diseño de una red suficiente de aparcamientos públicos que permitan el intercambio modal peatonal y ciclista con el resto de modos motorizados son dos objetivos prioritarios del Plan.



28. Diseñar una adecuada red de aparcamientos

El esquema de aparcamientos debe ser la base del nuevo modelo de movilidad sostenible y del intercambio modal eficaz basado en la utilidad para los distintos modos de transporte y el reequilibrio de las formas o modos de moverse en Marbella.

- 28.1. Se establecerá una red de aparcamientos intermodales y disuasorios asociados como una de las estrategias más importantes a seguir para la reducción del tráfico motorizado en el interior de los centros urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara.

- 28.2. En coordinación intermodal con los anteriores, tanto a escala metropolitana como municipal, se debe mejorar el esquema de aparcamientos urbanos estructurantes que faciliten la accesibilidad a las principales centralidades urbanas desde las que poder tener accesibilidad peatonal y ciclista al resto del espacio.

Con la finalidad de optimizar y generar nuevas funcionalidades y oportunidades en el espacio público existente, se procurará la disposición de aparcamientos públicos fuera de la vía pública localizándolos preferentemente en emplazamientos o bolsas que liberen las calles más centrales de la ciudad de las plazas de los ineficientes aparcamientos lineales o dispersos.



29. Dotar a Marbella de capacidades logísticas suficientes que contribuyan a una movilidad logística sostenible

En la actualidad, la importancia del sistema logístico para Marbella es clave para la mejora de la actividad económica de la ciudad y de su sistema global de movilidad, ya que es también en gran medida uno de los causantes de la congestión en el interior de la ciudad e interfiere diariamente en el uso del espacio público viario.

- 29.1. Se plantea, dando cumplimiento a las determinaciones del POTA, como medida a medio plazo, la dotación de infraestructuras logísticas, en concreto, de estaciones de transporte de mercancías o centros logísticos urbanos que contribuyan, por la importancia de la movilidad logística en el conjunto del sistema, a un modelo de movilidad sostenible permitiendo la ruptura de la mercancía en dichos nodos para repartirla en medios de mayor sostenibilidad en el interior de los centros urbanos.



TÍTULO 4. CLASES Y CATEGORÍAS DE SUELO

4.1.- INTRODUCCIÓN

Mediante la clasificación de suelo se asigna a cada terreno un concreto estatuto de derechos y deberes de la propiedad del suelo. Se trata de un instrumento básico de la ordenación urbanística que, desde la entrada en vigor de la LISA, toma como punto de partida el reconocimiento de la realidad fáctica de los terrenos.

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

Ello responde a la concepción dinámica del urbanismo, por la que aboga la doctrina desde hace algún tiempo, frente al urbanismo estático anteriormente imperante. Se pretende un urbanismo capaz de ofrecer respuestas a los problemas y no tanto centrado en realizar una previsión inmutable (foto fija) del futuro de la ciudad. **Urbanismo dinámico que alcanza a la propia clasificación del suelo.**

Conviene diferenciar la clasificación del suelo (como técnica urbanística a disposición de las Comunidades Autónomas) de las situaciones básicas del suelo recogidas en la legislación estatal. En este sentido, Baño León, J. M.¹ entiende que existen dos diferencias esenciales entre el concepto de clasificación del suelo de la legislación urbanística autonómica y las situaciones básicas del suelo de la legislación estatal. A saber:

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

La segunda diferencia reside en que el régimen de valoraciones en el TRLS 1976 exigía la clasificación, pues de ella dependía el valor del suelo. Recuérdese que hasta la LS 6/98, el hecho de ser suelo urbanizable programado, aunque no

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

tuviera Plan Parcial ya determinaba la atribución de una plusvalía y, a partir de la Ley 6/98, se requería la aprobación del Plan Parcial, mientras que ahora la interpretación conjunta de los arts. 7.1 al 13.2 en relación con el art. 38 TRLS 2015, permite aseverar que el suelo adquiere la plusvalía urbanística solamente cuando está aprobado el plan parcial y aprobado el proyecto de urbanización y de reparcelación. El art. 38, en efecto, reconoce la valoración de la facultad de participación en actuaciones de nueva urbanización únicamente (num. 1, apartado a)) cuando "los terrenos hayan sido incluidos en la delimitación del ámbito de actuación y se den los requisitos exigidos para iniciarla o para expropiar el suelo correspondiente, de conformidad con la legislación en la materia". Lo que quiere decir que el legislador autonómico puede prescindir de la clasificación del suelo como técnica de planeamiento (...).

En este sentido, la Exposición de Motivos de la Ley 8/2007, de 28 de mayo de Suelo explica la nueva postura del legislador estatal de abandonar la técnica de la clasificación de suelo para establecer el régimen jurídico del suelo y a efectos de valoraciones de la siguiente manera:

“Con independencia de las ventajas que pueda tener la técnica de la clasificación y categorización del suelo por el planeamiento, lo cierto es que es una técnica urbanística, por lo que no le corresponde a este legislador juzgar su oportunidad. Además, no es necesaria para fijar los criterios legales de valoración del suelo. Más aún, desde esta concreta perspectiva, que compete plenamente al legislador estatal, la clasificación ha contribuido históricamente a la inflación de los valores del suelo, incorporando expectativas de revalorización mucho antes de que se realizaran las operaciones necesarias para materializar las determinaciones urbanísticas de los poderes públicos y, por ende, ha fomentado también las prácticas especulativas, contra las que debemos luchar por imperativo constitucional.”

De esta forma la legislación estatal en 2007 por primera vez sustituyó la técnica de la clasificación de suelo por las situaciones básicas de suelo, que está más vinculado a la realidad de los terrenos en un momento determinado. En consonancia, el TRLSRU diferencia en su art. 21 a los efectos de establecer el régimen jurídico básico y a efectos de valoraciones las siguientes situaciones de suelo:

- Situación básica de suelo rural, en la que se encuentra el siguiente suelo:

a) En todo caso, el suelo preservado por la ordenación territorial y urbanística de su transformación mediante la urbanización, que deberá incluir, como mínimo, los terrenos excluidos de dicha transformación por la legislación de



protección o policía del dominio público, de la naturaleza o del patrimonio cultural, los que deban quedar sujetos a tal protección conforme a la ordenación territorial y urbanística por los valores en ellos concurrentes, incluso los ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales y paisajísticos, así como aquéllos con riesgos naturales o tecnológicos, incluidos los de inundación o de otros accidentes graves, y cuantos otros prevea la legislación de ordenación territorial o urbanística.

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

- Situación básica de suelo urbanizado que es el que, estando legalmente integrado en la malla urbana conformada por una red de viales, dotaciones y parcelas propia del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Haber sido urbanizado en ejecución del correspondiente instrumento de ordenación.

b) Tener instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la legislación urbanística aplicable, las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones existentes o previstos por la ordenación urbanística o poder llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión con las instalaciones preexistentes. El hecho de que el suelo sea colindante con carreteras de circunvalación o con vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí mismo, su consideración como suelo urbanizado.

c) Estar ocupado por la edificación, en el porcentaje de los espacios aptos para ella que determine la legislación de ordenación territorial o urbanística, según la ordenación propuesta por el instrumento de planificación correspondiente.

También se encuentra en la situación de suelo urbanizado, el incluido en los núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural, siempre que la legislación de ordenación territorial y urbanística les atribuya la condición de suelo urbano o asimilada y cuando, de conformidad con ella, cuenten con las dotaciones, infraestructuras y servicios requeridos al efecto”.

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

A la vista de esta regulación el presente Plan General distingue entre Suelo Urbano, considerando como tal el suelo que es ciudad, es decir, el suelo donde se implantan las actividades y las viviendas de la ciudadanía, por estar transformado urbanísticamente o consolidado por la edificación; y suelo rústico, que es aquel que, forma parte de la ciudad, pero no de su transformación urbanística, si bien, en algunos casos puede llegar a transformarse.

Dentro del suelo rústico, la LISTA establece diferentes categorías en función de la viabilidad de su transformación, categorías que se recogen en el presente Plan General: Suelo Rústico Especialmente Protegido por Legislación Sectorial, Suelo Preservado del desarrollo urbano por la Ordenación Territorial o Urbanística o por existencia de Riesgos ciertos, y Suelo Rústico Común.

En suelo urbano, la LISTA suprime la distinción entre suelo urbano consolidado y no consolidado. El Plan General podrá recoger la situación urbanística existente, bien para conservarla o mantenerla, bien para rectificarla, a través de las actuaciones urbanísticas (para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano, la obtención de sistemas generales y locales o para mejorar o completar la urbanización) o bien para transformarla, mediante Actuaciones de Transformación Urbanística (Mejora Urbana o Reforma Interior) que estime oportunas.

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

4.2.- DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO

Recoge el artículo 13.1 LISTA, que conforman el suelo urbano los terrenos que, *“estando integrados en la malla urbana constituida por una red de viales, dotaciones y parcelas propias del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumplan alguna de las siguientes condiciones:*

- a) Haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial y de conformidad con sus determinaciones, desde el momento en que se produzca la recepción de las obras de urbanización conforme a esta ley y a sus normas de desarrollo.*
- b) Estar transformados urbanísticamente por contar con acceso rodado por vía urbana y con los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica.*
- c) Estar ocupados por la edificación al menos en las dos terceras partes del espacio apto para ello, de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca”.*

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

El primer requisito que debe cumplir unos terrenos para ser considerados como Suelo Urbano es la integración en la malla urbana, requisito que es acumulativo al cumplimiento de algún otro condicionante que establece el precepto citado. Y es que este requisito de integración en la malla urbana tiene una clara finalidad y es la de evitar el crecimiento incontrolado por la simple colindancia con el suelo urbano y, en palabras de la jurisprudencia, extender el mismo como una mancha de aceite, al tiempo que se evite la creación de islas urbanizadas como ha ocurrido en Marbella, por ejemplo.

En el caso de Marbella, se debe tener presente que se trata de un municipio discontinuo en el que no existe una malla urbana típica. En efecto, la ciudad de Marbella se encuentra asentada con una estructura lineal a lo largo de sus casi 27 kilómetros de costa. Esta suerte de ciudad lineal, en ocasiones sufre y en otras manifiesta, densificaciones diferentes a lo largo de su eje, a veces en forma de cascos urbanos, como Marbella o San Pedro Alcántara, a veces como fractales policéntricos como Aloha, Puerto Banús, el Rosario o Elviria.

Ya en el documento de Avance se recoge en el Capítulo VII:



En el Avance, se han procedido a identificar los vacíos existentes dentro de la trama urbana como áreas de desarrollo prioritario, para solucionar los problemas de conexión, déficit de dotaciones, o cualquier carencia derivada de la falta de planificación.

Convertir los vacíos existentes en áreas de centralidad que funcionen como centros de interconexión de los dispersos fragmentos urbanos existentes, dando estructura coherente a la trama urbana existente y cubriendo las necesidades actuales y futuras permitirán poner en valor un territorio, frágil pero de alta calidad ambiental.

Tradicionalmente, el concepto de malla urbana se ha ido perfilando por la jurisprudencia dado que se trataba de un concepto jurídico indeterminado que los Tribunales han tratado de concretar. Este concepto ha tratado de positivizarse en la nueva legislación urbanística andaluza, en concreto en el art. 19.2 RLISA.

En este sentido, sirva de ejemplo la Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de septiembre de 2010 al explicar el alcance de este concepto, que indica *“que exista una urbanización básica constituida por unas vías perimetrales y unas redes de suministro de agua, y energía eléctrica y de saneamiento, de que puedan servirse los terrenos y que éstos, por su situación, no estén completamente desligados del entramado urbanístico ya existente”*.

Una vez analizada la prolija jurisprudencia sobre esta materia, se puede concluir que la jurisprudencia considera que unos terrenos están incluidos en la malla urbana cuando se cumplan estos dos requisitos:

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

El RLISA incorpora los criterios jurisprudenciales y define la malla urbana en su art. 19.2 indicando:

“La malla urbana constituye un ámbito continuo, delimitado por viales interconectados que forman parte de la red viaria del municipio incluidas las travesías y tramos urbanos de las carreteras, dotado de los servicios básicos conectados a las redes públicas de infraestructuras y de las dotaciones propias

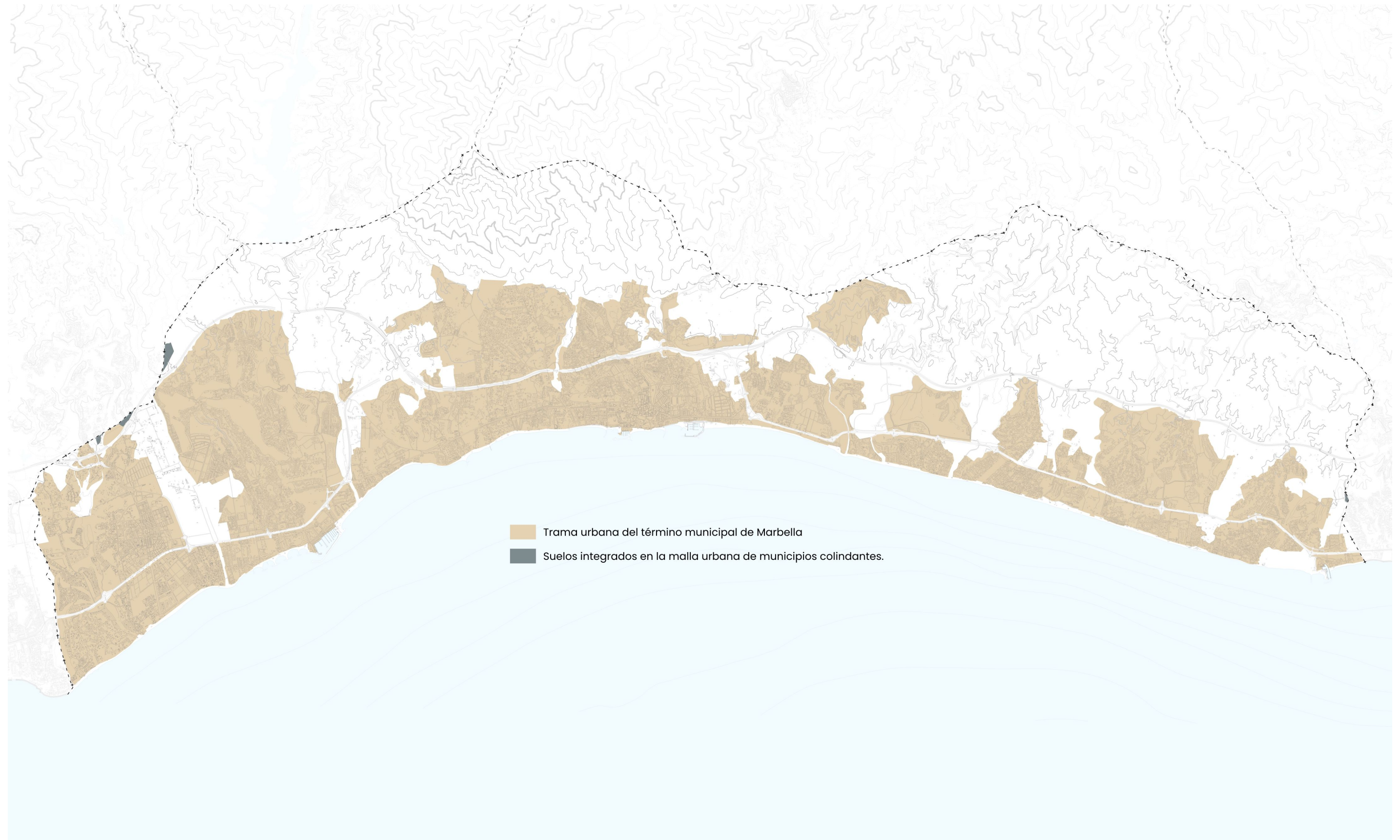
del suelo urbano. La simple colindancia de un suelo con las redes de infraestructuras, viarios, carreteras de circunvalación o vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí mismas, su consideración como suelo urbano”.

En el caso de Marbella hay que tener presente su estructura lineal, fragmentada e irregular, a lo largo de sus casi 27 kilómetros de costa. A la vista de todo lo anterior, el Plan General analiza e identifica los terrenos que tienen, según la legislación urbanística andaluza, la consideración de Suelo Urbano.

A continuación se desarrollan los apartados 1.b y 1.c del art. 13 LISTA para exponer los terrenos concretos que el presente PGOM ha clasificado como Suelo Urbano en aplicación de cada uno de ellos. En relación con el apartado 2 del citado precepto, se ha de poner de manifiesto que no se han identificado en Marbella asentamientos de estas características que puedan encuadrarse en la definición de núcleo rural tradicional que hace la LISTA.

La adscripción al Suelo Urbano de unos terrenos por el apartado 1.b o 1.c del art. 13 LISTA no implica diferenciación alguna para que el Plan de Ordenación Urbana que contenga la ordenación detallada de Suelo Urbano considere cualquier ámbito susceptible de mejoras o renovación de la urbanización o incluso, la previsión de nuevas dotaciones. Es decir, será el POU el que determine en la totalidad del Suelo Urbano, con independencia del apartado del citado precepto por el que haya merecido tal clasificación, la Actuación Urbanística o de Transformación Urbanística a la que deba someterse cada terreno.





Primero. Los terrenos transformados urbanísticamente (Supuesto del art. 13.1.b).

Se incluyen como Suelo Urbano, todos aquellos terrenos que, integrados en la malla urbana, han alcanzado tal condición porque se encuentran transformados urbanísticamente, es decir, cuentan con acceso rodado por vía urbana y disponen de los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica. Estos elementos se pueden definir a los efectos de la clasificación de Suelo Urbano como:

- Acceso rodado por vía urbana. El primer requisito que exige la LISTA para la clasificación de un suelo urbano por estar transformado urbanísticamente es que cuenten con acceso rodado por vía urbana. Parece que la legislación urbanística precisa simplemente que el acceso sea a través de una vía abierta al público, sin exigir que forme parte del dominio público y por ende, que el acceso deba ser por vía pública municipal. Tampoco es preciso que el acceso sea rodado y peatonal por vía urbana pavimentada y que cuenten con alumbrado público, pues estas características la legislación urbanística andaluza las reserva para que la parcela alcance la condición de solar pero no para su condición de suelo urbano. E incluso permite la legislación que la pavimentación sea dispensada por el instrumento de ordenación urbanística.
- Abastecimiento de agua potable a través de la red municipal. Bastaría con que el servicio de abastecimiento de agua cuente con capacidad suficiente para el suministro, de forma que la conexión efectiva pueda realizarse sin dificultad.
- Energía eléctrica a través de las redes de suministro en baja tensión o, cuando se trate de usos urbanos de alto consumo, en media tensión.
- Saneamiento, que comprende la evacuación de aguas residuales y pluviales a las redes públicas de alcantarillado. Excepcionalmente, en ámbitos aislados de suelo urbano, se permitirá el tratamiento de las aguas residuales mediante sistemas homologados que garanticen su mantenimiento y que cuenten con la autorización de la Administración competente en materia de vertidos.

Estos requisitos deben ser concurrentes para que unos terrenos puedan ser considerados urbanos por estar transformados urbanísticamente. La verificación de la presencia de la totalidad de estos servicios básicos junto al acceso rodado por vía urbana debe realizarse por zonas o ámbitos de la ciudad y no parcela a parcela. De esta forma sólo es preciso verificar que sea factible que cada parcela tenga la posibilidad de conectarse mediante simples obras de conexión a las redes existentes.

Dentro de ese apartado se incluye, en primer lugar, el Suelo Urbano del planeamiento vigente. La consideración como Suelo Urbano de los terrenos así clasificados en el planeamiento vigente, resulta en general coherente con lo dispuesto en el artículo 13 LISTA, pues los criterios de clasificación del

PGOU86 adaptado a la LOUA son los del TRLS76 (*“contar con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica, o por estar comprendidos en áreas consolidadas por la edificación al menos en dos terceras partes de su superficie”*) más los incorporados por el EAP-LOUA del PGOU86 (*“aquellos suelos clasificados en el planeamiento vigente como urbanizables, que han sido transformados y urbanizados en ejecución y de conformidad con las determinaciones del correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico”*).

No obstante, se han realizado algunos ajustes en esa delimitación, pues se excluyen del Suelo Urbano los terrenos clasificados como Urbanos en el PGOU86 que, no estando transformados urbanísticamente:

- Forman parte del Dominio Público Marítimo-Terrestre.
- Están incluidos en Zonas de Especial Conservación (ZEC) o
- No están integrados en la malla urbana.

En segundo lugar, se incluyen igualmente, los suelos que han sido transformados con posterioridad a la aprobación del documento de Adaptación Parcial del PGOU 86 a la LOUA.

En tercer lugar, se han incluido los sistemas generales que cuentan con obras de urbanización perimetrales.

En cuarto lugar, se incluyen, los suelos clasificados como Suelo Urbanizable Sectorizado, Suelo Urbanizable No Sectorizado o Suelo no Urbanizable en el PGOU 86 que han sido desarrollados de conformidad con un instrumento de planeamiento, que bien, no ha alcanzado su aprobación definitiva o se ha basado en un instrumento de planeamiento que ha sido declarado nulo.

En quinto lugar, se incluyen ámbitos que han sido objeto de licencia urbanística pero las mismas han sido declaradas nulas, no obstante, al haberse verificado con ocasión del otorgamiento de la referida licencia que la parcela cuenta con la condición de solar, se entiende que se trata de terrenos transformados urbanísticamente.

Por último, un caso singular lo constituye el PA-NG-44 del vigente PGOU, reconocido como Suelo Urbano por Sentencia Judicial firme y cuyos determinaciones son las que resultan de la Orden de la Consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de fecha 11 de enero de 2023 (BOJA número 12, de 19 de enero de 2023).

Segundo. Un supuesto especial dentro del art. 13.1.b) son los vacíos situados dentro de la malla urbana.

Se trata de vacíos interiores que quedan integrados en la malla urbana. Estos terrenos no pueden incluirse en el Suelo Rústico porque representarían enclaves dentro del Suelo Urbano y dificultaría el desarrollo ordenado de la ciudad, en la medida que la LISTA ha desagregado el antiguo PGOU en dos: PGOM y POU. Estos suelos cuentan con la capacidad

de acceder a los servicios urbanos y se localizan en áreas que cuentan con un alto grado de urbanización y edificación.

También ámbitos que permiten la armonización del perímetro del Suelo Urbano, facilitando la labor del POU en su tarea de establecer la ordenación detallada del Suelo Urbano. La inclusión de estos vacíos busca la coherencia en la ordenación que debe plantear el instrumento de ordenación urbanística detallada.

Estos vacíos serán objeto de delimitación de una Actuación de Transformación Urbanística, con el objetivo de establecer el nivel dotacional necesario así como completar las obras de urbanización interiores precisas.

En efecto, de conformidad a lo previsto en el artículo 29.2 Lista “Actuaciones de reforma interior *“se deberán promover actuaciones de reforma interior en los vacíos de suelo urbano que no cuenten con ordenación detallada o, teniéndola, se considere necesaria su revisión”*”.

Estos terrenos deben ser objeto de actuaciones de reforma interior cuyo ámbito “se delimitará, bien en el propio Plan de Ordenación Urbana, o bien posteriormente por el Plan de Reforma Interior, no pudiendo contradecir en este último caso las determinaciones del Plan de Ordenación Urbana” (artículo 29.4 LISTA).

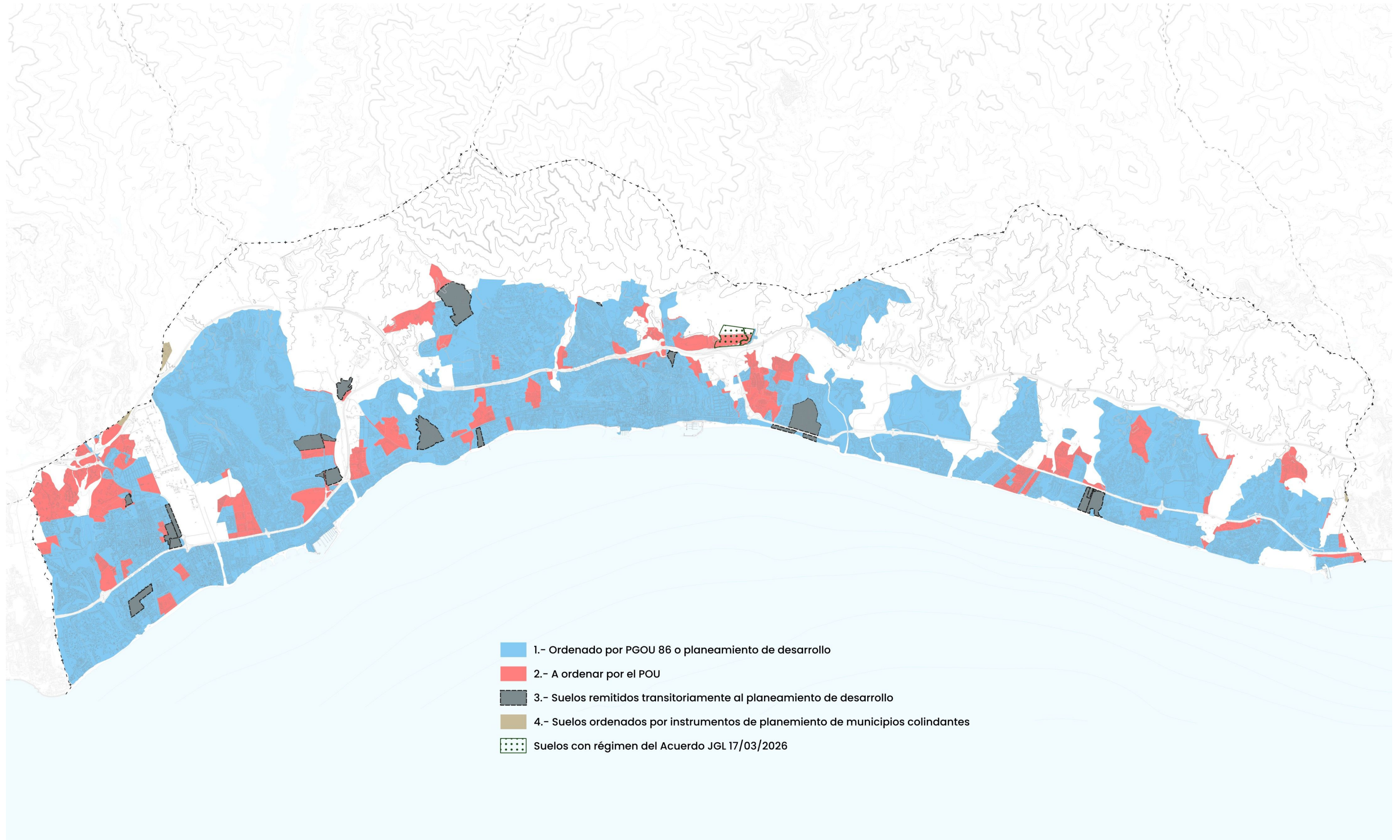
Por tanto, de una lectura armonizada de los preceptos de la ley se infiere que también los vacíos integrados en la malla urbana deben considerarse Suelo Urbano, aun cuando no cuenten con la totalidad de los servicios básicos a pie de parcela y porque además cumplen la función de dar uniformidad al Suelo Urbano o bien no dejar enclaves de Suelo Rústico dentro del Suelo Urbano de tal forma que se permita al POU establecer una correcta ordenación detallada de la totalidad del Suelo Urbano.

Tercero. Los terrenos ocupados por la edificación (supuesto del art. 13.1.c).

Se incluyen como Suelo Urbano, todos aquellos terrenos que, integrados en la malla urbana, han alcanzado tal condición porque se encuentran ocupados por la edificación, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para urbanizar (art. 13.1.c) LISTA). Es el conocido criterio de consolidación por la edificación. El instrumento de ordenación urbanística es el que considera el ámbito para determinar que se cumple este requisito de la consolidación por la edificación.

Con relación al requisito recogido del art. 13.1.c) LISTA de que los terrenos se encuentren ocupados por la edificación, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para ello, el anexo al RLISTA incluye la siguiente definición de espacio apto para la edificación:





Espacio apto para la edificación: Ámbito delimitado por los instrumentos de ordenación urbanística, por constituir manzanas o parte de las mismas ya consolidadas total o parcialmente por edificación conforme a dicha ordenación, y que cuenta con acceso rodado por vía urbana y acceso a los servicios básicos con las condiciones establecidas en el artículo 19.3, pudiendo carecer de alguno de ellos (...)

Ahora bien, la delimitación de ese ámbito en el que se da cumplimiento a este requisito no se realiza de manera arbitraria por el PGOM sino que se realiza bien respetando la delimitación de algún ámbito del planeamiento vigente, bien por la existencia de elementos físicos o nuevos elementos de infraestructuras previstos en el PGOM o bien por su colindancia con terrenos que cuenten con afecciones sectoriales o ambientales, y, por tanto, se entienda que son terrenos de diferente naturaleza.

El cumplimiento de este requisito en el ámbito objeto de estudio por el PGOM se ha realizado contabilizando el número de parcelas edificadas, descontando las dotaciones públicas (áreas libres, equipamiento, movilidad e infraestructuras), para determinar si las mismas alcanza las $\frac{2}{3}$ de las parcelas que en la nueva ordenación serán edificables.

Dado que el PGOM no contiene la ordenación detallada del Suelo Urbano, será el POU el que delimite actuaciones en estos terrenos que han sido clasificados como Suelo Urbano por el criterio de la consolidación por la edificación y la ordenación que le otorgue deberá dar cumplimiento en el conjunto del ámbito delimitado por el presente PGOM a la regla de los $\frac{2}{3}$, según establece el apartado 1.c del art. 13 LISTA.

Cuarto. También se han incluido en Suelo Urbano aquellos terrenos que forman parte de desarrollos urbanísticos realizados por los municipios colindantes (Benahavís y Mijas), pero que están situados dentro del término municipal de Marbella, tal y como resulta tras las actuaciones de replanteo de las lindes históricas de 1873 efectuadas por la Junta de Andalucía en 2018.

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

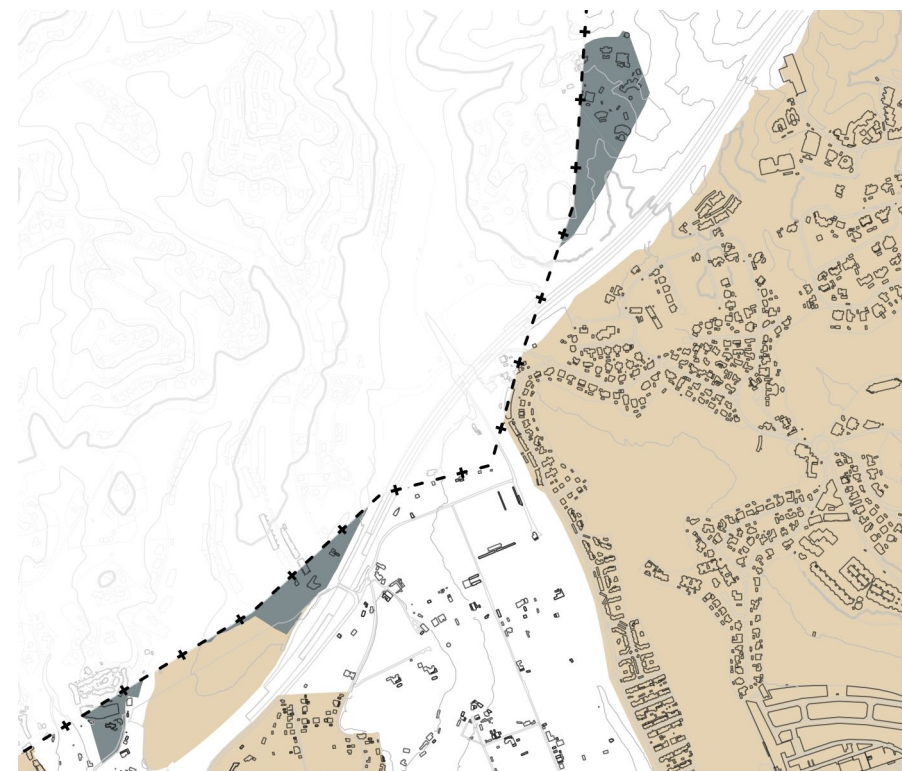
- Horno de la Miera, que cuenta con una parte clasificada desde el PGOU86, ampliada basándose en una licencia otorgada siguiendo las determinaciones del anulado PGOU de Marbella de 2010. La delimitación corresponde con la MPGOU Horno de la Miera, con aprobación definitiva de 30/05/2000 (BOP de fecha 29/09/2000).
- El Herrojo. La Quinta. Unidad de ejecución en Suelo Urbano del PGOU de Benahavís. La delimitación corresponde con la MPGOU UE-"El Herrojo" con aprobación definitiva de 20-05-2002 (BOP de fecha 19/11/2002).

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

Según el Plan General de Ordenación Urbana de Mijas aprobado definitivamente el 16/12/1999 (BOP de fecha 31/01/2000) se encuentran en esa situación unos terrenos situados en un área de Suelo Urbano consolidado. La delimitación del ámbito se ha obtenido del Texto Refundido del PGOU de Mijas aprobado en pleno el 28/11/2013.

En ambos casos, los terrenos indicados se incluyen en el Suelo Urbano del presente PGOM porque, aunque no están integrados en la malla urbana de Marbella, sí lo están en la trama urbana de los municipios citados.

Finalmente y como ya se ha indicado, la clasificación del Suelo Urbano tiene carácter dinámico, por lo que irán adquiriendo dicha condición, todos aquellos ámbitos que se desarrollen y urbanicen legalmente con



Suelos junto al término municipal de Benahavís

- Trama urbana del término municipal de Marbella
- Suelos integrados en la malla urbana de municipios colindantes.



Suelos junto al término municipal de Mijas

- Trama urbana del término municipal de Marbella
- Suelos integrados en la malla urbana de municipios colindantes.

posterioridad a la entrada en vigor del presente Plan desde el momento de la finalización de su urbanización.

La representación gráfica de la delimitación del Suelo Urbano en el momento actual se contiene en el Plano de Ordenación O.01.I Clases y Categorías del suelo.



4.3.- DELIMITACIÓN Y CATEGORÍAS DEL SUELO RÚSTICO

4.3.1.- EL SUELO RÚSTICO: NUEVO MARCO LEGAL

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

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

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

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

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

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

En el suelo rústico se establece la categoría de especialmente protegido para aquellos terrenos que requieren de tal condición por aplicación de la legislación y planificación sectorial. En general, la cláusula de «práctica de irreversibilidad» que establece la legislación estatal debe quedar reducida, en su aplicación, a aquellos terrenos cuyos valores aconsejen una protección permanente. Por eso, la Ley incluye como suelos preservados, y no como protegidos, aquellos que el propio planeamiento territorial o urbanístico, atendiendo a sus valores o circunstancias, considera necesario preservar temporalmente de su transformación y los que presentan riesgos ciertos mientras estos subsistan. Por último, se regula el suelo rústico común, sus usos y actividades.

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

Por otra parte, en el Capítulo I del Título II TRLS2015 se regulan las “bases del régimen del suelo” a nivel estatal, regulación en que debe inspirarse el ejercicio de la potestad de planeamiento mediante la técnica de la clasificación del suelo.

En primer lugar, el artículo 20 TRLS2015 contiene los “criterios básicos de utilización del suelo”:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En segundo lugar, el artículo 21 TRLS2015 define las situaciones básicas del suelo, a efectos de la Ley estatal, prescribiendo lo siguiente en su apartado 2:

“Está en la situación de suelo rural:



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

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

El Suelo Rústico se corresponde con los terrenos no transformados que presentan una situación básica de suelo rural. En el Suelo Rústico se encuentran dos grandes grupos de terrenos:

- Aquellos terrenos que deben quedar excluidos del proceso de transformación urbanística, bien por presentar valores susceptibles de protección que lo hacen incompatible con la transformación, bien por ser susceptibles de generar riesgos para la población en el supuesto que se proceda a su transformación; o bien, simplemente porque su localización en el territorio o por el modelo general adoptado por el presente Plan General lo hacen incompatible con la transformación urbanística.
- Aquellos terrenos que de conformidad con el modelo urbano-territorial adoptado por el presente Plan General son susceptibles de transformación urbanística mediante la delimitación de Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización.

4.3.2.- CATEGORÍAS DEL SUELO RÚSTICO

Dentro del marco estatal descrito, puede leerse en la Exposición de Motivos de la LISTA:

En el suelo rústico se establece la categoría de especialmente protegido para aquellos terrenos que requieren de tal condición por aplicación de la legislación y planificación sectorial. En general, la cláusula de «práctica de irreversibilidad» que establece la legislación estatal debe quedar reducida, en su aplicación, a aquellos terrenos cuyos

valores aconsejen una protección permanente. Por eso, la ley incluye como suelos preservados, y no como protegidos, aquellos que el propio planeamiento territorial o urbanístico, atendiendo a sus valores o circunstancias, considera necesario preservar temporalmente de su transformación y los que presentan riesgos ciertos mientras estos subsistan. Por último, se regula el suelo común, sus usos y actividades.

En sintonía con este espíritu, el artículo 14 LISTA define y establece las categorías del suelo rústico:

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

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

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

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

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

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

rural, que poseen categorías propias que deben preservarse y que pueden demandar algunas infraestructuras, dotaciones o servicios comunes para cuya ejecución no se precise una actuación urbanizadora”.

La representación gráfica de la identificación del Suelo Rústico y la delimitación de sus categorías se contiene en el Plano de Ordenación O.01.I Clases y Categorías del suelo.

En la labor de identificación de los terrenos que deben integrarse en cada una de las categorías del Suelo Rústico, se han tenido en cuenta los regímenes jurídicos que se establecen en las normas y planificación sectorial de aplicación, el análisis y conclusiones que se realiza en el Estudio Ambiental Estratégico y el modelo de ordenación recogido en el presente PGOM.

I. SUELO RÚSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO (SREP)

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

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

A. Dominio Público Marítimo-Terrestre

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

Se conforma de los siguientes elementos:

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

a) La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial, y el límite hasta donde alcancen las olas en los mayores temporales conocidos, de acuerdo con los criterios técnicos que se establezcan reglamentariamente, o cuando lo supere, el de la línea de pleamar máxima viva equinoccial. Esta zona se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas.

Se consideran incluidas en esta zona las marismas, albuferas, marjales, esteros y, en general, las partes de los terrenos bajos



que se inundan como consecuencia del flujo y reflujo de las mareas, de las olas o de la filtración del agua del mar.

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

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

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

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

Pertenecen asimismo al dominio público marítimo-terrestre estatal:

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

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

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

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

5. Los terrenos deslindados como dominio público que por cualquier causa han perdido sus características naturales de playa, acantilado, o zona marítimo-terrestre, salvo lo previsto en el artículo 18.

6. Los islotes en aguas interiores y mar territorial.

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

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

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

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

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

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

- Hechas las precisiones relativas a la clasificación del Suelo Urbano del apartado precedente, se procede a su delimitación de conformidad con los expedientes de deslinde siguientes, trasladados mediante informe del MITECO de fecha 20/04/2021, emitido en la fase de actos preparatorios del Plan General:
- DL-37-MA (O.M. de 14 de junio de 2007), desde el límite con el Término Municipal de Mijas hasta el puerto deportivo de Cabopino (incluido).
- DL-20-MA (O.M. de 14 de octubre de 1996), dunas de la playa de Artola.
- DL-22-MA (O.M. de 13 de junio de 1997), entre las dunas de Artola y el arroyo de Las Cañas.
- DL-17/8-MA (O.M. de 9 de abril de 2003), desde el arroyo de las Cañas hasta el arroyo de la Víbora.
- DL-17/7-MA (O.M. de 23 de abril de 2002), desde el arroyo de la Víbora hasta el arroyo de Real de Zaragoza.
- DL-17/6-MA (O.M. de 10 de diciembre de 2004), desde el arroyo de Real Zaragoza hasta el arroyo del Sequillo.
- DL-17/5-MA (O.M. de 28 de febrero de 2003), desde el arroyo del Sequillo hasta la urbanización Vistamar.
- DL-17/4-MA (O.M. de 5 de junio de 2001), desde la urbanización Pinomar hasta la urbanización Costabella.

- DL-17/3-MA (O.M. de 18 de junio de 2002), desde la urbanización Costabella hasta el Borronal de la Morena (a unos 300 metros del este del arroyo de Alicate).
- DL-17/2-MA (O.M. de 18 de junio de 2002), desde unos 300 metros al este del arroyo de Alicate (Borronal de la Morena) hasta el arroyo de Siete Revueltas.
- DL-17/1-MA (O.M. de 11 de diciembre de 2002), desde arroyo de las Siete Revueltas hasta el arroyo de Los Monteros.
- DL-21-MA (O.M. de 27 de junio de 2005), desde arroyo de Los Monteros hasta el río Real.
- DL-21-MA, tramo anulado del expediente aprobado por O.M. de 27 de junio de 2005.
- DES01/05/29/0009 (O.M. de 29 de noviembre de 2007), desde la margen izquierda del río Real hasta la margen derecha del río Guadalpín.
- DL-36-MA (O.M. de 17 de julio de 2007), desde la margen derecha del río Guadalpín hasta la margen derecha del río Verde. Servidumbre de protección anulada entre los vértices M-61 y M-63.
- DES01/05/29/0008 (O.M. de 25 de julio de 2007), desde la margen derecha del río Verde hasta la margen derecha del río Guadaiza. Recursos contenciosos 115/10 y 568/07 desestimados y 542/07 pendientes de resolución. Por O.M. de 20 de diciembre de 2016 se autoriza el inicio del expediente de posible declaración de innecesariedad entre los vértices M-25 a M-27.
- DES01/05/29/0005 (en tramitación), desde la margen derecha del río Guadaiza hasta el límite con el Término Municipal de Estepona (río Guadalmina), excepto los vértices 33 a 43.
- DES01/05/29/0005-DES10/01 (O.M. de 25 de mayo de 2018), terrenos entre vértices M-30 a M-32. Respecto a este último expediente de deslinde a la vista del Anuncio de la Dirección General de la Costa y del Mar (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) publicado en el BOE n.º 121, de fecha 22/05/2023, relativo a la modificación del deslinde de los bienes de DPMT del tramo de unos 147 metros, comprendido entre los vértices M-30 y M-31 del deslinde en el TM de Marbella (Refª.DES01/05/29/0005-DES10/01), se ha procedido a modificar en el presente documento el deslinde del DPMT en el citado tramo, de conformidad con la referida resolución dictada y publicada en el BOE por parte de la Administración competente.

B. Montes públicos

El concepto de monte definido por el artículo 5 de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes (legislación estatal) es *“todo terreno en el que vegetan especies forestales arbóreas, arbustivas, de matorral o herbáceas, sea espontáneamente o procedan de siembra o plantación, que cumplan o puedan cumplir funciones ambientales, protectoras, productoras,*



culturales, paisajísticas o recreativas” de los cuales se excluyen los terrenos urbanos y los que excluya la comunidad autónoma en su normativa forestal y urbanística.

De manera análoga, la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía (legislación andaluza) en su primer artículo define monte o terreno forestal como “*elementos integrantes para la ordenación del territorio, que comprenden toda superficie rústica cubierta de especies arbóreas, arbustivas, de matorral, o herbáceas, de origen natural o procedente de siembra o plantación, que cumplen funciones ecológicas, protectoras, de producción, paisajísticas o recreativas*” excluyendo (por la atribución que le asigna la ley estatal) los suelos urbanos y urbanizables programados o aptos para urbanizar, situación esta última en la que se encontrarían el Suelo Rústico Común de la LISTA que al ser donde se pueden realizar Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización sin perjuicio de que éstas deban cumplir con toda la legislación sectorial correspondiente.

Considerando lo anterior, en cumplimiento del 14.a) LISTA y teniendo en cuenta lo relativo a los montes de dominio público para los que la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía determina que “*tendrán la consideración a efectos urbanísticos de suelo no urbanizable de especial protección*”, se incluyen en esta categoría de suelo rústico los montes de dominio público. Si bien en realidad la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes estatal determina en su artículo 39 que “*los montes pertenecientes al dominio público forestal tendrán la consideración de suelo en situación rural, a los efectos de lo dispuesto por la legislación estatal de suelo, y deberán quedar preservados por la ordenación territorial y urbanística, de su transformación mediante la urbanización*”.

En aplicación de la legislación sectorial andaluza en materia de Montes, la categoría de especialmente protegido sólo alcanza a los montes públicos.

En el municipio de Marbella se encuentran los siguientes montes públicos, incluidos en el Catálogo de Montes Públicos de Andalucía:

- “Sierra Blanca” (código MA-10008-JA).
- “Zona de Protección del embalse de La Concepción” (MA-60007-JA).

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

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

C. Espacios Naturales Protegidos

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

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

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

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

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

- ES6170011 Sierra Blanca
- ES6170021 Río Guadalmina
- ES6170020 Río Guadaiza
- ES6170019 Río Verde
- ES6170025 Río Real

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

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

Los referidos espacios fueron declarados Zonas Especiales de Conservación (ZEC) mediante Decreto 4/2015, de 13 de enero (BOJA nº 52,

de 17/03/2015), en el caso de Río Verde, río Guadaiza, río Guadalmina y Río Real; y mediante Decreto 110/2015, de 17 de marzo (BOJA nº 87 de 08/05/2015), en el caso de Sierra Blanca.

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

D. Vías pecuarias

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

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

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

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

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

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

Los tramos de vías pecuarias que el presente PGOM ha incluido como Suelo Rústico Especialmente Protegido son aquellos que discurren por el Suelo Rústico delimitado en el presente Plan. El resto de tramos que discurren por Suelo Urbano, no ha visto alterada su clase y categoría de suelo, debiendo el POU al establecer la ordenación detallada de esos suelos conjugar la



compatibilidad de la misma con el mandato de la legislación sectorial aplicable.

En este punto es preciso traer a colación que, con posterioridad a la fecha de la aprobación inicial del presente PGOM, el Tribunal Constitucional ha dictado sentencia resolviendo el recurso de inconstitucionalidad contra la LISTA acordando la declaración de nulidad de los apartados 1 y 2 de la Disposición Adicional 4ª de la LISTA, por ello esta sentencia devuelve a la situación pre-LISTA en cuanto a la clasificación urbanística de vías pecuarias.

De tal forma que volviendo al reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, aprobado por el Decreto 155/1998, de 21 de julio, dice en su artículo 39 según la redacción dada por la Disposición Adicional 4ª del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, se observa que:

"1. Las vías pecuarias, por las características intrínsecas que les reconoce la Ley de Vías Pecuarias y el presente Reglamento, podrán clasificarse por el planeamiento urbanístico como suelo no urbanizable de especial protección o integrarse en el sistema general de espacios libres del municipio con la clasificación que corresponda

[...]

2. Si como consecuencia de cualquier instrumento de ordenación del territorio o planeamiento urbanístico general, su revisión o modificación, fuera necesaria la alteración del trazado de las vías pecuarias existentes su ámbito espacial, de conformidad con lo previsto en el artículo 32 de este Reglamento, el instrumento de ordenación que se elabore tendrá que contemplar un trazado alternativo a las mismas y su forma de ejecución."

De lo anterior se infiere que no es obligada la clasificación de rústico especialmente protegido para las vías pecuarias siempre que en caso de no clasificarse así, sean consideradas como sistemas generales de espacios libres con la clasificación que corresponda (urbana en este caso). Lo cual permite a este PGOM mantener la clase de suelo de las vías pecuarias siendo el POU el instrumento que contenga la calificación de las mismas.

E. Dominio Público de Carreteras de titularidad estatal

En el presente documento se ha incluido la totalidad del Dominio Público de Carreteras del Estado (A-7 y AP-7) en el Suelo Rústico Especialmente

Protegido por legislación sectorial, por entender la Administración competente la manera adecuada de proteger su dominio público.

Los terrenos de Dominio Público correspondientes a la Autovía A-7 y autopista AP-7 que son de titularidad estatal se incluyen en esta clase y categoría de suelo.

II. SUELO RÚSTICO PRESERVADO POR RIESGOS (SRPR)

Se incorpora como Suelo Rústico Preservado por Riesgos las zonas en riesgo de sufrir inundaciones, con las delimitaciones dadas por las administraciones competentes.

Tras la aprobación inicial del Plan General se produjo la aprobación del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación que afecta al t.m. de Marbella (Real Decreto 687/2023 de 18 de julio, por el que se aprueba la revisión y actualización de los planes de gestión del riesgo de inundación de las cuencas internas de Andalucía: demarcaciones hidrográficas del Tinto, Odiel y Piedras; del Guadalete y Barbate; y de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas).

La segunda fase del procedimiento establecido para la aprobación de dicho Plan de Gestión (Directiva 2007/60 de evaluación y gestión de los riesgos de inundación, y Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación), consistió en la elaboración de los mapas de peligrosidad y riesgo. Estos mapas determinan los terrenos dentro de las ARPSI (áreas de riesgo potencial significativo de inundación) en los que son susceptibles de producirse riesgos, por lo que, en aplicación del art. 14.b) LISTA y 20.1.b) RLISTA deben incluirse en la categoría de Suelo Rústico Preservado mientras subsistan dichos Riesgos.

Se han incluido en esta categoría los suelos delimitados en los mapas de peligrosidad y riesgo referidos, los cuales han sido obtenidos mediante el servicio WMS https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/mapwms/REDIAM_mapa_peligrosidad_inundacion_CM_2_ciclo? habilitado por la administración hidráulica andaluza. El ámbito delimitado corresponde a la envolvente de todos los periodos de retorno publicados, T=10 años, T=100 años y T=500 años.

III. SUELO RÚSTICO PRESERVADO POR ORDENACIÓN TERRITORIAL (SRPT)

Con independencia de las categorías de Suelo Rústico en las que el presente PGOM ha dividido el Suelo Rústico, se ha grafiado de manera cautelar aquellos terrenos que el POTCSO en tramitación determina que son suelos rústicos preservados por planificación territorial. La delimitación que el POTCSO en su aprobación definitiva determine que debe ser preservado por planificación territorial será la que se recoja en el documento de PGOM como suelo preservado por planificación territorial. Para el supuesto que el POTCSO no sea aprobado o devenga nulo con

posterioridad a la aprobación del presente PGOM estos suelos mantendrán la categoría recogida en el Plan decayendo la cautelaridad.

De conformidad con el artículo 14.1.c) LISTA, se integran en esta categoría aquellos terrenos cuya transformación mediante la urbanización se considere incompatible con la consecución de los fines y objetivos establecidos en la planificación territorial por razones de sostenibilidad, protección de los recursos culturales, racionalidad y viabilidad, o por los valores en ellos concurrentes: ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales, paisajísticos, y aquellos que deban ser reservados para usos de interés general, atendiendo a las características y condiciones del municipio.

El Plan de Ordenación de la Costa del Sol Occidental en tramitación (POTCSO), -pendiente de aprobación definitiva una vez emitida la Declaración Ambiental Estratégica- determina la preservación de los siguientes terrenos:

A. El corredor litoral

Forman parte del corredor litoral, los suelos incluidos en el espacio litoral que a la entrada en vigor del POTCSO tengan la consideración de Suelo Rústico sin actuación de transformación urbanística delimitada.

Se recoge en el artículo 22.4 POTCSO que:

"Las administraciones públicas asegurarán la preservación de los suelos incluidos en el corredor litoral de los procesos de urbanización extensiva, así como la protección de los dominios públicos afectados y fomentarán las actividades de ocio, recreativas y deportivas para la población. A tal fin, los instrumentos de ordenación urbanística delimitarán y ordenarán las áreas de crecimiento de los núcleos urbanos existentes en el espacio litoral, con sujeción a las directrices especificadas en el artículo siguiente, y clasificarán el resto de los suelos incluidos en el corredor litoral como rústicos preservados por la planificación territorial (N)".

En el caso de Marbella, existen escasos terrenos que forman parte del corredor litoral y no cuentan con actuación de transformación urbanística delimitada: la protección exterior del Monumento Natural de Cabopino, los suelos colindantes con el arroyo Las Cañas y terrenos situados al norte de la A-7.

La preservación de la zona de protección exterior del Monumento Natural de Cabopino es compartida con el presente PGOM.

La zona colindante con el arroyo Las Cañas, parte se encuentra preservada por riesgos de inundación y el resto el presente PGOM -en versiones anteriores- la había incluido en el Suelo Rústico Común. Siendo estos los únicos terrenos incluidos en el corredor litoral de Marbella que no ha sido objeto de transformación y dado que el PGOM no ha realizado ninguna



propuesta de delimitación de Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización, en cumplimiento de lo dispuesto en el POTCSO dichos terrenos tendrán la consideración de Suelo Rústico Preservado por Planificación Territorial. Ahora bien, para el supuesto que el Ayuntamiento considere la necesidad de la transformación urbanística de estos terrenos, la misma podrá llevarse a cabo en cumplimiento de las directrices recogidas en el artículo 23 POTCSO.

Y es que, estos terrenos no colindan con el dominio público marítimo-terrestre, pues entre éste y los terrenos de referencia se sitúan unas viviendas que el PGOM incluye en el Suelo Urbano. Además, la posición de los mismos, rodeados por todos sus vientos a excepción del norte (que colinda con la carretera A-7) por el Suelo Urbano, podrían hacerlo propicio para una futura extensión de la ciudad en caso de que se cumplan los requisitos previstos en el presente PGOM para la delimitación de Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización.

Por último, en relación con terrenos en los que alcanza el corredor litoral y están situados al norte de la A-7 estando todos los terrenos al sur de la A-7 y hasta el Dominio Público marítimo-terrestre urbanizados, carece de sentido mantener la preservación de estos terrenos que además es anecdótica en cuanto a superficie. Por tanto, al igual que en el supuesto anterior, se entiende que en caso de que se plantee una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización, podrán incluirse estos terrenos.

En conclusión, el presente PGOM entiende que, la zona de protección exterior del Monumento Natural de Cabopino, es la única que merece preservación y por ende, ser excluida de cualquier proceso de transformación urbanística.

B. Las zonas de cautela territorial

Puede leerse en el POTCSO que:

“constituyen áreas homogéneas no transformadas en suelo rústico con valores paisajísticos y/o ambientales relevantes, cuya delimitación precisa deberá llevarse a cabo por los instrumentos de ordenación urbanística que correspondan, que deberán preservados de la transformación urbanística. Se identifican en el Plan como ZCACT, y la cautela puede devenir por dos causas principales (...). -En lo que afecta a Marbella- los Parajes Serranos forman ámbitos relativamente extensos que albergan caracteres físico-ambientales, paisajísticos y geográficos con una vocación estratégica dentro del Plan, tanto por sus definidos valores intrínsecos como por desempeñar una capacidad estructurante en el ensamblaje de procesos, dinámicas y recursos presentes.

Son espacios en los que históricamente se ha producido un aprovechamiento forestal, en gran medida compatible con la conservación de sus valores hasta la actualidad. Su complejidad compositiva y estructura se sustenta en las históricas presiones agrícola-forestal o urbana-forestal. Esta circunstancia le asigna una especial consideración por los valores que representan, no sólo en sí mismos, sino como un cohesionado complemento a la actual red de espacios protegidos.

En suma, los parajes serranos son suelos de innegables virtudes en el paisaje presierra y contribuyen en la comprensión de los escenarios con una orografía a tenor de la posición estratégica que ocupan, no solo en la construcción de un paisaje cultural y escénico sino en claves de las posibles conectividades entre los ambientes costeros-litorales y el interior serrano”.

IV. SUELO RÚSTICO PRESERVADO POR ORDENACIÓN URBANÍSTICA (SRPU)

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

Por su parte, el artículo 20.c) RLISTA incluye dentro de la categoría de Suelo Rústico Preservado por Ordenación Territorial o Urbanística aquellos

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

De la lectura de ambos preceptos legales se infiere que la LISTA, en coherencia con la clasificación de suelo que recoge, ha establecido que no sólo aquellos suelos que presenten valores específicos deben ser objeto de preservación de la transformación urbanística sino también aquellos suelos que el Plan General entienda que deben ser excluidos de la transformación

urbanística para la consecución de sus fines y objetivos por razones de sostenibilidad. Esto es así porque todo el Suelo Rústico Común es susceptible de transformación urbanística, por lo que la LISTA habilita a los planes generales a considerar aquellos suelos que, en cumplimiento de sus objetivos determine que no deben ser objeto de transformación urbanística, otorgándole la categoría de preservado.

A la vista de lo anterior, el presente PGOM distingue varias situaciones, derivadas del análisis del territorio que se realiza en el Estudio Ambiental Estratégico y de la consecución de los fines y objetivos del Plan General:

A. Georrecurso Conglomerados de Marbella

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

El Plan asume estos suelos como Suelo Rústico Preservado por la relevancia de su valor científico en relación con sus características geológico-estratigráficas.

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

Se delimita, para el Monumento Natural Dunas de Artola, una zona de protección exterior, continua y periférica, con la finalidad de prevenir y, en su caso, corregir cuantos impactos puedan repercutir negativamente en el Monumento, así como para promover usos del suelo compatibles con su conservación. Se trata de que este ámbito continúe cumpliendo una función equilibradora del sistema territorial, posibilitando la implantación de determinados usos en circunstancias adecuadas, pero no que se produzca una transformación urbanística de estos terrenos.

También el POTCSO en tramitación incluye estos terrenos en el corredor litoral conminando al planeamiento urbanístico general a clasificar estos terrenos como Suelo Rústico Preservado por la Planificación Territorial.

C. Embalse de Las Medranas

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

D. Suelos preservados de la transformación urbanística por incompatibilidad con los fines y objetivos del Plan General por razones de sostenibilidad

El PGOM ha optado por incluir en esta categoría suelos cuya transformación urbanística se considera incompatible para la consecución de los fines y objetivos previstos por el Plan, atendiendo a criterios de sostenibilidad y economía en el consumo de suelo.



4.3.- Delimitación y Categorías del Suelo Rústico

Se trata de aquellos terrenos situados en la zona norte del término municipal. En la zona oeste del término municipal, es decir, desde Sierra Blanca hasta el río Guadaiza, se ha considerado como suelo preservado desde la autopista A-7 con el límite del término municipal.

En la zona este, esta delimitación no limita con la AP-7, sino que la misma coincide aproximadamente con la delimitación del SNU-F del planeamiento vigente. En esta zona, se ha dejado una zona de Suelo Rústico Común entre la AP-7 y el Suelo Rústico Preservado con el objeto de que pueda albergar actuaciones urbanísticas de transformación de carácter estratégico tal y como se recoge en el Título 9 de la presente Memoria.

Se entiende que además en aras a evitar procesos indeseados de conurbación con términos municipales colindantes y aprovechando una valiosa excepción en el continuo-ciudad de la Costa de Sol, donde el municipio de Marbella ha conseguido evitar que se produzca ese fenómeno, en el que además no existen viviendas en diseminados, continuar con esa tendencia y planificación urbanística preservando esos suelos de transformación urbanística.

Por tanto, para la consecución de la ordenación prevista en el presente PGOM y en cumplimiento del mandato de la nueva legislación urbanística de promover una ocupación racional del suelo y en continuidad con la trama urbana existente, se entienden que estos terrenos deben ser preservados de la transformación urbanística y por ende ser considerados suelos rústicos preservados por planificación urbanística.

V. SUELO RÚSTICO COMÚN (SRC)

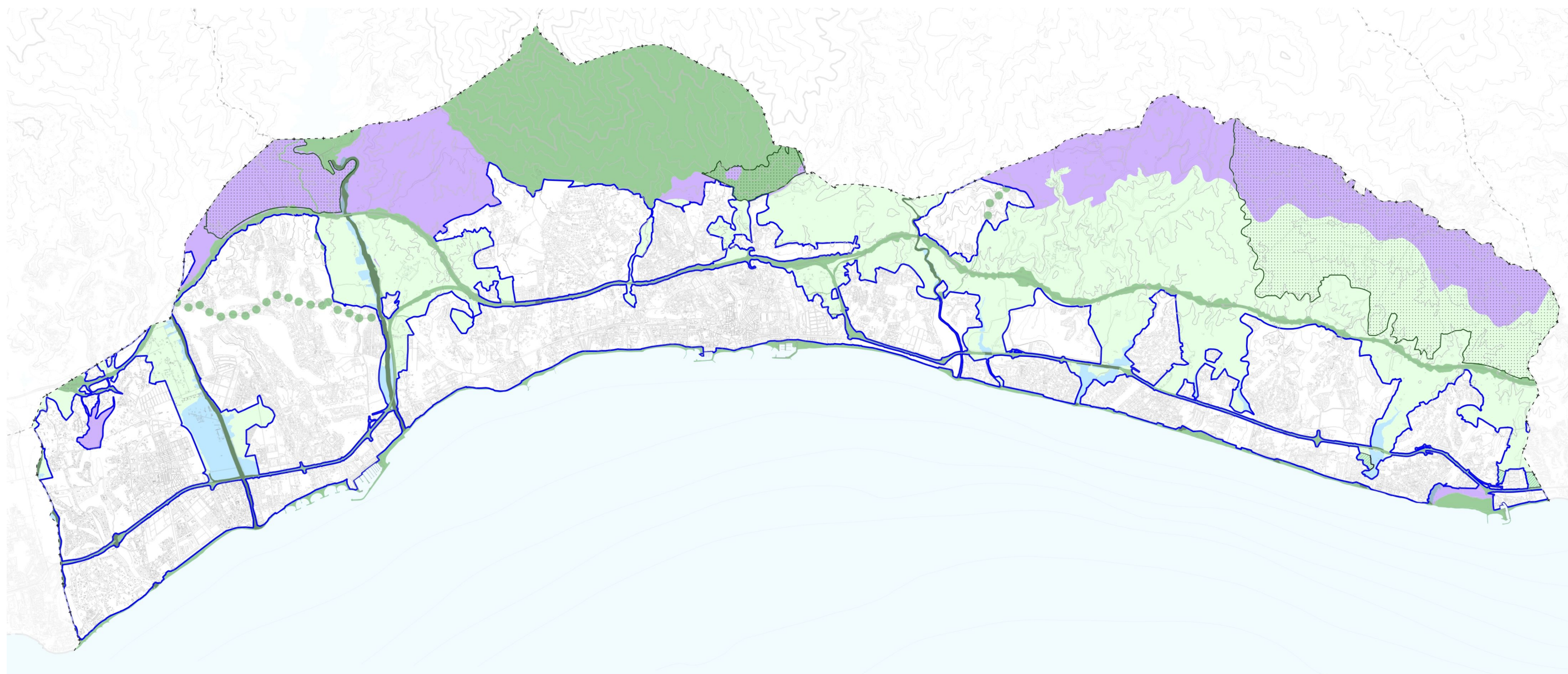
De conformidad con el artículo 14.1.d) LISTA, el Suelo Rústico Común incluye el resto del Suelo Rústico del término municipal

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

Por último aclarar que la LISTA y su reglamento general prevén que las categorías de Suelo Rústico puedan superponerse en un mismo suelo, siendo de aplicación las determinaciones que garanticen el cumplimiento del régimen establecido para cada una de ellas, por lo que del cuadro siguiente puede extraerse que el total de la superficie con la categoría de Especialmente Protegido asciende a 1.651,82 ha de Preservado por Riesgos a 167,32 ha y de Preservado por Ordenación Urbanística a 1.534,26 ha.

SUPERFICIES DE CLASES Y CATEGORÍAS DE SUELO (ha)		
SUELO URBANO (SU)		5.310,26
SUELO RÚSTICO	ESPECIALMENTE PROTEGIDO (SRPE)	1.651,82
	ESPECIALMENTE PROTEGIDO Y PRESERVADO POR RIESGOS (SRPE+SRPR)	85,98
	PRESERVADO POR RIESGOS (SRPR)	167,32
	PRESERVADO POR RIESGOS Y POR ORDENACIÓN URBANÍSTICA (SRPR+SRPU)	8,55
	PRESERVADO POR ORD. URBANÍSTICA (SRPU)	1.534,26
	COMÚN (SRC)	2.955,98
TOTAL		11.714,18

Tabla 1: Superficie clasificación de suelo en hectáreas



Suelo Urbano

Suelo Urbano (SU)

Suelo Rústico y sus Categorías

- Suelo Rústico Especialmente Protegido (SREP)
- Suelo Rústico Preservado por Riesgos (SRPR)
- Suelo Rústico Preservado por Ordenación Urbanística (SRPU)
- Suelo Rústico Común (SRC)
- Eje de Vía Pecuaria no deslindada (SREP)

Suelo Rústico con Categorías superpuestas

- Suelo Rústico Especialmente Protegido y Preservado por Riesgos (SREP+SRPR)
- Suelo Rústico Preservado por Riesgos y por Ordenación Urbanística (SRPR+SRPU)

Condicionantes Territoriales

- Condicionantes Territoriales
- Suelo Rústico Común (SRC) sujeto al Corredor Litoral





TÍTULO 5. ORDENACIÓN DEL SUELO RÚSTICO

5.1.- INTRODUCCIÓN

En el presente PGOM se ha tenido en cuenta la sostenibilidad y la valoración del medio natural para concretar su propuesta de ordenación. Si bien es cierto que la clasificación de suelo rústico en la LISTA es residual, por cuanto, es el suelo que no merece la consideración de suelo urbano, no es menos cierto que ha cobrado especial relevancia en la actualidad, pues no debe menospreciarse su valor y el papel que juega en el desarrollo de las ciudades.

Debe superarse la concepción tradicional y ya obsoleta, sobre todo desde la entrada en vigor de la LISTA, de que el suelo rústico sólo sirve para albergar usos propios de su naturaleza. Esta concepción está hoy día superada, tal y como se infiere de la propia regulación de usos permitidos en el suelo rústico que recoge la recién aprobada LISTA.

Y es que, el suelo rústico puede albergar un catálogo mucho más amplio que los tradicionalmente llamados “usos propios del suelo rústico”. En efecto, actividades de esparcimiento en un entorno de alta calidad ambiental, la práctica deportiva, formación, turismo, recursos energéticos sostenibles, producción de bienes de valor añadido, diversificación agropecuaria y un largo etcétera, son actividades que hoy puede albergar el suelo rústico y son perfectamente compatibles con su naturaleza rural.

Es por ello que el PGOM pone en valor y aprovecha las potencialidades intrínsecas del Suelo Rústico para sacarle el máximo rendimiento, eso sí, siempre primando la protección de los valores del mismo.

No se puede tampoco olvidar el concepto de conectividad ecológica al que se refiere las Directrices de la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológica aprobadas mediante Orden de 9 de julio de 2021. Se define la conectividad ecológica como la configuración de los paisajes y cómo afecta al desplazamiento y dispersión de las especies, tanto animales como vegetales, favoreciendo además los flujos de materia y energía.

Considerando igualmente el concepto de Infraestructura Verde definido por la Comisión Europea, la base fundamental de esta red ecológica coherente y estratégicamente planificada es la integración de la biodiversidad y la multifuncionalidad de la infraestructura verde (múltiples servicios que aporta la naturaleza a los seres humanos: ocio, cultura, calidad de aire, etc.).

La Comunidad Autónoma Andaluza ha aprobado el Plan Director para la mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía, en el que se aborda desde la perspectiva de una estrategia de infraestructura verde y que establece como objetivo “garantizar y, en la medida de lo posible mejorar

la de una forma íntegra la conectividad ecológica, priorizando el diseño y el desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza. Se proponen una serie de medidas y directrices que han sido tenidas en cuenta a la hora de establecer la ordenación del suelo rústico.

La ordenación del suelo rústico se concreta en la legislación urbanística andaluza en una compleja regulación que incluye la delimitación y regulación de las distintas categorías del suelo rústico y la delimitación y regulación de las zonas en suelo rústico. Además de la identificación de las agrupaciones irregulares y el establecimiento de directrices para el paisaje.

Dichas determinaciones se concretan en los artículos 75 y 77 RLISA, ya formen parte del modelo general de ordenación o lo complementen, respectivamente.

Mientras que la división del suelo rústico en **categorías** está relacionada con la capacidad de los terrenos, situados en esta clase de suelo, para acoger Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización, la delimitación de **zonas** remite inicialmente a la regulación de usos admisibles en cada una de ellas.

Por lo que respecta a las directrices para la implantación de Actuaciones Ordinarias y Extraordinarias, estas se establecen con carácter general para todo el término, igual que las medidas para evitar la formación de nuevos asentamientos, y ello sin perjuicio de su concreción en una zona concreta.



5.2.- DELIMITACIÓN DE ZONAS DE SUELO RÚSTICO

Para la delimitación de las zonas del Suelo Rústico en el presente PGOM, se ha considerado transversalmente un gran número de factores naturales, paisajísticos, funcionales y de localización entre otros. Esta consideración transversal se realiza además considerando la especificidad territorial de Marbella.

Partiendo del estudio del medio natural y antropizado descrito en la Memoria de Información, en el que se ha cualificado el territorio de acuerdo a los usos actuales del medio físico, considerados en función del grado de intervención del ser humano, forestal y natural, antropizado natural y antropización elevada; otras **cualidades también de carácter físico** como los mapas de pendiente del terreno; y factores con un marcado carácter intangible como es la incidencia en el paisaje, se han conformado las distintas zonas del Suelo Rústico.

Estas zonas, diferenciadas por sus características y valores ambientales y paisajísticos, son siete y se detallan a continuación:

- Zona 1: Valor Ambiental Prioritario (ZR-VAP)
- Zona 2: Conservación Medio Natural. (ZR-CMN)
- Zona 3: Desarrollo medio rural. (ZR-DMR)
- Zona 4: Relación del Medio Urbano y Natural (ZR-RUN)
- Zona 5: Protección de Cauces (ZR-PCA)
- Zona 6: Protección de Costas (ZR-PCO)
- Zona 7: Infraestructuras de Comunicaciones (ZR-IFR)

La delimitación de las zonas del Suelo Rústico se recoge en el Plano de Ordenación O.03 Zonas de Suelo Rústico.

El art. 75.3 RLSTA y, por lo que respecta a las zonas, incluye también la obligación del PGOM de **Identificación** de las características, potencialidades y deficiencias de cada zona y el establecimiento de las **condiciones de implantación de los usos**, contenido que se incluye en el cuadro adjunto, indicando los usos ordinarios y extraordinarios permitidos, permitidos con restricciones y prohibidos.

Sin olvidar los condicionantes derivados de la legislación sectorial y la territorial, así como los bienes de singular protección, se completan las determinaciones establecidas para la ordenación urbanística del art. 79.2 RLSTA, en aras de preservar los valores ecológicos, identitarios y

paisajísticos del territorio, identificando aquellos elementos que condicionarán las intervenciones que se desarrollen en el Suelo Rústico.

Así, con el objeto de promover la integración de los elementos naturales existentes, cualquier actuación deberá contemplar la preservación de la **vegetación y la fauna autóctonas**, y aquellas zonas afectadas por las cautelas frente a los **riesgos por inundabilidad**.

Por otra parte, para incentivar la puesta en valor de los **caminos y elementos identitarios e históricos**, las actuaciones deberán tener en cuenta aquellos elementos que son muestra de la actividad, que hubo en el mundo rural, vinculada al aprovechamiento hidráulico, a la tradición religiosa así como a la actividad minera y comercial del municipio, huellas de un pasado anterior al desarrollo turístico del municipio.

En el Plano I.04.3 Afecciones y Otros Condicionantes III, se han identificado aquellos caminos o vías de comunicación que deberán mantener su funcionalidad a la hora de intervenir en el medio rural. Se identifican, además de las vías de comunicación derivadas de la planificación sectorial o territorial, los recorridos históricos de conexión entre la costa y las localidades colindantes al norte, otras vías importantes de comunicación en el medio rural, así como los caminos acondicionados en la actualidad para realizar rutas de senderismo.

El POU deberá preservar la continuidad de estas vías de comunicación para fortalecer la conexión del medio urbano con el medio natural, y potenciar corredores verdes que mejoren la biodiversidad.

Y para preservar las características significativas de un paisaje cada vez más frágil ante la extensión del espacio urbanizado, se señalan aquellas zonas en las que las intervenciones deberán tener especial cuidado en la **integración en el paisaje**, por exposición visual desde la mayor parte del territorio, diferenciando **zonas de alta visibilidad y divisorias visuales**.

[...] predominan los paisajes urbanos y rurales. Los primeros son de notable relevancia por su expansión en las últimas décadas frente a los segundos, cuya significación espacial y, por tanto, paisajística ha ido en retroceso. [...] Tal ha sido el caso que en la actualidad buena parte del litoral de la provincia está ocupado por una conurbación que combina propuestas de uso turístico-residencial (la Costa del Sol) donde al predominio de los atomizados núcleos urbanos hay que unir una densa red viaria y una destacada proliferación de ámbitos rururbanos. [...]

Pero, a pesar del fuerte carácter humanizado que posee esta franja costera y litoral, también constituye una interfaz de elevado interés biofísico de transición entre los sistemas terrestres y los marinos. Por ello, es posible encontrar paisajes de dominante natural que, además de su trascendencia escénica y visual, albergan una importante biodiversidad

relacionada con la heterogeneidad física del territorio y con unas particulares condiciones ambientales [...]

Catálogo de Paisajes de la Provincia de Málaga

Las divisorias visuales y las áreas de alta visibilidad, se definen del siguiente modo:

Las **divisorias visuales** son aquellos elementos lineales que generan puntos de inflexión en el paisaje, generando los ángulos muertos del mismo, los cuales han sido estimados a partir de los límites de las cuencas y subcuencas hidrográficas obtenidos de la cartografía del presente plan. Se ha extendido su trazado hasta la cota 150 m del relieve. Algunas de estas divisorias se han grafiado en los términos municipales colindantes por la afección que producen en Marbella.



Figura 1: Divisorias visuales

Y para determinar las **áreas de alta visibilidad**, tal y como se ha indicado en la Memoria de Información, se han empleado los mapas de accesibilidad visual ponderada para el término municipal de Marbella que obran en el Sistema de Visibilidad de Andalucía de la REDIAM, y para una altura de intervención de 10 metros por ser, de entre los publicados, el que más se asemeja a la escala edificatoria.

Los metadatos de información y la metodología de obtención de los mismos pueden consultarse en la dirección <https://portalrediam.cica.es/geonetwork/srv/api/records/5fc58c56-9f2f-493f-82f1-917b100e38cf>

En este enlace puede leerse "A través de este conjunto de rasters, uno para cada altura de intervención, de entre las calculadas 0, 10, 20, 30, 60 y 120 m, es posible aproximar de forma inmediata las respuestas a preguntas como ¿cuál será el impacto visual de un objeto de altura h según el lugar donde lo sitúe? o, dentro de una operación de restauración paisajística ¿sobre qué lugares debo actuar preferentemente para restituir la imagen de un territorio?". Es decir, de manera sucinta, estos mapas vienen a representar mediante un fichero raster referenciado geográficamente, un valor numérico ponderado de la visibilidad que tiene un objeto (de altura





Figura 2: Áreas de alta visibilidad

correspondiente al mapa, 10 m), para todos los posibles observadores ubicados a una distancia máxima de 15 km.

A partir de este fichero raster, se han seleccionado en cuanto a visibilidad los valores superiores al 85% del total correspondiente del municipio, obteniéndose las áreas del término municipal que tienen una mayor visibilidad dentro de este sistema, y se han considerado únicamente las áreas que se encuentran en las zonas 1, 2 y 3.

De todo el análisis realizado se puede concluir que existen una serie de condicionantes a los usos y la implantación de actuaciones en el Suelo Rústico que viene determinado por los valores ambientales, la vegetación autóctona y los caminos y aquellos relacionados con la actividad urbanística relativos a la fauna autóctona, así como las zonas inundables, entre otros. Estas determinaciones vienen en su mayoría graficadas en los Planos de Información del presente Plan.

Por último, no se puede olvidar que las actuaciones deberán velar por la necesaria protección y conservación de los bienes y espacios protegidos.

5.2.1.- ZONA 1: VALOR AMBIENTAL PRIORITARIO (ZR-VAP)

Se incluyen en esta zona de Valor Ambiental Prioritario, los espacios con innegables valores ambientales, tanto por la posición estratégica que ocupan, siendo los responsables del paisaje cultural y escénico del municipio de Marbella, como por su función ecológica, protectora, recreativa y cultural.

Se incluyen, la mayor parte de terrenos o espacios en Suelo Rústico que cuentan con un régimen específico de protección derivado de una declaración administrativa de interés vinculada a la legislación medioambiental (espacios naturales, zonas de especial conservación y montes públicos). Se excepcionan, no obstante:

- las vías pecuarias que, por su carácter lineal, formarán parte de la zona que atraviesan estando su protección sectorial asegurada mediante su inclusión en la correspondiente categoría (SREP);

- los cauces declarados ZEC que se encuentran en zona de Protección de Cauce y
- los suelos situados en la zona de Dominio Público marítimo-terrestre, que han sido incluidos en la zona de Influencia Costera.

También se han incluido aquellos terrenos o espacios en los que, por sus características naturales, fundamentalmente existencia de arbolado con especies autóctonas, se considera conveniente adoptar las medidas necesarias para evitar su desaparición o deterioro por la actividad del hombre.

Dada la excepcionalidad de los valores naturales de los terrenos o espacios incluidos, se pretende garantizar la conservación de sus valores actuales potenciando los usos medioambientales, que pueden compatibilizarse con una explotación racional y sostenible de sus recursos, y preservándolos de cualquier proceso de urbanización y de usos inadecuados.

Así, se consideran usos compatibles, sin perjuicio de lo establecido en la legislación sectorial que, en su caso corresponda y siempre que no entrañen riesgo de deterioro de los recursos y terrenos forestales, el medio natural o los ecosistemas, los siguientes:

- **Usos ordinarios.**
 - b) Usos Ganaderos.
 - b.4) Explotación ganadera de ocio, enseñanza e investigación.
 - b.10) Pastos.
 - c) Forestales.
 - d) Cinegéticos
 - j) k) Los usos vinculados a las infraestructuras del agua, de la energía y de las telecomunicaciones, servicios técnicos y las infraestructuras de movilidad, solo se permiten cuando necesariamente deban discurrir o localizarse en esta zona y se justifique esta necesidad.

Serán necesarias las vías de servicio para la gestión y aprovechamiento de los montes, especialmente las vías de saca de madera, leñas y biomasa, fundamental para permitir la sostenibilidad de los montes, a través de los aprovechamientos de productos renovables y de las infraestructuras de prevención y defensa contra los incendios forestales.

- **Usos extraordinarios.**
 - A) Dotacionales. Usos públicos orientados hacia actividades recreativas, educativas y culturales compatibles con la conservación de los mismos, sus recursos y ecosistemas. Se concretan en:
 - Parques forestales: Constituidos por espacios forestales de extensión suficiente para permitir la realización de múltiples actividades en el medio natural, disponiendo de los equipamientos e infraestructuras de apoyo necesarios para tal fin.

- Adecuaciones recreativas: Destinadas a proporcionar servicios básicos a los usuarios recreativos del monte, incluyendo, entre otros, suministro de agua, servicios higiénicos, mesas y asientos, estacionamiento de vehículos y circuitos para ejercicio físico.
- Zonas de acampada: En las que se autoriza con carácter general, o previos los requisitos que en cada caso se señalen, la instalación de tiendas de campaña por breves períodos de tiempo y que pueden dotarse de instalaciones mínimas en cuanto a servicios higiénicos, suministro de agua y otros similares.
- Aulas de la naturaleza: Destinadas a fines esencialmente educativos y compuestas por las instalaciones precisas para albergar los usos propuestos y los servicios anexos, incluido, en su caso, la guardería correspondiente.
- Senderos: Para canalizar las actividades de marcha y excursionismo, tanto a pie como en bicicleta o con caballerías, incluyendo las señales e indicaciones destinadas a facilitar su utilización y las actuaciones de menor entidad destinadas a mejorar su conservación o seguridad.

Las adecuaciones recreativas y las zonas de acampada deberán ubicarse fuera del dominio público hidráulico y de su zona de servidumbre y de las zonas inundables.

5.2.2.- ZONA 2: CONSERVACIÓN MEDIO NATURAL (ZR-CMN)

La zona de Conservación del Medio Natural delimita aquellos suelos que poseen reducido o inexistente grado de antropización, en los que históricamente se ha producido un aprovechamiento forestal, en gran medida compatible con la conservación de sus valores hasta la actualidad. Su complejidad compositiva y estructura se sustentan en las históricas presiones de las fronteras agrícola-forestal o urbana-forestal. Esta circunstancia le asigna una especial consideración por los valores que representan, como espacios protectores de la biodiversidad, de la calidad ambiental del municipio y de la zona de Valor Ambiental Prioritario.

Partiendo de estas condiciones y valores medioambientales, se consideran compatibles en esta zona los siguientes usos:

- **Usos ordinarios.**
 - a) Usos Agrícolas.
 - a.1) Agrícola (EA aire libre/abrigo bajo)
 - b) Usos Ganaderos.
 - c) Forestales.
 - d) Cinegéticos
 - e) Otros usos vinculados a la utilización racional de los recursos naturales que no supongan la transformación de su naturaleza rústica.



- f) Vinculados al aprovechamiento hidráulico.
 - h) Destinados al fomento de proyectos de compensación y autocompensación de emisiones.
 - i) De los usos Mineros, solo podrán autorizarse los que cumplan la legislación sustantiva y ambiental de aplicación.
 - j) k) Los usos vinculados a las infraestructuras del agua, de la energía y de las telecomunicaciones y servicios técnicos y las infraestructuras de movilidad, solo se permiten cuando necesariamente deban discurrir o localizarse en esta zona y se justifique esta necesidad.
- Serán necesarias las vías de servicio para la gestión y aprovechamiento de los montes, especialmente las vías de saca de madera, leñas y biomasa, fundamental para permitir la sostenibilidad de los montes, a través de los aprovechamientos de productos renovables y de las infraestructuras de prevención y defensa contra los incendios forestales.

• Usos extraordinarios.

- A) C) D) Dotacionales, turísticos y terciarios se admiten vinculados al ocio de la población en el medio rural.
- E) Residencial en unifamiliar aislada no vinculada.

5.2.3.- ZONA 3: DESARROLLO MEDIO RURAL (ZR-DMR)

La zona de Desarrollo del Medio Rural incluye aquellos suelos que, sin contar con un régimen específico de protección ni presentar valores similares a los suelos incluidos en las zonas 1 y 2, presentan unas características adecuadas para albergar los diferentes usos ordinarios y extraordinarios del Suelo Rústico.

La protección de sus valores puede compatibilizarse con una explotación racional y sostenible de sus recursos. En estos suelos, se considera compatible el desarrollo de todos los usos ordinarios y extraordinarios permitidos, con carácter general, por este Plan en Suelo Rústico, con la preservación de sus valores ambientales, al entender que la implantación de dichas actuaciones no tendría la incidencia en el paisaje que tendría en los casos anteriores. Solamente se establece la misma restricción para los usos mineros que en el resto de zonas, que solo podrán autorizarse los que cumplan la legislación sustantiva y ambiental de aplicación.

5.2.4.- ZONA 4: RELACIÓN DEL MEDIO URBANO Y NATURAL (ZR-RUN)

La zona de Protección Urbana incluye los terrenos ubicados dentro de una franja de 200 metros colindante con el Suelo Urbano donde se localizan

usos residenciales o industriales dispersos, o en colindancia con otros asentamientos similares que han acabado conformando núcleos urbanos. En algunos lugares se ha completado esta franja hasta alcanzar la AP-7 por entender que son ámbitos que comparten las mismas características que la indicada franja de 200 metros colindante con el Suelo Urbano.

Dado que son terrenos abocados en el futuro a un desarrollo urbano, se propone desde el Plan limitar aquellos usos y actuaciones cuya implantación pudiera resultar incompatible con el medio urbano. Tan necesario es proteger y preservar el medio natural como evitar que actividades propias del medio rural afecten a la habitabilidad del medio urbano por su carácter nocivo, insalubre, molesto o peligroso. Actividades como algunas industriales, ganaderas, mineras, etc. o incluso algunos usos no tradicionales del medio rural como los de gestión de residuos o tratamientos de aguas residuales, pueden impedir una saludable y pacífica convivencia de las personas cuando éstos no se ubican a una relativa distancia del entorno urbano.

Por consiguiente no se admiten usos ordinarios que puedan incidir negativamente en el Suelo Urbano, ni aquellos usos extraordinarios que deban emplazarse en Suelo Rústico por resultar incompatibles con el Suelo Urbano.

Los usos permitidos —acordes y compatibles con el medio urbano— se resumen en los siguientes:

• Usos ordinarios.

- a) Usos Agrícolas.
 - a.1) Agrícola (EA aire libre/abrigo bajo)
- b) Usos Ganaderos:
 - b.4) Explotación ganadera de ocio, enseñanza e investigación.
 - b.6) Tentaderos.
 - b.9) Puntos de Parada.
 - b.10) Pastos.
 - b.11) Centros de sacrificio domiciliario.
- c) Forestales.
- d) Cinegéticos
- e) Otros usos vinculados a la utilización racional de los recursos naturales que no supongan la transformación de su naturaleza rústica.
- f) Vinculados al aprovechamiento hidráulico.
- g) Vinculados a las energías renovables. Solo se admiten las relativas a las plantas de placas solares fotovoltaicas.
- h) Destinados al fomento de proyectos de compensación y autocompensación de emisiones.

- i) Infraestructuras del ciclo del agua, de la energía y de las telecomunicaciones y servicios técnicos.
- j) Infraestructuras de movilidad.

• Usos extraordinarios.

- A) Dotacionales. Se limitarán los usos vinculados a la gestión de residuos sólidos que sean nocivos, insalubres molestos o peligrosos.
- B) Industriales. Solo se admiten los usos productivos artesanales, almacenamiento y logístico.
- C) Terciarios.
- D) Turísticos.
- E) Residencial en unifamiliar aislada no vinculada.

5.2.5.- ZONA 5: PROTECCIÓN DE CAUCES (ZR-PCA)

Se han incluido en esta zona los terrenos vinculados a los caminos del agua, con la finalidad de establecer así una regulación de usos de protección del dominio público hidráulico y garantizar la seguridad de las personas y bienes, así como preservar estos espacios como corredores verdes de conexión de los ecosistemas naturales existentes entre los sistemas terrestres y los marinos.

Limitando la antropización de estos suelos y recualificándolos con vegetación de ribera, los ríos y arroyos pueden convertirse en una herramienta de gran utilidad para el control del riesgo de inundación, regulando la permeabilidad al flujo del agua.

Se incluyen en esta zona, la superficie de DPH, tanto las deslindadas administrativamente como las estimadas, y las zonas de Flujo Preferente, según la información descargada de los geoportales de MITECO y de la administración hidráulica andaluza.

Igualmente, se incluyen los cauces fluviales recogidos en la red hidrográfica del Sistema Cartográfico de Andalucía, extraída de la red REDIAM. En aquellos tramos de cauces sin estudio hidrológico-hidráulico se ha delimitado la zona con una anchura de 10 m. a cada lado del cauce.

También se incluyen las zonas de Especial Conservación (ZEC) de la Red Natura 2000 asociadas a los espacios naturales de los cauces fluviales.

Por último, se han incluido también aquellas áreas que, dentro de la zona de influencia del litoral, están vinculados a los cauces fluviales y que todavía quedan libres de la urbanización. Todo ello para su protección, por presentar los mismos valores antes descritos para los ríos y por ser suelos naturales que relacionan el interior con la costa.



En esta zona, con carácter general, son de aplicación las limitaciones a los usos en la zona de flujo preferente en suelo rural recogidas en el Real Decreto 665/2023 de 18 de julio, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril; el Reglamento de la Administración Pública del Agua, aprobado por Real Decreto 927/1988, de 29 de julio; y el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, o norma que lo sustituya.

Así, se consideran usos compatibles, sin perjuicio de lo establecido en la legislación sectorial que en su caso corresponda y siempre que no entrañen riesgos de deterioro del dominio público hidráulico y marítimo terrestre en la parte afectada por éste y del ecosistema fluvial y no incrementen la vulnerabilidad de la seguridad de las personas o bienes frente a las avenidas, los siguientes:

• **Usos ordinarios.**

a) Usos Agrícolas.

a.1) Agrícola (EA aire libre/abrigo bajo), fuera del Dominio Público marítimo-terrestre y dominio público hidráulico.

b) Usos Ganaderos:

b.10.) Pastos.

e) Otros usos vinculados a la utilización racional de los recursos naturales que no supongan la transformación de su naturaleza rústica.

f) Vinculados al aprovechamiento hidráulico.

j) k) Los usos vinculados a las infraestructuras del agua, de la energía y de las telecomunicaciones y servicios técnicos y las infraestructuras de movilidad, solo se permiten cuando necesariamente deban discurrir o localizarse en esta zona y se justifique esta necesidad.

En los ríos afectados por la declaración ZEC, Río Real, Río Verde, río Guadaiza y río Guadalmina, los puentes, viaductos y en general, infraestructuras viarias de nueva construcción así como tendidos eléctricos de nueva implantación se diseñarán de manera tal que ni sus estribos ni sus apoyos afecten a los cauces fluviales, dejando en sus márgenes una zona libre de cualquier estructura. Asimismo, deberá limitarse a lo mínimo el empleo de maquinaria pesada en las inmediaciones de las ZEC, así como la realización de pistas y el tránsito de vehículos, además de los cruces transversales a los cauces y los drenajes.

• **Usos extraordinarios.**

A) Dotacionales. Usos públicos orientados hacia actividades recreativas, educativas y deportivas compatibles con la conservación de los mismos, sus recursos y ecosistemas. Se concretan en:

- **Parques fluviales:** Constituidos por espacios de extensión suficiente para permitir la realización de múltiples actividades en el medio natural, disponiendo de los equipamientos e infraestructuras de apoyo necesarios para tal fin.
- **Adecuaciones recreativas:** Destinadas a proporcionar servicios básicos a los usuarios recreativos del río, incluyendo, entre otros, suministro de agua, servicios higiénicos, mesas y asientos, circuitos para ejercicio físico.
- **Senderos:** Para canalizar las actividades de marcha y excursionismo, tanto a pie como en bicicleta o con caballerías, incluyendo las señales e indicaciones destinadas a facilitar su utilización y las actuaciones de menor entidad destinadas a mejorar su conservación o seguridad.

En los ríos afectados por la declaración ZEC, se deberá evitar abrir nuevas vías peatonales, ciclistas o similares que discurran en paralelo y que faciliten la accesibilidad a zonas sensibles así como la alteración, modificación o destrucción de los hábitats riparios naturales o seminaturales existentes. En definitiva, todos los cambios de uso que supongan un incremento de la utilización de los recursos naturales presentes en las ZEC deberán garantizar la conservación de los hábitats y especies presentes en los espacios.

5.2.6.- ZONA 6: PROTECCIÓN DE COSTAS (ZR-PCO)

La zona de Influencia Costera incluye los suelos rústicos especialmente protegidos por legislación sectorial a los que se les han añadido los terrenos colindantes que, por su situación análoga y en colindancia con los anteriores, merecen igual regulación aun cuando no formen parte del Dominio Público marítimo-terrestre. Fundamentalmente, son los terrenos que circundan el Monumento Natural de las Dunas de Artola y algunas situaciones particulares de Suelo Rústico que teniendo características de playa no forman parte del Dominio Público Marítimo-Terrestre. Se han excluido de esta zona los cauces para garantizar la seguridad de las personas y los bienes y permitir el paso natural del agua.

Siguiendo la legislación sectorial, únicamente se podrá permitir la ocupación de esta zona para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, siendo su ocupación la mínima posible. Por tanto, los usos permitidos son los siguientes:

• **Usos ordinarios.**

j) Los usos vinculados a las infraestructuras del agua, de la energía y de las telecomunicaciones y servicios técnicos, solo se permiten la realización de actuaciones de defensa, regeneración, recuperación, mejora y conservación del dominio público así como las relativas a la reparación de colectores existentes, así como su construcción cuando se integren en paseos marítimos.

k) Los usos vinculados a las infraestructuras de movilidad, solo se admiten los relativos a la senda litoral y paseos marítimos, y todas aquellas actuaciones necesarias para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida.

• **Usos extraordinarios.**

A) Dotacionales. Las instalaciones serán de libre acceso público, salvo que por razones debidamente justificadas, se autoricen otras modalidades de uso. Se concretan en:

- Edificaciones de servicio de playa (aseos, duchas...), siempre que no se perjudique la integridad del dominio público marítimo-terrestre ni su uso y no puedan estar fuera de dicho límite.
- Instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado.
- Usos necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria.

C) Terciarios, que engloban:

- Instalaciones destinadas a establecimientos expendedores de comidas y bebidas.
- Usos comerciales y de restauración en la zona de servicio portuario.

D) Turísticos relativos a eventos de interés general con repercusión turística, bien sea porque estén declarados como de interés turístico internacional, nacional, regional o local, por el órgano competente o bien porque sean eventos deportivos o culturales que, aun celebrándose de forma esporádica, tengan repercusión nacional o internacional.

5.2.7.- ZONA 7: INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES (ZR-IFR)

La zona de Infraestructuras en el Medio Natural incluye los terrenos destinados a infraestructuras de comunicaciones que, formando parte del Dominio Público de Carreteras, se ubican en el Suelo Rústico.

Los usos permitidos en los dominios públicos serán los resultantes de la aplicación de la legislación sectorial y, por tanto, se podrán autorizar otros usos diferentes del propio de la vía cuando presten un servicio público de interés general, los que establezca una disposición legal o cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable de implantación, siempre de conformidad a lo dispuesto en la legislación aplicable.

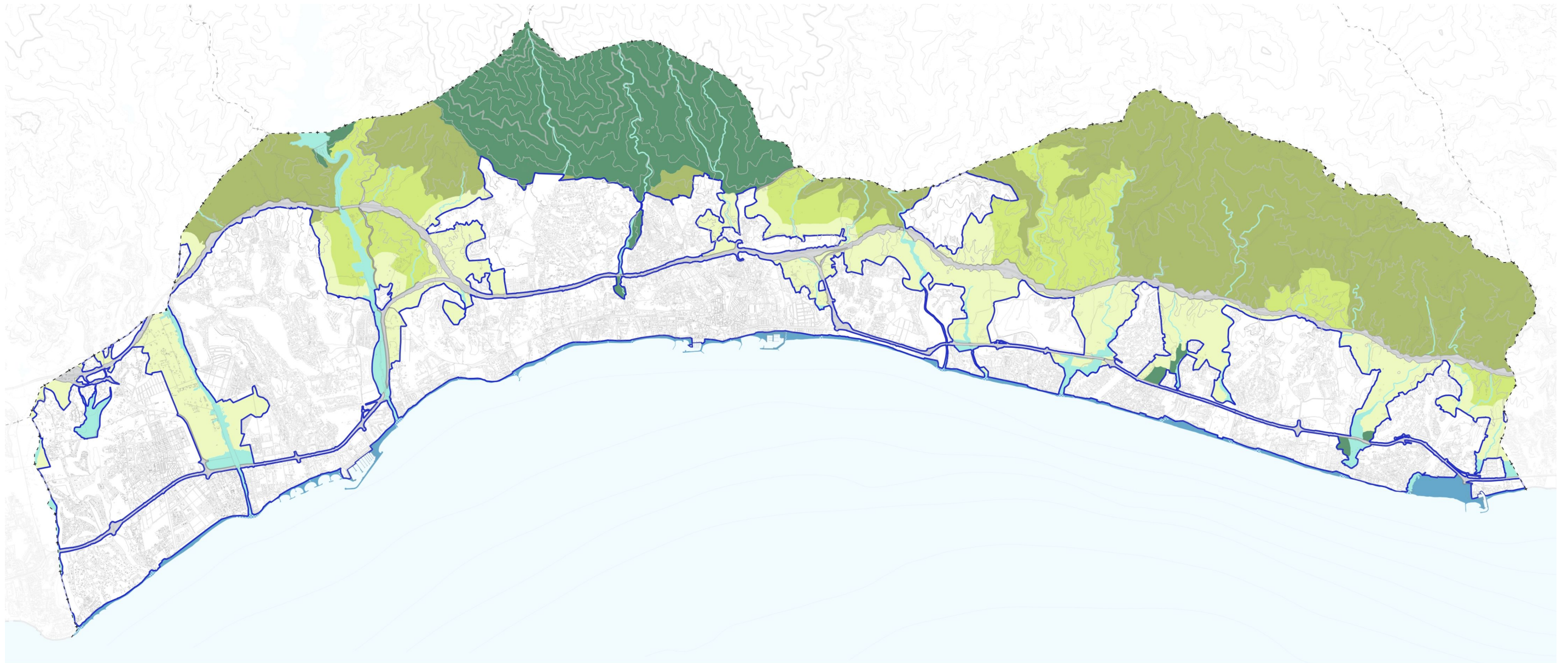


					1	2	3	4	5	6	7
					ZR-VAP	ZR-CMN	ZR-DMR	ZR-RUN	ZR-PCA	ZR-PCO	ZR-IFR
ORDINARIOS	Vinculados a la utilización racional de los recursos naturales	a)	Agrícolas (s. REAFA D 190/2018 y RD 9/2015) EA = Explotación Agrícola	a.1) EA al aire libre y/o en abrigo bajo inferior	•					•	•
				a.2) EA en invernadero o en abrigo alto accesible	•	•	•	•	•	•	•
		b)	Ganaderos (s./REGA del RD 479/2004) EG = Explotación Ganadera	b.1) EG de producción y reproducción	•			•	•	•	•
				b.2) EG de tratantes u operadores comerciales	•			•	•	•	•
				b.3) EG de centros de concentración de animales (art. 3.7 Ley 8/2003)	•			•	•	•	•
				b.4) EG de ocio, enseñanza e investigación.					•	•	•
				b.5) Mataderos.	•			•	•	•	•
				b.6) Tentaderos.	•				•	•	•
				b.7) Centros de Inspección (art. 3.25 Ley 8/2003)	•			•	•	•	•
				b.8) Centros de Cuarentena (art. 3.26 Ley 8/2003)	•			•	•	•	•
				b.9) Puntos de Parada s./ RD 1041/1997	•				•	•	•
				b.10) Pastos						•	•
				b.11) Centros de sacrificio domiciliario	•				•	•	•
		c)	Forestales						•	•	•
		d)	Cinegéticos						•	•	•
		e)	Otros vinculados a la utilización racional de los recursos naturales		•					•	•
EXTRAORDINARIOS	Los que necesariamente deban discurrir son los que necesariamente deban discurrir o localizarse en el suelo rústico	f)	Vinc. al Aprovechamiento Hidráulico		•					•	•
		g)	Vinc. a las Energías Renovables (*)		•	•	•		•	•	•
		h)	Destinados al fomento de proyectos de compensación y de autocompensación de emisiones		•				•	•	•
		i)	Mineros (*)		•			•	•	•	•
		j)	Infraestructuras del agua, de la energía y de las telecomunicaciones y servicios técnicos								
		k)	Infraestructuras de movilidad								
		A)	Dotacional								•
		B)	Industrial		•	•			•	•	•
		C)	Terciario		•				•		•
		D)	Turístico		•				•		•
		E)	Edificación residencial unifamiliar aislada		•				•	•	•

(*) Usos Ordinarios en suelo rústico común

• Uso Prohibido
• Con restricciones
• Uso Permitido





Zonas de Suelo Rústico

- Zona 1: Valor Ambiental Prioritario (ZR-VAP)
- Zona 2: Conservación Medio Natural (ZR-CMN)
- Zona 3: Desarrollo Medio Rural (DMR)
- Zona 4: Relación del Medio Urbano y Natural (ZR-RUN)
- Zona 5: Protección de Cauces (ZR-PCA)
- Zona 5: Protección de Cauces (ZR-PCA), afectada por DPMT
- Zona 6: Protección de Costas (ZR-PCO)
- Zona 7: Infraestructuras de comunicaciones (ZR-IFR)

Límite de Suelo Urbano



5.3.- ÁREAS DE INTERÉS PAISAJÍSTICO EN SUELO RÚSTICO

Forma parte de la ordenación urbanística general la identificación de los recursos y áreas de interés paisajístico en Suelo Rústico, así como las determinaciones para su preservación y para mejorar su calidad y percepción según se desprende del art. 77.7 RLISA.

Se indica en el texto reglamentario que esta determinación se hará en los términos del art. 37 LISA. Este precepto define el paisaje, de Acuerdo con el Convenio Europeo del Paisaje, como *“cualquier territorio tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales, humanos o de ambos”*.

Se indica que, los instrumentos de ordenación, conforme a su naturaleza y alcance, establecerán determinaciones para preservar los paisajes y para mejorar su calidad y percepción, conforme a los siguientes criterios:

1. Mantendrán el carácter y las condiciones de visibilidad de los paisajes de mayor valor y especialmente: los agropecuarios tradicionales, los abiertos y naturales, las perspectivas de conjuntos históricos y de elementos patrimoniales y el entorno de los recorridos escénicos.
2. Integrarán las actuaciones de transformación urbanística en la morfología del territorio y del paisaje, definiendo adecuadamente los bordes urbanos y la silueta urbana, y preservando la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar.
3. Establecerán medidas para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano, para poner en valor las principales vistas y perspectivas que lo caracterizan y para recuperar los paisajes deteriorados.

El Convenio Europeo del Paisaje suscrito en Florencia el 20 de octubre del año 2000, y ratificado por el jefe del estado el 6 de noviembre de 2007 (BOE núm. 31 de 5/02/2008) define el paisaje como

“cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”

Este Convenio asume que el paisaje forma parte de la calidad de vida de todas las personas y expresa la identidad cultural de cada sociedad siendo la ordenación territorial y urbanística el instrumento idóneo para desarrollar las políticas de paisaje necesarias para su protección, gestión y ordenación en los diferentes niveles necesarios. Esta planificación urbanística del

paisaje no debe apoyarse exclusivamente en principios científicos, sino también en la percepción y valoración de la población. En la “percepción visual” que provocan y justifican las diferentes “distancias” y “referencias” con que se orienta la mirada hacia el entorno, al igual que ocurre cuando se busca con una cámara fotográfica la percepción de aquello que se desea visualizar, y en donde la “distancia” que se produce entre el objeto y los ojos juega un importante papel en la percepción visual de lo que se intenta captar. Esta “percepción visual” debe entenderse no sólo en su aspecto cuantitativo (para cuantas personas y cuantas veces es visible) sino también con qué sentimiento se mira. Sentimientos que serán el resultado individual, que puede llegar a ser colectivo, de cuestiones como la memoria (*“lo he visto toda la vida”*), identidad (*“es algo muy de Marbella”*) o incluso de ideología (*“no es bonito pero es bueno para la economía de la ciudad”*, o *“debemos evitar el cambio climático y eso no ayuda”*).

El EsAE que acompaña el presente PGOM, en su análisis físico del territorio define cuatro unidades del paisaje, que enlazan metodológicamente con la geografía del paisaje integrado, estableciéndose éstas con base a elementos de claro reflejo en el paisaje y que son distinguidos con una cierta homogeneidad que emanan de una escala territorial (1:50.000 según indica el mismo EsAE) sin entrar en la escala del municipio (1:15.000 por ejemplo empleado en este plan). Es por esto que se parte de estas cuatro grandes piezas territoriales identificadas como Unidades del Paisaje (UP), que son:

- UP 1: Relieve Prelitoral.
- UP 2: Llanuras Cultivadas.
- UP 3: Costa de Marbella.
- UP 4: Asentamientos.

Partiendo de estas unidades de paisajes, el plan debe cualificar con el resto de variables de percepción y valoración de la población, trasladada por esta en los procesos de participación ciudadana. Y es que tan importante es para Marbella el relieve prelitoral observado desde la ciudad, como el paisaje urbano, con el telón de fondo marino, percibido desde las cotas elevadas del territorio.

Pero antes de ello, se debe reparar en que el artículo 77 RLISA, que establece la necesidad de identificar *“los recursos y áreas de interés paisajístico en Suelo Rústico, así como las determinaciones para su preservación y para mejorar su calidad y percepción”* como una determinación que complementa al modelo general de ordenación, no incluye el paisaje del Suelo Urbano debido a que éste tendrá una ordenación más concreta y específica en el Plan de Ordenación Urbana (POU) pero por lo mencionado anteriormente el presente PGOM debe recoger ciertas directrices relativas al paisaje en el Suelo Urbano que podrían afectar al paisaje.

5.3.1.- RECURSOS Y ÁREAS DE INTERÉS PAISAJÍSTICO

A. Picos de Sierra Blanca y sus laderas

Dentro de la unidad de paisaje número uno de relieve prelitoral, se identifican dos hitos paisajísticos: los picos de la Concha y el Juanar. Estos hitos impregnan todo el paisaje de Marbella desde cada punto de su territorio por lo que se identifican como el primer recurso paisajístico. Y es que la unidad de relieve prelitoral, es percibida de manera segmentada teniendo cualidades y percepciones diferentes según se encuentren a un lado u otro de este recurso.

B. Red de senderos y atalayas

En el Plano I.04.3 Afecciones y Otros Condicionantes III, del presente PGOM se establecen las denominadas divisorias visuales que, además de servir para preservar la ejecución de actos que pudieran tener una incidencia no deseada en el paisaje, sirven para que sean consideradas como una ubicación preferente para miradores de paisaje. De tal forma que se identifican además como recursos paisajísticos al tiempo que forman parte de la red de senderos que atraviesan sierra blanca y que incluso algunas como la “Gran Senda Málaga”, son de ámbito supralocal, pudiendo incluso servir para interconectar los miradores que se ubicaran en estas divisorias visuales.

C. Loma de Puerto Llano y las Cabrillas

Al este de los Molineros se ubica otra de las áreas de interés paisajístico de Marbella denominada Loma del Puerto Llano y las Cabrillas. Esta área cobra especial relevancia si es mirada desde la Marbella costera de Elviria-Las Chapas, al ser de las pocas zonas al norte de la autopista AP-7 que no se encuentran masivamente salpicadas de viviendas aisladas.

D. Ríos y riberas

Se identifican como áreas de interés paisajístico los cauces fluviales que descienden de los espacios serranos hacia la franja costera.

E. Senda Litoral (en Suelo Rústico)

Este recurso posee, no tanto como paisaje percibido sino sobre todo como elemento facilitador de puntos de vista sobre el paisaje, la entidad necesaria como para ser considerado un recurso más de interés paisajístico. Desde esta senda litoral puede contemplarse no sólo el paisaje costero, sino en ocasiones también los ubicados en la UPI de relieve prelitoral.



5.4.- AGRUPACIONES IRREGULARES DE EDIFICACIONES EN SUELO RÚSTICO

5.4.1.- INTRODUCCIÓN

La identificación de las agrupaciones de edificaciones irregulares (en adelante AEI) en Suelo Rústico es también una de las determinaciones que complementan el modelo general de ordenación (art. 77 RLISA) y para ello, partiendo de las edificaciones localizadas en el Suelo Rústico del presente plan, se han analizado las que por sus características, y en aplicación del artículo 24 RLISA, pueden considerarse que inducen a un nuevo asentamiento y por ello una agrupación irregular de edificaciones.

La legislación urbanística considera establecida la identificación de estas agrupaciones mediante el establecimiento de dos determinaciones: de un lado, la delimitación de las AEI y el análisis de su compatibilidad con el modelo de ordenación adoptado (art. 77.4a) RLISA) por otro lado, las directrices de actuación sobre las AEI en función de su compatibilidad con el modelo (art. 77.4b) RLISA) por otro.

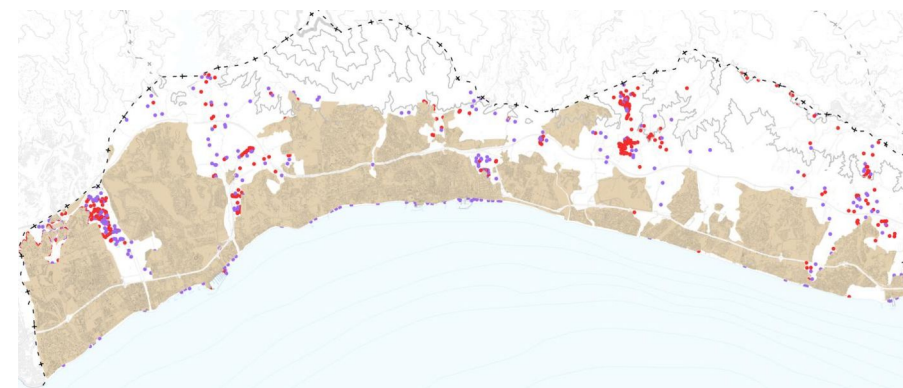
En un intento de proceder a la identificación a la que se refiere el artículo 77.4 RLISA de las AEI se ha aplicado el criterio de proximidad establecido por el artículo 24.2.c) para realizar dicha identificación. De esta forma, se ha entendido que todas aquellas agrupaciones de edificaciones que en aplicación del referido precepto inducen a la formación de nuevos asentamientos se ha considerado como irregular a los efectos del presente Plan.

5.4.2.- IDENTIFICACIÓN DE AGRUPACIONES DE EDIFICACIONES IRREGULARES

Partiendo del Suelo Rústico del presente Plan, se ha procedido a identificar las edificaciones existentes a partir de la cartografía, ortofotos satelitales y la información catastral disponible. Como se ha mencionado, de los actos que el reglamento considera como inductores de formación de nuevos asentamientos urbanísticos en Suelo Rústico, se han tenido en cuenta las que tienen una materialización física que conlleve una edificación, sin que se hayan considerado otras consistentes en actos jurídicos tales como segregaciones o transmisiones inter vivos de cuotas proindivisas de fincas. Esto se debe a que la primera y más explícita circunstancia estudiada que supone un acto inductor a la formación de un nuevo asentamiento urbanístico, es la existencia, dentro de un círculo de 200 metros de radio, de

diez edificaciones o construcciones de cualquier uso; reduciéndose éste número a seis cuando el uso es residencial, industrial o terciario. Habiéndose excluido de este cómputo las instalaciones desmontables de uso ganadero y agrícola, tales como los invernaderos, umbráculos, mangas o pajares, así como las pequeñas construcciones vinculadas a los usos ordinarios que tengan una superficie inferior a 10 m² y una altura inferior a cuatro metros.

También se ha considerado la existencia de edificaciones, que por si mismas o por su situación respecto de asentamientos de carácter urbanístico, puedan llegar a generar dinámicas de utilización del territorio o demandas de infraestructuras o servicios colectivos impropios de la naturaleza de esta clase de suelo.



5.4.3.- COMPATIBILIDAD CON EL MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO. DIRECTRICES A ADOPTAR

Del resultado de este trabajo se identifican y delimitan varias agrupaciones de edificaciones irregulares. Efectuada esta delimitación procede especificar cuáles son compatibles con el modelo de ordenación adoptado por el presente Plan General y qué directrices se establecen en función de dicha compatibilidad.

De las agrupaciones de edificaciones irregulares delimitadas, los de mayor entidad, se localizan, el primero, en la zona conocida como "El Potril" en la parte norte del margen derecho del río Guadaiza y el segundo, en la zona de los Molineros. El resto, de menor extensión pero que cumplen igualmente con las características mencionadas en el art. 24 RLISA y por ello se hace obligatorio identificarlos quedando la relación de ellas de la siguiente manera:

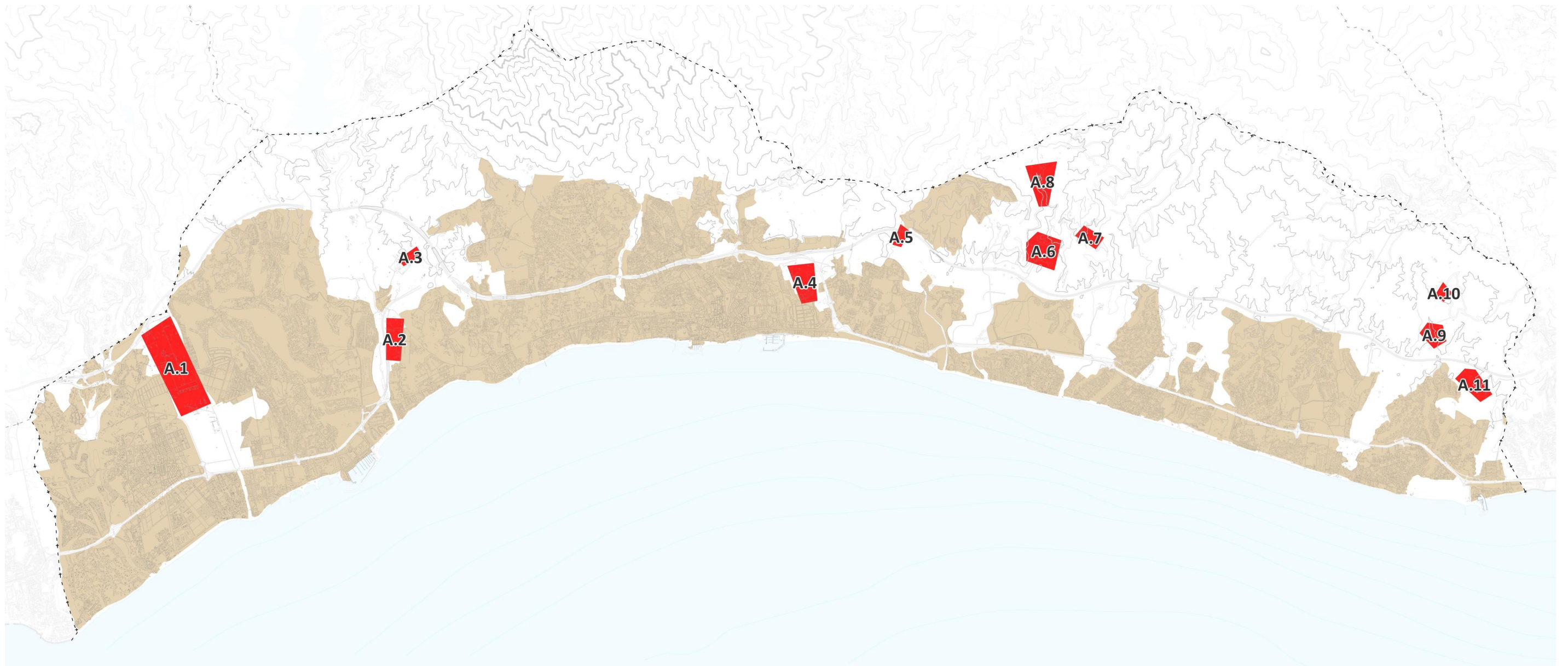
- Agrupación 1, "El Potril" al norte de la margen derecha del río Guadaiza.
- Agrupación 2, dentro del área delimitada al oeste por la carretera A-7, al norte por la carretera de Istán, al este con el URP-NG-10 y al sur con el PA-NG-1.

- Agrupación 3 al noroeste de la estación de tratamiento de aguas junto al lugar conocido como "Cerro Espartal", al norte del tramo soterrado de la A-7 conocido como los "túneles de Banús".
- Agrupación 4, al norte del polígono industrial "La Ermita" en se intercalan usos de viviendas con talleres y almacenes de materiales.
- Agrupación 5 al norte de la zona conocida como "Bello Horizonte" junto a la autopista AP-7.
- Agrupación 6, 7 y 8 en la zona conocida como "Los Molineros".
- Agrupación 9, 10 y 11 ubicados al norte de la urbanización de Las Chapas cercana al término municipal de Mijas.

El análisis de estas agrupaciones y su compatibilidad con el modelo propuesta, lleva a las siguientes situaciones:

- Agrupación de Edificaciones Irregulares que por su colindancia y aptitud para dotarse de una estructura urbana, son compatibles con el modelo de ordenación propuesto. Encontrándose en esta situación las agrupaciones números 1 y 2. La primera por poseer también vocación de ser la extensión natural del núcleo de San Pedro Alcántara y la segunda por completar la trama urbana entre Río Verde, la A-7 y el antiguo sector URP-NG-10. Para las agrupaciones en esta situación propone su mantenimiento en Suelo Rústico si bien con potencialidad para su incorporación a la ciudad mediante la delimitación de la correspondiente Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización.
- Agrupaciones de Edificaciones Irregulares por no ser colindantes con el Suelo Urbano pero sí consideradas con el modelo de ordenación propuesto, como son las agrupaciones 6, 7 y 8 pueden incorporarse a la ordenación tal y como establece el art. 416 RLISA y ser susceptible de incorpora a una Actuación de Transformación Urbanística en el Suelo Rústico aun cuando estén en una situación desvinculada de los núcleos urbanos existentes.
- Agrupaciones de Edificaciones Irregulares que no poseen aptitud para dotarse de una estructura urbana, que son el resto de las agrupaciones delimitadas, que no son compatibles con el modelo de ordenación propuesto, manteniéndose igualmente en Suelo Rústico con la posibilidad de redactarse un Plan Especial de Adecuación Ambiental y Territorial abocado a dotar de mayor habitabilidad y servicios a dichas agrupaciones.







TÍTULO 6. BIENES Y ESPACIOS QUE DEBAN CONTAR CON UNA PROTECCIÓN POR SU VALOR HISTÓRICO, CULTURAL, URBANÍSTICO O ARQUITECTÓNICO

6.1.- INTRODUCCIÓN. MARCO NORMATIVO

Con base en lo dispuesto en el artículo 63.1.d) LISTA, el PGOM ha delimitado los bienes y espacios que deban contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.

Si se acude a la legislación aplicable en materia de patrimonio histórico, se considera que los bienes y espacios que deben contar con una singular protección son los inscritos como Bien de Interés Cultural en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz.

Además, se identifican los bienes y espacios (distintos a los anteriores), en Suelo Rústico, que deben contar con protección, por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.

Todos estos espacios se incorporan en un Catálogo, que forma parte de PGOM, donde se incluye la relación detallada así como la identificación y delimitación precisa de todos los bienes y espacios que, justificadamente, hayan de ser objeto de protección.

6.2.- BIENES DE SINGULAR PROTECCIÓN. BIENES DE INTERÉS CULTURAL INSCRITOS EN EL CATÁLOGO GENERAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ANDALUZ

Según lo establecido en el artículo 75.1 RLISTA, en este PGOM se han identificado todos aquellos bienes del término municipal inscritos individualmente como Bien de Interés Cultural en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, procediendo a su delimitación (en el caso de que exista una constancia documental que lo permita) así como a la de su entorno de protección, en aplicación de la legislación vigente en materia de patrimonio histórico².

Los bienes, en sus distintos regímenes y tipologías, son los siguientes:

6.2.1.- BIENES DE INTERÉS CULTURAL. MONUMENTOS DECLARADOS HISTÓRICO-ARTÍSTICOS POR LA LEGISLACIÓN ANTERIOR A LA ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY 16/1985, DE 25 DE JUNIO DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL Y PARA LOS BIENES AFECTADOS POR EL DECRETO DE 22 DE ABRIL DE 1949 SOBRE PROTECCIÓN DE LOS CASTILLOS ESPAÑOLES

CÓD. PGOM	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	TIPOLOGÍA JURÍDICA	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN	DELIMITACIÓN
BIC-1	Torre del Duque	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC-2	Torre Ancón	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)

2 Para estos bienes la disposición adicional cuarta de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía establece un entorno de protección, en el caso de que no se hubiese establecido individualmente, consistente en parcelas y espacios que los circundan, debiendo incluir las parcelas catastrales completas (según lo indicado en el acuerdo de la Comisión Provincial de Patrimonio Histórico, en relación con el documento de aprobación inicial del Plan General de Ordenación Municipal, establecido en sesión ordinaria 12/23 de 27 de julio de 2023), hasta las siguientes distancias:

- 50 metros en Suelo Urbano.
- 200 metros en suelo urbanizable y no urbanizable. (1)

(1) En Suelo Rústico según LISTA



6.2.- Bienes de Singular Protección. Bienes de Interés Cultural inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz

BIC-3	Torre Lance de las Cañas	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC-4	Fuerte de San Luis	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC-5	Torre del Río Real	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC-6	Torre Ladrones ³	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC-7	Ruinas de San Pedro Alcántara	BIC	Monumento	03/06/1931	GACETA 04/06/1931	(1)
BIC-8	Recinto amurallado de Marbella	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC-9	Torre de las Bóvedas	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)
BIC-12	Torre del Mar	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(3)
BIC-13	Castillo de Alicates	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(2)
BIC-14	Cerro Torrón	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(2)

- (1) Delimitación del elemento según información aportada por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, en el informe remitido con fecha 21/04/2016 (n.º reg. MARB-E-2016025801).
- (2) Delimitación del elemento y del entorno de protección propuestos por el Plan.
- (3) No hay constancia de su ubicación.



Figura 3: BIC-8: Recinto amurallado de Marbella



Figura 4: BIC-1: Torre del Duque

6.2.2.- BIENES DE INTERÉS CULTURAL DECLARADOS EN BASE A LA LEY 16/1985, DE 25 DE JUNIO, DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL

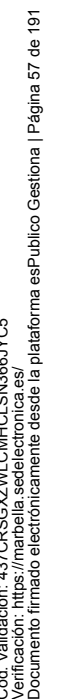
CÓD. PGOM	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	TIPOLOGÍA JURÍDICA	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN	DELIMITACIÓN
BIC-10	Cueva de Pecho Redondo	BIC	Monumento	25/06/1985	BOE 29/06/1985	(1)

(1) Delimitación del elemento y del entorno de protección propuestos por el Plan.



Figura 5: BIC-16: Villa romana de Río Verde

3 La Disposición Adicional Undécima de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, establece limitaciones a los BIC situados en dominio público marítimo-terrestre indicándose que estos quedarán sujetos al régimen concesional previsto en la Ley 2/2013, de 29 de mayo, “a cuyo efecto la Administración otorgará la correspondiente concesión, en el plazo de un año a contar desde la fecha de la declaración de interés cultural. A los bienes declarados de interés cultural que se encuentren situados en el dominio público marítimo-terrestre, la zona de servidumbre de tránsito, de servidumbre de protección o de influencia se les aplicarán las medidas derivadas de dicho régimen con preferencia a las contenidas en la Ley 2/2013, de 29 de mayo(...)”.



6.2.- Bienes de Singular Protección. Bienes de Interés Cultural inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz

6.2.3.- BIENES DE INTERÉS CULTURAL DECLARADOS EN BASE A LA LEY 14/2007, DE 26 DE NOVIEMBRE, DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DE ANDALUCÍA

CÓD. PGOM	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	TIPOLOGÍA JURÍDICA	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN	DELIMITACIÓN
BIC-11	Cerro Colorao	BIC	Zona Arqueológica	03/03/2009	BOJA 16/03/2009	(2)
BIC-15	Termas Romanas de las Bóvedas	BIC	Zona Arqueológica	24/07/2007	BOJA 17/08/2007	(2)
BIC-16	Villa Romana de Río Verde.	BIC	Zona Arqueológica	13/03/2007	BOJA 10/04/2007	(2)
BIC-17	Hospital Bazán	BIC	Monumento	13/01/2004	BOJA 09/02/2004	(2)

(2) Delimitación según publicación en BOJA.



Figura 6: BIC-15:Termas romanas de Las Bóvedas

6.3.- BIENES DELIMITADOS POR LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA QUE DEBEN CONTAR CON PROTECCIÓN POR SU VALOR HISTÓRICO, CULTURAL, URBANÍSTICO O ARQUITECTÓNICO

Según se dispone en el artículo 77.6 RLSTA, el PGOM delimita en **Suelo Rústico**, otra serie de bienes y espacios que, no estando inscritos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz como Bien de Interés Cultural deben contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.

Tanto la relación de estos elementos como su delimitación se realiza en el Catálogo incluido como Anexo en el presente PGOM.

6.3.1.- ZONAS DE SERVIDUMBRE ARQUEOLÓGICA

En este PGOM se han incorporado las siguientes Zonas de Servidumbre Arqueológica declaradas en base con el artículo 48.1 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía:

CÓD. PGOM	DENOMINACIÓN DEL BIEN	TIPO DE PROTECCIÓN	TIPOLOGÍA JURÍDICA	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN	DELIMITACIÓN
ZSA-1	Espacio subacuático Puerto Banús	Protección Arqueológica (TIPO 2)		20/04/2009	BOJA 28/05/2009	(1)
ZSA-2	Espacio subacuático Desembocadura del río Guadalmina	Protección Arqueológica (TIPO 2)		20/04/2009	BOJA 28/05/2009	(1)
ZSA-2	Espacio subacuático El Placer de las Bóvedas	Protección Arqueológica (TIPO 2)		20/04/2009	BOJA 28/05/2009	(1)

(1) Delimitación según publicación en BOJA.

6.3.2.- YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS

Se delimitan aquellos espacios del término municipal donde puedan existir restos que puedan formar parte del patrimonio arqueológico según la definición que se establece en el artículo 47 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

En este PGOM se establecen los niveles protección arqueológica y los criterios para la adscripción de los elementos a cada uno de estos niveles.

Criterios y tipología de la zonificación arqueológica.

Los criterios de catalogación, tipología y zonificación arqueológica son los siguientes:

Zonificación arqueológica de tipo 1

Engloba yacimientos arqueológicos catalogados con protección integral, estando prohibido por la legislación vigente cualquier operación de desarrollo. Cualquier operación de otra índole en la zona de protección integral deberá contar con la preceptiva autorización de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Esta categoría comprende:

1. Conjuntos Arqueológicos y yacimientos arqueológicos declarados Bien de Interés Cultural (B.I.C.).
2. Los yacimientos en proceso de incoación de expediente.
3. Los yacimientos sin declaración legal expresan, aunque sí recomendada como zona o yacimiento arqueológico.

Zonificación arqueológica de tipo 2

Previamente a cualquier operación de desarrollo o movimiento de tierras en la zona de catalogación, resulta preceptivo un informe arqueológico negativo, para lo cual se recurrirá a la realización de un sondeo arqueológico previo que deberá adaptarse a la normativa expuesta en la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía 14/07 y la normativa vigente en el momento de redactar la solicitud. Dicha solicitud deberá adecuarse a lo estipulado en el Reglamento de Actividades Arqueológicas (Decreto 168/03 de 17 de junio).

Engloba fundamentalmente a los yacimientos arqueológicos detectados en superficie o cuya situación permita suponer la existencia de restos arqueológicos.

De forma previa a la obtención de la licencia de obras, y previa concesión de permiso por parte de la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía, se acometerán los oportunos sondeos, de carácter preventivo de cuyos resultados, positivos o negativos (según valoración de la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía en Málaga, a tenor del informe arqueológico derivado y emitido por el técnico arqueólogo responsable de los trabajos), dependerá la concesión o no de la misma por parte de los Servicios Municipales correspondientes.

La redacción y tramitación de los correspondientes proyectos de sondeos, bajo la fórmula de intervenciones de urgencia, al igual que la puesta en práctica de los mismos se llevará a cabo por los procedimientos mencionados.



Zonificación arqueológica de tipo 3

El tipo 3 de la escala de zonificaciones adoptadas suele denominarse de forma habitual en las zonas de Control Arqueológico. Se aplica exclusivamente en aquellas zonas donde, aun sin confirmar el yacimiento, algún vestigio no definitorio externo o superficial, la proximidad a un yacimiento arqueológico o cualquier cita bibliográfica pudiese indicar la existencia de restos arqueológicos de interés y se considere necesario adoptar medidas precautorias o cautelares. En las zonas catalogadas con este tipo, se efectuará una labor de vigilancia arqueológica previa o simultánea a todo movimiento de terreno, estando prohibido por la legislación vigente que estos se realicen sin el control de un técnico arqueólogo.

Este tipo de actividad arqueológica deberá tramitarse previamente en la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía, mediante el modelo de Declaración Responsable de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía.

En el caso de aquellos Bienes insertos ya en el tejido urbano, el polígono de protección se ha ceñido al espacio máximo que permiten las edificaciones o infraestructuras que los circundan.

Los bienes delimitados por este PGOM son los siguientes:

COD. PGOM	DENOMINACIÓN	TIPO DE PROTECCIÓN	OBSERVACIONES
YAC 1	Cueva de la Palomina	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)-(2)
YAC-2	Necrópolis de Nagüeles.	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)-(2)
YAC-3	Cueva de Nagüeles	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)-(2)
YAC-4	Atalayas de Nagüeles	Protección Arqueológica (TIPO 3)	1)-(2)
YAC-5	Cerro del Trapiche- Llano de Camoján.- Ermita de los Monjes	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(2)
YAC-6	Abrigos de Puerto Rico	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)
YAC-7	Minas del Peñoncillo	Protección Arqueológica (TIPO3)	(2)
YAC 8	Carro del Almendro – Loma del Espartal	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(2)
YAC-9	Túmulo de los Monteros	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(2)
YAC-10	Solana de los Monteros	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(2)
YAC-11	Yacimiento fenicio del arroyo de las Cañas	Protección Arqueológica (TIPO 3)	(2)
YAC 12	Artola Alta - Coto Correa	Protección Arqueológica (TIPO 2)	(1)-(2)
YAC-13	Molino y casa del arroyo Guadalpín	Protección Arqueológica (TIPO 3)	

- (1) Incluido en Guía Digital del Patrimonio Histórico de Andalucía (<https://guiadigital.iaph.es/>, con fecha 20/12/2021)
- (2) Protegido en planeamiento vigente.

Título 6. Bienes y espacios que deban contar con una protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico

6.3.- Bienes delimitados por la planificación urbanística que deben contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico

6.3.3.- OTROS ELEMENTOS PROTEGIDOS

En este apartado se incluyen las edificaciones que cuentan con valores patrimoniales, arquitectónicos, tipológicos o etnológicos, no incluidos en apartados anteriores, que son necesarios preservar.

Los bienes delimitados por este PGOM son los siguientes:

COD. PGOM	DENOMINACIÓN	SITUACIÓN	TIPO DE PROTECCIÓN	OBSERVACIONES
OEP-1	Ferrería de la Concepción		INTEGRAL	(2)
OEP-2	Acueducto del Pantano Roto		GRADO I	
OEP-3	Casa Labor Puerto Rico Bajo		GRADO II	
OEP-4	Mina de Buenavista		GRADO II	
OEP-5	Molino de Río Real		GRADO II	

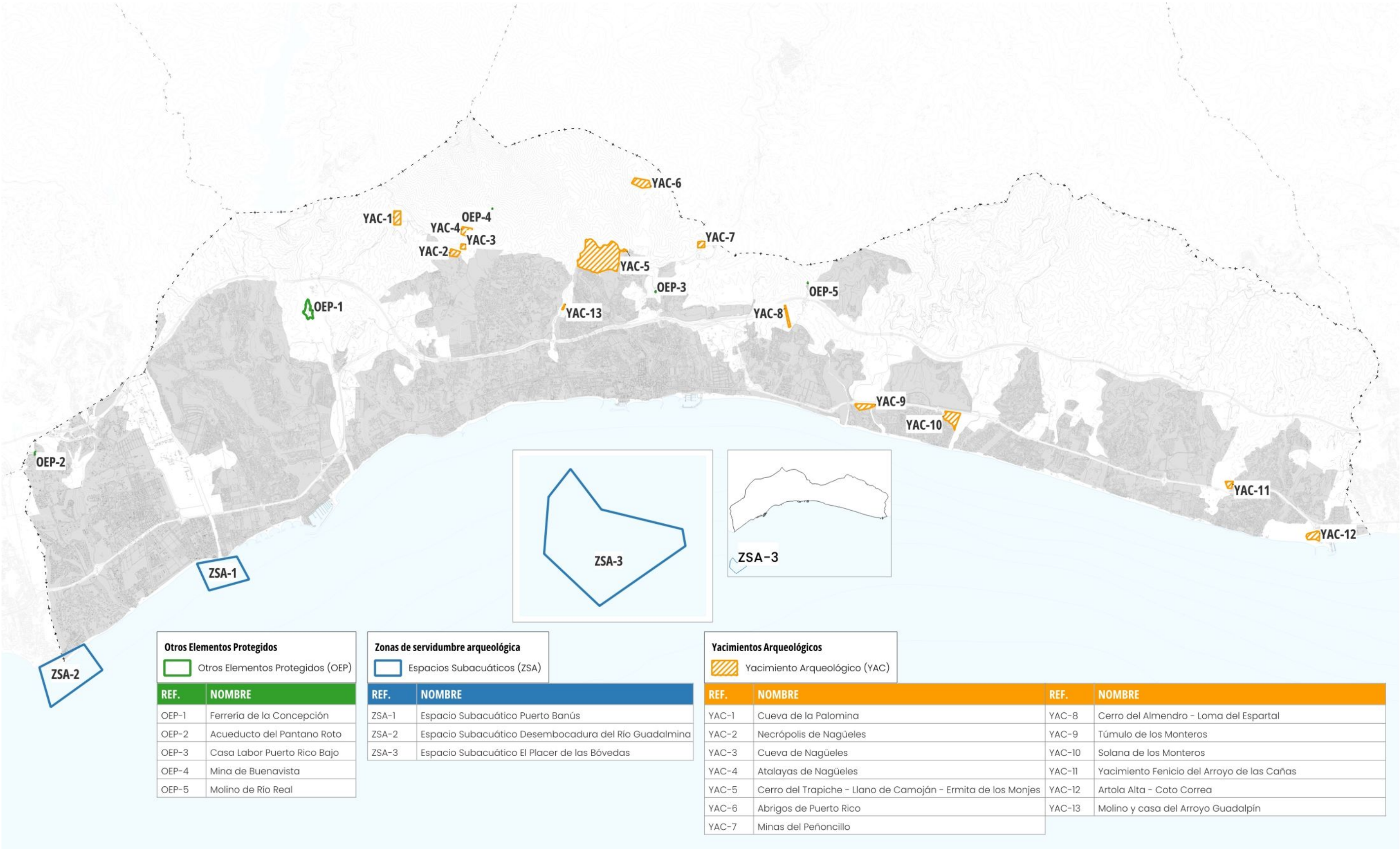
- (2) Incluido en Guía Digital del Patrimonio Histórico de Andalucía (<https://guiadigital.iaph.es/>, con fecha 20/12/2021)

El régimen de este elemento es el recogido en las Normas Urbanísticas del presente PGOM y en la correspondiente ficha del Catálogo.



Figura 7: OEP-1: Ferrería de la Concepción

6.3.- Bienes delimitados por la planificación urbanística que deben contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico



7.1.- EL ESQUEMA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

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) y las redes generales de infraestructuras y servicios técnicos. Se distinguen:

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

Asimismo, se **identifican**, con carácter no vinculante, los sistemas generales y redes generales de infraestructuras **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 de los Sistemas Generales dotacionales y las redes de infraestructuras se realizará:

- a) En el Suelo Urbano, se realizará en el Plan de Ordenación Urbana o Plan Especial.
- b) Los incluidos en Actuaciones de Nueva Urbanización, se realizará en el instrumento de ordenación que contenga la ordenación detallada.
- c) Los que se incluyan en el Suelo Rústico que requiera desarrollo urbanístico, se realizará a través de un Plan Especial.

La localización, delimitación y ordenación detallada en Suelo Urbano de los terrenos precisos para los nuevos Sistemas Generales o para la ampliación de los existentes identificados en el presente Plan General, se deberá efectuar, justificadamente y en función de las necesidades concretas y temporales municipales en los correspondientes instrumentos de ordenación detallada (POU, PRI y EO).

Corresponde al Plan Parcial (PP) que establezca la ordenación detallada de las ATU-NU, la previsión conforme a las directrices que, al efecto, se establecen en el presente Plan General, de los Sistemas Generales que se precisen en dichas Actuaciones, así como las infraestructuras de servicios necesarias.

En ambos casos, tanto en Suelo Urbano como en Suelo Rústico, la identificación, delimitación y ordenación de los elementos estructurantes se podrá efectuar mediante el correspondiente Plan Especial.

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



7.2.- SISTEMA GENERAL DE ÁREAS LIBRES: ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

7.2.1.- INTRODUCCIÓN. CRITERIOS

La Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía trata en su objetivo 9 uno de los principales retos del urbanismo sostenible: dar respuesta a “el derecho de ciudad”. En este objetivo, la ley persigue transformar el espacio público urbano en lugares accesibles, confortables y habitables, **promoviendo la continuidad de los espacios libres urbanos** y sus zonas verdes, y **el del entorno periurbano** y rural, y **creando corredores ecológicos** que favorezcan su interconexión y accesibilidad y que contribuyan al mantenimiento de la biodiversidad.

Además, tal y como recoge el Título I de la Memoria de Ordenación dentro de los **Objetivos Generales** de ordenación, el PGOM plantea la consecución de una **Marbella Verde**, que integre la ciudad en su territorio, que permita que la naturaleza se introduzca en la trama urbana y que conecte las infraestructuras verdes con las azules a través de corredores verdes y fomentando una interconexión de los Sistemas Generales con los Locales.

Para ello, el Plan pretende aunar las partes del territorio que son el resultado de la acción y la interacción de factores humanos (el espacio público urbano) con los espacios naturales (corredores fluviales, litoral, bosques,...), diluyendo los límites y creando una simbiosis entre el medio ambiente y la ciudad, consiguiendo una verdadera **Marbella Verde** repleta de corredores ecológicos y conformando un “municipio paisaje”.

Dentro del **espacio público urbano**, la configuración de los **espacios verdes** desempeña un papel primordial en la consecución de pueblos y ciudades habitables: por una parte, por su capacidad de **regulación climática**, de sumidero de carbono y de fijación de partículas contaminantes; por otra, por su **contribución a la biodiversidad** de las áreas urbanas; y de manera indiscutible, por su **función social** como espacios de calidad para el esparcimiento, las relaciones humanas y la práctica deportiva al aire libre, favoreciendo la mejora de la salud. Y en aras también a la consecución de otro de los Objetivos Generales del PGOM, una **Marbella Inclusiva**, ya que este tipo de espacios propician posibilidades de cohesión social al ser ámbitos primordiales de convivencia.

Pues bien, a partir de los Objetivos Generales definidos en el Título I, el PGOM establece unos Objetivos Estratégicos en el Título 3 de la Memoria de Ordenación. Y los **Objetivos Estratégicos** que desarrollan la consecución de

una Marbella Verde se refieren al Objetivo Estratégico 1. Preservar el paisaje y la naturaleza; 2. Poner en valor y cuidar el litoral; 3. Fortalecer los corredores fluviales; y 4. Diseñar una red adecuada de espacios verdes.

Y sin olvidar el Objetivo Estratégico 17. Garantizar una red adecuada de áreas libres y equipamientos básicos, correspondiente a la Marbella Inclusiva.

Este PGOM planifica considerando que las áreas libres, espacios libres y zonas verdes, se encuentran dentro de un marco “de Paisaje”, aunando tanto las partes del territorio que son el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y de las zonas transformadas por los humanos.

El paisaje de Marbella está constituido principalmente por sus recursos territoriales básicos, que podrían describirse como los elementos naturales innatos en el territorio: lagos, montes, playas, arboledas, etc. a los que hay que sumar los elementos construidos por el hombre: toda la red de Sistemas General y Local de Áreas Libres existente en el municipio.

Por ello, el Plan aúna los elementos naturales con los antropizados, dando sustento al esquema de espacios libres y zonas verdes de Marbella, y convirtiéndose en un sistema de espacios naturales. Es decir, el Sistema General de Áreas Libres debe beber de los recursos naturales del territorio con una doble intención: preservar el paisaje y la naturaleza, como establece el Objetivo Estratégico 1, garantizando el cuidado y la sostenibilidad del medio-ambiente, a la vez que fomenta la creación de zonas verdes o espacios libres para el uso y disfrute de la población. Se pretende crear una **simbiosis con el medio ambiente**. De esta manera, se diluye el límite entre lo natural y lo creado por el humano y empiezan a trabajar conjuntamente creando una verdadera Marbella Verde en el territorio, creando un **municipio Paisaje**.

A partir de ahora hay que entender que **la propia ciudad es un nuevo ecosistema**, donde los límites entre lo natural y lo artificial están diluidos, y que su finalidad es albergar y cuidar tanto a los humanos como al resto de seres vivos que habitan en ella. Para ello, se desarrollan las siguientes **líneas de actuación**:

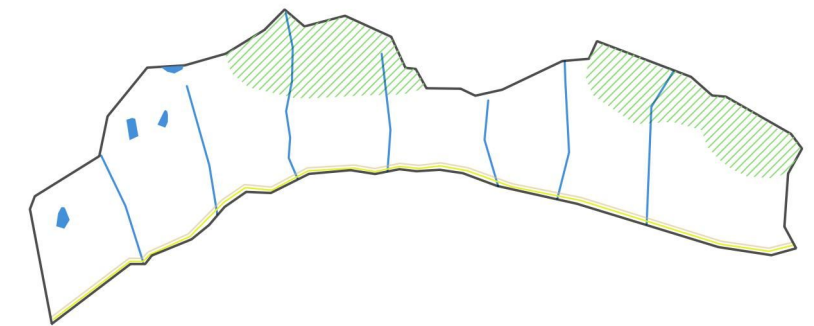
1. Basarse en los **elementos naturales** (recursos territoriales básicos) que conforman el territorio para convertirlos en el esqueleto que sustente la infraestructura verde.

El litoral es un recurso fundamental en el municipio. El 42% del perímetro municipal está bañado por el mar Mediterráneo. Por lo tanto, adoptar medidas que mitiguen los efectos del cambio climático y que pongan en valor el litoral es clave para Marbella, y daría respuesta al Objetivo Estratégico 2: Poner en valor y cuidar el litoral.

La cuantiosa presencia de ríos y arroyos en el municipio crean otro ecosistema de interés, por lo que los arroyos han de conformar

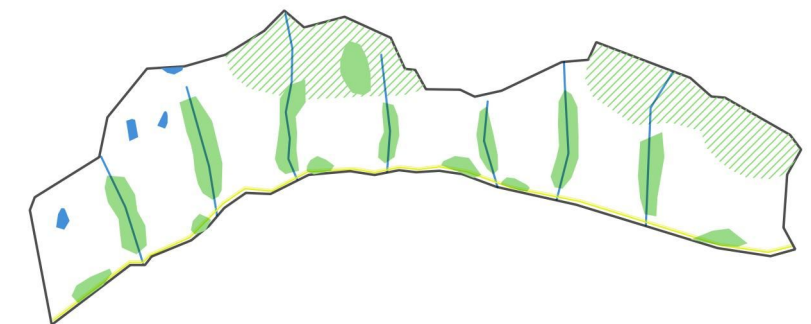
corredores fluviales donde la flora y la fauna se extienda de norte a sur del territorio. El Objetivo Estratégico 3 Fortalecer los corredores fluviales, pone el foco en estos caminos del agua y es esencial en aras de conseguir un municipio Paisaje. Y sin olvidar el valor de las masas de agua existentes como el embalse Viejo, el embalse nuevo (lago de las Tortugas), el embalse de las Medranas y el Pantano de La Concepción, elementos paisajísticos claves en el municipio.

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



Por lo tanto, la primera parte de esta estrategia es promover la integración de los elementos naturales existentes, potenciando la vinculación de la ciudad con su contexto natural, sirviendo de cimiento para la creación de una infraestructura verde.

2. Potenciar una malla compuesta por **corredores fluviales** que conectan el municipio de norte a sur, corredores ecológicos que unen el litoral con la sierra vinculando la biodiversidad del municipio y atravesando la



ciudad. En el momento en que cruzan la ciudad, la malla coge potencia



7.2.- Sistema General de Áreas Libres: Espacios Libres y Zonas Verdes

La mayor parte de estos parques se sitúan en Suelo Urbano o muy próximos a la trama urbana por lo que actúan como auténticos sumideros de carbono, necesarios para mitigar los efectos negativos del cambio climático.

Son áreas de interés ecológico donde se pueden implantar, actividades educativas, de ocio y esparcimiento de la población (centros de interpretación, parques de aventuras, etc.) y cuyo último fin es el conocimiento y disfrute público de estos espacios naturales, donde además se pueda adquirir una mayor concienciación sobre la conservación y protección del medio ambiente, todo ello garantizando la necesaria preservación de los valores del espacio.

Junto a estas actividades, y con carácter complementario se pueden desarrollar otras, de carácter económico, como la hostelería.

Los Parques Forestales propuestos en este PGOM son los siguientes:

Cod.	Denominación	Superficies (m²s)	
		Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
SG-AL-35	Parque Elviria Sur	126.294,27	
SG-AL-36	Parque Nagüeles	319.636,90	
SG-AL-37	Parque Pinar del Alicante	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-38	Parque Puerto Rico	195.253,85	
SG-AL-59	Parque Elviria	Propuesto (por delimitar)	

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

El total de superficie destinada a Sistema General de Zonas Verdes (Parques Forestales) funcional y en uso es de 641.185,02 m²s.

B. Parques Litorales

El Plan propone una serie de parques en áreas que aprovechan las características escenográficas, visuales, paisajísticas y geomorfológicas de la singularidad que representa la presencia de estos espacios vacantes adyacentes al dominio público marítimo-terrestre sin invadir este último.

En alguno de estos espacios, además, se incluyen bienes y espacios que deben contar con una singular protección por su valor histórico y cultural (como las termas romanas de las bóvedas, o la Basílica de Vega del Mar) y que el espacio verde contribuirá a su conservación y puesta en valor.

Estos elementos contribuyen a la protección y conservación de los pocos vacíos urbanos no ocupados por la edificación, existentes en el frente litoral.

El total de superficie destinada a Sistema General de Zonas Verdes (Parques Litorales) funcional y en uso es de 76.261,63 m²s.

Cod.	Denominación	Superficies (m²s)	
		Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
SG-AL-25	Parque de las Dunas	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-26	Parque Dunas de Artola	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-27	Parque Ranchotel	2.020,00	
SG-AL-28	Parque de las Termas Romanas de las Bóvedas	6.170,88	
SG-AL-29	Parque Hotel La Playa	1.950,40	
SG-AL-30	Parque Real de Zaragoza	14.668,83	
SG-AL-31	Parque Hotel Pinomar	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-32	Parque Basílica Vega del Mar	12.584,61	696,59
SG-AL-33	Parque Avenida del Mediterráneo	3.862,57	
SG-AL-34	Parque del Mediterráneo	35.004,34	

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

C. Parques Urbanos

Los parques urbanos son espacios libres insertos en la trama urbana, de carácter plurifuncional, que permiten el desarrollo de actividades de ocio, esparcimiento y de relación social, además de ejercer una función ambiental como pulmón verde que contribuye a paliar los efectos ambientales nocivos de su entorno.

El conjunto de parques urbanos establecido en este PGOM está compuesto por los siguientes elementos:

Cod.	Denominación	Superficies (m²s)	
		Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
SG-AL-10	Parque de la Constitución	21.285,46	
SG-AL-11	Alameda de Marbella	5.572,14	
SG-AL-12	Parque Calvario	8.946,03	
SG-AL-13	Parque Pecho de las Cuevas	26.489,60	
SG-AL-14	Parque Artola		91.290,27
SG-AL-15	Parque Vigil de Quiñones	30.352,77	
SG-AL-16	Parque Xarblanca	16.765,78	
SG-AL-17	Parque Trapiche	26.109,59	
SG-AL-18	Parque Siete Revueltas Este	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-20	Parque Pantano Viejo del Ángel	115.420,91	
SG-AL-21	Parque del Lago de las Tortugas	285.776,00	
SG-AL-22	Parque Coto de los Dolores	62.313,60	
SG-AL-23	Parque Marbería	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-24	Parque Los Tres Jardines	91.512,70	

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

El total de superficie destinada a Sistema General de Zonas Verdes (Parques Urbanos) funcional y en uso es de 690.544,58 m²s.

D. Parques Fluviales.

El Plan concibe los parques fluviales como áreas asociadas a los cursos fluviales del municipio asignándoles una función restauradora, paisajística y de esparcimiento para la población, además de servir de elemento conector entre la montaña y el litoral.

Los parques fluviales discurren por cauces de ríos excepto en las partes de ellos que forman parte de una zona de especial conservación (ZEC), en las que debe mantenerse el carácter de espacio no transformado, al objeto de preservar su función de corredor ecológico y no afectar a la biodiversidad ni al ecosistema fluvial.

Las actuaciones que se proponen en estos parques, en cualquier caso, no pueden reducir la capacidad de evacuación de avenidas ni incrementar los riesgos de inundación primando la regulación de usos establecida en la legislación vigente en el dominio público hidráulico y sus zonas de protección.

En este sentido, el Plan propone una regeneración tanto del cauce como de la ribera y la adecuación de una serie de senderos, para el tránsito no motorizado, siempre que no llegue a comprometer la flora y fauna del espacio natural.

Cod.	Denominación	Superficies (m²s)	
		Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
SG-AL-19	Parque Guadaiza Norte	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-39	Parque Arroyo Guadalpín	34.058,24	
SG-AL-40	Parque Guadaiza Sur	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-41	Parque Arroyo Realejo Este	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-42	Parque Arroyo Siete Revueltas	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-43	Parque del Arroyo de las Cañas Verdes	12.482,20	
SG-AL-44	Parque Arroyo de las Represas	36.712,93	
SG-AL-45	Parque Arroyo Alicate	13.231,75	277,01
SG-AL-46	Parque del Arroyo Sequillo	4.728,61	
SG-AL-47	Parque del Arroyo de San Francisco	63.836,00	
SG-AL-48	Parque Arroyo Benabolá	17.585,17	28.801,00
SG-AL-49	Parque Arroyo Segundo	Propuesto (por delimitar)	
SG-AL-50	Parque Arroyo Calera	7.322,25	
SG-AL-51	Parque Arroyo Paloma	82.878,66	
SG-AL-52	Parque del Arroyo del Tejar	69.474,55	1.791,00
SG-AL-53	Parque Arroyo de la Cruz	60.310,24	
SG-AL-54	Parque Arroyo Nagüeles	59.176,00	
SG-AL-55	Parque Arroyo Realejo	7.814,55	
SG-AL-56	Parque Arroyo de las Piedras	14.063,18	1.185,32
SG-AL-57	Arroyo del Chopo - Las Medranas	93.462,96	
SG-AL-58	Parque Arroyo Real Zaragoza	93.747,11	

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

El total de superficie destinada a Sistema General de Zonas Verdes (Parques Fluviales) funcional y en uso es de 670.884,40 m²s.

III. PARQUES SUBREGIONALES

Se le asignarán además a algunos de los anteriores, el carácter de Parque Subregional incluidos en el Sistema de Espacios Libres Públicos de Nivel Territorial, en atención a lo dispuesto en la versión preliminar de Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental expuesta al público (BOJA n.º 66, de fecha 10/04/2023), los siguientes elementos del Sistema General de Áreas Libres:

Cod.	Denominación
SG-AL-36	Parque Nagüeles
SG-AL-59	Parque Elviria
SG-AL-40	Parque Guadaiza Sur

Tabla 6: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Subregionales del Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol Occidental -POTCSO-)

IV. ESTÁNDAR EXISTENTE CORRESPONDIENTE A LA DOTACIÓN DE SISTEMAS GENERALES DE ÁREAS LIBRES (ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES)

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

El art. 82 RLISTA establece, en cuanto a la dotación de sistemas generales de espacios libres y zonas verdes, que los instrumentos de ordenación urbanística deberán, al menos, mantener el estándar existente en el municipio, debiendo, en todo caso, alcanzar una dotación mínima de 10 m² por habitante en los municipios de más de 100.000 habitantes.

Según el Anexo “Definiciones” RLISTA se define el estándar existente de sistemas generales de espacios libres y zonas verdes como la relación entre la superficie de suelo, expresada en metros cuadrados, de sistemas generales municipales ejecutados, funcionales y en uso efectivo, entre la población del municipio, expresada en habitantes. Por tanto, no toda la superficie de sistema general existente puede computarse en el cálculo del estándar existente mencionado, sino únicamente la que se encuentre ejecutada y en uso efectivo, además de ser de propiedad pública, habiéndose considerado, además, para el caso de los parques fluviales, que su función ambiental de corredor ecológico aun manteniendo su condición de espacio no transformado.

Techo Poblacional

Según queda justificado en la Memoria de Información la estimación de la población existente es de 233.381 habitantes.

Superficie existente a efectos del cálculo del estándar correspondiente a la dotación de SSGG de Áreas Libres (superficie delimitada, obtenida y acondicionada).

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

Tipos de Sistema	Superficies (m²s)	
	Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
Espacios Libres	180.582,09	
Zonas Verdes. Parques Forestales	641.185,02	
Zonas Verdes. Parques Litorales	76.261,63	696,59
Zonas Verdes. Parques Urbanos	690.544,58	91.290,27
Zonas Verdes. Parques Fluviales	670.884,40	32.054,33
Suma	2.259.457,72	124.041,19
Total	2.383.498,91 m²s	

Estándar Existente correspondiente a la dotación de SSGG de Áreas Libres:

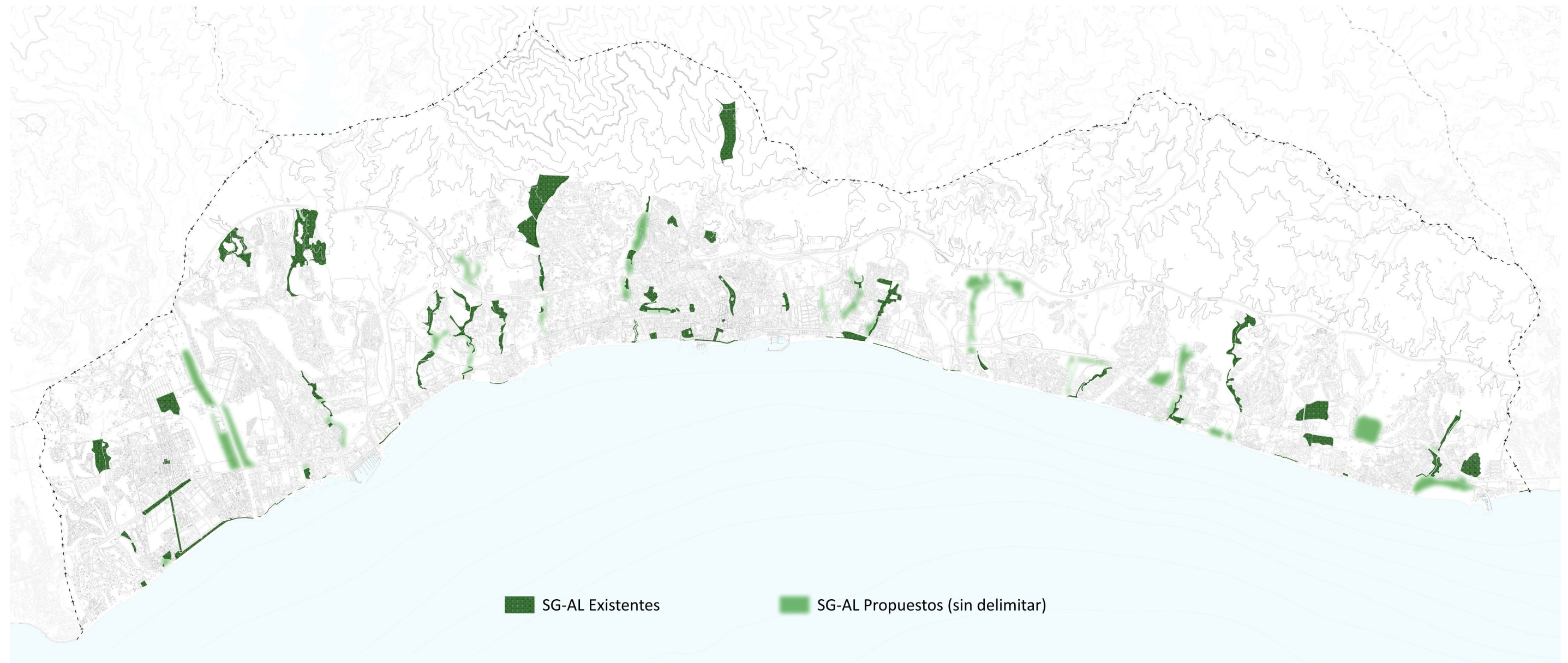
Teniendo en cuenta la estimación de la población existente, calculada en función al número de viviendas existentes según los datos de catastro para el año 2019, utilizando un coeficiente de ocupación de 2,4 habitantes por vivienda, (por analogía al utilizado en la disposición adicional primera RLISTA para el cálculo de la población derivada de las viviendas previstas en los instrumentos de ordenación urbanística) el estándar resultante de la dotación de SS. GG. de Áreas Libres existentes tendría el siguiente valor de cálculo:

2.259.457,72 m²/233.381 habitantes = 9,68 m² / habitante.

Estándar objetivo de la dotación de SSGG de Áreas libres.

Para alcanzar la dotación mínima establecida en la legislación urbanística andaluza (10 m² suelo/habitante), el PGOM ha delimitado otros suelos que han sido obtenidos y que están pendientes de su acondicionamiento para su uso efectivo, lo que arrojaría un estándar objetivo del presente PGOM en 10,04 m²/habitante, estándar que toda actuación de transformación urbanística debe respetar en función de los habitantes que prevea la misma.





7.2.- Sistema General de Áreas Libres: Espacios Libres y Zonas Verdes

Cod.	Denominación	Zona Territ.	Situación	Superficie (m²s) (1)
SG-AL-1	Plaza de San Pedro Alcántara	SP	Existente	5.590,07
SG-AL-2	Bulevar San Pedro Alcántara	SP	Existente	52.768,82
SG-AL-3	Avenida del Mediterráneo	SP	Existente	23.050,07
SG-AL-4	Paseo Marítimo	T.M.	Existente	57.204,00
SG-AL-5	Plaza de los Naranjos	MB	Existente	2.005,27
SG-AL-6	Bulevar Pablo Ráez	MB	Existente	16.903,91
SG-AL-7	Parque de los Enamorados	MB	Existente	5.747,38
SG-AL-8	Plaza del Mar	MB	Existente	10.183,81
SG-AL-9	Avenida del Mar	MB	Existente	7.128,76
SG-AL-10	Parque de la Constitución	MB	Existente	21.285,46
SG-AL-11	Alameda de Marbella	MB	Existente	5.572,14
SG-AL-12	Parque Calvario	MB	Existente	8.946,03
SG-AL-13	Parque Pecho de las Cuevas	MB	Existente a ampliar	26.489,60
SG-AL-14	Parque Artola	CH	Existente	91.290,27
SG-AL-15	Parque Vigil de Quiñones	MB	Existente	30.352,77
SG-AL-16	Parque Xarblanca	MB	Existente	16.765,78
SG-AL-17	Parque Trapiche	MB	Existente	26.109,59
SG-AL-18	Parque Siete Revueltas Este	CH	Propuesto	
SG-AL-19	Parque Guadaiza Norte	SP	Propuesto	
SG-AL-20	Parque Pantano Viejo del Ángel	NA	Existente	115.420,91
SG-AL-21	Parque del Lago de las Tortugas	NA	Existente a ampliar	285.776,00
SG-AL-22	Parque Coto de los Dolores	CH	Existente	62.313,60
SG-AL-23	Parque Marbería	NG	Propuesto	
SG-AL-24	Parque Los Tres Jardines	SP	Existente	91.512,70
SG-AL-25	Parque de las Dunas	CH	Propuesto	
SG-AL-26	Parque Dunas de Artola	CH	Propuesto	
SG-AL-27	Parque Ranchotel	CH	Existente	2.020,00
SG-AL-28	Parque de las Termas Romanas de las Bóvedas	SP	Existente	6.170,88
SG-AL-29	Parque Hotel La Playa	CH	Existente	1.950,40
SG-AL-30	Parque Real de Zaragoza	CH	Existente a ampliar	14.668,83
SG-AL-31	Parque Hotel Pinomar	CH	Propuesto	
SG-AL-32	Parque Basílica Vega del Mar	SP	Existente a ampliar	13.281,20
SG-AL-33	Parque Avenida del Mediterráneo	SP	Existente	3.862,57
SG-AL-34	Parque del Mediterráneo	RR	Existente	35.004,34
SG-AL-35	Parque Elviria Sur	CH	Existente	126.294,27
SG-AL-36	Parque Nagüeles	NG	Existente	319.636,90
SG-AL-37	Parque Pinar del Alicate	CH	Propuesto	
SG-AL-38	Parque Puerto Rico	MB	Existente	195.253,85
SG-AL-39	Parque Arroyo Guadalpín	MB	Existente a ampliar	40.349,94
SG-AL-40	Parque Guadaiza Sur	SP	Propuesto	

Cod.	Denominación	Zona Territ.	Situación	Superficie (m²s) (1)
SG-AL-41	Parque Arroyo Realejo Este	RR	Propuesto	
SG-AL-42	Parque Arroyo Siete Revueltas	RR	Propuesto	
SG-AL-43	Parque del Arroyo de las Cañas Verdes	NA	Existente a ampliar	12.482,20
SG-AL-44	Parque Arroyo de las Represas	MB	Existente a Ampliar	36.712,93
SG-AL-45	Parque Arroyo Alicate	CH	Existente	13.508,76
SG-AL-46	Parque del Arroyo Sequillo	CH	Existente a ampliar	4.728,61
SG-AL-47	Parque del Arroyo de San Francisco	CH	Existente a ampliar	63.836,00
SG-AL-48	Parque Arroyo Benabolá	NA	Existente a ampliar	46.386,17
SG-AL-49	Parque Arroyo Segundo	RR	Propuesto	
SG-AL-50	Parque Arroyo Calera	RR	Existente a ampliar	7.322,25
SG-AL-51	Parque Arroyo Paloma	RR	Existente a ampliar	82.878,66
SG-AL-52	Parque del Arroyo del Tejar	NG	Existente a ampliar	71.265,55
SG-AL-53	Parque Arroyo de la Cruz	NG	Existente a ampliar	60.310,24
SG-AL-54	Parque Arroyo Nagüeles	NG	Existente	59.176,00
SG-AL-55	Parque Arroyo Realejo	RR	Existente a ampliar	7.814,55
SG-AL-56	Parque Arroyo de las Piedras	NG	Existente a ampliar	15.248,50
SG-AL-57	Arroyo del Chopo - Las Medranas	SP	Existente a ampliar	93.462,96
SG-AL-58	Parque Arroyo Real Zaragoza	CH	Existente	93.747,11
SG-AL-59	Parque Elviria	CH	Propuesto	
TOTAL				2.389.790,61

(1) Superficies fuera de la zona de dominio público hidráulico deslindado y de la zona de dominio público marítimo-terrestre.

7.2.3.- PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN MATERIA DE SISTEMAS GENERALES DE ÁREAS LIBRES

El apartado 3 del art. 76 RLISTA establece las determinaciones a incluir en el PGOM en relación con la planificación estratégica de la evolución del modelo general de ordenación a medio y largo plazo en lo referente a sistemas generales:

“Directrices para la determinación de nuevos sistemas generales en suelo urbano y suelo rústico, que establecerán criterios de integración en la estructura urbanística general, alternativas de localización y condiciones de funcionalidad y conexión con los sistemas existentes.”

Se establecen a continuación las siguientes directrices generales para la implantación de nuevos Sistemas Generales de Áreas Libres:

- Los nuevos Sistemas Generales de Áreas Libres y de Equipamiento Comunitario que sean necesarios 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.

- De igual modo, se propiciará la integración de los Sistemas Locales que establezcan los instrumentos de ordenación detallada dentro y en coordinación con el esquema de elementos estructurantes formado por los Sistemas Generales, de tal modo que, con independencia del carácter general o local de cada elemento, se propicie la creación de una verdadera red o malla en cada uno de esos Sistemas de Espacios Libres y Zonas Verdes, Equipamientos Comunitarios y Movilidad.
- En Suelo Urbano, el POU completará los Sistemas Generales existentes con aquellos de nueva creación que deban preverse o localizarse en esta clase de suelo, garantizando su integración en la red existente.

I. CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN DE LOS NUEVOS SISTEMAS GENERALES DE ÁREAS LIBRES

Con carácter general **la localización** de un nuevo Sistema General de Áreas Libres deberá garantizar su integración funcional con el resto de áreas libres existentes de ámbito municipal y supralocal así como su interconexión con otros Sistemas Generales de Espacios libres, Zonas verdes y Equipamientos existentes.

Además, deberán garantizar la preservación de los valores ambientales y culturales del territorio y justificar la no inclusión ni afectación a espacios protegidos o con alta fragilidad ambiental (como Zonas de Especial Conservación u otros espacios naturales protegidos) debiendo garantizarse la conservación de los valores ambientales y paisajísticos de estos espacios.

Los criterios para valoración de las alternativas de localización de los nuevos Sistemas Generales de Áreas Libres **en Suelo Urbano** son los siguientes:

- Su contribución a paliar el déficit de áreas libres del ámbito funcional en el que se emplaza y su proximidad al entorno urbano que se pretende mejorar. Tendrán preferencia las localizaciones que permitan un mayor número de desplazamientos a pie.
- Su contribución a la mejora de la estructura urbana y su integración en la malla urbana. Tendrán preferencia aquellas posiciones no periféricas.
- Tendrán carácter preferente para su destino a áreas libres aquellos suelos que garanticen un acceso y uso público del frente litoral y las que tengan un alto valor paisajístico, ya sea por su posición estratégica, por su proximidad o vinculación a un espacio fluvial o por la masa arbórea que sustentan.
- Se valorará su contribución a la preservación y puesta en valor del patrimonio histórico y de su entorno.



- En el caso de las nuevas sendas peatonales deberán garantizar la convivencia de los ecosistemas y la protección de la biodiversidad del municipio.
- Su conexión con el Sistema General de Movilidad. Tendrán carácter preferente aquellas localizaciones que contribuyan al flujo peatonal dentro de la ciudad y que sean franqueables en todos sus linderos. Deberán ser adyacentes a la red viaria principal y deberán garantizar su accesibilidad desde las redes de transporte público y no motorizado teniendo preferencia aquellas que cubran el mayor porcentaje de población sin necesidad de recurrir a medios motorizados de transporte.
- Serán prioritarias las actuaciones que se apoyen en infraestructuras ejecutadas.
- En aquellas ATU-RI y ATU-MU donde la superficie resultante de la cesión de suelo correspondiente a SSGG AL sea inferior a 3.000,00 m², la dotación se podrá monetizar para la obtención de otros SSGG AL de mayor relevancia e interés urbanístico.

En la valoración de las distintas alternativas para la localización de nuevos Sistemas Generales de Áreas libres **en Suelo Rústico** se atenderá, con carácter preferente, a los siguientes criterios generales:

- Que contribuyan a promover la integración de los elementos naturales existentes así como los ligados al uso rural, potenciando la vinculación de la ciudad existente con su contexto natural.
- Deberán situarse, preferentemente, en continuidad con la trama urbana existente o de la nueva trama que se genere tras la ejecución de la Actuación Urbanística de Nueva Urbanización en la que se incluya o a la que se adscriba.
- Sólo se permitirán nuevos Sistemas Generales de Áreas libres aislados de la trama urbana en aquellos emplazamientos donde no se incluyan espacios con alto valor ambiental y siempre que se garantice la preservación de sus valores naturales, así como en aquellos elementos vinculados a cauces fluviales.
- Se podrá incluir como Sistema General de Áreas Libres terrenos pertenecientes al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y protección así como las zonas inundables de menor riesgo siempre que no reduzcan la capacidad de evacuación de las avenidas y no incrementen los riesgos de inundación. En estos suelos se deberá garantizar la continuidad ecológica del dominio público hidráulico quedando sujetos, con carácter preferente, a la legislación específica reguladora de los mismos debiendo contar el instrumento de ordenación detallada que lo delimite con informe de la administración hidráulica.
- En aquellas ATU-NU donde la superficie resultante de la cesión de suelo correspondiente a SSGG AL no esté contemplada como propuesta o como ampliación de uno existente, la dotación correspondiente se

podrá solicitar en otros terrenos de mayor relevancia e interés urbanístico.

- Con relación a su conectividad y accesibilidad al Sistema General de Movilidad y sin perjuicio del correspondiente Estudio de Movilidad para aquellos elementos que supongan una implantación singular a efectos de la movilidad generada que evaluará la capacidad de absorción de los viarios existentes y propuestos, tendrán carácter preferente aquellos emplazamientos que puedan acceder directamente a la red viaria principal existente o propuesta del municipio, y desde el punto de vista de la accesibilidad sea razonablemente viable a su vez la implantación de nuevas líneas y paradas de la red de transporte público urbano, así como la proximidad a redes ciclistas y de aparcamientos, existentes o propuestos por el PGOM, el PMUS o, en su caso, por el propio Estudio de Movilidad del equipamiento comunitario a implantar.
- Deberá resolver su conexión con las infraestructuras generales existentes.

II. CONDICIONES DE FUNCIONALIDAD Y CONEXIÓN CON LOS SISTEMAS GENERALES EXISTENTES

Los criterios para la valoración de la **funcionalidad y ordenación** de los Sistemas Generales de Áreas Libres son los siguientes:

- El régimen de usos pormenorizados de los elementos del Sistema General de Áreas Libres será el establecido en el presente Plan General y en los instrumentos que establezcan su ordenación detallada.
- El uso básico de los espacios libres será el destinado al ocio, juegos y esparcimiento de la población mientras que el uso básico de las zonas verdes será el destinado a desarrollar funciones ambientales (ecológicas, mitigación del cambio climático, etc.)
- Cuando se califiquen como Sistema General de Áreas Libres terrenos pertenecientes al Dominio Público Marítimo-Terrestre o al Hidráulico afectados por sus Zonas de Servidumbre y Protección, estos quedan sujetos con carácter preferente a la legislación específica reguladora de los mismos.
- Para favorecer la adaptación de las áreas libres a las necesidades de la población, se diseñarán de manera versátil incluyendo zonas de estancia, de tránsito y de desarrollo de actividades concretas (deportivas, culturales, ocio, hostelería, huertos urbanos o similares) complementarias del uso principal.
- Se deberá garantizar que la forma, superficie y localización de las zonas verdes sean adecuadas para que estas cumplan sus funciones buscando la creación de zonas de sombra. En las zonas verdes se priorizará la plantación de especies autóctonas, generadoras de sombra, las especies xéricas y las que no requieran especiales cuidados o mínimas labores de mantenimiento y especialmente que estén

adaptadas a las características pluviométricas de la zona donde se proyecta. Se perseguirá una distribución no geométrica de las mismas.

- Se tendrán en cuenta los elementos existentes en el ámbito de actuación que puedan tener un valor histórico, cultural, urbanístico, arquitectónico o etnológico (con independencia de que estos elementos se hayan o no identificados como Bienes a proteger), en aras a su conservación, mejora y puesta en valor así como a su integración en la ordenación del espacio.

La conservación, mantenimiento y adecuada utilización de dichos espacios conlleva la disposición de los elementos de mobiliario urbano y de servicio tales como: fuentes, temples de música, elementos para juegos infantiles, kioscos, urinarios, caseta de guarda de materiales o de vigilancia, etc., que requiera el espacio de que se trate.

III. LOS CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DETALLADA DE LOS SISTEMAS GENERALES DE ÁREAS LIBRES

Los criterios que deberán observar los instrumentos que establezcan la ordenación detallada de los Sistemas Generales de Áreas Libres destinados a **espacios libres**, son los siguientes:

- Se admiten como usos compatibles los dotacionales (deportivo en instalaciones descubiertas, cultural y religioso) así como el de aparcamiento y hostelería.
- Se admite el uso de aparcamiento público en el subsuelo de las plazas pavimentadas y ajardinadas. En caso de que exista arbolado deberá conservarse. Igualmente, se admite este uso de aparcamiento público en el subsuelo de parcelas destinadas a espacios libres o zonas verdes que no se encuentren ejecutados, siempre que no se afecte el arbolado existente, conforme a sus normas de protección, y que la nueva ordenación garantice en superficie el predominio de zonas arboladas.

Los criterios de ordenación que deberán observar los instrumentos que establezcan la ordenación detallada de los Sistemas Generales de Áreas Libres destinados a **zonas verdes, parques fluviales**, son los siguientes:

- La ordenación de estos elementos tendrá como principal objetivo la protección de estos espacios naturales por lo que los usos permitidos deberán garantizar la conservación de los valores ambientales y paisajísticos de estos espacios, así como la no reducción de la capacidad de evacuación de las avenidas y el no incremento de los riesgos de inundación.
- Se mantendrá su condición de espacio no transformado, sin mermar su función de corredor ecológico ni afectar a la biodiversidad ni al ecosistema fluvial. Se propondrán las actuaciones necesarias para la regeneración del cauce y de la ribera para el cumplimiento de este fin.
- Se establecen como usos compatibles los relacionados con el ocio, el medio-ambiente y el deporte.



En la Exposición de motivos de la LISTA (**Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía**), se plantea, entre las directrices para la ordenación urbanística destinadas a la consecución de estos fines y principios de la Agenda Urbana Andaluza, el impulso de una ciudad sostenible e integrada, mediante la dotación de servicios, espacios y equipamientos públicos y de vivienda

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

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

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

Por último, el documento denominado “**Criterios y Objetivos Generales del Nuevo Plan General de Marbella**”, que fue aprobado en sesión de Junta de Gobierno Local de 14 de mayo de 2018, y el **Avance del Plan General**, que en desarrollo de este último, optó por plantear “Un modelo de ciudad para la Marbella del futuro”, bajo la perspectiva de seis ejes o tipo de ciudades en Marbella:

- Ciudad jardín, que incidía en que la intervención en la ciudad actual debía partir del reconocimiento del modelo territorial actual que se basa en el modelo de la “ciudad-jardín”, que es el existente en muchas zonas de Marbella donde el tejido residencial en viviendas unifamiliares es el dominante.
- Ciudad policéntrica, que incidía en la mejora y recuperación de los núcleos urbanos existentes, potenciando áreas de centralidad y creando otras nuevas.
- Ciudad del turismo y la cultura, que reconocía el éxito del modelo actual pero señalaba la necesidad de una mejora continua e insistía en la cultura como elemento dinamizador y transformador, no sólo de una ciudad, sino como atractor para la elección de un destino turístico.
- Ciudad del deporte y la salud, que consideraba el fomento del deporte entre la ciudadanía como una mejora del bienestar, la salud y la creación de nuevas redes de interconexión social, además de reconocer su potencial como otra fuente del desarrollo económico y turístico.

- Ciudad de la educación y el conocimiento, e insistía en el deber de propiciar la implantación de usos ligados a la educación y el conocimiento.
- Ciudad productiva e innovadora, que incidía en la consideración de la actividad productiva de modo que el Plan debía propiciar la cualificación de los suelos industriales existentes, la sustitución de usos industriales obsoletos por nuevas tipologías de actividad económica y potenciar la implantación de actividades industriales y tecnológicas en ámbitos de futuros desarrollos urbanos.

Pues bien, teniendo en cuenta todos estos antecedentes, y en relación con los Equipamientos, el actual Plan pretende la consecución de una red adecuada, suficiente y accesible de equipamientos públicos en la consideración de que estos dotan de estructura morfológica a la ciudad y sin olvidar que dicha red ha de ser también una red de proximidad, ya que dicha característica otorga calidad de vida a la ciudadanía y permite generar ámbitos de convivencia.

Por ello, tal y como recoge el Título I de la Memoria de Ordenación dentro de los **Objetivos Generales** de ordenación, el PGOM plantea la consecución de una **Marbella Inclusiva**, de una ciudad que sea, en primer lugar, para toda la ciudadanía, que disponga de suficientes equipamientos básicos adecuados y próximos a la población que debe disfrutarlos y donde las normas que la rijan sean elaboradas con la máxima participación ciudadana.

Como se comentaba, los equipamientos tienen un papel protagonista en la conformación de la ciudad por esa **doble función**: por una parte, son elementos que aseguran la cohesión e integración social y por otra, contribuyen a la necesaria articulación entre los distintos territorios.

El Plan opera, por lo tanto, bajo estas dos premisas, de una parte asegurando el adecuado nivel dotacional a escala de barrios, que conformarían el **Sistema Local de Equipamientos Comunitarios**, y de otra parte, fomentando la disposición estratégica de los distintos elementos que componen la red del **Sistema General de Equipamientos Comunitarios**, en aras de asegurar la correcta vertebración e interrelación de los distintos elementos que forman parte de la diversidad del municipio de Marbella.

Pues bien, en relación con la primera de estas funciones, se encuentra el **Sistema Local de Equipamientos Comunitarios**, que son los **equipamientos públicos distribuidos a nivel de barrio**, los cuales deben contribuir de manera indiscutible a la integración social, propiciando la creación de espacios colectivos de encuentro e interrelación, donde se fomente una participación ciudadana activa basada en un uso equitativo por parte de los distintos sectores sociales y donde, en la medida de lo posible, sean los propios usuarios los gestores de las actividades que se puedan realizar.

Y es que en el momento en que las calles se han vaciado y han dejado de realizar sus funciones relacionadas con la salud, la socialización, el ejercicio

físico, el entretenimiento, la integración ciudadana e incluso el aprendizaje, el conjunto social ha de hacerse cargo de estas tareas a través de los equipamientos públicos.

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

En relación con la segunda de las funciones que tienen los equipamientos, se halla el **Sistema General de Equipamientos Comunitarios** que es el constituido por aquellas dotaciones públicas que prestan servicio a la totalidad del municipio y que **forman parte de la estructura urbana básica** (esquema de elementos estructurantes del modelo general de ordenación) y así son calificadas por los instrumentos de ordenación urbanística general.

En relación con estos últimos se debe tener en cuenta el marco territorial establecido por el **Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA)** que incluye a Marbella dentro de la Red de Ciudades Medias Litorales siendo una de las líneas estratégicas del POTA la de favorecer en dicha Red, la localización de equipamientos y servicios especializados adecuando los programas regionales a las determinaciones del Modelo Territorial de Andalucía lo que afecta, por tanto, a la planificación de los nuevos Sistemas Generales que se prevean en el PGOM.

En relación con lo dispuesto en el POTA, el Plan debe favorecer la extensión de determinadas dotaciones de servicios públicos más especializadas, adecuada y necesaria para el conjunto de las redes de ciudades medias.

En este sentido, tal y como se indica en la Memoria de Información, las dotaciones y equipamientos de carácter supralocal de las que adolece Marbella, y que según el POTA son adecuados para definir un cierto nivel de prestaciones cualificadas en la Red de Ciudades Medias, son equipamientos de carácter económico, como parques empresariales, escuelas de empresas, centros de I+D, etc., así como de tipo educativo adscrito a la Universidad.

La nueva red de elementos estructurantes que defina el Plan debe estar basada, necesariamente, en un análisis, revisión y readaptación de los espacios dotacionales ya existentes, adaptándolos a las nuevas necesidades de la ciudadanía y deberá ser completada con aquellos otros espacios necesarios y no existentes que atiendan a los nuevos requerimientos, con arquitecturas suficientemente atractivas que los cualifiquen.



En este sentido el Plan apuesta por el mantenimiento del importante sistema dotacional ya implantado en el municipio, el cual se encuentra analizado en la Memoria de Información. Y apuesta por una red dotacional pública en la que esté garantizado un acceso universal, inclusivo e igualitario, de calidad y en cantidad suficiente, para el conjunto de la ciudadanía y sin obviar que esta red se verá completada con el conjunto de dotaciones privadas.

Pues bien, a partir de los Objetivos Generales definidos en el Título I, el PGOM establece unos **Objetivos Estratégicos** en el Título 3 de la Memoria de Ordenación, y en desarrollo de estos Objetivos, se establecen las siguientes **líneas de actuación**.

En relación con el Sistema Local de Equipamientos Comunitarios, las líneas de actuación serían:

1. Asegurar un uso “equitativo” por parte de todos y cada uno de los ciudadanos a los que van destinados. La concentración de estos elementos en la periferia de los barrios provocan su no utilización por parte de los habitantes más alejados, cumpliendo así el Objetivo Estratégico 17 relativo a Garantizar una red adecuada de áreas libres y equipamientos básicos.
2. Favorecer la **cohesión social** frente a la compleja diversidad (económica, cultural y social) de los usuarios a los que van destinados. Para ello resulta necesario que estos suelos se ubiquen en zonas “frontera” entre los distintos barrios, cumpliendo así el Objetivo Estratégico 6 relativo a Convertir el municipio en suma de barrios-ciudad.
3. Estos elementos deben estar rodeados de espacios urbanos con la calidad necesaria para que propicien el encuentro y la interrelación de los vecinos, procediéndose, si fuera necesario, a la previsión de operaciones de recuperación de ese espacio público colectivo: han de ser **entornos amables, inclusivos, seguros y de calidad** para fomentar el mayor uso posible de dichos espacios públicos y pensando también en que su uso no se limite a una franja de edad, sino que abarque todo el espectro desde la infancia, juventud hasta la tercera edad.
4. Se debe garantizar un uso eficiente de estos espacios públicos, en atención a las necesidades que a lo largo del tiempo pueda requerir la comunidad asegurando la necesaria **flexibilidad** del régimen de usos de estos suelos en función de las necesidades existentes o futuras.

Relacionado con lo anterior, estos equipamientos deben ser concebidos como **espacios multifuncionales**, adaptables a las demandas sociales de cada momento, cumpliendo así el Objetivo Estratégico 10 relativo a Establecer una óptima diversidad de usos, y en concreto el apartado 10.1 que se refiere a la Flexibilidad de usos para parcelas de equipamientos públicos.

5. Junto a las nuevas demandas sociales no se debe olvidar las relacionadas con el ocio y el deporte a las que debe atender el Plan con la necesaria re-dotación mediante la implantación de pequeños centros deportivos, a nivel de barrio, a ser posible ligados a espacios libres, cumpliendo así el Objetivo Estratégico 14 relativo a Favorecer la actividad deportiva.
6. En la sociedad actual en general y en la de Marbella en particular, adquiere una especial relevancia las necesidades vinculadas a un grupo específico de población, cada vez más importante, como es el de las **personas mayores**, que deber verse reflejado en el Plan mediante la implantación de una red asistencial compuesta por centros de día, residencias geriátricas o equipamientos sanitarios, cumpliendo así el Objetivo Estratégico 17 relativo a Garantizar una red adecuada de áreas libres y equipamientos básicos, y en concreto el apartado 17.2.2 que se refiere a la creación de una estructura de equipamientos sociales.
7. Además, esta red dotacional debe estar basada en un **criterio de sostenibilidad**, acorde a las estrategias del modelo de movilidad del Plan, donde se apuesta por los usos no motorizados, el urbanismo de proximidad y la peatonalización progresiva de los centros urbanos, cumpliendo así el Objetivo Estratégico 24 relativo a Mejorar la conectividad e integración de la movilidad en el territorio.

En relación con el Sistema General de Equipamientos Comunitarios, se establecen las siguientes las líneas de actuación dependiendo de los diferentes tipos de equipamientos y de la localización espacial del Sistema General:

- a) Atendiendo a los diferentes tipos de equipamientos:
 - i. El Plan aboga porque el Sistema General de Equipamientos Comunitarios se implante en cada uno de estos núcleos siguiendo un **criterio de proximidad** que asegure un acceso universal al conjunto de la ciudadanía, cumpliendo así el Objetivo Estratégico 6 relativo a Convertir el municipio en suma de barrios-ciudad y el Objetivo Estratégico 17 relativo a Garantizar una red adecuada de áreas libres y equipamientos básicos.
Para ello el Plan propone la creación de unas **áreas polifuncionales de equipamientos** repartidas a lo largo del territorio y principalmente en las grandes zonas de ensanche donde hay una mayor carencia dotacional con relación a los núcleos históricos. El objeto de estas áreas es el de servir como reservas de suelo que completen y complementen los equipamientos comunitarios del Sistema General preexistente siendo el Plan de Ordenación Urbana el que deberá establecer las directrices para la delimitación y caracterización de estos elementos en función de las necesidades de cada área funcional.
 - ii. El Plan también tiene en cuenta la importancia de la consideración de Marbella hecha en anteriores documentos como ciudad del

turismo al ser éste el principal sector económico de la ciudad e impulsor del resto de los sectores. El **turismo** al que se refiere ha de perseguir la excelencia, romper la estacionalidad y debe prever una oferta diversificada y de calidad.

En este contexto, el Plan contribuye a **potenciar la oferta cultural** del municipio con la previsión un gran Centro Cultural (**Centro Cultural El Cable**) destinado, entre otros, a un futuro museo de la ciudad y donde se puedan celebrar eventos gastronómicos, culturales o formativos relacionadas con el conocimiento de la náutica, entre otros; el **Aula del Mar** o la puesta en valor del numeroso patrimonio arqueológico existente como la Villa Romana de Río Verde, el Castillo Trapiche o la Basílica Vega del Mar, cumpliendo así el Objetivo Estratégico 18 relativo a Rehabilitar y vincular el patrimonio al entorno.

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

- iii. En el marco de la Marbella Ordenada, Diversa e Inclusiva y en la consideración de Marbella hecha en anteriores documentos como **ciudad del deporte y la salud**, el Plan apuesta, siguiendo las directrices del Plan Local de Instalaciones deportivas y el Objetivo Estratégico 14 relativo a Favorecer la actividad deportiva, por la mejora, modernización, puesta en valor y, donde sea posible, la ampliación de las instalaciones deportivas municipales, tanto de la red básica que forma parte del Sistema General de Equipamiento Comunitario como de la red de proximidad, contemplando el Plan como instalaciones existentes a ampliar aquellas que requieran la calificación de nuevos suelos como es el caso del Polideportivo Bello Horizonte; y entre las instalaciones a remodelar, el Estadio Municipal de Marbella Antonio Lorenzo Cuevas. Además, y según lo establecido en el Plan Local de Infraestructuras Deportivas se propone la creación de “la ciudad del deporte”, equipamiento de carácter supralocal.

Completen las actuaciones previstas en este PGOM, a nivel de Sistema General de Equipamiento Comunitario deportivo la ampliación de las infraestructuras deportivas existentes en la zona de Alcántara-Nueva Andalucía mediante la creación del área deportiva Guadaiza.

Además, se aumenta el suelo destinado al Sistema General Hospital Comarcal con el fin de permitir futuras ampliaciones de este complejo hospitalario, de ámbito supralocal, incluyendo usos complementarios como residencia para familiares de enfermos con tratamientos de larga duración.



- iv. En el marco de la Marbella Ordenada, Diversa e Inclusiva y en la consideración de Marbella hecha en anteriores documentos como ciudad del **conocimiento, productiva e innovadora**, el Plan contribuye al fomento de equipamientos que permitan la formación de personal especializado que, en última instancia, pueda ser destinado a nuevos sectores productivos con el fin de contribuir a una diversificación de la actividad económica local, dando así cumplimiento al Objetivo Estratégico 15 relativo a Fomentar la innovación tecnológica.

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

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

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

Este aspecto transversal de sostenibilidad ambiental, social y económica necesariamente debe quedar materializado en un modelo de ciudad de proximidad donde los grandes proyectos estratégicos coexistan con el conjunto de elementos estructurantes de equipamientos comunitarios que aseguren el acceso universal para el conjunto de la ciudadanía.

- b) Atendiendo a la localización espacial del Sistema General de Equipamientos en relación con todo el término municipal:

- i. La necesidad de un **reequipamiento de la ciudad a partir de la reordenación del eje de la antigua carretera N-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, y 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.

- ii. **Reserva de suelos en las nuevas áreas de oportunidad** que se proponen en el Plan, para la ubicación de los nuevos equipamientos destinados a cumplir los Objetivos Estratégicos relacionados con la educación y el conocimiento. Entre estas áreas de oportunidad se encuentra la zona situada al sur de San Pedro Alcántara junto al río Guadaiza.
- iii. 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 (cumpliendo así el Objetivo Estratégico 23 relativo a Favorecer la conectividad y accesibilidad), convirtiéndose sus intercambiadores en unas nuevas **zonas generadoras de actividad y centralidad urbana** y emplazamientos estratégicos para nuevos equipamientos (localizados en áreas plurifuncionales), acordes con las nuevas necesidades que se pueden generar en torno a estos espacios ligados, fundamentalmente, al ocio, al tiempo libre y al esparcimiento en general.
- iv. Creación de **nuevos equipamientos en las zonas de regeneración urbanas**, como las diferentes áreas polifuncionales previstas en distintas zonas como La Campana, en San Pedro Alcántara o 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, **Centro Cultural El Cable**, que pueda albergar un posible museo de la ciudad y donde se puedan celebrar eventos gastronómicos, culturales o formativos relacionadas con el conocimiento de la náutica, entre otros.
- v. Por último no habría que olvidar la importancia estratégica de Marbella a nivel subregional, lo que ha supuesto la previsión en el Plan de numerosos **equipamientos de incidencia o interés territorial**, algunos de ellos ya han sido nombrados como el Hospital Comarcal de la Costa del Sol y a los que habría que añadir la nueva sede de la ciudad de la Justicia, junto a la carretera de Ojén, en Marbella, el Auditorio La Cantera, al norte de Nagüeles o las sedes de Andalucía LAB y de la Mancomunidad de Municipios.
- vi. 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 re-dotación 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.

7.3.2.- DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

A la vista de lo anterior, la relación de elementos estructurales que componen el Sistema General de Equipamientos Comunitarios necesarios, tanto existentes como propuestos, definidos en este PGOM son los que siguen, atendiendo a la dimensión del ámbito territorial al que dan servicio, teniendo en cuenta que en el PGOM se contempla como elemento existente del Sistema General de Equipamientos Comunitarios aquellos que han sido obtenidos (el suelo es de titularidad pública) si bien y al efecto de lo dispuesto en el RLSTA, en el cómputo del nivel dotacional existente sólo podrán ser considerados, de estos elementos, aquellos que se encuentran ejecutados y en uso.

Elementos de interés subregional o supralocal donde se incluyen los equipamientos de carácter territorial, de singular relevancia, entre ellos los equipamientos metropolitanos de carácter referencial y los equipamientos subregionales que figuran en la versión preliminar de Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental expuesta al público (BOJA n.º 66, de fecha 10/04/2023).

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

Entre los existentes habría que destacar la propuesta de mejora y ampliación del **Hospital Comarcal Costa del Sol**, ubicado en uno de los principales nudos estratégicos del municipio, donde el Plan prevé, además de un nuevo enlace con la AP-7 un **intercambiador** modal. En relación con 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.

También entre los existentes cabe destacar el 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.

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 las proximidades del río Guadaiza y vinculada a una futura Actuación de Transformación Urbanística de la zona. Se concibe como un espacio polifuncional destinado a albergar centros de formación, investigación e innovación así como un parque tecnológico, además de usos residenciales y dotacionales vinculados.
- 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. El Plan propone este nuevo equipamiento con un marcado carácter supralocal junto al área polifuncional vinculada a la futura estación del ferrocarril de Puerto Banús.
- Centro Cultural El Cable. Espacio previsto para albergar, entre otros, el museo de la ciudad, actividades formativas relacionadas con el conocimiento de la náutica o eventos gastronómicos y que pretende ser el revulsivo para la regeneración urbanística de 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. La ciudad del deporte se concibe como un equipamiento de carácter supralocal, destinado a albergar grandes instalaciones para el deporte de élite y el espectáculo deportivo y donde se puedan celebrar competiciones deportivas de alto nivel, tanto nacionales como internacionales; en esta ciudad del deporte se incluirá una pista de atletismo (ATL-4) con un aforo mínimo de 2.000 espectadores, un centro de natación compuesto por diversas piletas (PAL-4 y PCU-4), una de ellas destinada a la alta competición y con un aforo mínimo de 1.000 espectadores y un pabellón deportivo (PAB-3 a 4) con un aforo mínimo de 1.000 espectadores y que pueda albergar competiciones a nivel nacional. Esta ciudad del deporte se ubicará al nordeste del núcleo de Marbella junto a la autovía AP-7.
- Área deportiva Guadaiza. Situada entre San Pedro Alcántara y Nueva Andalucía y destinada a paliar el déficit dotacional de la zona. Atendiendo a las indicaciones del Plan Local de Infraestructuras Deportivas este equipamiento deberá incluir, al menos, una pista de atletismo.

Cod.	Denominación	Superficies (m²s)	
		Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
SG-EC-2	Estadio Municipal San Pedro Alcántara	32.492,55	
SG-EC-13	Palacio de los deportes Elena Benítez	35.912,04	7.438,42
SG-EC-14	Palacio de Congresos	13.977,23	
SG-EC-16	Estadio Municipal de Marbella Antonio Lorenzo Cuevas	24.668,52	
SG-EC-17	Hospital Comarcal Costa del Sol	103.893,37	
SG-EC-18	Mancomunidad de municipios de la Costa del Sol Occidental	602,45	
SG-EC-20	Centro de convenciones Holanducía	Propuesto (por delimitar)	
SG-EC-22	Auditorio La Cantera	23.093,29	
SG-EC-24	Ciudad de la Justicia		38.524,63
SG-EC-25	Andalucía LAB	6.581,31	
SG-EC-62	Complejo Polideportivo Antonio Serrano Lima	18.023,90	

Tabla 7: SS.GG. de Equipamiento Comunitario de interés subregional (POTCSO)

El Plan prevé una serie de áreas polifuncionales destinadas a albergar usos dotacionales de equipamientos comunitarios, tanto públicos como privados, con el fin de paliar las deficiencias dotacionales del entorno urbano en el que se emplazan. Entre estas áreas se encuentran las vinculadas al Corredor Ferroviario de la Costa del Sol, un total de seis, 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.

Cod.	Denominación	Superficies (m²s)	
		Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
SG-EC-4	Centro de Servicios Mancomunidad Municipios Costa del Sol Occidental	2.034,32	
SG-EC-5	Comandancia de Marina	391,85	
SG-EC-9	Ciudad de la educación y el conocimiento	Propuesto (por delimitar)	
SG-EC-12	Centro Cultural "El Cable"	Propuesto (por delimitar)	
SG-EC-15	Juzgados	2.133,20	
SG-EC-23	Ciudad del Deporte	Propuesto (por delimitar)	

Tabla 9: SS.GG. de Equipamiento Comunitario de interés supralocal

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

COD.	Denominación	Superficies (m²s)	
		Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
SG-EC-66	Área polifuncional Estación Ferrocarril San Pedro Alcántara	Propuesto (por delimitar)	
SG-EC-67	Área polifuncional Estación Ferrocarril Puerto Banús	Propuesto (por delimitar)	
SG-EC-68	Área polifuncional Estación Ferrocarril Marbella Centro	Propuesto (por delimitar)	
SG-EC-69	Área polifuncional Estación Ferrocarril Hospital Costa del Sol	Propuesto (por delimitar)	
SG-EC-70	Área polifuncional Estación Ferrocarril Elviria	Propuesto (por delimitar)	
SG-EC-71	Área polifuncional Estación Ferrocarril Calahonda	Propuesto (por delimitar)	

Tabla 8: SS.GG. de Equipamiento Comunitario vinculados al Corredor Ferroviario

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

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

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

También como dotación existente hay que incluir el **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, un espacio que puede albergar distintos usos de carácter social-asociativo, deportivo o lúdicos, como son el nuevo recinto ferial de San Pedro Alcántara. Este 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.

El Plan considera que esta Área polifuncional podrá albergar un Centro de recepción de visitantes del Parque Nacional Sierra de las Nieves, que



7.3.- Sistema General de Equipamientos Comunitarios

COD.	Denominación	Superficies (m²s)	
		Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
SG-EC-1	Museo del Grabado	540,72	
SG-EC-6	Cementerio Virgen del Carmen	6.717,77	
SG-EC-26	Área polifuncional Marbella		
SG-EC-27	Tenencia de Alcaldía San Pedro Alcántara	224,83	
SG-EC-29	Cementerio San Pedro Alcántara	7.281,14	
SG-EC-30	Villa Romana de Rio Verde	751,11	
SG-EC-31	Castillo Trapiche	11.965,61	
SG-EC-32	Cuartel de la Guardia Civil. El Ancón	2.282,17	
SG-EC-34	Ayuntamiento de Marbella	1.499,76	
SG-EC-36	Cuartel de la Guardia Civil. Leganitos	3.853,06	
SG-EC-37	Policía Nacional	1.638,53	
SG-EC-38	Cementerio San Bernabé	10.743,50	
SG-EC-41	Tenencia de Alcaldía de Nueva Andalucía	3.169,73	
SG-EC-42	Albergue Juvenil África	8.585,62	
SG-EC-43	Basílica Vega del Mar	4.355,66	
SG-EC-45	Tenencia de Alcaldía de las Chapas	2.566,11	
SG-EC-46	Centro Especializado de Tecnificación de Gimnasia Rítmica	1.683,19	728,06
SG-EC-48	Biblioteca	3.121,49	
SG-EC-50	CC Trapiche de Guadaiza	5.337,89	
SG-EC-51	Área polifuncional Las Dunas		
SG-EC-53	Área polifuncional San Pedro Alcántara	83.887,30	
SG-EC-58	Teatro Ciudad Marbella	1.312,11	
SG-EC-59	Plaza de Toros Marbella. CPAPM Plaza de Toros	6.851,50	
SG-EC-60	CC Cortijo Miraflores	6.860,80	
SG-EC-64	CC Hospital Real de la Misericordia - Hospitalillo	706,25	
SG-EC-76	Convento La Trinidad		166,67
SG-EC-79	Hacienda de Toros	49.516,21	
SG-EC-80	Edificio Multiusos	459,68	

Tabla 10: SS.GG. de Equipamiento Comunitario de carácter metropolitano

además, pudiera ser el punto de partida de un recorrido que conectase con movilidad sostenible el municipio con el Parque Nacional.

Entre los nuevos Sistemas Generales de carácter metropolitano propuestos se ha incluido:

- **Aula del Mar.** Situado en la zona de Elviria junto al área polifuncional del Alicate donde 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 las Dunas.** Ubicado en la zona oriental del municipio, junto a la Ciudad del Tiempo Libre.
- **Área polifuncional Marbella.** Ubicado al nordeste del núcleo de Marbella y destinado a recinto ferial.

Por último se hallan 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:

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

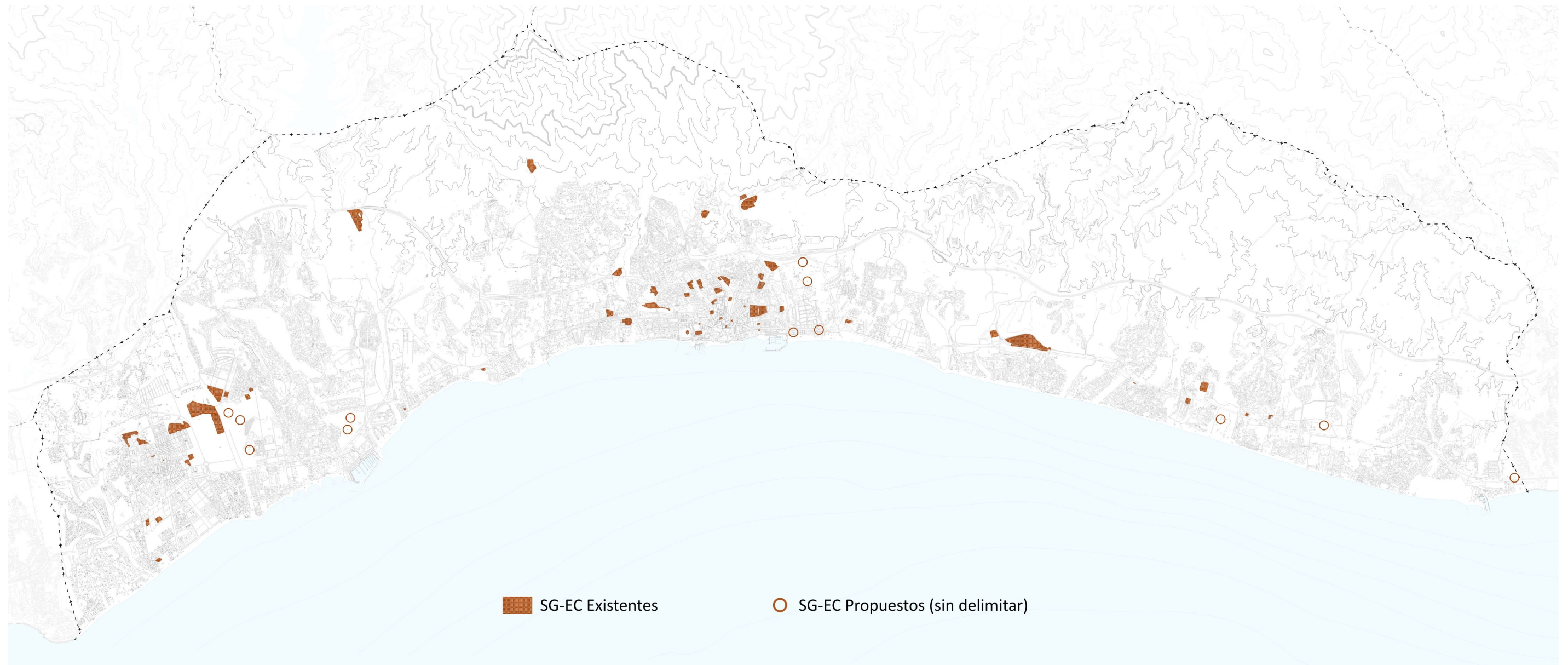
Por otra parte, el conjunto de Sistemas Generales de Equipamiento Comunitarios, en función de que satisfagan necesidades esenciales de la población se clasifican en dos grandes grupos: **Básicos** (como son los destinados al uso docente, deportivo, sanitario, asistencial, bienestar social, social-asociativo, cultural, funerario, mercados municipales y equipamientos de economía social) y **de Gestión** (administrativo-institucional y servicios públicos -seguridad y protección ciudadana, defensa, justicia, mantenimiento y limpieza, etc.-).

Cod.	Denominación	Superficies (m²s)	
		Existente, Funcional y en Uso	Existente No Funcional
SG-EC-3	Área polifuncional Alicate	18.209,22	
SG-EC-7	Mercado Municipal Divina Pastora	586,56	
SG-EC-8	IES Salduba	16.415,98	
SG-EC-10	Polideportivo Arquillo	10.762,34	
SG-EC-11	Area polifuncional. Sur de la Campana		5.641,18
SG-EC-19	IES Guadaiza	6.209,42	
SG-EC-28	Mercado Municipal (San Pedro Alcántara)	1.013,29	
SG-EC-33	IES Guadalpín	10.344,95	
SG-EC-35	IES Sierra Blanca	10.042,35	
SG-EC-39	Mercado Municipal (Marbella)	3.396,76	
SG-EC-40	Polideportivo Paco Cantos	21.404,17	
SG-EC-44	Polideportivo La Campana	36.682,46	
SG-EC-47	Polideportivo Bello Horizonte	4.905,17	
SG-EC-49	IES Nueva Andalucía	5.700,36	
SG-EC-54	Polideportivo Arroyo Primero	21.723,03	
SG-EC-55	IES Rio Verde	6.084,02	
SG-EC-56	IES Vega del Mar	10.339,82	
SG-EC-57	IES Victoria Kent	5.559,97	
SG-EC-61	IES Profesor Pablo del Saz	8.538,73	
SG-EC-63	Área Deportiva Guadaiza		
SG-EC-65	Campo de fútbol Vigil de Quiñones	11.317,99	
SG-EC-72	IES Cilniana	12.536,88	
SG-EC-73	Área polifuncional Arroyo Guadalpín		12.922,74
SG-EC-74	IES Bahía de Marbella	4.618,40	
SG-EC-75	IES La Azucarera	5.750,15	
SG-EC-77	Escuela Municipla de Música y Danza - Auditorio	2.517,77	
SG-EC-78	Pabellón Polideportivo San Pedro Sur	7.228,14	

Tabla 11: SS.GG. de Equipamiento Comunitario de rango ciudad

Cod.	Denominación	Zona Territ.	Clase de Suelo	Situación	Uso	Tipo	Superficie (m²s)	Cod.	Denominación	Zona Territ.	Clase de Suelo	Situación	Uso	Tipo	Superficie (m²s)
SG-EC-1	Museo del Grabado	MB	Urbano	Existente	Cultural	Básico	540,72	SG-EC-41	Tenencia de Alcaldía de Nueva Andalucía	NA	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	De Gestión	3.169,73
SG-EC-2	Estadio Municipal San Pedro Alcántara	SP	Rústico	Existente	Deportivo	Básico	32.492,55	SG-EC-42	Albergue Juvenil África	MB	Urbano	Existente	Asistencial-Bienestar Social	Básico	8.585,62
SG-EC-3	Área polifuncional Alicate	CH	Urbano	Existente a ampliar	Servicios Públicos	De Gestión	18.209,22	SG-EC-43	Basílica Vega del Mar	SP	Urbano	Existente	Cultural	Básico	4.355,66
SG-EC-4	Centro de Servicios Mancomunidad Municipios Costa del Sol Occidental	CH	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	De Gestión	2.034,32	SG-EC-44	Polideportivo La Campana	NA	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	36.682,46
SG-EC-5	Comandancia de Marina	MB	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	De Gestión	391,85	SG-EC-45	Tenencia de Alcaldía de las Chapas	CH	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	De Gestión	2.566,11
SG-EC-6	Cementerio Virgen del Carmen	MB	Urbano	Existente	Funerario	Básico	6.717,77	SG-EC-46	Centro Especializado de Tecnificación de Gimnasia Rítmica	MB	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	2.411,26
SG-EC-7	Mercado Municipal Divina Pastora	MB	Urbano	Existente	Mercados Municipales	Básico	586,56	SG-EC-47	Polideportivo Bello Horizonte	RR	Urbano	Existente a ampliar	Deportivo	Básico	4.905,17
SG-EC-8	IES Salduba	SP	Urbano	Existente	Docente	Básico	16.415,98	SG-EC-48	Biblioteca	MB	Urbano	Existente	Cultural	Básico	3.121,49
SG-EC-9	Ciudad de la educación y el conocimiento	SP	Rústico	Propuesto	Docente	Básico		SG-EC-49	IES Nueva Andalucía	NA	Urbano	Existente	Docente	Básico	5.700,36
SG-EC-10	Polideportivo Arquillo	SP	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	10.762,34	SG-EC-50	CC Trapiche de Guadaiza	SP	Urbano	Existente	Cultural	Básico	5.337,89
SG-EC-11	Area polifuncional Sur de la Campana	NA	Urbano/Rústico	Existente a Ampliar	Servicios Públicos	De Gestión	5.641,18	SG-EC-51	Área polifuncional Las Dunas	CH	Urbano	Propuesto	Servicios Públicos	De Gestión	
SG-EC-12	Centro Cultural "El Cable"	MB	Urbano	Propuesto	Cultural	Básico		SG-EC-53	Área polifuncional San Pedro Alcántara	SP	Rústico	Existente	Servicios Públicos	De Gestión	83.887,30
SG-EC-13	Palacio de los deportes Elena Benítez	SP	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	43.350,46	SG-EC-54	Polideportivo Arroyo Primero	MB	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	21.723,03
SG-EC-14	Palacio de Congresos	NG	Urbano	Existente	Social-Asociativo	Básico	13.977,23	SG-EC-55	IES Rio Verde	MB	Urbano	Existente	Docente	Básico	6.084,02
SG-EC-15	Juzgados	MB	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	De Gestión	2.133,20	SG-EC-56	IES Vega del Mar	SP	Rústico	Existente	Docente	Básico	10.339,82
SG-EC-16	Estadio Municipal de Marbella Antonio Lorenzo Cuevas	MB	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	24.668,52	SG-EC-57	IES Victoria Kent	MB	Urbano	Existente	Docente	Básico	5.559,97
SG-EC-17	Hospital Comarcal Costa del Sol	RR	Urbano	Existente a ampliar	Sanitario	Básico	103.893,37	SG-EC-58	Teatro Ciudad Marbella	MB	Urbano	Existente	Cultural	Básico	1.312,11
SG-EC-18	Mancomunidad de municipios de la Costa del Sol Occidental	CH	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	De Gestión	602,45	SG-EC-59	Plaza de Toros Marbella. CPAPM Plaza de Toros	MB	Urbano	Existente	Cultural	Básico	6.851,50
SG-EC-19	IES Guadaiza	SP	Urbano	Existente	Docente	Básico	6.209,42	SG-EC-60	CC Cortijo Miraflores	MB	Urbano	Existente	Cultural	Básico	6.860,80
SG-EC-20	Centro de convenciones Holanducía	NA	Urbano	Propuesto	Social-Asociativo	Básico		SG-EC-61	IES Profesor Pablo del Saz	MB	Urbano	Existente	Docente	Básico	8.538,73
SG-EC-22	Auditorio La Cantera	NG	Rústico	Existente	Cultural	Básico	23.093,29	SG-EC-62	Complejo Polideportivo Antonio Serrano Lima	MB	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	18.023,90
SG-EC-23	Ciudad del Deporte	MB	Rústico	Propuesto	Deportivo	Básico		SG-EC-63	Área Deportiva Guadaiza	NA	Rústico	Propuesto	Deportivo	Básico	
SG-EC-24	Ciudad de la Justicia	MB	Urbano	Propuesto	Administrativo-Institucional	De Gestión	38.524,63	SG-EC-64	CC Hospital Real de la Misericordia - Hospitalillo	MB	Urbano	Existente	Cultural	Básico	706,25
SG-EC-25	Andalucia LAB	CH	Urbano	Existente	Economía social	Básico	6.581,31	SG-EC-65	Campo de fútbol Vigil de Quiñones	MB	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	11.317,99
SG-EC-26	Área polifuncional Marbella	MB	Rústico	Propuesto	Servicios-Públicos	De Gestión		SG-EC-66	Área polifuncional Estación Ferrocarril San Pedro Alcántara	SP	Rústico	Propuesto	Servicios Públicos	De Gestión	
SG-EC-27	Tenencia de Alcaldía San Pedro Alcántara	SP	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	De Gestión	224,83	SG-EC-67	Área polifuncional Estación Ferrocarril Puerto Banús	NA	Urbano	Propuesto	Servicios Públicos	De Gestión	
SG-EC-28	Mercado Municipal (San Pedro Alcántara)	SP	Urbano	Existente	Mercados Municipales	Básico	1.013,29	SG-EC-68	Área polifuncional Estación Ferrocarril Marbella Centro	MB	Urbano	Propuesto	Servicios Públicos	De Gestión	
SG-EC-29	Cementerio San Pedro Alcántara	SP	Urbano	Existente	Funerario	Básico	7.281,14	SG-EC-69	Área polifuncional Estación Ferrocarril Hospital Costa del Sol	RR	Urbano	Existente a ampliar	Servicios Públicos	De Gestión	16.333,63
SG-EC-30	Villa Romana de Rio Verde	NG	Urbano	Existente	Cultural	Básico	751,11	SG-EC-70	Área polifuncional Estación Ferrocarril Elviria	CH	Urbano	Propuesto	Servicios Públicos	De Gestión	
SG-EC-31	Castillo Trapiche	MB	Urbano	Existente	Cultural	Básico	11.965,61	SG-EC-71	Área polifuncional Estación Ferrocarril Calahonda	CH	Rústico	Propuesto	Servicios Públicos	De Gestión	
SG-EC-32	Cuartel de la Guardia Civil. El Ancón	NG	Urbano	Existente	Servicios Públicos	De Gestión	2.282,17	SG-EC-72	IES Cilniana	RR	Urbano	Existente	Docente	Básico	12.536,88
SG-EC-33	IES Guadalpín	NG	Urbano	Existente	Docente	Básico	10.344,95	SG-EC-73	Área polifuncional Arroyo Guadalpín	NA	Urbano	Propuesto	Servicios Públicos	De Gestión	12.922,74
SG-EC-34	Ayuntamiento de Marbella	MB	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	De Gestión	1.499,76	SG-EC-74	IES Bahía de Marbella	MB	Urbano	Existente	Docente	Básico	4.618,40
SG-EC-35	IES Sierra Blanca	MB	Urbano	Existente	Docente	Básico	10.042,35	SG-EC-75	IES La Azucarera	SP	Urbano	Existente	Docente	Básico	5.750,15
SG-EC-36	Cuartel de la Guardia Civil. Leganitos	MB	Urbano	Existente	Servicios Públicos	De Gestión	3.853,06	SG-EC-76	Convento La Trinidad	MB	Urbano	Existente	Cultural	Básico	166,67
SG-EC-37	Policia Nacional	MB	Urbano	Existente	Servicios Públicos	De Gestión	1.638,53	SG-EC-77	Escuela Municipal de Música y Danza. Auditorio	MB	Urbano	Existente	Docente	Básico	2.517,77
SG-EC-38	Cementerio San Bernabé	MB	Urbano	Existente	Funerario	Básico	10.743,50	SG-EC-78	Pabellón Polideportivo San Pedro Sur	SP	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	7.228,14
SG-EC-39	Mercado Municipal (Marbella)	MB	Urbano	Existente	Mercados Municipales	Básico	3.396,76	SG-EC-79	Hacienda de Toros	NG	Rústico	Existente	Servicios Públicos	De Gestión	49.516,21
SG-EC-40	Polideportivo Paco Cantos	MB	Urbano	Existente	Deportivo	Básico	21.404,17	SG-EC-80	Edificio Multiusos	MB	Urbano	Existente	Administrativo-Institucional	De Gestión	459,68







proximidad a redes ciclistas y de aparcamientos, existentes o propuestos por el PGOM, el PMUS o, en su caso, por el propio Estudio de Movilidad del equipamiento comunitario a implantar.

- Deberán resolver su conexión con las infraestructuras existentes teniendo preferencia aquellas localizaciones que supongan un menor coste de operación y mantenimiento de las mismas.

II. LOS CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN DE LA FUNCIONALIDAD DE LOS SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO. CONDICIONES DE USO

Los Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario se destinarán, en principio, al uso pormenorizado que se establece en el presente Plan General o al que en su caso se establezca en los instrumentos de ordenación detallada.

En caso de que el instrumento de ordenación no especifique el uso pormenorizado al que se destine un determinado Sistema General de Equipamiento Comunitario, podrá optarse por cualquiera de los usos pormenorizados correspondientes a dicho uso dotacional.

No obstante, en las parcelas de Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario que tengan asignado un uso pormenorizado determinado, salvo indicación expresa en este Plan General, podrán implantarse uno o varios de los restantes usos pormenorizados del uso global de equipamiento comunitario, siempre que, en su caso, al menos el 50% de la superficie se destine al uso que se respete la superficie mínima destinada a dicho uso que, en su caso, hubiera establecido el instrumento de ordenación detallada.

Sin perjuicio de lo anterior, los Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario podrán destinarse a cualquiera de los usos pormenorizados del uso global de equipamiento comunitario diferentes al previsto en el Plan General o en los instrumentos de ordenación detallada. El cambio de uso tendrá que justificarse en atención a las necesidades de cada zona debiendo acreditarse que los terrenos en cuestión no son necesarios para el uso pormenorizado inicialmente previsto. La justificación que posibilite el cambio de destino deberá valorar la funcionalidad, distribución de los usos o tipos de equipamiento comunitario que se propongan en la zona donde se implanten. El cambio de destino del uso de equipamiento comunitario no podrá afectar al estándar, que para el caso concreto, haya podido fijar la legislación urbanística vigente.

Los usos permitidos en las áreas polifuncionales:

- Podrán ser cualquiera de los usos pormenorizados de equipamiento comunitario público, en atención a las necesidades del área funcional en la que se incluya.

El Área polifuncional San Pedro Alcántara podrá albergar un Centro de Recepción de Visitantes del Parque Nacional Sierra de las Nieves, que

además, pudiera ser el punto de partida de un recorrido que conectase con movilidad sostenible el municipio con el Parque.

- En las áreas polifuncionales vinculadas al Corredor ferroviario de la Costa del Sol, además de los usos dotacionales se podrán establecer como compatibles aquellos otros propios del carácter de centralidad de estas áreas y de su vinculación al transporte público. En cualquier caso en la ordenación que se establezca se deberá destinar al menos el 50% de la superficie a dotaciones públicas.

Sistema General Hospital Comarcal. Se permitirán usos complementarios vinculados al uso sanitario como el asistencial-bienestar social o aquellos otros propios del uso dotacional de movilidad que contribuyen a un mejor desarrollo de la actividad hospitalaria como son aparcamientos, helipuertos etc.

Los Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario Deportivos:

- Además de elementos de la Red Complementaria y de la Red Especial del Plan Local de Infraestructuras Deportivas podrá albergar equipamientos de la Red Básica de carácter municipal o supralocal.
- El Sistema General destinado a la Ciudad del Deporte deberá contar, con carácter orientativo, con una pista de atletismo tipo ATL-4 y un aforo de 2.000 espectadores; un centro de natación compuesto por diversas piletas (PAL-4 y PCU-4), una de ellas destinada a la competición y con un aforo de 1.000 espectadores y un pabellón polideportivo (PAB-3 a 4) que pueda albergar competiciones a nivel nacional y con un aforo mínimo de 1.000 espectadores.
- Tanto el programa a incluir como la ordenación que se establezca deberán contar con un informe favorable de la Delegación de Deportes.
- Los usos pormenorizados permitidos en la Ciudad de la Educación y el Conocimiento serán, con carácter preferente, tanto públicos como privados, el de economía social (viveros de empresas, centros de innovación, observatorios y nuevos yacimientos de empleo), el docente (centros de formación y universitarios), asistencial-bienestar social (residencias de estudiantes) y, con carácter complementario, el deportivo y el administrativo-institucional.

Podrá estar incluido en un ATU-NU con un uso global productivo que esté vinculado a la formación, la investigación y la innovación.

III. CONDICIONES DE EDIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

Corresponde al instrumento que establezca la ordenación detallada establecer las condiciones de edificación de los Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario.

Las condiciones de edificación de los Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario serán las propias de la zona donde se ubiquen, salvo que por

necesidades funcionales del propio sistema o por la singularidad del uso previsto y con objeto de establecer hitos en el paisaje urbano se opte por parámetros de edificación diferenciados de los del entorno.

En defecto de previsión expresa en los instrumentos de ordenación detallada, se seguirán las siguientes reglas de integración de la edificación en su entorno:

- Altura: Se fija una altura máxima de PB+3 si bien no podrán superar en más de una planta la máxima permitida en su entorno urbano salvo que se justifique la necesidad de una altura superior.

Para los hospitales no se establece número de plantas máximo, aunque en edificación exenta, deberán separarse de los linderos en una distancia igual a la mitad de la altura de cada cuerpo o bloque de la edificación.

Los estadios y pabellones deportivos cubiertos podrán alcanzar la altura que requiera la instalación, debiendo resolver el proyecto el tratamiento de las medianeras resultantes, en su caso.

- Ocupación máxima: 100 %, salvo que esté ubicado en una zona en la que predomine la edificación no alineada a vial en cuyo caso, el equipamiento deberá respetar el mismo retranqueo que las parcelas colindantes, salvo que se justifique la necesidad de una alineación diferente.

No obstante, el Ayuntamiento podrá fijar justificadamente unas condiciones diferentes en el propio Proyecto de Edificación.

- Edificabilidad máxima: 2 m²/m²s. Para los hospitales y edificios administrativos será la resultante de aplicar los restantes parámetros.

No obstante, el Ayuntamiento podrá fijar justificadamente unas condiciones diferentes en el propio Proyecto de Edificación.

Los Sistemas Generales de Equipamientos existentes en ningún caso quedarán en situación jurídica de inadecuación y se podrán realizar en ellos las obras de conservación, consolidación, rehabilitación y reforma, así como las de ampliación necesarias para asegurar la funcionalidad a la que se destinan.



7.4.- SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

7.4.1.- INTRODUCCIÓN

Las conclusiones generales a las que se han llegado en la fase previa de análisis y diagnóstico sobre la caracterización territorial dispersa y difusa de Marbella, junto con el objetivo de conseguir un **urbanismo sostenible y de proximidad**, obligan 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, que fomente el reequilibrio modal entre automóvil, transporte público, movilidad peatonal y ciclista, así como impulsar infraestructuras de accesibilidad, intermodalidad y de aparcamientos disuasorios.

De los **elementos estructurantes** que establece el planeamiento general destacan a efectos de contribuir a la movilidad sostenible los que tienen que ver con la concepción de las infraestructuras viarias y de aparcamiento, de transporte, incluyendo también como modos de transporte el ciclista y peatonal. Por tanto, en los siguientes apartados se identifican los **Sistemas Generales de Movilidad** que forman parte del esquema de los elementos estructurantes del territorio de Marbella, entendiendo por estructurantes los elementos identificados como Sistemas Generales de Redes Viarias, de Aparcamientos, las Estaciones e Intercambiadores, Sistema Ferroviario, Puertos, Centros Logísticos (o Estaciones de Transporte de Mercancías), Helipuertos y la Redes Ciclopeatonales de carácter estructurante.

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 de proximidad territorial, metropolitana y urbana y priorizando en las centralidades urbanas la movilidad peatonal y ciclista.

El objetivo último al que debe tender la planificación urbana, y con ella de manera coordinada la de movilidad, no debe ser otro que tratar de reducir

el incremento en el número y distancia de desplazamientos motorizados, apostar por medios de transporte alternativos con un impacto ambiental menor, y **reducir la dependencia en el vehículo privado**.

7.4.2.- NUEVOS CRITERIOS NORMATIVOS ESPECÍFICOS Y NUEVAS PRIORIDADES MODALES PARA LA ORDENACIÓN DEL SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD.

El **Art 61.2 LISTA** establece, entre otros, los criterios generales de ordenación urbanística en materia de movilidad (tanto para Sistemas Generales como Locales) concretándose en:

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

Asimismo, y en desarrollo de las determinaciones anteriores, el **Art. 81. RLISTA**, establece los criterios de ordenación de las dotaciones, estableciendo en su apartado c) referidas a las de movilidad las siguientes determinaciones más importantes:

1. Diseño de un **sistema intermodal** como el método más efectivo para garantizar la conectividad entre zonas de la ciudad.
2. Priorizar el uso de **transporte colectivo** que garantice el acceso a los principales núcleos residenciales, de empleo y equipamientos.
3. Creación de una **red ciclista** segura y de aparcamientos que sea una verdadera alternativa de movilidad para los ciudadanos.
4. Mejorar la **red peatonal** y conectarla con los principales equipamientos y servicios públicos de la ciudad y de áreas libres.
5. Creación de bolsas de **aparcamientos disuasorios** en conexión con otros medios de transporte.

Por tanto, en el marco del derecho a un desarrollo urbano sostenible, debe entenderse que **la movilidad se concibe como un pilar fundamental para conseguir entornos urbanos más sostenibles y orientados al ciudadano**.

Por otra parte, de acuerdo con las estrategias sectoriales vigentes en materia de movilidad, toda la ordenación del Sistema General de Movilidad propuesta parte de las nuevas prioridades modales establecidas como principio rector conducente a un nuevo modelo de movilidad sostenible en donde el **equilibrio modal** sea el fin último de todas las propuestas estructurantes y estrategias generales y específicos en la materia. Por tanto, se establece la siguiente jerarquía modal como principio rector para la ordenación general:

- **1º Los Peatones:** es el modo de desplazamiento más universal y además es el de menor impacto medioambiental y el más eficiente por m² de suelo público.
- **2º Las Bicicletas:** en un segundo escalón se sitúa la bicicleta por sus múltiples beneficios respecto a otros tipos 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, incluso mayores con bicicletas eléctricas.
- **3º El Transporte Público:** comparado con el coche, el transporte público es más eficiente, reduce emisiones contaminantes y necesita mucho 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 multimodalidad en la movilidad puerta a puerta.
- **4º Distribución Urbana de Mercancía (DUM):** algo fundamental en la actividad económica de las ciudades, toda vez que ayuda a reducir los desplazamientos privados en vehículo particular por motivos logísticos, siendo el tráfico logístico cada vez mayor.
- **5º Vehículo compartido:** ya que de este modo se reduce varias veces (tantas como n.º de viajeros) el consumo de energía y emisiones por viajero y kilómetro recorrido, se ocupa menos viario público y se comparten costes y tiempos de viaje.
- **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 clave y muy útil para reequilibrar el reparto modal.

7.4.3.- LAS BASES FUNCIONALES DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Se indican a continuación las **bases funcionalidades del espacio público viario** tenidas en cuenta en el modelo de ordenación para desplegar un nuevo modelo de movilidad que intente corregir los desequilibrios y avanzar en el concepto de desarrollo y movilidad sostenibles:

- **Incremento de las capacidades de los medios de transporte alternativos y sostenibles**, potenciando las condiciones que permitan a los ciudadanos poder caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de accesibilidad en el espacio público.
- **Contención de la expansión de los espacios dependientes del automóvil**, frenando la expansión del urbanismo dependiente de éste, invirtiendo su peso en el reparto modal al ser un gran consumidor de espacio público.



- **Reestructuración de la intramovilidad e intermovilidad entre barrios** con base en una accesibilidad peatonal y ciclista sostenible en el barrio y una movilidad motorizada sostenible entre barrios. Asimismo, **jerarquización de 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. Con la implantación del concepto de supermanzanas se pretende generar redes de transporte más sostenible al poder destinar más espacio público a modos blandos que favorecen la ciudad de proximidad y maximiza la accesibilidad y utilidad del espacio público viario para el ciudadano como soporte de un nuevo modelo equilibrado y sostenible de movilidad.

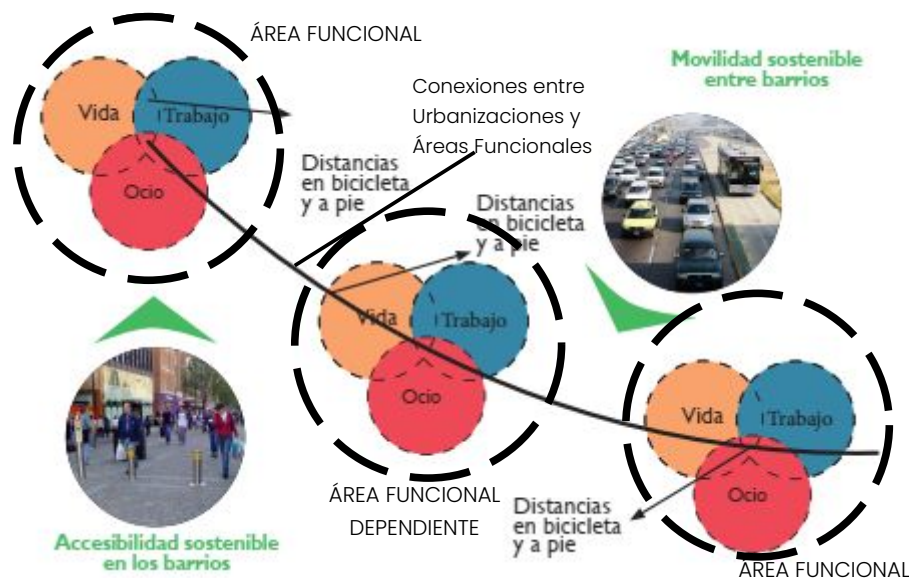


Figura 8: Accesibilidad sostenible en los barrios y movilidad sostenible entre barrios. Fuente: Dextre, 2007

7.4.4.- LA JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL DEL SISTEMA GENERAL VIARIO ESTRUCTURANTE

El sistema viario y su cobertura espacial debe estar correctamente jerarquizado para permitir los **intercambios de escala y modales** de manera eficaz. El espacio viario y su adecuación funcional debe planificarse de acuerdo con las nuevas funcionalidades que pretendan dar respuesta, desde las relaciones entre el territorio con la ciudad (entre áreas de proximidad motorizada), hasta las áreas de proximidad no motorizada y de coexistencia.

Respecto de los **Sistemas Generales de la Red Viaria**, estos se integran por los sistemas territoriales supralocales (Carreteras Estatales y Autonómicas) y municipales (Red Principal Urbana). La propuesta de la **jerarquización viaria y sus nuevas funcionalidades** en el nuevo PGOM de Marbella será la que se describe a continuación:

I. RED BÁSICA TERRITORIAL Y METROPOLITANA

Como **corredores litorales principales** existen las dos siguientes vías:

- **Autopista AP-7**, con funcionalidad de movilidad de largo recorrido y principal itinerario de conexión con el resto de Andalucía y la Península.
- **Autovía A-7**, con funcionalidad de medio recorrido de carácter metropolitano.
- Como **conexiones interiores** de carácter intercomarcal, comarcal e interurbanas se encuentran las siguientes vías de comunicación
- **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 también de conector interurbano y metropolitano entre Marbella y Ojén.
- **Carrera Convencional A-7176 de Istán** con funcionalidad de movilidad de corto recorrido de conexión hacia el interior y cuyo tramo entre la A-7 y Avda. Bulevar Príncipe Alfonso Hohenlohe (antigua N-340) tiene vocación de integración urbana a la vez que sirve de **conector metropolitano ciudad** entre la Autovía A-7 y el principal eje de distribución urbana en que se ha convertido dicha Avda.
- **Carretera convencional A-397 de Ronda**, que si bien el tramo de carácter más urbano que discurre dentro del término municipal ha sido cedido recientemente, mantiene en continuidad al TM su funcionalidad de conexión interior formando parte de la red básica de articulación autonómica, toda vez que aquel tramo sirve de **conector territorial metropolitano** entre la Autopista AP-7 y la Autovía A-7.

II. RED BÁSICA URBANA: RED PRINCIPAL

En un segundo nivel de jerarquía, existe 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** (urbana e interurbana) y los itinerarios de los vehículos y del transporte público configurando la red principal de la ciudad. Configura los **principales ejes urbanos distribuidores longitudinales y transversales** que facilitan la comunicación e intercambio con el viario territorial dando permeabilidad urbana y distribuyendo los flujos principales entre los diferentes barrios, áreas de centralidad, equipamientos y espacios productivos de la ciudad y de urbanizaciones o carreteras locales o provinciales de municipios colindantes.

Así en un primer nivel dentro de la Red Urbana principal se tienen aquellas **conexiones y vías locales interurbanas** realizadas con vías o carreteras locales de titularidad municipal. Son las siguientes:

- La **carretera local** (Viario Urbano Principal SGV-79) que articula la zona de las Chapas próxima al Hospital Comarcal Costa del Sol con el núcleo rural de Los Molineros y de Villena en Oién.

- La **carretera local** (Viario Urbano Principal SGV-90) que articula igualmente la zona norte de Elviria con la Urbanización La Mairena en el Término Municipal de Ojén.
- El **Viario Urbano Principal** propuesto (SGV-67) que articula la zona de Guadalmina Alta con el Término Municipal de Estepona a través de la Carretera A-7175 a Benahavís.

En un segundo escalón se encuentran aquellos viales urbanos e interurbanos, que, en continuidad unos con otros, discurren longitudinalmente de manera sensiblemente paralela a la Autovía A-7, tanto al norte como al sur de la misma (ambos sentidos), articulando principalmente las urbanizaciones del litoral, unas con otras, así como con el centro urbano de Marbella a través de la antigua travesía urbana de la N-340 (hoy día viario urbano SGV-01). Por tanto, en este segundo nivel se halla:

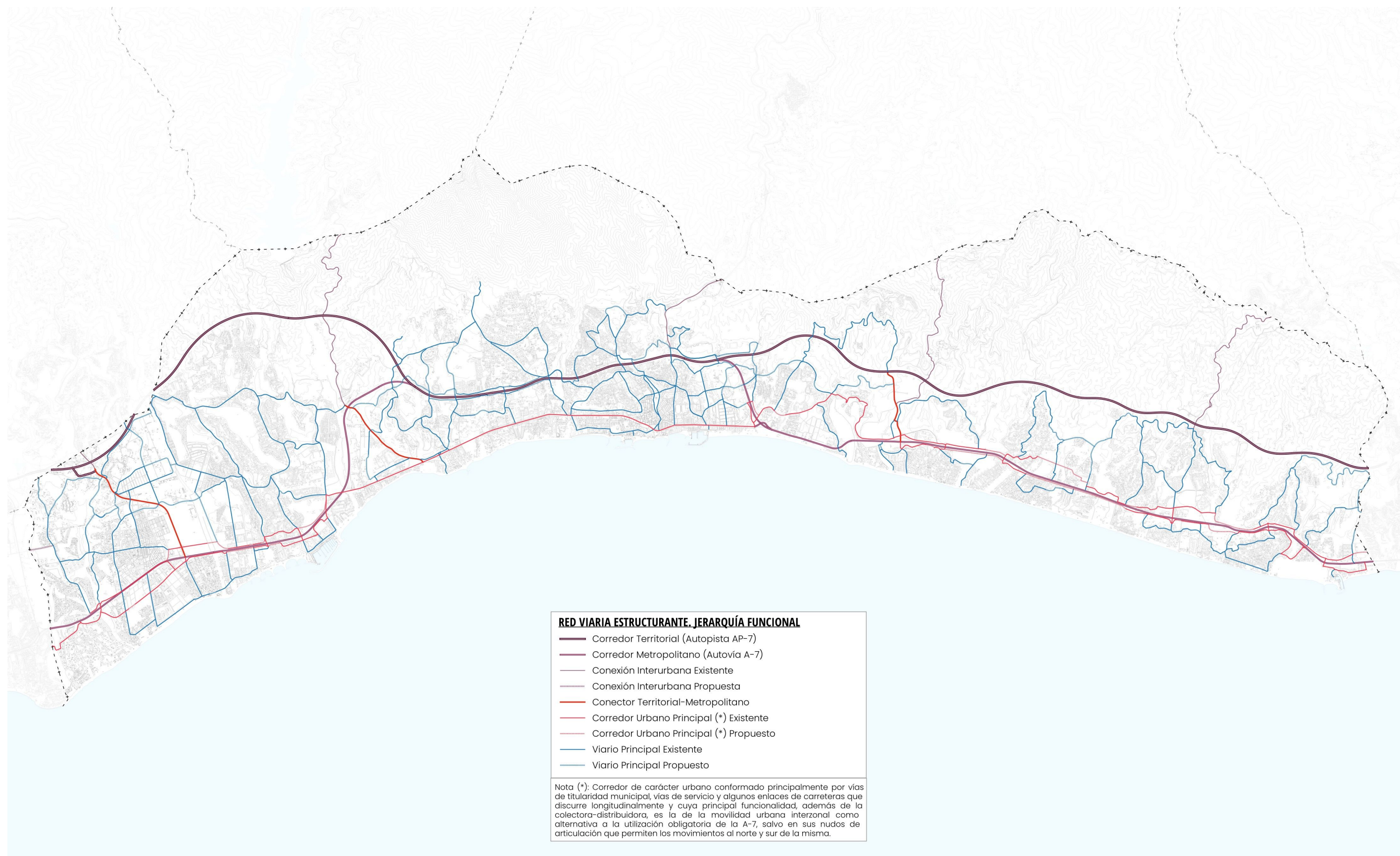
- **Corredor Urbano Principal** conformado principalmente por vías urbanas de titularidad municipal y vías de servicio (urbanas y de carreteras) que discurren paralela y longitudinalmente en torno a la A-7, y cuya funcionalidad principal es la movilidad urbana interzonal o entre urbanizaciones sin la utilización obligatoria (como única alternativa posible) de la A-7, salvo en sus enlaces de articulación. Debe matizarse que el tramo correspondiente a la antigua travesía urbana de la N-340 constituye en realidad un corredor urbano interno para los principales movimientos locales en su zona de influencia de barrios y equipamientos públicos sin tener vocación de ser alternativa alguna a la Variante de la A-7.

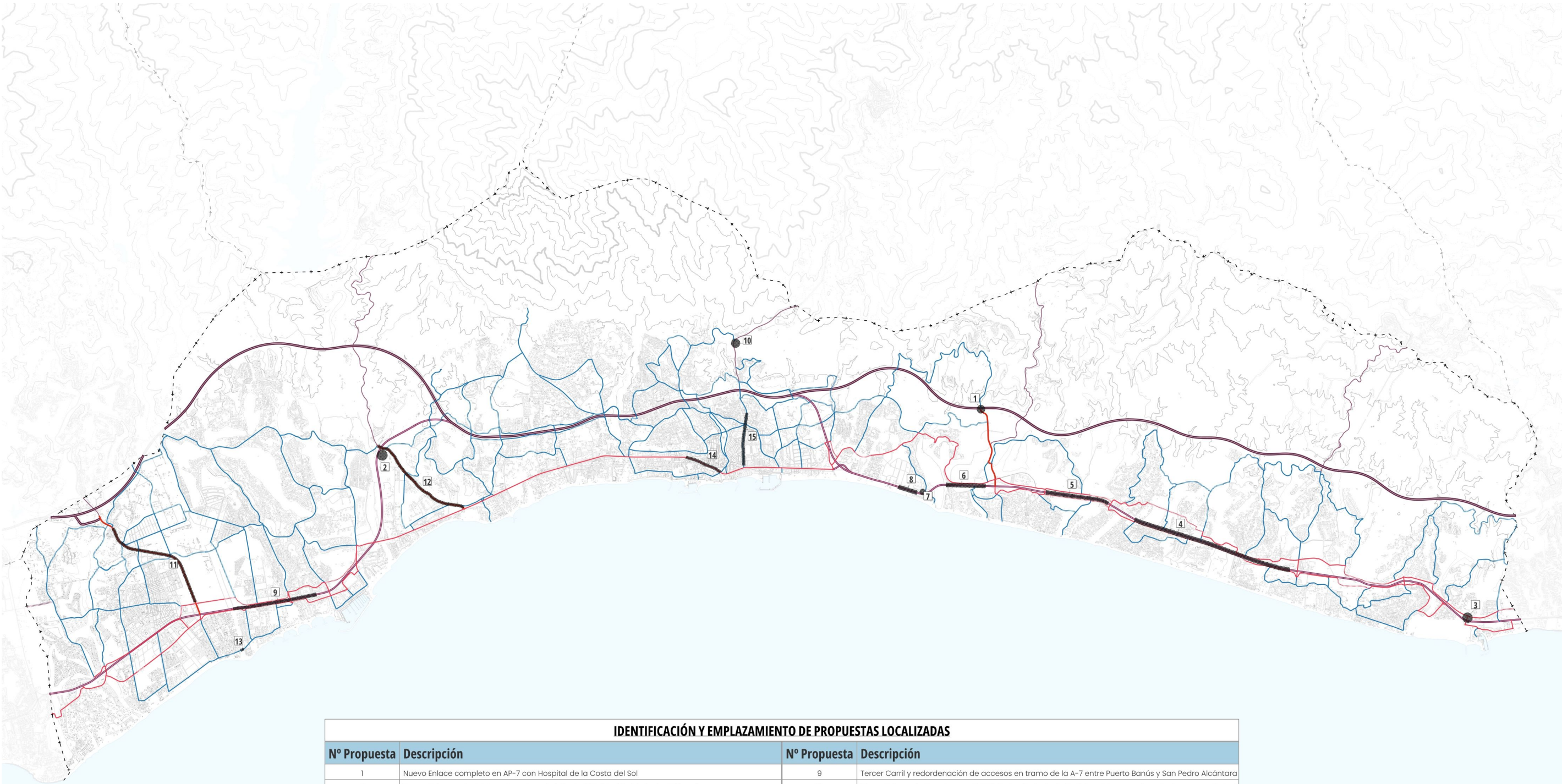
Por último, se encuentra la red viaria principal, tanto existente como propuesta, cuya funcionalidad es la articulación de los diferentes sectores y urbanizaciones de la ciudad:

- **Viario Principal**, conformado por el resto del viario de la Red Básica urbana cuya funcionalidad principal es la comunicación y articulación del sistema urbano con el sistema metropolitano y territorial, incluyendo las comunicaciones interurbanas, así como la articulación entre los diferentes sectores y áreas de proximidad, tanto a escala motorizada como no motorizada, de la ciudad. La funcionalidad colectora distribuidora dentro de los sectores y principales urbanizaciones de la ciudad dispersa, asimismo, también es prevalente. Dicha red es además el principal soporte de las líneas de transporte urbano y de la red de aparcamientos, tanto los de carácter urbano como disuasorio e intermodal.

Por tanto, existe la siguiente **jerarquía funcional de la red estructurante**, tanto existente como propuesta, tal y como se grafía en el siguiente plano esquema y, asimismo, se identifica en el Plano de Ordenación O2.2.2 Esquema de Elementos Estructurantes II, que se completa con la red de principales nudos de articulación, que asimismo se indican en el plano antes señalado:







IDENTIFICACIÓN Y EMPLAZAMIENTO DE PROPUESTAS LOCALIZADAS			
Nº Propuesta	Descripción	Nº Propuesta	Descripción
1	Nuevo Enlace completo en AP-7 con Hospital de la Costa del Sol	9	Tercer Carril y redordenación de accesos en tramo de la A-7 entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara
2	Nuevo Enlace en la A-7 con Carretera de Istán A-7176 (Sentido Marbella-Málaga)	10	Nuevo Enlace de Carretera en A-355 (Futuro Palacio de Justicia y futuros equipamientos comunitarios)
3	Remodelación en Ramales del Enlace de Cabopino en A-7 (Sentido Málaga-Marbella)	11	Duplicación de Calzada e Integración Urbana de Tramo Urbano cedido de la A-397 (Entre AP-7 y A-7)
4	Reordenación de Accesos y Vías de Servicio en Tramo de la A-7 (Zona Las Chapas)	12	Mejora de la Seguridad Vial e Integración Urbana Tramo de la A-7179 (Entre Enlace A-7 y N-340a)
5	Nuevos Carriles de Trenzado en Tramo de la A-7 (Entre Enlace Los Monteros y enlace El Rosario)	13	Puente sobre Río Guadaiza en sustitución de Vado Inundable (Zona de Cortijo Blanco)
6	Nuevos Carriles de Trenzado en el Tramo de la A-7 (Zona de Río Real)	14	Semipeatonalización Avda. Ricardo Soriano - Avda. Ramón y Cajal
7	Remodelación de Ramales de Enlace de Río Real en A-7 (Sentido Málaga-Marbella)	15	Reordenación de Sección Vial y Funcionalidad de Intersecciones en Avda. Huerta de Los Cristales
8	Reordenación de Acceso, Vía de Servicio y Carril de Trenzado en Tramo A-7 (Zona El Pinar)		

7.4.5.- PROPUESTAS LOCALIZADAS EN LAS REDES TERRITORIAL Y URBANA

A continuación se describen y justifican a escala estructural las propuestas localizadas e identificadas en el Plano de Ordenación O.02.2 Esquema de Elementos Estructurantes II, 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 Planes Espaciales o Instrumentos de Ordenación Detallada según las zonas en que se emplacen dichas propuestas localizadas se ubiquen en Suelo Rústico o en Suelo Urbano:

1. **Nuevo enlace completo en AP-7 con Hospital de la Costa del Sol.** Se propone un nuevo enlace de carretera completo a la altura aproximada del PK 189+000 de la AP-7, en las proximidades del paso superior del Carril del General y próximo al noroeste del Hospital de la Costa del Sol. Dicha propuesta que viene identificada, asimismo, en el POTCSO (en tramitación), viene a reubicar y sustituir funcionalmente el conector territorial-urbano ya planificado en el PGOU vigente al este de dicho equipamiento sanitario y sin haberse podido ejecutar. Dicho enlace se convertiría así en el principal nudo de articulación territorial-urbano en la zona de Las Chapas, e induciría sin duda un trasvase de tráfico de la Autovía A-7 a la propia Autopista AP-7 en ambos sentidos, al facilitar la comunicación con el equipamiento territorial para los movimientos de largo recorrido. La ordenación detallada habrá de llevarse a cabo con un Plan Especial, el cual tendrá que abordar previamente un Estudio de Tráfico y Capacidad de dicho enlace para confirmar su viabilidad funcional, por una parte, y por otra para definir la geometría concreta y, por tanto, el perímetro del espacio de suelo necesario para ejecutarlo.
2. **Nuevo enlace en la A-7 (sentido Cádiz-Málaga) con Carretera de Istán A-7176.** La A-7, en su tramo más occidental, tras abandonar el tronco común con la AP-7 y antes del túnel en la zona de Río Verde en sentido Cádiz-Málaga, aproximadamente en el PK 1048+500, cuenta con un semienlace en sentido Málaga-Cádiz, que articula en dicho sentido los movimientos con la Carretera de Istán A-7176 y con las urbanizaciones situadas al este y norte de Nueva Andalucía como Dama de Noche, Los Naranjos o Aloha. Sin embargo, los movimientos desde y hacia la A-7 en sentido contrario no están resueltos provocando un tráfico de paso hacia Marbella centro hasta Carretera de Istán y congestión en el enlace de la A-7 de Cristamar por los movimientos que vienen desde San Pedro o Estepona hacia las urbanizaciones referidas anteriormente. Por

tanto, el déficit estructural y funcional del semienlace anterior queda manifiesto, y si bien, cuenta con algunas dificultades técnicas, se considera clave completar dicho enlace para los movimientos en sentido Cádiz-Málaga, ya que de esta manera se facilita la articulación territorial entre la zona oeste de Marbella e Istán con dicho viario, además de permitir los movimientos de articulación entre el sistema metropolitano de la A-7 y la zona de Nagüeles. La ordenación detallada debería abordarse con la tramitación de un Plan Especial que incluirá un Estudio de Tráfico y Capacidad para confirmar viabilidad de la propuesta y definir su geometría y ocupación concreta de suelo a los efectos de su reserva, siendo su ubicación representada orientativa.

3. **Remodelación en ramales del Enlace de Cabopino en A-7 (Sentido Málaga – Marbella).** El primer enlace de Carreteras de la A-7 entrando por el este del t. m. de Marbella (sentido Málaga-Marbella), situado aproximadamente en el PK 1030+270, en las proximidades de los accesos al Puerto Deportivo de Cabopino, tiene una serie de disfuncionalidades e incumplimientos respecto de la normativa vigente de accesos a carreteras. Además de contener un ramal de conexión en sentido Marbella-Málaga con el tronco en Stop, con la falta de seguridad vial que ello genera, los ramales de salida y acceso en sentido contrario, son en realidad una vía de servicio en discontinuidad con accesos directos al sistema viario urbano y una estación de servicio. Si bien hay vías de servicio que acumulan la funcionalidad de ramal de enlace, en este caso respecto del tramo de salida, contiene varios accesos directos y próximos entre sí que incumplen la normativa vigente y le confieren un solape funcional impropio de este tipo de elementos viarios. Respecto del ramal de salida en vía de doble sentido, además de tener también accesos directos se conecta de manera ineficiente por longitud e inseguridad por su conexión en Stop con el tronco de la A-7, previa rotonda que facilita, asimismo, los accesos directos (sentido salida) en dicho punto desde la A-7 hacia las urbanizaciones de Artola Alta. Por tanto, se propone una remodelación de ramales cuya conexión de entrada y salida con el tronco cumpla la normativa de accesos y cuyos ramales tengan solo y exclusivamente dicha funcionalidad, conservándose la de vía de servicio del viario actual.
4. **Reordenación de Accesos y Vías de Servicio en Tramo de la A-7 (Zona de Las Chapas).** Principalmente localizadas entre el enlace de El Rosario (PK 1036+770) y el de Elviria (1033+400) de la A-7 en donde se encuentra un tramo importante de este sistema metropolitano donde las funcionalidades de movilidad y accesibilidad urbana no están bien resueltas y articuladas al encontrarse en el mismo una multitud de accesos directos en Stop al tronco de la autovía y una serie de tramos cortos de vías de

servicio con falta de continuidad y conexión entre los enlaces anteriores en ambos sentidos de circulación. Dicha sucesión de accesos en stop son muy peligrosos que además originan uno de los mayores problemas de movilidad en la A-7 en Marbella (junto con el tramo entre San Pedro y Puerto Banús), generando congestión por las interferencias de entradas y salidas sin carriles de cambio de velocidad adecuados y la pérdida del nivel de servicio en el tronco por la alteración circulatoria originada por los accesos, y por consiguiente y una falta de seguridad vial impropia de una autovía urbana. Es por ello, que se propone en este tramo de la A-7 la reordenación de accesos con la ejecución de nuevas vías de servicio paralelas al tronco y su conexión con los enlaces anteriormente referidos. En desarrollo de este plan general y a través de instrumentos de ordenación detallada que, en su caso, se desarrollen o impulsen se concretarán los ejes de las vías de servicio resultantes de la reordenación de accesos propuesta en el Esquema de Elementos Estructurantes II.

5. **Carriles de Trenzado y Vía de Servicio en el Tramo de la A-7 entre los enlaces de Los Monteros (PK 1037+890) y El Rosario (PK 1036+770).** En dicho tramo ocurre que el ramal de salida del enlace de El Rosario en sentido Málaga – Marbella se incorpora en Stop al tronco para 700 m más adelante en dicho sentido poder abandonarlo mediante carril de desaceleración de tipo directo hacia el enlace Los Monteros. Para resolver dicha disfuncionalidad y mejorar la capacidad y nivel de servicio en el tronco de este tramo se propone dos posibles alternativas. Una es la incorporación, ampliando plataforma en su propio dominio público existente, de un carril de trenzado que resuelva el cumplimiento normativo de conexiones mediante carriles de cambio de velocidad, en este caso, conectados entre sí mediante carril de trenzado. La otra es remodelar el ramal de enlace de entrada al tronco de la A-7 y crear una vía de servicio que conecte directamente la rotonda norte del enlace del Rosario con el de Los Monteros. En sentido contrario (Marbella – Málaga) ocurre lo mismo, el ramal de acceso desde el enlace Los Monteros se produce en Stop y habría que remodelar la conexión para disponer de un carril de cambio de velocidad unido con el de salida en el siguiente enlace (El Rosario). Como alternativa se propone remodelar parcialmente el enlace de Los Monteros conectándolo con una Vía de Servicio directamente con el enlace del Rosario. Con dicha propuesta lo que se pretende es que no se produzca afección al tráfico del tronco con los movimientos que se producen de entrada y salida de sendos enlaces, los cuales articulan a su vez las escalas metropolitana y urbana de accesos en dichas zonas urbanas (Urbanizaciones de Los Monteros y Elviria), así como en previsión de futuros sectores y desarrollos urbanos adyacentes en el tramo descrito.



6. **Nuevos carriles de trenzado en el tramo de la A-7 entre el enlace Los Altos de Marbella – Hospital CSO (PK 1038+735) y el acceso urbano a Santa Clara en sentido decreciente (PK 1039+400), así como desde el acceso a la zona de Bahía de Marbella en sentido creciente (PK 1039+075).** De manera similar al caso anterior, el ramal de acceso en sentido Málaga – Marbella se conecta al tronco en Stop, siendo uno de los que más perturban la fluidez del tráfico en el tronco en la zona de Las Chapas y a poco más de 500 m existe un acceso urbano mediante carril de cambio de velocidad de tipo directo. Dicha situación provoca una importante disminución del nivel de servicio que sería preciso solventar mediante la ejecución y conexión de ambos accesos con un carril de trenzado. De hecho, tal y como se apunta en la Memoria Informativa, existe un proyecto del MITMA del 2018 en tal sentido que, sin embargo, pese a su anuncio público de contratación, no se ha ejecutado. Además una vez que se conecte dicho acceso mediante nueva rotonda al vial urbano principal de doble sentido que discurre paralelo al norte, se podrá eliminar uno de los accesos directos más peligrosos en toda la A-7, que es el que conecta el sistema urbano con la A-7 justo antes del paso sobre Río Real. En el sentido contrario, sucede lo mismo desde el acceso directo al tronco y la salida a través del ramal del enlace Los Altos de Marbella- Hospital a tan solo 250 m, justo el desarrollo mínimo de trazado que debe tener un carril de trenzado. Se propone la ejecución de éste para articular los movimientos seguros a través de la A-7 que buscan salir por el enlace anterior en sentido Marbella – Málaga sin afección al tronco de la A-7 y mejorando la seguridad vial.
7. **Remodelación de Ramales de enlace de Río Real (PK 1039+920).** Dicho enlace carece de ramal de acceso a la A-7 en sentido Málaga – Marbella, dándose en la práctica a través de viario urbano y funciones similares al de una vía de servicio que, sin embargo, tras 250 m de trazado, se conecta a la A-7 mediante un acceso directo en Stop. Por tanto, para completar normativa y mejorar funcionalmente el enlace se propone la ejecución de un ramal de acceso con carril de cambio de velocidad, tal y como se contemplaba en proyecto redactado por el MITMA en 2018, que no se ha ejecutado, y como ya se indicaba en la Memoria Informativa. Por otra parte, el ramal de salida en sentido Marbella – Málaga se conecta al tronco en Stop que, sin embargo, por su peligrosidad, debería incorporar un carril de cambio de velocidad para afectar lo menos posible a la movilidad del tronco y mejorar notablemente la seguridad vial de la A-7.
8. **Reordenación de Acceso, Vía de Servicio y Carriles de Trenzado en tramo de la A-7 en la Zona de El Pinar.** En continuidad del nuevo ramal con su nuevo carril de cambio de velocidad que se propone

en sentido Málaga- Marbella en el enlace anterior, se propone la prolongación del mismo hasta conectar con el carril de cambio de velocidad de la vía de servicio que discurre paralela a la A-7 desde el PK 1040+400 hasta el enlace de acceso urbano con Marbella (Zona del Arco de Marbella), sirviendo a varios accesos directos dicha vía de servicio como al futuro Four Seasons, El Real y Lindasol. De esta manera se minimiza la afección entre dicho enlace y la accesibilidad urbana que proporciona la vía de servicio a todo el tramo norte de la A-7 por donde discurre. Cabe citar que dicha actuación está alineada con la proyectada por el propio MITMA en el *"Proyecto de construcción de vía de servicio, carriles de trenzado y cambio de velocidad. Autovía del Mediterráneo A-7, calzada sentido Cádiz. Carretera A-7, pp.kk. 184+600 (1040+400) y 188+200. (1036+800) Provincia de Málaga", que no se ha ejecutado.* En sentido contrario, se encuentra una conexión de un corto tramo de vía de servicio respecto del que se propone prolongar su longitud para dar mayor accesibilidad a toda la franja sur en dicho tramo de la A-7, promover la accesibilidad rodada y el cumplimiento de la servidumbre de acceso rodado a playas de la zona dado el déficit detectado en más de 1 km de litoral, y conectar dicha vía de servicio prolongada en más de 150 m con el ramal de enlace de salida en Torre Real, mediante carril de trenzado de unos 250 m. De esta manera, se facilita la accesibilidad a una importante franja del litoral y se mejora la funcionalidad y seguridad vial del enlace al contar con un carril de cambio de velocidad de tipo paralelo y no de tipo directo como el actual, en un enlace muy utilizado para los movimientos de salida hacia la Reserva de Los Monteros y las Urbanizaciones de Golf Río Real. Esta propuesta de reordenación está directamente relacionada funcionalmente y completa la del punto anterior de remodelación de ramales del enlace de Río Real, y que a su vez guarda relación con el proyecto del MITMA ya citado.

9. **Tercer Carril y reordenación de accesos con Vías de Servicio en Tramo de la A-7 entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara.** Este tramo es el principal punto negro desde el punto de vista de la movilidad y seguridad vial en Marbella, con recurrentes episodios de congestión en horas punta. Es el tramo entre Puerto Banús y el enlace con San Pedro y AP-7 (Tramo A-7 entre PK 1053+900 – 1051+050). Ello es debido principalmente a los solapamientos de movimientos urbanos e interurbanos y a su esquema de accesos directos (6) que además están muy próximos entre sí. Pues bien a fin de resolver en gran medida este problema y aumentar la capacidad del tramo afectado así como mejorar su nivel de servicio, se propone la **inserción de un tercer carril básico**, más la prolongación de los carriles correspondientes de cambio de velocidad existentes adaptados a la normativa en los accesos actuales de Puerto Banús y San Pedro Alcántara. Para ello, se propone la ampliación de la plataforma existente (variable entre

20-22 m) a una de sección ampliada de unos 28-30 m para dar cabida al citado tercer carril básico de circulación y adicionalmente la necesaria en los tramos prolongados de carriles de cambio de velocidad. No obstante dicha intervención debe ser completada en el tramo afectado, proponiendo una reordenación de accesos con la disposición de vías de servicio, que además de aumentar la capacidad del tronco por descarga parcial del tráfico local, mejorará sin duda las funciones de articulación entre las de movilidad y accesibilidad urbana en el tramo con la conexión de dichas vías con los enlaces y accesos a Puerto Banús y San Pedro. En concreto, en el sentido de completar la disposición de un **tercer carril** con la necesaria y previa reordenación de accesos urbanos, se proponen las siguientes actuaciones específicas necesarias y complementarias:

- **Entre el enlace de Nueva Andalucía y el de San Pedro en sentido Málaga- Cádiz:** Eliminación de los accesos directos (3) interceptándolos con una nueva Vía de Servicio de Carreteras que discurra paralela al tronco sensiblemente, insertada en su zona de dominio público legal generada tras la ampliación de plataforma y cuyas conexiones con el mismo se realizan con sendos carriles de cambio de velocidad, siendo a su vez el de desaceleración un carril de trenzado de 250 m en continuidad del de aceleración del ramal de acceso desde el enlace anterior. El de aceleración podría continuar hasta conectar con el carril de desaceleración de tipo directo del ramal de salida del enlace de San Pedro, convirtiéndose así en carril de trenzado para lo cual sería necesario aumentar el tablero del paso superior existente sobre el río Guadaiza, sin perjuicio de reordenar la sección viaria corrigiendo el trazado del eje de la A-7 en el tramo habida cuenta de su geometría actual en planta, y sacrificando uno de los dos carriles infrutilizados de la vía de servicio del sentido contrario para ganar parcialmente ese espacio. Además, en dicho tramo, sin perjuicio de la mejora de conectividad y movilidad del nuevo vial urbano que conecta Nueva Andalucía con la rotonda norte del enlace de San Pedro y nuevo nudo urbano mediante rotonda en Avda. Oriental (frente al Centro de emergencias 061), que facilita la conectividad directa entre Nueva Andalucía y el Bulevar de San Pedro, se valorará adicionalmente la viabilidad de un nuevo acceso desde la A-7 hacia la Avda. Luis Braille, si bien de la normativa de trazado actual y de accesos deja poco margen para esta actuación específica.
- **Entre el enlace de San Pedro y Nueva Andalucía, en sentido Cádiz – Málaga:** Implantación de nueva vía de servicio en continuidad de uno de los 2 carriles de la ya existente desde el PK 1052+150, que recoja al sur de la A-7 los accesos directos actuales en dicho tramo. Dicha Vía de Servicio continuaría hasta conectar con la actual vía de servicio con funciones de ramal para las salidas hacia el enlace (rotonda sur) de Nueva Andalucía.



IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS VIARIOS DEL ESQUEMA DE ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL SISTEMA GENERAL VIARIO EXISTENTE Y PROPUESTO					
ID	DESCRIPCIÓN Y FUNCIONALIDAD	ESCALA	JERARQUÍA	CATEGORÍA	ORDENACIÓN PROPUESTA
SGC-01	Autopista del Mediterráneo AP-7 (incluso tronco común con la Variante de la A-7)	Territorial	Red Básica	Largo Recorrido	Existente, con propuestas de actuación localizada (Ver nº1)
SGC-02	Autovía del Mediterráneo A-7 (salvo tronco común con la AP-7)	Metropolitana	Red Básica	Medio Recorrido	Existente, con propuesta de actuación localizadas (Ver n.º2, n.º3, n.º4, n.º5, n.º6, n.º7, n.º8, n.º 9)
SGC-03	Carretera Convencional A-355 de Ojén	Intercomarcal	Red Básica	Interurbana (Medio Recorrido)	Existente, con propuestas de actuación localizada (Ver n.º 10)
SGC-04	Carretera Convencional A-7176 de Istán	Comarcal	Red Básica	Interurbana (Corto Recorrido)	Existente, con propuestas de actuación localizadas (Ver n.º 11.)
SGV-01	Antigua travesía urbana de la N-340, incluso sus vías de servicio y nudos	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente, con propuestas de ordenación de tramos localizados (ver n.º 14) y de nuevas vías de servicio e inserción de algunas rotondas para mejora de la articulación urbana
SGV-02	Ronda Urbana Marbella	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-03	Avda. Luque de Lerma-Serenata y Avda. Huerta de Los Cristáles	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente, con propuestas de actuación localizadas de reordenación viaria estructural (Ver n.º 15)
SGV-04	Avda. Nabeul-Doctor Maiz Vinals	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-05	Calle Salvador Rueda – Calle de jeddah	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-06	Calle Jacinto de Benavente – Avda. del Mercado	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-07	Calle Antonio Belón- Camilo José Cela- Arturo Rubinstein	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-08	Avada. José Manuel Vallés-Arroyo Primero-Príncipe de Vergara- nuevos elementos	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-09	Avda. Las Albarizas-Calle Platino-Calle Hierro-Nuevos elementos a enlace Bello Horiz.	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-10	Calle Uranio – Nuevos elementos elementos de ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-11	Prolongación Calle Fray Agustín de Pascual – Nuevos elementos de ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-12	Continuación SGV-11 hacia Bello Horizonte con nuevos elementos viarios bajo A-7	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-13	Avda. del Trapiche-Padre Paco Ostos-Camino del Trapiche hasta conexión A-355	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-14	Pº Las Magnolias - Avda. La Florida - Calle Los Juncos – Nuevos elementos de ordenación hasta conexión con A-355 en rotonda norte del enlace La Cañada	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-15	Tramo Calle Fernando VII- Tramo Calle Carlos III- Nuevo paso en túnel en la A-7/AP-7	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-16	Tramo Calle Padre Paco Ostos – Calle Francisca lo Casaux – Calle La Parra – Tramo Avda. La Florida	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-17	Nuevo elemento viario de conexión por el Camino del Trapiche hasta conexión Camino Doña Paquita	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-18	Calle Padre José vera y Acceso a Puerto Deportivo Virgen del Carmen de Marbella	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-19	Calle Isaac Peral y Accesos a Puerto Pesquero-Deportivo de La Bajadilla	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-20	Avda. Jaime de Mora – Avda. de Instán – Arrabal la Virginia – Tramo Calle Albinoni	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-21	Camino del Pinar – Avda. de Buchinger - Calle Albinoni hasta accesos al StarLite	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-22	Avda. Bulevar Ashmawi	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-23	Tramo Calle Claveles - Calle Margarita – Nuevos Elementos - Calle Virgen de Begoña	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-24	Calle Santillana del Mar – Urb. Altos de Salamanca – Nuevos Elementos ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-25	Urb. Monte Paraíso. Lomas del Rey – Urb. La Capellanía-Nuevos Elementos ordena.	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-26	Avda. Conde Rudi- Tramo Calle Claveles – Nuevos Elementos de Ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-27	Cno. de Los Manchones – C\ Torre de Hércules – C\ Nerja – Nuevos Elementos	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-28	Calle Lago de Los Cisnes – Calle Sierra de Cazorla	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-29	Nuevos Elementos viarios a partir del Camino Los Manchones hasta A-7176	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-30	Calle Sierra Ronda – Calle Sierra Bermeja – Calle Sierra Istán – Calle Sierra Cazorla	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-31	Tramo Bulevar Rey Fahd – Urb. Jardines Persas	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-32	Urb. Lomas de Río Verde – El Oasis de Marbella – Nuevos Elementos viarios	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM

IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS VIARIOS DEL ESQUEMA DE ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL SISTEMA GENERAL VIARIO EXISTENTE Y PROPUESTO					
ID	DESCRIPCIÓN Y FUNCIONALIDAD	ESCALA	JERARQUÍA	CATEGORÍA	ORDENACIÓN PROPUESTA
SGV-33	Camino del Ángel – Avda. del Padro – Calle Sirio	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-34	Avda. Príncipe Salman – Urb. Los Olivos I	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-35	Urb. La Alzambra y Nuevos elementos viarios hasta Calle El Califa	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-36	Calle Comunidad San Javier (Urb. Los Olivos) – Tramo Calle de Las Torres	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-37	Avda. Pilar Calvo – Calle El Califa – Avda. Del Prado	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-38	Calle Los Lirios – Calle Las Acacias – Calle Las Violetas	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-39	Avda. de Los Girasoles – Avda. Calderón de La Barca	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-40	Calle Real	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-41	Accesos Urbanos a Zona de Puerto Banús desde la A-7 (	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener*
SGV-42	Avda. Rotary International – Avda. Playas del Duque	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-43	Avda. José Banús – Avda. de Julio Iglesias – Avda. de Las Naciones Unidas	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-44	Calle Antonio El Bailarín – Calle Segismundo Moret – Tramo Calle Los Granados	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-45	Avda. Edgar Naville- Calle Coco Beach -Calle Rafael Alberti – Avda. Carlos Cano	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-46	Calle Ana de Austria – Calle Isabel de Balois -	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-47	Via Sin Nombre – Tramo Avda. Oriental – Nuevos elementos de ordenación viarios	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-48	Calle Río Velga – Avda. Miguel de Cervantes – Calle Sirio	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-49	Calle Sin Nombre – Calle Quevedo – Nuevos elementos de ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-50	Tramo Avda. Miguel de Cervantes – Calle Grabiél García Márquez – Nuevos elementos viarios	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-51	Tramo Urbano Cedido de la antigua carretera de Ronda A-397	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener y propuesta de actuación localizada (Ver n.º 11)
SGV-52	Nudo Urbano de Articulación sobre la antigua carretera de Ronda A-397	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-53	Carril del Potril – Nuevos Elementos viarios hasta límite de T.M.	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-54	Vía perimetral y conexión propuesta con Nueva Andalucía del P.I. San Pedro Alcántara y ETM nueva	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-55	Avda. Oriental–C\ Revilla–C\ San Miguel – Doctor Eduardo Evangelistas–Cno Cortes	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-56	Avda. Burgos – Calle Lyon	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener con mejora del trazado de un tramo conforme al trazado del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-57	Tramo Avda. La Coruña – Calle Sin nombre	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-58	Avda. Mediterráneo	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-59	Bulevar San Pedro Alcántara y sus conexiones con enlaces San Pedro y Guadalmina	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-60	Avda. Pablo Ruiz Picasso	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-61	Calle Eucaliptos – Avda. Carmen Sevilla	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-62	Calle Cuatro (Guadalmina Baja)	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-63	Calle José Echegaray	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente a mantener
SGV-64	Avda. Virgen del Rocío – Calle Príncipe de Asturias – Calle Jorge Guillén – Calle Santa Leonor – Calle Santa Beatriz – Nuevos Elementos de Ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-65	Calle 25 – Nuevos elementos Viarios	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-66	Calle Sin Nombre – Calle 18 – Calle Ad (Ubr. Valle del Sol) – Nuevos Elementos	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-67	Conexión con Carretera de Benahavis en el TM de Estepona	InterUrbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-68	Carril de la Medranas – Nuevos elementos viarios perimetrales Las Medranas	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-69	Nuevos elementos de ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-70	Carretera Quintana	Interurbana	Red Básica	Viario Principal	Existente



IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS VIARIOS DEL ESQUEMA DE ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL SISTEMA GENERAL VIARIO EXISTENTE Y PROPUESTO					
ID	DESCRIPCIÓN Y FUNCIONALIDAD	ESCALA	JERARQUÍA	CATEGORÍA	ORDENACIÓN PROPUESTA
SGV-71	Avda. Las Petunias	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-72	Viario de accesos a La Cañada	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-73	Camino de Los Pescadores – Nuevos elementos de ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-74	Calle Fernandez de la Fuente – Nuevos elementos de ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-75	Calle Fernando Vallejo – Calle Cristo de Los Molinos – Rda. Nabrisa Oeste – Urb. Golf Río Real -Avda. de La Alcudia – Nuevos elementos viarios de ordenación	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-76	Urb. Golf Río Real – Nuevos elementos de ordenación hasta Carril del General	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-77	Camino de Las Lomas de Marbella – Carril del General	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-78	Urb. Golf Río Real – Calle de Incosol y acceso a zona Playa (Trocadero Arena)	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-79	Carretera Los Molinos	Perirurbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-80	Calle Sand- Calle Birdie – Calle Bunker – Calle San Fernando	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-81	Viario que articula los Enlaces del Hospital – Los Monteros - El Rosario – Artola y Cabopino	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-82	Sistema viario al sur de la A-7 que discurre entre los Enlaces del Hospital – Los Monteros y El Rosario hasta la zona de Residencial tiempo Libre conectando longitudinalmente las urbanizaciones	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-83	Sistema de Accesos a la Urbanización Bahía de Marbella	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-84	Viario de Accesos a Alicate Playa (Avda. del Gaviero)	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-85	Viario que articula la zona de El Rosario, Ricmar. Urb. Villas de Santa María hasta Avda. de España	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-86	Viario de N-S que conecta en la zona Los Pinos la A-7 con los SGV-81 y SGV-85	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-87	Viario de N-S que conecta en la zona El Olivar la A-7 con los SGV-81 y SGV-85	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-88	Viario que conecta el enlace de Elviria con el enlace de Artola a través del SGV-97 y Vía de Servicio	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-89	Viario de E-O que conecta en la zona de Elviria el SGV-88 con la Avda de España	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-90	Viario de N-S que conecta el enlace de Artola con Urb. La Mairena en el límite de TM	Interurbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-91	Conector de Articulación intermedio e intercambio entre los SGV-88 y SGV-96	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-92	Viario de norte-sur que conecta en la zona de Elviria los viarios SGV-81 y SGV-91	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-93	Viario que articula hacia el norte y este la Hacienda de las Chapas, La Reserva de Marbella II y vuelve a conectar con el SGV-81 discuriendo sensiblemente paralelo al límite del TM de Mijas	Periurbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-94	Viario de N-S que conecta en la zona de Artola los viarios SGV-81 y SGV-93	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-95	Viario de N-S que conecta en la zona de Artola los viarios SGV-81 y SGV-93	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-96	Sistema viario al lado Sur de la A-7 que discurre entre El Real de Zaragoza – Enlace de Artola y acceso directo a la A-7 a través de la Urbanización de Artola Baja (Calle Higueral de Artola)	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-97	Viario al sur de la A-7 y conecta el SGV-96 con Vía de Servicio de la A-7 en Pinar Las Chapas	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-98	Viario de N-S que conecta en la zona Pinar Las Chapas la A-7 con SGV-96 y SGV-97	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-99	Viario de E-O que conecta el SGV-97 con el enlace de Artola de la A-7	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-100	Viario que conecta el enlace de Cabopino con el Puerto de Cabopino y Urbanización Cabopino	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-101	Viario de E-O al norte del P.I. La Ermita conectando Avda. General López Domínguez-Bello Horizonte	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente con la ordenación de nuevos elementos viarios propuestos en continuidad de los existentes conforme al trazado orientativo del plano Esquema de Elementos Estructurantes del SGM
SGV-102	Viario que conecta el SGV-68 con el SGV-64 permitiendo una conexión intermedia con Valle del Sol	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-103	Conector de articulación complementario entre el SGV-51, SGV-54 y SGV-102-SGV-64	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-104	Conector urbano paralelo a A-7 entre el enlace de Miramar y Rotonda norte Accesos Puerto Banús	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Propuesto
SGV-105	Viario que vertebra la Urb. La Torrecilla y se articula entre el Enlace de la Cañada y la Ctra de Ojén	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente
SGV-106	Viario que da acceso al Helipuerto Municipal de Marbella desde el SGV-28	Urbana	Red Básica	Viario Principal	Existente

7.4.6.- NUEVO ESQUEMA DEL SISTEMA GENERAL DE APARCAMIENTOS

El **nuevo esquema de aparcamientos** debe ser la base del nuevo modelo de movilidad sostenible y de **intercambio modal** 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 y otras centralidades urbanas generadas en torno a los futuros intercambiadores y estaciones del sistema de ferrocarril propuesto, con el fin de armonizar viajes residenciales y de visitantes y tengan garantizada la accesibilidad urbana y el carácter económico y turístico o comercial de dichos núcleos. Para ello el sistema de aparcamientos debe estructurarse en un esquema de **Aparcamientos Disuasorios e Intermodales** asociados al intercambio modal a escala metropolitana y un esquema de Aparcamientos Urbanos estructurantes que faciliten la accesibilidad a las principales centralidades urbanas y equipamientos comunitarios.

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

En cuanto a capacidades para implantación de aparcamientos Disuasorios e Intermodales cabe indicar las siguientes:

- El **modo de transporte público asociado**: Autobús y Tren de Cercanías.
- La **capacidad** que determinará el número de plazas de vehículos que se pueden estacionar en él:
 - 1) Capacidad **inferior a 150 plazas**: son para cubrir bajas demandas y conforman redes más hacia el interior de los centros urbanos.
 - 2) Capacidad **entre 150 y 500 plazas**: tienen un tamaño óptimo para estar servidos por servicios de autobús de alta eficacia o tren.
 - 3) Capacidad **entre 500 y 1.000 plazas**: deseables para conexiones periféricas de alta capacidad vinculadas al intercambio modal interurbano de cercanías o bus de alta capacidad.

- El **tipo de actividad principal del destino** que determinará el motivo del desplazamiento del usuario potencial que utilizaría el servicio:

- 1) Aparcamientos disuasorios de los desplazamientos motivados por **trabajo**. Cubre principalmente la demanda de aquellas personas que acuden a su puesto de trabajo en la ciudad.
- 2) Aparcamientos disuasorios de los desplazamientos motivados por cuestiones relacionadas con el sector servicios, ya sean **actividades comerciales**, de servicios propiamente dichos como grandes **equipamientos comunitarios o de ocio y compras**.
- 3) Aparcamientos disuasorios en el ámbito de los desplazamientos motivados por **turismo**. Se desplazan a puntos de la ciudad para visitar el centro histórico o disfrutar de la oferta de su restauración.

La red de aparcamientos disuasorios e intermodales estará complementada con la red de **aparcamientos urbanos estructurantes** de accesibilidad e intermodalidad urbana en el interior de la ciudad.

Por último, se han tenido en cuenta los siguientes **criterios generales de intermodalidad, proximidad y conectividad** a la hora de establecer nuevos aparcamientos disuasorios y de intermodalidad con el transporte público:

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

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

- Los **nuevos aparcamientos urbanos en Marbella** se localizarán preferiblemente a modo de cinturón en los bordes de los centros urbanos de Marbella (Cánovas del Castillo, Miraflores, Plaza de Toros,

Divina Pastora, Albarizas, Ramón y Cajal) y San Pedro (Zona noreste y sureste), con el objeto de evitar que el vehículo y la congestión penetren al interior. La red de aparcamientos urbanos 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 y el establecimiento de una ZBE en el centro lo tensionará aún más.

- 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 polivalente en la **Finca de la Caridad**.

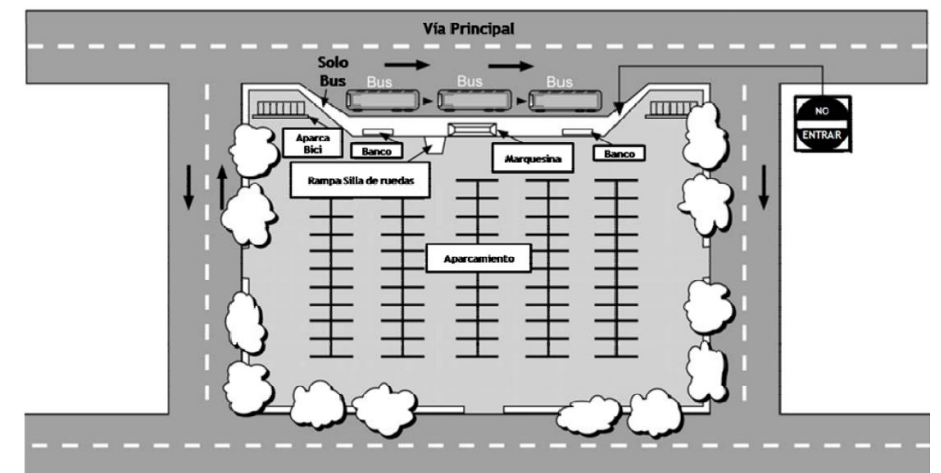
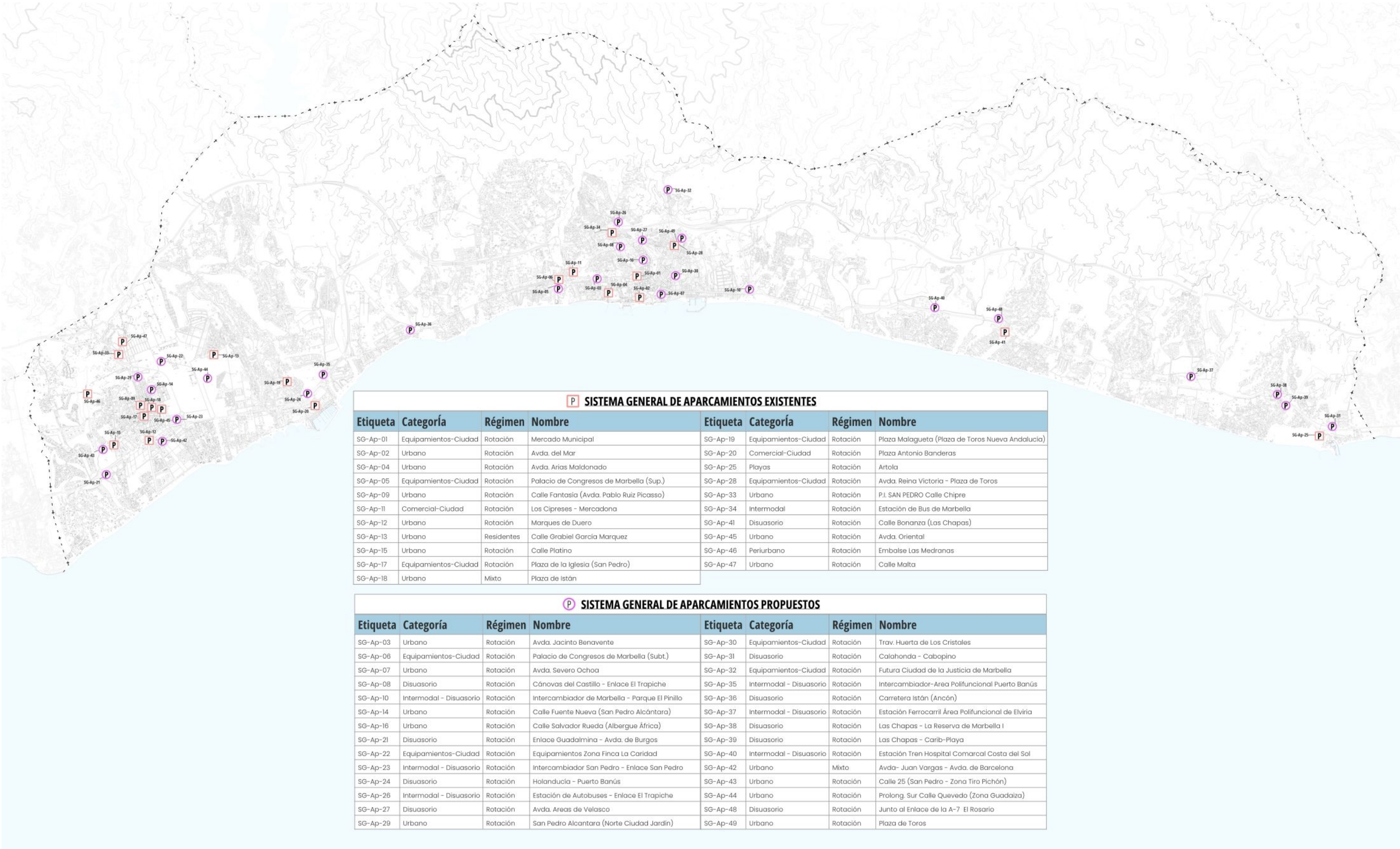


Figura 9: Esquema tipo de aparcamiento disuasorio con plataforma intermodal Bus y Aparcabicis. Fuente e Imagen: Guía para la implantación de Aparcamientos Disuasorios. Junta de Andalucía





7.4.7.- EL NUEVO MODELO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

La ineficiencia del automóvil en desplazamientos y ocupación del espacio público, junto con los problemas de congestión y las dificultades de estacionamiento, constituye una buena base para apostar por un **modelo de transporte público eficaz, eficiente y atractivo** por su funcionalidad, fiabilidad y sostenibilidad, que induzca traspaso modal desde modos motorizados privados. Para poder cumplir con los parámetros anteriores se precisa introducir restricciones al vehículo privado que libere y deje más espacio público para el transporte sostenible y fomentar la **intermodalidad** con **nuevas paradas e intercambiadores** próximos a las futuras estaciones e intercambiadores vinculadas al ferrocarril.

El sistema de transporte urbano, además de mejorar la frecuencia y fiabilidad del sistema interviniendo en la mejora del eje urbano de la antigua travesía N-340 y de los tramos de la A-7 utilizados por el sistema de bus urbano de transporte **mejorando y reordenando accesos y paradas** en los mismos, debe articularse a través de sus **estaciones, intercambiadores y principales paradas** en el sistema de intermodalidad con otros medios de transporte como el ferroviario, el ciclista o el automóvil a través de aparcamientos disuasorios e intermodales asociados.

El nuevo PGOM apuesta por un sistema de transporte público más accesible y sostenible que esté bien integrado con otros modos como clave para reducir el tráfico privado 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 que los itinerarios principales peatonales hasta las paradas tendrán unos radios de influencia razonable (<300 m), y respecto de las estaciones de ferrocarril e intercambiadores de Bus (<500 m).

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 estaciones y paradas principales de la red de transporte público urbano, apoyada por aparcamientos disuasorios.

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

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

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

Asimismo, se propone una nueva **Estación Intercambiador en San Pedro**, cuya inexistencia genera un déficit estructural en la red de transporte debido a que los autobuses urbanos e interurbanos utilizan una zona del actual bulvar 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 de dicho eje interurbano, se propone la **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 descritas en la A-7.

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 propuestos, como nodos de intercambio de escalas, asumiendo el sistema de bus urbano la distribución interna urbana, y 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 en el eje urbano de la antigua N-340.

Por otra parte, las previsiones territoriales de un **nuevo corredor ferroviario (servicio de Cercanías)** supondría una oportunidad para establecer y dar una 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 y las congestiones de tráfico recurrentes en el corredor metropolitano de la Autovía A-7.

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 en cuanto a viajeros-km transportados en el t. m. de Marbella, siendo no obstante, el sistema de transporte público urbano más capilar y el pilar fundamental de la intermodalidad interna en Marbella.

7.4.8.- LA APUESTA POR EL CORREDOR FERROVIARIO COMO FUTURO EJE DE LA MOVILIDAD

Un sector como el del transporte es esencial para la **sostenibilidad del desarrollo urbano y económico del territorio**, para lo que se hace necesario aumentar la participación del transporte público, y de manera específica, de los modos ferroviarios. Es por ello que una propuesta de tren litoral en la Costa del Sol está llamado a constituirse como el sistema estructural e intermodal de transporte colectivo urbano y metropolitano de Marbella, y en el que además los intercambiadores (estaciones principales y apeaderos) tienen el potencial de crear **nuevos nodos y centralidades urbanas** para potenciar nuevos equipamientos polifuncionales.

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

Cabe destacar la apuesta inicial del POTCSO (en tramitación) por el sistema de transporte multimodal, y en concreto por la inserción en el territorio de un sistema ferroviario. Entre sus objetivos se encuentran:

- 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.

Basándose en estos objetivos, la red ferroviaria quedaría constituida, de un lado, por la actual línea de Cercanías C-1 que une Fuengirola con Málaga, así como por la alternativa por la que definitivamente se opte por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para **conectar por tren los municipios litorales de Mijas, Marbella y Estepona con Fuengirola**.

Así, se proponen desde la redacción actual del POTCSO para el término municipal de Marbella **7 nodos de Primer Orden asociados a la extensión de la red de Cercanías C-1**, tal y como ya hacía el PGOU de 2010 con base en los anteproyectos redactados en su momento por la Junta de Andalucía, y cuya ubicación en suelos aun a día de hoy disponibles o calificados de viario público es viable. En dicho documento de planificación subregional se distinguirían las siguientes estaciones: en el Término Municipal de Marbella; cuya ubicación detallada estaría por concretar:

- Cabopino.
- Elviria.
- Hospital de la Costa del Sol.



- Marbella-La Bajadilla
- Palacio de Congresos de Marbella.
- Holanducía—Puerto Banús
- San Pedro Alcántara.

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

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

Los estudios de captación de **demanda potencial del ferrocarril en la Costa del Sol** demuestran la rentabilidad de la inversión, como concluyen algunos estudios sectoriales (SEOPAN, 2017; ARCS-Unicaja 2023) y sobre todo que el nuevo modo de transporte recoge viajes procedentes de los usuarios del automóvil, acompañado de una mejora generalizada del transporte interurbano de viajeros que podría aumentar en el ámbito de la Costa del Sol, según datos publicados en diferentes medios, desde los 5 millones de desplazamientos anuales, hasta los más de 34 millones. Es decir, que **29 millones de viajes** que ahora se realizan por carretera se realizarían por ferrocarril, lo cual da idea del potencial cambio de la estructura modal de los desplazamientos en la Costa del Sol, y en particular en Marbella.

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

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

7.4.9.- SISTEMA DE REDES PEATONALES Y CICLISTAS.

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

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

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, articuladas 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 motorizado de paso; además deberán tener una velocidad máxima de **10 km/h** en plataforma única, que en modo



alguno debe confundirse con un área peatonalizada. La prioridad peatonal supone la incorporación de elementos que condicionen la velocidad de los vehículos en **calles de coexistencia**, reduciéndola a máximos de **20 km/h**. Las bajas velocidades favorecen la calidad del espacio público.

En calles sin plataforma única, la acera deberá tener un ancho mínimo de **1,80 m**. libres que exige la normativa de accesibilidad. En el medio urbano cuando la sección de la calle no supere los **7 m**, la opción preferente debe ser la **plataforma única y de preferencia peatonal**. 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. 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 en su sección tipo 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, en su caso, para vehículos de 2,25 m.

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. Asimismo, el fomento de los desplazamientos en bicicleta debe ir de la mano del refuerzo de la movilidad peatonal y de la concepción del **espacio público como un hábitat inclusivo**, teniendo en cuenta las necesidades tanto de las personas con movilidad reducida.

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 **10 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, (15 minutos andando)**.

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

		Independientes	Integradas				Compartidas			Coexistencia
			Protección continua	Protección discontinua	Resguardo	Sin protección	Preferentes	Acondicionadas		
Límite de velocidad (km/h)	IMD (veh/día)	VC-1	VC-2 / VC-3 VC-4 / VC-5 VC-6 / VC-7	VC-2 / VC-3 VC-4 / VC-5 VC-6 / VC-7	VC-2 / VC-3 VC-4 / VC-5 VC-6 / VC-7	VC-2 / VC-4 VC-6	VP-1	VA-1	VA-2	-
20	(Cualquiera)									
30	< 1000									
	1000 - 2500									
	2500 - 5000									
	5000 - 7500									
	> 7500									
50	< 2500									
	2500 - 5000									
	5000 - 7500									
	> 7500									

Figura 10: Adecuación de las opciones de diseño de los distintos tipos de vías ciclistas a los tipos de vía urbana según su límite de velocidad e intensidad de tráfico. Vías Independientes son aquellas que no depende de otro soporte, es decir, que no se implanta sobre una calle, una carretera o un camino (VC-1: pistas-bici y sendas ciclables) en ambos sentidos). Vías Integradas son las que modifican el soporte en el que se integran, pudiendo formar parte de la calzada, como un carril más de esta, pero no comparte su posición con el resto de usuarios de la vía (VC-2/VC-7 carriles-bici, protegidos o no). Vías Compartidas son las que emplean el soporte sobre el que se implantan, sin alterar sus dimensiones, compartiendo la calzada (VP-1 Vías preferentes con protección y VA-1/VA-2 Vías compartidas con calmado de tráfico y refuerzo de señalización ciclista). Vías en Coexistencia con preferencia en Calles de Coexistencia. Fuente e Imagen: GUÍA DE RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA. MITMA, 2023

- **Carril Bici Protegido:** será la vía ciclista que discurre adosada a la calzada o compartiendo plataforma con ella provista de elementos laterales que la 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 este último.

Los **criterios generales 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 independientes o integradas de manera protegida (Carriles Bici Protegidos), salvo en vías con IMD inferior a 5.000 que podrán evaluarse sin protección pero con resguardo, excepto disposiciones en el centro de la calzada.

- **En calles 30** con IMD inferior a 5.000 no precisarán obligatoriamente carriles bici protegidos, si bien será necesario resguardo y un refuerzo de señalización en el pavimento y señalización vertical.
- **En calles 20** y cualquier IMD, no precisarán obligatoriamente carriles bici protegidos, si bien se recomienda un refuerzo 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.

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**). 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 o barrios ciudad) y **metropolitana** (inter áreas funcionales o barrios ciudad).

La movilidad ciclista deberá ser considerada en las **nuevas actuaciones urbanísticas** a través de los correspondientes instrumentos de ordenación detallada, como un modo de transporte, reservando parte del viario para su uso y estableciendo 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 y de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), facilitando su

integración en las vías de tráfico en un contexto 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 e Intercambiadores de Transporte público (Bus y Tren) y disponer de aparcamientos de bicicletas dentro o cerca de las mismas con criterios de seguridad, disponibilidad y accesibilidad, así como la valoración de implantar en su entorno aparcamientos vinculados a 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.

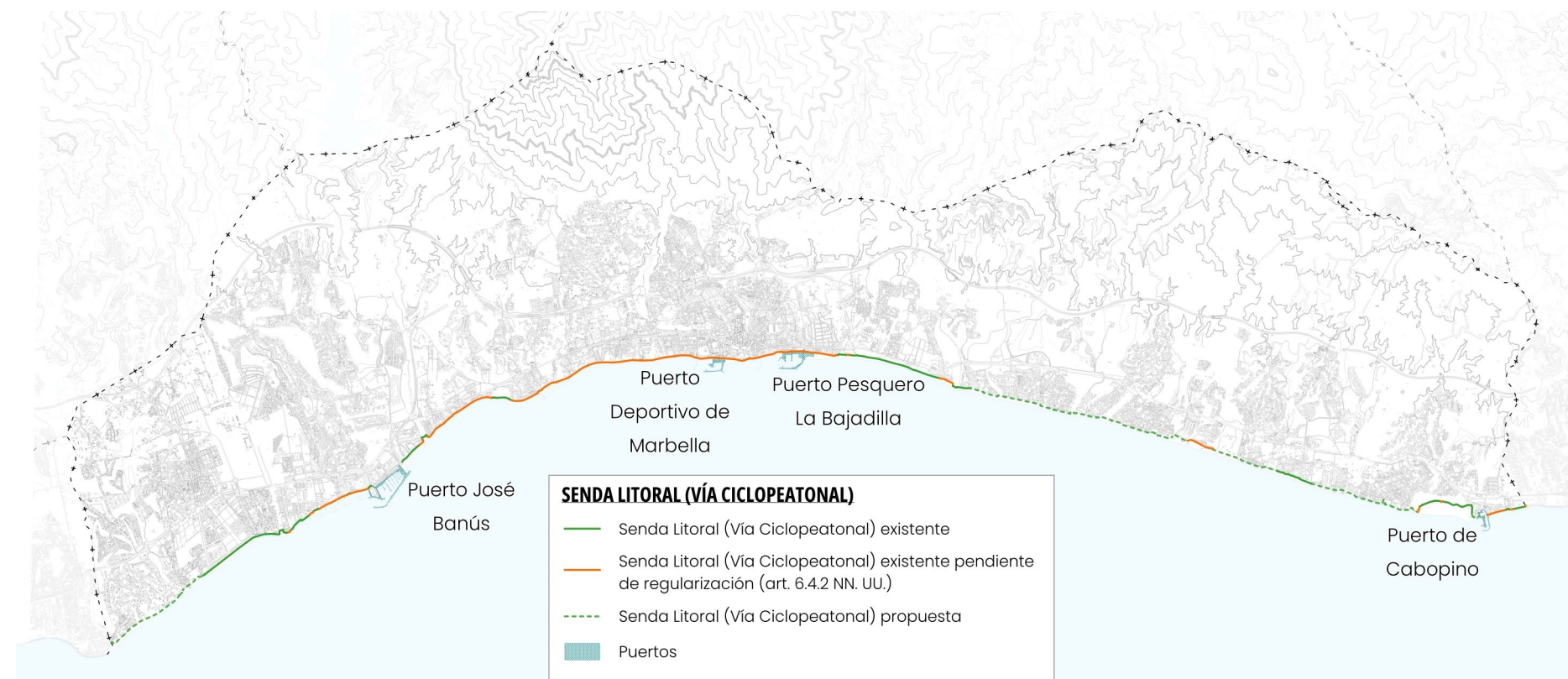
Respecto del eje verde y corredor litoral en el que se apoya la Vía Ciclopeatonal de la **Senda Litoral** se planifica **completar la secuencia de paseos marítimos y tramos inconexos existentes**, dando continuidad tanto a los modos peatonales y ciclistas, por lo que la ordenación detallada debe planificar 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 ciclorruta **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 este de Marbella las propuestas viables contempladas en el **Plan Director Corredor Verde de Las Chapas**.

7.4.10.- MEJORA EN LAS RELACIONES Y ACCESIBILIDAD PUERTO – CIUDAD

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

Como se indicó en la parte de información y diagnóstico, el PITMA 2021-2030, propone la **ampliación del Puerto de La Bajadilla y Puerto Banús**. El nuevo PGOM de Marbella asume dichas previsiones en un esquema de propuestas a nivel portuario. No obstante, sendas actuaciones de mejora y, en su caso, de ampliación de los puertos existentes se llevarían a cabo en el marco de la legislación específica sectorial de aplicación vigente.

Los contactos entre la zona 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





comercial, si bien en la actualidad no está operativo. Se encuentra situado en la zona de Los Manchones Altos de Marbella. Dicha infraestructura se emplaza sobre una superficie de 1,25 ha. Se encuentra comunicada con el resto del territorio a través del viario principal de la zona de su situación desde el que se puede acceder tanto al centro de Marbella como a Puerto Banús en menos de 10 minutos.

El **valor estratégico de dicha infraestructura como equipamiento público** 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 como aerotaxi para trayectos comarcales o regionales.

Se propone, por tanto, **mantener el uso y destino de dicha infraestructura y debe calificarse como Sistema General de Helipuerto** al objeto de proteger dicha cualidad y manteniéndose en su situación actual tal y como se muestra en el documento gráfico de elementos estructurantes de Marbella.

7.4.13.- LA NECESIDAD DE LOS ESTUDIOS DE MOVILIDAD

La **inserción en la normativa urbanística de la sostenibilidad social, ambiental y económica** como principio rector clave para la planificación urbana, dada la importancia de la movilidad para alcanzar dicha sostenibilidad, lleva a la conveniencia de ligar desarrollo urbanístico y previsiones de movilidad desde las fases iniciales del planeamiento urbanístico a través de la exigencia de **Estudios de Movilidad** que evalúen el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva implantación de actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y de los sistemas de transporte existentes.

El valor del estudio de movilidad y de su exigencia desde el Planeamiento General, es hacer una estimación del número de desplazamientos que van a generar los distintos 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 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.

Ya en fase de avance se estableció como uno de los objetivos del nuevo modelo de movilidad sostenible para Marbella, normalizar los **Estudios de Tráfico y Movilidad** a exigir a los grandes centros de actividad, así como a los nuevos desarrollos urbanos en los que se prevea impacto en las redes

de movilidad. Así los estudios de movilidad, cuyo fin último es evaluar el incremento potencial de los movimientos provocados por la nueva planificación urbanística, se tienen que incorporar en los proyectos siguientes de **equipamientos, servicios e implantaciones singulares generadores de gran demanda**:

- Proyectos de nuevas instalaciones que tengan la consideración de **"implantación singular"**.
- Proyectos de reforma de instalaciones existentes que como consecuencia pasen a tener la consideración de **"implantación singular"**.
- Proyectos de ampliación de las implantaciones singulares existentes.

A los efectos del apartado anterior, **se considerarán "implantaciones singulares"** las siguientes:

- Establecimientos comerciales con superficie de venta **> 5.000 m²**.
- Edificios para oficinas con un techo **> 10.000 m²**.
- Los centros de trabajo en los que trabajen **500 o más personas**.
- Instalaciones deportivas (estadios o pabellones), lúdicas, culturales, o de ocio con un aforo superior a **2.000 personas**.
- Clínicas, centros hospitalarios y similares con una capacidad superior a **200 camas**.
- Centros educativos con una capacidad superior a **1.000 alumnos**.
- Los polígonos industriales o parques empresariales de **> 10.000 m²**.
- Otras implantaciones que puedan generar de forma recurrente un número de viajes estimados al día superior a **5.000**.

El estudio deberá de evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado y la capacidad de absorción de los viarios y sistemas de transporte existentes con **preferencia en los desplazamientos en bicicleta o a pie, así como transporte público** y se formulen medidas que aseguren la suficiencia de dicha red para atender las nuevas demandas generadas, así como posibles fórmulas de participación de los promotores de los nuevos desarrollos en la solución de los problemas de movilidad.

Para ser realmente útil, además de los estudios de movilidad o tráfico exigidos por motivos sectoriales, los **Estudios de Movilidad** objeto de este apartado y sus conclusiones y determinaciones serán preceptivos y vinculantes en los aspectos que afecten clara y directamente a elementos estructurantes del esquema general de movilidad contenido en el PGOM, y tendrán carácter de directriz y recomendaciones en el resto de aspectos para los instrumentos de ordenación detallada en que se contengan.

El **contenido mínimo de los Estudios de Movilidad**, se estructurará, de manera orientativa, en los siguientes apartados de Memoria y Planos:

- Antecedentes, objeto y justificación del Estudio.
- Diagnóstico de movilidad.
- Análisis de viabilidad funcional.
- Simulación o modelización de alternativas.
- Definición de objetivos específicos e indicadores.
- Identificación y programación de las medidas.
- Implantación de infraestructuras necesarias.
- Coordinación con otros instrumentos de planificación.
- Anexos exigidos sectorialmente.
- Planos de Información y planos de medidas propuestas.



7.5.- REDES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

7.5.1.- INTRODUCCIÓN. CRITERIOS.

En el presente Plan General se asumen como determinaciones los fines, directrices, criterios, objetivos, estrategias, propuestas y demás planteamientos que, en lo que se refiere a las infraestructuras de servicios urbanos, han venido determinando los distintos documentos de planificación estratégica que se han elaborado desde el propio Ayuntamiento de Marbella así como los principios y actuaciones concretas emanados de la planificación sectorial vigente, tanto Estatal, Autonómica como Local.

Más allá de la asunción anterior, y dentro de los contenidos de naturaleza urbanística determinados por la legislación vigente propia de esta disciplina para un Plan General de Ordenación Municipal, se adoptan las medidas de naturaleza urbanística necesarias o convenientes para la mejor consecución y desarrollo de las determinaciones adoptadas en la planificación referida.

En particular se ha reunido aquí los que se han considerado de mayor incidencia urbanística:

I. PLAN ESTRATÉGICO DE MARBELLA-SAN PEDRO 2022 (PEM2022)

El documento "Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2020" establece tres ejes estratégicos, el primero de los cuales es la sostenibilidad. Este eje se articula en torno a seis estrategias de actuación la segunda de la cuales es la denominada "1.2 Eficiencia y ahorro energético".

Esta estrategia se desarrolla en seis acciones concretas:

- A.1.2.1 Programa energético municipal para el desarrollo de energías alternativas.
- A.1.2.2 Programa de reducción del consumo energético municipal (alumbrado público, edificios e instalaciones públicas).
- A.1.2.3 Establecimiento de mecanismos de información a la población para el fomento del ahorro y la eficiencia energética.
- A.1.2.4 Medidas de planificación y diseño de la edificación adaptadas a la climatología local y a los recursos renovables, que minimicen el gasto energético.

- A.1.2.5 Medidas de fomento de la rehabilitación energética de edificios existentes.
- A.1.2.6 Fomento de plantas de cogeneración y/o trigeneración.

La cuarta estrategia de este primer eje es la denominada en el Plan "1.4 Regeneración y transformación urbana: Mejora de la red de infraestructuras, urbanismo de proximidad, policentrismo y cohesión urbana". A su vez esta estrategia se desgrana en las siguientes acciones:

- A.1.4.1 Formulación del Plan Director de Infraestructuras.
- A.1.4.2 Formulación del Plan Revitalización de Urbanizaciones y de Barrios.
- A.1.4.3 Programación racional de la conservación y mantenimiento de la red viaria y las redes de servicios. Definición de agentes, programación económica y temporal.
- A.1.4.4 Acometer la red de saneamiento separativo en toda la ciudad.
- A.1.4.5 Establecimiento de una red global de agua reciclada para riego.
- A.1.4.6 Establecimiento de una red de descarga que evite inundaciones en caso de lluvias torrenciales.
- A.1.4.7 Propiciar un despliegue de red de telecomunicaciones adaptado a las necesidades actuales y futuras.
- A.1.4.8 Proyecto de recogida y tratamiento de depuración idónea de aguas grises y negras antes de su vertido al mar.
- A.1.4.9 Programa de recogida de aguas de lluvia y medidas para fomentar la permeabilidad de los suelos, sobre todo en los espacios públicos.
- A.1.4.10 Acometer medidas de adaptación del Plan General a las nuevas realidades, reajustando su programación o incluso acometiendo su revisión total.
- A.1.4.11 Reforzar la gestión urbanística del Plan General, para poder desarrollar de forma eficaz de ejecución de planeamiento como función pública urbanística que es.

II. AGENDA DIGITAL DE MARBELLA

En la "Agenda Digital de Marbella", aprobada en enero de 2013, se expone el siguiente análisis de situación respecto de las infraestructuras de telecomunicaciones, que afectan a las infraestructuras de servicios urbanos:

- Red de fibra óptica que pretende conectar todos los edificios municipales (fortaleza).
- Existencia de áreas con problemas de cobertura de banda ancha fija y móvil (debilidad).

- Insuficiente grado de planificación y coordinación y vigilancia para el despliegue de infraestructuras de telecomunicaciones y ralentización administrativa en la concesión de licencias (debilidad).
- Insuficiente conocimiento del despliegue actual de redes de telecomunicaciones (debilidad).
- Insuficiencia de redes que se erijan en autopistas de las TIC (debilidad).
- Los nuevos despliegues de redes de telecomunicaciones implican aumentar el número de antenas, con la correspondiente alarma ciudadana y dificultad en el despliegue de los operadores. Falta de una ordenanza adecuada (amenaza).

Y en función de ellas establece las siguientes propuestas de intervención:

1. Despliegue de redes y servicios para garantizar la conectividad digital, que comprende:
 - a) Establecimiento de una red de fibra óptica
 - b) Implementar la telefonía móvil y el uso de internet en plataforma móvil mediante el despliegue de 4G
 - c) Extensión y sincronización de redes wifi y ADSL de alta velocidad sin limitación de cobertura
2. Propuestas referentes a la energía:
 - a) Realización de una Auditoría energética de la ciudad
 - b) Eficiencia energética del alumbrado público
3. Propuestas referentes al ciclo del agua:
 - a) Implantación de un sistema de Tele-Gestión o Domotización para el riego de todos los parques y jardines públicos
 - b) Control de vertidos de aguas residuales a ríos, arroyos y al mar
 - c) Información y colaboración con los ciudadanos para el conocimiento de su actual consumo de agua y medidas para un consumo más eficiente
4. Propuestas en materia de medio ambiente:
 - a) Sistema de sensorización para obtener medidas de iluminación, tiempo atmosférico y polución en tiempo real. Sistema de sensorización de contenedores
 - b) Sistema de identificación y gestión de papeleras

III. LÍNEAS DE ACTUACIÓN PRIORITARIAS DE LOS PROYECTOS "SMART CITY"

Entre las "Líneas de actuación prioritarias de los proyectos "Smart City" de la ciudad de Marbella se encuentran:



7.5.- Redes de Infraestructuras y Servicios Técnicos

	A desarrollar	Temporalización
2)	Elaboración y aprobación de ordenanzas municipales en materia de telecomunicaciones en su sentido más amplio	2º Semestre 2013
13)	Control de las aguas, de los residuos del medio natural y del cambio climático	2º Semestre 2013
14)	Control automatizado del riego de los parques y jardines municipales	2013 / 2014
21)	Planificación basada en criterios de eficiencia energética y de sostenibilidad en el desarrollo de nuevas áreas de actividades económicas. Ej.: parque empresarial "La Serranía".	2014 / 2015

	En desarrollo	Temporalización
26)	Inclusión en la red "ÁGORA" para cobertura "WIFI" Diputación Provincial	41548
28)	Implantación de nuevos proyectos para la eficiencia energética en la ciudad en materia de alumbrado público	Año 2014

	Finalizado	
42)	Proyecto piloto riego automatizado en parque de la constitución	Volver a mostrar como piloto

IV. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES

Del documento "Criterios y Objetivos Generales" del nuevo plan general, se pueden recoger en lo referente a las infraestructuras de servicios urbanos, las siguientes propuestas:

- Asumir la sostenibilidad como elemento articulador en el diseño de las infraestructuras de servicios urbanos (2ª)
- Asumir e incluir las prácticas del libro blanco de la sostenibilidad en el planeamiento (2ª)
- Paliar los déficits de infraestructuras existentes (2.c) sirviéndose para ello de los nuevos desarrollos (3. Nuevos desarrollos)
- Creación de infraestructuras ligadas a la nueva economía y que favorezca el policentrismo (3. Ciudad policéntrica)
- Favorecer la renovación de las infraestructuras básicas en la ciudad consolidada (3 Regeneración urbana)
- Mejora de la red de infraestructuras en las urbanizaciones (3)
- Apuesta por infraestructuras de bajo mantenimiento (3. Eficiencia y ahorro energético)
- Evitar el efecto barrera de las infraestructuras (3. Ciudad verde)
- Desarrollo de las infraestructuras requeridas para acceso a las nuevas tecnologías y la conectividad digital (3. Ciudad productiva e innovadora)
- Incorporar al Plan un Sistema de Indicadores urbanísticos (3.3)

- Revisar los estándares y estrategias de suelo disponible para las diferentes infraestructuras y servicios urbanos para garantizar los requerimientos futuros (3.4)
- Impulso y ejecución de políticas públicas en infraestructuras (3.7)
- Propiciar y priorizar la formulación de Planes Especiales de Infraestructuras (3.7)

El documento "Planeamiento Urbano para Autoridades Locales", del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) en su página 67, establece como principio:

Mejorar la eficiencia de la infraestructura mediante el ordenamiento del territorio.

y también expone un criterio para determinar si el coste del servicio de suministro de agua potable es asequible:

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que un recibo o factura de servicio de agua que supere el 5 por ciento del ingreso mensual de los hogares se considera inalcanzable, y que el umbral de asequibilidad para el agua, la electricidad y el gas conjuntamente estaría en el 15 por ciento de los ingresos mensual de los hogares.

7.5.2.- INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO INTEGRAL DEL AGUA

Además de las referidas anteriormente, en lo relativo a las infraestructuras del agua, se atenderá al sexto de los objetivos de desarrollo sostenible planteados por la ONU: ODS6: Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos.



Metas del Objetivo 6:

6.1 De aquí a 2030, lograr el acceso universal y equitativo al agua potable a un precio asequible para todos.

6.2 De aquí a 2030, lograr el acceso a servicios de saneamiento e higiene adecuados y equitativos para todos y poner fin a la defecación al aire libre, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres y las niñas y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

6.3 De aquí a 2030, mejorar la calidad del agua reduciendo la contaminación, eliminando el vertimiento y minimizando la emisión de productos químicos y materiales peligrosos, reduciendo a la mitad el porcentaje de aguas residuales sin tratar y aumentando considerablemente el reciclado y la reutilización sin riesgos a nivel mundial.

6.4 De aquí a 2030, aumentar considerablemente el uso eficiente de los recursos hídricos en todos los sectores y asegurar la sostenibilidad de la extracción y el abastecimiento de agua dulce para hacer frente a la escasez de agua y reducir considerablemente el número de personas que sufren falta de agua.

6.5 De aquí a 2030, implementar la gestión integrada de los recursos hídricos a todos los niveles, incluso mediante la cooperación transfronteriza, según proceda.

6.6 De aquí a 2020, proteger y restablecer los ecosistemas relacionados con el agua, incluidos los bosques, las montañas, los humedales, los ríos, los acuíferos y los lagos.

6.a De aquí a 2030, ampliar la cooperación internacional y el apoyo prestado a los países en desarrollo para la creación de capacidad en actividades y programas relativos al agua y el saneamiento, como los de captación de agua, desalinización, uso eficiente de los recursos hídricos, tratamiento de aguas residuales, reciclado y tecnologías de reutilización.

6.b Apoyar y fortalecer la participación de las comunidades locales en la mejora de la gestión del agua y el saneamiento.

Si bien es cierto que algunos de estos objetivos están formulados especialmente para los países en vías de desarrollo, no se debe perder de vista el horizonte de sostenibilidad para consolidar el nivel de desarrollo de los servicios del agua de Marbella sobre la base de la eficiencia.



I. RECURSOS, CAPTACIONES, RED EN ALTA Y REGULACIÓN

Respecto a la utilización de recursos hídricos para los usos urbanos contemplados en el presente Plan, el criterio principal será buscar el equilibrio y la sostenibilidad en el uso del agua.

Por ello, se adopta como directriz del presente Plan la que emana del vigente Plan Hidrológico de 3er ciclo de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, aprobado por Real Decreto 689/2023, de 18 de julio. Dicho plan aboga por incrementar tanto los recursos convencionales, aumentando la regulación del principal de ellos (embalse de Río Verde), como los 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 expuesto 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 de mejora de las infraestructuras de distribución en alta aparecen, junto con otros relativos al aumento de la disponibilidad de recursos, recogidos en el programa de medidas 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. Con una inversión prevista de 39 250 000 €, sufragados por ACUAMED. Intervención prevista para antes de 2028.
- CMA-3332-C: Aumento de la capacidad de los depósitos de la ETAP de Río Verde. Con un presupuesto de 6 960 000 € financiados por la Junta de Andalucía.
- CMA-3333-C: Mejora y aseguramiento de la capacidad operativa del túnel de trasvase Guadalmanza–Guadalmina–Guadaiza al embalse de La Concepción en el Río Verde. Dotado con 1 000 000 € de presupuesto financiados al 100% por la Junta de Andalucía.
- CMA-3351-C: Mejora del funcionamiento y calidad del agua de la IDAM de Marbella. Su presupuesto alcanza los 4 671 888 € a financiar al 100% por la Junta de Andalucía.
- CMA-3352-C: Mejora del funcionamiento y calidad del agua de la ETAP de Río Verde. Con un presupuesto de 10 000 000 € a financiar por la Junta de Andalucía.

- CMA-0184-C: Incremento de regulación de la cuenca del Río Verde y adyacentes (Recrecimiento de la presa de La Concepción). Dotada con un presupuesto de 210 000 000 € por parte de la Administración General del Estado y un horizonte temporal para 2039.
- 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.

Ha sido finalmente descartada la medida "CMA-0192-C: Desalación en la Costa del Sol. Desaladora de Mijas–Fuengirola".

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.

En cuanto a la evaluación de las necesidades de recurso hídrico, en el estudio complementario correspondiente se abordan los cálculos para su estimación. Allí se detallan la metodología empleada y se da cuenta de los resultados obtenidos.

Respecto al volumen de recursos hídricos necesarios para los desarrollos urbanísticos futuros propuestos por los instrumentos de planeamiento detallado y no contemplados en el presente Plan, se deberá justificar la suficiencia de estos recursos sobre la base de las siguientes dotaciones, tomadas de la normativa del plan de cuenca vigente (ver Anexo VIII del presente PGOM):

- Consumo doméstico: 160 l/hab-día (230 l/hab-día incluyendo actividades económicas de bajo consumo)
- Hoteles: 170 l/pernocta
- Apartamentos y turismo rural 160 l/pernocta
- Campings 150 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.

El Plan General identifica los elementos principales de las redes generales de infraestructuras (y, por tanto, forman parte de los elementos estructurantes conforme al Art. 75.2 RLISTA) de la red de abastecimiento, según el criterio expuesto a continuación. Como elementos puntuales se

consideran las captaciones, estaciones de bombeo y depósitos, así como instalaciones auxiliares. Los elementos lineales de la red considerados como principales han sido las conducciones de aducción, de transporte en alta, las de impulsión y las de alimentación de los depósitos. La red de distribución se ha considerado parte de la ordenación detallada descrita en el Art.78.2.d RLISTA.

Se enumeran a continuación los elementos puntuales principales de la red general de abastecimiento:

Código	Infraestructura
IS.Ab-1	ETAP Río Verde
IS.Ab-2	Desaladora de Marbella
IS.Ab-3	Pozo Guadalmina Capilla
IS.Ab-4	Captaciones Cable Sky
IS.Ab-5	Captaciones El Arquillo
IS.Ab-6	Pozo Guadalmina nº 9
IS.Ab-7	Sondeo Marqués del Duero
IS.Ab-8	Pozos Parcela El
IS.Ab-9	Captación del embalse de La Concepción
IS.Ab-10	Pozo Aloha Alto
IS.Ab-11	Captación - Depósito - EBAP Atalaya Río Verde
IS.Ab-12	Pozo Aloha San Javier
IS.Ab-13	Pozo La Cañada
IS.Ab-14	Pozos de Río Verde (Nueva Andalucía)
IS.Ab-15	Pozos de Río Verde (Marbella)
IS.Ab-16	Captación Desaladora
IS.Ab-17	Sondeo Lomas del Marbella Club
IS.Ab-18	Pozos Señorío de Marbella
IS.Ab-19	Manantial La Mina
IS.Ab-20	Pozos Sierra Blanca
IS.Ab-21	Captaciones Camilo José Cela
IS.Ab-22	Pozo Jacinto Benavente
IS.Ab-23	Manantial de Puerto Rico
IS.Ab-24	Pozo Carib Playa
IS.Ab-25	Toma nº 2'. Las Medranas
IS.Ab-26	Ramal oeste. Derivación nº 2. San Pedro Alcántara
IS.Ab-27	Toma nº 1'. Guadaiza
IS.Ab-28	Ramal oeste. Derivación nº 1. Nueva Andalucía
IS.Ab-29	Toma nº 0. El Ángel
IS.Ab-30	Ramal este. Derivación nº 1. Ctra. Istán
IS.Ab-31	Ramal este. Derivación nº 2. Rotonda Ashmawi
IS.Ab-32	Ramal este. Derivación nº 3. El Trapiche
IS.Ab-33	Ramal este. Derivación nº 4. Circunvalación



Código	Infraestructura
IS.Ab-34	Toma nº 4'. Arroyo Primero
IS.Ab-35	Toma nº 4". Arroyo El Tejar
IS.Ab-36	Toma nº 4"" . Altos de Los Monteros
IS.Ab-37	Ramal este. Derivación nº 5. El Real de Los Monteros
IS.Ab-38	Toma nº 5'. Hospital
IS.Ab-39	Ramal este. Derivación nº 6. El Rosario
IS.Ab-40	Toma Bosquemar
IS.Ab-41	Toma nº 6'. El Olivar
IS.Ab-42	Toma nº 6". Polígono Elviria
IS.Ab-43	Ramal este. Derivación nº 7. Artola
IS.Ab-44	EBAP El Salto
IS.Ab-45	EBAP Las Medranas
IS.Ab-46	EBAP Intermedia
IS.Ab-47	EBAP Aloha Lago
IS.Ab-48	EBAP Ctra. de Istán
IS.Ab-49	EBAP Lomas del Marbella Club
IS.Ab-50	EBAP El Arco
IS.Ab-51	EBAP Arroyo de Nagüeles
IS.Ab-52	EBAP La Panocha
IS.Ab-53	EBAP La Montúa
IS.Ab-54	EBAP Las Flores
IS.Ab-55	EBAP Cristo de los Molinos
IS.Ab-56	EBAP Santa Clara
IS.Ab-57	EBAP Cerrado de Elviria
IS.Ab-58	EBAP Elviria Sur I
IS.Ab-59	EBAP Viveros
IS.Ab-60	EBAP La Reserva de Marbella
IS.Ab-61	EBAP Artola
IS.Ab-62	Depósito Capilla
IS.Ab-63	Depósito Bello Horizonte IV
IS.Ab-64	Depósito El Gamonal
IS.Ab-65	Depósito El Arquillo
IS.Ab-66	Depósito - EBAP El Ingenio
IS.Ab-67	Depósito Marqués del Duero
IS.Ab-68	Depósito Los Ángeles
IS.Ab-69	Depósito Cerro del Abogado
IS.Ab-70	Los Naranjos Hill Club
IS.Ab-71	Depósito Altos del Rodeo
IS.Ab-72	Depósito Aloha
IS.Ab-73	Depósito Los Naranjos
IS.Ab-74	Depósito Las Lomas

Código	Infraestructura
IS.Ab-75	Depósito Lomas del Marbella Club
IS.Ab-76	Depósito - EBAP Los Manchones
IS.Ab-77	Depósito Colinas de Nagüeles
IS.Ab-78	Depósito Arroyo de Nagüeles
IS.Ab-79	Depósito Los Picos
IS.Ab-80	Depósito - EBAP Sierra Blanca 1
IS.Ab-81	Depósito El Batatal I
IS.Ab-82	Depósito - EBAP Sierra Blanca 2
IS.Ab-83	Depósito - EBAP Urb. La Carolina
IS.Ab-84	Depósito - EBAP La Carolina
IS.Ab-85	Depósito Sierra Blanca
IS.Ab-86	Depósito Altos Reales
IS.Ab-87	Depósito El Capricho
IS.Ab-88	Depósito Balcones de Sierra Blanca
IS.Ab-89	Depósito - EBAP Camoján I
IS.Ab-90	Depósito - EBAP Xarblanca
IS.Ab-91	Depósito Xarblanca
IS.Ab-92	Depósito Trapiche
IS.Ab-93	Depósito - EBAP El Molinillo
IS.Ab-94	Depósito La Montúa
IS.Ab-95	Depósito El Visillo
IS.Ab-96	Depósito Las Albarizas
IS.Ab-97	Depósito Bellavista
IS.Ab-98	Depósito - EBAP Bello Horizonte
IS.Ab-99	Depósito Cristo de Los Molinos
IS.Ab-100	Depósito Pinar II
IS.Ab-101	Depósito Lomas de Marbella 1
IS.Ab-102	Depósito Lomas de Marbella 2
IS.Ab-103	Depósito Balcón del Golf
IS.Ab-104	Depósito Lomas de Marbella 3
IS.Ab-105	Depósito Los Monteros
IS.Ab-106	Depósito + GP Alicate Playa
IS.Ab-107	Depósito Santa Clara
IS.Ab-108	Depósito Bosquemar
IS.Ab-109	Depósito Hacienda San Manuel
IS.Ab-110	Depósito - EBAP Real Zaragoza
IS.Ab-111	Depósito Cerrado de Elviria
IS.Ab-112	Depósito - EBAP Cerro Mezclado + Elviria Sur II
IS.Ab-113	Depósito Elviria Sur III
IS.Ab-114	Depósito - EBAP El Olivar
IS.Ab-115	Depósito Marbesa

Código	Infraestructura
IS.Ab-116	Depósito Carib Playa
IS.Ab-117	Depósito La Reserva de Marbella
IS.Ab-118	Depósito Artola I
IS.Ab-119	Depósito Artola Alta + Samisol
IS.Ab-120	Depósito Las Mimosas Golf
IS.Ab-121	EBAP Ojén
IS.Ab-122	Nuevo depósito Alzaprima
IS.Ab-123	Nuevo depósito Gamonal II
IS.Ab-124	Nuevo depósito Nueva Andalucía (Nuevo Abogado)
IS.Ab-125	Nuevo depósito Nueva Andalucía Sur
IS.Ab-126	Nuevo depósito J-K-L
IS.Ab-127	Nuevo depósito Parque Nagüeles
IS.Ab-128	Nuevo depósito La Montúa II
IS.Ab-129	Nuevo depósito Ctra. Ojén
IS.Ab-130	Nuevo depósito Hacienda Cortés
IS.Ab-131	Depósito El Pinar I
IS.Ab-132	Depósito RR-5
IS.Ab-133	Nuevo depósito Arroyo Sequillo
IS.Ab-134	Nuevo depósito Coto Correa
IS.Ab-135	Almacén P.I. San Pedro Alcántara

Los nuevos elementos propuestos son:

1. Construcción de un nuevo depósito de regulación en la zona de San Pedro Alcántara, de unos 20 000 m³ de capacidad (ya que también se dará cobertura a Guadalmina) a ubicar en la zona del Gamonal a la cota + 85.
2. Construcción de tres nuevos depósitos en la zona de Nueva Andalucía. Cerro del Abogado y J-K-L de 20 000 y 2 500 m³ respectivamente a una cota de unos 160-170 m s. n. m. Nueva Andalucía sur de 15 000 m³ a la cota + 67.
3. Nuevos depósitos en Ctra. de Ojén y Hacienda Cortés.
4. Nuevos depósitos en arroyo Sequillo y Coto Correa, de unos 20 000 m³ cada uno.
5. Ampliaciones de los depósitos de Manchones, El Molinillo, Colinas de Nagüeles, Las Lomas y El Visillo.
6. Ampliación, modificación 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.
7. Instalación de las arterias de transporte necesarias para la conexión de los nuevos depósitos con las Ebap's y captaciones, así como las arterias generales de distribución que unan estos depósitos con las redes de distribución.

II. RED DE DISTRIBUCIÓN

Tras el análisis de la información disponible sobre la red que da soporte al servicio de abastecimiento urbano de agua potable, se pone claramente de manifiesto que uno de los principales problemas es la propia falta de información y la falta de integración de la existente, por lo que es imposible la generación de valor añadido a partir de ella.

Así pues, la información disponible no llegaría ni al segundo escalón de la pirámide de gestión del conocimiento de uso habitual en las actuales ciencias de gestión de la información.

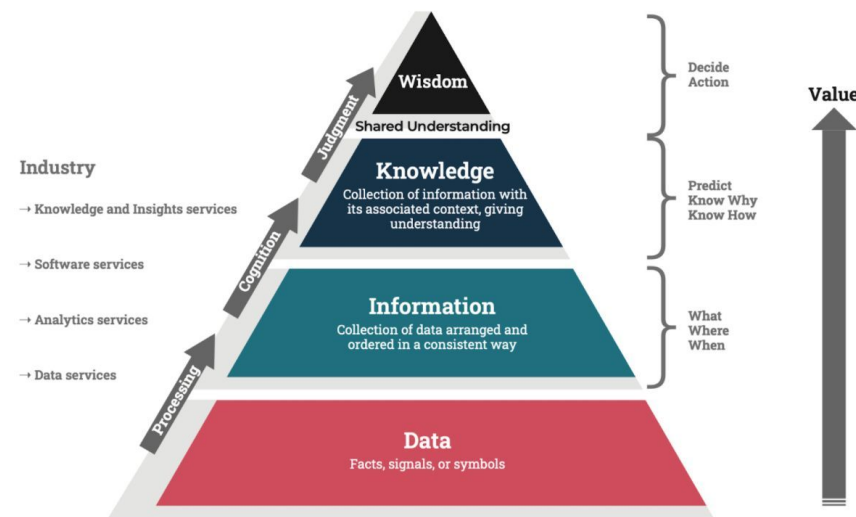


Figura 11: Pirámide cognitiva de la gestión del conocimiento
Fuente: Adaptado del modelo DIKW

Por tanto, se plantea como primera recomendación el impulso para la redacción de un Plan Director de Abastecimiento, cuyo principal objetivo será la optimización técnica del sistema de abastecimiento. Para ello, su primera estrategia debe ser la implantación de un sistema municipal 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 podrán elaborar los análisis de las necesidades actuales que desembocarán en un conjunto de medidas. También permitirá el desarrollo de un panel de control del funcionamiento en tiempo real de la red y la elaboración de pronósticos de distintos escenarios de desarrollo.

En definitiva, deberá constituir un “gemelo digital” de la red de abastecimiento que ayude tanto en el diseño como en la gestión a fin de cumplir el objetivo fijado de eficiencia.

El futuro Plan Director de Abastecimiento deberá evaluar, desde la habitual triple óptica social, económica y ambiental, cuál de los siguientes modelos de alimentación de los sectores de abastecimiento, resulta óptimo:

1. Modelo actual: basado en gran cantidad de pequeños depósitos, que dan servicio a áreas pequeñas (habitualmente una urbanización) con presencia muy frecuente de grupos de presión debido a la falta de cota para dominar el área abastecida. Este es el modelo heredado de la implantación de actuaciones urbanísticas aisladas no articuladas por un proyecto general.

a) Presenta como inconvenientes

- El gran número de elementos del sistema (tanto depósitos como impulsiones), dificultando enormemente su gestión.
- Régimen de funcionamiento de las bombas de los grupos de presión, que además de estar sujetos a constantes ciclos de arranque y parada, concentran su funcionamiento en las horas punta de la tarifa eléctrica.
- Aumento de pérdidas en depósitos, tanto por su número como por su edad, ya que este modelo se basa en la utilización de la red de depósitos existentes.

b) Y como ventajas:

- Gran ajuste de los niveles de presión en red a la topografía, lo que redundará en menor número de roturas y menores pérdidas.
- La energía de impulsión se acerca mucho al óptimo, pues las elevaciones son de cotas muy ajustadas y del volumen estricto para cada nivel de abastecimiento.
- Menos coste de implantación, ya que se utilizan los depósitos ya existentes.

2. Modelo basado en grandes depósitos de regulación que abastezcan grandes zonas. Basándonos en la estimación de consumo de unos 91 500 m³ para el día de máximo consumo, se podría estimar en unos 20 depósitos de 10 000 m³ cada uno.

a) Se pueden destacar entre sus ventajas:

- Simplificación de la gestión de la red al contar con menor número de elementos y de puntos de alimentación.
- Mayor control de presiones en la red.
- Elevaciones desde un menor número de estaciones de bombeo de mayor envergadura, lo cual permite la posibilidad de concentrar las impulsiones en horas valle de la tarifa eléctrica.

- Disminución de pérdidas en depósitos, ya que la mayoría serían de nueva factura.

b) Sin olvidarnos de considerar inconvenientes como:

- Mayor energía de bombeo necesaria, ya que se impulsan mayores volúmenes a mayores cotas.
- Pisos de presión menos ajustados a la cota topográfica, lo que puede acarrear mayores presiones con el consecuente aumento de las pérdidas.
- Mayor coste de implantación, ya que por lo menos la mitad de los depósitos necesarios serían de nueva planta, además de las necesarias ampliaciones de las EBAP existentes.

3. Modelo mixto: que adopte la solución de implantación de nuevos grandes depósitos solo allí donde sea estrictamente necesario por las condiciones de funcionamiento actuales. Este modelo disfrutaría, al menos parcialmente, de las ventajas de los dos anteriores, aunque también adolecería de sus inconvenientes, aunque fuera también de manera parcial.

Estos tres modelos deberán también ser evaluados bajo el supuesto de empleo de energía autoproducida, lo cual incrementará los costes de implantación, pero reducirá los de explotación.

No obstante lo anterior, se dispone como directriz un modelo de red unificada e interconectada, aunque subdividida en sectores de abastecimiento y pisos de presión diferenciados que facilite su operación y maximice la calidad y garantía de suministro.

En consonancia con esta directriz, se establecen las siguientes normas relativas al diseño de las ampliaciones para nuevos crecimientos y las actuaciones de rehabilitación o mejora en la red de abastecimiento existente:

- Estas actuaciones se integrarán con la red existente, debiendo ser concebidas y estudiadas en conjunto con la red circundante, sin que su funcionamiento incida negativamente en el resto.
- Los distintos sectores y pisos de presión establecidos, se interconectarán con los restantes de la red existente en determinados puntos, materializados mediante arquetas donde se instalen los elementos de control de presión, corte, control de caudales, etc. necesarios para el control y medición de la red.
- Disponer en la ordenanza municipal de urbanización las condiciones técnicas (presión mínima y máxima, dotaciones para el cálculo de caudales, diámetros mínimos, materiales, uniones, estandarización de valvulería y otros elementos de red, etc.) necesarias para el correcto funcionamiento y mejora en la facilidad y economía de operación y gestión de la red.



7.5.- Redes de Infraestructuras y Servicios Técnicos

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:

A. San Pedro Alcántara

1. Completar anillo perimetral del núcleo urbano:
 - a) Eje Pablo Picasso – Manuel Cantos
2. Eje Los Geranios – Eduardo Evangelista hasta cinturón exterior
3. Avda. Oriental – Fuentenueva – Campo Fútbol
4. Cierre anillo zona oeste Virgen del Rocío – José Echegaray – El Ingenio, etc.
5. Mallado Guadalmina

B. Nueva Andalucía

1. Ejecución redes previstas JKL
2. Puerto Banús
3. Interconexión zona Aloha con resto Nueva Andalucía.

C. Marbella

1. Cierre del anillo principal Carretera de Istán – Urbanización Señorío de Marbella.
2. Cierre del anillo Carretea de Ojén – Serenata – Duque de Lerma – Polígono La Ermita.
3. Cierre sur del anillo urbano de Marbella: El Pirulí – Paseo Marítimo – Severo Ochoa – Camino de Pescadores.
4. Ramal estructurante del sector de Bello Horizonte–Río Real: Camino de Pescadores–Camino de Los Molinos–Urbanización Panorama.

Como es lógico, deberán tenerse en cuenta todas aquellas redes principales necesarias para la interconexión de las distintas infraestructuras que se han propuesto a lo largo del documento (depósitos, ebaps, etc.), así como su conexión con las redes de distribución o secundarias.

Por otro lado, se implanta como directriz para la elaboración de los Planes de Ordenación Urbana, la toma de medidas encaminadas a la reducción de pérdidas en la red, que actualmente se valora en torno al 17%. A este respecto Hidralia proponía:

Tal y como se ha indicado con anterioridad la renovación de la red es de suma importancia tanto para la reducción de las pérdidas físicas de agua como para garantizar un servicio óptimo a la ciudadanía, de manera que cualquier incidencia

en la misma no tenga una percepción negativa del servicio que se presta. De forma general, el estado de las tuberías es deficiente, ya que su antigüedad es notoria, y en su mayoría de material de fibrocemento. Por tanto, se propone realizar una renovación integral de las mismas, actuando progresivamente y de forma coordinada con el resto de empresas de servicios para realizar simultáneamente la renovación de las distintas instalaciones. En el caso del abastecimiento, Hidralia cuenta con una herramienta que ayuda en la toma de decisiones a la hora de priorizar la renovación de las redes de abastecimiento dependiendo de varias variables como edad, material, presiones, nº averías, etc.

Para la renovación de las redes se propone la utilización de redes de fundición dúctil y establecer un diámetro mínimo DN 100, que cumpla lo establecido en el RSDA 120/91 en materia de concesión de acometida para garantizar el abastecimiento pleno.

Información que deberá también considerarse durante la elaboración del Plan Director propuesto.

III. CAUCES URBANOS

En el programa de medidas del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, aparece la siguiente actuación sobre cauces:

- CMA-0304-C: (medida ES060_14.01.02-06 PGRI) Restauración hidromorfológica de cauces en LIC fluviales de la Costa del Sol Occidental. Con un presupuesto de 9 348 000 € a financiar totalmente por la Junta de Andalucía. Fin previsto antes de 2028.
- CMA-3215-C: (medida ES060_14.01.02-23 del PGRI) Renaturalización y mitigación del riesgo de inundación del entorno del río Guadaiza. Con un presupuesto de 500 000 € a financiar íntegramente por la Junta de Andalucía.

Tras la anulación del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la demarcación hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas 2º ciclo (2022-2027), la planificación sectorial que quedó vigente volvió a ser el “Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluzes” aprobado por Decreto 189/2002, de 2 de julio.

En dicho Plan sectorial no existían medidas específicas que afectasen al t. m. de Marbella para evitar los riesgos de inundación de zonas urbanas debidos a la escorrentía procedente de los cauces naturales que las atraviesan.

Recientemente, por Real Decreto 687/2023, de 18 de julio, se aprobó la revisión y actualización de los planes de gestión del riesgo de inundación de las cuencas internas de Andalucía: demarcaciones hidrográficas del Tinto, Odiel y Piedras; del Guadalete y Barbate; y de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas.

En este Plan se identifican las siguientes ARPSIs:

Código ARPSI	Denominación	Origen	Peligrosidad global	Riesgo global
ES060_ARPS_0021	Río Guadalmina	Fluvial	1,1	1,5
ES060_ARPS_0022	Arroyo Chopo	Fluvial	1,6	1,1
ES060_ARPS_0023	Río Guadaiza	Fluvial	1,3	1,4
ES060_ARPS_0024	Arroyo Benabajo	Fluvial	1,1	1,1
ES060_ARPS_0025	Río Verde	Fluvial	0,9	1,7
ES060_ARPS_0026	Arroyo de la Cruz	Fluvial	1,4	0,5
ES060_ARPS_0027	Arroyo Piedras	Fluvial	1,6	0,7
ES060_ARPS_0028	Río Real	Fluvial	1,4	1,3
ES060_ARPS_0029	Arroyo Realejo	Fluvial	1,3	0,6
ES060_ARPS_0030	Arroyo Siete Revueltas	Fluvial	1,2	0,9
ES060_ARPS_0031	Arroyo Alicates	Fluvial	1,3	1,3
ES060_ARPS_0032	Arroyo Sevilla	Fluvial	1,4	0,6
ES060_ARPS_0033	Arroyo Real de Zaragoza	Fluvial	1,4	0,9
ES060_ARPS_0034	Arroyo Vibora	Fluvial	1,4	0,8
ES060_ARPS_0035	Arroyo Cañas	Fluvial	1,4	1
ES060_ARPS_0036	Arroyo Cabrillas	Fluvial	1,3	0,7
ES060_ARPS_0146	Atalaya - Isdabe	Mareal	2,5	2,3
ES060_ARPS_0149	Playa del Alicate	Mareal	2,5	1,7
ES060_ARPS_0152	Playa de la Cala del Moral	Mareal	2,3	2,3

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 estos con el tejido urbano adyacente. Entre las distintas medidas posibles, una de las que más positivamente incide en paliar las presiones urbanísticas sobre los cauces, ya que favorece la preservación de la vegetación de rivera y la no invasión de los terrenos contiguos, generalmente terrazas fluviales y llanuras de inundación, de forma que no se angosten las secciones de paso hidráulico, es la implantación de parques fluviales, donde el cauce se torna un valor para la ciudad. Esta



propuesta de creación de una red de parques fluviales se contempló en el anterior PGOU de 2010, que establecía 20 de ellos repartidos por todo el municipio, totalizando algo más de 3 000 000 m².

IV. DRENAJE URBANO

En los sistemas de saneamiento urbano, se producen, principalmente, tres problemas debidos a la escorrentía de las aguas de lluvia:

- Inundaciones por insuficiencia de capacidad de la red de drenaje urbano. Esta insuficiencia se da para unas condiciones de demanda determinadas.
- Vertido de aguas contaminantes por desbordamientos del sistema de saneamiento en episodios de lluvia (DSS).
- Vertido de aguas contaminadas por lavado superficial de pavimentos en redes de pluviales sin tratamiento previo.

El primero de los problemas ocurre por alcanzarse valores altos de caudal punta de avenida en los puntos bajos de la red. Ello viene provocado por efecto de la impermeabilización de suelos y por la adopción de soluciones aguas arriba basadas en el aumento de la velocidad de tránsito.

En el caso de *vertidos por desbordamientos del sistema de saneamiento en episodios de lluvia*, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico señala al respecto:

Los modelos actuales de desarrollo urbano, que han llevado a ciudades cada vez más impermeabilizadas, reducen la capacidad de infiltración del terreno. Esto supone que las

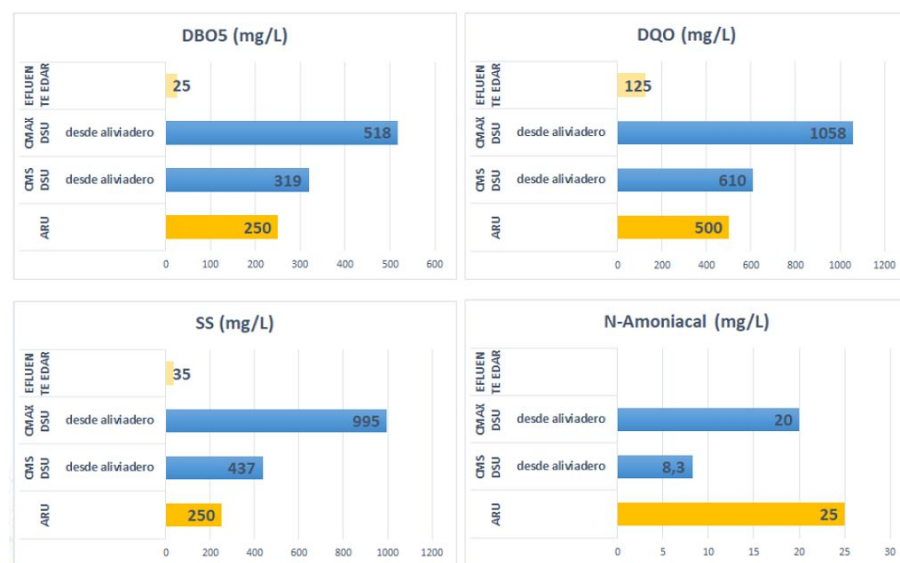


Figura 12: PROMEDSU: Comparativa de la contaminación en efluente de una EDAR tipo – DSU – Aguas Residuales Urbanas tipo. Fuente: miteco.gob.es

DSU: Desbordamiento del saneamiento unitario.

precipitaciones procedentes de las lluvias cuando entran al sistema de saneamiento generen caudales inasumibles por los sistemas colectores y plantas de tratamiento de aguas residuales, produciéndose su vertido al dominio público hidráulico.

En el caso de redes separativas, el caudal circulante por la red de pluviales tiene una concentración elevada de sólidos y otros parámetros como consecuencia, principalmente, del lavado de las superficies urbanas y su vertido también produce un importante impacto en las masas de agua receptoras.



Figura 13: Waterplein Benthemplein en Rotterdam
Fuente: land8.com

Por otro lado, Ignacio Andrés Doménech profesor de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universitat Politècnica de València, indica:

En nuevos desarrollos urbanos, los SUDS deben tenerse en cuenta desde las etapas más prematuras del planeamiento para, de este modo, integrarlos correctamente en el propio diseño urbano. En cuanto a la obligatoriedad de su uso en estos casos, el Real Decreto 638/2016 de modificación del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, en su artículo 126ter, establece que las nuevas urbanizaciones, polígonos industriales y desarrollos urbanísticos en general, deberán introducir sistemas de drenaje sostenible de forma que el eventual incremento del riesgo de inundación se mitigue. Este criterio se conoce como principio de invarianza hidráulica: el desarrollo urbano no debe alterar la hidrología previa a la urbanización.

	Frenos	Ruedas	Carrocería	Caburantes y aceites	Pavimentos de hormigón	Pavimentos de asfaltos	Sales deshielo	Basura
Cadmio								
Cromo								
Cobre								
Hierro								
Plomo								
Níquel								
Vanadio								
Zinc								
Cloruros								
Sólidos orgánicos								
Sólidos inorgánicos								
PAHs								
Fenoles								

Fuente principal

Fuente secundaria

Figura 14: Fuentes antropogénicas de contaminantes en escorrentías de pavimentos urbanos
Fuente: Sensaloni et al., 1998

Se observa que hay dos elementos principales, los vehículos y los pavimentos. Desde el Plan General se incide sobre las normas de diseño de pavimentos orientadas a la reducción de la contaminación de la escorrentía. Igualmente, se adoptan determinaciones referentes a la infraestructura de recogida de RSU orientadas a este mismo objetivo.

El propio MITECO propugna la adopción de una serie de medidas para reducir en volumen y en contaminación los vertidos por DSS:

- Cartografía del sistema de saneamiento.
- Modelización del sistema de saneamiento.
- Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS).
- Elementos e Infraestructuras del sistema de saneamiento que ejerzan control de la cantidad de agua (caudales, volúmenes) y control de la contaminación.
- EDARES. Control de caudales de entrada en DSS.
- Monitorización del sistema de saneamiento.
- Telecontrol del sistema de saneamiento.
- Medidas paliativas (rejas de retención, cestas o mallas de captación y retención de sólidos, barreras anticontaminación, barcos tipo "Pelicano").

En el presente Plan se recogen dichas propuestas como las convenientes para solventar la problemática expuesta.

Así, como primera medida para abordar la lucha contra estos problemas, el Plan General 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 Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS). Estos sistemas aportan soluciones basadas en el favorecimiento de la infiltración mediante implantación de pavimentos y



zanjas drenantes, jardines de lluvia, estanques de infiltración etc. y la retención (estanques, tanques de tormenta, ...).

Por otro lado, en el *"Plan Director de Saneamiento"* de Marbella (aprobado en JGL ordinaria de 2 de agosto de 2021), del que más adelante se ofrece mayor detalle, se proponen las actuaciones necesarias para transformar la red unitaria existente en separativa. Siguiendo las estrategias enunciadas, 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 de Saneamiento que vengan a paliar estas deficiencias.

V. RED DE SANEAMIENTO

Respecto a los colectores del saneamiento integral de la Costa del Sol, en el programa de medidas 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 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.

A fecha de este documento, se ha podido tener acceso al Anteproyecto de Saneamiento Integral de la Costa del Sol Occidental. Se recoge en el presente documento la propuesta de nuevo trazado de los colectores que figuran en dicho anteproyecto, poniéndose de manifiesto la posibilidad de modificaciones en dicho trazado según prosigan los trabajos de realización del mencionado proyecto.

Por tanto, se establecen provisionalmente las precauciones necesarias para acoger las determinaciones que dicho proyecto prevé para las infraestructuras generales del saneamiento integral de la Costa del Sol (colectores, impulsiones, etc), hasta que concluyan los trabajos de redacción de los proyectos correspondientes y la subsecuente ejecución de las obras, momento en el que quedará fijada la consideración de los

elementos realmente ejecutados como elementos estructurantes de la infraestructura de saneamiento.

El plano de ordenación O.02.3 Elementos Estructurantes III contiene las infraestructuras de servicios. Por lo que respecta a la red de saneamiento existente, se grafía en el mismo como "red a relocalizar". Esto porque, de acuerdo al anteproyecto indicado, el presente PGOM recoge la nueva red, distinguiendo la red rodada (por gravedad) y la red a presión (necesita impulsión), por lo que la red propuesta va a discurrir fuera del DPMT. De tal forma que, cuando esté ejecutado el nuevo proyecto de saneamiento integral de la Costa del Sol, la red existente (por el DPMT) dejará de prestar servicio y podrá ser desmantelada.

El presente PGOM favorece, desde el punto de vista urbanístico, la relocalización de la red de saneamiento, de manera que la misma no afecte al Dominio Público Marítimo Terrestre. En consecuencia, una vez aprobado el proyecto, sin necesidad de modificar el presente PGOM, podrá ejecutarse la nueva red de saneamiento fuera del DPMT.

Por otro lado, las principales actuaciones necesarias con relación a las redes municipales de saneamiento urbano, se recogen en el *"Plan Director de Alcantarillado"* de Marbella, aprobado en el punto 8.2 de la sesión ordinaria de la Junta de Gobierno Local de 2 de agosto de 2021. Este plan, tras un modelado y cálculo de todas las redes cartografiadas del municipio, elabora una serie de propuestas de ampliación y mejora, estando todas ellas ubicadas en el suelo urbano.

Cabe destacar que dicho Plan Director ha sido elaborado considerando como condición de contorno la ubicación y características de las conducciones generales del saneamiento integral, por lo que cuando estas cambien de ubicación, diámetro, etc. será necesario reformular toda la parte concerniente a la red separativa de fecales, mientras que sus determinaciones respecto de la red separativa de pluviales seguirán siendo válidas.

Por ello el presente Plan General adopta como recomendación la promoción de la adaptación del Plan Director de Alcantarillado a la nueva situación que se plantee tras la redacción de los proyectos del nuevo trazado de los colectores generales del saneamiento integral de la Costa del Sol Occidental.

A partir del análisis de la información disponible, y especialmente del *"Plan Director de Alcantarillado"*, se han detectado diversas carencias en cuanto a redes de saneamiento y que se pueden 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 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.

Ello sin perjuicio de la elaboración del Plan integral de gestión del sistema de saneamiento que según indica el nuevo art. 259 quinquies del RDPH añadido por Real Decreto 665/2023, de 18 de julio, deberán llevar a cabo los titulares de autorizaciones de vertido procedentes de aglomeraciones urbanas de 50.000 o más habitantes equivalentes.

Igualmente, se adoptan en el presente Plan General las determinaciones normativas básicas referentes al diseño de las redes de saneamiento tanto de nueva planta como de las existentes objeto de rehabilitación o mejora. Las determinaciones técnicas pormenorizadas serán objeto de regulación mediante ordenanza.

Se propone también la creación de un sistema municipal de información y gestión de las redes de saneamiento y drenaje que incluyan su cartografía, modelización, monitorización y control.

Siguiendo lo indicado en el Art. 75.2.b RLSTA, se identifican como parte del modelo general de ordenación del municipio, los siguientes elementos puntuales (con ocupación de suelo) y lineales principales que conforman la red general de la infraestructura de saneamiento:



Código	Infraestructura
IS.San-2	EBAR Las Petunias
IS.San-3	EBAR Puerto Banús
IS.San-4	Elevación Ancón
IS.San-5	Elevación Sta. Petronila
IS.San-6	Elevación Don Pepe
IS.San-7	Elevación Don Pepe: Cámara de rotura
IS.San-8	Casa Bomba Marbella
IS.San-9	Elevación Arroyo Segundo
IS.San-10	Elevación Los Monteros
IS.San-11	Elevación Los Monteros: Cámara de rotura
IS.San-12	Elevación Pinomar
IS.San-13	EBAR La Vibora
IS.San-14	Elevación Cabopino
IS.San-15	Red mancomunada "Saneamiento Integral de la Costa del Sol"

VI. DEPURACIÓN Y VERTIDO

Como se ha expuesto en la parte expositiva, la capacidad conjunta de las dos EDAR que dan servicio al t. m. de Marbella, llega al los 181 000 m³/d (700 000 hab-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.

Adicionalmente a los anteriores, se identifica en el t. m. de Marbella el siguiente elemento principal de la red general de infraestructuras del servicio de saneamiento:

Código	Infraestructura
SG-IS.San-1	EDAR La Vibora

VII. REUTILIZACIÓN

En el documento finalmente aprobado del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, desaparece la actuación:

- 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.

Que había sido incluida en el programa de medidas de la documentación anteriormente expuesta al público.

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 normas:

- 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.

7.5.3.- INFRAESTRUCTURAS DE LOS SISTEMAS DE SUMINISTRO ENERGÉTICO

I. INTRODUCCIÓN

En lo referente a energía, en el pasado se han formulado en Andalucía primeramente el "Plan energético de Andalucía 2003-2006 (PLEAN)" y posteriormente el "Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética 2007-2013 (PASENER)". En la actualidad permanece vigente la "Estrategia Energética de Andalucía 2020" de la cual han surgido dos planes de acción bienales:

- Plan de Acción de la Estrategia Energética 2016-2017
- Plan de Acción de la Estrategia Energética 2018-2020

Dentro de los cinco Programas de Actuación impulsados por estos planes, quedan dentro del ámbito de actuación del Plan General dos de ellos:

- Mejora de las Infraestructuras y Calidad de los Servicios Energéticos (que garanticen el suministro energético de calidad y aprovechamiento de los recursos autóctonos)

- Gestión Energética en las Administraciones Públicas de Andalucía

II. SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

La planificación actualmente publicada de la infraestructura de transporte (REE 2021-2026) no incluye ninguna actuación en el t. m. de Marbella.

Vuelve a la planificación 2021-2026 una nueva subestación en Ventilla de 220/66 kV y 125 MVA en la línea Alhaurín-Jordana, tras haber sido sustituida por la SE Benahavís en la planificación 2015-2020.

En su entorno sigue prevista la nueva subestación 220/66 kV 125 MVA en Benahavís, que quedará interpuesta en la línea Costasol-Jordana y que proviene de la anterior planificación REE 2015-2020. Esta actuación se halla actualmente parcialmente ejecutada y resultará decisiva para reforzar la alimentación de la línea 66 kV Costasol-N. Casares que a su vez alimenta las subestaciones 66/20 kV de toda la zona oeste de t. m. de Marbella.

Igualmente, se encuentra prácticamente finalizada la construcción de la nueva subestación del polígono industrial de San Pedro Alcántara.

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.

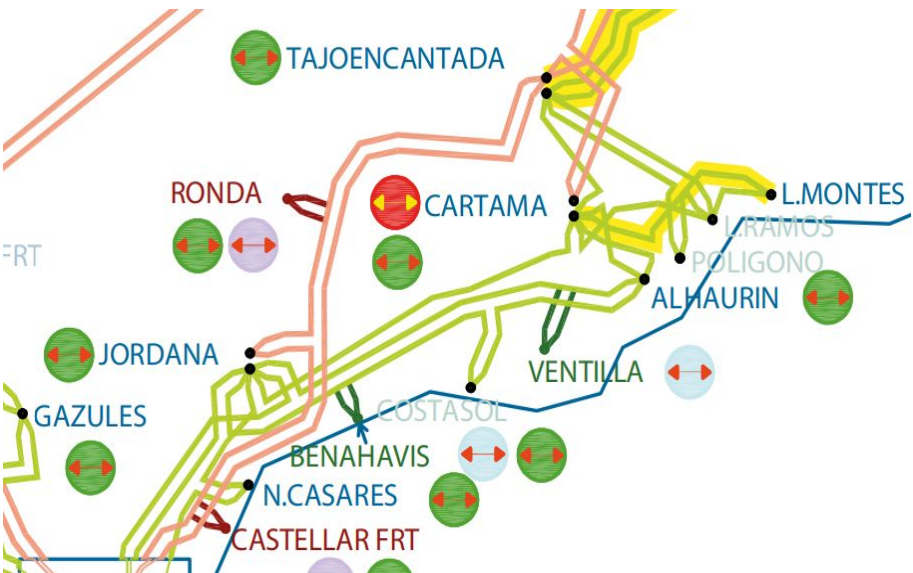


Figura 15: Planificación eléctrica 2021-2026 en la Costa del Sol

En nota de prensa de 24-4-2021 europa press publica:

Endesa invertirá más de 204 millones de euros hasta 2023 para mejorar la red de distribución de la provincia de Málaga



En el municipio de Marbella se pondrá en servicio la nueva subestación San Pedro Alcántara que nace con una transformación de 80 megavatios y está preparada para dar servicio a 12 salidas de línea. Además, se aumenta la potencia de la subestación Elviria, en 20 megavatios. Endesa tiene programadas la nueva salida en Media Tensión de la subestación Marbella hacia la propia ciudad y otra nueva salida de línea en Media Tensión desde la subestación Costasol.

A efectos de la obligada coordinación de la planificación eléctrica con la urbanística, según lo previsto en el art. 5 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico, conviene señalar que no se realizan reservas de suelos para la implantación de nuevas infraestructuras de suministro eléctrico, procediéndose únicamente a la inclusión de las infraestructuras especificadas en el punto 4 del mencionado artículo, dado que el Ayuntamiento no tiene constancia que, por parte de Endesa exista previsión de ampliación de la red.

Así pues, se identifican como elementos principales que conforman la red general 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, en aplicación del criterio anterior, serán consideradas elementos estructurantes conforme a lo dispuesto en el Art. 75.2.b RLSTA.

Estos elementos son:

Código	Infraestructura
IS.Ele-1	Subestación P.I. San Pedro Alcántara
IS.Ele-2	Subestación Nueva Andalucía
IS.Ele-3	Subestación Decosol
IS.Ele-4	Subestación Marbella
IS.Ele-5	Subestación Costasol
IS.Ele-6	Subestación Elviria
IS.Ele-7	Red de transporte 220 kV
IS.Ele-8	Red de distribución 66 kV
IS.Ele-9	Red de distribución 20 kV

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)"*, se entiende 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 discurren 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.

III. ALUMBRADO PÚBLICO

Las determinaciones adoptadas en el presente Plan General en materia de alumbrado público se materializan en normas básicas 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 en dos aspectos fundamentales: reducción de la contaminación lumínica y reducción del consumo energético. Las ordenanzas de urbanización determinarán los aspectos relacionados con las condiciones técnicas y el nivel de servicio.

No se hacen, pues, reconocimiento ni propuestas concretas de elementos estructurantes de alumbrado público, 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 consideración de infraestructuras locales, 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, telemedida y telegestión.
- Implantación de una red de control y gestión centralizada del sistema. Para ello se deberán implantar las líneas de comunicaciones así como los aparatos de medida y control necesarios.



- Implantar, fundamentado en los elementos anteriores, 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.

IV. SUMINISTRO DE GAS

Dado que estos años atrás se ha llevado a cabo la ejecución de las principales infraestructuras de conducción de gas, consistentes en el gasoducto Málaga-Estepona y sus instalaciones anexas, a priori no hay previsiones de acometer grandes infraestructuras gasistas en un futuro próximo.

Por otro lado, no se debe caer en el simplismo y confundir el gas natural con una energía limpia, merced a la buena imagen que se ha dado de él en este sentido. Si bien es mucho más limpio que el carbón (de uso actual mayoritariamente industrial) y que los derivados del petróleo -gasoil y fueloil- muy utilizados para calefacción en latitudes frías como en el centro y norte de Europa, el gas natural es un hidrocarburo que combustiona generando CO₂ y que tiene su mayor impacto en la fase extracción, donde el procedimiento del fracking provoca la liberación de metano y la contaminación de las masas de agua subterráneas.

Por ello, y teniendo en cuenta la ubicación geográfica de Marbella, en el sur de Andalucía, las estrategias que define el Plan en materia de ACS y calefacción están orientadas, como se ha expuesto anteriormente, hacia la adopción y mejora de sistemas solares, máxime cuando el reto inmediatamente planteado es la descarbonización del ciclo energético, quedando el uso del gas (natural o butano) como una fuente de energía minoritaria (cocinas, pequeños calentadores, ...) en favor de otras renovables, fundamentalmente solar.

7.5.4.- INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES

Cabe indicar que las infraestructuras de telecomunicaciones atienden a un servicio con la consideración de "interés general" en virtud de lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones (LGTel), por lo que los operadores gozan de gran libertad para su implantación. No obstante en el ejercicio de desarrollo de las competencias urbanísticas del municipio, se fijan las condiciones

urbanísticas para la implantación de las infraestructuras de telecomunicaciones.

I. RED CABLEADA

En las fases de información y análisis no se han planteado por parte de los operadores contactados necesidades específicas de carácter urbanístico para el despliegue de redes cableadas de telecomunicaciones, ni se han detectado a priori grandes déficits o problemas respecto de ellas.

En el Plan General se establece la regulación normativa de la implantación de redes en consonancia con las vigentes "Instrucciones técnicas para el despliegue de fibra óptica en el término municipal de Marbella" y a la "Guía de controles sobre el despliegue de redes de nueva generación que corresponden a las entidades locales andaluzas", editada por la Junta de Andalucía.

En los suelos clasificados, o que alcancen la clasificación de urbanos por haber llevado a buen término el proceso urbanizador, las compañías con carácter de operador universal en materia de telecomunicaciones deberán proporcionar cuando mínimo el servicio universal contemplado en la sección 2ª del capítulo primero del título tercero de la LGTel, en virtud de lo establecido el Artículo 29 del Real Decreto 424/2005 de 15 de abril.

En la normativa se recoge la obligación del uso compartido de las infraestructuras de red de comunicaciones electrónicas que se proyecten para las actuaciones de reurbanización y las de nueva urbanización.

Este "uso compartido" a efectos de la instalación de redes públicas de telecomunicaciones viene definido en el art. 46 LGTel, y fue aprobado por ORDEN CTE/1210/2003, de 29 de abril, por la que se declara la utilización compartida del dominio público viario de titularidad de la mancomunidad de municipios de la Costa del Sol Occidental (Málaga) y de los municipios que la componen, y del dominio público local del municipio de Aretxabaleta (Guipúzcoa), para el despliegue de red en el viario público del t. m. de Marbella.

II. TELEFONÍA MÓVIL. ANTENAS

Puestos en contacto con los organismos competentes y los principales gestores de los servicios de telefonía móvil, estos no han manifestado la necesidad de establecer reservas de suelo para la implantación de nuevos elementos estructurantes o la ampliación de los existentes, necesarios para dar soporte al servicio.

Por tanto, la principal propuesta del plan general en cuanto a las infraestructuras de soporte a las comunicaciones móviles, es el establecimiento normativo de las condiciones urbanísticas de implantación de nuevas antenas, que siguen las disposiciones de la

"Ordenanza Municipal para la regulación de la implantación en el municipio de Marbella de infraestructuras radioeléctricas".

7.5.5.- INFRAESTRUCTURAS PARA LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS URBANOS

Siguiendo lo establecido por el Programa Estatal de Prevención de Residuos 2004-2020, que a su vez recoge las determinaciones de la Directiva Marco de residuos (Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo), desde el presente Plan se vendrán a fomentar aquellas actuaciones que redunden en la consecución de los objetivos de la política europea de residuos, la cual se resume en el siguiente gráfico, tomado del mencionado Programa:



Figura 16. Jerarquía europea en la gestión de residuos

Como se ve, la prioridad establecida en Europa es la prevención de la producción de residuos y a continuación su reutilización, habiendo planteado objetivos de reciclado de residuos municipales de un 55% antes de 2025, un 60% antes del 2030 y un 65% para antes de 2035.

Esta Directiva 2008/98/CE es posteriormente modificada por la Directiva 2018/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018, incorporando una nueva definición de residuos municipales. Esta Directiva fue traspuesta al ordenamiento jurídico español por la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

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.



7.5.- Redes de Infraestructuras y Servicios Técnicos

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 surgida entre este Reglamento de residuos de 2012 y la mencionada Directiva 2018/851, y su trasposición al ordenamiento español 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.
- [Norma] Adoptar la recogida selectiva de la fracción orgánica de los residuos domiciliarios y asimilables de manera independiente a la fracción resto.
- [Directriz] Se implantarán los medios para la recogida y tratamiento de los residuos vegetales de restos de poda de forma que 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, han manifestado la conveniencia de establecer reservas de suelo para la implantación de nuevos elementos para la gestión de residuos, necesarios para dar soporte al modelo de gestión previsto. En consecuencia, en el presente Plan, además de recoger los centros de gestión de residuos actualmente existentes, se prevén en San Pedro Alcántara, Las Albarizas y Las Chapas, en la inmediación de los respectivos polígonos industriales, nuevas localizaciones con destino a albergar puntos limpios de recogida de residuos específicos.

Los elementos de la red general de infraestructuras de gestión de residuos ubicada en el municipio que identifica el presente Plan (art. 75.2 RLISA) son:

Código	Denominación
IS.GR-1	Complejo medioambiental Marbella
IS.GR-2	Centro Ambiental Marbella
IS.GR-3	Punto limpio P.I. San Pedro Alcántara
IS.GR-4	Punto limpio Pol. La Ermita
IS.GR-5	Punto limpio La Víbora

7.5.6.- BOMBEROS

Marbella cuenta con dos parques de bomberos. No se entiende necesaria su ampliación ni la previsión de un nuevo parque. Los existentes son:

Código	Denominación
SG-IS.Bom-1	Parque de Bomberos Marbella
SG-IS.Bom-2	Parque de Bomberos San Pedro Alcántara

7.5.7.- CONCLUSIÓN

A modo de conclusión, se expone la siguiente tabla, donde se cruzan los distintos ámbitos de las infraestructuras de servicios urbanos con las distintas naturalezas de medidas adoptadas en el nuevo Plan General para cada una de ellas:

	Identificación de Elementos Estructurantes existentes (no municipales)	Previsión grandes Elementos Estructurantes (no municipales)	Identificación de Elementos Estructurantes existentes (municipales)	Previsión Elementos Estructurantes propuestos (municipales)	Programas de reurbanización	Determinaciones Normativas
Abastecimiento de aguas	×	×	×	×	POU	×
Cauces urbanos						×
Drenaje urbano			×		POU	×
Saneamiento	×	×	×		POU	×
Depuración y vertido	×					×
Reutilización de agua	×				POU	×
Alumbrado público					POU	×
Energía eléctrica	×				POU	×
Gas	×					×
Redes de Telecomunicaciones						×
Gestión de residuos			×	×	POU	×
Bomberos			×			×

TÍTULO 8. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN EN LA CIUDAD EXISTENTE

8.1.- LA INTERVENCIÓN EN LA CIUDAD EXISTENTE. METODOLOGÍA

Corresponderá al Plan o Planes de Ordenación Urbana establecer la ordenación detallada del Suelo Urbano (art. 66.1 de la LISTA). Todo el Suelo Urbano delimitado por el POU debe ser ordenado por ese instrumento con excepción de los ámbitos de transformación urbanística que se remitan a un instrumento posterior (art. 66.2 de la LISTA).

Analizados los anteriores preceptos y tras la lectura de los apartados 1 y 2 del art. 63 LISTA, parecería que el PGOM no debería incluir contenido alguno sobre el Suelo Urbano. Abundaría en esa lectura, lo dispuesto en el art. 25.1 LISTA que establece: *“La delimitación de las actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización corresponde al Plan General de Ordenación Municipal y las de mejora urbana y de reforma interior al Plan de Ordenación Urbana (...)”*.

Sin embargo, el art. 63.3 LISTA, cuando se refiere al carácter de las determinaciones del PGOM relativas a las Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización, añade *"para el suelo urbano y para las actuaciones de transformación urbanística en esta clase de suelo, salvo que el Plan disponga otra cosa, [sus determinaciones] tendrán carácter de Directriz"*. Con ello se está admitiendo explícitamente la posibilidad de que, en Suelo Urbano, el PGOM establezca los criterios y directrices para la delimitación y ordenación detallada de las Actuaciones Urbanísticas y de Transformación Urbanística en esta clase de suelo sin perjuicio de la competencia del POU para ello y para la ordenación detallada del Suelo Urbano.

Esta interpretación del articulado de la LISTA ha sido corroborada y desarrollada por el **Reglamento**, cuyo artículo 76.1 incluye, como parte del contenido de los instrumentos de ordenación general, establecer la planificación estratégica de la evolución del modelo de ordenación a medio y largo plazo, planificación que, en Suelo Urbano se concreta entre otras, a través de las siguientes determinaciones:

"Las estrategias para el mantenimiento, la mejora, rehabilitación, regeneración y renovación de la ciudad existente."

a) **Directrices para las zonas de suelo urbano**, a delimitar por los Planes de Ordenación Urbana y el Plan Básico de Ordenación Municipal. En general, constituirán zonas de suelo

Título 8. Criterios de intervención en la ciudad existente

urbano independientes, pudiendo dividirse a su vez cada una en varias zonas de suelo urbano:

10) Cada uno de los núcleos de población del término municipal.

2º) Los conjuntos históricos declarados BIC conforme a la legislación en materia de patrimonio histórico.

3º) Cada uno de los núcleos rurales tradicionales clasificados como suelo urbano por los instrumentos de ordenación urbanística general conforme al apartado 2 del artículo 13 de la Ley.

b) Directrices para la delimitación de nuevas actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística en suelo urbano.

c) *Directrices y recomendaciones para mitigar el efecto de la isla de calor, mejorar los aspectos relacionados con la salud y bienestar de las personas, la contaminación urbana y el consumo energético.*

d) **Directrices y recomendaciones para establecimiento de un modelo urbano equilibrado** que fomente la diversidad funcional y de usos y la accesibilidad universal a la dotación de servicios básicos y espacios públicos”.

En consecuencia, el PGOM tiene que contener las estrategias para el mantenimiento, la mejora, la rehabilitación, regeneración y renovación de la ciudad existente, conteniendo las directrices a las que se refiere el meritado precepto reglamentario.

En consecuencia, se desarrollan en el presente documento los Criterios, Directrices y Estrategias para la delimitación de las zonas o ámbitos funcionales, la delimitación de nuevas actuaciones urbanísticas en Suelo Urbano, las directrices para mitigar el efecto de la isla de calor y el establecimiento de un modelo urbano equilibrado, pero también se incluyen aquí los criterios para el establecimiento de las Bases de desarrollo y ejecución y para la ordenación detallada de las nuevas actuaciones en Suelo Urbano, determinaciones estas últimas que si bien corresponden al POU se incorporan en el PGOM con carácter de **recomendaciones**.

Se incluyen estas últimas determinaciones en el presente PGOM porque la estrategia de transformación cualitativa en la ciudad consolidada opera a dos escalas. Una primera que son actuaciones que se denominan de impacto local que son de pequeña escala que tienen como objeto mejorar el entorno urbano sin alterar el modelo de ciudad ni los elementos estructurantes previstos en el presente PGOM. La identificación de estas actuaciones vendrán reflejadas en el Plan de Ordenación Urbana.



Una segunda, en la que se integran actuaciones estratégicas, localizadas en vacíos urbanos relevantes o áreas de obsolescencias concebidas como oportunidades para recualificar la ciudad. Son Actuaciones de Transformación Urbanística de rango ciudad, convirtiéndose en trascendental para el modelo de ciudad propuesto por el presente PGOM. Si bien, las condiciones concretas de estas transformaciones se fijarán en el instrumento de detalle que se redacte, el presente PGOM establece unos criterios y directrices para intervenir en estas piezas de la ciudad.

El objetivo general para la intervención en estas áreas es promover un verdadero reciclaje urbano, pues se interviene en zonas que presentan importantes disfunciones siendo el objetivo revertir las mismas, de tal forma que se consiga una estructura urbana policéntrica y diversa. Y es por esta razón por lo que el PGOM incluye estas estrategias para la ordenación detallada de estas actuaciones en la ciudad existente que el POU deberá concretar.

8.2.- DIRECTRICES PARA LAS ZONAS O ÁMBITOS FUNCIONALES DE SUELO URBANO

8.2.1.- LOS ÁMBITOS FUNCIONALES

Entre las estrategias para la intervención en la ciudad existente destaca en primer lugar la exigencia reglamentaria de establecer criterios y **directrices para las zonas del suelo urbano** a delimitar en el Plan o Planes de Ordenación Urbana.

El concepto de **zonas de suelo urbano** se define en el Anexo del citado Reglamento como aquel *"ámbito sujeto a ordenación urbanística diferenciada que está integrado por los suelos urbanos que presenten unas características homogéneas por la configuración de su trama urbana, usos implantados, tipologías edificatorias, evolución histórica, problemática común u otras razones sustantivas análogas"*.

Para la división en zonas del suelo urbano, el art. 76.1 RLISA propone los siguientes criterios:

"En general, constituirán zonas de suelo urbano independientes, pudiendo dividirse a su vez cada una en varias zonas de suelo urbano:

1º) Cada uno de los núcleos de población del término municipal.

2º) Los conjuntos históricos declarados BIC conforme a la legislación en materia de patrimonio histórico.

3º) Cada uno de los núcleos rurales tradicionales clasificados como suelo urbano por los instrumentos de ordenación urbanística general conforme al apartado 2 del artículo 13 de la Ley".

El PGOM de Marbella como resultado del diagnóstico realizado sobre la ciudad existente en la Memoria de Información y con el objetivo de conseguir una **ciudad más amable, saludable y sostenible**, considera adecuada la división del suelo urbano en **ámbitos funcionales**, que a su vez se dividirán en las **zonas** previstas reglamentariamente.

La división del suelo urbano en ámbitos funcionales tiene por objeto **establecer una estructura urbana a escala humana basada en la proximidad, con una óptima diversidad social y una mezcla de usos y**

actividades, que mantengan su identidad o en otros casos, pueda fomentarla.

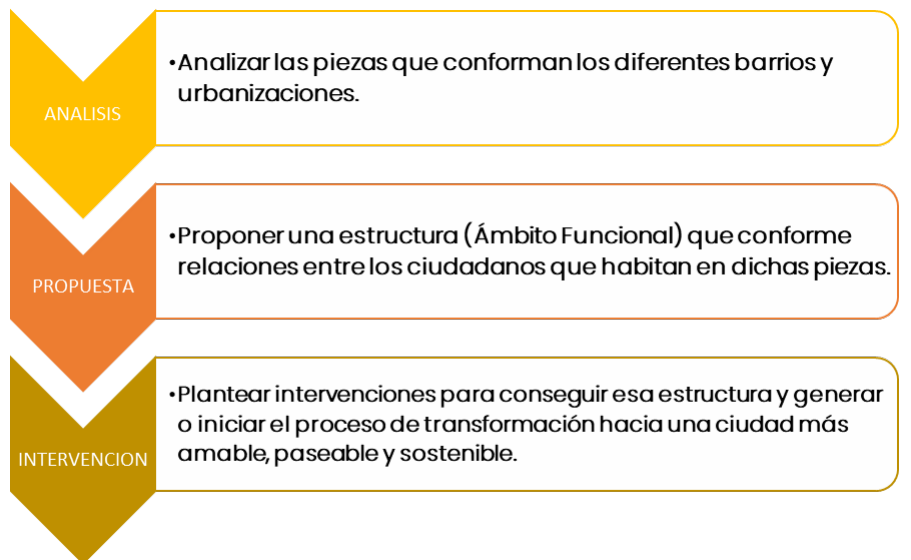
Los ámbitos funcionales van más allá de las zonas de suelo urbano tradicionalmente delimitadas desde el punto de vista urbanístico, pues permite una organización de las dotaciones y servicios públicos más eficaz.

Se pretende igualmente que en esos ámbitos funcionales que se crean identidades, se cree la conciencia de barrio, lo que lleva, como se exponía, a la consecución de una ciudad más amable, saludable y sostenible. Es cierto que definir un espacio físico de un barrio no es fácil, pero la gente sabe perfectamente cuando está en su barrio y cuando está fuera de él. Esa conciencia existe en los moradores de los barrios.

El concepto de ámbito funcional no debe ser abordado desde un único prisma, sino que debe dársele un enfoque multidimensional. Los ámbitos funcionales son espacios adecuados para el peatón, dotados de cierta complejidad, que en el caso de Marbella, es mejorable en muchos aspectos. Con esto, se favorece los encuentros casuales e imprevistos que enriquecen la vida de la ciudadanía. La cohesión social es inversamente proporcional a la distancia física y social. La proximidad entre la ciudadanía que comparte espacios variados y servicios públicos conlleva multitud de interacciones en el día a día.

La aspiración de la delimitación de estos ámbitos funcionales es crear espacios, de protagonismo peatonal, en los que se posibilite el acceso peatonal a los centros de trabajo, enseñanza, compras y gestiones. Esto supondría la reducción de los desplazamientos motorizados para resolver necesidades cotidianas.

En general, los ámbitos funcionales pretenden mejorar la habitabilidad recuperando la ciudad para la ciudadanía, estructurándola a su escala y diversidad social, recuperando su identidad o fomentándola en aquellos



Metodología propuesta para la intervención en la ciudad



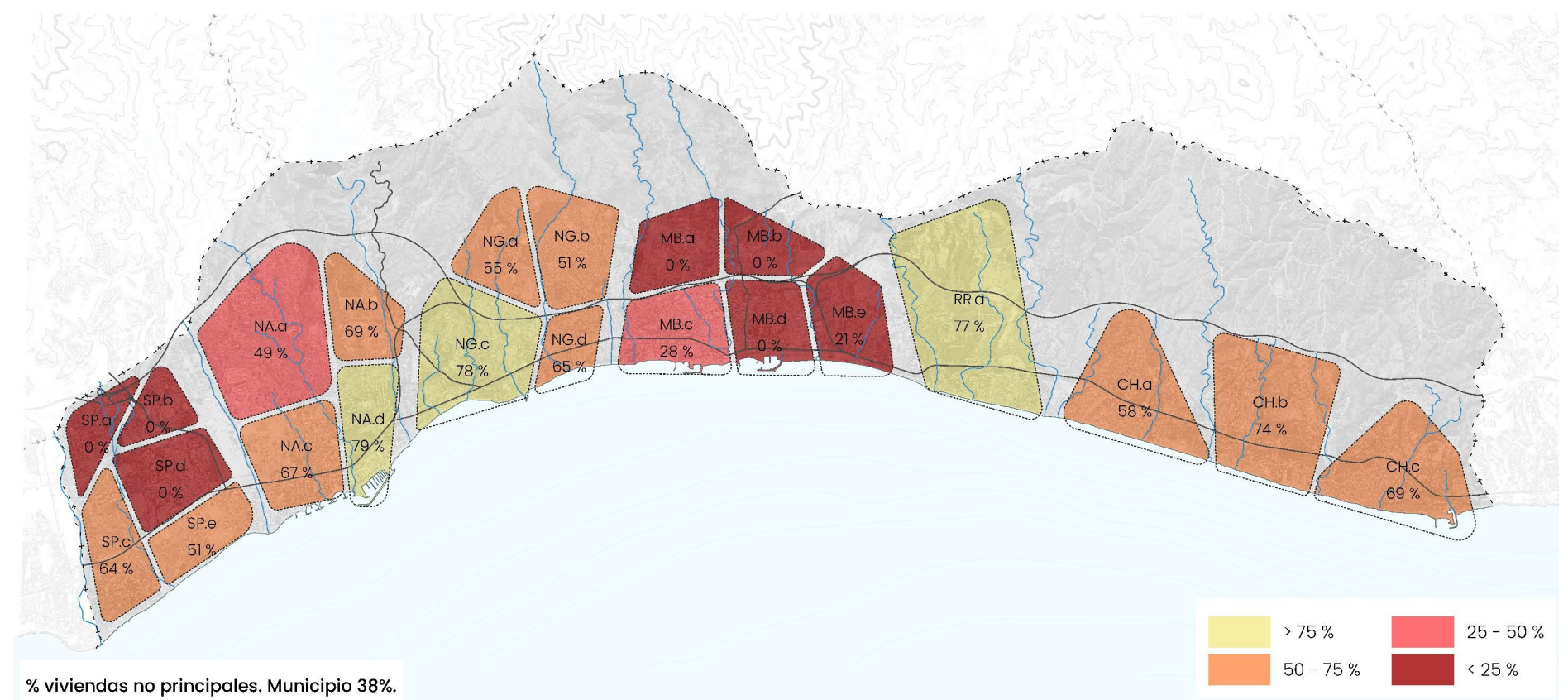
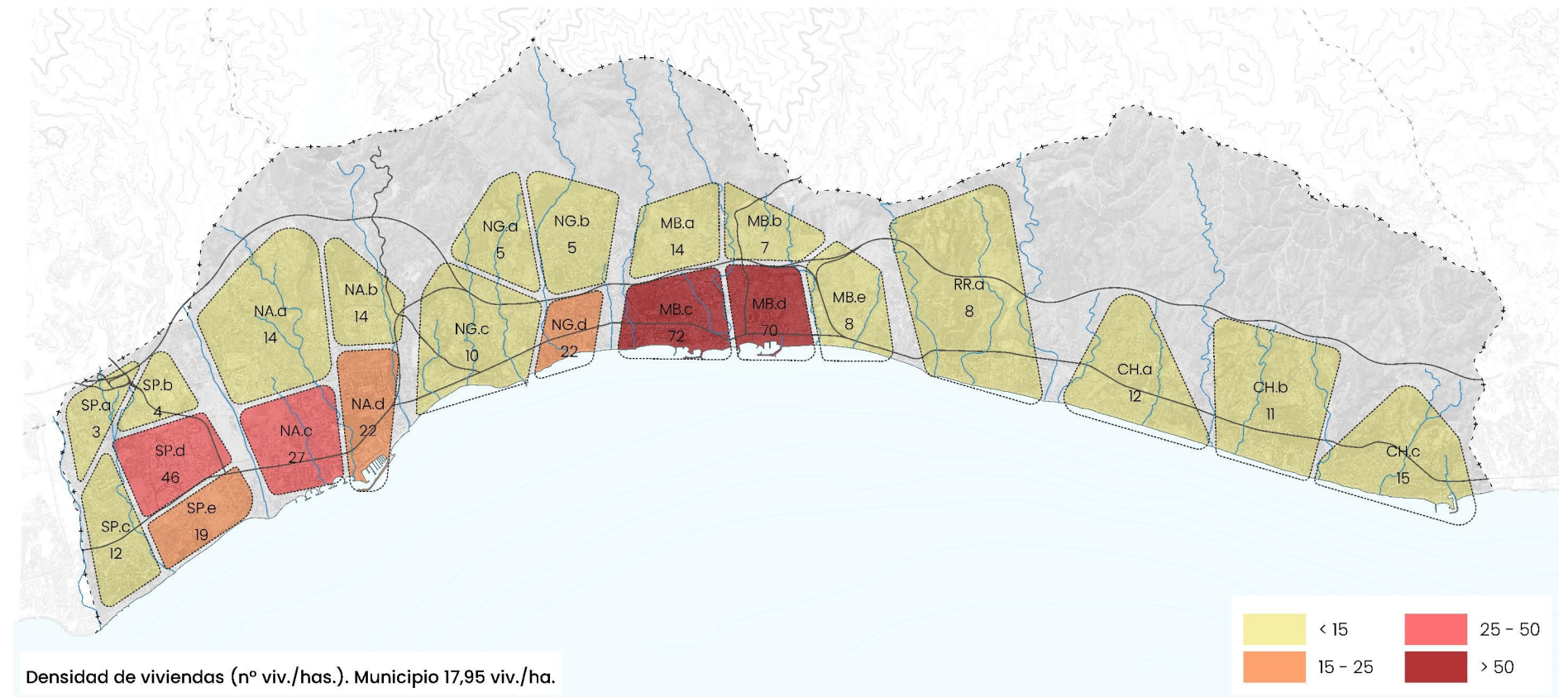
casos donde sea posible, donde todos los servicios queden conectados a pie o con medios de movilidad sostenible—en contraposición a la ciudad productiva basada en el uso del vehículo privado—, generando espacios confortables y seguros para las personas e implementando una estructura verde de conexión.

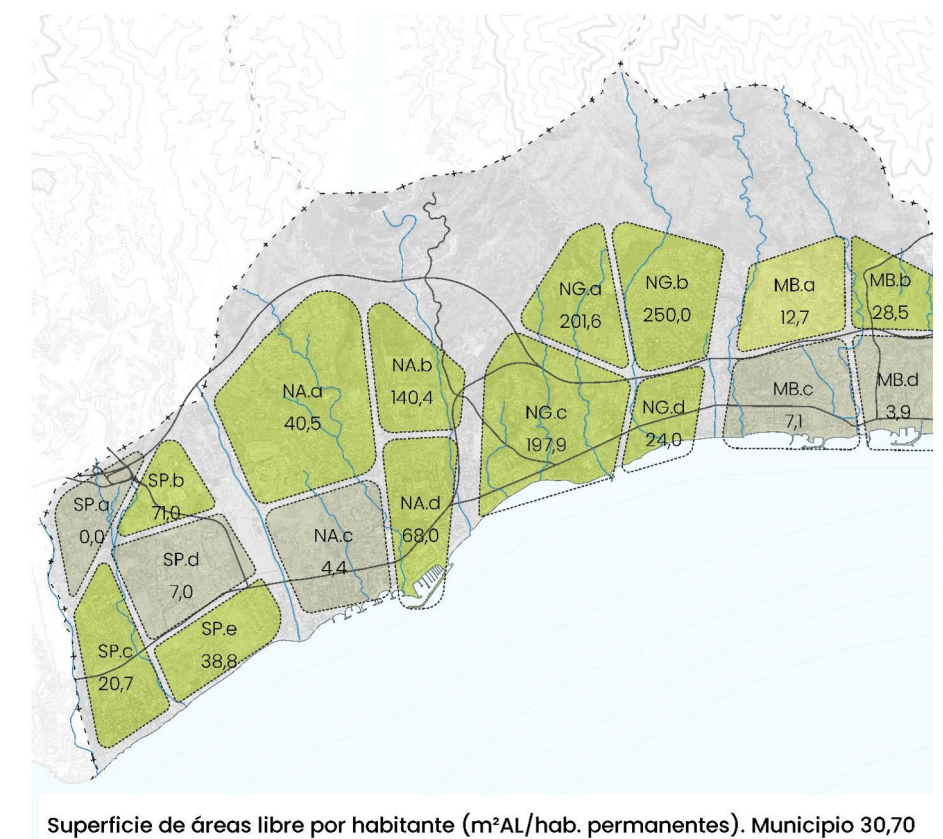
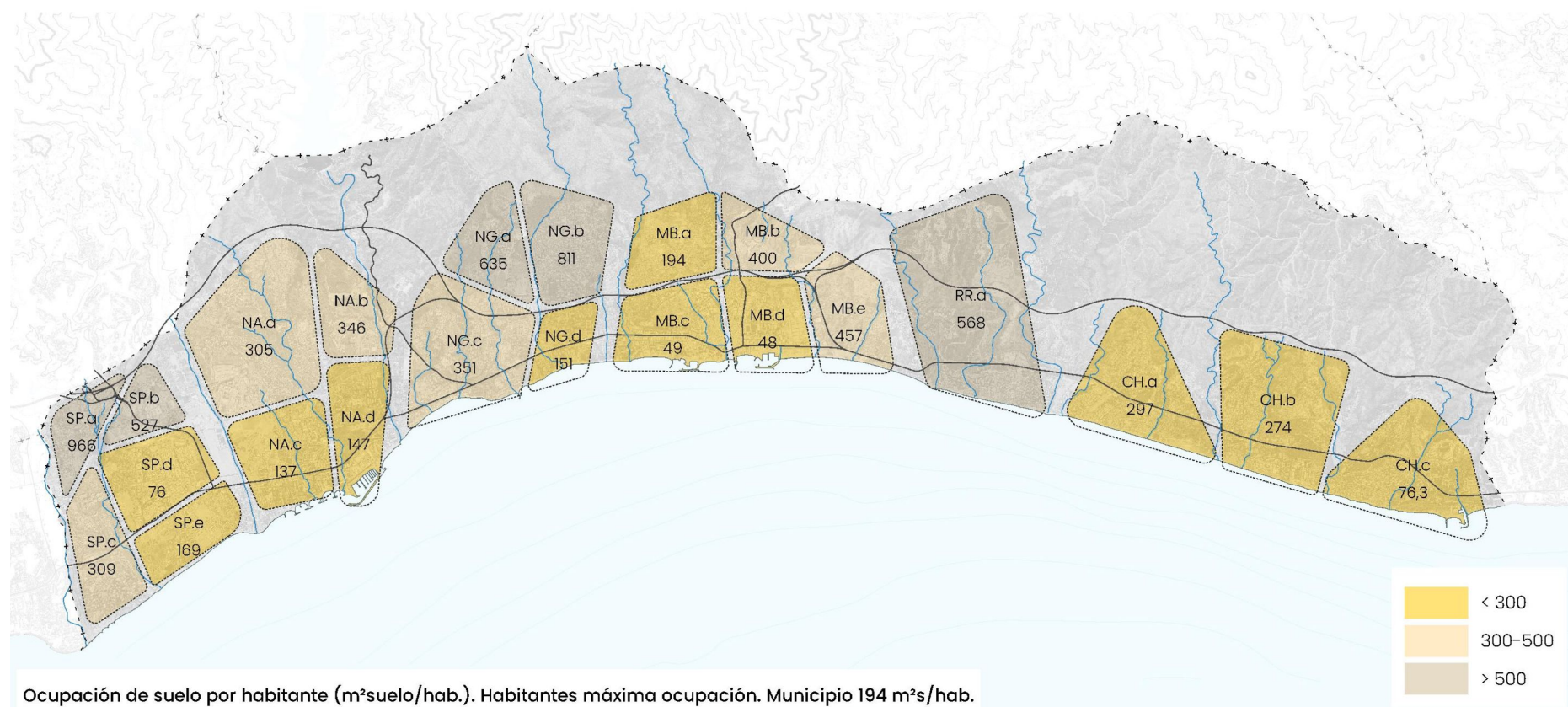
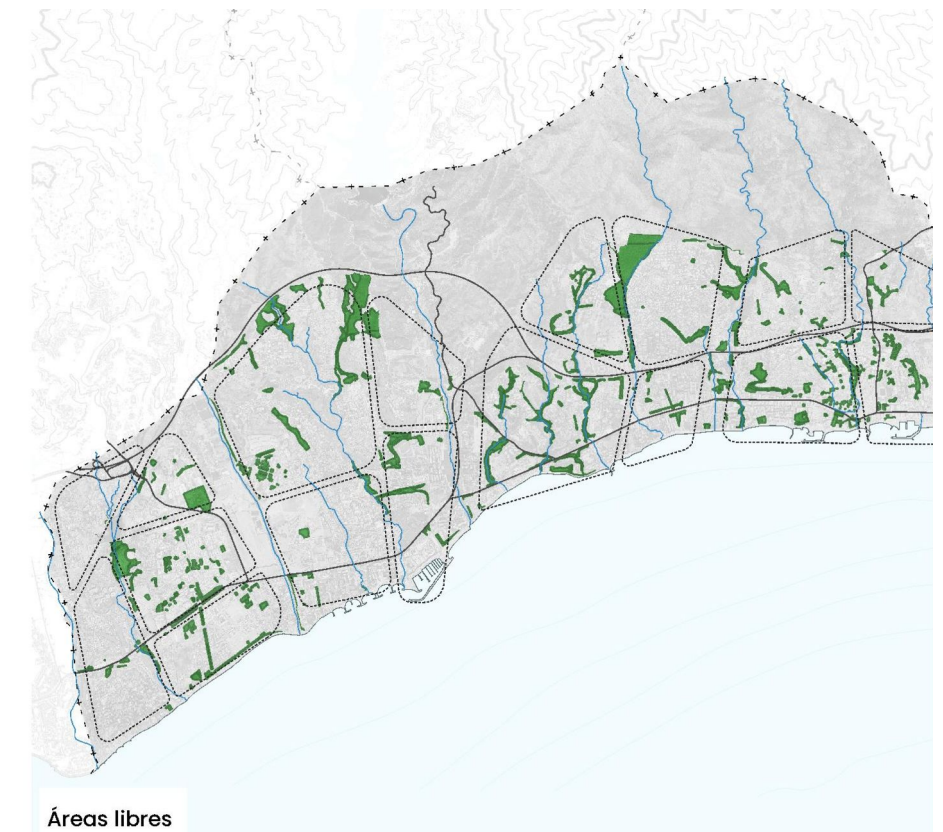
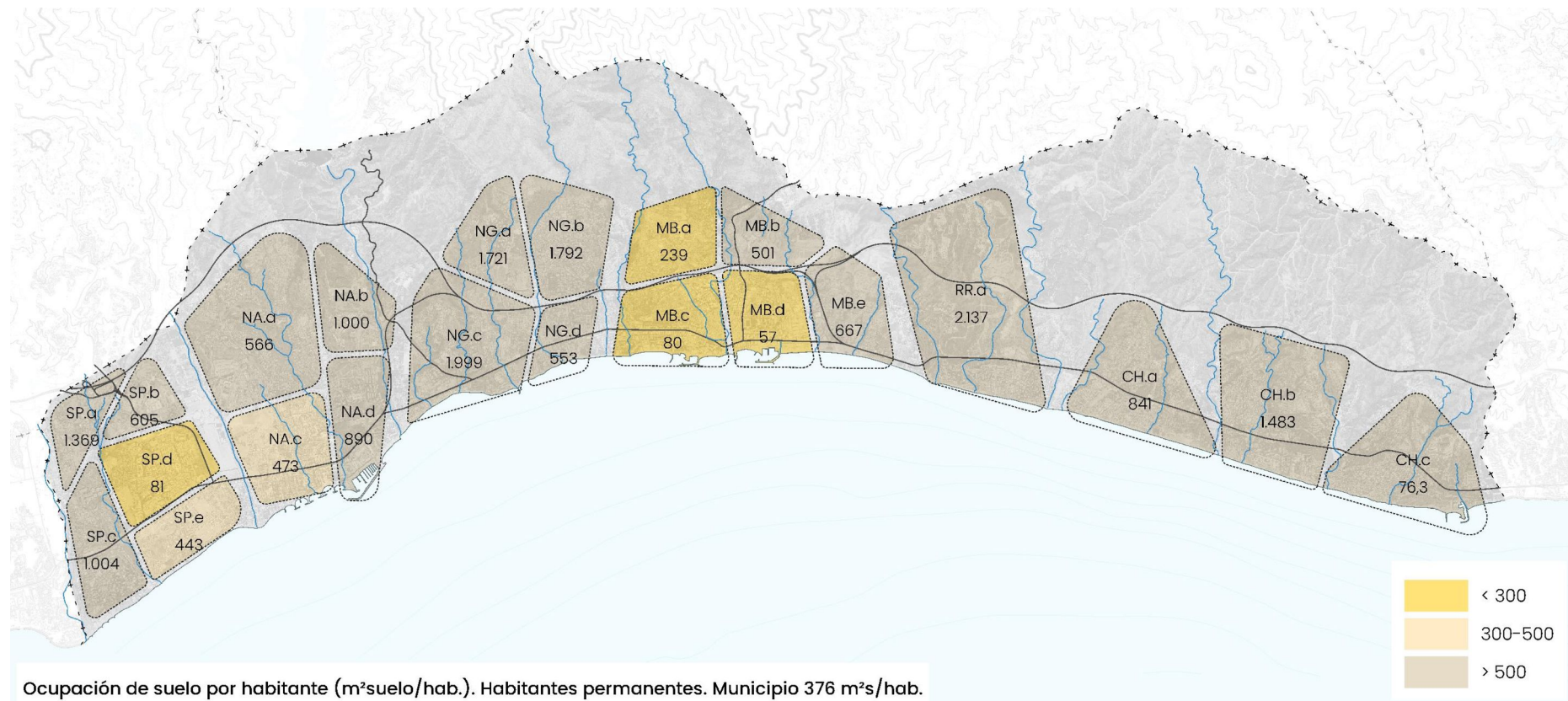
El establecimiento de las características principales de los diferentes ámbitos funcionales permitirá detectar la existencia de carencias, debilidades y disfunciones en cada uno de ellos, para que en el Plan de Ordenación Urbana puedan ser corregidos.

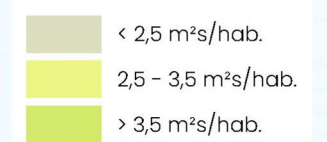
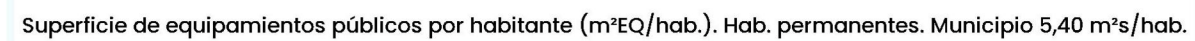
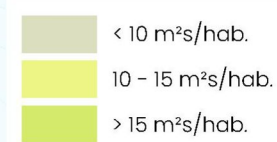
Las directrices que se han seguido a la hora de establecer la estructura de la ciudad de Marbella ha sido en primer lugar mantener la identidad propia que caracteriza a cada área urbana, potenciar las emergentes o favorecer la posibilidad de envolver nuevas, y por otro lado, englobar a un porcentaje elevado de población con un radio de proximidad a la red de dotaciones, equipamientos y lugares más frecuentados por la población inferior a 500 metros, aunque en Marbella es todo un reto, pues no se cumple esa premisa en todos los ámbitos funcionales.

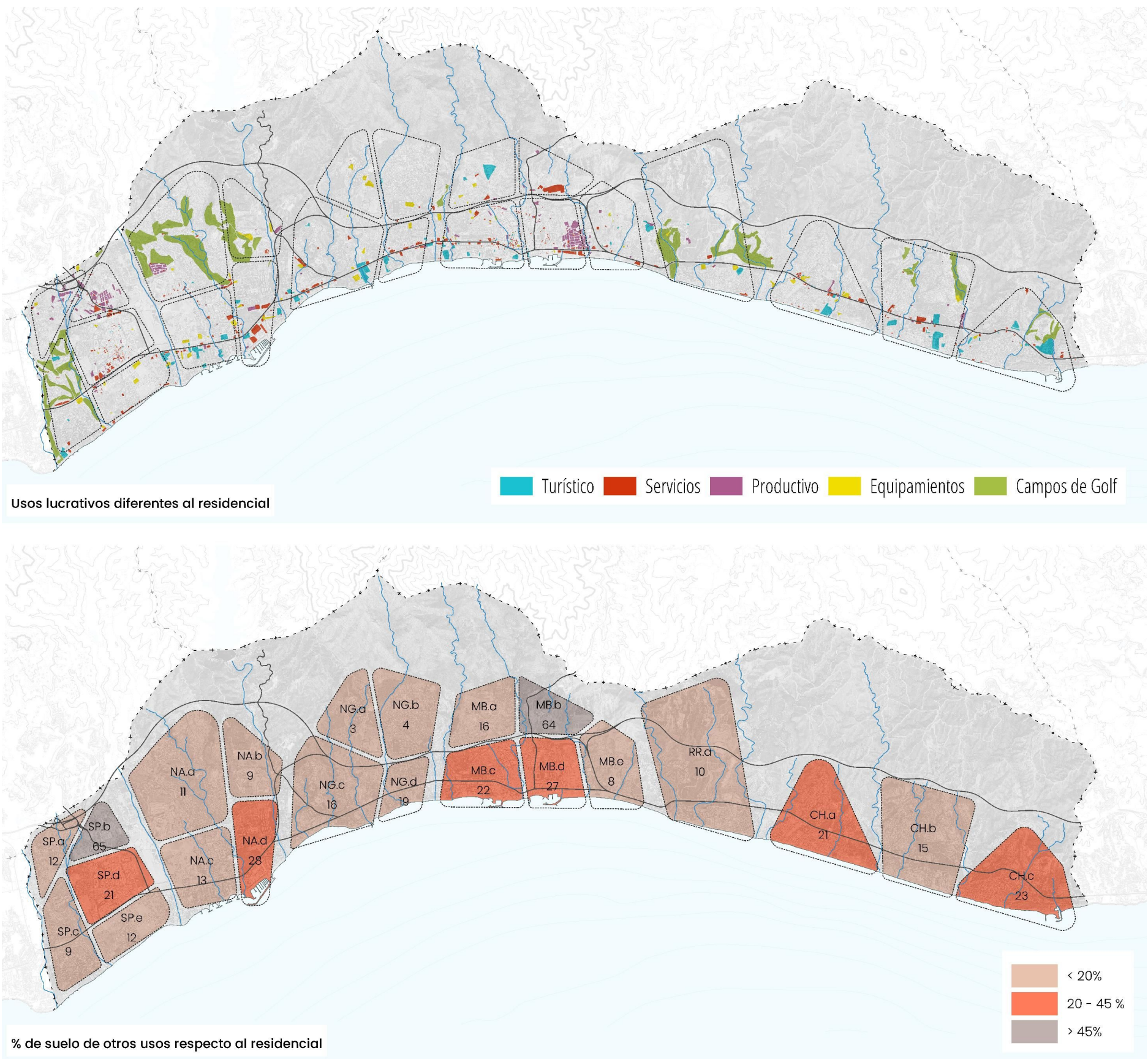
Partiendo de un primer análisis de las condiciones actuales de la ciudad y su estructura, se han delimitado **22 ámbitos funcionales** en el espacio transformado existente.

A continuación se describe la situación de partida, denominada escenario 0, de cada uno de ellos y se realiza una estimación de los valores que presentan, que han servido de base para diagnosticarlos, clasificarlos y poder establecer las directrices de ordenación en cada uno de ellos y las directrices para la delimitación de las Actuaciones de Transformación Urbanística en cada uno de los diferentes tipos de ámbitos funcionales descritos.









El objetivo del Plan General para las futuras intervenciones es permitir incorporar posteriormente para cada ámbito aquellas propuestas que mejoren su habitabilidad, recuperen la ciudad para la ciudadanía, la estructuren a su escala y diversidad social y recuperen o fomenten una identidad propia. Consiguiendo unos ámbitos de ciudad donde, cuando sea posible, todos los servicios sean accesibles peatonalmente o con los medios de la movilidad sostenible, o al menos, los espacios de uso más frecuentados por la población, generando espacios confortables y seguros para las personas e implementando una estructura verde de conexión.

Denominación		Superficie (m²)	n.º viv.	Hab. Permanentes	Hab.máx. Ocupación
SP.a	Valle del Sol - Fuente del Espanto	1.232.484	376	900	1.275
SP.b	Las Medranas - El Salto	983.388	422	1.625	1.866
SP.c	Guadalmina	2.639.395	3065	2.628	8.539
SP.d	San Pedro Centro	2.194.773	10186	27.036	28.948
SP.e	Nueva Alcántara	2.042.640	3926	4.608	12.091
NA.a	La Campana	5.016.812	7239	8.857	16.406
NA.b	Aloha - Colonia El Ángel	2.102.742	2857	2.104	6.087
NA.c	El Rodeo	2.352.870	6267	4.971	17.178
NA.d	Puerto Banús - Río Verde	1.942.888	4275	2.186	13.259
NG.a	Camino de los Manchones	1.943.493	1050	1.131	3.066
NG.b	Sierra Blanca	2.892.105	1367	1.613	3.566
NG.c	Carretera de Istán	3.317.304	3216	1.662	9.464
NG.d	Casablanca	1.674.288	3623	3.032	11.086
MB.a	Trapiche	1.655.745	2306	6.898	8.487
MB.b	La Cañada - Torrecilla	665.921	490	1.328	1.664
MB.c	Marbella oeste	2.142.861	15422	26.796	44.193
MB.d	Marbella este	1.765.744	12316	31.035	36.720
MB.e	Bello Horizonte	1.880.783	1488	2.834	4.140
RR.a	Rio Real	4.692.156	3900	2.194	8.254
CH.a	Alicate	2.907.276	3442	3.459	9.802
CH.b	Elviria	4.948.339	5360	3.339	18.051
CH.c	Artola	3.092.570	4591	3.430	14.145

Resumen de los datos de partida de los Ámbitos Funcionales (Escenario 0) identificados en el PGOM

8.2.2.- TIPOS DE ÁMBITOS FUNCIONALES

Debido a las muy **diferentes características** geográficas, de usos o de implantación territorial, y teniendo en cuenta además, el número de habitantes, la densidad, y las dotaciones de áreas libres cualificadas y equipamientos, se hace necesaria la catalogación y diferenciación de los ámbitos funcionales cuya delimitación corresponde al POU.

Dicha diferenciación de los ámbitos funcionales por tipos resulta pertinente en el análisis de Marbella, dada las diferentes características de cada uno de estos ámbitos. Esta diferenciación por tipos permite que, al aplicar el Sistema de Indicadores, el umbral de calidad de cada indicador variaría según el tipo de ámbito funcional en el que se aplique.

Por ejemplo, los ámbitos funcionales con características de ciudad jardín presentan una escasa densidad demográfica —la cual se ve aún más perjudicada por las viviendas de uso estacional— en relación a su gran tamaño, por lo que presentan unos estándares que no son comparables con aquellos ámbitos que presentan condiciones de ciudad compacta.

Para los ámbitos funcionales se consideran los siguientes tipos:

- Ámbitos funcionales con características de ciudad compacta**, son aquellos en los que se localizan los asentamientos históricos tradicionales que conforman los núcleos compactos de población, destacando fundamentalmente Marbella y el centro histórico de San Pedro Alcántara.
- Ámbitos funcionales con características de ciudad jardín**, que se corresponden con aquellos ámbitos donde se preservan la morfología y las tipologías de la “ciudad jardín”, viviendas de grandes dimensiones para albergar en la mayoría de los casos a habitantes estacionales, con una gran superficie de zonas verdes, tanto públicas (ligadas a los cauces naturales de los arroyos) como privadas.
- Ámbitos funcionales con potencial de ciudad compacta**, que se corresponden con aquellos ámbitos que debido a su proximidad con los ámbitos que presentan características de ciudad compacta, cuentan con una dinámica de residencialización y de incremento de la actividad, por lo que tras la intervención y regeneración en ellos se incorporarán a la misma.

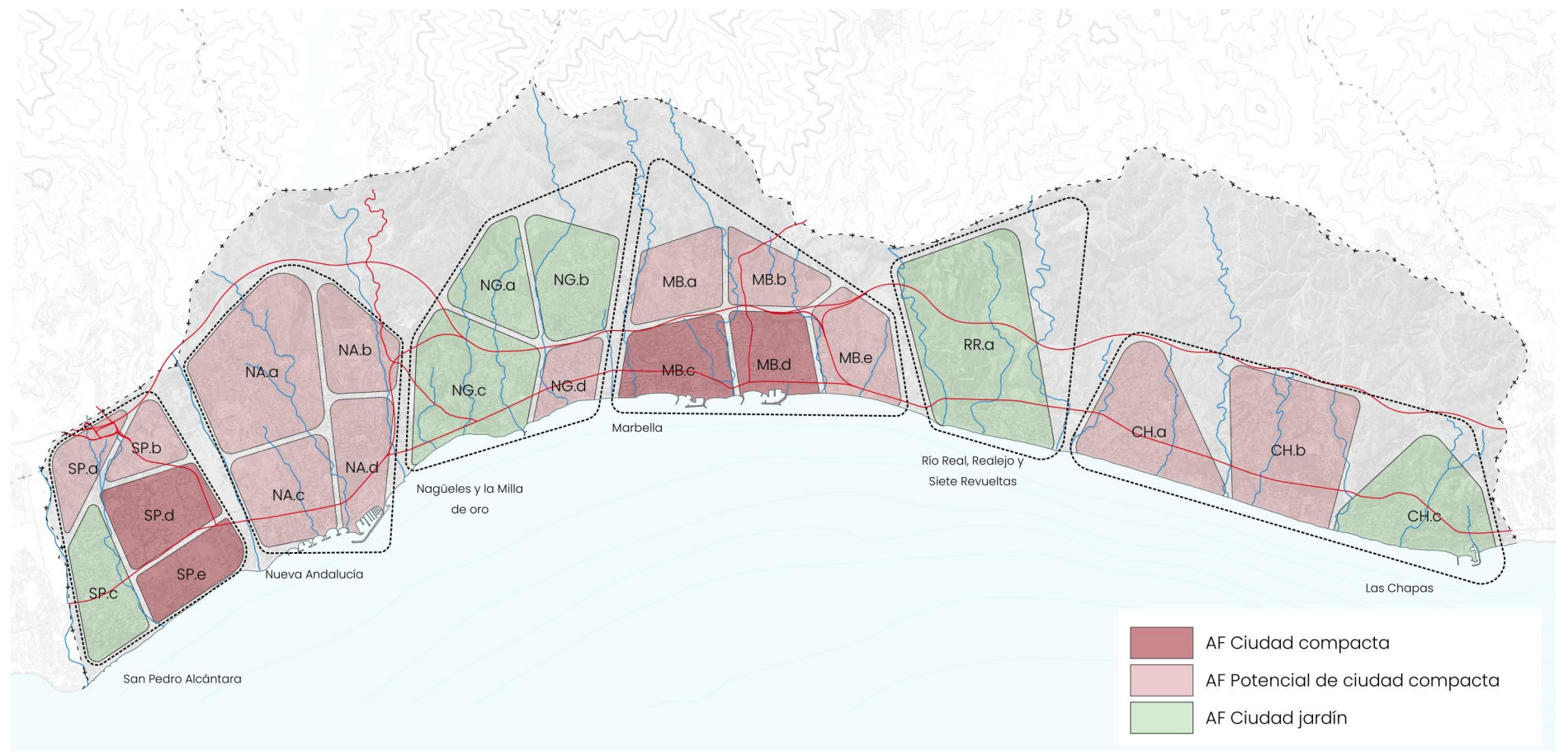
8.2.3.- DIRECTRICES Y CRITERIOS PARA LA DELIMITACIÓN DE ZONAS DE SUELO URBANO

En una primera lectura parecería que el Reglamento identifica o caracteriza en cierto modo la zona con el uso global del ámbito como hacía la LOUA (lo que explicaría la utilización del término empleado). En ese sentido, el Anexo del RLISA, define el **uso global** de una zona de suelo urbano o de un ámbito de Actuación de Transformación Urbanística: como “*aquel que la caracteriza por ser mayoritario en términos de edificabilidad*”

Aunque es importante aclarar que el RLISA admite que una zona pueda tener dos o más usos globales:

“El instrumento de ordenación urbanística podrá asignar a una zona o ámbito de actuación dos o más usos globales, pudiendo implantarse cualquiera de ellos como uso global o todos ellos en igual proporción, de conformidad con lo que establezca dicho instrumento.” [Anexo. Definiciones RLISA]

No obstante, el Anexo del RLISA viene a aclarar el concepto zona de suelo urbano y la define como:



Título 8. Criterios de intervención en la ciudad existente

8.2.- Directrices para las zonas o ámbitos funcionales de Suelo Urbano

“ámbito sujeto a ordenación urbanística diferenciada que está integrado por los suelos urbanos que presenten unas características homogéneas por la configuración de su trama urbana, usos implantados, tipologías edificatorias, evolución histórica, problemática común u otras razones sustantivas análogas.”

En consecuencia, aunque no corresponde al PGOM la división del suelo urbano en zonas, debe establecer las directrices para establecerlas.

Siguiendo con los criterios de sostenibilidad para la ordenación urbanística de la LISTA para fomentar la revitalización existente y su diversidad funcional y la metodología establecida para la intervención de la ciudad existente, el POU deberá zonificar cada uno de los ámbitos funcionales, subdividirlos en función del papel que representa cada área en la malla urbana y de las relaciones entre cada una de ellas, preservando las características propias y la manera de utilización de los espacios, tanto públicos como privados, pero potenciando unos usos respecto a otros con el objetivo de la mejora del funcionamiento de la ciudad y de una óptima distribución de usos.

Para la delimitación de la zona 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 de la zona dentro del ámbito funcional al que corresponda dentro de la estructura urbanística general del Plan.

En todo caso, dicha delimitación debe ajustarse a las siguientes **directrices generales**:

- Identificar **zonas homogéneas por la configuración de su trama urbana**, siempre vinculada al momento y condicionantes históricos de su implantación, para preservar las particularidades de habitar en cada barrio o urbanización potenciando su identidad y mejorando las relaciones y los flujos entre cada uno de ellos, encaminadas a crear comunidad.
- Reconocer **zonas de centralidad y focos de actividad** a una distancia accesible a la ciudadanía donde poder desarrollar las actividades de la vida diaria.
- Caracterizar **zonas de tipologías edificatorias a conservar**, cuyo objeto es mantener el paisaje urbano y la calidad de vida que ofrecen, ajustando los parámetros para permitir el desarrollo del tejido social necesario para el engranaje de la ciudad.
- Detectar **zonas para singularizar el diseño de los espacios públicos** acorde al uso y los flujos de la ciudadanía, diferenciando y jerarquizando el espacio destinado a la movilidad como base para la interrelación y la conectividad.

Partiendo de estas directrices generales, el POU o Planes de Ordenación Urbana delimitarán las zonas clasificándolas en primer lugar en función del papel que deben interpretar en la ciudad (áreas), para posteriormente caracterizarlas en zonas con tramas urbanas y tipologías que muestren la evolución del desarrollo urbano la ciudad, facilitando reforzar las potencialidades que presenta cada una de ellas y corrigiendo los déficits de urbanización y dotaciones que pudieran presentar.

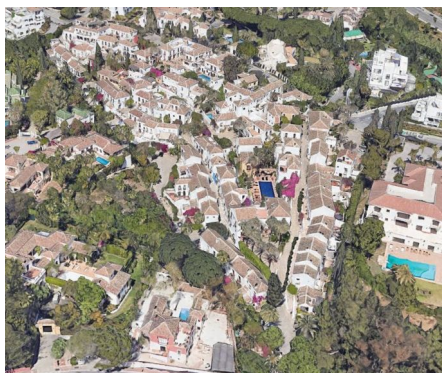
A continuación se muestra a modo de ejemplo la metodología que deberá seguir el POU para la delimitación de las zonas de suelo urbano. Englobar cada área del ámbito funcional en función del papel que deban desempeñar en la ciudad y caracterizarlas.

ÁREAS RESIDENCIALES

Son las zonas de uso exclusivamente residencial y donde se pretende preservar el modo de vida tranquilo elegido por el vecindario, potenciando el verde urbano, tanto público, con espacios naturales, parques fluviales, lagos... como privado, con Campos de Golf, jardines... como valor ambiental prioritario del ámbito funcional en el que se encuentren.



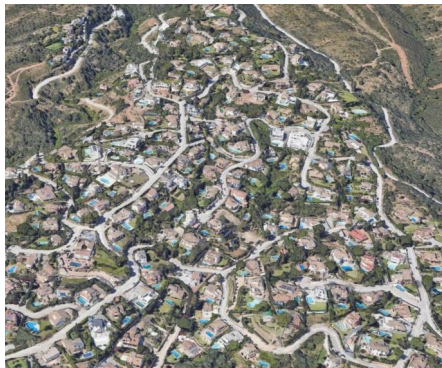
Urbanización Guadalmina con planeamiento aprobado desde 1956, modelo "Golf Urbanización"



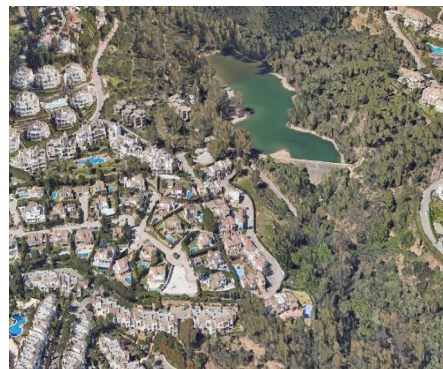
Urbanización Lomas de Marbella Club 1970 con tipologías que reproducen el modelo tradicional.



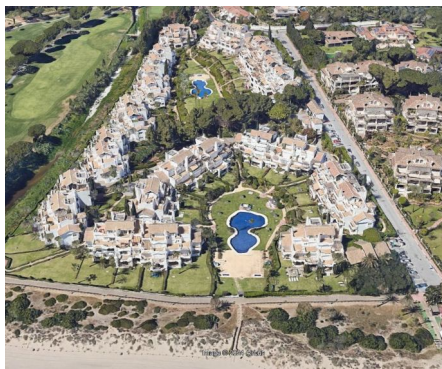
Urbanización El Real Panorama de 1971



Urbanización El Rosario de 1975 con viviendas unifamiliares aisladas en ladera



Supermanzana JKL y el Lago de las Tortugas. Planeamiento de 1964 y edificaciones del año 2000



Urb. Golf Río Real, con planeamiento aprobado de 1967 y edificaciones de tipología PM-3 del año 2000

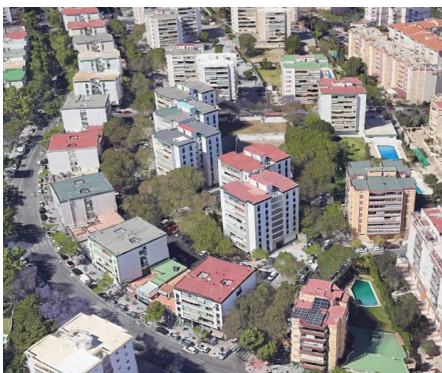
ÁREAS RESIDENCIALES DE COMPLEJIDAD MEDIA

Son las zonas de la ciudad donde se entremezclan entre el tejido residencial los usos de servicios o turísticos.

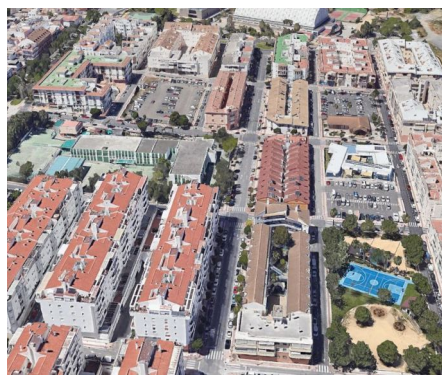
Se deberán delimitar algunas áreas que aunque no cuenten en la actualidad con esta complejidad media, se detecte su potencialidad para albergar otros usos en plantas bajas que hagan posible mejorar la relación entre la actividad y la residencia.



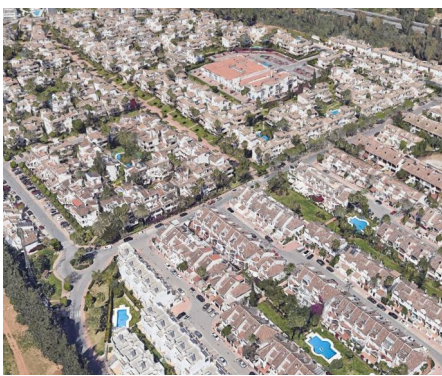
Barrio de Los Catalanes en San Pedro Alcántara de 1970



Crecimiento del núcleo de Marbella de 1977. Torres Murciano.



Ensanche noreste de San Pedro Alcántara de 1990. Manzanas de bloques



Supermanzana E de Nueva Andalucía. Planeamiento de 1964 y edificaciones de 1990 de viviendas unifamiliares adosadas



Ensanche sur de San Pedro Alcántara de 1995. Manzanas alineadas a vial con espacios comunitarios en el interior



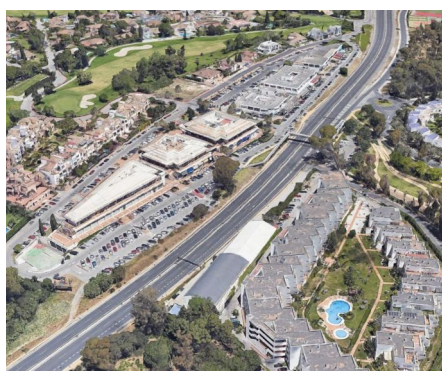
Extensión residencial de finales de los años 90. Bello Horizonte



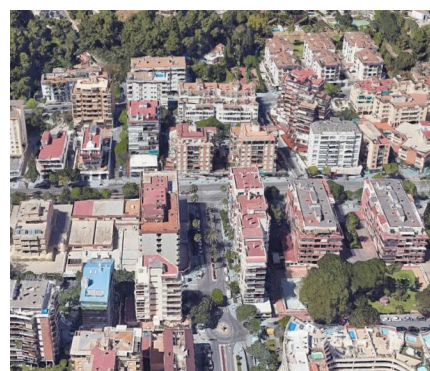
ÁREAS DE CENTRALIDAD

Zonas de centralidad y actividad delimitadas con el objeto de que representen una alta complejidad de usos, integrándose usos residenciales, turísticos, productivos y de servicios.

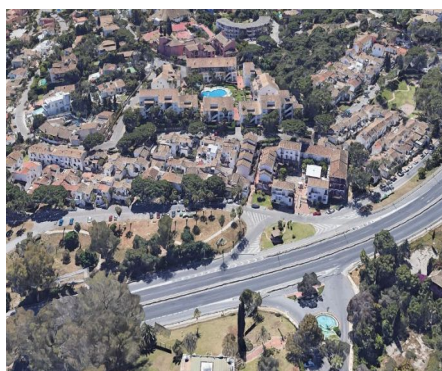
Se consideran óptimas para su densificación, sirviendo de centros de otras áreas en los que no existe diversidad funcional para revertir estas situaciones.



Zona de servicios en Guadalmina



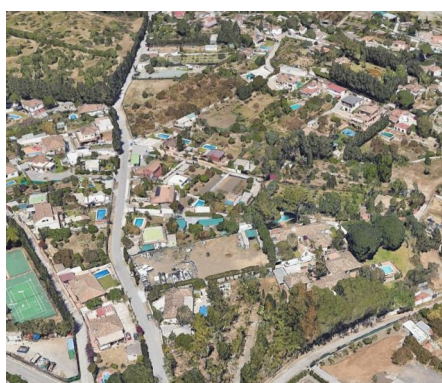
Eje comercial Ricardo Soriano



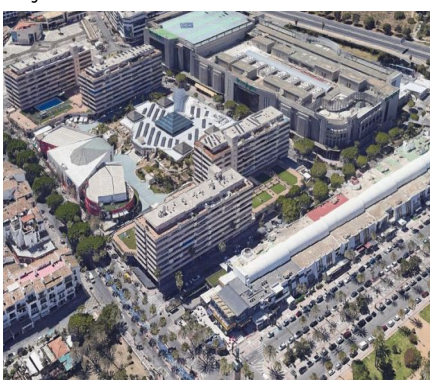
Área de centralidad en Carib-Playa 1971



Superficie de comercio, hostelería, oficinas... en el eje de la antigua N-340. La Carolina 1986



Posible área de centralidad en el Valle del Sol



Entorno de Puerto Banús, actividad comercial y turística. Edificaciones de 1996

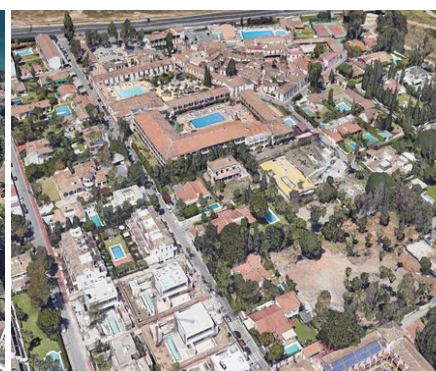
ÁREAS DE ACTIVIDAD TURÍSTICA

Zonas donde se ubican espacios históricos y emblemáticos turísticos que dotan de singularidad a Marbella, por lo que el POU deberá identificarlas para preservar la actividad turística del municipio.

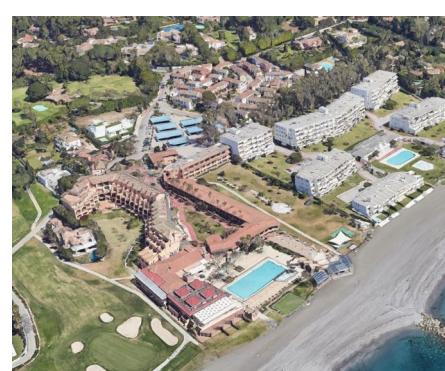
La delimitación de estas áreas servirá para poder orientar las condiciones de ordenación hacia la actividad de sus residentes, en la mayoría de los casos estacionales.



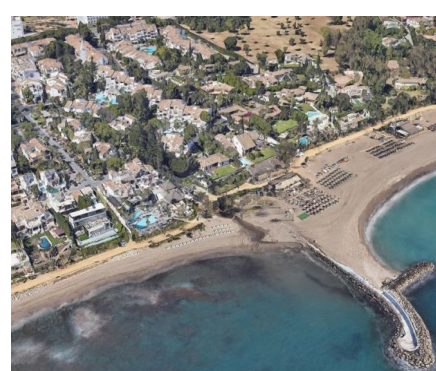
Hotel Marbella Club. 1954



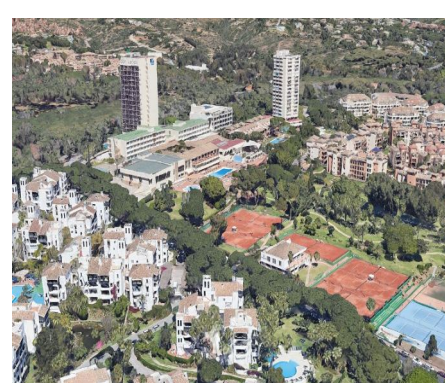
Área en el entorno del Hotel Cortijo Blanco de 1960



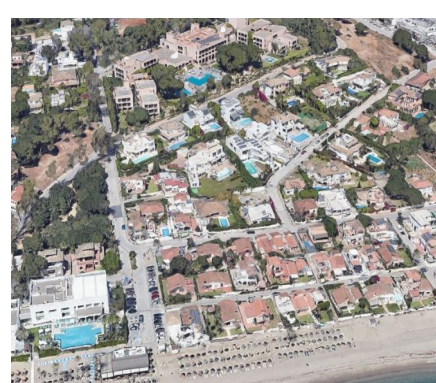
Hotel Guadalmina. 1966



Puente Romano y su entorno. 1979



Hotel Don Carlos. 1968



Zona Real de Zaragoza, beach club, viviendas y hoteles

Título 8. Criterios de intervención en la ciudad existente

8.2.- Directrices para las zonas o ámbitos funcionales de Suelo Urbano

ÁREAS DE ACTIVIDAD SERVICIOS

Áreas de caracterización de servicios, delimitadas principalmente en suelos originalmente deslocalizados, con el objeto de preservar el uso existente.

El objetivo de estas áreas es regenerar, en la medida de lo posible, las zonas implementando usos residenciales con lo que se consigue ampliar la población que pueda tener acceso a esos servicios, que son bien actividades de uso cotidiano, bien su lugar de trabajo, en un entorno más próximo sin necesidad de acudir al transporte motorizado.



Sector comercial al norte del núcleo de San Pedro Alcántara.



Desarrollo comercial "La Cañada"



ÁREAS DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA

Áreas de caracterización productiva e industrial actualmente monofuncionales con capacidad de regeneración por su necesaria integración en la ciudad.

La delimitación de estas áreas servirá para el establecimiento de unas condiciones de ordenación que permitan su regeneración, con una redotación de espacios públicos y una reurbanización orientada a recualificarlas.

Para cada una de estas zonas, partiendo de esta distribución de usos y funciones en la ciudad y de la tipología edificatoria así como del ámbito funcional donde se encuentre, el POU deberá establecer la edificabilidad global, la densidad, el nivel dotacional, el espacio verde urbano y los aparcamientos públicos para poder establecer unas condiciones de edificación y urbanización diferenciadas que posibiliten su mejora y regeneración.

La justificación del nivel dotacional, se considera necesaria realizarla tanto en función de la zona urbana donde se localice la actuación como en función del ámbito funcional al que pertenezca y de las potencialidades o carencias que tenga el entorno.



Zona de origen industrial La Ermita – Los concesionarios
cuya implantación data de los años 80



Sector de suelo urbanizable del PGOU86 con ordenación
aprobada en 1992, de uso industrial en San Pedro Alcántara

8.3.- CRITERIOS Y DIRECTRICES GENERALES DE INTERVENCIÓN EN LA CIUDAD EXISTENTE

A continuación se indican los criterios y estrategias para las Actuaciones a corto y medio plazo en Suelo Urbano considerando también la necesidad de garantizar la integración de las Actuaciones en Suelo Rústico.

La ciudad no puede analizarse con olvido de su territorio, ni el territorio puede entenderse sin los asentamientos que sobre él se han ido localizando en el tiempo. La división que supone la clasificación del suelo en urbano y rústico aunque instrumental y operativa no debe suponer una cortapisa para el entendimiento de la ciudad en su conjunto, incluyendo su ámbito territorial.

Se identifican cuatro situaciones diferenciadas a la hora de intervenir en el suelo urbano, aquel prácticamente consolidado por la edificación o la urbanización, aquellos asentamientos espontáneos en el medio rural que el PGOM considera compatibles con el modelo propuesto, aquellos vacíos integrados en la malla urbana y aquellos en proceso de transformación conforme al Plan vigente y que el PGOM asume su ordenación conforme a sus instrumentos en tramitación.

8.3.1.- ACTUACIONES EN LA MALLA URBANA PRÁCTICAMENTE CONSOLIDADA POR LA EDIFICACIÓN Y LA URBANIZACIÓN

En los suelos donde se desarrolla la vida urbana del municipio se podrán realizar (de conformidad a las directrices y determinaciones del presente Plan y del POU que los desarrolle en detalle) las siguientes actuaciones:

1. Conservación o mantenimiento de la situación urbanística anterior

Corresponde al Plan de Ordenación Urbana establecer en suelo urbano la ordenación detallada excepto para los ámbitos remitidos a un instrumento de ordenación ulterior o donde se incorporen las determinaciones del planeamiento anterior.

En general, y sin perjuicio de posibles actuaciones urbanísticas para mejora puntual de la edificación o urbanización, en estos terrenos, el Plan propone el reconocimiento y mantenimiento en lo sustancial la ciudad existente.

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.

2. Mejora puntual de la situación urbanística anterior

Estas actuaciones tienen por objeto la intervención para la mejora puntual de la ciudad consolidada. Se proponen dos tipos de actuaciones urbanísticas.

a) Actuaciones para 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.).

También puede prever el POU actuaciones para obtención de dotaciones públicas en aquellos ámbitos que han sido desarrollados de conformidad con un instrumento de planeamiento que carece de aprobación definitiva y que formalmente las cesiones previstas en el mismo no han sido realizadas. Aquí se encuentran dos supuestos:

Un primer supuesto, en el que el POU mantenga las dotaciones previstas en la ordenación proyectada y que además, el promotor de la actuación esté en disposición de ceder las parcelas, como es el supuesto del URP-VB-6. El POU se limitará a calificar esas parcelas dotaciones y se procederá a su obtención y ejecución gratuita.

Un segundo supuesto, en el que el POU introduzca algunas modificaciones respecto de las parcelas dotaciones inicialmente previstas y, por tanto, tenga que preverse la forma de obtención de las mismas.

b) Operaciones asistemáticas para mejorar o completar la urbanización existente.

El Plan de Ordenación Municipal delimitará ámbitos donde sea necesaria la renovación o la mejora de la red de infraestructuras 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).

3. Transformación de la situación urbanística existente

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:

a) Delimitación de **actuaciones de mejora urbana en 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

Título 8. Criterios de intervención en la ciudad existente

8.3.- Criterios y Directrices generales de intervención en la ciudad existente

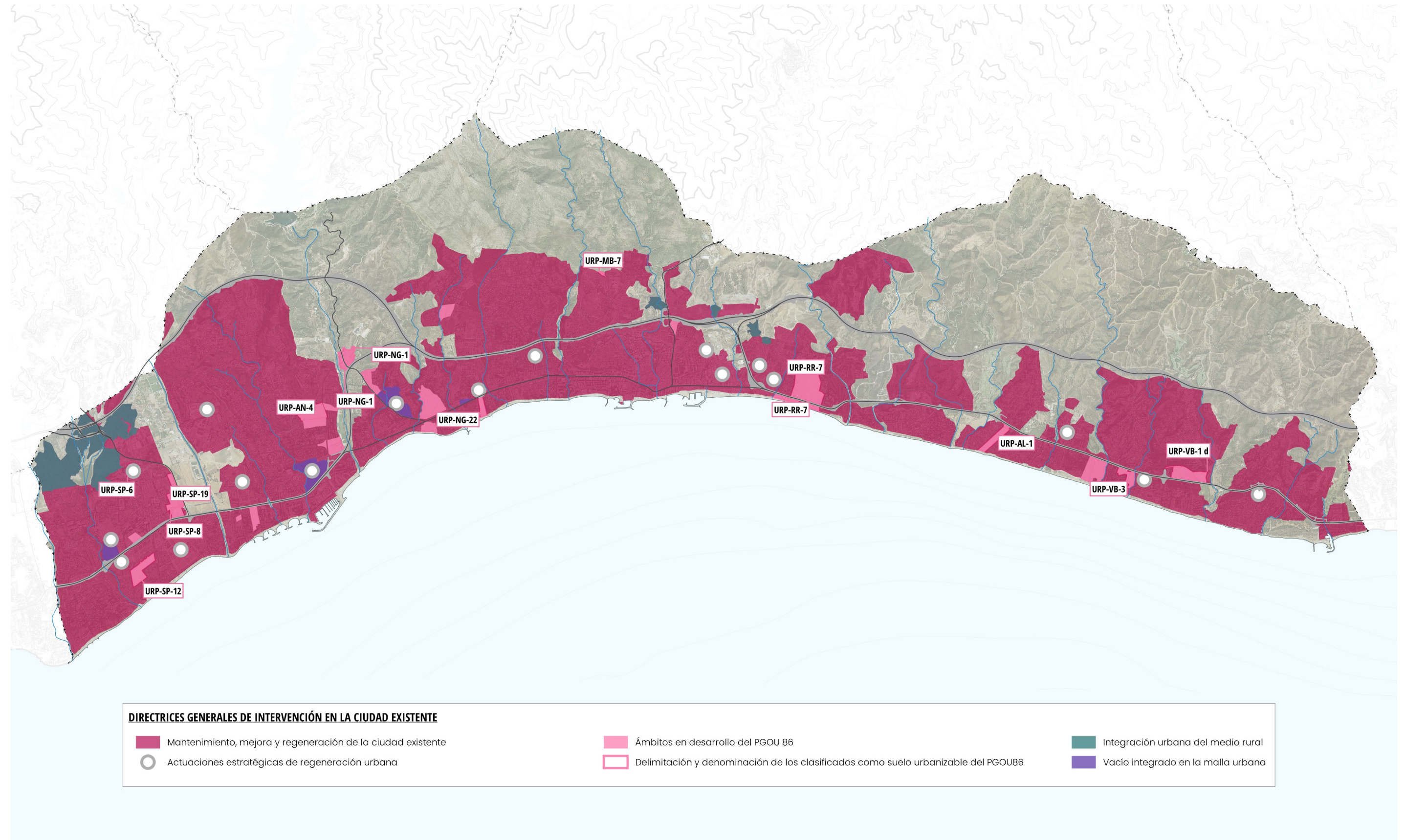
sistemas de gestión convencionales o bien mediante la constitución de complejos inmobiliarios la obtención de equipamientos y plazas de aparcamiento públicas que mejoren la calidad de vida de la ciudad. Se corresponden con las actuaciones de dotación de la Ley del suelo estatal. Se cede: (i) el porcentaje del incremento de aprovechamiento sobre el existente ya materializado (o previsto en el plan vigente) y (ii) el suelo para nuevas dotaciones públicas.

b) Delimitación de **áreas de reforma interior**, en zonas donde sea necesaria una reordenación integral, bien para regenerar áreas degradadas y favorecer la integración y la cohesión social, 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 mezcla y la complejidad de usos; así como la creación o acondicionamiento de áreas de centralidad en lugares estratégicos de la ciudad que aumenten la actividad y la convivencia.

El Plan o los Planes de Ordenación Urbana 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.

Como se exponía existen intervenciones en el suelo urbano que por su escala se puede considerar de rango ciudad y condicionan de alguna manera el modelo de ciudad. Es por ello que, desde el presente PGOM se identifican para que el POU, siguiendo las directrices establecidas en este PGOM en el Título "Las propuestas estratégicas del Plan General", establezca los criterios y directrices para intervenir en estas piezas urbanas.





8.3.2.- INTEGRACIÓN URBANA DE ACTUACIONES EN MEDIO RURAL QUE HAN ALCANZADO LA CONDICIÓN DE SUELO URBANO

Son varias las áreas que provienen de actuaciones edificatorias en el medio rural que han alcanzado las condiciones que justifican su clasificación como suelo urbano y para las que el PGOM propone su integración en la trama urbana.

Se identifican tres áreas:

- a) La zona al norte de San Pedro Alcántara, Valle del Sol y las zonas en el entorno de los núcleos secundarios de Las Medranas, la Fuente del Espanto y El Salto. En esta zona se concentran 259 viviendas en una superficie aproximada de 1.295.000 m².
- b) 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 92.000 m².
- c) La zona norte de Bello Horizonte, en el entorno del Camino de Los Pescadores y El Almendral, que cuenta con 32 viviendas en algo menos de 73.000 m².

Para estos ámbitos, el POU deberá delimitar las actuaciones de transformación necesarias para dotar de un nivel óptimo de servicios urbanísticos y de dotaciones adecuadas a estos asentamientos que resultan compatibles con el modelo territorial propuesto, manteniendo las características y la identidad propia.

8.3.3.- VACÍOS INTEGRADOS EN LA MALLA URBANA

Se trata de bolsas de suelo vacante cuya ordenación y desarrollo prioritario ayudará a cumplir con los objetivos marcados en el nuevo plan general, ya que constituyen vacíos que, debido al desarrollo de los suelos colindantes se han quedado insertos en la malla urbana.

Algunos de estos suelos eran sectores de suelo urbanizable en el planeamiento vigente que no han sido desarrollados e incluso suelos no urbanizables del planeamiento vigente.

Se identifican los siguientes vacíos:

- En San Pedro Alcántara, el arroyo del Chopo.
- En Nueva Andalucía, la zona conocida como Holanducía, nudo estratégico al norte de la A-7 a la altura de Puerto Banús.

- En Nagüeles, la zona al norte de la Carretera de Istán, zona conocida como Viña Marfil; zona situada entre la urbanización La Capellanía y El Batatal, la zona del aparcamiento del Starlite colindante al Parque Nagüeles y el sector URP-NG-13 del PGOU 86.
- En la zona de las Chapas, vacío al norte de la A-7 sobre la modificación de Las Dunas.

Son suelos que no cuentan con ordenación detallada, en aplicación del art. 29 LISTA, deberán ser objeto de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior. El régimen aplicable a estos suelos será el mismo que el establecido para las Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización salvo las determinaciones en materia de vivienda protegida que se podrán modular en función de la demanda real y según lo que establezca el Plan Municipal de Vivienda y Suelo.

Desde este PGOM, al igual que las identificadas en la malla urbana, se identifican como actuaciones estratégicas en suelo urbano, para que el POU, siguiendo las directrices establecidas en este PGOM en el Título “Las propuestas estratégicas del Plan General”, establezca las condiciones concretas de ordenación para intervenir en estas piezas urbanas.

8.3.4.- ACTUACIONES EN DESARROLLO DEL PGOU 86

El presente PGOM reconoce como suelo urbano aquellos vacíos situados dentro de la malla urbana que estaban clasificados como suelo urbanizable del PGOU 86. Se distinguen dos situaciones:

- a) Ámbitos que cuentan con instrumento de planeamiento aprobado y están en fase de gestión y ejecución urbanística, lo que puede continuar llevándose a cabo hasta su culminación, si bien, el POU tiene facultad para establecer condicionantes o plazos para culminar dicha actividad de ejecución urbanística. Estos ámbitos son:
- URP-SP-8 Ensanche Este II
 - URP-SP-19 Ensanche Este III
 - URP-RR-7 El Pinar I
 - URP-AL-1 El Barronal
 - URP-VB-1c Elviria IV
 - URP-VB-1d Elviria V
 - Modificación Puntual Las Dunas (Antiguo URP-AL-6)
- b) Ámbitos cuyo instrumento de planeamiento se encuentra en tramitación. El presente PGOM permite que dichos instrumentos de planeamiento continúen su tramitación hasta alcanzar la aprobación definitiva. El Plan de Ordenación Urbana podrá establecer condicionantes para dichos instrumentos de planeamiento y también prever el destino de estos terrenos en caso de que el instrumento de

Título 8. Criterios de intervención en la ciudad existente

8.3.- Criterios y Directrices generales de intervención en la ciudad existente

planeamiento en tramitación no alcance la aprobación definitiva en un período de tiempo. Estos ámbitos son:

- URP-SP-12 Zona Sur I
- URP-AN-4 La Judía
- Modificación PGOU parcela junto a la salida 175 de la A-7.
- URP-NG-22 Los Verdiales III



8.4.- DIRECTRICES PARA LA DELIMITACIÓN DE NUEVAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS Y DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA

La delimitación de actuaciones urbanísticas se basará en la integración de la actuación en la estructura urbana existente, con la identificación previa del problema o déficit urbanístico que se quiere resolver o bien justificando la mejora para el ámbito funcional al que se integre dicha propuesta.

A efectos de la delimitación, se tendrá en consideración la estructura de la propiedad y la posible complejidad de la ejecución de la actuación; los previsibles costes estimados de la actuación en función de las cargas que deben asumir los propietarios y la posibilidad de participación de la administración en las mismas, valorando la posible división del ámbito con objeto de hacer viable su ejecución sin menoscabo de la ordenación propuesta.

Se fomentará la mejora de la ciudad existente. A estos efectos las propuestas para su delimitación deberán perseguir algunos de los siguientes objetivos:

1. Ámbitos en los que se pretenda la sustitución de tipologías edificatorias inadecuadas para los usos y técnicas edificatorias actuales.
2. Ámbitos con 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.

- e) Ámbitos con deficiencias en las infraestructuras de servicios. Se deberán delimitar ámbitos cuyo común denominador sea la carencia u obsolescencia de alguna infraestructura de servicio que deba ser implementada.
4. Ámbitos que constituyan vacíos de suelo urbano que no cuentan con ordenación detallada, como áreas de oportunidad capaces de solucionar la debilidad territorial que provoca la desfragmentación, con potencialidad de solucionar problemas de conexión, déficit de dotaciones... funcionando como nuevas áreas de centralidad, favoreciendo la compacidad y la complejidad de usos.

8.5.- CRITERIOS Y DIRECTRICES PARA LA ORDENACIÓN DE NUEVAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA

A efectos de determinar los usos pormenorizados, será de aplicación el Sistema de Indicadores de Sostenibilidad para Marbella y, en particular, los que hubiera establecido el Plan de Ordenación Urbana para la zona o ámbito funcional donde se localice la actuación con objeto de garantizar una adecuada inserción de la actuación en la estructura urbana del municipio.

La ordenación de las nuevas actuaciones debe:

- a) Propiciar el diseño del espacio público como criterio prioritario de ordenación.
- b) No se admitirán ordenaciones que supongan o asignen carácter residual o marginal a los espacios libres y zonas verdes o a los equipamientos comunitarios salvo para su integración con suelos destinados a los mismos usos en ámbitos colindantes.
- c) Se prestará especial atención a los elementos definitorios del sistema de movilidad que se destine al peatón y al transporte no motorizado. A fin de fomentar los desplazamientos a pie, se generarán recorridos confortables desde el punto de vista del paisaje, de la calidad del aire, del confort acústico, lumínico, térmico y de la seguridad.
- d) Las actuaciones propuestas deberán paliar los déficits detectados en el sistema de movilidad existente, sin afectar negativamente al mismo, debiendo adoptar las medidas necesarias para mejorar la funcionalidad de la movilidad de la ciudad existente. Esto supone que la Actuación de Transformación Urbanística deberá analizar la incidencia de la misma, desde el punto de vista de la movilidad, en la red próxima a fin de determinar las intervenciones que dicha actuación deberá acometer en esta materia.
- e) Se garantizará la interconexión con los Sistemas Generales y Locales de Espacios Libres y Zonas Verdes y Equipamientos Comunitarios.
- 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) Se fomentará la permeabilidad del terreno o la utilización de pavimentos que garanticen la reducción del efecto isla de calor urbana.



8.5.- Criterios y Directrices para la ordenación de nuevas actuaciones de transformación urbanística

- h) Se garantizará la accesibilidad universal de todos los espacios públicos y se tendrá en cuenta los criterios de proximidad para su localización.
- i) La disposición y altura de las edificaciones propuestas se debe realizar de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni romper la armonía del paisaje costero o desfigurar su perspectiva. En este sentido, debe tenerse presente lo dispuesto en el art. 37.5.b) LISTA: “b) *Integrarán las actuaciones de transformación urbanística en la morfología del territorio y del paisaje, definiendo adecuadamente los bordes urbanos y la silueta urbana, y preservando la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar.*”.
- j) A su vez, se habrá de tener en cuenta la ocupación de las edificaciones en la parcela para no generar volúmenes que alteren sustancialmente la compacidad de la propuesta de edificación en un ámbito respecto a la superficie del mismo, además de que se garantice una superficie suficiente con tratamiento permeable, ajardinado y arbolado.

Además, para las actuaciones de transformación urbanística en los vacíos integrados en la malla urbana se deberán seguir los criterios de ordenación establecidos para las Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en Suelo Rústico, salvo las determinaciones en materia de vivienda protegida que se podrán modular en función de la demanda real y según lo que establezca el Plan Municipal de Vivienda y Suelo.

8.5.1.- CRITERIOS PARTICULARES PARA LA ORDENACIÓN DE ACTUACIONES EN ÁMBITOS FUNCIONALES CON CARACTERÍSTICAS DE CIUDAD COMPACTA

Hasta que el POU no establezca las correspondientes directrices, la ordenación detallada de las nuevas actuaciones en los ámbitos funcionales con características de ciudad compacta deberá ajustarse a los siguientes criterios particulares:

- a) 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, etcétera. A través de estos elementos y en la medida de lo posible, deberán conformarse trayectorias peatonales atractivas y seguras de canalización del flujo de personas entre puntos de atracción de la ciudad.
- b) 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.

- c) Tipologías abiertas al espacio público y acondicionamiento de espacios para la innovación urbana (incubadoras de empresas, centros de coworking, talleres de creatividad, etcétera).
- d) Regeneración e integración de áreas degradadas de la ciudad para favorecer la cohesión social.
- e) Integración en la ciudad de las áreas industriales con renovación de la urbanización y de la edificación.

8.5.2.- CRITERIOS PARTICULARES PARA LA ORDENACIÓN DE ACTUACIONES EN ÁMBITOS FUNCIONALES CON CARACTERÍSTICAS DE CIUDAD JARDÍN

Hasta que el POU no establezca las correspondientes directrices, la ordenación detallada de las nuevas actuaciones en los ámbitos funcionales con características de ciudad jardín deberá ajustarse a los siguientes criterios particulares:

- a) Se deberá jerarquizar el viario y definir recorridos peatonales mejorando la movilidad sostenible y peatonal, conectando las zonas verdes, preservando los valores ambientales y paisajísticos.
- b) En aquellos ámbitos funcionales 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.
- c) Se deberá justificar la integración en las tipologías del entorno, evitando volumetrías que alteren sustancialmente las características tipológicas de estos ámbitos.

8.5.3.- CRITERIOS PARTICULARES PARA LA ORDENACIÓN DE ACTUACIONES EN ÁMBITOS FUNCIONALES CON POTENCIAL DE CIUDAD COMPACTA

Hasta que el POU no establezca las correspondientes directrices, la ordenación detallada de las nuevas actuaciones en los ámbitos funcionales con potencial de ciudad compacta deberá ajustarse a los siguientes criterios:

- a) 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.
- b) Las actuaciones de transformación que se propongan deberán justificar la integración con las tipologías del entorno. Especial cuidado en

aquellas intervenciones en los asentamientos del medio rural que son compatibles con el modelo territorial, 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, etc.

- c) Aumentar la complejidad de usos de la zona, complementando los usos destinados a la actividad productiva.
- d) Las actuaciones justificarán su integración o sus conexiones con el anillo principal de comunicaciones del ámbito, donde se concentren los espacios de centralidad que deberán concentrar tanto dotaciones como actividad productiva.
- e) Recorridos peatonales saludables, con integración de los parques fluviales en aquellos cauces transitables.



TÍTULO 9. ESTRATEGIAS PARA LAS ACTUACIONES DE NUEVA URBANIZACIÓN EN SUELO RÚSTICO

9.1.- INTRODUCCIÓN

El art. 63 LISTA indica que el Plan General de Ordenación Municipal debe contener *“los criterios y directrices para los nuevos desarrollos de las actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico”*.

El art. 76 RLISTA establece que la planificación estratégica de la evolución del modelo a medio y largo plazo se concreta, entre otras, mediante las siguientes determinaciones:

“Estrategias para la ordenación de los futuros desarrollos a través de actuaciones de nueva urbanización en suelo rústico, de conformidad con lo establecido en los artículos 79 a 83 y su coherencia con la ciudad existente:

a) Directrices para la delimitación de nuevas actuaciones, estableciéndose las bases que garanticen una adecuada inserción del ámbito en la estructura urbanística general.

b) Justificación de su interés público o social, en función del análisis de parámetros objetivos basados en previsiones del ritmo de la evolución de las condiciones sociodemográficas y socioeconómicas de su ámbito de influencia, y de la imposibilidad de atender estas necesidades en el suelo urbano disponible. Las previsiones se basarán en datos objetivos y empíricamente comprobables.

Se desarrollan en este Título, las directrices para la delimitación de las Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en Suelo Rústico y los criterios y parámetros objetivos, con base a los que justificar el interés público o social de las actuaciones, teniendo en cuenta los criterios de ordenación establecidos en la legislación urbanística andaluza y en el presente PGOM.

Se establecen, en primer lugar, las directrices generales para la delimitación y ordenación de ATU-NU en Suelo Rústico, atendiendo a su proximidad al Suelo Urbano o a su capacidad de integración en la trama urbana o de completar dicha trama, así como a la oportunidad de localizar nuevos Sistemas Generales que completen el esquema de elementos estructurantes con los elementos propuestos en el presente Plan General.

También se establecen los criterios particulares para la delimitación de aquellas otras actuaciones desligadas de los núcleos urbanos.

Finalmente, se relacionan en el presente Título, aquellas actuaciones derivadas de instrumentos de planeamiento del PGOU 86 que se encuentran aprobados o en tramitación y que el presente PGOM considera

conveniente y oportuno mantener y asumir, fijando, sin embargo, plazos para culminar la ejecución o completar su tramitación, según corresponda. Como ya se expuso en el apartado 3 de la Memoria de Información del presente PGOM, el Plan General 1986 ha continuado su desarrollo en el marco de la nueva legislación urbanística andaluza, de tal forma que resulta necesario que el Nuevo PGOM indique qué ocurrirá con estos ámbitos desde su entrada en vigor.

En cualquier caso, de las directrices propuestas en el presente Plan General para las ATU-NU en Suelo Rústico resulta un modelo de ocupación territorial que mantiene las alternativas técnica y ambientalmente viables propuestas en el Avance.



9.2.- ESTRATEGIAS PARA LA ORDENACIÓN DE LOS FUTUROS DESARROLLOS. METODOLOGÍA

Dentro del modelo de plan abierto y estratégico que propone la LISTA, podrán ser objeto de Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico común los terrenos que resulten necesarios para atender y garantizar las necesidades de crecimiento urbano, de la actividad económica o para completar la estructura urbanística.

La previsión de Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en Suelo Rústico se justificará, en todo caso, en función de su coherencia con el modelo de ordenación propuesto y con los objetivos generales y estratégicos establecidos en el presente Plan General.

Teniendo como punto de partida una ciudad lineal donde se suceden diferentes maneras de habitar y ocupar el espacio urbanizado, las nuevas propuestas deberán ir encaminadas a su integración en el entorno, tanto natural como urbano, respetando y recualificando los condicionantes ambientales, sociales y económicos que se identifiquen.

Los nuevos desarrollos deben servir prioritariamente para completar tramas, ordenar el espacio, dar respuesta a las necesidades de nuevos usos y resolver los déficits históricos que, en equipamientos, servicios e infraestructuras, presentan los núcleos urbanos y las urbanizaciones residenciales. En consecuencia, se priorizarán las actuaciones destinadas a completar la malla urbana existente, de conformidad a la planificación estratégica establecida en el Plan General.

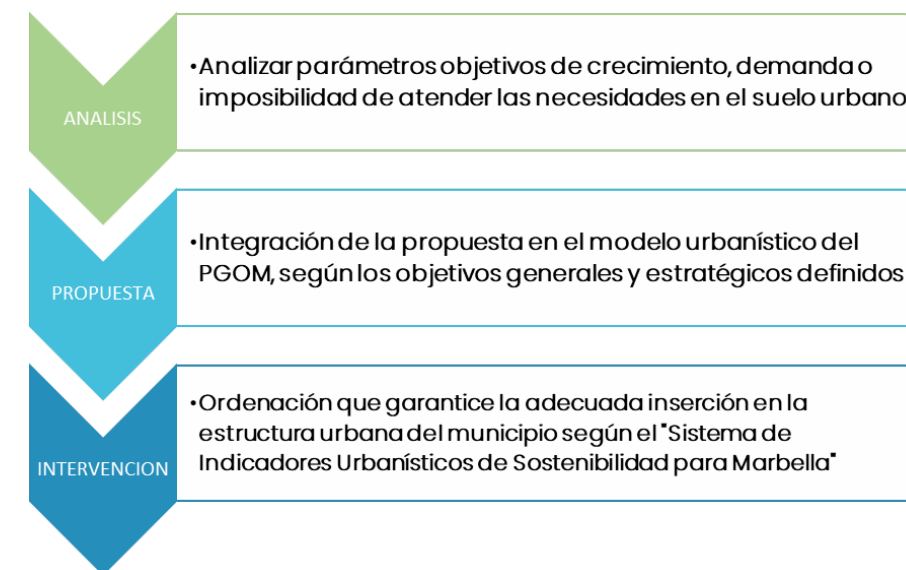
Otras actuaciones irán encaminadas a atender y garantizar las necesidades de la actividad económica y, en especial, aquellas, dirigidos a actividades vinculadas al turismo, a la investigación, al conocimiento y a las ciencias.

Seguindo los principios generales establecidos en el art.4 LISTA, y para promover una ocupación racional del suelo como recurso natural no renovable, se deberán justificar las nuevas intervenciones en Suelo Rústico basándose en el análisis de parámetros objetivos de crecimiento, de demanda o bien por la imposibilidad de atender las necesidades detectadas en el Suelo Urbano disponible. Por tanto, deberán justificar su mayor viabilidad social, económica, ambiental o paisajística respecto de las alternativas posibles en Suelo Urbano si las hubiera.

El PGOM ha establecido los objetivos generales y estratégicos para la ordenación, identificado seis zonas territoriales con diferentes formas de intervención, se han caracterizado los posibles ámbitos funcionales para establecer las condiciones de ordenación de cada uno de ellos, y se han

detectado aquellos suelos que se consideran necesarios para completar la trama urbana.

En consecuencia, para poder justificar la viabilidad e integración de una actuación solamente queda determinar la capacidad de ubicar esta actuación en Suelo Urbano. Será el POU el encargado de establecer la ordenación detallada y los parámetros de ordenación, determinando la capacidad que tiene el Suelo Urbano de albergar nuevos usos, actividades y viviendas.



9.3.- DIRECTRICES PARA LA DELIMITACIÓN DE ATU-NU EN SUELO RÚSTICO

Una vez justificada la viabilidad de la actuación, se establecen las siguientes directrices para la delimitación de una nueva Actuación de Transformación Urbanística:

- Se delimitarán los suelos estrictamente necesarios para cubrir las necesidades objetivas de crecimiento o las de atender la demanda de actividad económica, atendiendo a criterios de proporcionalidad en cuanto a su dimensión, con parámetros urbanísticos que justifiquen el consumo y rentabilización del suelo como recurso natural limitado.
- 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 incluir terrenos en los que sea inviable o resulte muy compleja establecer su ordenación futura a través de los correspondientes planes parciales.

- Para la delimitación del ámbito se podrán considerar, entre otras, las situaciones de planeamiento existentes, los Sistemas Generales de Movilidad o espacios libres existentes o propuestos y los elementos naturales existentes, de forma que se garantice una adecuada inserción del ámbito dentro de la estructura urbanística general del Plan.
- Se tendrá en consideración la estructura de la propiedad y la posible complejidad de la ejecución de la actuación, así como los previsibles costes estimados de la actuación en función de las cargas que deban asumir los promotores, incluidos los Sistemas Generales que deban adscribirse al ámbito con objeto de garantizar la viabilidad económica de la actuación y el equilibrio entre las diferentes actuaciones de transformación que se hubieran delimitado o pudieran delimitarse en Suelo Rústico.
- Se garantizará la conexión de las redes de infraestructuras y servicios previstos para la actuación con las generales del municipio con objeto de garantizar la adecuada inserción de la actuación.

9.4.- BASES DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN DE NUEVAS ATU-NU EN SUELO RÚSTICO

9.4.1.- CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DE NUEVAS ACTUACIONES EN CONTINUIDAD CON LA TRAMA URBANA.

Se seguirán los siguientes criterios para establecer las Bases de Desarrollo y Ejecución de las ATU-NU en Suelo Rústico que tengan por objeto cubrir las necesidades de crecimiento urbano:

- a) Integración de los elementos naturales existentes en la ordenación propuesta, favoreciendo el diálogo entre el medio natural y el urbano, con un tratamiento adecuado de los bordes que favorezca la biodiversidad.

- b) Protección de los valores patrimoniales y paisajísticos que presenten los suelos, integrando estos elementos significativos en la ordenación.
- c) Justificación de su integración en la estructura urbana existente, bien formando parte de un ámbito funcional ya delimitado, o bien proponiendo uno nuevo, siguiendo las directrices de ordenación establecidas para cada uno de los tipos de ámbitos funcionales establecidas en el capítulo anterior.
- d) Para determinar los índices y usos globales de la actuación, se tendrán en consideración tanto los parámetros y usos del entorno como los valores indicados en el Sistema de Indicadores Urbanísticos de Sostenibilidad para Marbella con objeto de garantizar una adecuada inserción de la actuación en la estructura urbana del municipio.

En todo caso, la disposición y altura de las edificaciones propuestas se debe realizar de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni romper la armonía del paisaje costero o desfigurar su perspectiva.



9.4.2.- CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DE NUEVAS ACTUACIONES QUE NO SE ENCUENTRAN EN CONTINUIDAD DE LA TRAMA URBANA.

El art. 31.2 LISTA contempla la posibilidad de desarrollar actuaciones en Suelo Rústico que no se puedan ubicar en continuidad con el Suelo Urbano, y que en lo que respecta al término municipal, se refieren a:

1.º Los que no puedan ubicarse en continuidad con el suelo urbano, debido a la existencia justificada de elementos naturales, infraestructuras o afecciones sectoriales.

2.º Los de uso global de actividades económicas o turístico que, de forma justificada, deban emplazarse en discontinuidad con los núcleos de población existentes.

3.º Las actuaciones de carácter supralocal contempladas expresamente en los instrumentos de ordenación territorial, las declaradas de interés autonómico o aquellas que se ejecuten conforme a procedimientos de concertación entre Administraciones Públicas.

Las nuevas actuaciones de Suelo Rústico que no se encuentren en continuidad con la trama urbana habrán de ordenarse en aras a la consecución de los Objetivos y Estrategias de este PGOM.

En estos casos, el interés público o social de su desarrollo quedará condicionado a acreditar la importancia o carácter estratégico del uso o usos propuestos con lo que se considera acreditada su integración en el modelo de ordenación del presente PGOM por los beneficios sociales, económicos o ambientales que aportan al municipio.

Podrán proponerse Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico que no se encuentren en continuidad con la trama urbana siempre que se destinen a albergar proyectos de carácter estratégico de base tecnológica (actividades económicas, industriales, turísticas, innovación, etc.) o a proyectos de uso global turístico o dotacional de carácter supralocal (complejos turísticos, universidades, etc.).

Dado el carácter singular de estas actuaciones, sus parámetros y condiciones se fijarán en función las condiciones del propio uso y de su adecuación al territorio y paisaje en el que se insertan.

9.5.- CRITERIOS GENERALES PARA LA ORDENACIÓN DETALLADA DE LAS ATU-NU EN SUELO RÚSTICO

1. La ordenación detallada de las nuevas actuaciones deberá con carácter general:
 - a) A efectos de determinar la ordenación detallada, será de aplicación el Sistema de Indicadores de Sostenibilidad para Marbella con objeto de garantizar una adecuada inserción en el modelo general de ordenación.
 - b) Promover la integración en la ordenación urbanística propuesta y en particular en la red de áreas libres y equipamientos comunitarios, de los elementos naturales existentes, así como el de otros elementos ligados al anterior uso rural que pudieran ser de interés.
 - c) Propiciar el diseño del espacio público como criterio primero y rector de la ordenación.

No se admitirán ordenaciones que supongan o impliquen asignar 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 incorporación de masas arbóreas relevantes o permita su integración con suelos destinados a los mismos usos en ámbitos colindantes.
 - d) Garantizar la interconexión entre los Sistemas Generales y Locales de Espacios Libres, Zonas Verdes, Equipamientos Comunitarios y de Movilidad, y entre estos y el entorno periurbano, rural y las redes generales de carácter supramunicipal y territorial. En particular, se debe garantizar la conexión de la red viaria interior con las redes viarias exteriores.
 - e) 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 interiores desde el punto de vista del paisaje, de la calidad del aire, del confort acústico, lumínico, térmico y de la seguridad y en conexión con las redes exteriores.
 - 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 permeabilidad del terreno o la utilización de pavimentos que garanticen la reducción del efecto isla de calor urbana.
 - h) Las propuestas de nuevas actuaciones en la zona de influencia de Costas deben ser compatibles y priorizar la recuperación y naturalización de la ribera del mar, la estabilización natural de playas y dunas y no deben imposibilitar el transporte de sedimentos en zonas de erosión fluvial y costera.
 - i) Se garantizará la accesibilidad universal de todos los espacios públicos y se en cuenta los criterios de proximidad para su localización.
 - j) Establecer una ordenación que favorezca una óptima diversidad de usos y tipologías.
 - k) Con el objetivo de conseguir la eficiencia energética deseada, se deberá prestar especial cuidado en el diseño a la orientación y soleamiento de las edificaciones y espacios públicos.
2. La ordenación detallada propuesta por las Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico, cuando estas se delimiten incluyendo suelos pertenecientes a la Zona 1 de Valor Ambiental Prioritario (ZR-VAP) y Zona 2 de Conservación del medio natural (ZR-CMN), deberán prestar especial atención a la integración paisajística de la actuación.
3. Cuando se incluya en una actuación terrenos con pendientes superiores al 35%, estos suelos serán destinados preferentemente a sistemas de espacios libres.





TÍTULO 10. LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN MATERIA DE VIVIENDA PROTEGIDA, EQUIDISTRIBUCIÓN Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

10.1.- LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE VIVIENDA PROTEGIDA

La Constitución Española recoge en su artículo 47 el derecho que la ciudadanía española tiene derecho a disfrutar de una vivienda digna y la responsabilidad de los poderes públicos de hacer efectivo este derecho.

El art. 25 del Estatuto de Autonomía de Andalucía proclama que: *“para favorecer el ejercicio del derecho constitucional a una vivienda digna y adecuada, los poderes públicos están obligados a la promoción pública de la vivienda. La ley regulará el acceso a la misma en condiciones de igualdad, así como las ayudas que lo faciliten”*.

La Ley 1/2010, de 8 de marzo, Reguladora del Derecho a la Vivienda en Andalucía (modificada por la Ley 4/2013, de 1 de octubre, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda), establece que los Ayuntamientos elaborarán y aprobarán sus correspondientes planes municipales de vivienda y suelo de forma coordinada con el planeamiento urbanístico general y manteniendo la necesaria coherencia con lo establecido en el Plan Andaluz de Vivienda y Suelo.

En el caso de Marbella, el Ayuntamiento Pleno en sesión extraordinaria celebrada el 12 de diciembre de 2022 acordó aprobar el documento de Plan Municipal de Vivienda y Suelo. El objetivo es recoger las necesidades de vivienda del municipio, conocidas a través de los Registros Municipales de Demandantes de Vivienda Protegida y detallar las actuaciones que se deban impulsar en la localidad para responder a esta demanda. Dicho documento indica, en su diagnóstico, que en Marbella el número de hogares demandantes de vivienda protegida hasta el año 2027 asciende a 700 hogares, concluyendo que, en el planeamiento urbanístico vigente, existen viviendas protegidas en cantidad suficiente para hacer frente a la demanda de vivienda protegida estimada.

La función del planeamiento general en materia de vivienda protegida viene determinada en la legislación urbanística.

El art. 61 LISTA lo dedica a los criterios para la ordenación urbanística. El apartado 5 establece:

“En los ámbitos de las actuaciones de nueva urbanización, se reservará, como mínimo, el treinta por ciento de la edificabilidad residencial para su destino a vivienda protegida. En las actuaciones de reforma interior, dicha reserva será como mínimo del diez por ciento de la nueva edificabilidad residencial.

El Plan General de Ordenación Municipal, el Plan Básico de Ordenación Municipal, el Plan de Ordenación de Territorio de Andalucía o el Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional podrán prever una redistribución de dichos porcentajes en sus respectivos ámbitos de ordenación. En este último caso, podrá establecerse excepcionalmente una reserva inferior o eximirla para determinados municipio, siempre que se garantice en el instrumento de ordenación el cumplimiento íntegro de la reserva dentro de su ámbito territorial de aplicación y una distribución de su localización respetuosa con el principio de cohesión social.

Asimismo, se podrá eximir total o parcialmente de esta obligación a actuaciones concretas que tengan una densidad inferior a quince viviendas por hectárea y que, además, por su tipología no se consideren aptas para la construcción de este tipo de viviendas, siempre y cuando se garantice la reserva en el ámbito de ordenación correspondiente. Para este supuesto, reglamentariamente, se establecerán los casos en que pueda sustituirse por mayores cesiones de suelo al Ayuntamiento”.

Por su parte, la legislación estatal básica en materia de vivienda, en una reciente modificación de la Ley del Suelo estatal operada por la Ley 12/2023, de 24 de mayo, por el derecho a la vivienda, entró en vigor el 26/05/23. En su Disposición Final Cuarta que modifica el artículo 20.1.b) TRLSRU se indica:

“b) Destinar suelo adecuado y suficiente para usos productivos y para uso residencial, con reserva en todo caso de una parte proporcionada a vivienda sometida a algún régimen de protección pública que, al menos, permita establecer el precio máximo en venta, alquiler u otras formas de acceso a la vivienda, como el derecho de superficie o la concesión administrativa.

Esta reserva será determinada por la legislación sobre ordenación territorial y urbanística o, de conformidad con ella, por los instrumentos de ordenación, garantizará una distribución de su localización respetuosa con el principio de cohesión social u comprenderá como mínimo, los terrenos necesarios para realizar el 40% de la edificabilidad residencial prevista por la ordenación urbanística en el suelo rural que vaya a ser incluido en actuación de nueva urbanización y el 20% en el suelo urbanizado que daba someterse a actuaciones de reforma o renovación de la urbanización”.

Completa esta regulación el art. 76.4 RLISTA que indica que el PGOM deberá contener las directrices para la planificación en materia de vivienda protegida, de conformidad con el art. 61 de la Ley, recogiendo:



10.1.- La planificación en materia de vivienda protegida

- Las directrices generales para su localización de acuerdo con el principio de cohesión social.
- Las directrices para la reserva de vivienda protegida en Actuaciones de Transformación Urbanística.
- Las determinaciones para la minoración o exención de vivienda protegida en ciertas actuaciones y previsión de compensación en otras.

El presente PGOM nace con **vocación de dar respuesta a las necesidades existentes y futuras de viviendas sometidas a algún tipo de protección pública**. A pesar de que el presente PGOM no delimita Actuaciones de Transformación Urbanística, sí tiene que garantizar que la reserva de vivienda protegida en la vigencia del mismo se ajuste a la demanda real de este tipo de vivienda en el municipio al tiempo que establece las directrices señaladas en la legislación urbanística para el cumplimiento de la estrategia en materia de vivienda protegida.

Como se exponía, es pretensión del PGOM que la reserva de vivienda protegida se ajuste a la demanda real de este tipo de vivienda, lo que es una tarea compleja por la ausencia de datos y la dificultad de realizar una proyección a futuro. Lo que sí se puede afirmar es que se realizarán estudios de oferta y demanda, donde se determine la oferta de vivienda y su demanda y la nueva realidad de viviendas no cubiertas, así como otros análisis que incidan en la vertebración de la vivienda pública en alquiler como modelo de inclusión social. En la planificación de medidas en materia de vivienda es tan importante identificar soluciones como atender problemas de manera urgente e inmediata.

10.1.1.- CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN DE LA VIVIENDA PROTEGIDA

La distribución de la localización de la reserva de vivienda protegida en el nuevo Plan General es muy diversificada, puesto que, salvo alguna excepción, se extenderá por todo el municipio debido a que toda Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización y de Reforma Interior deberá prever reserva de vivienda protegida lo que garantiza, de inicio, la cohesión social en cuanto a su localización.

Para la consecución de estos objetivos se establecen las siguientes directrices:

1. Porcentajes mínimos de VP en cada ATU.

Conforme a lo dispuesto en la legislación aplicable, en los ámbitos de las Actuaciones de Nueva Urbanización y en las Actuaciones de Reforma Interior, se establecerá el porcentaje de reserva de vivienda protegida previsto como mínimo en la legislación aplicable en cada momento.

No obstante, en cada ámbito de nueva urbanización o reforma interior, el porcentaje de vivienda protegida se ajustará a la demanda real, al

entorno y a los diferentes estilos de vida de la ciudadanía, respetando en todo caso, los porcentajes mínimos indicados.

2. Redistribución de los porcentajes mínimos entre diferentes ATU.

Se podrá prever la redistribución de las viviendas protegidas entre las diferentes Actuaciones de Transformación Urbanística siempre que se garantice el cumplimiento de la reserva necesaria completa en el ámbito del PGOM para las ATU-NU o en el ámbito del POU para las ATU-RI y siempre que se garantice una distribución de su localización respetuosa con el principio de cohesión social.

3. Dispensa o minoración de la reserva mínima de VP en las Actuaciones de Transformación Urbanística.

De igual modo, se podrá dispensar o minorar la reserva en aquellas Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización destinadas de modo mayoritario a viviendas de segunda residencia, cuya densidad sea menor a 15 viv/ha y cuya tipología no sea adecuada para su destino a VP, siempre y cuando se garantice a cargo del promotor el cumplimiento de la reserva necesaria en aquellas zonas de la ciudad donde según el PMVS se hubiese detectado la necesidad de prever este tipo de vivienda. En el ámbito en el que se dispense o minore la reserva mínima para VP, se podrá prever la reserva de vivienda protegida en otros ámbitos dentro del término municipal de Marbella.

En este último supuesto, será condición para la aprobación definitiva del Plan Parcial o del Plan de Reforma Interior, bien la previa aprobación definitiva del instrumento de ordenación detallada que contenga la calificación de vivienda protegida que compense la referida exención o minoración o bien la cesión previa al Ayuntamiento de terrenos con calificación y condiciones adecuadas para localizar dicha reserva.

10.1.2.- DETERMINACIONES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA EN EL ÁMBITO DE LAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA Y EN SUELO URBANO NO CONCLUIDO EN ATU

Los instrumentos de ordenación detallada (PPO, PRI o Plan Especial) que establezcan la reserva para vivienda protegida, deberán cumplir los siguientes criterios:

- La calificación de viviendas protegidas se establecerá en parcelas con tipologías adecuadas para que puedan albergar proyectos que se ajusten al Plan Municipal de Vivienda vigente al momento de aprobarse el instrumento que contenga tal calificación.
- 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.

- Además, 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 aplicable en ese momento.

En el Suelo Urbano, el POU contendrá medidas destinadas para facilitar y fomentar que las parcelas calificadas con uso residencial se puedan destinar 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.



10.2.- LA GESTIÓN DEL PLAN Y EL PRINCIPIO DE EQUIDISTRIBUCIÓN DE CARGAS Y BENEFICIOS

10.2.1.- EL PRINCIPIO GENERAL DE EQUIDISTRIBUCIÓN EN LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

El sistema urbanístico viene trasladando, desde mediados del siglo XIX, a los propietarios de suelo la obligación de ejecutar los planes urbanísticos. Por otra parte, dado que los instrumentos de ordenación atribuyen de manera desigual beneficios y cargas (es la denominada “lotería” del planeamiento), resulta necesario corregir esas desigualdades mediante los oportunos mecanismos correctores.

El principio de equidistribución de cargas y beneficios y las diferentes técnicas asociadas al mismo (reparcelación, aprovechamiento medio, aprovechamiento tipo, etc.) se convierten así en principio básico de todo el sistema urbanístico tanto de la legislación urbanística estatal como de las legislaciones autonómicas.

No obstante, la forma de aplicación de este principio y las correspondientes técnicas vinculadas al mismo, deben matizarse tras la entrada en vigor de la nueva ley del suelo estatal de 2007 (hoy TRLS2015).

En efecto, la transformación del suelo urbano o rústico, prevista o posibilitada por los planes, deja de ser, desde esa ley, obligación de los propietarios de los correspondientes terrenos, pasando a ser, al menos desde el punto de vista conceptual, una obligación del promotor, ya sea público o privado, de esa concreta actuación.

El régimen de la propiedad del suelo regula los deberes y derechos de los propietarios de terrenos de suelo urbano o rústico para el uso normal de dichos terrenos, pero no para la transformación del suelo que se convierte en actuación de promoción no de la propiedad. Y ello, sin perjuicio del derecho que la legislación autonómica (como hace la andaluza) pudiera reconocer a dichos propietarios para instar o participar en esa transformación.

En ese contexto, la exigencia o necesidad de un trato “igualitario” llevado al extremo matemático y con carácter “universal” (al menos en el suelo urbanizable), como proponía y propone toda la legislación urbanística desde 1975, quiebra y decae. Como indica la Exposición de Motivos de la LISTA:

El sistema tradicional para la equidistribución de cargas y beneficios se mantiene, pero estableciendo una relación

directa entre los ámbitos de ordenación y de gestión de las actuaciones de transformación urbanística, adscribiendo a los mismos los sistemas generales que les correspondan. La pretensión de corregir las desigualdades en el reparto de cargas y beneficios, tomando como ámbito de referencia todos los sectores del suelo urbanizable, ha sido fuente de disfunciones y ha facilitado, en cierto modo, la especulación del suelo. La nueva Ley propone flexibilizar esta tradicional técnica, pero, sin perjuicio de la exigencia de justificar las diferencias entre los aprovechamientos de las diferentes actuaciones de transformación de nueva urbanización, considera necesario que la determinación de los parámetros de los nuevos desarrollos se fundamente en la aplicación de los principios de racionalidad, coherencia e interdicción de la arbitrariedad, motivando y justificando las decisiones que se adopten mediante el análisis de la incidencia ambiental de esas propuestas, así como de su viabilidad económica.

El principio de equidistribución se aplicará, por tanto, dentro de cada actuación, a los participantes de la misma y alcanzará a los propietarios de terrenos del ámbito, no por su derecho de propiedad, sino por su condición de promotores o por su participación en la actuación de transformación.

Lo importante es que en la justificación de las nuevas propuestas, sin perjuicio de su viabilidad económica, deben entrar en juego, en primer lugar, los principios de racionalidad, coherencia e interdicción de la arbitrariedad, motivando y justificando las decisiones que se adopten mediante el análisis de su incidencia ambiental.

10.2.2.- LA EQUIDISTRIBUCIÓN EN EL ÁMBITO DE CADA ACTUACIÓN DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA

Desde la entrada en vigor de la LISTA, será en el ámbito de cada actuación, donde jugará pleno papel el principio de la equidistribución de cargas y beneficios entre los agentes intervinientes en cada actuación (lo que incluye a los propietarios de terrenos tanto interiores como los de los Sistemas Generales adscritos a la misma).

En efecto, el art. 93.1 LISTA “Equidistribución de cargas y beneficios en las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística” establece que:

1. La distribución de cargas y beneficios dentro de cada actuación se ajustará a lo dispuesto en la legislación básica de suelo y a los criterios que se establezcan reglamentariamente.

El art. 53 del RLISA “Equidistribución y distribución de beneficios y cargas” establece que:

1. Conforme a lo previsto en la legislación estatal de suelo, las actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización se desarrollarán en un régimen de equitativa distribución de beneficios y cargas.

2. Las actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano se desarrollarán, siempre que sea posible, en un régimen de equitativa distribución de beneficios y cargas. Cuando no resulte posible, la ejecución se realizará en régimen de justa distribución de beneficios y cargas o, cuando proceda, de distribución de los costes derivados de la ejecución y de los beneficios imputables a la misma, entre todos los afectados

A estos efectos, el apartado 3 del artículo 93 LISTA indica que:

3. Con el objeto de garantizar la equitativa distribución de beneficios y cargas, habrá de incluirse el cálculo del aprovechamiento urbanístico del subsuelo y su distribución en la reparcelación del ámbito de actuación o de la unidad de ejecución correspondiente cuando el instrumento de ordenación urbanística establezca que la posible utilización del suelo, vuelo y subsuelo de forma diferenciada implique la asignación de aprovechamiento a este último.

De conformidad a lo establecido en el artículo 76.6 RLISA, corresponde al PGOM al establecer “La planificación estratégica de la evolución del modelo general de ordenación a medio y largo plazo”, incluir, entre otras determinaciones:

Directrices para la equidistribución de cargas y beneficios en actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano y en suelo rústico, al objeto de garantizar la igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes de los propietarios del suelo.

10.2.3.- LA EQUIDISTRIBUCIÓN ENTRE LAS DIFERENTES ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA

La técnica del aprovechamiento medio arbitrada por la LS75 y el TRLS76 pretendía universalizar la reparcelación en suelo urbanizable igualando los derechos de todos los propietarios de cada cuatrienio del suelo urbanizable programado mediante su inclusión en una misma área de reparto.

Posteriormente, al desaparecer la programación cuatrienal, la ley exigía mantener un equilibrio entre las diferentes áreas de reparto que se delimitasen en suelo urbanizable sectorizado, acotando las diferencias



10.2.- La gestión del Plan y el principio de equidistribución de cargas y beneficios

entre los aprovechamientos medios de las diferentes áreas dentro de una horquilla del 10%.

La Exposición de Motivos de la LISTA indica:

Sin embargo, es necesario aclarar y acotar la técnica del aprovechamiento medio, pues, tal y como se ha venido aplicando en las últimas décadas, la perspectiva meramente económica que interioriza dicha técnica ha terminado por imponerse sobre lo que debe ser el verdadero objetivo de la planificación: la mejora de nuestras ciudades, nuestros pueblos y nuestros territorios.

En ese sentido, el artículo 61.3 de la LISTA "Criterios para la ordenación urbanística" establece, entre otros, que:

Los criterios y directrices que establezca el Plan General de Ordenación Municipal deberán garantizar, en todo caso, una adecuada equidistribución de cargas y beneficios entre las diferentes actuaciones de nueva urbanización que se prevean o se posibilite delimitar.

De modo más preciso y matizado, el artículo 53.4 RLISTA aclara que:

*4. El Plan General de Ordenación Municipal, el Plan Básico de Ordenación Municipal, y el Plan de Ordenación Urbana contendrán determinaciones orientadas a establecer un **equilibrio** entre los aprovechamientos medios de las áreas de reparto de las actuaciones de transformación urbanística que se delimiten por los instrumentos de ordenación detallada.*

Se recuerda que, según el artículo 26.2 LISTA: "A estos efectos, cuando esté prevista la ejecución sistemática, las actuaciones se incluirán en un área de reparto de la que formarán parte los terrenos pertenecientes a los sistemas generales adscritos a la misma para su obtención".

En resumen, la nueva Ley acota, por tanto, la equidistribución al marco de cada Actuación de Transformación Urbanística, aunque exige también que se establezcan criterios y directrices que garanticen el equilibrio entre las distintas actuaciones de transformación que se delimiten.

A efectos de establecer ese "equilibrio" que garantice la equidistribución entre las diferentes ATU, el art. 135.2.a) del RLISTA "Equidistribución de cargas y beneficios en las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística", señala que::

2. El principio de equidistribución de beneficios y cargas entre las personas afectadas es de aplicación tanto a los instrumentos de ordenación como a los instrumentos de ejecución, a tal fin:

a) Los instrumentos de ordenación general y los Planes de Ordenación Urbana establecerán respectivamente, entre los criterios y directrices para los nuevos desarrollos de las actuaciones de nueva urbanización en suelo rústico y de intervención en la ciudad existente, los criterios de equidistribución que hayan de regir su desarrollo.

Con base en dichos criterios, el instrumento de ordenación urbanística que delimite una actuación de transformación urbanística deberá motivar la adscripción de los sistemas generales y locales a los distintos ámbitos de transformación urbanística a efectos de la cesión de los suelos y en su caso, la exención total o parcial. En todo caso habrán de asegurar el equilibrio de las cargas en función del aprovechamiento atribuido con arreglo al modelo de ordenación. Igualmente, deberán prever la posible ejecución anticipada de las correspondientes infraestructuras, sistemas generales y locales por la Administración o particulares y los mecanismos para la redistribución de las cargas de acuerdo con lo desarrollado en el artículo 254.

Según el art. 135.2.a) RLISTA, la justificación de los sistemas generales que se adscriban a cada ATU se efectuará de acuerdo con los criterios de equidistribución que hubieran podido establecer el PGOM o el POU. O dicho de otro modo, la determinación de los sistemas generales que se adscriban a cada actuación se deberá efectuar, no solo función de las necesidades reales de cada actuación, sino también desde el punto de vista del aprovechamiento de la actuación o, más exactamente, del aprovechamiento medio del área de reparto que incluya la actuación y como medio de equilibrar dicho aprovechamiento medio con el de las diferentes ATU entre si.

A la vista de lo anterior, cabe concluir en la necesidad de justificar los parámetros propuestos para cada Actuación de Transformación Urbanística motivando su viabilidad urbanística, social, ambiental y económica, aplicando principios de racionalidad, coherencia e interdicción de la arbitrariedad, pero debiendo también cumplir en cualquier caso los criterios que el Plan General establece para garantizar el equilibrio entre los aprovechamientos medio de las áreas de que se delimiten para las citadas Actuaciones, tanto en Suelo Urbano como en Suelo Rústico.

10.2.4.- APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE EQUIDISTRIBUCIÓN EN EL PGOM DE MARBELLA

De conformidad a la legislación urbanística vigente, el PGOM de Marbella establece en su normativa:

a) Los pertinentes criterios y directrices que tienden a garantizar la equidistribución en el seno de cada ATU tanto en Suelo Rústico como, cuando sea posible, en Suelo Urbano.

En Suelo Urbano cuando no resulte posible, y de conformidad a lo previsto en la legislación urbanística, la ejecución se realizará en régimen de justa distribución de beneficios y cargas o, cuando proceda, de distribución de los costes derivados de la ejecución y de los beneficios imputables a la misma, entre todos los afectados

b) Los criterios que garanticen la equidistribución entre las diferentes actuaciones de transformación urbanística que puedan delimitarse en el Suelo Rústico y en Suelo Urbano⁴ y, en concreto, adoptar las oportunas determinaciones orientadas a establecer un equilibrio entre los aprovechamientos medios de las áreas de reparto de las actuaciones de transformación urbanística que se delimiten por los instrumentos de ordenación detallada mediante la técnica de la adscripción de los Sistemas Generales.

Y ello, en primer lugar, para las ATU que se delimiten en un mismo espacio temporal. Para aquellas que se delimiten en periodos temporales diferentes, el Ayuntamiento podrá decidir en el trámite de la aprobación de la Propuesta previa de delimitación del ámbito sobre la adscripción de Sistemas Generales en cuantía superior a la que estrictamente sea de interés para el ámbito con objeto de equilibrar su aprovechamiento al de las actuaciones anteriormente delimitadas.

4 Conviene recordar que el PGOM de Marbella no contiene ninguna propuesta de delimitación de Actuaciones de Nueva Urbanización en el Suelo Rústico.



10.3.- LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. ESTRATEGIAS GENERALES Y PARTICULARES

10.3.1.- INTRODUCCIÓN

La ordenación urbanística general tiene como objeto, además de la definición del **modelo general de ordenación** de la ciudad de Marbella, la **planificación estratégica de su evolución a medio y largo plazo**, y esta debe incluir una serie de **Estrategias Generales** (movilidad exterior, entre núcleos e interior) y de **Estrategias Particulares** (movilidad motorizada, transporte público, peatonal, ciclista, etc.) que en su conjunto definen las **Directrices** para dicha planificación estratégica.

Así pues, se incluye en el presente capítulo las **Directrices para la planificación en materia de movilidad sostenible** (Art. 76.5 RLSTA) con el objetivo de planificar de manera coordinada e integrada con el modelo de ordenación la movilidad a escala estructural y de ciudad, acomodándola a las previsiones del futuro desarrollo urbano. De esta manera además se da cumplimiento al marco normativo y estratégico actual que promueve la integración de la movilidad en la planificación urbanística como factor clave en los nuevos modelos de desarrollo urbano donde el principio rector es la sostenibilidad.

10.3.2.- NUEVA ESTRUCTURA FUNCIONAL A ESCALA TERRITORIAL Y METROPOLITANA COMO BASE DE LA PLANIFICACIÓN DEL NUEVO MODELO EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Con el fin de estructurar y ordenar territorial y funcionalmente el nuevo modelo de movilidad sostenible a medio y largo plazo, se ha procedido a definir **áreas de proximidad y accesibilidad a diferentes escalas**:

- **Áreas territoriales de proximidad y accesibilidad a escala motorizada.** En ese sentido, se definen 4 áreas principales de proximidad y accesibilidad motorizada para Marbella: San Pedro Alcántara, Nueva Andalucía, Marbella y Las Chapas, esta última con 4 subzonas (Hospital, Alicate, Elviria y Artola - Cabopino).
- **Áreas urbanas de proximidad y accesibilidad a escala peatonal y ciclista,** con posibilidad de que se creen zonas autónomamente

sostenibles, dentro de las cuales se puedan llevar a cabo otro u otros tipos de actuación más específica o de ordenación detallada, en línea con las áreas funcionales en que se estructurará el modelo del futuro desarrollo de ordenación a medio y largo plazo para Marbella. Estas áreas, que coinciden con el ámbito de las áreas funcionales de ordenación tendrán una escala más humana y en ellas se dará prioridad a la movilidad peatonal.

El **nuevo modelo de movilidad sostenible** planteado, deberá en su desarrollo y ordenación detallada considerar los movimientos motorizados públicos y privados, peatonales y ciclistas en dichas áreas, así como el establecimiento de una nueva jerarquización o clasificación funcional de las vías urbanas basadas en el concepto de **supermanzanas**, que para el caso de Marbella, debido a su realidad urbana consolidada, presentará una delimitación basada en su propia morfología viaria con áreas centrales compactas y mayor densidad de viario y otras periféricas de viarios principales más dispersos y distanciados entre sí.

Así el nuevo modelo propuesto se fundamenta en **2 tipologías de estructura territorial y funcional** (en coherencia con los 2 Subobjetivos Generales del PGOM) en materia de movilidad: la **urbana, compacta** y compleja de los centros urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara, y la **dispersa** de las áreas territoriales de conectividad y accesibilidad a escala motorizada en zonas como Las Chapas que representan las áreas funcionales del modelo de ordenación más dependientes de la movilidad motorizada y que precisan de una importante mejora de su conectividad interzonal.

10.3.3.- ESTRATEGIAS GENERALES EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Los 2 Subobjetivos Generales del PGOM de Marbella descritos en el marco del Objetivo General MARBELLA CONECTADA, se desglosan en una serie de **Objetivos Estratégicos** definidos, asimismo, en el Título 7 de la presente Memoria de Ordenación y cuya relación con las **Estrategias Generales** (movilidad exterior, entre núcleos e interior) y **Particulares** (movilidad motorizada, transporte público, movilidad peatonal y ciclista y logística) que a continuación se describen en el siguiente apartado queda definida en la **matriz de coherencia estratégica** que se da como síntesis.

Las **Estrategias Generales y Particulares** que se describen a continuación emanan del diagnóstico estructurante y estratégico contenido en el Título 2 MARCO Y DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD del **ANEXO de Movilidad** de la Memoria de Información.

I. ESTRATEGIAS GENERALES EN MOVILIDAD EXTERIOR E INTERURBANA

Los elementos estructurantes del sistema de movilidad y de su futuro desarrollo urbano vienen, en parte, condicionados por la movilidad exterior

e interurbana habida cuenta de su alto protagonismo en el territorio de Marbella, por tanto, debe tener en cuenta la **perspectiva territorial y de relaciones exteriores** de escala regional e internacional dado el mercado socioeconómico y de destino internacional con que cuenta Marbella en su diseño y planificación de ciudad. Así pues, el objetivo general de partida en busca de un nuevo modelo de **movilidad exterior sostenible**, obliga a poner énfasis en un nuevo modelo bajo estrictos criterios de **accesibilidad e intermodalidad exterior**, promoviendo el transporte público colectivo frente al vehículo privado y dando cumplimiento, por otra parte, a las nuevas jerarquías modales y criterios de planificación impuestos por el nuevo marco estratégico y normativo vigente en materia de movilidad.

Por tanto, teniendo, en cuenta la premisa anterior y el nuevo marco estratégico y sectorial que dibujan, entre otros instrumentos, el POTA, el POTCSO (en tramitación) y el PITMA 2030, se establecen las siguientes **Estrategias Generales respecto de la movilidad exterior e interurbana**, estrategias que se distribuyen entre los **Ejes Estratégicos y Líneas de Acción** que se definirán posteriormente y vincularán a los objetivos establecidos:

1. **Asumir funcionalmente como principal eje de comunicaciones viarias con el exterior de medio y largo recorrido la Autopista AP-7**, cuyo aumento y mejora de las funciones de movilidad (captando más movimientos de los que discurren por la A-7) debería ir acompañada de una mejora de su articulación con la A-7, aumentando sus conectores. Respecto de esta, se asume a su vez una funcionalidad de movilidad metropolitana en todo su corredor como estrategia para fomentar el traslado del tráfico de medio recorrido a la AP-7 a fin de compensar sus desiguales intensidades actuales, y como consecuencia sería verosímil, por la mayor inducción de tráfico en la AP-7, reducir tarifas de peaje.
2. **Asimismo, mejorar la funcionalidad de la movilidad del tronco del sistema metropolitano de la Autovía A-7** a fin de mejorar para los movimientos metropolitanos e interurbanos, así como la articulación entre territorio y ciudad, eliminando accesos directos al tronco mediante su interceptación con vías de servicio que mejoren la movilidad de mediano recorrido aumentando así la capacidad del tronco, la seguridad vial de accesos y articulación del sistema territorio-ciudad. Dicha estrategia, aunque se localiza en el territorio de Marbella, sin duda, afecta a la movilidad exterior del sistema metropolitano afectado.
3. **Asumir y promover un Corredor Ferroviario litoral como extensión del Cercanías actual desde Fuengirola** a partir de la línea C-1 actual como elemento clave del nuevo modelo a largo plazo de movilidad sostenible y eje de comunicaciones ferroviarias exteriores con conexión a las principales puertas de entrada desde el exterior en la provincia de Málaga. Asimismo, **crear nuevos nodos y centralidades urbanos de intercambio modal y de escalas interurbana y urbana** en torno a las nuevas estaciones ferroviarias. No obstante, y en coordinación con el POTCSO, se atenderá a las futuras previsiones del MITMA, ya que aún no



hay un trazado propuesto aprobado aunque se prevé que sería subterráneo.

4. **Articular una red de carriles bici territorial y metropolitana, cuyo eje principal sea la Senda Litoral (Vía Ciclopeatonal).** Completar la secuencia de paseos marítimos y tramos inconexos existentes, dando continuidad tanto a los modos peatonales y ciclistas, planificando nuevos paseos peatonales e infraestructuras ciclistas en estos tramos reforzando el corredor litoral como eje de articulación de la movilidad metropolitana y con el exterior no sólo en contextos ocio-recreativos, sino de transporte, proponiendo dotarlo de transversalidad con itinerarios secundarios. 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 completar la cicloruta EuroVelo8 y de esta con el resto de las redes autonómicas y comarcales en un contexto de red continua de infraestructuras ciclistas interurbanas conforme al PAB 2014-2020.
5. **Dotar a Marbella de capacidad y articulación logística exterior entre el territorio y la ciudad** debido al crecimiento exponencial del comercio electrónico lo que significa un aumento notable de la carga y descarga en el medio urbano. Se propone, por tanto, como estrategia de movilidad exterior, implantar sendos Centros Logísticos Urbanos en la zona este del polígono industrial de San Pedro Alcántara por la disponibilidad de los terrenos y por contar con una buena accesibilidad próxima al enlace de la AP-7, así como en la zona norte del actual polígono de La Ermita de Marbella. Con ello se pretende además una distribución urbana de mercancías (DUM) más sostenible, ya que conviene recordar que hasta un 20-25 % de la movilidad privada motorizada tiene un carácter logístico.

II. ESTRATEGIAS GENERALES EN MOVILIDAD ENTRE NÚCLEOS URBANOS E INTERIOR

Teniendo en cuenta los principios generales de ordenación, los criterios generales del modelo de ordenación en materia de movilidad sostenible tienen que servir a su vez de guía y canal conductor de las líneas y ejes estratégicos de la planificación estratégica del modelo de ordenación a medio y largo plazo de la **movilidad interior de Marbella**. El principio transversal de la sostenibilidad urbana para conseguir progresivamente una ciudad más accesible, dinámica y habitable, es el principal de partida y común a todos los demás. Las **Estrategias Generales de movilidad interior y entre los núcleos urbanos** que componen el territorio de Marbella en busca de un nuevo modelo de movilidad sostenible y que se distribuirán entre los ejes estratégicos y líneas de acción definidos son:

1. **Subdividir el territorio de Marbella en áreas territoriales y subzonas de proximidad** tanto a escala motorizada en donde la conectividad viaria motorizada resulta clave en la articulación y de los movimientos interzonales, así como en áreas de proximidad no motorizada cuya

funcionalidad se fundamentará en la proximidad peatonal y ciclista de tal modo que dicha área autónoma y funcionalmente promueva el urbanismo de proximidad.

2. **Redefinir y mejorar la jerarquización del sistema viario y ordenar funcionalidades** bajo un enfoque de estructurarlo en supermanzanas como unidad delimitadora y frontera entre el tráfico de paso y el tráfico interior de accesibilidad local. Además, dicha jerarquización tendrá en cuenta las capacidades y funcionalidades de multimodalidad del viario, así como la nueva jerarquía modal y de usos del sistema de movilidad asumidos.
3. **Priorizar mirando en primer lugar a las necesidades de la ciudad existente**, reformando el carácter central y urbano de los principales núcleos a partir de los principales nodos de transporte existentes y propuestos, priorizando frente a nuevas infraestructuras la mejora, reforma y optimización de las ya existentes, y nuevas propuestas bajo parámetros de sostenibilidad.
4. **Completar la conectividad interzonal entre urbanizaciones priorizando la continuidad del trazado sobre la continuidad de la capacidad** (en donde no sea posible ambas). Asimismo, dicha conectividad se materializará con viarios urbanos municipales, intentado de esta manera descargar el tronco de la A-7 para mejorar su movilidad y la articulación entre esta y la accesibilidad al sistema urbano con suficiente funcionalidad.
5. **Mejorar el transporte público urbano y su intermodalidad**, promoviéndola desde la dotación de aparcamientos disuasorios ubicados estratégicamente en los principales nodos de conectividad urbana, teniendo en cuenta además el esquema del futuro desarrollo del sistema ferroviario propuesto. En zonas de la ciudad dispersa promover el sistema de transporte a la demanda.
6. **Estructurar sobre el viario existente y propuesto una red principal de itinerarios ciclistas y peatonales** para su potenciación como modo de transporte y que conecten diferentes barrios. Se utilizará como criterio el aprovechamiento de viarios existentes y cuya capacidad multimodal así lo permita ganando espacio al peatón y ciclista en caso de ser necesario. Los itinerarios ciclistas que discurran junto a la red principal (con velocidades >30 km/h) tendrán siempre que sea posible plataforma reservada. En el resto de viarios (con velocidades <30 km/h) se valorará la implantación de la funcionalidad de las ciclocalles o de simple coexistencia.
7. **Reorientar con equidad funcional el sistema de aparcamientos públicos municipales** para reforzar su dotación en las zonas con un déficit estructural, pero ubicándolos fuera de vía pública al objeto de facilitar al peatón y ciclista más espacio para su movilidad. Solo en los centros urbanos se mantendrá el aparcamiento en vía pública con preferencia

al residente limitando el regulado de alta rotación para no inducir excesivo tráfico de paso en el interior.

8. **Utilizar las capacidades de espacio disponibles del eje de la A-7 para mejorar y completar la accesibilidad urbana** con las vías principales urbanas propuestas de interconexión entre las urbanizaciones y distintas piezas de territorio urbano de Marbella, de acuerdo con una reordenación de accesos con vías de servicio como criterio de mejora de movilidad metropolitana de Marbella.
9. **Dotar de Intercambiadores urbanos a los dos principales núcleos de Marbella.** Al núcleo urbano de San Pedro Alcántara próximo a la futura estación ferroviaria, al objeto de mejorar la articulación de las líneas de transporte urbano y metropolitano dentro del territorio de Marbella. Asimismo, se propone uno nuevo en el núcleo urbano de Marbella integrado en la futura estación intermodal ferroviaria.
10. **Como criterio integrador y de prioridad modal** se orientará la ordenación general priorizando en este orden, los siguientes modos: peatonal, ciclista, transporte público, logístico y privado.

10.3.4.- ESTRATEGIAS PARTICULARES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

I. MOVILIDAD Y VIARIO PEATONAL Y CICLISTA

Tanto en la ciudad existente como en los crecimientos se delimitará una **Red Básica Peatonal y Ciclista como base de la estructura del sistema de desplazamientos urbanos interiores de proximidad y coexistencia** de la ciudad consolidada. Esta red debe conectar con las principales paradas del transporte público y los aparcamientos disuasorios de los distintos ámbitos urbanos que se definan. Los barrios y urbanizaciones deben ser dotados de corredores seguros, continuos y cómodos. Se aprovechará al máximo los sistemas ambientales de parques y paseos tanto en plataforma exclusiva como en coexistencia.

A la hora de delimitar la **red ciclista** se partirá como criterio de viabilidad del rango de competitividad de la bicicleta como sistema de transporte más rápido para trayectos superiores a **0,5-0-6 km** e inferiores a **5-7 km**. Por otro lado, el desplazamiento a pie como sistema es el más rápido entre los **300 y 500-600 m** de radio, y puede resultar eficaz en recorridos únicos de **1,0-1,2 km**, que se pueden recorrer en unos **12-15 minutos** Como criterio de una accesibilidad mínima óptima desde el domicilio a una parada de transporte de **300 m (500 m si es estación o intercambiador)**.

Con los **criterios de accesibilidad** anteriores, en los instrumentos de ordenación detallada se planteará una red básica de vías peatonales y ciclistas por la que los usuarios puedan moverse de forma segura y rápida y con una correcta coordinación con paradas de bus y distribución de



estacionamientos para bicicletas. Además, es necesario que la infraestructura esté dotada de condiciones de intermodalidad y que se desarrollen servicios complementarios (bolsas de préstamos de bici pública). Asimismo, se dispondrá bolsas de aparcamientos ciclistas cerca de las playas en toda la línea de costa.

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

- En **calles con velocidad superior a 30**, las vías ciclistas deberán discurrir de manera protegida o con resguardo (Carriles Bici Protegidos).
- En **calles 20 y calles 30** (con IMD <5.000) no precisarán carriles bici protegidos, si bien precisarán de señalización en el pavimento y señalización vertical. (Ciclo calles y Carril Bici No protegido).
- En **calles 10 y Calles peatonales y sendas ciclables**, se consideran totalmente compatibles las bicicletas y no requieren de carriles protegidos, sino en coexistencia con el peatonal.

La movilidad ciclista deberá ser considerada en los nuevos desarrollos e instrumentos de ordenación detallada como un vehículo con participación en el reparto modal de transporte, reservando parte del viario para su uso. Uno de los criterios a adoptar para mejorar los desplazamientos ciclistas será **aumentar las medidas de regulación y de protección a los usuarios** de la bicicleta, facilitando su integración en las vías de tráfico existentes.

Para cumplir con el criterio general de la intermodalidad, se promoverá el **intercambio entre bicicleta-transporte público** a cuyo efecto se dispondrá de redes ciclistas que permitan acceder en condiciones cómodas y seguras a las estaciones de transporte público y disponer de aparcamientos de bicicletas dentro o cerca de estaciones con criterios de seguridad, disponibilidad y accesibilidad.

Los sistemas de bicicleta pública serán planificados como **servicios complementarios** una vez se desarrolle previamente una red de vías ciclistas y reforzarán el fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público. Para ello se debe disponer de suficientes estaciones para cubrir la práctica totalidad del ámbito urbano al que sirvan con una densidad adecuada para cubrir la longitud entre estaciones a **distancia peatonal <300 metros** entre las mismas, así como poseer suficiente número de bicicletas en los puntos de aparcamiento instalados.

II. MOVILIDAD Y VIARIO MOTORIZADO

Al objeto de dar cumplimiento a la **estrategia general de redefinir y mejorar la jerarquización del sistema viario** teniendo en cuenta las capacidades multimodales del mismo, así como el principio general de priorizar sobre la ciudad existente, se estructurará el viario existente y propuesto completando la conectividad interzonal entre urbanizaciones priorizando la continuidad del trazado sobre la capacidad en donde no sea posible

ambas. Asimismo como ya se ha indicado, dicha conectividad se materializará con viarios urbanos municipales descargando la A-7 para mejorar su movilidad y accesibilidad al sistema urbano.

En relación con el criterio de jerarquización, **se jerarquizará en relación con tres niveles básicos: Territorial y Metropolitano, Urbano Principal y Local, que a su vez se dividirá en Calles de Proximidad, Coexistencia y Prioridad Peatonal**. Se programará a escala urbana su ejecución desde el interior hacia fuera de la ciudad priorizando la introducción de calles y vías de coexistencia en los centros de Marbella y San Pedro Alcántara, aumentando la refuncionalización del resto de viarios urbanos y periféricos hacia el exterior.

En relación con las **estrategias particulares de diseño viario**, el ancho mínimo de la red viaria motorizada vendrá determinado por las secciones tipo incluidas en los instrumentos de ordenación detallada, fijándose en todo caso como sección tipo mínima en el Suelo Rústico las anchuras mínimas entre alineaciones de vial que a continuación se indican como **criterio específico de capacidad y multimodalidad**. Se tendrá en cuenta que a tales efectos para su ordenación funcional y diseño las nuevas velocidades máximas establecidas por el actual Reglamento General de Circulación es con carácter general de 30 km/h, salvo vías con 2 o más carriles por sentido que puede fijarse en un máximo de 50 km/h.

- **Vías Primarias de 1 carril por sentido:** 12 m, excepcionalmente 10 por causas justificadas o bien sin bandas de estacionamiento. Los acerados serán de un mínimo de 2 m, excepcionalmente de 1,80 m.
- **Vías Primarias de 2 carriles por sentido:** 16 m, 15 por causas justificadas o bien sin bandas de estacionamiento. Los acerados serán de un mínimo de 2 m, excepcionalmente de 1,80 m
- **Vías Locales de 1 carril por sentido:** 10 m, excepcionalmente 8 m por causas justificadas o bien sin bandas de estacionamiento.
- **Vías Locales de 1 carril:** 8 m, excepcionalmente de 7 sin banda de estacionamiento. Serán ciclables y de plataforma única.
- **Vías de Servicio Urbanas:** 6 m, excepcionalmente 4,50 m, sin acerados.
- En todo caso, vías secundarias y locales con sección < 7 m se dispondrán en **plataforma única** y serán ciclables 20 km/h.

III. INTERMODALIDAD Y APARCAMIENTOS

Se concibe como estrategia un **esquema de aparcamientos como base de la intermodalidad del nuevo modelo de movilidad sostenible**, y debe propiciar un sistema de intercambio modal eficaz basado en la utilidad para los distintos modos de transporte e impedir que el vehículo privado penetre al interior de los principales núcleos urbanos (Marbella y San Pedro Alcántara) con el fin de armonizar viajes residenciales y de visitantes. Dichos aparcamientos deben estar bien conectados con los intercambiadores modales y de transporte público, y tengan garantizada la

accesibilidad respetando la calidad ambiental y su carácter turístico o comercial.

Los **nuevos aparcamientos de carácter disuasorio e intermodal asociados a la movilidad laboral/comercial** en rotación se localizarán preferiblemente a modo de cinturón en los bordes de Marbella (Cánovas del Castillo, Miraflores, Plaza de Toros, Divina Pastora, Albarizas, Severo Ochoa) y San Pedro Alcántara (Zona noreste y sureste), con el objeto de evitar que el vehículo y la congestión penetren al interior. La red de aparcamientos garantizará distancias máximas residenciales o al transporte de unos <400 m (5 min. andando) y deben estar en continuidad con las redes principales peatonales y ciclistas y conectadas con la Red Principal del municipio. Tendrán una función disuasoria de circulación motorizada hacia el interior.

En definitiva, la intermodalidad que se sustenta principalmente en la red de aparcamientos motorizados y no motorizados y de su conexión directa así como su **articulación funcional y modal** con los nodos de transporte y de equipamientos urbanos, es la principal estrategia para promover un reequilibrio en el reparto modal global de movilidad en Marbella.

IV. TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Al objeto de dar cumplimiento al criterio general del modelo de ordenación del sistema de movilidad y transporte en lo que a transporte público urbano se refiere y su intermodalidad con el resto de modos, se tendrán en cuenta las siguientes **estrategias específicas de ordenación**:

Para que el transporte público constituya una alternativa real, se utilizará como **criterio de ordenación estructural e intermodal** introducir restricciones al vehículo privado que libere y deje más espacio público libre para el transporte, y fomentar la **intermodalidad** diseñando nuevas paradas e intercambiadores próximos a las futuras paradas y estaciones del ferrocarril, en donde se dispondrán, asimismo, de aparcamientos disuasorios y de bicis. Las futuras estaciones e intercambiadores de transporte urbano e interurbano tendrán una ubicación de máxima accesibilidad al sistema territorial de carreteras y del futuro corredor ferroviario cuyas estaciones deberán estar atendidas por el Bus urbano.

En las **paradas principales del sistema**, siempre que sea posible, se determinarán el establecimiento de aparcabicis y en sus proximidades de aparcamientos disuasorios. Los itinerarios principales peatonales hasta las paradas tendrán unos radios de accesibilidad peatonal <300 m, y los ciclistas serán confortables para reforzar el intercambio modal con el transporte.

Por último, se plantea un sistema de **transporte público urbano a la demanda** en aquellas zonas o ámbitos territoriales de baja densidad, que oferte un sistema viable y sostenible adaptado a la singularidad de la demanda en dichas zonas que recoja los viajeros hasta los puntos de



10.3.- La Planificación Estratégica en materia de Movilidad Sostenible. Estrategias generales y particulares

intercambio con las principales líneas longitudinales que penetran al centro urbano de Marbella y principales intercambiadores urbanos.

V. LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

Además de la estrategia general de movilidad de dotar a Marbella de capacidad y articulación logística exterior entre el territorio y la ciudad con la propuesta de implantación de sendos Centros Logísticos Urbanos en San Pedro Alcántara y Marbella, como **estrategias particulares y complementarias de movilidad urbana logística** desde los centros logísticos hacia las principales centralidades urbanas, se proponen las siguientes:

- **Reducir el tráfico logístico de vehículos de gran tamaño** fomentando la distribución compartida de mercancía con vehículos de menor tamaño (micrologística urbana).
- **Fomentar la implantación de microplataformas urbanas logísticas (CDU)** regulando su compatibilidad con otros usos para dotar al sistema logístico de mayor sostenibilidad, flexibilidad y capilaridad.
- **Dotar de plazas de aparcamientos públicos específicas** destinadas a vehículos de micromovilidad logística con preferencia para los vehículos eléctricos y menos contaminantes.
- **Flexibilizar las condiciones de C/D de la DUM** mediante una distribución, gestión y disciplina adecuadas de zonas de C/D, al objeto de interferir lo menos posible en el resto del tráfico y de racionalizar la utilidad del espacio público entre todos los modos.
- **Promover normativa en materia logística** para que los centros generadores de movilidad logística reserven espacios en sus interiores destinados a satisfacer sus propias operaciones de C/D.

10.3.5.- CRITERIOS GENERALES A TENER EN CUENTA PARA GARANTIZAR EL EFICAZ DESARROLLO DE LAS ESTRATEGIAS GENERALES Y PARTICULARES

Teniendo en cuenta que el principal soporte del subsistema de movilidad en el medio urbano es el espacio ocupado por el sistema viario y de transportes que actúa como **elemento vertebrador cohesionando relaciones funcionales**, el tratamiento en los instrumentos de ordenación detallada deben ir más allá de la concepción tradicional de los sistemas o infraestructuras de transporte orientados sólo a la movilidad motorizada.

En el caso de Marbella las soluciones de integración pasan por un nuevo enfoque y cambio en el reparto modal hacia modos más sostenibles y la intermodalidad que en desarrollo del presente PGOM, los Instrumentos de Ordenación Detallada deberán contemplar y hacer propios. Así los **criterios generales** que deberán tenerse en cuenta en el marco de la ejecución de

las estrategias y líneas de acción definidas para propiciar desde los instrumentos de ordenación detallada un modelo de ciudad accesible y bien articulado y en equilibrio, cumpliendo los Objetivos Generales y específicos del presente PGOM serán:

- **Planificar de forma integrada los elementos estructurantes** que componen el nuevo Sistema General de Movilidad de este PGOM.
- **Integrar la movilidad de manera transversal** como sistema urbanístico en el modelo de ordenación urbana detallada.
- **Favorecer la accesibilidad y proximidad desde el sistema viario** y de transportes en nuevos sectores o de regeneración urbana
- **Promover la orientación hacia la movilidad sostenible en los nuevos desarrollos**, garantizando así una evaluación de la movilidad implícita al modelo de ordenación y movilidad del presente PGOM.
- **Reducir las distancias y el número de viajes** en las nuevas propuestas de transformación urbana con la implantación de infraestructuras de movilidad sostenibles.
- **Potenciar al peatón y a la bicicleta como sistemas de transporte** preferentes con unas condiciones adecuadas de comodidad y seguridad tanto en la ciudad existente como en nuevos desarrollos.
- **Adecuar las velocidades a la nueva normativa de circulación y nueva jerarquía viaria** con la introducción de las zonas de coexistencia que repercutirán en la calidad del espacio y del medio ambiente urbano desde las nuevas propuestas de transformación urbana.
- **Alinearse con los Objetivos Generales del PGOM y Objetivos Específicos** contenidos en la presente planificación estratégica en materia de movilidad sostenible a fin de alinearse, asimismo, con las Estrategias Generales y Particulares definidas.

10.3.6.- MATRIZ SINTÉTICA DEL PLAN ESTRATÉGICO EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE A MEDIO Y LARGO PLAZO

Teniendo en cuenta, por un lado, los 2 **Subobjetivos Generales de la Marbella Conectada** que se desglosan a su vez en una serie de **Objetivos Estratégicos**, así como las **Estrategias Generales y Particulares**, y en coherencia con los **elementos estructurantes del Sistema General de Movilidad** se han agrupado en los siguientes **Ejes Estratégicos y Líneas de Acción**, cuyo desarrollo temporal a medio y largo plazo, a título indicativo, se describen en una **Matriz Estratégica** que pone en relación los Objetivos Estratégicos con cada una de sus Líneas de Acción.

Además, en dicha matriz se indica la prevalencia de cada línea de acción específica con las Estrategias Generales de la Movilidad Exterior e Interior, así como el grado de vinculación de cada acción estructurante definida, en

coherencia con el esquema de elementos estructurantes definido del Sistema General de Movilidad, con los objetivos estratégicos, asimismo, definidos.

Por otra parte, se inserta una **estimación sintética de la evolución a medio y largo plazo del modelo de movilidad** a que da lugar las estrategias definidas con una programación de cada línea de acción estratégica a los efectos de establecer un grado razonable, coherente y justificado de mayor o menor prioridad en la evolución de la estrategia a medio y largo plazo para conseguir el modelo deseado a medio y largo plazo, cuyo esquema temporal es a título indicativo. Así, se indican como prioritarias aquellas acciones que, sin perjuicio de su planificación y ejecución concreta en el tiempo de vigencia del PGOM, se han considerado como necesarias de ejecutar en primer lugar respecto de las que se distribuyen a medio y largo plazo para dar una mejor base a la construcción del modelo.

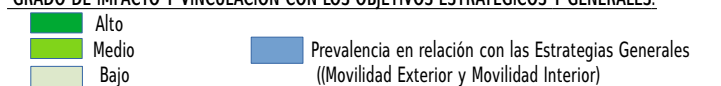
Se inserta, por último también, a título orientativo el objetivo último y sintético de todos los demás, que no es otro que reequilibrar el reparto modal como consecuencia de las medidas estructurantes ejecutadas en materia de movilidad sostenible, que se ilustra con la estimación deseable de la **evolución del reparto modal a medio y largo plazo** del sistema de movilidad en Marbella. Se pretende reequilibrar el reparto modal y evolucionar a un modelo más sostenible donde los modos peatonal, ciclista y el transporte público ganen en conjunto una cuota significativa, pasando del **41% al 53%** estimado en un futuro escenario a largo plazo.

10.3.7.- COORDINACIÓN ENTRE EL PGOM Y EL PMUS

Para alcanzar el objetivo básico de conseguir ir hacia **un nuevo modelo de la movilidad sostenible** para una **Marbella Conectada**, coherente con el modelo urbano de ordenación urbanística propuesto cuyas estrategias y actuaciones específicas de incidencia estructural han quedado trasladadas y traducidas en el Esquema de Elementos Estructurantes del Sistema General de Movilidad del presente PGOM, habrán de ser tenidas en cuenta con carácter de Directriz, no sólo en los instrumentos de ordenación detallada, sino también en el **PMUS de Marbella** a fin de coordinar aspectos y determinaciones en ambos documentos de planificación urbana.

Por otra parte, las **propuestas que tengan una clara incidencia estructural** y provengan y sean propuestas y **aprobadas en un PMUS** con ocasión de su revisión o modificación, una vez evaluadas su viabilidad urbanística conforme al modelo de ordenación territorial y urbanístico existentes, y el esquema de elementos estructurantes del Sistema General de Movilidad en cada momento vigente, deberán tenerse en cuenta con ocasión de una revisión o modificación estructural del PGOM a fin de que ambos instrumentos de planificación municipales estén lo suficientemente coordinados y sean coherentes entre sí.



[illegible]



TÍTULO 11. SISTEMA DE INDICADORES URBANÍSTICOS DE SOSTENIBILIDAD

11.1.- INTRODUCCIÓN

Siempre se ha dicho que la gestión es la piedra de toque de los instrumentos de planeamiento. Si la gestión que se hace no es la correcta, las propuestas no se ejecutan y el plan se convierte en papel mojado y no se consiguen lograr sus objetivos. Ya en el Plan estratégico Marbella-San Pedro 2022 se destacaba la importancia de “reforzar la gestión urbanística del Plan General, para poder desarrollar de forma eficaz el planeamiento como función pública urbanística que es”. Por ello, es primordial que ya el propio planeamiento incorpore las directrices y determinaciones que garanticen una correcta gestión posterior.

Por otra parte, los planes no son documentos cerrados e inmutables por mucho que se pretenda. Antes al contrario, sus hipótesis no son infalibles y además las demandas de la sociedad cambian a velocidad cada vez más vertiginosa. Por ello, es necesario arbitrar mecanismos desde el propio Plan que permitan un seguimiento continuo del grado de ejecución de sus determinaciones y la verificación del cumplimiento de sus objetivos. La utilización de indicadores de sostenibilidad es primordial para poder reconducir una evolución del plan no deseable o para confirmar la bondad de los planteamientos iniciales.

Elemento clave en los instrumentos de planeamiento es el control de determinados parámetros que garanticen un mínimo de bondad en las propuestas. La legislación urbanística española, tanto estatal como autonómica, viene apostando desde mediados de la década de los 70 del pasado siglo por controlar la calidad urbana en los planes mediante un sistema de estándares y reservas dotacionales.

Siguiendo ese planteamiento, se han venido estableciendo en la normativa urbanística (leyes y planes) las superficies mínimas que deben destinarse a los diferentes usos dotacionales (zonas verdes o espacios libres públicos y equipamientos públicos, etc.). Un sistema que debe cuestionarse, pues si bien cuando se implantó permitía garantizar unos mínimos de suelo público que, en aquellos tiempos, rara vez se conseguían, hoy resultan insuficientes para alcanzar los objetivos planteados.

Se impone un cambio de mentalidad, en línea con las nuevas propuestas de la LISTA y de las Agendas Urbanas, priorizando la calidad de las dotaciones sobre la cantidad de las mismas, su viabilidad real sobre la demagogia del plano y, sobre todo, priorizando el logro de objetivos concretos frente al cumplimiento de una normativa obsoleta y reglamentista. Lo importante son los resultados y la mejora real y efectiva de la calidad de vida de los ciudadanos. Se ha dedicado mucho tiempo a

elaborar normativas complejas y farragosas y muy poco a establecer estrategias para mejorar las ciudades.

En consecuencia, el nuevo Plan General de Marbella opta por incorporar un Sistema de Indicadores de Sostenibilidad cuya aplicación (sin perjuicio del cumplimiento de los estándares legales) posibilite el análisis y diagnóstico continuado de la ciudad y el seguimiento, evaluación y corrección de los objetivos del Plan garantizando su cumplimiento.



11.2.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL SISTEMA DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD Y ÁMBITO DE APLICACIÓN.

I. OBJETIVOS DEL SISTEMA DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

Una de las principales necesidades de las ciudades actuales es disponer de una mayor y mejor información que permita consolidar un modelo estratégico de crecimiento y desarrollo futuro basado en la idea de sostenibilidad. Se aborda la sostenibilidad siempre bajo las tres miradas: económica, social y medioambiental.

La definición de un sistema de indicadores urbanos permite cuantificar conceptos como la compacidad urbana, la complejidad de usos y funciones, la eficiencia en el consumo de recursos o el grado de cohesión social o la sostenibilidad económica de los servicios, lo cual deriva directamente en un mejor conocimiento de los factores urbanos, ambientales y socioeconómicos existentes, cuestión que resulta clave para el futuro desarrollo de ciudades más sostenibles y eficientes.

El reto de la aplicación de este Sistema de Indicadores al planeamiento urbanístico es fomentar un desarrollo más acorde con los planteamientos actuales de ciudad compleja, compacta y de proximidad, un modelo de ciudad basado en la diversidad de usos y funciones, que busca un equilibrio entre la densidad de población y la edificatoria, y donde los espacios públicos y equipamientos constituyan los elementos articuladores de la trama urbana, planificada para una escala peatonal y accesible para todos. Y también, dicho modelo de desarrollo urbano recoge un enfoque integrador de la relación ciudad-medio y de los elementos que lo componen. Y todo ello garantizando la sostenibilidad económica de la principal administración encargada de la prestación de servicios urbanos del municipio (el Ayuntamiento de Marbella).

Sin perjuicio de las estrategias de ciudad propuestas en el presente Plan General y del cumplimiento de los estándares establecidos en la legislación urbanística, dicho sistema de indicadores será de aplicación tanto para las **Actuaciones de Transformación Urbanística en Suelo Urbano** como para las **Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico**. Y servirá también para la **evaluación y seguimiento** de dichas Actuaciones y del propio PGOM, lo que permitirá el diagnóstico continuado de la ciudad y el seguimiento, evaluación y corrección de los objetivos del Plan.

El fin último de estos indicadores es el de mejorar real y efectivamente la calidad de vida de la ciudadanía y garantizar la sostenibilidad económica del urbanismo de la ciudad de Marbella..

II. CRITERIOS SEGUIDOS PARA LA ELECCIÓN DE LOS INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

Para elaborar este Sistema de Indicadores Urbanísticos de Sostenibilidad para Marbella, se ha tomado como referencia el “SISTEMA DE INDICADORES Y CONDICIONANTES PARA CIUDADES GRANDES Y MEDIANAS” publicado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y el “SISTEMA MUNICIPAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD”. Dicho sistema fue elaborado con motivo de la IV Reunión del Grupo de trabajo de Indicadores de Sostenibilidad de la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible, así como estudios similares realizados en otras ciudades, todo ello **adaptado** a los parámetros de la información y condiciones particulares del municipio de Marbella.

11.3.- FICHA DE INDICADORES PARA MARBELLA

A estos efectos, se establece para cada indicador en su correspondiente Ficha:

1. Su **identificación** mediante las siguientes determinaciones:
 - a) **OBJETIVO GENERAL** al que pertenece el indicador.

El sistema de indicadores se articula según los objetivos generales del PGOM, y que han servido de ejes para la formulación de los objetivos estratégicos.

 - 1. Marbella Verde.
 - 2. Marbella Ordenada.
 - 3. Marbella Diversa.
 - 4. Marbella Inclusiva.
 - 5. Marbella Eficiente.
 - 6. Marbella Conectada.
 - b) **Nombre** del Indicador y pregunta a la que responde.
 - c) **Numeración** del indicador correlativa.
2. **Definición** y relevancia.

Define y explica la importancia del indicador o subindicador.

Se considera subindicador cuando se utilizan diferentes unidades de referencia para un mismo indicador.
3. **Datos** del indicador o subindicador.

Para cada indicador o subindicador, se establece:

 - a) **Fórmula de cálculo** del indicador o subindicador.

Incluye la metodología a emplear para su cálculo indicando dónde se han obtenido o se pueden obtener los datos necesarios.
 - b) **Ámbito** del indicador.

Indicando su ámbito de aplicación que puede ser el término municipal, los ámbitos funcionales o cada ATU.
 - c) **Carácter** del indicador o subindicador que puede ser:
 - De **cumplimiento**: se trata de un indicador o subindicador al que se debe dar cumplimiento en las nuevas actuaciones.

Cuando no es cuantificable, bastará con justificar o motivar el cumplimiento de sus objetivos.



- De **información**: se trata de un indicador que proporciona información que puede ser de utilidad para la posterior toma de decisiones a nivel de planeamiento.

Se emplea en los casos en los que se considera necesario el conocimiento de la situación actual para poder justificar el cumplimiento de las estrategias de este Plan.
- De **seguimiento y evaluación** del Plan. Tal y como se ha indicado, estos indicadores tienen por objeto analizar la mejora que la aplicación de los objetivos estratégicos del plan tienen en la calidad de vida de la ciudadanía.

4. Baremos.

Se establecen para cada Indicador o subindicador los baremos correspondientes mediante los **índices mínimos** y los **índices deseables u óptimos** en aras a conseguir los objetivos marcados, salvo en aquellos casos en que el Indicador va seguido de la letra E, y que se refiere a Indicadores que se basan en el estándar de la Ley, y por ende, de obligado cumplimiento.

Dichos baremos han sido fijados a partir de estudios similares para otras ciudades, experiencias pilotos, normativa vigente y modulados teniendo en cuenta las casuísticas particulares de la ciudad de Marbella.

Para la ciudad existente se diferencian, en su caso, los baremos correspondientes a los distintos tipos de ámbitos urbanos existentes en el municipio de Marbella:

- Ámbitos de ciudad compacta.
- Ámbitos con potencial de ciudad compacta.
- Ámbitos de ciudad jardín.

Por último, dado que la modulación de los Indicadores se realiza a partir de la ciudad existente y los diferentes tipos de ámbitos funcionales establecidos en el presente documento, y puesto que el Plan de Ordenación Urbana (POU) analizará en mayor profundidad dicha realidad y establecerá estrategias y objetivos de ordenación en lo urbano, éste será el instrumento que finalmente los module con mayor precisión.

N.º	INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD DEL MODELO	I	C	S
BLOQUE 1. MARBELLA VERDE				
IS-01-E	Ratio de sistemas generales de espacios libres y zonas verdes			
IS-02-E	Ratio de zonas verdes			
IS-03	Percepción espacial del verde urbano			
IS-04	Conectividad a través de corredores verdes urbanos			
BLOQUE 2. MARBELLA ORDENADA				
IS-05	Suelo transformado del término municipal			
IS-06	Densidad de viviendas			
IS-07	Compacidad absoluta			
IS-08	Compacidad corregida			
BLOQUE 3. MARBELLA DIVERSA				
IS-09	Diversidad ciudadana			
IS-10	Equilibrio entre actividad y residencia			
IS-11	Tipología de viviendas			
IS-12	Equilibrio entre uso residencial y turístico			
BLOQUE 4. MARBELLA INCLUSIVA				
IS-13	Dotación de áreas libres cualificadas			
IS-14	Proximidad de la población a las áreas libres cualificadas			
IS-15	Dotación de equipamientos comunitarios (EC) básicos			
IS-16	Proximidad de la población a los EC básicos			
IS-17	Proximidad de la población a act. comerciales de uso cotidiano			
IS-18-E	Ratio de viviendas protegidas			
IS-19	Ratio de viviendas no principales			
BLOQUE 5. MARBELLA EFICIENTE				
IS-20	Abastecimiento: dotación bruta de abastecimiento de agua			
IS-21	Abastecimiento: coef. de aprovechamiento del recurso hídrico			
IS-22	Saneamiento: % población conectada a red de saneamiento			
IS-23	Saneamiento: % red separativa			
IS-24	Gestión de residuos: tasa de generación de residuos			
IS-25	Gestión de residuos: % de residuos recogidos de forma separada			
IS-26	Gestión de residuos: densidad puntos limpios (por hab.)			
IS-27	Gestión de residuos: ratio de contenerización			
IS-28	Gestión de residuos: densidad de contenedores en viario			
IS-29	Alumbrado público: densidad de puntos de luz (por hab.)			
IS-30	Alumbrado público: densidad de puntos de luz (en viario)			
IS-31	Energía eléctrica: dotación de energía eléctrica			
BLOQUE 6. MARBELLA CONECTADA				
IS-32	Espacio peatonal en el viario			
IS-33	Accesibilidad a la red ciclista			
IS-34	Proximidad al transporte público.			
IS-35	Dotación para aparcamientos públicos fuera de la calzada			

Resumen de los indicadores y su carácter, I (Información), C (Cumplimiento), S (Seguimiento).

Con dichos indicadores se comprueba que el modelo de ciudad definido para Marbella sea sostenible ambiental y socialmente. Sin embargo, para lograr una sostenibilidad completa, además hay que someter las actuaciones al examen económico.

Para ello, se determinan unos indicadores de sostenibilidad económica que velan por asegurar un modelo sostenible real. Dichos indicadores de sostenibilidad son los siguientes:

N.º	INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICOS	I	C	S
IS-35	Ingresos mun. recurrentes de carácter urbanístico e inmobiliario			
IS-36	Ingresos mun. puntuales de carácter urbanístico e inmobiliario			
IS-37	Costes mantenimiento de las act. de transformación urbanística			
IS-38	Balance ing. recurrentes vs gastos de mantenimiento			
IS-39	Balance ing. recurrentes y puntuales vs gastos de mantenimiento			
IS-40	Balance de capital de la ejecución urbanizadora y edificatoria.			



11.3.- Ficha de Indicadores para Marbella

OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD PARA MARBELLA
MARBELLA VERDE	1. Preservar el paisaje y la naturaleza 2. Poner en valor y cuidar el litoral 3. Fortalecer los corredores fluviales 4. Diseñar una red adecuada de espacios verdes	IS01-E. Ratio de sistemas generales de áreas libres IS02-E. Ratio de zonas verdes IS03. Percepción espacial del verde urbano IS04. Conectividad a través de corredores verdes urbanos
MARBELLA ORDENADA	5. Racionalizar el consumo de suelo 6. Convertir el municipio en suma de barrios-ciudad 7. Propiciar una ciudad razonablemente compacta 8. Garantizar la viabilidad y sostenibilidad económica de las actuaciones 9. Garantizar la equidistribución	IS05. Suelo transformado IS06. Densidad de viviendas IS07. Compacidad absoluta IS08. Compacidad corregida
MARBELLA DIVERSA	10. Establecer una óptima diversidad de usos 11. Promover la variedad tipológica de las edificaciones 12. Preservar el uso residencial en los centros urbanos 13. Ampliar la oferta turística 14. Favorecer la actividad deportiva 15. Fomentar la innovación tecnológica	IS09. Diversidad ciudadana IS10. Equilibrio entre actividad y residencia IS11. Tipologías de viviendas IS12. Actividad económica vinculada al sector turístico
MARBELLA INCLUSIVA	16. Previsiones para garantizar el acceso a la vivienda 17. Garantizar una red adecuada de áreas libres y equipamientos básicos 18. Rehabilitar y vincular el patrimonio al entorno 19. Gobernanza y participación real de los ciudadanos en el planeamiento	IS13. Dotación de áreas libres cualificadas IS14. Proximidad de la población a áreas libres cualificadas IS15. Dotación de equipamientos comunitarios básicos IS16. Proximidad de la población a los equipamientos públicos IS17. Proximidad de la población a actividades comerciales de uso cotidiano IS18-E. Ratio de viviendas protegidas IS19. Ratio de viviendas no principales
MARBELLA EFICIENTE	20. Gestión racional del agua 21. Gestión adecuada de residuos 22. Eficiencia energética	IS20. Abastecimiento: dotación bruta de abastecimiento de agua IS21. Abastecimiento: coeficiente de aprovechamiento del recurso hídricos IS22. Saneamiento: % población conectada a red de saneamiento IS23. Saneamiento: % red separativa IS24. Gestión de residuos: tasa de generación de residuos IS24. Gestión de residuos: fracción de residuos recogidos de forma separada IS25. Gestión de residuos: densidad puntos limpios (por hab) IS26. Gestión de residuos: ratio de contenerización IS27. Gestión de residuos: densidad de contenedores en viario IS28. Alumbrado público: densidad de puntos de luz (por hab) IS29. Alumbrado público: densidad de puntos de luz (en viario) IS30. Energía eléctrica: dotación de energía eléctrica
MARBELLA CONECTADA	23. Favorecer la conectividad y accesibilidad a escala territorial 24. Mejorar la conectividad e integración de la movilidad en el territorio 25. Jerarquizar el viario. Creación de supermanzanas 26. Garantizar la accesibilidad al transporte público 27. Garantizar la movilidad peatonal y ciclista, así como la accesibilidad a los espacios públicos 28. Diseñar una adecuada red de aparcamientos 29. Dotar a Marbella de capacidades logísticas suficientes que contribuyan a una movilidad logística sostenible	IS31. Espacio peatonal en el viario IS32. Accesibilidad a la red ciclista IS33. Proximidad al transporte público IS34. Dotación para aparcamientos públicos fuera de la calzada

MARBELLA VERDE		01-E
RATIO DE SISTEMAS GENERALES DE ÁREAS LIBRES		
¿Con cuántos sistemas generales de áreas libres cuenta la ciudad?		
Definición	Este indicador permite establecer la proporción de la superficie de Sistemas Generales de áreas libres (espacios libres y zonas verdes) en relación con el número total de habitantes.	
Relevancia	La dotación de Sistemas Generales de espacios libres y zonas verdes desempeña un papel primordial en la consecución de ciudades habitables. Por una parte, por su capacidad de regulación climática, de sumidero de carbono y de fijación de partículas contaminantes. Por otra, por su contribución a la biodiversidad de las áreas urbanas, y de manera indiscutible, por su función social como espacios de calidad para el esparcimiento, las relaciones humanas y la práctica deportiva al aire libre, favoreciendo la mejora de la salud.	
Datos	Fórmula de cálculo: Sup.SG-AL (m²s/hab) = Superficie de SG-AL (m²s)/ n.º hab. Superficie de Sistemas Generales espacios libres y zonas verdes en el ámbito. N.º de habitantes: Población derivada de las viviendas previstas o existentes en el ámbito.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI y ATU-MU	Cumplimiento.
	TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
	Baremos	Valor mínimo: mantener el estándar objetivo de 10,04 m²s/ hab.
Observaciones y comentarios	Este indicador también se puede calcular teniendo en cuenta únicamente los SSGG AL acondicionados y en uso, para hacer un seguimiento de la ejecución del Plan. En las ATUs-NU, los Sistemas Generales de AL deberán cumplir, además, los requisitos establecidos en el art. 82.7 RLISTA.	

MARBELLA VERDE		02-E
RATIO DE ZONAS VERDES		
¿Cuánto espacio verde ofrece la ciudad?		
Definición	Este indicador permite establecer la proporción de la superficie de las zonas verdes en relación con la superficie total de un ámbito.	
Relevancia	La cobertura de zonas verdes en la ciudad es de gran importancia para mantener una buena calidad de vida. Las plazas, jardines, parques o bosques urbanos tienen un papel fundamental en el medio ambiente y la biodiversidad de la ciudad, además de ser espacios para el paseo, el recreo o el ocio. A nivel de ordenación del territorio forman parte de su estructura y simbolizan un ambiente de ciudad equilibrada, donde la edificación se amortigua con los espacios naturales. Los espacios verdes son considerados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como espacios “imprescindibles” por los beneficios que reportan en el bienestar físico y emocional de las personas y para contribuir a mitigar la descompresión urbanística de la ciudad, haciéndola más habitable y saludable.	
Datos	Fórmula de cálculo: Szv (%) = [Superficie de Zonas Verdes (m²s)/ Superficie total del ámbito (m²s)] x 100. <u>Superficie de zonas verdes.</u> A efectos de su cuantificación, se consideran <u>zonas verdes</u> todos aquellos <u>espacios públicos</u> (parques urbanos, fluviales, litorales, forestales, jardines, plazas, espacios abiertos para uso exclusivo de peatones,) que formen parte tanto del Sistema General como del Sistema Local de Áreas Libres; así como aquellos espacios privados dotados de cubierta vegetal y permeables en más del 50 % de su superficie que estén localizados dentro del ámbito de análisis. (computando estos últimos al 20% de su superficie, según indica el art. 82.8 RLISTA). No se consideran zonas verdes las superficies verdes ligadas al tráfico (isletas de tráfico). ni los espacios verdes periurbanos. <u>Superficie del ámbito:</u> Se considera la superficie total del ámbito en m²s.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
	Baremos	Valor mínimo 10 %, según indica el art. 61.4 de la LISTA y art. 82.8 RLISTA Valor deseable: > 15-20 %
Observaciones y comentarios	El art. 82.8 RLISTA establece una modulación del valor mínimo establecido, para las ATUs-NU en los apartados a.1) y b) y para las ATUs-RI en los apartados l.b) y c). No obstante, si en la actuación se encuentran terrenos vinculados a cauces, laderas, o que tengan valor ambiental, etc. dicho porcentaje deberá modularse para permitir preservar dichas zonas además de permitir conformar otras que favorezcan las áreas libres de proximidad en dicha nueva actuación. En las ATUs-NU y para garantizar la mitigación de los efectos del cambio climático, en estas zonas verdes, junto con las superficies de espacios libres e itinerarios peatonales, se deberá hacer efectiva la plantación o conservación de un árbol por cada vivienda o 100,00 m² edificables según indica el art. 82.6.c).	



MARBELLA VERDE		03
PERCEPCIÓN ESPACIAL DEL VERDE URBANO		
¿Se disfruta de una ciudad verde?		
Definición	Valorar la presencia de vegetación en las calles desde la percepción visual que tienen los peatones.	
Relevancia	Para valorar la presencia de vegetación en la ciudad, se ha de partir del arbolado como elemento vegetal característico del viario urbano y de sus características formales. Así, el arbolado se clasifica en tres tipologías de porte: pequeño, mediano y grande. Los árboles de porte pequeño representan aquellas especies cuya copa no excede de los 4 metros de anchura; las de porte medio tienen entre 4 y 6 metros de anchura y las de gran porte son todas aquellas que superan los 6 metros de copa. El volumen verde está a su vez condicionado por el ancho de las calles, ya que este determina el área del campo visual del peatón (calles estrechas, con especies de porte pequeño, pueden tener más % de volumen verde que otras calles más anchas con árboles de porte mayor). Se considera que el 10 % es una proporción mínima de volumen verde. Menos del 10 % equivale a calles con una baja presencia visual del verde y prácticamente nula por debajo del 5 %.	
Datos	Fórmula de cálculo: PEverde (%): Superficie de viario público con un volumen verde superior al 10 % / superficie de viario público total. <u>Volumen verde:</u> volumen de las copas/ Volumen visual. <u>Volumen de las copas</u> = $4/3 \times \pi \times r^3 \times \text{número de árboles}$. <u>Volumen visual</u> = [longitud del tramo x ancho de calle x 8 m de altura)].	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
	Baremo	<u>En Suelo Urbano:</u> ATU-RI y ATU-MU: > 10 % volumen verde para un mínimo del 50 % de los tramos de calle del ATU. <u>En Suelo Rústico:</u> ATU-NU. 1) ATUs de SR que completan la trama urbana y 2) ATUs de SR colindantes a la trama urbana: > 10 % volumen verde para un mínimo del 50 % de los tramos de calle de dicha ATU. 3) ATUs de SR deslocalizadas: > 10 % volumen verde para un mínimo del 100 % de los tramos de calle del ATU.
Observaciones y comentarios	La percepción espacial del verde urbano puede sustituirse parcialmente o complementarse con la creación de fachadas y medianeras ajardinadas, siempre que se garantice su mantenimiento durante 10 años y en caso, de no continuar con el mismo, se sustituya por la plantación de arbolado en las condiciones que establece el indicador.	

MARBELLA VERDE		04
CONECTIVIDAD A TRAVÉS DE CORREDORES VERDES URBANOS		
¿Permite la ciudad conectar zonas verdes?¿y éstas con otros ecosistemas naturales?		
Definición	Este indicador evalúa el porcentaje de tramos calificados como corredores verdes urbanos en relación con los tramos totales del sector de ordenación. Se consideran corredores verdes aquellas franjas de territorio o tramos del viario que por sus características ambientales ponen en contacto dos áreas naturales que de otro modo quedarían desvinculadas.	
Relevancia	Estos corredores permiten conectar los parques urbanos con las áreas naturales cercanas a la ciudad o las áreas naturales entre sí; áreas naturales que en el caso de Marbella son de especial relevancia ya que muchas de ellas penetran en la trama urbana al encontrarse vinculadas a los cauces de los ríos que surcan el término de norte a sur. La interconexión entre parques, jardines y espacios intersticiales debería conformar una red verde que suponga no sólo una mejora de la calidad del espacio público sino también un aumento de la biodiversidad. Las calles con un buen sustrato permeable y una presencia arbórea diversa pueden actuar como nexo entre estas áreas naturales.	
Datos	Fórmula de cálculo: CONECTIVIDAD-CV (%) = [Tramos corredores verdes urbanos (m) / tramos totales de calles (m)] x 100 <u>Longitud total de calles en el ámbito.</u> <u>Longitud de tramos que funcionan como corredores verdes.</u> Para que el viario actúe como corredor verde es recomendable alcanzar: - Densidades superiores a 4 árboles/10 metros lineales. - Niveles de ruido inferiores a 60 dB(A). - Índices de permeabilidad del suelo mayores de 0,25.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI	Cumplimiento, se deberá justificar su integración y mejora en el AF al que se encuentre vinculado.
	AF, TM	Información. Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	En Suelo Urbano: ATU-RI y ATU-MU: > 5 % de los tramos (superficie del viario) <u>Suelo Rústico:</u> ATU-NU. 1) ATUs de SR que completan la trama urbana y 2) ATUs de SR colindantes a la trama urbana: > 5 % de los tramos (superficie del viario) 3) ATUs de SR deslocalizadas: > 10 % de los tramos (superficie del viario) y cumpliendo lo indicado en el art. 82.6.c) del RLSTA.	
Observaciones y comentarios	En caso de que en el ámbito de actuación no fuese posible conectar dos zonas verdes entre sí (por el mismo tamaño de la actuación) o la zona verde con algún espacio natural (cauce fluvial, litoral...) se podrá justificar el cumplimiento de este indicador mediante la propuesta de conexión de zonas verdes que ya se encuentran dentro del ámbito funcional al que completa o es colindante. En cuanto a la previsión de corredores verdes en una ATU-MU, ésta deberá materializarse en los viales que conformar la parcela mediante cargas de urbanización. No obstante, en todo caso, se deberá justificar la mejora de la conectividad de las zonas verdes o espacios naturales del ámbito funcional en el que la actuación incluya, complemente o sea colindante.	

MARBELLA ORDENADA		05
SUELO TRANSFORMADO DEL TÉRMINO MUNICIPAL ¿Cuánto suelo se ha transformado?		
Definición	Este indicador muestra la proporción de suelo urbanizado respecto a los habitantes permanentes del municipio. Subindicador: proporción de suelo urbanizado respecto a la población real del municipio. Subindicador: superficie de suelo transformado respecto a la superficie total del término municipal.	
Relevancia	Con este indicador se pone en evidencia el consumo de suelo artificial por parte del ciudadano. Los procesos de urbanización se han incrementado en las últimas décadas y en ocasiones, este crecimiento no responde a una demanda real de suelo por aumento de población sino a un modelo de urbanización dispersa, lo que conlleva una serie de impactos sobre el medio. Y es que la ocupación artificial del terreno reduce la función disolvente de contaminantes que los suelos realizan, la de contención frente a inundaciones, la absorción de CO ₂ , además de que fragmenta el paisaje e influye en el aumento de las temperaturas locales.	
Datos	Fórmula de cálculo: SUP-SU (m²s/hab) = Superficie de Suelo Urbano transformado(m²s) / n.º habitantes. SUP-SU (%) = [Superficie suelo transformado (m²s) /superficie total del TM (m²s)] x 100. <u>Superficie suelo transformado.</u> Se considera suelo transformado el clasificado como Suelo Urbano por el PGOM excluyendo (en su caso y cuando proceda): - Los vacíos. - Los suelos incluidos en ATU. <u>Superficie total del Término Municipal.</u> <u>N.º habitantes:</u> población oficial. Subindicador: población estimada media. Subindicador: superficie del término municipal.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Valor mínimo: 300 - 500 m²s/hab. Valor deseable: < 300 m²s/hab. Se fija como objetivo el mantenimiento del suelo artificial por debajo de la media europea, que según el sistema Corine Land Cover es de 300 m²/hab.	
Observaciones y comentarios	Este indicador se calcula solo para la totalidad del T.M. no para un ámbito determinado.	

MARBELLA ORDENADA		06
DENSIDAD DE VIVIENDAS		
¿Cuántas viviendas hay en cada ámbito?		
Definición	Expresa el número de viviendas en cada ámbito en función de su superficie en hectáreas.	
Relevancia	Con el propósito de conseguir que un tejido urbano alcance cierta tensión organizativa, es necesario que cuente con una cantidad suficiente de población que le proporcione vida. Reunir en un mismo espacio una suficiente masa crítica de personas para incitar intercambios y nuevas relaciones comunicativas entre personas, entes y actividades.	
	Un rango de densidad de población equilibrado se mueve entre los 225-350 hab/ha, lo que se traduce en un número de viviendas entre 95-150 viv/ha. No obstante, estas densidades se encuentran alejadas de la realidad urbana del término municipal, encontrándose las densidades más elevadas en Marbella en torno a 50-80 viv/ha.	
Datos	Al respecto se añade que densidades que se encuentran muy por debajo de estos valores no son deseables en un escenario sostenible (tejidos dispersos), ocasiona problemas de aislamiento y conlleva un mayor consumo de recursos, y esta situación se encuentra en zonas de Marbella cuya realidad responde a la implantación de urbanizaciones denominadas “autosuficientes” debido al desarrollo del Plan del 68 y cuya densidad se encuentra en torno a 5-10 viv/ha.	
	Fórmula de cálculo:	
	D (viv / ha) = Número de viviendas / superficie total del ámbito (ha).	
	N.º de viviendas del ámbito: ATU-NU, ATU-RI y ATU-MU.	
	Superficie del ámbito.	
	Se considera la superficie total del ámbito en m²s excluyendo, en su caso, los suelos donde se desarrollan Sistemas Generales de Áreas libres y Equipamientos.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU	Cumplimiento, se deberá justificar su integración y mejora en el AF al que se encuentre vinculado.
	ATU-RI y ATU-MU	
	AF	Información.
		Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	No se puede establecer con carácter general, ya que depende del tipo de ámbito y de los criterios de implantación de los nuevos desarrollos.	
	El “Sistema de Indicadores y Condicionantes para Ciudades Grandes y Medianas” publicado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, considera un valor mínimo de 80 viv/ha y deseable de 100 viv/ha. No obstante, teniendo en consideración las características y casuísticas del municipio, se establecen los siguientes parámetros generales de evaluación:	
	Ámbitos con características de ciudad compacta: > 60 viv/ha.	
	Ámbitos con potencial de ciudad compacta > 25 viv/ha.	
	Ámbitos con características de ciudad jardín: mantener densidades existentes en el ámbito o si es posible aumentarla.	
Observaciones y comentarios	Las propuestas de ATUs procurarán no alterar sustancialmente la configuración de la zona en la que se ubican, tal y como se indica en el Título 8 de la Memoria de Ordenación.	
	En líneas generales, las densidades que se implanten en las Actuaciones de Transformación Urbanística y siempre que sea posible mejorarán, la densidad existente del ámbito funcional en el que se encuentren, complementen o colinden.	



MARBELLA ORDENADA		07
COMPACIDAD ABSOLUTA		
¿Es razonablemente compacta la trama urbana?		
Definición	El indicador mide la relación entre el volumen edificado y la superficie total de suelo de un ámbito determinado.. El resultado equivale a la altura media de la edificación sobre la totalidad del área.	
Relevancia	La edificación compacta expresa la idea de proximidad urbana, aumentando el contacto y la posibilidad de interconexión entre los ciudadanos. Permite desarrollar patrones de proximidad de forma que los desplazamientos se realicen mayoritariamente a pie o en transporte público. Optimiza también la gestión de uno de los recursos naturales más importantes, el suelo. La compactidad informa de la intensidad edificatoria que ejerce la edificación sobre el espacio urbano; el resultado equivale a la altura media de la edificación sobre la totalidad del área considerada.	
Datos	Fórmula de cálculo: COMPACIDAD-ABS (m) = Volumen edificado (m³) / Superficie total del ámbito (m²s). <u>Volumen edificado:</u> superficie construida * altura de la edificación, en m³. (*) <u>Superficie total del ámbito.</u> Se considera la superficie total del ámbito en m²s excluyendo, en su caso, los suelos donde se desarrollan Sistemas Generales de Áreas libres y Equipamientos. (*)	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU	Cumplimiento.
	ATU-RI y ATU-MU	
	AF	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Según el “Sistema de Indicadores y Condicionantes para Ciudades Grandes y Medianas” publicado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y estudios similares de otras ciudades, se considera como valor mínimo un resultado superior a 5 m³/m² para un mínimo del 50 % de la superficie del suelo urbano consolidado o urbanizable y deseable para un mínimo del 75 %. No obstante, teniendo en consideración las características y casuísticas del municipio, se establecen los parámetros de evaluación aquí indicados. Ámbitos con características de ciudad compacta: Mínimo: 2,5 m³/ m² Deseable: > 3,0 m³/m². Ámbitos con potencial de ciudad compacta: Mínimo: 2,0 m³/ m². Deseable: > 2,5 m³/m². Ámbitos con características de ciudad jardín: Mínimo: 1,25 m³/ m². Deseable: > 1,5 m³/m².	
Observaciones y comentarios	(*) En ambos apartados, no se considera tampoco el volumen y el suelo destinados a la reserva de la dotación local de Equipamientos, dado que será el POU el que determine el tipo de Equipamiento a implantar en función de las necesidades de la zona (por lo que no es posible establecer un volumen, difiriendo mucho el volumen relativo a un Equipamiento educativo que a determinados Equipamientos deportivos) y además, permite a lo largo del tiempo su adaptación a dichas necesidades.	

MARBELLA ORDENADA		08
COMPACIDAD CORREGIDA		
¿Cuánto suelo está ocupado por las edificaciones?		
Definición	Este indicador corrige la compactidad absoluta al relacionar el volumen edificado con aquellos espacios públicos de estancia presentes en un ámbito o área determinada permitiendo cuantificar la esponjosidad de ese espacio. Permite buscar el equilibrio entre los espacios construidos y espacios libres y de relación para un área determinada. Establecer una proporción adecuada entre aquellos espacios relacionados con la actividad y la organización del sistema urbano (el espacio construido) y aquellos espacios descompresores de la tensión urbana orientados a satisfacer la necesidad de recreo, estancia al aire libre y de relación (espacio de estancia).	
Relevancia	Una compactidad excesiva puede ocasionar problemas de congestión y saturación urbanas. Un baremo razonable de densidad edificatoria debe compensarse con una superficie de convivencia de carácter público: espacios verdes, plazas y aceras de un ancho mínimo, que suavicen el efecto densificador y favoreciendo las funciones de la vida ciudadana relacionadas con el descanso, el relax, el silencio y el contacto tranquilo entre los habitantes de la ciudad.	
Datos	Fórmula de cálculo: COMPACIDAD-COR (m)= Volumen edificado (m³) / Espacio público de estancia (m²s). <u>Volumen edificado:</u> superficie construida * altura de la edificación, en m³. <u>Superficie de espacio público de estancia en el ámbito.</u> Se entiende por espacio público de estancia (o área libre cualificada) aquel que, por sus características morfológicas y funcionales, permite en distinto grado, la interacción entre personas o la interacción de estas con el entorno de carácter público y accesible: espacios verdes, plazas, calles de peatones, espacios interiores de manzana, bulevares, ramblas y aceras mayores de un ancho específico (5 m) que permiten que dos personas puedan pararse a establecer un diálogo sin estorbar el paso de los peatones.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI y ATU-MU	Cumplimiento.
	AF	Seguimiento y evaluación del Plan.
	Baremo	Valor mínimo: 10-50 m para una determinada ATU con el objetivo de que en el Ámbito Funcional en el que se encuentra, se vaya alcanzando la compactidad de 10-50 m al menos en el 50 % del mismo.
Observaciones y comentarios	En las ATU-MU en Suelo Urbano que se ciñan a una parcela dentro de una zona consolidada, dado que la cesión de dotaciones de áreas libres puede no realizarse dentro del mismo ámbito de actuación, este Indicador no será de aplicación, debiéndose justificar su cumplimiento en la totalidad del Ámbito Funcional una vez se apruebe el POU.	

MARBELLA DIVERSA		10						
EQUILIBRIO ENTRE ACTIVIDAD Y RESIDENCIA								
¿Puedo ir andando al trabajo?								
Definición	El equilibrio entre actividad y residencia se define como la proporción de usos no residenciales (superficie construida de usos de servicios y productivos) respecto de la edificabilidad total.							
Relevancia	Valorar la mezcla de funciones y usos urbanos en un mismo espacio urbano residencial. Esta mezcla genera patrones de proximidad para mejorar la autocontención laboral, evitando así desplazamientos motorizados, y la proximidad de los residentes a los servicios básicos de uso cotidiano. La reserva de espacio para locales comerciales, oficinas u otros usos relacionados con la actividad es esencial para poder acoger una determinada densidad de actividad y, por tanto, de aumentar la probabilidad de intercambio y contacto entre personas jurídicas. Los sectores monofuncionales, tanto residenciales como de actividad (grandes superficies comerciales), generan un alto número de desplazamientos en vehículo motorizado. Para conseguir proximidad trabajo-residencia, se requiere que la actividad económica (AE) se integre en los barrios residenciales y que se prevean espacios que puedan acoger actividades con formatos y tipologías diversos (oficinas, pequeños negocios familiares, etc.). La calle se configura como conector de actividades laborales, de ocio y de residencial. La presencia de actividades de forma continua favorece la creación de trayectorias peatonales atractivas y seguras entre puntos de atracción de la ciudad.							
Datos	Fórmula: $USOS-AE (\%) = [Superficie\ construida\ de\ uso\ AE\ (m^2t) / superficie\ construida\ total] \times 100$. <u>Superficie construida de actividades económicas en m²t</u> Se considera la superficie construida destinada a las distintas actividades que se dan en el tejido urbano: usos de servicios (locales comerciales, oficinas...) y productivo (talleres, almacenes...) en m²t. Información obtenida de los datos de la Dirección General del Catastro o de los instrumentos de ordenación detallada según el caso. <u>Superficie construida total en m²t</u> <table><tr><td>Ámbito aplicación:</td><td>Carácter</td></tr><tr><td>ATU-NU, ATU-RI y ATU-MU</td><td>Cumplimiento.</td></tr><tr><td>AF</td><td>Seguimiento y evaluación del Plan.</td></tr></table>		Ámbito aplicación:	Carácter	ATU-NU, ATU-RI y ATU-MU	Cumplimiento.	AF	Seguimiento y evaluación del Plan.
Ámbito aplicación:	Carácter							
ATU-NU, ATU-RI y ATU-MU	Cumplimiento.							
AF	Seguimiento y evaluación del Plan.							
Baremo	Valor mínimo > 20 % de usos no residenciales Por debajo del mínimo se considera que, en ese ámbito, la actividad no residencial es tan escasa que apenas se generan patrones de proximidad trabajo-residencia. Valor deseable: 20-45 % de usos no residenciales A partir de este baremo se garantiza un equilibrio entre residencia y actividad que puede facilitar el control de la movilidad y generar patrones de proximidad. Valor no deseable > 45 % de usos no residenciales En ámbitos donde el uso mayoritario no es el residencial (< 45 % m²t residencial) se deberá justificar la integración de los usos propuestos en el ámbito funcional del que formen parte, para no convertir áreas de la ciudad en espacios monofuncionales donde se favorecen los movimientos motorizados. En el caso de intervenciones en los centros históricos, éstas no supondrán una merma significativa del tejido residencial, debiendo justificar siempre que se mantiene en el ámbito funcional una proporción de usos residenciales mayor del 45 % respecto del total de usos del ámbito.							
Observaciones y comentarios	En las ATU-MU en Suelo Urbano que se ciñan a una parcela dentro de una zona consolidada, dado que el porcentaje de usos puede no poderse materializar dentro del mismo ámbito de actuación, este Indicador no será de aplicación, debiéndose justificar su cumplimiento en la totalidad del Ámbito Funcional una vez se apruebe el POU.							

MARBELLA DIVERSA		11
TIPOLOGÍA EDIFICATORIA Y PROGRAMA DE VIVIENDAS		
¿Qué tipología edificatoria predomina en mi ámbito de actuación? ¿Y qué tipos de programa de vivienda se desarrollan?		
Definición	Análisis entre los diferentes tipos de viviendas de un ámbito, en función de dos factores: • Tipología edificatoria. Lo cual permite conocer el porcentaje de viviendas en función del diseño de los edificios, disposición de la superficie edificable, alturas, dimensión máxima de la edificación, con relación al espacio público. • Programa de vivienda. Lo cual permite conocer el porcentaje de viviendas en función de su superficie construida.	
Relevancia	El Plan propone potenciar la ordenación de la ciudad con tipologías abiertas al espacio público por constituir el medio más eficaz para estructurar su trama urbana y dotarla de las características necesarias para desempeñar el papel de centro de relaciones, residencial y comercial. Por tanto, este Indicador permite analizar la tendencia hacia un planeamiento urbanístico deseable promoviendo la mezcla topológica dirigiéndonos hacia un modelo de ciudad más eficiente. A través de la aplicación de dicho modelo se busca limitar la proliferación de las viviendas unifamiliares aisladas de forma generalizada e indiscriminada, situándolas únicamente en áreas de especial configuración topográfica. La diversidad de programas de vivienda permite una mayor diversidad de población y renta.	
Datos	Fórmula de cálculo: Tipologías edificatorias abiertas al espacio público (%). [m de fachada abierta al espacio público / m de fachada total] x 100 de la edificación vinculada a una determinada alineación pública.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI	Cumplimiento.
	AF	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Se establecen los siguientes baremos orientativos, en función de dónde se encuentre la actuación: Ámbitos con características de ciudad compacta: Edificación/es vinculada/s a la alineación pública > 80 % de su fachada abierta al espacio público. Ámbitos con potencial de ciudad compacta: Edificación/es vinculada/s a la alineación pública > 60 % de su fachada abierta al espacio público. Ámbitos con características de ciudad jardín: Edificación/es vinculada/s a la alineación pública > 20 % de su fachada abierta al espacio público.	
Observaciones y comentarios	En cuanto a la tipología edificatoria, una tendencia positiva en las propuestas de ordenación de las ATUs y en el POU sería reservar un mayor porcentaje de vivienda plurifamiliar respecto de las viviendas totales, ya que el fomento de la vivienda plurifamiliar sobre la unifamiliar, permite prevenir desde el planeamiento la proliferación de la ciudad difusa y su dispersión en el territorio, lo cual supone un ahorro en el consumo de suelo que también se traduce en una mayor eficiencia en el consumo energético y de recursos. Y en cuanto al programa de vivienda desarrollado en dichas edificaciones, una tendencia positiva sería la de contemplar viviendas de diferentes tamaños que sirvan al amplio abanico social de formas de convivencia, y que fomenten la interrelación y cuidados de los distintos ciudadanos/as que las habiten.	

MARBELLA DIVERSA		12
ACTIVIDAD ECONÓMICA VINCULADA AL SECTOR TURÍSTICO		
¿Cuánta actividad turística tiene lugar en la zona donde habito? ¿ Y cuántas viviendas turísticas hay con relación a las totales?		
Definición	Marbella ha llevado a cabo un exitoso modelo turístico que se ha convertido, si no en el mayor, sí en uno de los principales pilares de la economía del municipio. La importancia de Marbella como destino turístico se debe a que engloba todo tipo de preferencias: golf, spa, playa, montaña, ciudad. Y esta actividad se despliega en un gran abanico que abarca desde las visitas de corta estancia a las de larga estancia, incluyendo aquí las segundas residencias (esta población aumenta a la población permanente de Marbella entre un 5% y un 75% aproximadamente según datos del INE 2019). Entre la gran oferta de alojamientos turísticos destaca el elevado número de hoteles de gran lujo: 5 y 4 estrellas. La oferta de plazas hoteleras ronda las 17.000 camas: ocupadas al 100% entre julio y septiembre y nunca por debajo del 55% (datos INE 2019).	
Relevancia	Analizar el equilibrio entre actividad turística y el resto de actividades económicas de un ámbito. Y además, analizar la incidencia que el Uso Turístico, que es aquel que comprende las actividades destinadas a satisfacer necesidades de alojamiento temporal de las personas, repercute o afecta al uso Residencial, que es aquel que presentan las edificaciones destinadas a satisfacer las necesidades de alojamiento de las personas, sobre todo en aras a conocer la realidad existente y sus repercusiones en la problemática que supone el acceso de la población a una vivienda habitual.	
Datos	Fórmula de cálculo: Actividad turística en relación con el resto de actividades económicas en un determinado ámbito funcional (%) = <u>Con relación a la superficie ocupada:</u> [Superficie en m²s de actividades económicas de uso turístico / Superficie Ámbito] x 100. <u>Con relación a la superficie construida:</u> [Superficie en m²t de actividades económicas de uso turístico / Superficie Ámbito] x 100. Viv. de uso turístico con relación al número de viviendas (%) en un determinado ámbito funcional (%)= [N.º viviendas de uso turístico / N.º viviendas totales] x 100.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Se trata de un indicador descriptivo, por lo que no se establecen criterios de evaluación, que permite obtener una imagen del porcentaje de actividades económicas vinculadas al sector turístico con relación a la totalidad de las actividades económicas desarrolladas en un determinado ámbito, tanto por la superficie de suelo como por la superficie de techo destinada al mismo y con relación al resto de actividades económicas. Por último, este indicador puede aportar también datos con relación al porcentaje existente de viviendas de uso turístico con relación al número total de viviendas en un determinado Ámbito Funcional, siendo recomendable un máximo del 10% de viviendas destinadas a uso turístico respecto al total de las viviendas existentes en una zona para que no se produzca un desequilibrio que impida el normal funcionamiento de las actividades de uso cotidiano ligadas al uso residencial.	
Observaciones y comentarios	El cálculo de este Indicador puede extenderse a la totalidad del Suelo Urbano del Término Municipal incluyendo a las actuaciones que en su caso, se desarrollen en el Suelo Rústico, para obtener una imagen de la actividad económica global del municipio.	

MARBELLA INCLUSIVA		13
DOTACIÓN DE ÁREAS LIBRES CUALIFICADAS ¿Cuánto espacio de relación ofrece la ciudad?		
Definición	Superficie de áreas libres cualificadas respecto al número de habitantes.	
Relevancia	Analizar la dotación de espacios de relación y esparcimiento en la ciudad es de suma importancia para mantener y/o propiciar una buena calidad de vida de sus habitantes.	
Datos	Fórmula de cálculo: ALC(m²s/m²t) = Superficie de ALC (m²s) / m²t. ALC(m²s/hab) = Superficie de ALC (m²s) / hab. <u>Superficie de área libre cualificada o espacio público de estancia.</u> Se entiende por espacio público de estancia (o área libre cualificada) aquel espacio público que, por sus características morfológicas y funcionales, permite en distinto grado, la interacción entre personas o la interacción de éstas con el entorno de carácter público y accesible. Y se considera como espacio público de estancia los parques de cobertura vegetal entre los que se encontrarían los parques urbanos, fluviales, litorales, forestales que se encuentran acondicionados; pero también las plazas, los espacios libres entre bloques abiertos al uso público, calles peatonalizadas, bulevares, ramblas, senda litoral y las aceras mayores de 5 m que permiten que dos personas puedan pararse a establecer un diálogo sin estorbar el paso de los peatones. <u>Superficie construida total en m²t.</u> <u>N.º de habitantes:</u> población derivada de las viviendas previstas o existentes en el ámbito.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI y ATU-MU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
	Baremo	<u>Suelo Urbano:</u> ATU-RI y ATU-MU: valor mínimo el nivel dotacional objetivo del Ámbito Funcional o de la zona de Suelo Urbano en el que se ubica si es mayor al de éste; el cual podrá modularse junto con la dotación de EQ Básicos en función de las necesidades dotacionales existentes. <u>Suelo Rústico:</u> ATU-NU: valor mínimo el establecido por el art. 61 LISTA y art. 82.6.a) RLISTA, y en todo caso, el valor mínimo del nivel dotacional objetivo del Ámbito Funcional que completa.
Observaciones y comentarios	Este indicador se puede calcular para la población permanente, la población real estimada o en función de la población total en periodos de máxima ocupación (población permanente + población en establecimientos de turismo reglado + población en viviendas de 2ª residencia). Ver Glosario.	

MARBELLA INCLUSIVA		14														
PROXIMIDAD DE LA POBLACIÓN A LAS ÁREAS LIBRES CUALIFICADAS ¿Cuánto se tarda en llegar a una zona de esparcimiento?																
Definición	Porcentaje de población que disfruta de un número y tipologías suficiente de áreas libres.															
Relevancia	Se trata de cuantificar el porcentaje de población que tiene acceso simultáneo y a distancia razonable a las diferentes tipologías de áreas libres de dimensiones y funcionalidades diferentes. La interconexión entre estas áreas, conforma un mosaico de verde integral, que supone un aumento de la biodiversidad y una mejora de la calidad del espacio público. Las aportaciones de la red de áreas libres son: la creación de una ciudad atractiva, la mejora de las variables de entorno en el espacio público, la reducción de ruidos, de contaminación, etc.															
Datos	Fórmula de cálculo: PROXIMIDAD-ZV AL(%) = Población con cobertura simultánea a los distintos tipos de áreas libres / Población total del ámbito. <u>Superficie de área libre cualificada o espacio público de estancia.</u> Se entiende por espacio público de estancia (o área libre cualificada) aquel espacio público que, por sus características morfológicas y funcionales, permite en distinto grado, la interacción entre personas o la interacción de éstas con el entorno de carácter público y accesible. Y se considera como espacio público de estancia; los parques de cobertura vegetal entre los que se encontrarían los parques urbanos, fluviales, litorales, forestales que se encuentran acondicionados; pero también las plazas, los espacios libres entre bloques abiertos al uso público, calles peatonalizadas, bulevares, ramblas, senda litoral y las aceras mayores de 5 m que permiten que dos personas puedan pararse a establecer un diálogo sin estorbar el paso de los peatones. <u>Distancias y superficies consideradas.</u> <table><tr><td>A <200 m. un área libre > 1.000 m².</td><td>A < 2 km. un área libre > 1 ha.</td></tr><tr><td>A <750 m. un área libre > 5000 m².</td><td>A < 4 km un área libre > 10 ha.</td></tr></table> <u>N.º de habitantes:</u> población derivada de las viviendas previstas o existentes en el ámbito. <u>Proceso de cálculo:</u> se consideran las calles existentes y accesibles sobre las que se realiza un cálculo de área de servicio con análisis de redes calculando recorridos topológicos máximos de 200 m, 750 m, 2 km y 4 km, según el caso, hasta interceptar con cada una de las áreas libres considerados. Así la población existente encerrada por dichas áreas de servicio de proximidad respecto del total del ámbito funcional considerado indica el % con suficiente accesibilidad <table><tr><th>Ámbito aplicación:</th><th>Carácter</th></tr><tr><td>ATU-NU</td><td>Cumplimiento, se deberá justificar su integración y mejora en el AF al que se encuentre vinculado.</td></tr><tr><td>ATU-RI y ATU-MU</td><td></td></tr><tr><td>Ratio proximidad zonas verdes</td><td>Información.</td></tr><tr><td>TM</td><td>Seguimiento y evaluación del Plan.</td></tr></table>		A <200 m. un área libre > 1.000 m².	A < 2 km. un área libre > 1 ha.	A <750 m. un área libre > 5000 m².	A < 4 km un área libre > 10 ha.	Ámbito aplicación:	Carácter	ATU-NU	Cumplimiento, se deberá justificar su integración y mejora en el AF al que se encuentre vinculado.	ATU-RI y ATU-MU		Ratio proximidad zonas verdes	Información.	TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
A <200 m. un área libre > 1.000 m².	A < 2 km. un área libre > 1 ha.															
A <750 m. un área libre > 5000 m².	A < 4 km un área libre > 10 ha.															
Ámbito aplicación:	Carácter															
ATU-NU	Cumplimiento, se deberá justificar su integración y mejora en el AF al que se encuentre vinculado.															
ATU-RI y ATU-MU																
Ratio proximidad zonas verdes	Información.															
TM	Seguimiento y evaluación del Plan.															
Baremo	Valor mínimo: 100 % de la población de un Ámbito Funcional con acceso simultáneo a 3 tipologías de áreas libres. Valor deseable: 100 % de la población de un Ámbito Funcional con acceso simultáneo a 4 tipologías de áreas libres.															
Observaciones y comentarios	Para la valoración de este indicador se tienen en cuenta cualquier área libre que cumpla las tipologías y distancias indicadas y no sólo las incluidas en el ámbito de análisis.															



MARBELLA INCLUSIVA		15
DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS BÁSICOS ¿Cuántos edificios dotacionales ofrece la ciudad?		
Definición	Este indicador relaciona la superficie de equipamientos con el número de habitantes.	
Relevancia	Evalúa que toda la población, independientemente de sus características socio-demográficas, tenga a su disposición una dotación óptima de equipamientos, considerando las diferentes tipologías de los mismos, que satisfagan las necesidades diarias de la misma.	
Datos	Fórmula: EQ (m²s/hab) = Superficie de equipamiento comunitario básico (m²s) /hab. EQ(m²s/m²t) = Superficie de EQ (m²s) / m²t. <u>Superficie de equipamientos.</u> Superficie destinada a los equipamientos comunitarios básicos, entendiendo por estos conforme al RLISTA, al conjunto de instalaciones y servicios que permiten desarrollar la actividad colectiva de una población y que dan un servicio directo a los ciudadanos (docente, deportivo, sanitario, asistencial, social y cultural, mercado de abastos, religioso, funerario, alojamiento protegido y similares). Para el cálculo de este indicador se considerarán aquellos que posean un carácter público, de manera que se permita el acceso a la población independientemente de su condición o su nivel de renta. Para los siguientes equipamientos se considera una dotación mínima de: SOCIAL y CULTURAL, 0,25 m²/hab. para centros cívicos, bibliotecas, centros culturales, de culto. DEPORTIVO, 0,45 m²/hab. para pistas deportivas, piscinas cubiertas, pabellones. DOCENTE, 2,15 m²/hab. para Infantil (1º y 2º ciclo), primaria y secundaria obligatoria. SANITARIO, 0,10 m²/hab. para centro de salud, centro de urgencias, etc. ASISTENCIAL, 0,45 m²/hab. para centro de día para personas mayores, residencias, centros de servicios social, etc. <u>N.º de habitantes:</u> población derivada de las viviendas previstas o existentes en el ámbito. <u>Superficie construida total en m²t.</u>	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI y ATU-MU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Al aplicar los estándares a las cifras de población se obtiene, en términos de suelo de equipamientos, un parámetro óptimo de dotación en función de los parámetros anteriores. Este debe considerarse como una recomendación hacia la cual ha de tender la dotación de la zona. El cálculo proporciona información útil sobre cuáles son los equipamientos más deficitarios y cuáles los más abundantes. A modo de ejemplo, se especifica la dotación de equipamientos para un tejido medio con una población equilibrada (ni envejecida ni joven): <u>Suelo Urbano:</u> ATU-RI y ATU-MU: valor mínimo el nivel dotacional objetivo del Ámbito Funcional o de la zona de Suelo Urbano en el que se ubica si es mayor al de éste; el cual podrá modularse junto con la dotación de AL en función de las necesidades dotacionales existentes. <u>Suelo Rústico:</u> ATU-NU: valor mínimo los establecidos por LISTA y RLISTA, y en todo caso, el valor mínimo el nivel dotacional objetivo del Ámbito Funcional que completa.	
Observaciones y comentarios	Se considera deseable la flexibilidad de usos en los equipamientos.	

MARBELLA INCLUSIVA		16
PROXIMIDAD DE LA POBLACIÓN A LOS EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS ¿Cuánto tardan las niñas y niños en llegar al colegio? ¿Y al centro de salud?		
Definición	Informa acerca de la accesibilidad de la población a los distintos equipamientos comunitarios básicos públicos, sin necesidad de recurrir a medios de transporte. Las tipologías consideradas en concreto para este indicador son: cultural, deportivo, educativo, salud y bienestar social.	
Relevancia	Permite evaluar si la población dispone, en un radio de proximidad determinado, del mayor número de equipamientos diferentes, de manera que pueda cubrir a pie las diferentes necesidades básicas: educativas, deportivas, sanitarias, asistenciales, sociales y culturales, etc. La proximidad simultánea a los equipamientos públicos informa, del grado de compactación urbana y de la mezcla de usos en la ciudad. Una distribución equitativa de las dotaciones en el territorio reduce la movilidad motorizada e incentiva la distribución de los servicios públicos.	
Datos	Fórmula: PROXIMIDAD-EQ (%) = [habitantes con acceso a pie a los 5 tipos de equipamientos / población total] <u>Ubicación de los equipamientos.</u> <u>Distancias consideradas:</u> A < 300 m. de distancia los equipamientos culturales. A < 300 m. de distancia los deportivos de escala pequeña y los polideportivos a <600 m. A < 300 m. de distancia los centros educativos de educación infantil y primaria y a < de 600 m. la enseñanza secundaria obligatoria y bachillerato/FP. A < 600 m. un centro de salud / urgencias. A < 300 m. un centro de día para personas mayores, y a < 600 m. una residencia de mayores. <u>Proceso de cálculo:</u> se consideran las calles existentes y accesibles sobre las que se realiza un cálculo de área de servicio con análisis de redes calculando recorridos topológicos máximos de 300 m y 600 m, hasta interceptar con cada uno de los tipos de equipamientos considerados según el caso. Así la población existente encerrada por dichas áreas de servicio de proximidad respecto del total del ámbito funcional considerado indica el % con suficiente accesibilidad a los diferentes equipamientos de proximidad. <u>N.º de habitantes:</u> población derivada de las viviendas previstas o existentes en el ámbito.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI y ATU-MU	Cumplimiento, se deberá justificar su integración y mejora en el AF al que se encuentre vinculado.
	Ratio proximidad equipamientos	Seguimiento.
	TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
	Baremo	Mínimo: 75 % de los habitantes de un determinado Ámbito Funcional con proximidad simultáneo a las 5 tipologías. Deseable: 100 % de los habitantes de un determinado Ámbito Funcional con proximidad simultáneo a las 5 tipologías.
Observaciones y comentarios	Para la valoración de este indicador se tienen en cuenta cualquier equipamiento que cumpla las tipologías y distancias indicadas y no sólo los incluidos en el ámbito de análisis. Las Actuaciones de Transformación Urbanística deberán justificar la distribución y tipos de los equipamientos que le correspondan implantar en su ámbito, de tal forma que permitan o mejoren que los habitantes del Ámbito funcional al que estén vinculados accedan al mayor número de tipologías de equipamientos posible.	

MARBELLA INCLUSIVA		17
PROXIMIDAD DE LA POBLACIÓN A ACTIVIDADES COMERCIALES DE USO COTIDIANO. ¿Cuento con actividades de uso cotidiano en mi entorno?		
Definición	Este indicador informa acerca de la accesibilidad de la población a las distintas actividades comerciales básicas de uso cotidiano, sin necesidad de recurrir a medios de transporte. El indicador calcula, para cada Ámbito Funcional, la cobertura simultánea a las diferentes tipologías de actividad de proximidad. La distancia considerada para cada actividad es de 300 metros (acceso a menos de 5 minutos andando). Actividades de proximidad consideradas (venta de): (1) pan, (2) pescado, (3) productos cárnicos, (4) fruta-verdura, (5) productos variados en supermercado, (6) productos variados en pequeño comercio-hogar, (7) ultramarino, herbolario, minimarket, (8) productos farmacéuticos, (9) prensa, (10) papelería, (11) tienda/taller de bicicletas, patines, (12) tienda de informática, (13) ferretería. Nota: Aquellos supermercados que incluyan pan, pescado, productos cárnicos, fruta-verdura, se consideran que sirven 5 categorías de Actividades de proximidad.	
Relevancia	La presencia de estas actividades señala que el tejido urbano es especialmente apto para ser habitado, que dispone de recursos y servicios necesarios para hacer vida en la calle y evitar desplazamientos innecesarios en vehículo motorizado. Por el contrario, las áreas urbanas sin actividades de proximidad tienen una mayor probabilidad de tener una vida de calle menos activa y suponen además un coste elevado de desplazamiento para la realización de las tareas diarias.	
Datos	Fórmula: PROXIMIDAD-ACB (%)= [habitantes con acceso a pie a 6 o más tipologías de actividades de proximidad / población total]. <u>Ubicación de las distintas actividades de uso cotidiano consideradas.</u> <u>N.º de habitantes:</u> población derivada de las viviendas previstas o existentes en el ámbito. <u>Proceso de cálculo:</u> se consideran las calles existentes y accesibles sobre las que se realiza un cálculo de área de servicio con análisis de redes calculando recorridos topológicos máximos de 300 m hasta interceptar con cada una de las actividades de proximidad consideradas. Así la población existente encerrada por dichas áreas de servicio de proximidad respecto del total del ámbito funcional considerado indica el % con suficiente accesibilidad a las diferentes actividades de uso cotidiano.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI y ATU-MU	Cumplimiento, se deberá justificar su integración y mejora en el AF al que se encuentre vinculado.
	Ratio proximidad actividades uso cotidiano	Información.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Mínimo: 75 % de la población de un AF con acceso al menos a 6 tipos de actividades de proximidad. Deseable: 100 % de la población de un AF con acceso simultáneo a 6 las actividades de proximidad.	
Observaciones y comentarios	Para la valoración de este indicador se tienen en cuenta las actividades comerciales de uso cotidiano que cumpla las tipologías y distancias indicadas y no sólo los incluidos en el ámbito. Las ATU deberán justificar que la aplicación de las ordenanzas que se establezcan permitan la implantación de dichas actividades comerciales básicas y que los habitantes de la nueva actuación puedan acceder a las edificaciones con uso de servicios sin necesidad de recurrir a medios de transporte motorizados, así como que mejoran la accesibilidad a la población del ámbito funcional al que se encuentren vinculados.	

MARBELLA INCLUSIVA		18-E
RATIO DE VIVIENDAS PROTEGIDAS ¿Hay una oferta tipológica diversa, asequible y distribuida equilibradamente en la ciudad?		
Definición	Este indicador evalúa el porcentaje de Viviendas Protegidas en relación con el total de viviendas de un ámbito.	
Relevancia	Este indicador es de gran importancia para verificar si se garantiza una oferta suficiente de suelo con destino a la ejecución de viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública que garanticen el derecho constitucional a disponer de una vivienda asequible, digna y adecuada para toda la población y ante todo para las personas con menor nivel de renta. Y ello, mediante una oferta tipológica diversa y distribuida equilibradamente en la ciudad, con el fin de favorecer la cohesión social y evitar la segregación social de los ciudadanos por razón de su nivel de renta, favoreciendo la mezcla de rentas, culturas y etnias.	
Datos	Fórmula: VP (%) = [n.º de VP / n.º total de viviendas] x 100. <u>N.º de Viviendas Protegidas en el ámbito.</u> Se considera 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. <u>Total de viviendas en el ámbito.</u>	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-NU ATU-RI	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo:	Valor mínimo: El establecido por la legislación aplicable al momento de la propuesta de delimitación. Valor deseable: Según PMVS para cada ámbito.	
Observaciones y comentarios	En el POU se hará un estudio detallado de las viviendas de protección pública que hay en el municipio. Actualmente, según el documento para aprobación inicial del Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Marbella, que se encuentra en tramitación, se contabilizan 420 viviendas de titularidad municipal y 561 viv. de titularidad autonómica (una de las referencias catastrales corresponde a un edificio que se ha estimado tenga 100 viv, por lo que de la comunidad autónoma serían unas 660 viv.).	



MARBELLA INCLUSIVA		19
RATIO DE VIVIENDAS NO PRINCIPALES ¿Cómo se usan las viviendas?		
Definición	Este indicador evalúa el porcentaje de viviendas no principales con relación al total de viviendas del municipio.	
Relevancia	Conocer las características de cada uno de los ámbitos funcionales en cuánto al uso de su parque residencial es prioritario a la hora de plantear propuestas acordes a la población que las habita. El gran atractivo turístico de la ciudad, tiene como consecuencia una distribución del uso de las viviendas que se caracteriza por el importante peso de las viviendas no principales, frente a las principales. Gran parte del parque inmobiliario residencial de la ciudad no se usa como soporte de la residencia habitual y permanente de hogares (viviendas principales), sino que son viviendas secundarias vinculadas a usos de ocio o recreo de carácter estacional de personas u hogares que mantienen su domicilio habitual en otras localidades. Como consecuencia de ello la población de la ciudad llega a duplicarse en los periodos estacionales.	
Datos	Fórmula: VS (%) = [n.º de viviendas no principales/ n.º total de viviendas] x 100. <u>Número de viviendas no principales en el ámbito.</u> <u>Número de viviendas totales en el ámbito.</u> <u>Proceso de cálculo:</u> se toma como referencia la Base de Datos de las fichas municipales del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo:	No se establecen criterios de evaluación, ya que se trata de un indicador descriptivo que muestra la evolución de las viviendas de uso permanente en el municipio.	
Observaciones y comentarios	Actualmente, del total de las viviendas familiares del municipio (98.282 viv. familiares: 76.841 viv. colectivas y 24.437 viv. unifamiliares), las viviendas principales no llegan al 60 % de las mismas, frente a las viviendas no principales que suponen algo más del 40 %. En las viviendas no principales se incluyen las viviendas vacías, que suponen aproximadamente un 7,6 % del total y las viviendas turísticas que suponen menos del 6 % del total (datos del PMVS en tramitación). Los datos que ofrecen los servicios oficiales respecto a la estacionalidad de la ocupación de las viviendas se presentan a escala municipal. Para poder desagregar la población territorialmente en el proceso de redacción del Plan, se ha utilizado el n.º de habitantes de la Base de Datos Longitudinal de Población de Andalucía (BDLPA) a fecha de 1 de enero de 2019 del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, representados en una malla regular formada por celdas cuadradas de 250 m de lado, como población permanente. Para el cálculo de la población estacional, se ha considerado a que ocupa los establecimientos de turismo reglado y la población que ocupa las viviendas de segunda residencia y las que se destinan a turismo no reglado, calculada sobre la base de los datos de la Delegación de Turismo del Ayuntamiento de Marbella de 2020 y a los datos de recogida de R.S.U. proporcionados por la Delegación de Limpieza del Ayuntamiento de Marbella.	

MARBELLA EFICIENTE		20
Abastecimiento: Dotación bruta de abastecimiento de agua ¿Cuánta agua consume cada habitante al día?		
Definición	Cuantifica el consumo urbano de agua en un ámbito geográfico de estudio, incluyendo el de los sectores residencial, comercial, industrial y turístico, por cada habitante.	
Relevancia	Este indicador evalúa la demanda total de recurso hídrico (la no atendida por aguas regeneradas) y pone de manifiesto la eficiencia en el uso urbano del agua.	
Datos	Fórmula: $\text{Dot [l/hab-día]} = \frac{\text{Vol. diario servido [l/día]}}{\text{Pobl. total [hab]}}$	
	<u>Vol. diario agua servido [l/día].</u> Volumen diario medio de agua servida en el abastecimiento urbano, considerando todos los usos (residencial, comercial, industrial, turístico, institucional, etc.).	
	<u>Pobl. total [hab]:</u> población media.	
	Unidades: este indicador se mide en unidades de volumen por unidad de tiempo y población: l/hab-día..	
	Ámbito temporal: este indicador se calcula para un periodo de referencia temporal (semana, mes, año, ...). Periodos más largos ponen de manifiesto realidades más estructurales, mientras que periodos más cortos ponen de manifiesto comportamientos más eventuales.	
Baremo	Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Máximo:	250 l/hab-día (Art. 81 PHCMA 1º ciclo, dentro del incremento del 20 % previsto)
	Deseable:	< 220 l/hab-día.
Observaciones y comentarios		

MARBELLA EFICIENTE		21
Abastecimiento: Coeficiente de aprovechamiento del recurso hídrico ¿Cuántas veces se reutiliza el agua?		
Definición	Se define como la relación en volumen del total de agua puesta al servicio del ciclo urbano (tanto la extraída de fuentes noales como la obtenida por regeneración) al volumen de recurso extraído de fuentes noales (aguas superficiales, subterráneas, desalación, etc.).	
Relevancia	Cuantifica el número ciclos de uso a los que se somete la unidad bruta de recurso hídrico extraído de las fuentes naturales, por lo que es un buen indicador para medir el esfuerzo en la preservación del recurso mediante la reutilización.	
Datos	Fórmula:	
	$C_{arh} \text{ [adim]} = \frac{\text{Vol. total captado [L}^3/\text{T]}}{\text{Vol. noval captado [L}^3/\text{T]}} = \frac{\text{Vol. noval captado [L}^3/\text{T]} + \text{Vol. regenerado [L}^3/\text{T]}}{\text{Vol. noval captado [L}^3/\text{T]}}$	
	Vol. noval captado [L³/T]:	
	Volumen de recurso hídrico captado de fuentes noales, tanto superficiales (embalses, manantiales, etc.) como subterráneas o no convencionales (desalación) y puesto a disposición del ciclo urbano.	
	Vol. regenerado [L³/T]:	
	Volumen de recurso hídrico obtenido mediante regeneración y puesto a disposición del ciclo urbano.	
	Unidades: este indicador se mide en unidades adimensionales, expresadas en tanto por uno. Para que el resultado resulte en unidades adimensionales, todos los términos de entrada deberán introducirse en unidades homogéneas de volumen [L³] por unidad de tiempo [T] (m³/día; hm³/año; etc.).	
	Ámbito temporal: este indicador se calcula para un periodo de referencia temporal (semana, mes, año, ...). Periodos más largos ponen de manifiesto realidades más estructurales, mientras que periodos más cortos ponen de manifiesto comportamientos más eventuales.	
	Ámbito espacial: este indicador se evalúa para la totalidad del municipio.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	No se tienen valores de referencia, pero deben marcar una sucesión siempre ascendente en el tiempo (para periodos temporales de referencia mayores de un año).	
Observaciones y comentarios	Indicadores relacionados o derivados: un indicador que expresa el mismo objetivo es la relación de agua regenerada a agua noval captada. La relación entre ambos quedaría: $K_{reg/nov} = C_{arh} - 1$	



MARBELLA EFICIENTE		22
Saneamiento: % población conectada a red de saneamiento ¿Cuánta población tiene acceso al saneamiento?		
Definición	Se define como el porcentaje de población que habita en viviendas conectadas a la red municipal de saneamiento.	
Relevancia	La crucial importancia de este indicador es poner de manifiesto el porcentaje de aguas fecales generadas en el ámbito de estudio que son introducidas en la red municipal y que, por tanto, terminarán ingresando en alguna de las EDAR para su depuración. Sería en consecuencia equivalente a calcular el porcentaje de aguas fecales depuradas en dicho ámbito.	
Datos y criterios	Fórmula: $C_{s+d} [\%] = \frac{\text{Pobl. conectada a red de saneamiento [hab.]}}{\text{Pobl. total [hab.]}}$ <u>Pobl. conectada a red de saneamiento [hab.]</u> : Población total del municipio en un instante determinado, incluyendo habitantes permanentes y estacionales que residen o se alojan en viviendas o alojamientos turísticos conectados a la red de saneamiento municipal. <u>Pobl. total [hab.]</u> : población media. Unidades: este indicador se mide en unidades adimensionales, expresadas en tanto por ciento. Ámbito temporal: este indicador se evalúa para momento temporal determinado. Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Máximo: 100 % (techo matemático). Deseable: 100 %. Si su valor desciende del 100 %, será indicador de la necesidad de acometer actuaciones correctoras a la mayor brevedad. Una evolución temporal descendente del indicador, pondría de manifiesto la proliferación de viviendas no conectadas a red, lo cual debe ser evitado.	
Observaciones y comentarios		

MARBELLA EFICIENTE		23						
Saneamiento: % red separativa ¿Se separan las aguas pluviales de las fecales?								
Definición	Se define como el porcentaje de red de saneamiento que funciona en régimen separativo. El porcentaje se calculará sobre la relación de longitud de red separativa al total (separativa + unitaria). Puesto que la red separativa consta de dos conductos frente a uno solo de la unitaria, la suma de conductos separativos de pluviales y de fecales deberá ser dividido entre dos, ya que prestan servicio a un ámbito equivalente al atendido por una única tubería de red unitaria.							
Relevancia	Este indicador mide el grado de consecución del objetivo de implantación total de red separativa en todo el municipio.							
Datos	Fórmula: $C_{sep} [\%] = \frac{\text{Long. red separativa [m]}}{\text{Long. red total [m]}} = \frac{\frac{\text{Long. pluviales [m]} + \text{Long. fecales [m]}}{2}}{\frac{\text{Long. pluviales [m]} + \text{Long. fecales [m]}}{2} + \text{Long. unitaria [m]}}$ <u>Long. red separativa [m]</u>: Longitud total de red de saneamiento separativa, medida en metros. Al estar constituida por dos redes (pluviales + fecales), se considera que puede representarse su longitud total como la semisuma de las longitudes de las respectivas redes que la componen. <u>Long. pluviales [m]</u>: Longitud total de red de saneamiento separativa de pluviales, medida en metros. <u>Long. fecales [m]</u>: Longitud total de red de saneamiento separativa de fecales, medida en metros. <u>Long. unitaria [m]</u>: Longitud total de red de saneamiento unitaria, medida en metros. Unidades: este indicador se mide en unidades adimensionales, expresadas en tanto por ciento. Para que el resultado resulte en unidades adimensionales, todos los términos de entrada deberán introducirse en unidades homogéneas de longitud. Ámbito temporal: este indicador se evalúa para momento temporal determinado. Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo). <table><tr><td>Ámbito aplicación:</td><td>Carácter</td></tr><tr><td>ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU</td><td>Cumplimiento.</td></tr><tr><td>AF, TM</td><td>Seguimiento y evaluación del Plan.</td></tr></table>		Ámbito aplicación:	Carácter	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Ámbito aplicación:	Carácter							
ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.							
AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.							
Baremo	Máximo: 100 % (techo matemático). Deseable: 100 %. Un valor inferior al 100 %, será indicador de la necesidad de acometer actuaciones de sustitución de red. La evolución temporal deseable es su aumento hasta alcanzar el techo matemático, valor donde debe permanecer.							
Observaciones y comentarios								

MARBELLA EFICIENTE		24
Gestión de residuos: Tasa de generación de residuos ¿Cuánta basura genera cada habitante?		
Definición	Se define como la producción total en un periodo temporal de referencia de residuos sólidos urbanos por habitante. Se incluyen todo tipo de residuo, tanto los recogidos selectivamente como los que no.	
Relevancia	Este indicador refleja el nivel de producción de residuos sólidos urbanos, que viene afectado por múltiples factores, desde externos al municipio, tales como la política de envasado de productos, a otros internos tales como la capacidad de consumo de la población.	
Datos	<u>Fórmula:</u> $D_{RSU} \text{ [kg/hab-día]} = \frac{\text{Peso recogida total RSU [kg/día]}}{\text{Pobl. total [hab.]}}$ <u>Peso recogida total RSU [kg/día]:</u> Pesaje del total de residuos urbanos recogidos durante el periodo temporal de referencia en el ámbito espacial de cálculo. Incluye pesajes de la recogida selectiva así como de indiferenciados (contenedor gris). <u>Pobl. total [hab.]:</u> población media. Unidades: este indicador se mide en masa de residuos por habitante y unidad de tiempo: kg/hab-día. Ámbito temporal: este indicador se evalúa para momento temporal determinado. Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
	Baremo Deseable: < 1,20 kg/hab-día. La evolución temporal deseable es su disminución.	
	Observaciones y comentarios	

MARBELLA EFICIENTE		25	
Gestión de residuos: Fracción de residuos recogidos de forma separada ¿Se recoge la basura de forma selectiva?			
Definición	Se define como el porcentaje de residuos urbanos (en peso) recogidos de forma selectiva en relación con el total.		
Relevancia	Este indicador mide el grado de consecución del objetivo de recogida selectiva, evaluando tanto la actuación ciudadana respecto a la separación en origen como las medidas municipales encaminadas a su consecución.		
Datos	Fórmula: $C_{sel} \text{ [%]} = \frac{\text{Peso recogida selectiva [M/T]}}{\text{Peso recogida total [M/T]}}$ <u>Peso recogida selectiva [M/T]:</u> Pesaje de los residuos urbanos recogidos selectivamente en el ámbito de cálculo durante el periodo temporal de referencia. Se compone de la suma de los pesajes de recogida de vidrio, papel, orgánica (en exclusiva) y la recogida selectiva en puntos limpios o mediante otros medios (enseres, aparatos electrónicos, etc.). <u>Peso recogida total [M/T]:</u> Pesaje del total de residuos urbanos recogidos durante el periodo temporal de referencia en el ámbito espacial de cálculo. Incluye, además de los anteriores, el pesaje de la recogida de residuos indiferenciados (contenedor gris). Unidades: este indicador se mide en unidades adimensionales, expresadas en tanto por ciento. Para que el resultado resulte en unidades adimensionales, todos los términos de entrada deberán introducirse en unidades homogéneas de masa por unidad de tiempo (kg/día; T/mes; T/año; etc.). Ámbito temporal: este indicador se calcula para un periodo de referencia temporal (semana, mes, año, ...). Periodos más largos ponen de manifiesto realidades más estructurales, mientras que periodos más cortos ponen de manifiesto comportamientos más eventuales. Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).		
	Ámbito aplicación:	Carácter	
	TM	Seguimiento y evaluación del Plan.	
	Baremo	Máximo: 100 % (techo matemático). Deseable: > 60 %. Se estima que existe un límite operativo de separación en origen, por la naturaleza de los residuos y el número de contenedores y recursos a emplear en la recogida, cuyo valor puede rondar en torno al 65-80 %. La evolución temporal deseable es su aumento hasta alcanzar el techo operativo, valor donde debe permanecer.	
		Observaciones y comentarios	



MARBELLA EFICIENTE		26
Gestión de residuos: Densidad puntos limpios (por hab.) ¿Hay suficientes puntos limpios?		
Definición	Se define como el número de puntos limpios, tanto fijos como móviles, por cada habitante del municipio.	
Relevancia	Este indicador da idea de la cercanía y, por tanto, de facilidad de acceso a los puntos limpios del municipio.	
Datos	Fórmula: $D_{PL} [PL/hab.] = \frac{N.^{\circ} \text{ puntos limpios [Uds.]} }{Pobl. \text{ total [hab.]}}$ <u>N.º puntos limpios [Uds.]</u> : Número de puntos limpios, tanto fijos como móviles, del ámbito espacial y en el momento considerado. <u>Pobl. total [hab.]</u> : población media. Unidades: este indicador se mide en <i>puntos limpios por habitante</i> . Dado el rango de valores resultante, resulta conveniente expresarlo como fracción inversa, es decir 1 p.l./50 000 hab. Ámbito temporal: este indicador se evalúa para momento temporal determinado. Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Mínimo: 1 p.l./50 000 hab. (Tabla III.2. POTA). Deseable: 1 p.l./30 000 hab. La evolución temporal deseable es creciente.	
Observaciones y comentarios		

MARBELLA EFICIENTE		27
Gestión de residuos: Ratio de contenerización ¿Hay suficientes contenedores?		
Definición	Se define como la relación del número total de habitantes al número de contenedores de un determinado tipo de residuo. Podrá ser evaluada por tanto para recogida de vidrio, papel, etc.	
Relevancia	Este indicador da idea de la cercanía a la población de los puntos de recogida selectiva de un determinado tipo de residuo.	
Datos	Fórmula: $K_{\text{tipo}} [\text{hab./cont.}] = \frac{\text{Pobl. total} [\text{hab.}]}{\text{Núm. contenedores} [\text{Uds.}]}$ <u>Pobl. total [hab.]</u> : población media. <u>Núm. contenedores [Uds.]</u> : Número de contenedores de recogida selectiva del tipo de residuo considerado existente en el ámbito espacial y momento considerados. Unidades: este indicador se mide en n.º de habitantes por contenedor. Ámbito temporal: este indicador se evalúa para momento temporal determinado. Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Deseable: $K_{\text{vidrio}} < 250 \text{ hab./contenedor.}$ $K_{\text{papel}} < 270 \text{ hab./contenedor.}$ $K_{\text{envases}} < 180 \text{ hab./contenedor.}$ La evolución temporal deseable es su disminución hasta alcanzar el techo operativo, valor donde debe permanecer.	
Observaciones y comentarios		

MARBELLA EFICIENTE		28
Gestión de residuos: Densidad de contenedores (en viario) ¿Están muy alejados entre sí los contenedores?		
Definición	Se define como el número de contenedores de un determinado tipo de residuo, por kilómetro lineal de viario. Podrá ser evaluada para los distintos tipos de recogida (vidrio, papel, etc.).	
Relevancia	Este indicador da idea del nivel de proximidad de los contenedores, en el ámbito espacial de estudio.	
Datos	Fórmula:	
	$D_{\text{cont}} [\text{Cont./km}] = \frac{\text{N.º contenedores [Uds.]}}{\text{Long. total viario [km]}}$	
	<u>N.º contenedores [Uds.]</u> :	
	Número de contenedores de recogida selectiva del tipo de residuo considerado existente en el ámbito espacial y momento considerados.	
	<u>Long. total viario [km]</u> :	
	Longitud total de viario público del ámbito geográfico analizado, en el momento considerado.	
	Unidades: este indicador se mide en contenedores por km. [cont./km]	
	Ámbito temporal: este indicador se evalúa para momento temporal determinado.	
	Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Mínimo: 2 cont./km. Deseable: > 5 cont./km. La evolución temporal deseable es creciente.	
Observaciones y comentarios		

MARBELLA EFICIENTE		29
Alumbrado público: Densidad de puntos de luz (por hab.) ¿Hay suficientes farolas?		
Definición	Se define como el número de puntos de luz (luminarias), por cada habitante del área de estudio.	
Relevancia	Este indicador da idea del grado de intensidad del alumbrado público en el ámbito espacial de estudio.	
Datos	Fórmula: $D_{AP} \text{ [Lmr./hab.]} = \frac{\text{N.º luminarias [Uds.]}}{\text{Pobl. total [hab.]}}$ <u>N.º luminarias [Uds.]</u> : Número de luminarias instaladas en el ámbito espacial y momento considerado. <u>Pobl. total [hab.]</u> : población media. Unidades: este indicador se mide en luminarias por cada 1000 habitantes. Lmr./1 000 hab. Ámbito temporal: este indicador se evalúa para momento temporal determinado. Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Mínimo: 150 Lmr./1 000 hab. Deseable: > 200 Lmr./1 000 hab. La evolución temporal deseable es creciente.	
Observaciones y comentarios		



MARBELLA EFICIENTE		30
Alumbrado público: Densidad de puntos de luz (en viario) ¿Están muy alejados entre sí las farolas?		
Definición	Se define como el número de puntos de luz (luminarias), por kilómetro lineal de viario.	
Relevancia	Este indicador da idea del nivel de densidad en el viario del alumbrado público en el ámbito espacial de estudio.	
Datos	Fórmula: $D_{AP} \text{ [Lmr./km]} = \frac{N.^{\circ} \text{ luminarias [Uds.]}}{\text{Long. total viario [km]}}$ <u>N.º luminarias [Uds.]</u> : Número de luminarias instaladas en el ámbito espacial y momento considerado. <u>Long. total viario [km]</u> : Longitud total de viario público del ámbito geográfico analizado, en el momento considerado. Unidades: este indicador se mide en luminarias por km. (Lmr./km.) Ámbito temporal: este indicador se evalúa para momento temporal determinado. Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
	Baremo	Mínimo: 20 Lmr./km. Deseable: > 40 Lmr./km. La evolución temporal deseable es creciente.
Observaciones y comentarios		

MARBELLA EFICIENTE		31
Energía eléctrica: Dotación de energía eléctrica ¿Cuánta energía consume la población?		
Definición	Se define como el consumo de energía eléctrica (total o por sectores) en un ámbito y periodo determinados atribuible a cada habitante.	
Relevancia	Este indicador evalúa la demanda de energía eléctrica, poniendo de manifiesto la eficiencia en su uso y el calado de las medidas de ahorro que sean adoptadas.	
Datos	Fórmula: $Dot_{ele} \text{ [MWh/hab-año]} = \frac{\text{Consumo [MWh/año]}}{\text{Pobl. total [hab]}}$ <u>Consumo [MWh/año]</u> Consumo anual de energía eléctrica. Puede referirse al total o a un sector particular (residencial, comercial, industrial, turístico, institucional, etc.). <u>Pobl. total [hab.]</u> : población media. Unidades: este indicador se mide en unidades de energía por unidad de tiempo y población: MWh/hab-año. Ámbito temporal: este indicador se calcula generalmente por la disponibilidad de datos para un periodo de referencia anual. Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Deseable: < 4 kWh/hab-año. La evolución temporal deseable es descendiente.	
Observaciones y comentarios		

MARBELLA CONECTADA		32
ESPACIO PEATONAL EN EL VIARIO ¿Qué espacio está reservado para el peatón?		
Definición	Porcentaje del espacio público que se destina de manera preferente o en exclusiva al peatón. Dicho porcentaje del reparto del espacio público, deberá distinguir claramente el uso peatonal del espacio público. Es oportuno señalar aquí que la movilidad en vehículo privado requiere unas 20 veces más espacio que un peatón.	
Relevancia	Aumentar el porcentaje del espacio público que se destina de manera preferente o en exclusiva al peatón. Dicho porcentaje del reparto del espacio público, deberá distinguir claramente el uso peatonal del espacio público. Es oportuno señalar aquí que la movilidad en vehículo privado requiere unas 20 veces más espacio que un peatón.	
Datos	Fórmula: EP (%) = m² de superficie peatonal / m² de superficie viaria total. <u>Superficie peatonal en m²</u> : La superficie a considerar como peatonal, incluye aceras, plazas, paseos, bulevares, parques urbanos pavimentados, calles peatonales, vías peatonales o ciclopeatonales de preferencia peatonal, así como sendas y caminos peatonales urbanos. <u>Superficie viaria total del ámbito en m²</u> .	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo:	Deficiente: < 50 % supone un claro desequilibrio en el reparto del espacio público, y, por tanto, hay un déficit de espacio público destinado preferentemente al peatón. Mínimo: 50 – 60 %, valores en esta franja pueden entenderse con una situación mejorable Deseable: > 60 % pueden considerarse suficientes y deseables.	
Observaciones y comentarios		

MARBELLA CONECTADA		33
ACCESIBILIDAD A LA RED CICLISTA		
¿Dispongo de red ciclista en mi entorno?		
Definición	Porcentaje de población con acceso a la red ciclista respecto a la población total. El indicador se definirá partiendo de las redes ciclistas existentes, incluyendo carriles bici (segregados o no), calles ciclables, vías ciclopeatonales o cualquier otra vía con capacidades de dar soporte a la movilidad ciclista en condiciones suficientes de accesibilidad. La distancia de accesibilidad será en modo peatonal por calles o vías existentes accesibles, y será de 300 m a dichas vías.	
Relevancia	Obtener un porcentaje de población que se encuentra próxima a redes ciclistas lo suficientemente accesibles como para poder ser utilizadas, no solo para movimientos con motivo ocio o turístico sino principalmente movimientos cotidianos y laborales.	
Datos	Fórmula: ARC (%) = población a <300 m red ciclista / n.º habitantes población total del área territorial o zona considerada. N.º de habitantes: Población derivada de las viviendas previstas o existentes. Subindicador. Para los análisis de la situación actual, se podrá calcular con la población permanente y con la población punta estimada. <u>Red ciclista existente.</u> <u>Proceso de cálculo:</u> para el cálculo del indicador se han considerado las vías existentes y accesibles sobre las que se ha hecho un cálculo de área de servicio con análisis de redes calculando recorridos topológicos máximos de 300 m hasta interceptar la vía ciclista considerada en el cálculo. Así la población existente encerrada por dicha área de servicio de proximidad respecto de la total del área funcional o territorial considerada indica el % con suficiente accesibilidad poblacional.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento, se deberá justificar su integración y mejora en el AF al que se encuentre vinculado.
	AF, TM	Información.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Deficiente: < 40 % supone claro déficit de accesibilidad a infraestructuras ciclistas y, por tanto, con necesidades de mejora. Mínimo: 40 – 60 %, valores en esta franja pueden entenderse con una situación suficiente pero mejorable. Deseable: > 60 % pueden considerarse suficientes y deseables en un contexto de objetivos.	
Observaciones y comentarios		



MARBELLA CONECTADA		34
PROXIMIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO		
¿Cuenta la población con suficiente accesibilidad al transporte público?		
Definición	Porcentaje de población existente próxima a redes de transporte público en bus o en tren, incluyendo las paradas existentes, y en su caso Estaciones o Intercambiadores enclavados dentro del área analizada.	
Relevancia	Este indicador tiene como objetivo medir el grado de proximidad o accesibilidad de la población a redes de transporte público Lo que se pretende es medir el grado de acceso a redes de movilidad pública, ya que éste sistema se configura clave en el impulso de una movilidad sostenible como un eslabón clave de la cadena de viajes de la movilidad y clave también para intermodalidad en todo el territorio.	
Datos	Fórmula: • PTP(b) (%) = población a <300 m de redes de transporte público por bus (urbano e interurbano) / población total área considerada. • PTP(t) (%) = población a <500 m de redes de transporte público por tren interurbano) / población total área considerada. <u>Habitantes permanentes del ámbito:</u> población derivada de las viviendas previstas o existentes. Subindicador. Para los análisis de la situación actual, se podrá calcular con la población permanente y con la población punta estimada. <u>Líneas y paradas de transporte público.</u> <u>Proceso de cálculo:</u> en el cálculo del indicador se ha utilizado una metodología similar a la de % de población próxima a redes ciclistas, pero en este caso utilizando las rutas e itinerarios incluyendo las paradas de autobús urbano e interurbano, así como en su caso, las de tren que en su momento existan. La distancia aquí considerada a líneas y paradas de transporte por bus urbano e interurbano es de 300 o 500 m, recorridos por calles existentes accesibles.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento. Se deberá justificar en proyecto la posibilidad de implantación de las líneas y paradas de transporte público en el ámbito y que se encuentren a las distancias consideradas óptimas en esta ficha para la población estimada.
	AF, TM	Información.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Deficiente: < 50 % supone claro déficit de accesibilidad de la población a la red de transporte público y precisa de mejoras prioritarias.	
	Mínimo: 50 – 75 %, puede entenderse con una situación suficiente cobertura pero mejorable.	
	Deseable: > 75 % pueden considerarse bueno o deseables como objetivo a alcanzar.	
Observaciones y comentarios		

MARBELLA CONECTADA		35
DOTACIÓN PARA APARCAMIENTOS PÚBLICOS FUERA DE LA CALZADA		
¿Se han diseñado bien los espacios destinados al aparcamiento?		
Definición	El indicador tomará como base de cálculo la superficie total destinada a aparcamientos públicos de titularidad municipal (incluyendo aquellos que estén concesionados) y la comparará con la superficie total del espacio público viario destinada a aparcamientos junto a la vía pública en sus distintas modalidades (línea, batería, oblicuo) y sistemas (libre, regulado, mixto). Dicha comparación dará un porcentaje indicativo del grado de implantación de aparcamientos fuera de vía pública. Se entenderá que un aparcamiento fuera de vía pública es accesible cuando éste se encuentre a menos de 300 m de la población afecta a la que da servicio, y, por tanto, en una misma área funcional deberá estructuralmente distribuirse dichos aparcamientos para que cumplan dicha condición de accesibilidad. En el cómputo no se tendrán en cuenta los nuevos aparcamientos a implantar cuya funcionalidad sea exclusivamente de intermodalidad (disuasorios).	
Relevancia	Una reducción de la ocupación de la calzada por parte del vehículo privado sería lo deseable desde el punto de vista de su calidad urbana y de aumentar la capacidad de acogida a medios sostenibles. Por tanto, el objetivo de este indicador es medir el grado de implantación de aparcamientos fuera de la vía pública como medida de orientación hacia un nuevo diseño del espacio público más amable y orientado al peatón.	
Datos	Fórmula: DAPFC (%) = m² de superficie total de aparcamientos fuera de vía pública / m² de aparcamientos públicos total. <u>Superficie de aparcamientos fuera de vía pública.</u> <u>Superficie total de aparcamientos públicos.</u> <u>Proceso de cálculo:</u> el método de cálculo ha tomado la superficie total de aparcamientos fuera de calzada, tanto superficiales (en modo de bolsas de aparcamiento) como en edificio o subterráneos (en este caso se han computado plazas existentes y estimadas, en otros a razón de unos 25 m² de aparcamiento bruto /plaza incluyendo carriles de maniobra). Esta superficie así obtenida se ha comparado con la superficie de viario público destinada a aparcamientos junto a la vía pública todos ellos superficiales, obteniendo así una razón comparativa, y además con posibilidad de ser indicativa del déficit estructural de aparcamientos en un ámbito determinado cuando [demanda plazas - oferta plazas fuera de la calzada) / demanda plazas < 50 %.	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento..
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Deficiente: < 30 % supone un claro desequilibrio en el reparto del espacio público para ubicar los aparcamientos, y, por tanto, es indicativo de que hay un déficit de espacio público destinado preferentemente al peatón, ya que la mayor parte de los vehículos se aparkan en la propia vía pública limitando las posibilidades a los modos peatonales y ciclistas. Mínimo: 30 - 50 %, puede entenderse con una situación más equilibrada pero mejorable. Deseable: > 50 % pueden considerarse suficientes y deseables para la calidad del espacio.	
Observaciones y comentarios		

SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA		35						
INGRESOS MUNICIPALES RECURRENTE DE CARÁCTER URBANÍSTICO E INMOBILIARIO								
¿Cuántos ingresos recurrentes aflora la transformación urbanística?								
Definición	Se define como el importe de los ingresos municipales ordinarios derivados de los principales tributos locales recurrentes de carácter urbanístico e inmobiliario que genera la Actuación de Transformación Urbanística.							
Relevancia	Este indicador da idea del nivel de generación de ingresos municipales fiscales ordinarios y recurrentes en el tiempo, derivados de la transformación urbanística del ámbito espacial de estudio.							
Datos	Fórmula: IMRUI (Total €) = IBI + IAE + IVTM + IIVTNU. IMRUI (€/habitante) = (IBI + IAE + IVTM + IIVTNU) / N.º de habitantes. IMRUI (€/m² techo) = (IBI + IAE + IVTM + IIVTNU) / m² techo. IBI: Impuesto de Bienes Inmuebles. IAE: Impuesto de Actividades Económicas. IVTM: Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica. IIVTNU: Impuesto Incremento Valor Terrenos Naturaleza Urbana. N.º de habitantes: Población derivada de las viviendas previstas o existentes. m² techo: m² techo del ámbito espacial de estudio. Subindicador. Para los análisis de la situación actual y poder extrapolar el comportamiento actual a las futuras Actuaciones de Transformación Urbanística, se podrán calcular los ratios con la población permanente y/o con la población punta estimada, o con los m² de techo actuales, en función de la disponibilidad de datos del ámbito funcional en el que se ubica la Actuación de Transformación Urbanística objeto de evaluación. También se podrá recurrir a las Ordenanzas Fiscales correspondientes. Unidades: Este indicador se mide en términos absolutos, en términos €/habitante y/o en términos €/m² techo. Ámbito temporal: Este indicador se evalúa <i>ex-ante</i> de la ejecución de las Actuaciones de Transformación Urbanística mediante estimaciones (informe de sostenibilidad económica de los instrumentos de ordenación detallada correspondientes), y <i>ex-post</i> en el momento de redactar el informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística con datos reales (periodicidad cuatrienal, artículo 1.2.3 <i>Evaluación y seguimiento del Plan General</i> de la Normativa del PGOM). Ámbito espacial: Este indicador debe evaluarse para cada Actuación de Transformación Urbanística, y se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo). <table><tr><td>Ámbito aplicación:</td><td>Carácter</td></tr><tr><td>ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU</td><td>Información.</td></tr><tr><td>AF, TM</td><td>Seguimiento y evaluación del Plan.</td></tr></table>		Ámbito aplicación:	Carácter	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Información.	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Ámbito aplicación:	Carácter							
ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Información.							
AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.							
Baremo	No se establecen baremos de evaluación, ya que se trata de un indicador informativo de un ámbito espacial concreto.							
Observaciones y comentarios	El cálculo de los IMRUI en términos totales y en términos €/habitante es un primer paso indispensable para poder evaluar el nivel de superávit/déficit corriente potencial, directamente vinculado a toda Actuación de Transformación Urbanística una vez ejecutada (evaluación <i>ex-ante</i>), y el nivel de superávit/déficit corriente real que va generando toda Actuación de Transformación Urbanística a lo largo de su ejecución y una vez ejecutada, en fase de seguimiento y evaluación del Plan* (<i>ex-post</i>).							

SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA		36						
INGRESOS MUNICIPALES PUNTUALES DE CARÁCTER URBANÍSTICO E INMOBILIARIO								
¿Cuántos ingresos puntuales aflora la transformación urbanística?								
Definición	Se define como el importe de los ingresos municipales puntuales derivados de los principales tributos locales puntuales de carácter urbanístico e inmobiliario que genera la Actuación de Transformación Urbanística.							
Relevancia	Este indicador da idea del nivel de generación de ingresos municipales fiscales puntuales en el tiempo, derivados de la transformación urbanística del ámbito espacial de estudio.							
Datos	Fórmula: IMPUI (Total €) = ICIO + T + CU + CE. IMPUI (€/habitante) = (ICIO + T + CU + CE) / N.º de habitantes. IMPUI (€/m² techo) = (ICIO + T + CU + CE) / m² techo. <u>ICIO:</u> Impuesto de Construcciones, Instalaciones y Obras. <u>T:</u> Tasas urbanísticas. <u>CU:</u> Cuotas de urbanización. <u>CE:</u> Contribuciones especiales. <u>N.º de habitantes:</u> población derivada de las viviendas previstas o existentes <u>m² techo:</u> m² techo del ámbito espacial de estudio Subindicador: para los análisis de la situación actual y poder extrapolar el comportamiento actual a las futuras Actuaciones de Transformación Urbanística, se podrán calcular los ratios con la población permanente y/o con la población punta estimada, o con los m² de techo actuales, en función de la disponibilidad de datos del ámbito funcional en el que se ubica la Actuación de Transformación Urbanística objeto de evaluación. También se podrá recurrir a las Ordenanzas Fiscales correspondientes. Unidades: este indicador se mide en términos absolutos, en términos €/habitante y en términos €/m² techo. Ámbito temporal: este indicador se evalúa <i>ex-ante</i> de la ejecución de las Actuaciones de Transformación Urbanística mediante estimaciones (informe de sostenibilidad económica de los instrumentos de ordenación detallada correspondientes), y <i>ex-post</i> en el momento de redactar el informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística con datos reales (periodicidad cuatrienal, artículo 1.2.3 <i>Evaluación y seguimiento del Plan General</i> de la Normativa del PGOM). Ámbito espacial: este indicador debe evaluarse para cada Actuación de Transformación Urbanística, y se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo). <table><tr><td>Ámbito aplicación:</td><td>Carácter</td></tr><tr><td>ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU</td><td>Información.</td></tr><tr><td>AF, TM</td><td>Seguimiento y evaluación del Plan.</td></tr></table>		Ámbito aplicación:	Carácter	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Información.	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Ámbito aplicación:	Carácter							
ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Información.							
AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.							
Baremo	No se establecen baremos de evaluación, ya que se trata de un indicador informativo de un ámbito espacial concreto.							
Observaciones y comentarios	El cálculo de los IMPUI en términos totales y en términos €/habitante es un primer paso indispensable para poder evaluar el nivel de superávit/déficit corriente potencial, directamente vinculado a toda Actuación de Transformación Urbanística una vez ejecutada (evaluación <i>ex-ante</i>), y el nivel de superávit/déficit corriente real que va generando toda Actuación de Transformación Urbanística a lo largo de su ejecución y una vez ejecutada, en fase de seguimiento y evaluación del Plan (<i>ex-post</i>).							



SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA		37	
COSTES DE MANTENIMIENTO DE LAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA			
¿Cuánto cuesta mantener los servicios directamente vinculados a la transformación urbanística?			
Definición	Se define como el coste de mantenimiento de los servicios urbanos de gestión directa por parte del Ayuntamiento, directamente vinculados a las Actuaciones de Transformación Urbanística.		
Relevancia	Este indicador da idea del nivel de coste de los servicios de gestión directa por parte del Ayuntamiento a lo largo del tiempo, y directamente vinculados al mantenimiento del ámbito espacial de estudio.		
Datos	Fórmula: CMEUE (Total €) = AP + RR + LV + A + PVP + PJ + TR + TP. CMEUE (€/habitante) = (AP + RR + LV + A + PVP + PJ + TR + TP) / N.º de habitantes. AP: Alumbrado público = Coste total alumbrado público / Puntos de Luz. RR: Recogida de Residuos = Coste total Recogida de Residuos / Toneladas de Residuos. LV: Limpieza Vial = Coste total Limpieza Vial / m² viario. PVP: Pavimentación Vía Pública = Coste total Pavimentación Vía Pública / m² viario. PJ: Parques y Jardines = Coste total Parques y Jardines / m² parques y jardines. TR: Tratamiento de Residuos = Coste total Tratamiento de Residuos / Toneladas de residuos. TP: Transporte Público = Coste total Transporte Público / km con servicio. N.º de habitantes: población derivada de las viviendas previstas o existentes. Subindicador: Para los análisis de la situación actual y poder extrapolar el comportamiento actual a las futuras Actuaciones de Transformación Urbanística, se podrán calcular los ratios de coste a partir de la información publicada para el municipio de Marbella por el Ministerio de Hacienda en el Coste Efectivo de los Servicios prestados por las Entidades Locales (CESEL), y de las unidades físicas utilizadas en los Indicadores Urbanísticos de Sostenibilidad del presente PGOM, o de las unidades físicas disponibles y publicadas en el mismo CESEL. Unidades: este indicador se mide en términos absolutos, €/habitante y en unidades físicas disponibles. Ámbito temporal: este indicador se evalúa <i>ex-ante</i> de la ejecución de las Actuaciones de Transformación Urbanística (informe de sostenibilidad de los instrumentos de ordenación detallados correspondientes), y <i>ex-post</i> en el momento de redactar el informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística (periodicidad cuatrienal, artículo 1.2.3 <i>Evaluación y seguimiento del Plan General</i> de la Normativa del PGOM). Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).		
	Ámbito aplicación:	Carácter	
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Información.	
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.	
	Baremo	No se establecen baremos de evaluación, ya que se trata de un indicador informativo de un ámbito espacial concreto.	
	Observaciones y comentarios	El cálculo del CMEUE es un primer paso indispensable para poder evaluar el nivel de superávit/déficit corriente potencial, directamente vinculado a toda Actuación de Transformación Urbanística una vez ejecutada (<i>ex-ante</i>), y el nivel de superávit/déficit corriente real que va generando toda Actuación de Transformación Urbanística durante su ejecución y una vez ejecutada, en fase de seguimiento y evaluación del Plan (<i>ex-post</i>).	

SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA		38						
BALANCE INGRESOS RECURRENTE VS GASTOS DE MANTENIMIENTO								
¿Es sostenible el mantenimiento de la transformación urbanística con los ingresos recurrentes?								
Definición	Se define como el nivel de sostenibilidad económica desde el punto de vista corriente del ámbito espacial objeto de estudio teniendo en cuenta, únicamente, los ingresos municipales recurrentes directamente vinculados a las Actuaciones de Transformación Urbanística.							
Relevancia	Este indicador es un indicador clave para determinar si el ámbito espacial objeto de estudio es sostenible económicamente desde el punto de vista corriente, y sin tener en cuenta los ingresos puntuales derivados del ámbito espacial de estudio.							
Datos	Fórmula: BIRGM (Total €) = IS35 – IS37. BIRGM (€/habitante) = (IS35 – IS37) / N.º de habitantes. <u>IS35:</u> IS-35 Ingresos Municipales Recurrentes de carácter Urbanístico e Inmobiliario. <u>IS37:</u> IS-37 Costes de Mantenimiento de las Actuaciones de Transformación Urbanística (deducidas las amortizaciones, si estas están incluidas en los costes). <u>Nº de habitantes:</u> población derivada de las viviendas previstas o existentes. Unidades: este indicador se mide en términos absolutos y en términos €/habitante. Ámbito temporal: este indicador se evalúa <i>ex-ante</i> de la ejecución de las Actuaciones de Transformación Urbanística (en el informe de sostenibilidad de los instrumentos de ordenación detallada correspondientes), y <i>ex-post</i> en el momento de redactar el informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística (periodicidad cuatrienal, artículo 1.2.3 <i>Evaluación y seguimiento del Plan General</i> de la Normativa del PGOM). Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo). <table><tr><td>Ámbito aplicación:</td><td>Carácter</td></tr><tr><td>ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU</td><td>Información.</td></tr><tr><td>AF, TM</td><td>Seguimiento y evaluación del Plan.</td></tr></table>		Ámbito aplicación:	Carácter	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Información.	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Ámbito aplicación:	Carácter							
ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Información.							
AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.							
Baremo	No se establecen baremos de evaluación, ya que se trata de un indicador informativo de un ámbito espacial concreto.							
Observaciones y comentarios	El cálculo del BIRGM es un indicador indispensable para poder evaluar el nivel de sostenibilidad económica, en términos de superávit/déficit corriente potencial directamente vinculado a toda Actuación de Transformación Urbanística una vez ejecutada (evaluación <i>ex-ante</i>), y el nivel de sostenibilidad económica, en términos de superávit/déficit corriente real, que va generando toda Actuación de Transformación Urbanística durante su ejecución y una vez ejecutada, en fase de seguimiento y evaluación del Plan (evaluación <i>ex-post</i>).							



SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA		39
BALANCE INGRESOS RECURRENTE Y PUNTUALES VS GASTOS DE MANTENIMIENTO		
¿Es sostenible el mantenimiento de la transformación urbanística con los ingresos recurrentes y puntuales?		
Definición	Se define como el nivel de sostenibilidad económica desde el punto de vista corriente del ámbito espacial objeto de estudio teniendo en cuenta los ingresos municipales recurrentes y puntuales directamente vinculados a la transformación urbanística.	
Relevancia	Este indicador es un indicador clave para determinar si el ámbito espacial objeto de estudio es sostenible económicamente desde el punto de vista corriente, teniendo en cuenta todos los ingresos y gastos de mantenimiento directamente vinculados a la transformación urbanística.	
Datos	Fórmula:	
	BIRPGM (Total €) = IS35 + IS36 – IS37.	
	BIRGM (€/habitante) = (IS35 + IS36 – IS37) / N.º de habitantes.	
	IS35: IS-35 Ingresos Municipales Recurrentes de carácter Urbanístico e Inmobiliario.	
	IS36: IS-36 Ingresos Municipales Puntuales de carácter Urbanístico e Inmobiliario.	
	IS37: IS-37 Costes de Mantenimiento de las Actuaciones de Transformación Urbanística (deducidas las amortizaciones, si estas están incluidas en los costes).	
	N.º de habitantes: población derivada de las viviendas previstas o existentes.	
	Unidades: este indicador se mide en términos absolutos y en términos €/habitante.	
	Ámbito temporal: este indicador se evalúa <i>ex-ante</i> de la ejecución de las Actuaciones de Transformación Urbanística (en el informe de sostenibilidad de los instrumentos de ordenación detallada correspondientes), y <i>ex-post</i> en el momento de redactar el informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística (periodicidad cuatrienal, artículo 1.2.3 <i>Evaluación y seguimiento del Plan General</i> de la Normativa del PGOM).	
	Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento.
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan.
Baremo	Es condición necesaria alcanzar un BIRCM positivo >0 en las Actuaciones de Transformación Urbanística.	
Observaciones y comentarios	El cálculo del BIRPGM es un indicador de obligado cumplimiento en las Actuaciones de Transformación Urbanística con el objetivo de garantizar su sostenibilidad económica, en términos corrientes potenciales, que se estima pueda generar toda Actuación de Transformación Urbanística una vez ejecutada (evaluación <i>ex-ante</i>).	
	El cálculo del BIRPGM en fase de seguimiento y evaluación del Plan tiene el carácter de informativo para hacer seguimiento del nivel de sostenibilidad económica, en términos corrientes reales, que va generando toda Actuación de Transformación Urbanística durante su ejecución y una vez ejecutada, en fase de seguimiento y evaluación del Plan (evaluación <i>ex-post</i>).	

SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA		40
BALANCE DE CAPITAL DE LA EJECUCIÓN URBANIZADORA Y EDIFICATORIA		
¿Es sostenible la transformación urbanística en términos de inversión?		
Definición	Se define como el nivel de sostenibilidad económica desde el punto de vista de capital del ámbito espacial objeto de estudio teniendo en cuenta los ingresos y gastos de de capital directamente vinculados a la transformación urbanística.	
Relevancia	Este indicador es un indicador clave para determinar si el ámbito espacial objeto de estudio es sostenible económicamente desde el punto de vista capital, teniendo en cuenta todos los ingresos y gastos de capital directamente vinculados a la transformación urbanística.	
Datos	Fórmula: BCEUE (Total €) = ICNF – GCNF. BCEUE (€/habitante) = (ICNF – GCNF) / N.º de habitantes. ICNF: Ingresos de capital no financieros directamente vinculados con la transformación urbanística (Cesión de aprovechamiento urbanístico + ingresos por enajenación de terrenos). GCNF: Ingresos de capital no financieros directamente vinculados con la transformación urbanística (Inversiones reales repercutibles a la administración actuante). N.º de habitantes: población derivada de las viviendas previstas o existentes. Unidades: este indicador se mide en términos absolutos y en términos €/habitante. Ámbito temporal: este indicador se evalúa <i>ex-ante</i> de la ejecución de las Actuaciones de Transformación Urbanística (en el informe de sostenibilidad de los instrumentos de ordenación detallada correspondientes), y <i>ex-post</i> en el momento de redactar el informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística (periodicidad cuatrienal, artículo 1.2.3 <i>Evaluación y seguimiento del Plan General</i> de la Normativa del PGOM). Ámbito espacial: este indicador se puede evaluar, si se dispone de datos suficientemente desagregados, para un ámbito geográfico determinado (barrios, zonas o municipio completo).	
	Ámbito aplicación:	Carácter
	ATU-MU, ATU-RI, ATU-NU	Cumplimiento
	AF, TM	Seguimiento y evaluación del Plan
	Baremo	
	Es condición necesaria alcanzar un BCEUE positivo >0 en las Actuaciones de Transformación Urbanística, considerando la capacidad de la administración actuante para financiar la inversión requerida mediante el conjunto de fuentes de financiación posibles (transferencias de capital, endeudamiento, etc.).	
	Observaciones y comentarios	
Por criterios de prudencia, en el cálculo del balance de capital de las Actuaciones de Transformación Urbanística, se recomienda que no se incluya la inversión de los Equipamientos Públicos, toda vez que, en fase de redacción de los instrumentos de ordenación detallada no se concreta todavía, ni el destino definitivo del suelo de Equipamiento, ni tampoco la administración competente que deberá asumir la futura inversión. El cálculo del BCEUE es un indicador de obligado cumplimiento en las Actuaciones de Transformación Urbanística con el objetivo de garantizar su sostenibilidad económica, en términos de capital potencial, directamente vinculada a la ejecución urbanizadora y edificatoria que se estima pueda generar toda Actuación de Transformación Urbanística una vez ejecutada (evaluación <i>ex-ante</i>). El cálculo del BCEUE en fase de seguimiento y evaluación del Plan tiene el carácter de informativo para hacer seguimiento del nivel de sostenibilidad económica, en términos capital real, que va generando toda Actuación de Transformación Urbanística durante su ejecución y una vez ejecutada (evaluación <i>ex-post</i>).		



11.3.- Ficha de Indicadores para Marbella

Estos últimos indicadores de sostenibilidad económica dan respuesta al apartado IV.1.2.5 *Evaluación y Seguimiento del PGOM* incluido en la Memoria Económica del PGOM, al apartado 6 del artículo 22. *Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano* del TRLS2015, y al apartado 2 del artículo 3 *Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad económica y ambiental* del RVLS.

I. ANEXO: GLOSARIO DEL SISTEMA DE INDICADORES

Actividades de proximidad: Las actividades de proximidad son aquellas actividades económicas de uso cotidiano que el ciudadano utiliza casi a diario y que, por ello, es importante que se encuentren en un radio de acción cercano a su residencia. Se engloban dentro de esta categoría las actividades clasificadas en los sectores de la alimentación, libros y periódicos y productos químicos y farmacéuticos.

Se consideran actividades de proximidad, la venta de:

- | | |
|---|---|
| (1) pan. | (8) productos farmacéuticos. |
| (2) pescado. | (9) prensa. |
| (3) productos cárnicos. | (10) papelería. |
| (4) fruta-verdura. | (11) tienda/taller de bicicletas, patines, etc. |
| (5) productos variados en supermercado. | (12) tienda de informática. |
| (6) productos variados en pequeño comercio-hogar. | (13) ferretería. |
| (7) ultramarino, herbolario, minimarket. | |

Nota: Aquellos supermercados que incluyan pan, pescado, productos cárnicos, fruta-verdura, se consideran que sirven a 5 categorías de Actividades de proximidad.

Para la localización de las distintas actividades se ha tenido en cuenta las siguientes fuentes:

- Base de datos "Registro Urbano" perteneciente al Sistema de Información Territorial de Marbella (SITMA).
- Base de datos de la Delegación de Turismo del ayuntamiento de Marbella.
- Datos obtenidos por la Oficina del PGOM a partir de la herramienta Google Earth.

Espacio público de estancia: Es aquel espacio de carácter público y accesible que, por sus características morfológicas y funcionales, permite en distinto grado, la interacción entre personas o la interacción de éstas con el entorno: espacios verdes, plazas, calles de peatones, espacios interiores de manzana, bulevares, ramblas y aceras mayores de un ancho específico (5 m) que permiten que dos personas puedan pararse a establecer un diálogo sin estorbar el paso de los peatones.

N.º habitantes:

- **Población oficial:** número de habitantes a 1 de enero del año en el que se proceda al cálculo del indicador según los datos publicados por el IECA (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía) del Padrón Municipal de Habitantes. La población oficial más actualizada según el IECA del año 2022 es de 150.725 hab.
Este dato siempre está referido al término municipal.
- **Población derivada de las viviendas previstas o existentes** = 2,4 hab./viv. (coeficiente establecido en la Disposición adicional primera RLSTA para las viviendas previstas, también aplicado por el PGOM para las existentes) × n.º viviendas (previstas según los instrumentos de planeamiento o existentes, según datos de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Hacienda del Gobierno de España).

Este valor se puede calcular para cualquier ámbito espacial de referencia (Ámbito de transformación urbanística, Ámbito funcional o Término Municipal) tanto existente como propuesto.

- **Población estimada.** Se define como la suma de la población permanente más la población estacional. Se puede decir que es el valor que más se aproxima a la población real existente en un momento determinado. Debido a la dificultad de poder determinar la población estacional de forma directa, se recurre a la estimación de la población total por correlación directa con los datos mensuales de recogida de R.S.U.. Para ello se ha empleado el estándar de 1,34 kg/hab-día. Ambos datos han sido proporcionados por la Delegación de Limpieza del Ayuntamiento de Marbella referidos al término municipal.

Este valor refleja la situación actual en el ámbito espacial de referencia.

- **Población permanente.** Se asimila a la oficial y se considera constante a lo largo del año. En los casos donde es necesaria su desagregación espacial, se considera el n.º de habitantes de la Base de Datos Longitudinal de Población de Andalucía (BDLPA) a la fecha más actualizada que parten de la localización de la dirección postal donde reside cada uno de los habitantes de Andalucía, representados en una malla regular formada por celdas cuadradas de 250 m. de lado, del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. A partir de estos datos se realizan los ajustes necesarios basándose en la realidad existente por la Delegación de Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanizaciones del Ayuntamiento de Marbella.

Este valor refleja la situación actual en el ámbito espacial de referencia.

Los datos empleados en los cálculos del PGOM han sido los correspondientes al año 2019.

- **Población estacional.** Corresponde a la suma de la población albergada en los establecimientos de turismo reglado, (suma de las plazas en hoteles, camping, albergues y apartamentos turísticos) más la población estacional de segunda residencia.

El número de plazas en establecimientos de turismo reglado, se obtiene de la Delegación de Turismo del Ayuntamiento de Marbella.

La población en segunda residencia se obtiene descontando de la población estimada la población permanente y la que se alberga en los establecimientos de turismo reglado.

Este valor refleja la situación actual en el ámbito espacial de referencia.

- **Población estimada media.** Media en el periodo temporal de cálculo de la población estimada del ámbito espacial de referencia incluyendo los habitantes permanentes y los estacionales.

Este valor refleja la situación actual en el ámbito espacial de referencia.

- **Población estimada punta.** Población estimada para el período de máxima ocupación.
Este valor refleja la situación actual en el ámbito espacial de referencia.

N.º viviendas.

Calculado a partir de los datos de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Hacienda del Gobierno de España sobre los que se elaboran una serie de correcciones por parte de la Delegación de Ordenación del Territorio, Urbanizaciones y Vivienda del Ayuntamiento de Marbella, para ajustarlos a la realidad observada. Las 97.242 viv. que aparecen en este documento corresponden al año 2019.

En nuevos desarrollos el n.º de viviendas vendrá establecido en el instrumento de ordenación detallada.

Superficie de cálculo del ámbito de las Actuaciones de Transformación Urbanística.



El ámbito de delimitación de Actuaciones de Transformación Urbanística incluye los terrenos correspondientes a los SSGG adscritos. Para el cálculo de los indicadores la superficie de dichos SSGG no se tendrá en cuenta en el cálculo de los mismos.

Y para el cálculo del Indicador de Compacidad Absoluta, no se considerará tampoco el volumen y el suelo destinados a la reserva de la dotación local de Equipamientos, dado que será el POU el que determine el tipo de Equipamiento a implantar en función de las necesidades de la zona (por lo que no es posible establecer un volumen, difiriendo mucho el volumen relativo a un Equipamiento educativo que a determinados Equipamientos deportivos) y además, permite a lo largo del tiempo su adaptación a dichas necesidades.

Superficie del Ámbito Funcional.

Es la superficie total del ámbito funcional.

Superficie antropizada del Ámbito Funcional.

La superficie de suelo transformado dentro de un ámbito funcional y, por tanto, excluyendo los vacíos, los suelos en desarrollo del planeamiento vigente y las grandes vías de comunicación.

Superficie construida en m²t. Información obtenida de los datos de la Dirección General del Catastro o de los instrumentos de ordenación detallada según el caso.

Volumen edificado: se obtiene a partir de la información (superficie construida y altura de la edificación), de los datos de la Dirección General del Catastro o de los instrumentos de ordenación detallada según el caso. Se multiplica la superficie construida por la altura, estimando 3,5 m. por planta.

En el caso de usos productivos y de servicios, si el volumen es de una planta, se considera una altura de 7,5 m y 6,0 m respectivamente, y si es de dos o más plantas, se considerará una altura de 5,0 m por planta.





TÍTULO 12. LAS PROPUESTAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN GENERAL

12.1.- SOBRE EL ALCANCE Y CONTENIDO DEL PRESENTE TÍTULO

El presente título supone una plasmación concreta de las determinaciones contenidas en: los objetivos estratégicos previstos en el Título 3; los criterios de intervención en la ciudad existente recogidos en el Título 8; las estrategias para las Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico del Título 9 y por último, el Sistema de Indicadores Urbanísticos de Sostenibilidad recogidos en el Título 11.

Las propuestas son de diversa índole y afectan indistintamente al Suelo Urbano y al Suelo Rústico.

En definitiva, el presente título consiste en determinar qué intervenciones podrían acometerse para dar cumplimiento a los objetivos estratégicos planteados en el presente PGOM y conseguir el modelo urbano territorial propuesto, así como la evolución del modelo urbano territorial a medio y largo plazo.

Para el desarrollo de las propuestas se procede a la división del término municipal en seis ámbitos territoriales: San Pedro Alcántara, Nueva Andalucía, Naüeles, Marbella, Río Real y las Chapas.

Las propuestas se dividen en dos grandes grupos. Un primer grupo denominado **Propuestas Transversales**, dan cumplimiento a los objetivos estratégicos definidos en el Título 3 y toda intervención que se realice, tanto en la ciudad existente como en los nuevos desarrollos, deben dar respuesta a las mismas en la medida que les afecte. Estas propuestas cuando afectan al Suelo Urbano podrán ser desarrolladas o puntualizadas por el Plan de Ordenación Urbana.

Un segundo grupo denominado **Propuestas Concretas**, actuaciones que se plantean en cumplimiento de las previsiones expuestas al inicio del presente título, es decir, y según su alcance y contenido, a los criterios para la intervención en la ciudad existente o las estrategias para las Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico y que a su vez, dan cumplimiento a los objetivos estratégicos y al Sistema de Indicadores Urbanísticos de Sostenibilidad.

Esto no quiere decir que estas propuestas sean las únicas fórmulas de intervención, pues es posible que mediante otras que se desarrollen en cumplimiento del presente PGOM pueda alcanzarse igualmente los objetivos pretendidos, pero sí es la forma que el presente PGOM ha encontrado para alcanzar su finalidad.

Título 12. Las Propuestas Estratégicas del Plan General

Con estas propuestas no se agota en absoluto el desarrollo del PGOM, puesto que, por un lado, la concreta intervención en la ciudad existente al tratarse de Suelo Urbano debe acometerse en el POU y por otro lado, la delimitación de ATU-NU en el Suelo Rústico debe responder a las estrategias para las Actuaciones de Nueva Urbanización recogidas en el Título 9 de la presente Memoria de Ordenación y las Actuaciones Extraordinarias también pueden desarrollarse en cumplimiento del Título 4 de la Normativa.

Dentro de este grupo, a su vez, se puede diferenciar:

A. Propuestas concretas de regeneración urbana en Suelo Urbano. Son aquellas propuestas que por su escala tienen o pueden tener rango ciudad y condicionan de alguna manera el modelo de ciudad. Estas actuaciones se identifican en el PGOM a nivel de recomendaciones, correspondiendo al POU establecer criterios y directrices para su delimitación y ordenación.

Son propuestas que por su entidad, suponen una verdadera regeneración de la ciudad existente y vienen principalmente a **dar respuesta a las necesidades de nuevos usos y a resolver los déficits** históricos que, en equipamientos, servicios e infraestructuras, presentan los núcleos urbanos y las urbanizaciones residenciales.

B. Para completar la malla urbana en Suelo Rústico. Son aquellas actuaciones que se consideran estratégicas para presentar nuevas funciones en la ciudad, al tiempo que puedan servir de apoyo para revertir esas disfunciones antes comentadas. El presente PGOM prioriza en Suelo Rústico las actuaciones destinadas a **completar la malla urbana** existente.

El presente PGOM, haciéndose eco de la exigencia contenida en el art. 4.2 LISTA que establece como principio la ocupación sostenible del suelo, ha optado por no delimitar Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en el Suelo Rústico. Esta decisión se fundamenta en la apuesta firme del presente PGOM por potenciar y revitalizar la ciudad existente, tal y como indica el art. 61.1 LISTA.

De tal manera que se prioriza la renovación de los suelos transformados que se encuentran en desuso o degradados, así como la compleción de la trama urbana existente con los vacíos del Suelo Urbano frente a procesos de transformación urbanística de suelos rústicos que supongan una nueva urbanización o extensión de los núcleos existentes.

Ahora bien, para dar cumplimiento a los objetivos previstos en el PGOM se es consciente de la dificultad que supone actuando únicamente en el Suelo Urbano dada las disfunciones que, en algunos puntos, se han detectado en la ciudad existente. En efecto, se antoja complicado que esas disfunciones sean corregidas con la intervención en la ciudad existente, sin proceder a transformar en algunas zonas el Suelo Rústico.



En consecuencia, se plantean estas actuaciones que vienen a completar la malla urbana suponiendo una nueva urbanización en continuidad con la ciudad existente.

C. Otras intervenciones singulares en Suelo Rústico. Son actuaciones que son susceptibles de convertirse en verdaderos polos de centralidad, bien por ser soportes de nuevos desarrollos turísticos, bien por ser susceptibles de albergar nuevas funciones. Estas propuestas se conciben como ámbitos que, bien, por su posición en el territorio que sirven de charnela entre ámbitos antropizados, producen el cosido de la trama urbana con otras funciones urbanísticas que revierten el monocultivo residencial imperante en el territorio, bien por su capacidad para albergar principalmente usos que se pueden considerar estratégicos porque escapan de los usos tradicionales del territorio, sirven para completar las propuestas estratégicas contenidas en el presente Título.

En cuanto a los desarrollos turísticos, siguiendo las determinaciones del POTCSO en redacción:

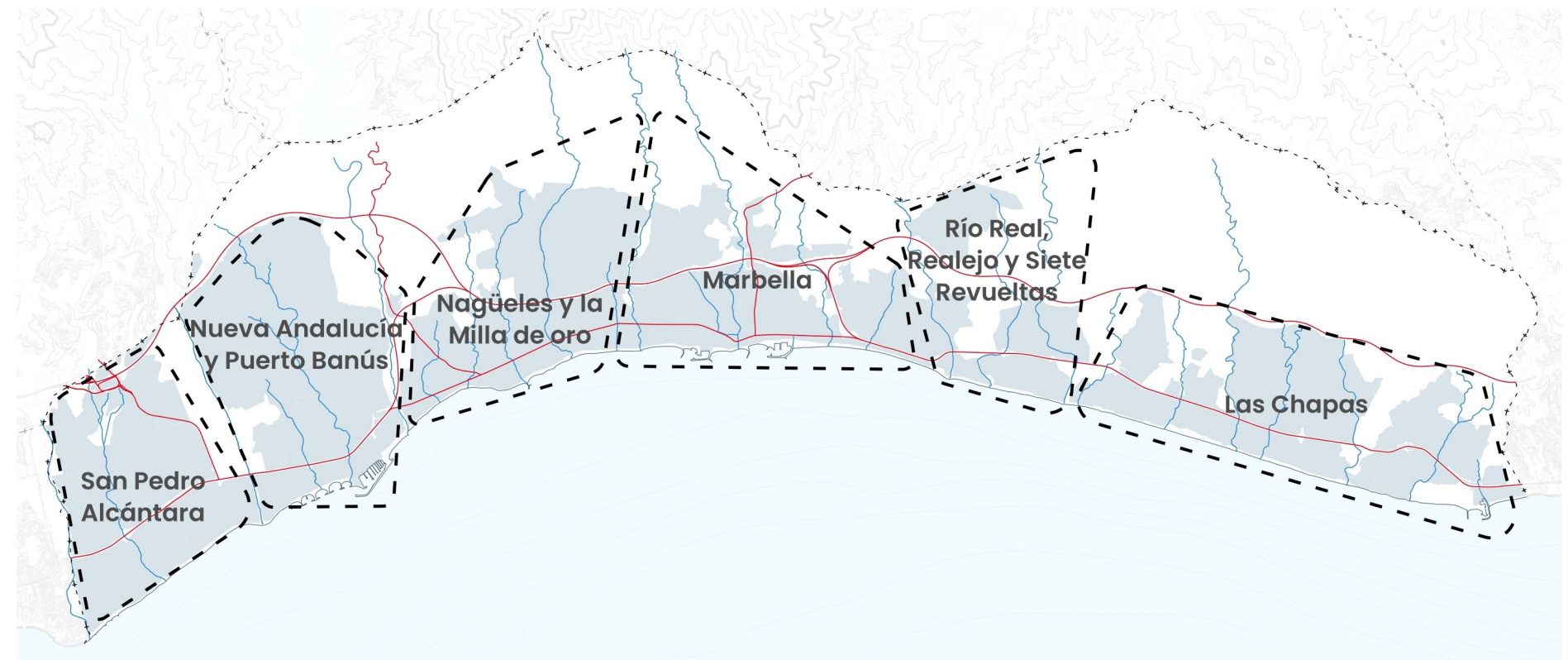
“el objetivo de la ordenación que se persigue es conformar “complejos edificatorios integrales” capaces de generar nuevas imágenes representativas, caracterizados por una concentración de usos diversos, que, además de reequilibrar funcionalmente el monocultivo turístico-residencial dominante en estas zonas del territorio de la aglomeración costasoleña, refuercen el proceso de residencialización permanente que marcan las tendencias analizadas en las dos últimas décadas, al mejorar sustancialmente los indicadores de habitabilidad existentes hoy día, garantizando la presencia de funciones complementarias a la residencia en posiciones razonablemente próximas, reduciendo la necesidad de desplazamientos cotidianos obligatorios en transporte motorizado privado y fomentando el uso del transporte público en los desplazamientos de largo recorrido a lo largo de la ciudad lineal del litoral de la Costa del Sol Occidental.

La propuesta de ordenación que se plantea es “incorporar formas de alojamiento turístico en detrimento de la vivienda vacacional e incrementar la oferta de actividades complementarias terciario, comerciales y equipamientos privados- y habilitar, mediante cambios selectivos de la ordenación pormenorizada, parcelas localizadas en proximidad a los puntos de intercambio modal del “Bulevar Metropolitano”.

Cualquiera de estas actuaciones estratégicas podrán desarrollarse en algunos supuestos mediante una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización y en otros supuestos serán Actuaciones Extraordinarias en el Suelo Rústico. Estas actuaciones aun cuando se

desarrollen en el Suelo Rústico no serán aisladas en el territorio sino que alguna manera, tendrían que estar en conexión con la ciudad existente, de manera que estas actuaciones sirvan para poner en valor la ciudad y revertir en la mejora de la ciudad existente.

D. Integración de agrupaciones irregulares. Son actuaciones, bien por su colindancia y aptitud para dotarse de una estructura urbana, son compatibles con el modelo de ordenación propuesto; bien porque, no siendo colindantes con el Suelo Urbano se consideran compatibles con el modelo de ordenación propuesto, y son susceptibles de incorporarse a la ordenación tal y como establece el art. 416 RLISA, mediante la delimitación de una Actuación de Transformación Urbanística en el Suelo Rústico aun cuando estén en una situación desvinculada de los núcleos urbanos existentes.



12.1.1.- SAN PEDRO ALCÁNTARA: IDENTIDAD PROPIA

La zona de San Pedro Alcántara engloba el ámbito territorial ubicado al oeste del municipio cuyo origen fue la implantación de la Colonia agrícola del Marqués de Duero en 1860. Posteriormente, la actividad económica pasó del sector agrícola al sector turístico, con la implantación de la urbanización Guadalmina y poco después, al sur de la carretera N-340, las de Cortijo Blanco, Linda Vista, Los Ángeles, Las Petunias, ...

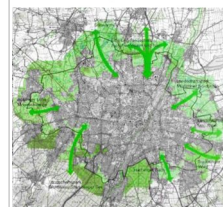
El anillo norte está conformado por asentamientos dispersos vinculados al medio rural en torno a tres núcleos secundarios, Las Medranas, Fuente del Espanto y El Salto, y la zona diseminada de Valle del Sol. Al sur, se encuentra el relativamente nuevo desarrollo de Nueva Alcántara, que comenzó a urbanizarse en los años 90. Tras pasados 30 años aún siguen numerosas parcelas sin edificar, en un desarrollo marcado por grandes avenidas y un gran protagonismo concedido al vehículo privado.

Tampoco se debe olvidar su casco histórico y el polígono industrial.

El resultado de todos los diferentes procesos de transformación es una zona de gran complejidad: un núcleo urbano potente y denso con distintas realidades e identidades orbitando sobre él.

Desde el Plan, bajo la intención de cohesionar estas piezas urbanas aunque manteniendo la identidad en cada una de ellas, se proponen las siguientes **propuestas estratégicas** en la ciudad existente:

P.E.-01: Materializar el anillo verde San Pedro Alcántara



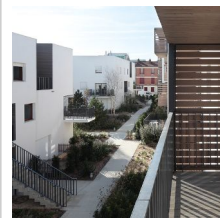
Acondicionamiento de recorridos de preferencia peatonal y ciclista para la conexión entre las diferentes áreas de San Pedro Alcántara y el núcleo: arroyo del Chopo, Parque Las Medranas, Bello Horizonte III, El Gamonal, El Salto, Polígono Industrial, Parque de las 3 culturas, Avenida Fuente Nueva, Trapiche de Guadaiza. Calle San José (Parque Eucalipto), Calle Potera, Calle Córdoba, Avenida Marqués de Duero, Avenida del Mediterráneo y Paseo Marítimo.

P.E.-02: Protección paisajística del embalse de las Medranas



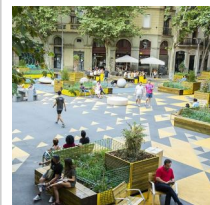
La transición entre el ecosistema natural y el espacio urbanizado y su tratamiento es primordial en las directrices del plan. Aquí se destaca la Protección paisajística del entorno del embalse de Las Medranas así como su integración en la ciudad.

P.E.-03: Integración urbana del medio rural



La integración urbana de los asentamientos en torno a los núcleos secundarios de Las Medranas, Fuente del Espanto, Valle del Sol y El Salto. Los proyectos deberán respetar el carácter de los núcleos tradicionales, incorporando nuevos espacios de centralidad que aumenten la compacidad y la complejidad y que corrijan las carencias dotacionales que presentan actualmente. Las zonas libres de edificación en esta zona se deben concebir como espacios donde se combinan la función paisajística, productiva, ecológica y recreativa al servicio de la ciudad. Son áreas de interconexión entre diferentes bolsas de suelo transformado, y que favorecerán a la cohesión de la parte del Gamonal y de Bello-Horizonte III con el núcleo central de San Pedro Alcántara.

P.E.-04: Regeneración urbana



En el marco de la sostenibilidad, la regeneración urbana es el motor del cambio urbanístico. El objetivo sería el de una ciudad de proximidad, organizada en diferentes barrios o ámbitos funcionales donde se establezca una jerarquía viaria para que el peatón sea el protagonista y todo se estructure a la escala del mismo.

Las nuevas propuestas regeneradoras deberán contar con espacios de relación, plazas de gran complejidad donde se combinen usos residenciales, dotacionales, de actividad económica y espacios para la innovación urbana (incubadoras de empresas, centros de coworking, talleres de creatividad...). Respetando el carácter e identidad de cada zona, en especial en los núcleos tradicionales.

P.E.-05: Recualificar el litoral y revalorizar el patrimonio cultural



La basílica Vega del Mar y las Bóvedas son elementos claves del patrimonio histórico y cultural de San Pedro Alcántara. Deben ponerse en valor y vincularse con su entorno paisajístico. A ello se unirá la puesta en valor de las playas.

P.E.-06: Mejorar la conectividad y accesibilidad



Son varias las intervenciones clave para mejorar la conectividad y accesibilidad en San Pedro Alcántara, así como su articulación con Nueva Andalucía y Estepona: la conexión San Pedro Alcántara – Estepona sobre el río Guadalmina; conexión viaria alrededor del embalse, conectando Valle del Sol, con las zonas del arroyo El Capitán y del arroyo Zangarilla, Bello Horizonte III y el Camino de Las Medranas y por último la conexión este-oeste dando continuidad a la Avenida Jorge Guillén y tres viales de nueva conexión sobre el río Guadaiza. Asimismo se propone mejorar la intermodalidad con varios aparcamientos disuasorios en las proximidades del enlace de Guadalmina e intermodales en el entorno de la carretera de ronda próximos a equipamientos como el nuevo intercambiador de bus junto al enlace de San Pedro Alcántara o el del área polivalente de la Finca la Caridad.

Desde el punto de vista de la conectividad y accesibilidad urbana logística resulta idónea por su ubicación la implantación de un Centro Logístico junto al actual Polígono Industrial de San Pedro Alcántara desde el que desplegar una movilidad logística sostenible.

Por último, se consideran clave las actuaciones tendentes a limitar el tráfico de paso por el centro, toda vez que la futura delimitación de ZBE impulsarán una regeneración del espacio público interior para dar acomodo a los modos sostenibles de movilidad.

Se indican los objetivos generales que, de manera directa, están implicados en cada una de las propuestas estratégicas:

Marbella verde ● Marbella ordenada ● Marbella diversa ●
Marbella inclusiva ● Marbella eficiente ● Marbella conectada ●

I. INTERVENCIONES PUNTUALES

A. De regeneración urbana en Suelo Urbano

A. **Arroyo del Chopo.** Vacío relevante junto con los terrenos no acondicionados del antiguo sector URP-SP-2, que deberán resolver los problemas de conectividad que presenta la zona, recualificar la zona



verde paralela al arroyo e integrar la edificación existente como equipamiento preservando la identidad.

- B. **El Ingenio.** Representa un área de oportunidad para la renovación de esta zona tanto por la ubicación, nexo entre las urbanizaciones más turísticas de la parte sur de la carretera con el centro histórico, como por la necesidad de preservar su propia identidad e historia. En la actualidad, cuenta con vacíos y espacios libres de edificación y una mezcla de usos, residencial, terciario e industrial, destacando el uso residencial respecto a los demás.
- C. **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.
- D. **Jorge Guillén.** Nueva área de centralidad en el entorno del Palacio de Deportes conectada con el vacío del antiguo sector URP-SP-6 y la zona donde se instala el mercadillo.
- E. **Camino de La Granadilla.** Esta intervención en la frontera noroeste del término municipal, es una pieza clave para la trama urbana, ya que servirá de espacio de centralidad y relación para la parte norte de Guadalmina y sur de Valle del Sol, incorporando usos diferentes al residencial, conectando con Estepona y resolviendo el borde con el río Guadalmina.

Además de la ejecución del Sistema General Viario de conexión este-oeste, los sistemas locales se ubicarán en el cruce de esta vía con el Camino de la Granadilla, generando una plaza en el cruce y resolviendo recorridos peatonales arbolados entre este camino y el río Guadalmina. Como equipamientos de proximidad, acordes para la población que reside en estos ámbitos funcionales, se deberá preservar espacio para usos deportivos y culturales, así como espacios de juego para niños y lugares de encuentro para personas mayores.

Se propone una ordenación que responda a unas densidades medias mejorando la compacidad pero respetando las características del entorno urbano circundante. El porcentaje de edificabilidad de uso residencial no deberá ser superior al 80% de la edificabilidad prevista en la actuación, incluyendo viviendas de distintos tamaños y categorías, comercio, oficinas e incluso talleres y pequeños equipamientos.

B. Para completar la malla urbana en Suelo Rústico

Se ha identificado una propuesta en Suelo Rústico prioritaria que viene a completar la propuesta de Camino de la Granadilla del Suelo Urbano, por lo que se ha mantenido el mismo código de identificación (E).

C. Otras intervenciones singulares en Suelo Rústico

Dado la escasa presencia de Suelo Rústico en el ámbito de San Pedro Alcántara, en el que sólo queda por ocupar la zona este del ámbito.

- F. **El margen oeste de Guadaiza.** En esta posición se encuentran dos áreas diferenciadas, una al sur que se describe a continuación y la situada al norte en la que se localiza una agrupación de viviendas irregulares.

En la zona sur, se localiza el ámbito estratégico de conexión entre San Pedro Alcántara y Nueva Andalucía, que posibilita la interrelación de estas dos zonas territoriales y la recualificación ambiental del río Guadaiza, así como la integración en la malla urbana de los Sistemas Generales de Equipamientos: Área Polifuncional San Pedro Alcántara, Estadio Municipal San Pedro Alcántara y el instituto de enseñanza secundaria IES Vega del Mar.

El desarrollo de esta zona presenta un gran potencial por su localización respecto a las áreas urbanas de San Pedro Alcántara y Nueva Andalucía, pero está condicionada por ser una zona vulnerable frente a las avenidas e inundaciones. Por tanto, su desarrollo deberá prever la ejecución de la regeneración ambiental necesaria para corregir el riesgo que presenta.

Para asegurar la integración en la ciudad existente, la propuesta además deberá solucionar la brecha que supone la antigua A-397, mediante el acondicionamiento de la vía como calle urbana, y conexiones peatonales hacia la calle Alegría, ejecutar los viales y los nudos estructurales este-oeste previstos en el PGOM de conexión entre San Pedro Alcántara y Nueva Andalucía, uno al norte, conectando la calle Santa Leonor con la Calle Gabriel García Márquez, y otro al sur, dándole continuidad a la avenida Oriental hasta la zona de Altos del Rodeo-Lorcrimar.

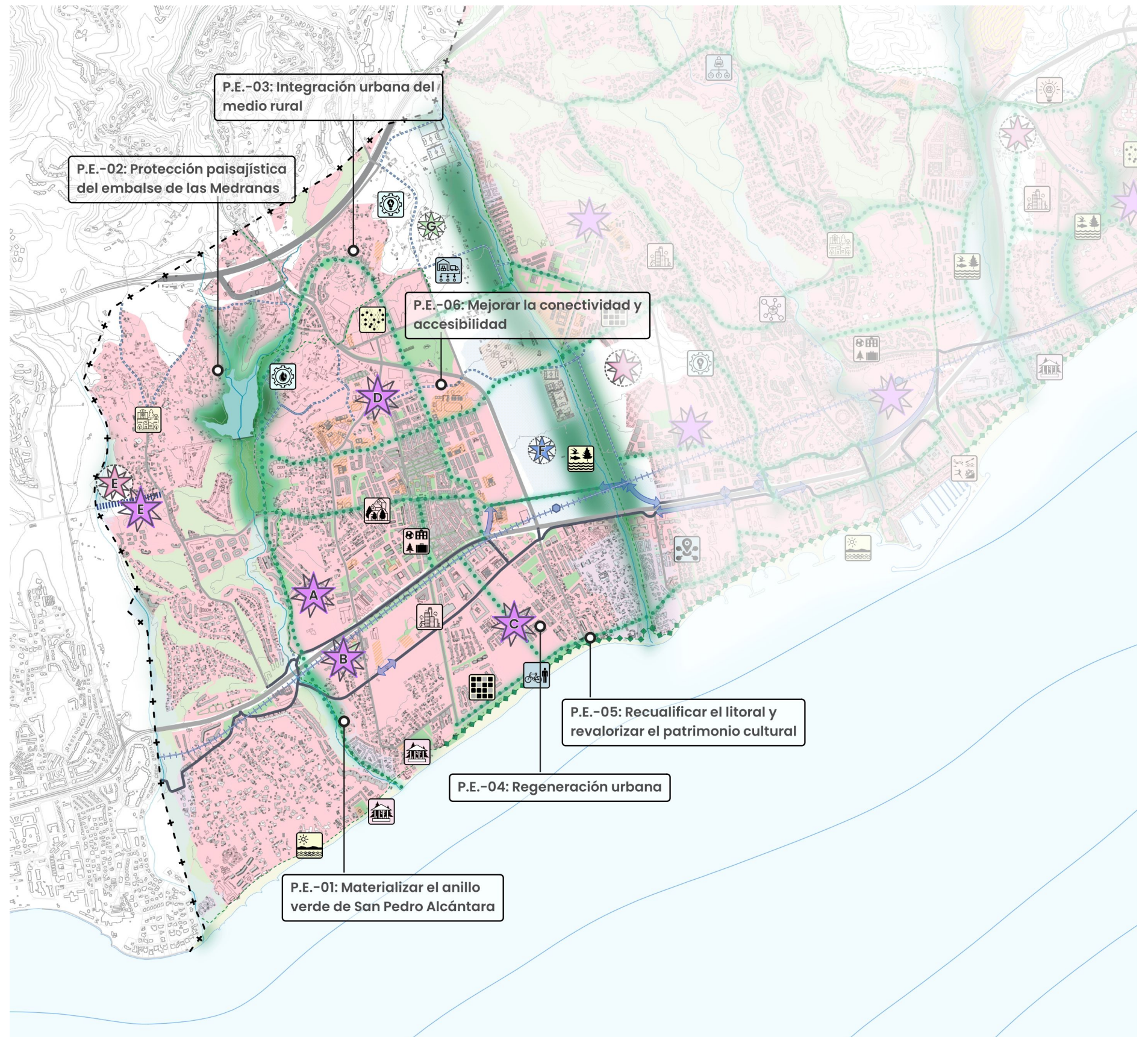
La recualificación ambiental que supondría la actuación deberá contemplar la ejecución de un gran parque fluvial, desplazando el vial actual denominado “Diseminado Polígono 27”, que impide la conexión con el río Guadiza.

Por estas características potenciales se identifica esta área como localización estratégica de recualificación ambiental y de futura conexión entre áreas territoriales.

D. Integración de agrupaciones irregulares

- G. **El Potril.** Al norte de la margen derecha del río Guadaiza, se localiza una agrupación irregular compatible con el modelo de ordenación propuesto de viviendas identificadas como el Potril, donde se podrá delimitar una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización que integre dicha agrupación.





12.1.2.- NUEVA ANDALUCÍA Y PUERTO BANÚS: LA CIUDAD PLANIFICADA

Entre los ríos Verde y Guadaiza se encuentra Nueva Andalucía, resultado del proyecto iniciado en 1962 para la construcción de la “Ciudad Parque de Turismo de Andalucía la Nueva”, del promotor José Banús. Se situó sobre una extensión agrícola de 6.000.000 m² en la que predominaban los cultivos de naranjas, caña de azúcar y olivos. Se organizaron 12 supermanzanas diferenciadas, con usos residenciales, hoteles, campos de golf, plaza de toros, discotecas y un puerto deportivo, ajustándose a la topografía y al paisaje.

Actualmente, esta parte de la ciudad responde a esa zonificación planificada. El núcleo de La Campana, donde se concentra la mayor parte de la población permanente (y que ha sido ampliado recientemente); las urbanizaciones residenciales en torno a los tres campos de golf: Los Naranjos, Las Brisas y Aloha; la Colonia El Ángel que recuerda el pasado agrícola de la zona y, por último, Puerto Banús que es el centro de actividad económica.

La zona cuenta con 3 áreas residenciales caracterizadas por usos específicos: un creciente núcleo de población con densidad suficiente para albergar una ciudad de proximidad; urbanizaciones de baja densidad vinculadas al golf y Puerto Banús: un potente núcleo de actividad comercial y de ocio, en el que además se propone su ampliación.

Como **propuestas estratégicas** se proponen las siguientes:

P.E.-01: Recualificación ambiental



Recualificar ambientalmente las zonas verdes existentes, Pantano Viejo del Ángel y Lago de las Tortugas, y dotar a la zona de La Campana de un gran parque urbano en el margen este del río Guadaiza, así como conectar todas estas áreas libres con recorridos peatonales y ciclistas, que conformarán la malla verde de Nueva Andalucía.

El río Benabolá es una oportunidad para la conexión norte-sur y juega un papel fundamental en recualificación ambiental.

P.E.-02: Consolidar La Campana como núcleo urbano



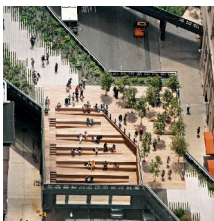
Organización de la ciudad de Nueva Andalucía en ámbitos funcionales dependientes de la centralidad del núcleo de La Campana, con la regeneración del polígono industrial y la expansión urbana, completando la malla, hacia el sur: el desarrollo de “Guadaiza oriental” que conecte con la zona de El Rodeo.

P.E.-03: Nuevos espacios de centralidad



Generar espacios de relación y centralidad, plazas de usos mixtos con dotaciones y actividad económica en las urbanizaciones vinculadas al golf, para poder reducir los desplazamientos motorizados.

P.E.-04: Mejorar la conectividad y accesibilidad



Mejorar la articulación entre movilidad y accesibilidad urbana en el tramo de la A-7 comprendido entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara resulta clave para esta zona, así, además de las propuestas relativas a reordenación de accesos mediante vías de servicio, se debe contemplar la disposición de viales urbanos paralelos a dicha vía que faciliten la conectividad intrazonal y con San Pedro Alcántara sin la obligación de acceder al tronco de la A-7. Los viales urbanos de articulación y conectividad con San Pedro Alcántara a través del río Guadaiza son estratégicos para resolver los problemas de movilidad en la zona. Por último, además de la ejecución de la conexión entre la Urb. Alzambra y la Calle El Califa considera clave la conexión entre la rotonda norte del enlace de Cristamar de la A-7 y la rotonda norte del enlace de Puerto Banús, en cuyo trazado se dispone además de dos aparcamientos que resuelvan las necesidades intermodales en dicha centralidad urbana, toda vez que en un escenario a largo plazo se prevé una estación ferroviaria en la zona.

La mayor parte de la ocupación de suelo en Nueva Andalucía está destinada a viviendas unifamiliares (uso residencial) y al golf. Para

potenciar una ciudad activa y una Marbella diversa, esta última propuesta estratégica va vinculada a diversificar los usos (diversidad programática):

P.E.-05: Extrapolar el potencial de Puerto Banús al resto de Nueva Andalucía



Puerto Banús es la punta de la flecha de nueva Andalucía, sin embargo, actualmente esa flecha está desarticulada. Se deben usar los vectores de excelencia del puerto: escaparate de moda, embarcaciones recreativas, restaurantes... como valores de excelencia que trasladar al resto del territorio.

Se indican los objetivos generales que, de manera directa, están implicados en cada una de las propuestas estratégicas:

Marbella verde ● Marbella ordenada ● Marbella diversa ●
Marbella inclusiva ● Marbella eficiente ● Marbella conectada ●

I. INTERVENCIONES PUNTUALES

A. De regeneración urbana en Suelo Urbano

- A. **La Campana.** Tanto el Polígono industrial como el entorno requieren de una intervención estratégica de recualificación y acondicionamiento de las parcelas dotacionales, así como una nueva urbanización y establecer unas condiciones de ordenación que permitan la modernización del área.
- B. **El Rodeo.** Al igual que Nueva Alcántara, esta zona se ha quedado sin culminar su proceso de transformación y cuenta con numerosos solares vacíos que son una oportunidad para este Plan.
- C. **Holanducía.** Este vacío urbano debido a su localización requiere una especial atención a la hora de desarrollarse. Se extiende al norte de Puerto Banús como una prolongación del mismo brindando oportunidades a un desarrollo amable con los objetivos generales de Marbella diversa; al este cuenta con el arroyo Benabolá y una frondosa vegetación que le permite despuntar en la Marbella Verde.

B. Para completar la malla urbana en Suelo Rústico

- D. **Guadaiza oriental.** Ámbito estratégico de expansión del núcleo central de Nueva Andalucía y que posibilita cerrar la malla urbana entre La Campana y El Rodeo. Posibilita la recualificación de toda la zona con nuevos equipamientos y la dotación de un gran parque en la ribera oriental del río Guadaiza convirtiéndose en un espacio referente de calidad ambiental.

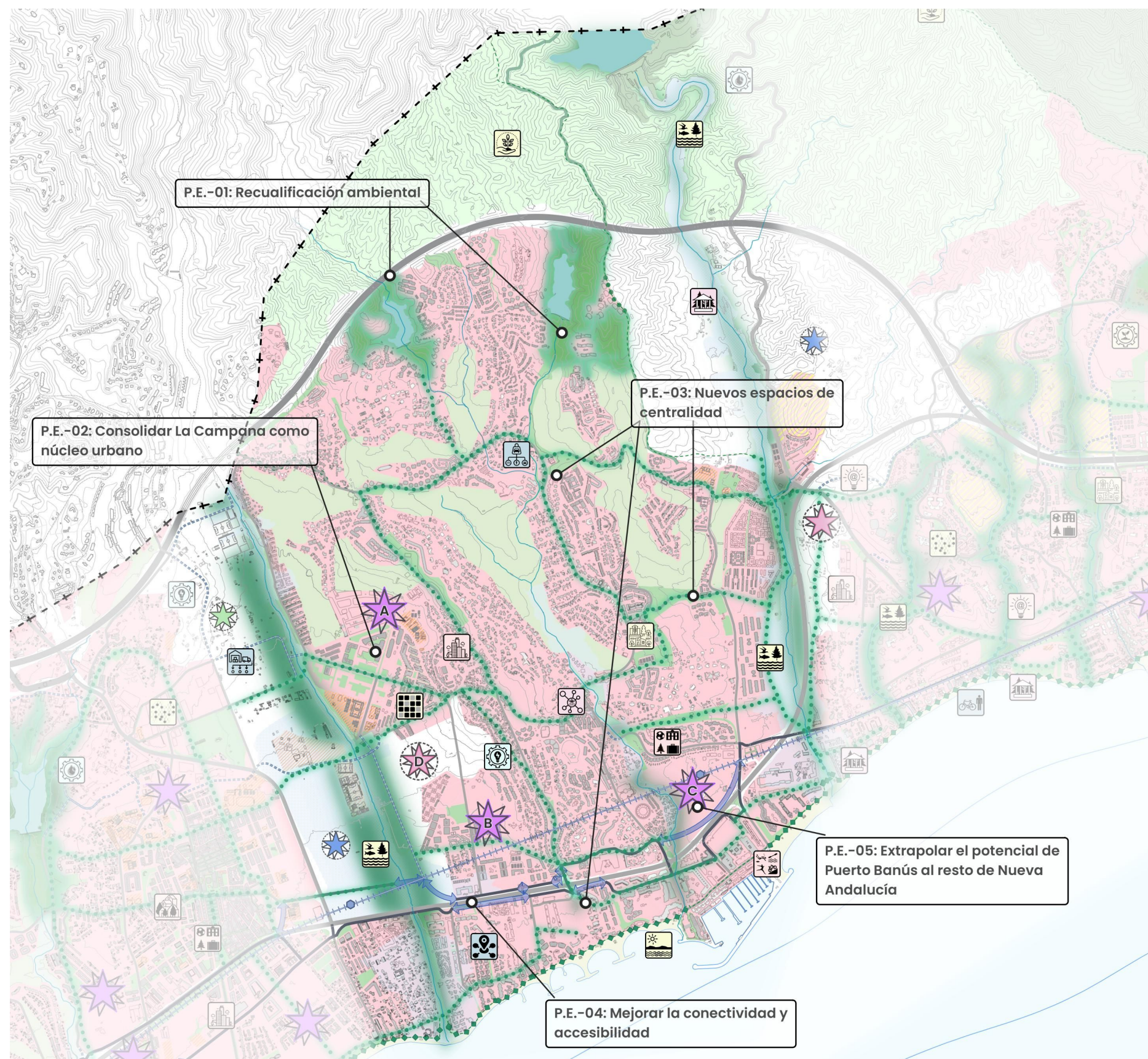


La intervención deberá ejecutar un nuevo eje norte sur paralelo a la calle río Volga y su conexión con San Pedro Alcántara sobre el río Guadaíza, como elementos estructurantes del sistema de movilidad.

Para conseguir los objetivos en esta ciudad, la propuesta de ordenación deberá establecer una densidad alta, limitando la edificabilidad residencial a un máximo de un 75% del total que se proponga, para la implantación de actividades económicas que favorezcan la diversidad de usos y la implantación de actividades de proximidad, mercados, oficinas, comercios, talleres, bares y restaurantes, etc.

Primando la libertad en el diseño se proyectarán edificios que respondan a tipologías y programas de viviendas diferentes, acordes con el entorno y con los diferentes grupos de población que pueda albergar la zona.

Otro de los ejes fundamentales en las intervenciones debe ser el tratamiento del espacio público, para lo que se deberá establecer una jerarquía viaria que limite el tráfico motorizado a las vías principales, localizando aparcamientos y los accesos a garajes próximos a dichas vías para reservar el resto del viario y los desplazamientos al peatón y al ciclista. Se deberán acondicionar conexiones peatonales este-oeste, que hagan accesible a estos nuevos espacios a la población desde la Calle Amapolas y Avda. de Los Girasoles. Además, la vía norte-sur identificada como SG-V49 no deberá ser una barrera entre la trama urbana y el nuevo parque previsto en la ribera oriental del río Guadaiza.



12.1.3.- NAGÜELES Y LA MILLA DE ORO: DISTINCIÓN Y EXCLUSIVIDAD

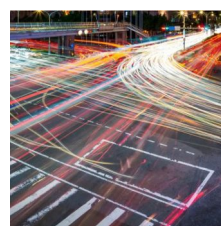
Es el entorno de emblemáticos hoteles como el Hotel Puente Romano, Marbella Club y Don Pepe, de urbanizaciones turísticas históricas con viviendas de grandes dimensiones como Cascada de Camoján, Sierra Blanca o Casablanca, y de grandes complejos residenciales donde se alojan temporalmente casas reales árabes.

Estas piezas urbanas, debido a su distribución espacial, han ido configurando una ciudad dispersa de baja densidad formada por viviendas unifamiliares en urbanizaciones, con escasa conectividad entre ellas, que atiende a la demanda de un sector de la población que busca la intimidad, la privacidad y la excelencia. Además de esta peculiar manera de ocupar el territorio, hay que sumar sectores de suelo que o bien no se han tramitado o que su desarrollo ha quedado bloqueado sin completar la urbanización y/o edificación, contribuyendo a una ciudad dispersa y desarticulada. No obstante, determinadas zonas próximas al límite entre esta zona y la de Marbella (en torno al Palacio de Congresos) se aproximan más a las características de la ciudad de proximidad por la que apuesta el Plan.

Más allá del uso residencial, esta zona se completa con numerosos equipamientos privados incluyendo un museo de arte, residencias de ancianos, centros educativos de alto nivel y clínicas de referencia en el sector sanitario. Además, hay que sumar elementos histórico-patrimoniales como la Villa Romana de Río Verde y la proximidad a las Ruinas de la Concepción. Todo ello hace de Nagüeles un entorno crucial para crear un ecosistema de emprendedores: tecnológicos, artistas, educadores, estudiantes... convirtiendo este entorno en la semilla que lleve a la ciudad a ser cada vez "más universidad", generadora de saber y de capital intelectual.

Se proponen las siguientes **propuestas estratégicas** con la intención de respetar las características residenciales actuales de la zona aunque apostando por aquellos usos de excelencia que permiten ampliar la oferta y convertir la ciudad en un lugar más diverso e inclusivo:

P.E.-01: Mejorar la comunicación en el entorno de la variante de la autovía A-7



En esta zona resulta clave completar la conectividad urbana de los viales existentes en ambos márgenes de la variante de la autovía A-7, a fin de dar permeabilidad a los movimientos tanto en el margen norte como en el sur de dicha vía supralocal.

P.E.-02: Desbloquear el desarrollo de urbanizaciones históricas



Ordenar antiguos polígonos de actuación que no cuentan con ordenación detallada y que desde el POU serán áreas de oportunidad y de mejora urbana, como el Centro Forestal Sueco, La Coneja o El Rocío.

P.E.-03: Dotar de una verdadera infraestructura verde



Dotación de una infraestructura verde realmente conectada y accesible, acondicionando recorridos peatonales y ciclistas, y recualificando los cauces fluviales, Río Verde, arroyo Palomeras, arroyo de la Cruz, arroyo Nagüeles y arroyo de las Piedras. Estos recorridos pondrán en valor el relevante patrimonio natural de la zona.

P.E.-04: Mejorar la permeabilidad del espacio público en el entorno de la travesía urbana antigua carretera N-340

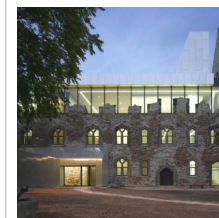


Actuaciones estratégicas desde el punto de vista de la movilidad peatonal y ciclista sería mejorar la permeabilidad transversal en el entorno de la antigua carretera N-340, en la avda. Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe, a fin de disminuir la brecha urbana que representan y mejorar las conexiones peatonales y ciclistas norte-sur.

Cabe señalar como actuación estratégica la integración urbana del tramo de la carretera de Istán que discurre entre las dos vías anteriores.

La última propuesta estratégica se fundamenta en potenciar el carácter no residencial de Nagüeles apoyándose en los equipamientos existentes y en los elementos patrimoniales más relevantes:

P.E.-05: Espacios polifuncionales vinculados al conocimiento



Esta última propuesta estratégica es más funcional que morfológica y pretende fomentar la creación de espacios polifuncionales de relación, de conocimiento y de actividad económica, haciendo posible acercar a la residencia el lugar de formación y de trabajo.

Se indican los objetivos generales que, de manera directa, están implicados en cada una de las propuestas estratégicas:

- Marbella verde ● Marbella ordenada ● Marbella diversa ●
Marbella inclusiva ● Marbella eficiente ● Marbella conectada ●

I. INTERVENCIONES PUNTUALES

A. De regeneración urbana en Suelo Urbano

- A. **Viña Marfil.** Área estratégica para la localización de usos no residenciales en el Ámbito Funcional Carretera de Istán, y para conectar la malla urbana, que se encuentra fragmentada.
- B. **Los Verdiales y entorno del arroyo de las Piedras.** Esta área en torno al Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe incluye partes de diversos ámbitos del planeamiento vigente que no cuentan con ordenación detallada o han sido parcialmente ejecutadas, por lo que presenta carencias dotacionales y de conexión, que deberá resolverse en la ordenación que se proponga.
- C. **La Caridad.** Vacío entre la urbanización La Virginia y Rocío de Nagüeles que debe funcionar como bisagra y área estratégica de conexión, aumentando la complejidad y compacidad de la zona, conectando, tanto norte-sur completando la Avda. Conde Rudi, como este-oeste completando la vía de servicio paralela a la AP-7. La intervención deberá contemplar recorridos peatonales este-oeste integrando como zona verde la zona arbolada ubicada al sur.

B. Para completar la malla urbana en Suelo Rústico

- D. **Cinturón de Nagüeles.** Actuación para resolver el borde norte de Nagüeles hasta el arco de la autovía A-7, a ambos márgenes de la carretera de Istán, uno de los conectores territoriales principales de



acceso a la ciudad central, que deberá dar continuidad a la malla urbana hasta el entorno del Camino de Los Manchones.

Como propuestas del Sistema General viario, se deberá ejecutar un nuevo enlace de la autopista AP-7, sentido Marbella-Málaga, y ejecutar un vial desde ese enlace hacia el este conectando con la calle Sierra de Cazorla que continúa hacia la urbanización La Capellanía, y mejorando el acceso hacia la urbanización Marbella Hill II.

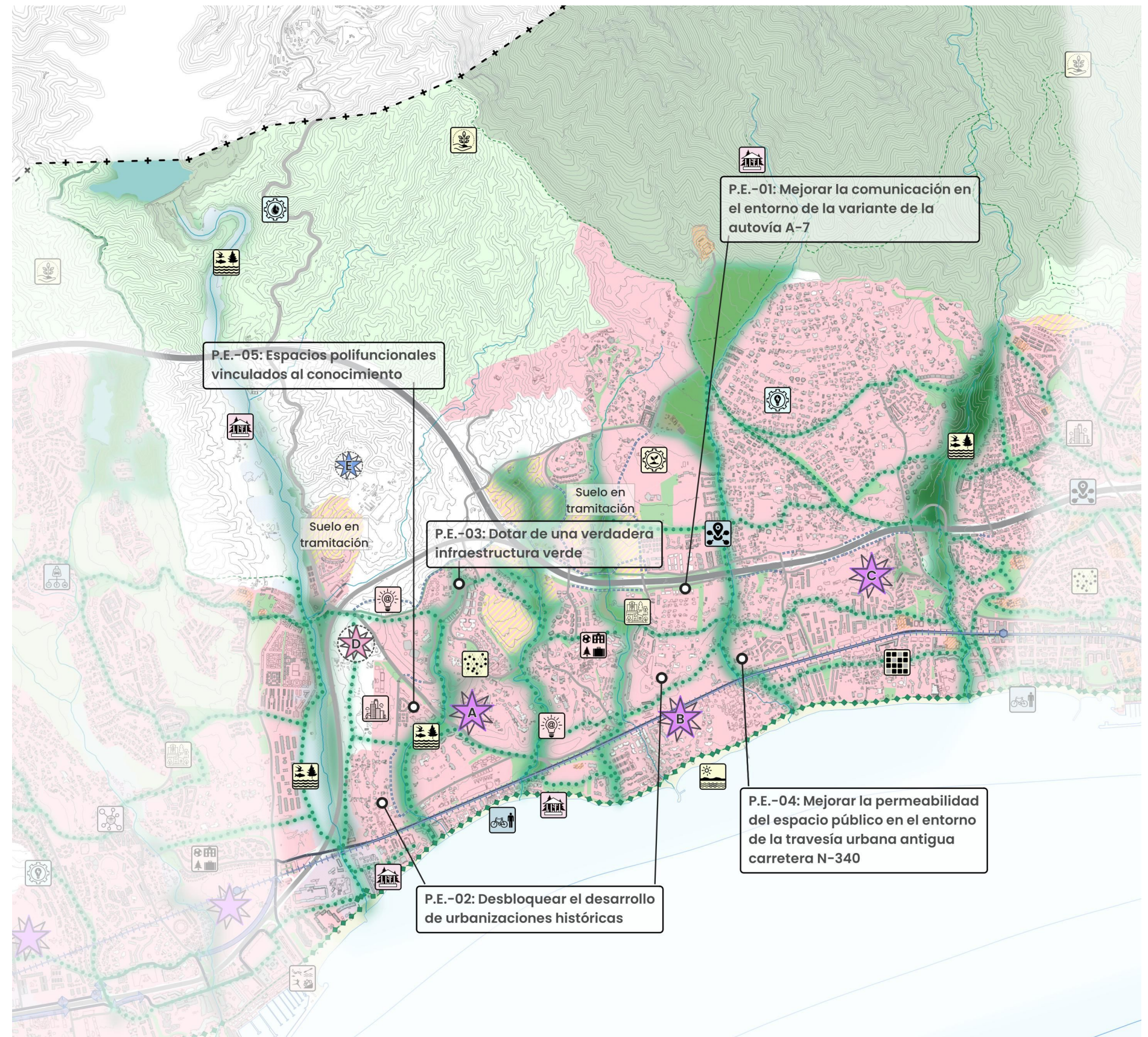
Debido a las fuertes pendientes de la zona la actuación, se deberá justificar la integración en el paisaje, preservando las zonas más elevadas para zonas verdes, e integrando estas en la malla verde con recorridos peatonales que conecten con el resto de zonas verdes y con el tramo de vía pecuaria que discurre por el ámbito. Otra conexión peatonal que deberá mejorar la intervención, será la que conecta con Nueva Andalucía.

Por las características de la zona, se establecen tipologías acordes con las edificaciones del entorno, exentas y con espacios libres privados, donde se integrarán las existentes de la finca La Gitana, Finca Besaya..., Y se proyectarán al menos, tres nodos de centralidad con tipologías abiertas al espacio público y con usos no residenciales (comercio, oficinas, dotaciones...) mejorando la complejidad del ámbito funcional: en el eje del antiguo sector URP-NG-2 Lomas de Río Verde, en su parte sur, colindante con el Centro Forestal Sueco; en el eje de la carretera de Istán; y en el extremo norte, en el cruce con la calle Sierra de Cazorla.

Las densidades acordes con la ordenación propuesta serán medias localizando la vivienda protegida establecida en la legislación vigente en los nodos de centralidad previstos.

C. Otras intervenciones singulares en Suelo Rústico

- E. **Carretera de Istán.** En el Suelo Rústico de Nagüeles puede albergarse alguna actuación estratégica que sirva para dotar de otros usos, especialmente, estratégicos a la zona dominada por el uso residencial, de forma que coadyuve igualmente a la oferta turística del municipio.



12.1.4.- **MARBELLA: PATRIMONIO E INNOVACIÓN**

Esta zona central alberga casi el 50% de la población del municipio desde el arroyo Guadalpín hasta la nueva urbanización de El Pinar. Los objetivos principales para el núcleo de Marbella son cohesionar los diferentes barrios y urbanizaciones, y proyectos para eliminar las barreras que supone el trazado de la variante de la autovía A-7 y la integración de los cauces fluviales como parques urbanos que recualifiquen la ciudad.

Como **propuestas estratégicas** se proponen las siguientes:

P.E.-01: Regeneración urbana de barrios



Regeneración urbana de barrios (Miraflores-Fasampa-Plaza de Toros) para resolver los problemas de aparcamiento en las zonas de tipologías de ordenación abierta, intentando ejecutar edificios de aparcamiento bajo rasante liberando espacios de relación para la ciudadanía. Otro de los objetivos del POU deberá ser mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores de población vulnerable.

P.E.-02: Mejorar la movilidad y conectividad



Mejorar las conexiones interiores entre los barrios del norte con los del centro-sur con actuaciones como el paso inferior sobre la Variante de la A-7. Articular y mejorar los movimientos dentro del núcleo urbano dando capacidades multimodales al viario. Junto a lo anterior la semipeatonalización de la avda. Ricardo Soriano y la reordenación viaria de la travesía Huerta de los Cristales son actuaciones que completan la mejora de la movilidad y accesibilidad sostenibles en la zona. Son clave los aparcamientos urbanos de Avda. Severo Ochoa, Albergue África y zona de Plaza de Toros. Asimismo los disuasorios e intermodales vinculados a la futura estación intermodal de Marbella.

P.E.-03: Eliminar la brecha de la variante de la autovía A-7 entre Valdeolletas-Mirador



Solucionar la brecha que supone la variante de la autopista AP-7 desde la calle El Chaparral hasta el Paseo de las Magnolias, mediante el cubrimiento de la vía supone una actuación integradora desde el punto de vista de la continuidad urbana y mejora del espacio público circundante.

P.E.-04: Parques fluviales conectando la sierra y el mar



Crear una infraestructura verde de norte a sur conectando el mar y la sierra mediante los corredores fluviales. Además, conectarlos de este a oeste con sendas peatonales cualificadas creando una verdadera infraestructura verde.

P.E.-05: Integración urbana de La Ermita y Bello Horizonte



Se propone recualificar el polígono de La Ermita con la integración y puesta en valor del arroyo Segundo y eliminar la barrera de la autovía A-7 con Bello Horizonte, regenerando el tejido urbano existente para que se integren de manera activa como barrios de Marbella y abandonen el carácter monofuncional de ciudad productiva y ciudad dormitorio, respectivamente.

Se indican los objetivos generales que, de manera directa, están implicados en cada una de las propuestas estratégicas:

Marbella verde Marbella ordenada Marbella diversa
Marbella inclusiva Marbella eficiente Marbella conectada

I. INTERVENCIONES PUNTUALES

A. De regeneración urbana en Suelo Urbano

- A. **La Ermita.** Se propone recualificar el polígono industrial, regenerando el tejido urbano existente, convirtiendo el ámbito en un distrito innovador, con una flexibilidad de usos extrema, acompañado de una arquitectura que lo soporte. Residencia, talleres, comercio, todo funcionando al

unísono. Desarrollando actividades vinculadas a la economía verde, que posibilite nuevos nichos de empleo y oportunidades para el tejido empresarial. Impulsar el desarrollo de las actividades industriales hacia la ecología industrial promoviendo ecoparques industriales y espacios especializados en actividades ambientales.

- B. **Centro histórico.** Intervenciones en vacíos del centro histórico y su entorno preservando los valores patrimoniales y reactivando focos de actividad. Desbloquear la situación de los ámbitos delimitados como "Intervenciones singulares del Centro Histórico de Marbella" en el planeamiento vigente.

- C. **Albarizas.** La Consejería de Salud incluye en la Estrategia Regional de Zonas Desfavorecidas de Andalucía la Barriada Las Albarizas, para mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores de población vulnerable, todo ello en coherencia con la Estrategia Regional para la Cohesión Social e Inclusión Social (Intervención en zonas desfavorecidas de Andalucía-ERACIS).

Por tanto, cualquier intervención en esta zona o en el entorno deberá ir encaminada a la recualificación del área, incluyendo la reurbanización de los solares del entorno del bulevar Pablo Raéz, donde se podría plantear una actuación de renaturalización del cauce del arroyo Primero embovedado, para recualificar ambientalmente la zona.

- D. **Arroyo del Tejar.** Ordenar este vacío del antiguo sector Camino Viejo de Ojén, con el objetivo de aumentar la complejidad y compacidad de la zona, la creación de una nueva conexión tanto peatonal como rodada entre la calle Fernando de Zafra y el Camino Viejo de Ojén, así como incorporar a la infraestructura verde el cauce del arroyo del Tejar.

- E. **Camino de Los Molinos.** Reordenación integral de esta bolsa de suelo rodeada de edificaciones con el objetivo de conectar la urbanización El Real y El Pinar I y II con el Camino Cristo de Los Molinos. Acondicionamiento de cauce del arroyo Paloma (del Pozuelo o Payona) y obtención de zona verde en continuidad con los espacios libres colindantes favoreciendo la biodiversidad.

Con la intervención se pretende el aumento de la compacidad y complejidad del área, Conexión este-oeste en continuidad con la Urbanización Golf Río Real y El Real y conectividad de parcelas dotacionales mediante recorridos peatonales (Polideportivo Bello Horizonte - Arroyo Paloma).

B. Para completar la malla urbana en Suelo Rústico

En la **zona norte**, el objetivo prioritario para los suelos que completan la malla urbana entre la Carretera de Ojén y los barrios de El Trapiche-Torrecilla, es la conexión del Sistema General de Puerto Rico con el núcleo urbano a través de la recualificación ambiental del arroyo de Las Represas. Esta conexión ambiental es la oportunidad para conseguir una ciudad que conecta su mar con su sierra, creando un corredor ecológico.



F. **Chorraero y Bajos de Huerta del Prado.** La ordenación de estos suelos viene condicionada por las fuertes pendientes y por el recorrido del cauce del arroyo de Las Represas, pero es un desarrollo necesario para vertebrar la malla urbana entre el Trapiche y la zona de La Torrecilla y La Cañada.

Objetivo prioritario es dar continuidad al sistema viario y a la infraestructura verde así como integrar las singularidades naturales existentes en el espacio urbano. Se proponen como Sistema General Viario, la conexión desde la Calle Los Juncos hasta la rotonda de La Cañada y por el norte, desde La Montúa hasta el cementerio. Otra conexión que se deberá proyectar, de carácter más local y peatonal, es con la calle Estena, bajando hasta el arroyo Las Represas para conectar con el Parque fluvial y subiendo hasta la Casa de la Era hasta llegar a la carretera de Ojén.

Debido a las condiciones naturales del ámbito, se sugieren densidades medias en edificaciones escalonadas características de las construcciones en ladera, no superando las tres o cuatro plantas de altura, debiendo reservar un 20% de la edificabilidad total propuesta para usos no residenciales, bien en los bajos de los edificios que den frente a espacios públicos, bien en edificios exclusivos.

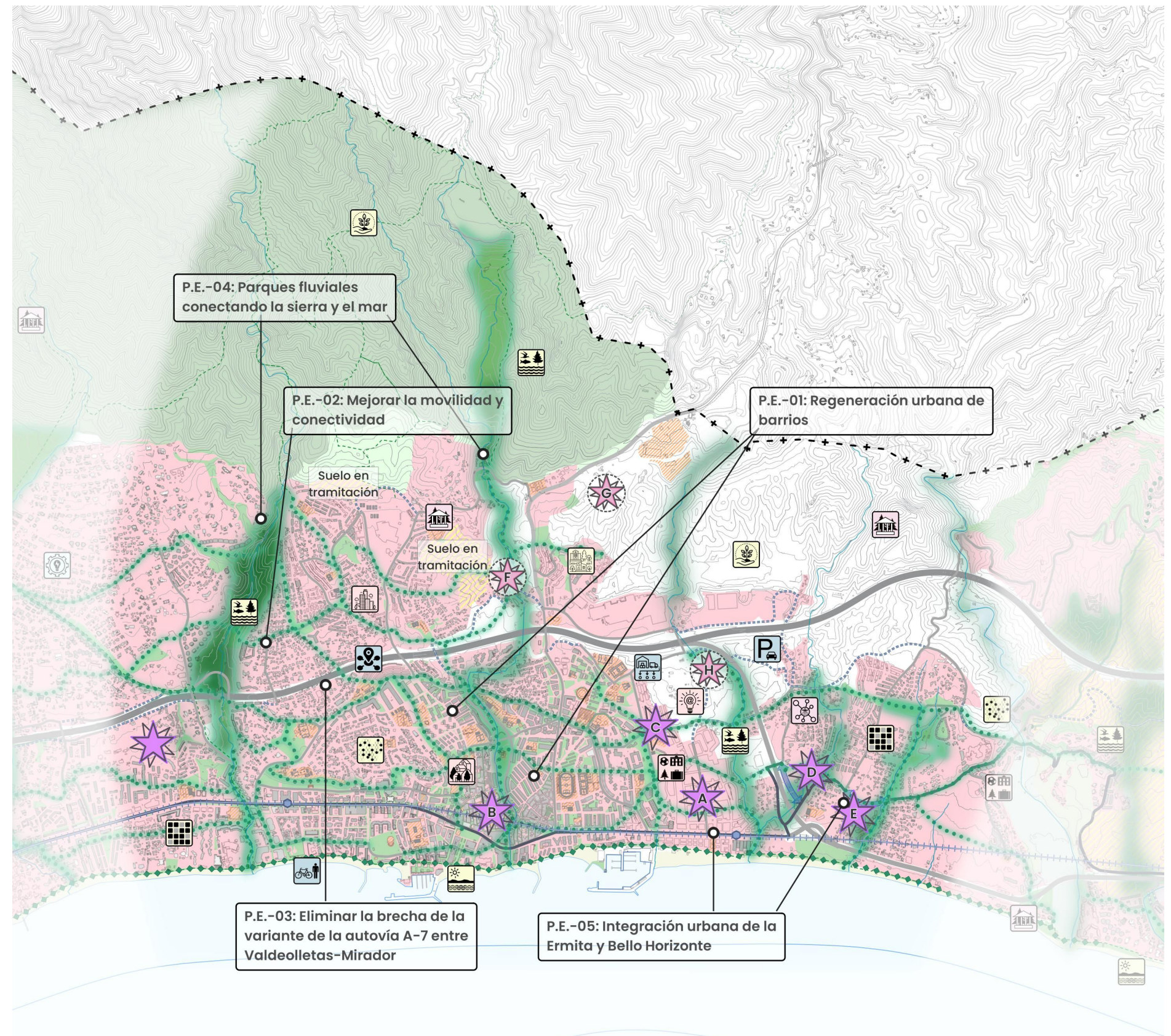
En Bajos De Huerta Del Prado, al igual que la anterior, el objetivo es servir de unión entre la zona de La Cañada y El Trapiche, por lo que se deberá dar continuidad a la Calle Los Juncos, conectando con el vial que da acceso a la agrupación de viviendas del arroyo de las Represas.

El desarrollo de estos terrenos viene condicionado por la afección de la zona de no edificación de la autopista AP-7. Las condiciones de ordenación serán las mismas que en Chorraero.

G. **Ciudad de la Justicia.** Esta intervención se hace necesaria para completar y recualificar el ámbito funcional de La Cañada, revitalizándolo con nuevos habitantes y nuevas dotaciones, para acoger a dos grandes proyectos previstos en esta zona, la nueva Ciudad de la Justicia, y el acondicionamiento de la parcela dotacional ubicada al norte, destinada actualmente a la gestión de residuos, como Parque Empresarial.

Para la integración de estos dos nuevos focos de actividad en la ciudad y que no se queden completamente desvinculados del tejido urbano y social, se deberá ejecutar un nuevo enlace en la carretera A-355, desde donde se accederá a la urbanización, debiendo conectar este punto con la calle Bailaora Ana María de la Urbanización La Torrecilla, que será el vial rodado estructurante del ámbito.

Al igual que en los ámbitos descritos anteriormente, la ordenación viene condicionada por las fuertes pendientes, por lo que los parámetros urbanísticos que se proponen son los mismos que en el del Chorraero y el objetivo prioritario debe ser la integración de la urbanización respetando la topografía y las características naturales que presenta,



cauces del arroyo Primero y Segundo y espacios con masas arboladas de importancia.

En la **zona este**, la conexión del núcleo de Marbella y de la zona de las Albarizas con Bello Horizonte, con una intervención potente de configuración urbana con la cualificación e integración del cauce del arroyo Segundo.

H. **Arroyo Segundo.** Desarrollo oriental de Marbella, en la parte norte del polígono industrial La Ermita. Localización estratégica para mejorar y completar la trama urbana con nuevas dotaciones y espacios públicos que recualifiquen el entorno urbano circundante, Albarizas y La Ermita por el oeste y el sur, y los antiguos polígonos PA-RR-1 y 2 del planeamiento vigente hacia el este.

Como Sistemas Generales integrados en esta área se localiza el Centro Logístico de Marbella, área polifuncional de Marbella que albergará el recinto ferial y el Parque de Arroyo Segundo, además de la continuidad de los ejes viarios del Camino de La Cañada y de la calle José Iturbi en sentido este-oeste y la conexión norte-sur desde la calle Uranio.

Su localización y su integración en la ciudad de Marbella hace necesaria una intervención estratégica de gran complejidad y variedad tipológica y con densidades superiores a las 60 viv/ha, que respondan a parámetros de ciudad razonablemente compacta. La edificabilidad residencial deberá distribuirse de tal manera que no se localice más de un 20% en edificaciones exentas con espacios libres privados y que se reserve un porcentaje adecuado y ajustado a la legislación aplicable en cada momento para materializar viviendas protegidas, bien en régimen de alquiler o venta a precios tasados. La reserva de edificabilidad para usos no residenciales, no deberá ser menor de un 25% de la que se proponga, con el objetivo de conseguir un verdadero barrio donde los desplazamientos a las actividades cotidianas puedan realizarse en medios no motorizados.

Primando la libertad en el diseño, se proyectarán edificios que respondan a tipologías y programas de viviendas diferentes, acordes con el entorno y con los diferentes grupos de población que pueda albergar la zona.

12.1.5.- **RÍO REAL, REALEJO Y SIETE REVUELTAS: LA CIUDAD JARDÍN**

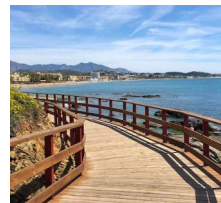
La ocupación de esta parte del territorio se inició con la implantación de edificaciones destinadas al turismo de carácter aislado, el Camping Marbella 191 (1957), el Hotel Los Monteros (1962) e Incosol Hotel Medical SPA (1973), así como urbanizaciones de viviendas con fines turísticos asociados al golf o a la playa (Golf Río Real, Los Monteros, El Real, El Carmen, Lindasol, Lomas del Pozuelo y Bahía de Marbella). Posteriormente, se urbanizaron los sectores del Hospital y Lomas de Marbella. A lo largo del cauce del arroyo Siete Revueltas se ha ido asentando Los Molineros, conformado por un conjunto de edificaciones dispersas con base en el inicio de la tramitación de un Plan Parcial en 1965.

Esta transformación del suelo a base de urbanizaciones independientes tiene como consecuencia la falta de conexiones entre ellas y escasas dotaciones de proximidad. El ámbito cuenta con dos equipamientos públicos: el Hospital Costa del Sol y el Centro de Enseñanza Secundaria; y además, con tres campos de golf: Golf Río Real, Santa Clara Golf y Marbella Golf Country.

Este ámbito cuenta con un extraordinario valor ambiental, lo atraviesa un ZEC, Río Real, y tres arroyos: Realejo, Siete Revueltas y Alicate. El verde está muy presente debido a la tipología edificatoria de la zona: viviendas unifamiliares exentas y viviendas desarrolladas con características de poblado mediterráneo, con importantes zonas comunes ajardinadas.

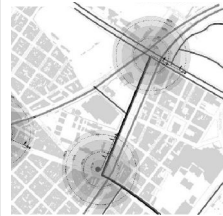
Desde el plan se propone respetar las características actuales de la zona pero mejorándolas para hacerla más amable y sostenible y para ello se establecen las siguientes **propuestas estratégicas**:

P.E.-01: **Revalorizar el litoral y dar continuidad a la senda litoral**



En esta zona está ejecutada una parte de la senda litoral, la parte más occidental, por lo que se deberá promover la ejecución de este paseo de conexión peatonal y ciclista para favorecer la movilidad.

P.E.-02: **Mejorar la movilidad y conectividad entre urbanizaciones**



Las actuaciones que tratan de mejorar la movilidad interzonal o entre barrios sin la obligación de acceder al tronco de la A-7 se ha convertido en una necesidad prioritaria para la mejora de la movilidad en la zona. Es necesario abordar en ese sentido actuaciones concretas localizadas principalmente entre el enlace de los Monteros y Elviria.

P.E.-03: **Dotación de una infraestructura verde**



Dotación de una infraestructura verde realmente conectada y accesible, acondicionando recorridos peatonales y ciclistas, y recualificando los cauces fluviales, arroyo del Realejo y Siete Revueltas. Además, estos recorridos deberán tener continuidad norte-sur mejorando las conexiones peatonales de la A-7.

P.E.-04: **Enlace de conexión entre la AP-7 y la A-7**



Ejecutar un nuevo nudo de articulación territorial y metropolitano que mejore la accesibilidad en el entorno y en particular del Hospital Costa del Sol es una actuación sin duda estratégica para mejorar la movilidad y liberar a la A-7 del tráfico de largo recorrido que debería penetrar por la AP-7.

P.E.-05: **Nuevos nodos de centralidad**



Promover las actuaciones de transformación que contemplen nuevos nodos de centralidad, espacios polifuncionales de relación y de actividad económica facilitando el acceso a lugares de ocio y esparcimiento, así como la posibilidad de acercar el lugar de trabajo, el ocio y el deporte a la residencia.

Se indican los objetivos generales que, de manera directa, están implicados en cada una de las propuestas estratégicas:

Marbella verde ● Marbella ordenada ● Marbella diversa ●
Marbella inclusiva ● Marbella eficiente ● Marbella conectada ●



I. INTERVENCIONES PUNTUALES

Es fundamental en esta zona de la ciudad estructurar y maclar la malla urbana, así como fortalecer la infraestructura verde, que en esta localización toma un valor relevante debido a las cualidades paisajísticas y ambientales del entorno.

Gran parte del suelo en esta zona está en tramitación, debido a este hecho, el plan no propone intervenciones puntuales en Río Real, sin embargo, indica cómo influyen estos desarrollos en mejorar la ciudad.

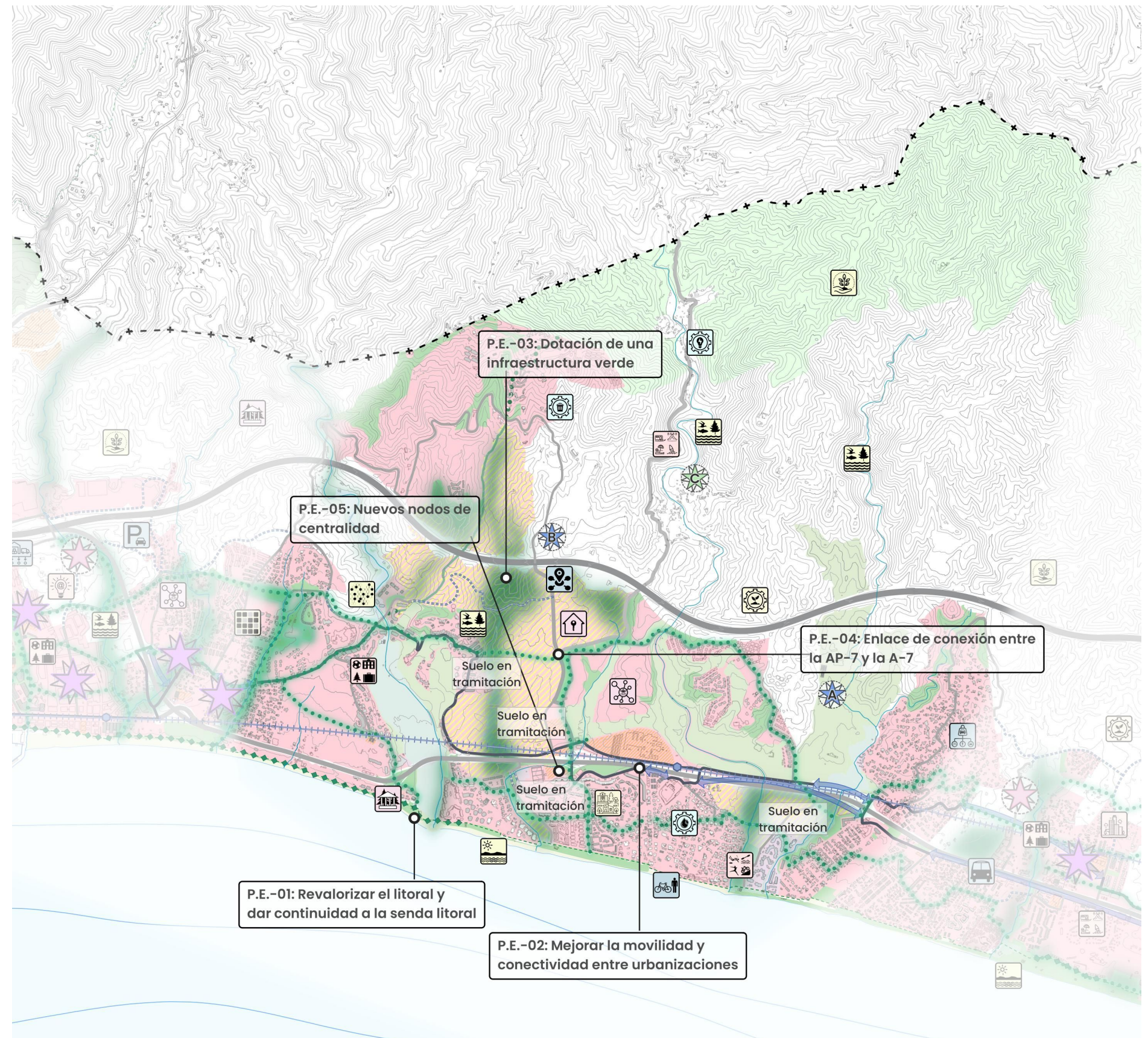
Con la finalidad de completar la malla urbana en esta zona juegan un papel fundamental los desarrollos en tramitación de los suelos en el sector URP-RR-5 y "El Realejo", ya que une Los Altos de los Monteros con el resto de la ciudad.

A. Otras intervenciones singulares en Suelo Rústico

- A. **Arroyo Alicate.** Se identifica la localización de un área estratégica para el reequilibrio del espacio turístico vinculada al campo de golf Marbella Golf Country, con el objeto de la aproximación de usos y funciones complementarias al uso residencial, y que deberá integrarse en la ciudad proyectando equipamientos, servicios a la actividad turística y una oferta significativa de alojamiento específicamente turístico, articulados en torno a un espacio público significativo que actúe de punto de encuentro para la población que habita o usa estacionalmente la dispersión que caracteriza el entorno territorial donde se enclavan.
- B. **Río Real.** Zona situada entre el desarrollo del URP-RR-3 y 4 y Los Molineros que puede ser idónea para albergar alguna actuación estratégica si bien como una actuación extraordinaria, que pueda servir para completar las funciones de esa zona del territorio.

B. Integración de agrupaciones irregulares

- C. **Los Molineros.** Al norte de la AP-7, se localizan tres agrupaciones irregulares de viviendas compatibles con el modelo de ordenación propuesto identificadas como Los Molineros, que al encontrarse desvinculadas de la malla urbana, podrán ser objeto de una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización, tal y como establece el art. 417 RLSTA.



12.1.6.- LAS CHAPAS. ZONA ESTE: NATURALEZA EXTREMA

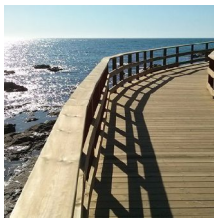
Las primeras viviendas, hoteles y urbanizaciones en esta zona fueron sucediéndose desde 1950 en torno al eje de la carretera N-340 como piezas independientes sin planificación conjunta, a excepción de la "Zona Residencial Elviria", que fue resultado del concurso de ideas convocado en 1960 para la ordenación de la finca Coto de Los Dolores, con una previsión de casi 30.000 habitantes.

Pensadas en sus orígenes como espacios de ocupación temporal, poco a poco se han ido convirtiendo en lugares habitacionales permanentes. Actualmente, residen 10.000 habitantes y aunque siempre se ha identificado como centralidad en los planeamientos, debido a la dispersión que presenta y a la deficiente conectividad no cuenta con una verdadera estructura de ciudad.

El ámbito comprendido entre el arroyo Alicate y el límite este del término municipal es un continuo de vegetación, laderas, dunas y arroyos con gran valor ambiental, donde se entremezclan usos residenciales y turísticos, y se interrelacionan los espacios naturales con la trama urbana.

Las **propuestas estratégicas** se concretan en:

P.E.-1: Revalorizar el litoral y dar continuidad a la senda litoral



Ejecutada una parte de la senda litoral, el objetivo prioritario es dar continuidad a este recorrido. El POU estudiará los casos en que la complicada ejecución de la senda litoral haga necesaria la creación de vías alternativas.

P.E.-02: Desbloquear el desarrollo de urbanizaciones históricas



Hay urbanizaciones que no han podido desarrollarse debido a la complicada gestión: Ricmar, Costabella, Rancho Wellington, Carril del Relojero. Por tanto, es objetivo prioritario solucionar los problemas de estas urbanizaciones más antiguas para su regeneración e integración en la ciudad con un nivel óptimo de urbanización y servicios.

P.E.-03: Mejorar la movilidad y conectividad



Ejecutar viales paralelos a la A-7 en continuidad con algunos tramos existentes para liberar a esta vía de sobrecarga debido a los movimientos entre los barrios cercanos, así como la disposición de aparcamientos disuasorios e intermodales próximos a los enlaces de carreteras desde los que atender las necesidades de intermodalidad al transporte público urbano e interurbano o del futuro sistema ferroviario.

Completar en esta zona hasta el límite de término municipal con Mijas la Senda Litoral como soporte a la movilidad peatonal y ciclista es vital para dar sostenibilidad a la movilidad sostenible en este entorno.

P.E.-04: Nuevas áreas de centralidad y complejidad



Áreas estratégicas para actuaciones sostenibles de densificación, donde se priorizará el uso residencial, la actividad productiva y los equipamientos abiertos a la ciudadanía. Siempre potenciando la identidad de cada ámbito.

P.E.-05: Acondicionar y ejecutar recorridos peatonales y ciclistas



Acondicionar y ejecutar recorridos peatonales y ciclistas que conecten los espacios más frecuentados, tanto los espacios verdes y de relación como los equipamientos y las actividades de uso cotidiano. de proximidad. Estos recorridos recuperarán antiguas sendas, (como el camino de las Chapas a Ojén, el camino paralelo al arroyo de la Víbora hasta la fuente del Cañuelo, o el corredor entre las Dunas de Artola, los alcornocales de Elviria, etc.) e identificarán aquellos elementos patrimoniales o arqueológicos potenciando la identidad de la zona.

Para mejorar la continuidad norte sur de estos recorridos, se deberán mejorar y modernizar los pasos elevados para peatones en la N-340, así como regeneración de las zonas colindantes para hacer más accesibles las paradas de transporte urbano colectivo.

La última propuesta estratégica se fundamenta en potenciar la vinculación a la naturaleza de Las Chapas apoyándose en los elementos naturales existentes y en la configuración espacial y tipología edificatoria:

P.E.-06: Infraestructura verde: espacios activos y saludables



Las superficies arboladas, las dunas, los arroyos y las playas deben realizarse y usarse como soporte a una infinidad de usos y programas asociados a los mismos. Espacios destinados a la formación y el conocimiento, deportes asociados al medio natural: ya sea marino o terrestre, parques naturales de aventura, corredores y rutas de senderismo, una ciudad para crecer, cuidarse y rehabilitarse.

Se indican los objetivos generales que, de manera directa, están implicados en cada una de las propuestas estratégicas:

- Marbella verde ● Marbella ordenada ● Marbella diversa ●
Marbella inclusiva ● Marbella eficiente ● Marbella conectada ●

I. INTERVENCIONES PUNTUALES

A. De regeneración urbana en Suelo Urbano

Para dotar de actividad y equipamientos de proximidad la zona se plantean 3 áreas de centralidad distribuidas equidistantes. La población de la zona acudirán a unas u otra dependiendo de las necesidades a satisfacer, ya que funcionan coordinadamente. Para ello, se mejora la conexión mediante recorridos peatonales a través de las áreas verdes y espacios naturales y la implantación de aparcamientos disuasorios.

- A. **Ricmar**. Se plantea aumentar la complejidad urbana creando un nuevo espacio de centralidad y asegurando la conexión este-oeste.
B. **Pueblo Platero**. Realzar la identidad del área recualificando los espacios públicos: conectando los equipamientos y mejorando los espacios de relación.
C. **Pueblo Andaluz**. Partiendo de la actividad existente en el Pueblo Andaluz, se propone la ampliación de esta área de centralidad mediante la densificación y la dotación y urbanización de áreas libres y equipamientos de proximidad.

B. Para completar la malla urbana en Suelo Rústico

- D. **Arroyo Sequillo**. Espacio necesario para completar la malla urbana y conectar la Urbanización El Rosario y Las Palmas con el resto de la ciudad. Además, integrar el cauce del arroyo Sequillo a la ciudad, lo que



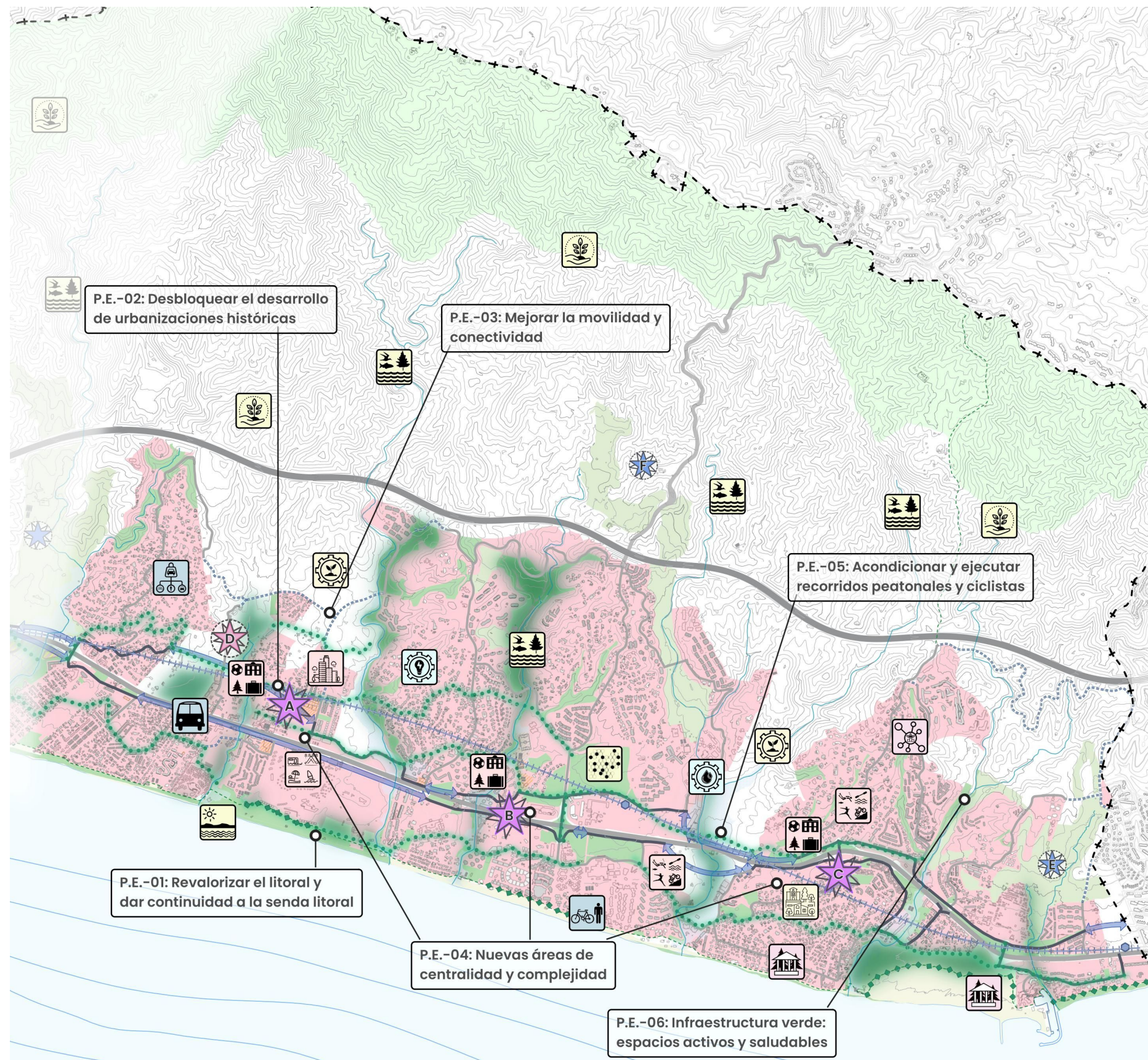
Como Sistemas Generales integrados en el ámbito se encuentra el Parque Fluvial del arroyo Sequillo y el Parque Pinar del Alicate. Estos espacios demandan una intervención mínima para preservar los valores ambientales que presentan.

Respecto a las conexiones viarias, se debe ejecutar el vial de conexión este-oeste paralelo a la carretera N-340 que deberá servir para ir eliminando accesos directos desde esta vía a la ciudad, y la ejecución de un Sistema General Viario norte-sur ampliando el camino que actualmente de acceso al Colegio Alborán, para preservar el Camino de Los Madereros como recorrido local de uso compartido con peatones y ciclistas, afectando lo mínimo a la vegetación existente.

Otro de los objetivos del plan es mantener el uso turístico del Camping La Bugarvilla, modernizando y adecuando las instalaciones actuales.

E. **Cabopino.** Para completar las propuestas de ordenación, se identifica un ámbito prioritario para el reequilibrio del espacio turístico, como centro estratégico por la presencia del campo de golf de Cabopino y la previsión del área intermodal vinculada a la previsión de una de las estaciones de ferrocarril previstas (Cabopino) del futuro Corredor Ferroviario.

F. **Santa María.** También la zona al norte de la AP-7 clasificada de Suelo Rústico Común es susceptible de albergar proyectos de carácter estratégico de base tecnológica (actividades económicas, industriales, turísticas, innovación, etc.), o de uso global turístico o dotacional de carácter supralocal (complejos turísticos, universidades, etc.).





TÍTULO 13. JUSTIFICACIÓN E INCIDENCIA TERRITORIAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

13.1.- ADECUACIÓN DEL PGOM A LOS PRINCIPIOS GENERALES DE ORDENACIÓN Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DE LA LISTA

Según la legislación urbanística vigente, la Memoria de Ordenación del PGOM debe:

a) Justificar la adecuación de la ordenación planteada:

- A los principios generales de ordenación contemplados en el artículo 4 LISTA.
- A los criterios de ordenación de los artículos 76, 77, 79 y 80 RLISTA.

b) Valorar la incidencia de sus determinaciones en la ordenación territorial.

Los principios generales del art. 4 LISTA en el marco del desarrollo sostenible son:

1. Viabilidad social: las actuaciones deberán justificar que la ordenación propuesta está basada en el interés general y dimensionada en función de la demanda racionalmente previsible, cumpliendo la función social del suelo, estableciendo los equipamientos y dotaciones que sean necesarios y tomando medidas para evitar la dispersión.
2. Viabilidad ambiental y paisajística: respeto y protección del medio ambiente, la biodiversidad y velar por la preservación y puesta en valor del patrimonio natural, cultural, histórico y paisajístico, adoptando las medidas exigibles para preservar y potenciar la calidad de los paisajes y su percepción visual. Garantizar el cumplimiento de las medidas para la adopción, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático.
3. Ocupación sostenible del suelo: promover una ocupación racional del suelo como recurso natural no renovable, fomentando el modelo de la ciudad compacta mediante las actuaciones de rehabilitación de la edificación, así como la regeneración y renovación urbana y la preferente culminación de las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística ya iniciadas frente a los nuevos desarrollos.
4. Utilización racional de los recursos naturales y de eficiencia energética: las actuaciones deben ser compatibles con una gestión sostenible e integral de los recursos naturales, en especial de los recursos hídricos, y se basarán en criterios de eficiencia energética, priorizando las energías renovables y valoración de los residuos.
5. Resiliencia: capacidad de la ciudad para resistir una amenaza y para absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna

y eficiente, incluyendo la preservación y restauración de sus estructuras y funciones básicas.

6. Gobernanza en la toma de decisiones: se fomentará la cooperación entre Administraciones Públicas implicadas y los diferentes actores de la sociedad civil y del sector privado, así como la transparencia y los datos abiertos.

La ordenación planteada en el presente PGOM apuesta por lograr una **ciudad sostenible**, lo que implica conseguir satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad futura, garantizando el equilibrio entre el cuidado del medio ambiente, el crecimiento económico y el bienestar social. Para ello, establece una serie de objetivos generales estructurados en 6 bloques: Marbella Verde, Marbella Ordenada, Marbella Diversa, Marbella Inclusiva, Marbella Eficiente y Marbella Conectada; a partir de los cuales establece, a su vez, una serie de estrategias para alcanzarlos, que se adecúan a los principios generales anteriormente expuestos establecidos en el art. 4 LISTA. Principios generales que también se han tenido en cuenta en las directrices, estrategias y propuestas planteadas tanto para la ciudad existente (Suelo Urbano) como para el Suelo Rústico.

Cuyo planteamiento se resume en conseguir una ciudad sostenible, basada en los objetivos y estrategias generales anteriormente indicadas, **apostando en primer lugar por la regeneración y revitalización de la ciudad existente**, y en segundo lugar por aquellas actuaciones que permitan **completar la trama urbana y los vacíos existentes tanto en Suelo Urbano como aquellos que no tienen esa condición pero que completan la trama urbana existente**, y que sólo serán viables cuando se den las condiciones que permitan o hagan necesaria la incorporación al proceso urbanístico de dichos suelos para dar cabida a demandas justificadas de nuevos crecimientos; permitiendo no obstante y con carácter excepcional, otros crecimientos para actividades económicas, industriales, turísticas, innovación, etc., siempre que tengan carácter estratégico y no se estime conveniente integrarlos en la ciudad existente.

En este sentido, el Plan **no delimita nuevas actuaciones de transformación urbanística**, sino que solo establece las directrices para su posible delimitación y los criterios generales de ordenación, que permitan verificar su idoneidad.. No obstante, realiza un listado indicativo de propuestas (Título 12) que se consideran clave a la hora de abordar la intervención en la ciudad, para lo que se ha dividido el territorio en seis zonas: San Pedro Alcántara, Nueva Andalucía, Nagüeles, Marbella, Río Real y Las Chapas que responden a diferentes maneras de ocupación territorial:

- En un primer lugar, para cada zona, se enumeran una serie de propuestas estratégicas a seguir en cualquier actuación que se proponga en la misma.
- En segundo lugar, se identifican las concretas intervenciones puntuales que se proponen para cada zona.



OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS (DG)
MARBELLA VERDE	01. Preservar el paisaje y la naturaleza 02. Poner en valor y cuidar el litoral 03. Fortalecer los corredores fluviales 04. Diseñar una red adecuada de espacios verdes
MARBELLA ORDENADA	05. Racionalizar el consumo de suelo 06. Convertir el municipio en suma de barrios-ciudad 07. Propiciar una ciudad razonablemente compacta 08. Garantizar la viabilidad y sostenibilidad económica de las actuaciones 09. Garantizar la equidistribución
MARBELLA DIVERSA	10. Establecer una óptima diversidad de usos 11. Promover la variedad tipológica de las edificaciones 12. Preservar el uso residencial en los centros urbanos 13. Ampliar la oferta turística 14. Favorecer la actividad deportiva 15. Fomentar la innovación tecnológica
MARBELLA INCLUSIVA	16. Previsiones para garantizar el acceso a la vivienda 17. Garantizar una red adecuada de áreas libres y equipamientos básicos 18. Rehabilitar y vincular el patrimonio al entorno 19. Gobernanza y participación real de los ciudadanos en el planeamiento
MARBELLA EFICIENTE	20. Gestión racional del agua 21. Gestión adecuada de residuos 22. Eficiencia energética
MARBELLA CONECTADA	23. Favorecer la conectividad y accesibilidad a escala territorial 24. Mejorar la conectividad e integración de la movilidad en el territorio 25. Jerarquizar el viario. Creación de supermanzanas 26. Garantizar la accesibilidad a l transporte público 27. Garantizar la movilidad peatonal y ciclista, así como la accesibilidad a los espacios públicos 28. Diseñar una adecuada red de aparcamientos 29. Dotar a Marbella de capacidades logísticas suficientes que contribuyan a una movilidad logística sostenible

El art. 76 RLISA se refiere a la planificación estratégica de la evolución del modelo general de ordenación, que se concreta en las siguientes determinaciones:

1. Las estrategias para el mantenimiento, la mejora, rehabilitación, regeneración y renovación de la ciudad existente. En estas estrategias debe incluirse:
 - a) Directrices para las zonas de Suelo Urbano a delimitar por el Plan de Ordenación Urbana.
 - b) Directrices para la delimitación de nuevas Actuaciones Urbanísticas y de Transformación Urbanística en el Suelo Urbano.
 - c) Directrices y recomendaciones para mitigar el efecto “isla de calor urbano”, mejorando los aspectos relacionados con la salud y bienestar de las personas, la contaminación urbana y el consumo energético.

- a) Directrices y recomendaciones para el establecimiento de un modelo urbano equilibrado que fomente la diversidad funcional y de usos y la accesibilidad universal a la dotación de servicios básicos y espacios públicos.
2. Estrategias para la ordenación de los futuros desarrollos a través de Actuaciones de Nueva Urbanización en el Suelo Rústico, que debe incluir:
 - a) Directrices para la delimitación de nuevas actuaciones, estableciéndose las bases que garanticen una adecuada inserción del ámbito en la estructura urbanística general .
 - b) Justificación de su interés público o social, en función del análisis de parámetros objetivos basados en previsiones del ritmo de la evolución de las condiciones sociodemográficas y socioeconómicas de su ámbito de influencia, y de la imposibilidad de atender estas necesidades en el Suelo Urbano disponible.
3. Directrices para la determinación de nuevos Sistemas Generales en Suelo Urbano y Rústico.
4. Directrices para la planificación en materia de vivienda protegida.
5. Directrices para la planificación en materia de movilidad sostenible, que incluye:
 - a) Estrategias generales: movilidad exterior, entre núcleos e interior.
 - b) Estrategias particulares: tráfico motorizado, transporte público, peatonal y otros.
6. Directrices para la equidistribución de cargas y beneficios en Actuaciones de Transformación Urbanística en Suelo Urbano y en Suelo Rústico.

El art. 77 RLISA se refiere a las “Determinaciones que complementan el modelo general de ordenación”, formando parte también de la ordenación urbanística general las siguientes determinaciones que complementan a la definición del modelo general de ordenación:

1. La Normativa Urbanística de las distintas categorías y zonas de Suelo Rústico, regulándose:
 - a) Las condiciones de implantación de los usos.
 - b) La compatibilidad de las actuaciones ordinarias y extraordinarias con el régimen correspondiente a la categoría de suelo.
 - c) Los parámetros urbanísticos para la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones.
2. Las condiciones tipológicas y estéticas para la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones en las distintas categorías y zonas de Suelo Rústico.
3. La identificación de las agrupaciones irregulares en Suelo Rústico, mediante el establecimiento de las siguientes determinaciones:

- a) La delimitación de las agrupaciones de edificaciones irregulares y el análisis de su compatibilidad con el modelo de ordenación adoptado.
 - b) Las directrices de actuación sobre las agrupaciones de edificaciones irregulares en función de su compatibilidad con el modelo.
4. La identificación de los bienes y espacios en Suelo Rústico que deban contar con protección, distinta de la recogida en el artículo 75.5, por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico, que comprende:
- a) La delimitación de los bienes y, en su caso, la de sus entornos.
 - b) Las determinaciones de carácter general precisas para su conservación, protección y mejora, sin perjuicio de la remisión a un Catálogo.
5. La identificación de los recursos y áreas de interés paisajístico en el Suelo Rústico.

El art. 79 RLISA "Criterios generales para la ordenación urbanística", indica:

1. Para la integración del principio de desarrollo urbano y territorial sostenible en la ordenación urbanística, en el marco de los principios generales establecidos en el art. 4 de la Ley, los instrumentos de ordenación urbanística general y detallada, de acuerdo con su objeto y alcance, establecerán sus determinaciones conforme a los criterios establecidos en esta Sección. La ordenación urbanística tendrá en cuenta las estrategias de la Agenda 2030 y procurará la alineación de sus determinaciones con los objetivos de desarrollo sostenible.
2. De conformidad con el art. 61.1 de la Ley se promoverá una ocupación racional y eficiente del suelo, implantando un modelo de ordenación de ciudad compacta y de diversidad funcional que evite la dispersión urbana. Con tal fin, los instrumentos de ordenación urbanística general y los Planes de Ordenación Urbana establecerán la ordenación urbanística conforme a las siguientes directrices:
 - a) Se priorizará la consolidación de los núcleos urbanos existentes, anteponiendo las actuaciones sobre el suelo urbano y la culminación de las actuaciones de transformación urbanística ya iniciadas frente a los nuevos desarrollos en suelo rústico.
 - b) Las actuaciones de transformación urbanística en suelo rústico deberán justificar, en el marco de lo establecido en el art. 31 de la Ley, su viabilidad social, económica, ambiental y paisajística respecto a las alternativas posibles en suelo urbano.
 - c) Sin perjuicio de lo previsto en los artículos 43, 44 y 50, las actuaciones de transformación urbanística en suelo rústico atenderán a criterios de proporcionalidad en cuanto a su dimensión, de acuerdo con las necesidades objetivas de crecimiento, evitando el consumo innecesario de suelo. Se delimitarán los suelos estrictamente necesarios para demandas debidamente justificadas,



los mismos el interés superior del menor, la perspectiva de la familia y las necesidades de la tercera edad. A estos efectos, al alcance del instrumento de ordenación, incluirán:

- a) La identificación de los puntos del espacio urbano con condiciones de accesibilidad deficientes o que representan un riesgo y las propuestas para su corrección.
 - b) La identificación de las necesidades de la población con perspectiva de género y por franjas de edad, al objeto de establecer los usos de las dotaciones que ésta demande.
- art. 80 RLISTA. Criterios de ordenación del espacio urbano y el espacio verde urbano.
- Los instrumentos de ordenación general, establecerán la ordenación del espacio público urbano conforme a las siguientes directrices:
- a) A fin de fomentar los desplazamientos peatonales, y de acuerdo con lo previsto en el art. 61.1.c) de la Ley, se presentará especial atención al diseño de los elementos definitorios del sistema de movilidad que se destine al peatón y al transporte no motorizado, generando recorridos confortables desde el punto de vista del paisaje, de la calidad del aire, del confort acústico, lumínico, térmico y de la seguridad.
 - b) De conformidad con lo dispuesto en el art. 61.2 de la Ley, se procurará 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.
 - c) Para garantizar la contribución a la mitigación de los efectos del cambio climático con carácter general, todos los elementos del espacio público urbano deberán disponer de arbolado en proporción suficiente y como mínimo el estándar establecido en el art. 82.6.c).
 - d) Para reducir el efecto “isla calor urbano” se procurará el mantenimiento del suelo natural y, en su caso, la utilización de pavimentos de alta reflectancia solar, así como de pavimentos tradicionales en la ciudad histórica.
 - e) Se promoverá la calidad, seguridad y accesibilidad universal de los espacios públicos, teniendo en cuenta el criterio de proximidad para su localización.
- Los instrumentos de ordenación general establecerán determinaciones para la regulación del espacio verde urbano como elemento que contribuye a la sostenibilidad urbana. Para ello deberá:
- a) Garantizar la calidad en el diseño de las zonas verdes, estableciendo una densidad mínima de vegetación y priorizando la plantación de

- b) Regular el diseño de los pavimentos del espacio verde urbano, asegurando su permeabilidad y aptitud para la plantación.
- c) Establecer condiciones de ordenación a los espacios libres interiores de las parcelas privadas que permitan el ajardinamiento.
- d) Al objeto de completar las funciones ambientales del espacio verde urbano, se procurará la creación de superficies dotadas de vegetación en las cubiertas y terrazas.

- a) La clasificación del suelo, lo que incluye la delimitación del Suelo Urbano, las categorías en Suelo Rústico y la Normativa Urbanística para las distintas categorías del Suelo Rústico (Título 4).
- b) El esquema de los elementos estructurantes formado por los Sistemas Generales de Espacios Libres y Zonas Verdes, de Equipamientos Comunitarios, de Movilidad y las redes generales de infraestructuras y servicios técnicos (Título 7).
- c) La ordenación del Suelo Rústico (Título 5) que incluye:
 - i. El establecimiento de las zonas en Suelo Rústico con la identificación de sus características, potencialidades y deficiencias.
 - ii. Las medidas para evitar la formación de nuevos asentamientos (Capítulo 7 Título 4 de la Normativa).
 - iii. La Normativa Urbanística de las distintas categorías y zonas del Suelo Rústico (Título 4 de la Normativa).
 - iv. Las condiciones tipológicas y estéticas para la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones en las distintas categorías y zonas de suelo rústico.
 - v. La identificación de agrupaciones irregulares en Suelo Rústico.
 - vi. La identificación de los recursos y áreas de interés paisajístico en Suelo Rústico.

Los dos primeros apartados (i, ii) se corresponden al modelo de ordenación previsto en el art. 75 RLSTA y los restantes a las determinaciones que complementan el modelo general de ordenación recogida en el art. 77 RLSTA. En aras de contener la totalidad de la ordenación del Suelo Rústico en un mismo Título se ha agrupado en el Título 5 de la Memoria de Ordenación y Título 4 de la Normativa todo lo referente al Suelo Rústico, sin perjuicio que algunas determinaciones forman parte del modelo general de ordenación y otras lo complementan.

- d) La identificación de los bienes y espacios protegidos (Título 6) lo que incluye:



- i. Los bienes y espacios que deben contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.
- e) La identificación de los bienes y espacios en Suelo Rústico no incluidos en la relación de bienes y espacios de singular protección, que deban contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico. Esta determinación complementa el modelo de ordenación, tal y como recoge el art. 77.6 RLISTA.

En cuanto a la **planificación estratégica del modelo general de ordenación**, el presente PGOM incluye los criterios y directrices de intervención en la ciudad existente (Título 8 de la Memoria de Ordenación), en las Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en Suelo Rústico, atendiendo a su proximidad al Suelo Urbano o a su capacidad de integración en la trama urbana o de completar dicha trama, así como a la oportunidad de localizar nuevos Sistemas Generales que completen el esquema de elementos estructurantes, y también para aquellas otras actuaciones desligadas de los núcleos urbanos (Título 9 de la Memoria de Ordenación); y en materia de Vivienda Protegida, Equidistribución y Movilidad (Título 10 de la Memoria de Ordenación). Y, por último, directrices para la determinación de nuevos Sistemas Generales (Título 7).

Son determinaciones que **complementan el modelo** además de lo indicado anteriormente con relación al Suelo Rústico, la identificación de los bienes en Suelo Rústico que deban contar con protección distinta a la recogida en el art. 75.5, por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico y las directrices para la ejecución y, en su caso, programación de los nuevos elementos estructurantes, lo que se recoge en el Título 7 de la Memoria de Ordenación y 6 de la Normativa.

Todas las directrices, criterios y propuestas planteadas en el Modelo de Ordenación del presente PGOM, siguen y cumplimentan tanto los **principios generales de ordenación** de la LISTA como los diferentes criterios de ordenación del RLISTA, ya que la idea de ciudad propuesta se realiza a **escala urbana pensada para el ciudadano**, de forma que se garantice la ciudad de proximidad con una óptima diversidad social y una mezcla de usos y actividades, 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 e implementando una estructura verde de conexión, que garantice a su vez la mitigación de los efectos del cambio climático y los efectos de “isla de calor urbano”.

Además, el PGOM idea un Sistema de Indicadores (Título 11), cuya aplicación al planeamiento urbanístico es fomentar un desarrollo más acorde con los planteamientos actuales de ciudad compleja, compacta y de proximidad, un modelo de ciudad basado en la diversidad de usos y funciones, que busca un equilibrio entre la densidad de población y la edificatoria, y donde los espacios públicos y equipamientos constituyan los elementos articuladores de la trama urbana, planificada para una escala peatonal y

accesible para todos. Y también, dicho modelo de desarrollo urbano recoge un enfoque integrador de la relación ciudad-medio y de los elementos que lo componen.

Sin perjuicio de las estrategias de ciudad propuestas en el presente Plan General y del cumplimiento de los estándares establecidos en la legislación urbanística, dicho Sistema de Indicadores será de aplicación tanto para las actuaciones en Suelo Urbano como para las Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico y servirá también para la evaluación y seguimiento de dichas actuaciones y del propio PGOM, lo que permitirá el diagnóstico continuado de la ciudad y el seguimiento, evaluación y corrección de los objetivos del Plan, con el fin último de mejorar real y efectivamente la calidad de vida de la ciudadanía.

Además de que la ordenación propuesta se ajusta, tanto a los criterios generales de ordenación del art. 79 RLISTA y en concreto, a los criterios de ordenación del espacio público urbano y el espacio verde urbano (art. 80 RLISTA), se recogen en la Normativa del PGOM condicionantes ambientales de la actividad urbanística (Título 8) y objetivos necesarios para la consecución de la calidad urbana (Título 9), lo que da cumplimiento también a los referidos preceptos.

13.2.- ADECUACIÓN A LAS DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL RECOGIDAS EN LA LISTA

Regula el Título III de la LISTA las determinaciones de la ordenación territorial. Entre estas determinaciones, se establecen mandatos a cumplimentar por el planeamiento urbanístico, en concreto las referentes a la **protección del litoral y del paisaje**.

Define el art. 35 LISTA el espacio **litoral** como la zona de influencia del dominio público marítimo-terrestre definida por la legislación específica en materia de costas, excluyendo de la misma las zonas contiguas a los márgenes de los ríos. Continúa el meritado precepto indicado que los instrumentos de ordenación urbanística podrán incorporar al espacio litoral aquellas otras zonas que se consideren necesarias para alcanzar los objetivos de protección y accesibilidad del litoral.

Se indica en el apartado 2 del citado precepto que el espacio litoral debe preservarse de actuaciones que puedan menoscabar su conservación y puesta en valor. En este sentido, el presente PGOM incluye en el Suelo Rústico todo el suelo no transformado de la zona de influencia del litoral y en la categoría de preservado la casi totalidad del mismo, siendo categorizados de rústico común una parte anecdótica en determinados puntos. A lo anterior se une que el presente PGOM no contiene propuestas de delimitación de actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización en dicha franja, a excepción de reconocer las que se encuentra en tramitación en ejecución del planeamiento vigente.

Por otra parte, en cuanto a la zonificación del Suelo Rústico, los usos extraordinarios permitidos en esa franja solo es el uso dotacional cuando estén orientados hacia actividades recreativas, educativas y culturales compatibles con la conservación de los mismos, sus recursos y ecosistemas. En concreto:

1. Parques forestales y fluviales: constituidos por espacios forestales de extensión suficiente para permitir la realización de múltiples actividades en el medio natural, disponiendo de los equipamientos e infraestructuras de apoyo necesarios para tal fin.
2. Adecuaciones recreativas: destinadas a proporcionar servicios básicos a los usuarios recreativos del monte, incluyendo, entre otros, suministro de agua, servicios higiénicos, mesas y asientos, estacionamiento de vehículos y circuitos para ejercicio físico.



3. Zonas de acampada: en las que se autoriza con carácter general, o previos los requisitos que en cada caso se señalen, la instalación de tiendas de campaña por breves períodos de tiempo y que pueden dotarse de instalaciones mínimas en cuanto a servicios higiénicos, suministro de agua y otros similares.
4. Aulas de la naturaleza: destinadas a fines esencialmente educativos y compuestas por las instalaciones precisas para albergar los usos propuestos y los servicios anexos, incluido, en su caso, la guardería correspondiente.
5. Senderos: para canalizar las actividades de marcha y excursionismo, tanto a pie como en bicicleta o con caballerías, incluyendo las señales e indicaciones destinadas a facilitar su utilización y las actuaciones de menor entidad destinadas a mejorar su conservación o seguridad.

A todo lo anterior se debe añadir que el presente PGOM contiene seis objetivos estratégicos, entre los que está, Marbella Verde. Entre las estrategias que el PGOM determina para dar cumplimiento al referido objetivo encontramos poner en valor y cuidar el litoral que se concreta:

“El litoral supone el 42 % del perímetro del municipio. Por su importancia cuantitativa y cualitativa es primordial su cuidado y protección. El litoral y la playa constituyen un factor de excelencia del municipio, por lo que debemos velar por su protección, mantenimiento y mejora.

Se deben incorporar al espacio litoral aquellas zonas que garanticen su protección y accesibilidad. De igual modo, debe potenciarse la senda litoral, respetarse el dominio público marítimo terrestre y las restantes servidumbres de la legislación de Costas, mejorando la red de espacios libres y zonas verdes en su zona de influencia.

En intervenciones próximas al litoral, se valorará la necesidad de facilitar recorridos de preferencia peatonal que den continuidad a la senda litoral”.

El cumplimiento de estas estrategias deberá justificarse en toda actuación que se desarrolle con base en el presente PGOM.

Y por último, en cuanto a la previsión contenida en el apartado 2 del art. 36 LISTA referente a que “en ausencia de Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, o en caso de que estos no contengan las determinaciones específicas contempladas en el apartado anterior, los instrumentos de ordenación urbanística general justificarán su adecuación a los criterios que establezca el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en relación con la ordenación y protección del litoral”.

A este respecto se contiene en el apartado siguiente de este Título el cumplimiento de la ordenación territorial, en este caso, del POTA por el presente PGOM.

En cuanto a la **protección del paisaje**, se define en el art. 37 como *“cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales, humanos o ambos.”*

El apartado 4 del citado precepto establece que los instrumentos de ordenación incorporarán un diagnóstico del paisaje del ámbito de referencia que tendrá el siguiente contenido mínimo:

“a) La identificación de los recursos y áreas de interés paisajístico para su preservación y puesta en valor.

b) Criterios generales o zonales de integración paisajística.

c) Identificación de actuaciones de intervención dirigidas a dotar de accesibilidad a los recursos, a la regeneración, en su caso, de áreas degradadas y a la mejora de la visibilidad o integración visual”.

Para completar esta regulación el apartado 5 indica que los instrumentos de ordenación, conforme a su naturaleza y alcance, establecerán determinaciones para preservar los paisajes y para mejorar su calidad y percepción, conforme a los siguientes criterios:

“a) Mantendrán el carácter y las condiciones de visibilidad de los paisajes de mayor valor y especialmente: los agropecuarios tradicionales, los abiertos y naturales, las perspectivas de conjuntos históricos y de elementos patrimoniales y el entorno de los recorridos escénicos.

b) Integrarán las actuaciones de transformación urbanística en la morfología del territorio y del paisaje, definiendo adecuadamente los bordes urbanos y la silueta urbana, y preservando la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar.

c) Establecerán medidas para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano, para poner en valor las principales vistas y perspectivas que lo caracterizan y para recuperar los paisajes deteriorados.”

Distintas determinaciones encaminadas a la protección del paisaje pueden encontrarse a lo largo del presente Plan General. En relación con la ordenación del Suelo Rústico puede leerse en el Título 5 de la Memoria de Ordenación:

“Y para preservar las características significativas de un paisaje cada vez más frágil ante la extensión del espacio urbanizado, se señalan aquellas zonas en las que las intervenciones deberán tener especial cuidado en la integración en el paisaje, por exposición visual desde la mayor

parte del territorio, diferenciando zonas de alta visibilidad y divisorias visuales”.

Se describen áreas de interés paisajístico en Suelo Rústico, estableciéndose determinadas para su preservación y mejora de la calidad y percepción de los recursos y áreas de interés paisajístico en Suelo Rústico, así como actuaciones de intervención dirigidas a dotar de accesibilidad a los recursos paisajísticos y a la regeneración de áreas degradadas.

En la Normativa también se encuentran determinaciones, tanto en el Título 4 como en el 8 dirigidas a la preservación del paisaje.

Por consiguiente, podemos **concluir** que el presente PGOM da **cumplimiento a las determinaciones de la ordenación territorial** que establece la legislación urbanística aplicable que se refieren a la **protección del litoral y del paisaje**.



13.3.- INCIDENCIA TERRITORIAL DEL PGOM

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía fue aprobado por Decreto 206/2006, de 26 de noviembre. Tiene por objeto establecer los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los demás planes y la acción pública en general.

Recoge la norma 6.2.c. [N] del POTA que el planeamiento urbanístico queda obligado a guardar la debida coherencia con las determinaciones de la planificación territorial.

Por su parte, el art. 36 LISTA en su apartado 2 indica que los instrumentos de ordenación urbanística general justificarán su adecuación a los criterios que establezca el POTA en relación con la ordenación y protección del litoral. En el mismo sentido, el art. 85 RLISTA indica que la memoria de ordenación de los instrumentos de ordenación urbanística deberá justificar, la valoración de la incidencia de sus determinaciones en la ordenación territorial.

Con estas dos premisas, aunque entendiendo que la referencia de la LISTA la hace a un futuro POTA y no al vigente, en el presente apartado se recoge el cumplimiento del presente Plan General de Ordenación Municipal a los criterios recogidos en el POTA y la valoración de la incidencia de las determinaciones del presente PGOM en la ordenación territorial.

En este sentido, el POTA recoge las Estrategias de Desarrollo Territorial que encuadra en cuatro capítulos: Sistema de Ciudades, Sistema de Articulación Regional, Sistema Regional de Protección del Territorio e Integración Exterior.

En primer lugar, el **Sistema de Ciudades**, Marbella se encuadra dentro de la Red de Ciudades Medias. Dentro de este Capítulo requiere especial atención la orientación y control de los procesos de urbanización y calidad urbana.

Mandata el POTA al planeamiento urbanístico favorecer la consolidación de modelos de ciudad que contribuyan a los objetivos definidos y a su integración ambiental y territorial en el marco del Modelo Territorial de Andalucía. El planeamiento urbanístico deberá tener como objetivo la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo.

En este sentido, el presente PGOM no incluye nuevos desarrollos, apostando en primer lugar por la intervención y consolidación de la ciudad existente.

Continúa el POTA indicando que el desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.

Esto se ve plasmado en el Sistema de Indicadores ideado en el presente PGOM y en los criterios y directrices de ordenación previstos.

En las áreas turísticas litorales debe lograrse una reconversión del carácter monofuncional del espacio urbanizado para alcanzar un mayor grado de complejidad y madurez de los procesos urbanos y la integración del espacio turístico en el sistema de ciudades tradicional de las zonas costeras.

Es una apuesta clara del presente PGOM revertir la situación actual de monofuncionalidad de la ciudad, apostando claramente por la diversificación de los usos, la creación de equipamientos de proximidad.

En segundo lugar, **sistema de articulación regional**. Se debe integrar en la planificación urbanística las siguientes políticas en movilidad urbana:

- Modelos urbanos que favorezcan la ciudad multifuncional, equilibrada y accesible con un adecuado tratamiento de los problemas de movilidad en los centros urbanos y en la ordenación del crecimiento de la ciudad, incorporando criterios de diversidad, proximidad y complejidad en la trama urbana. Incorporar el transporte público como modo preferente en los ámbitos metropolitanos y ciudades medias. Creación de una red coherente de plataformas reservadas para los medios de transporte (carriles-bus, cercanías, tranvías, etc.).
- Incorporar criterios de diseño urbanístico dirigidos a moderar y pacificar el tráfico urbano: incremento de áreas peatonales y estancias frente a las reservadas al tráfico rodado.
- Construir un sistema integrado de carácter intermodal que evite el uso ineficiente de los medios de transportes disponibles a nivel urbano y territorial.
- Desarrollar sistemas de movilidad por medios de transporte no motorizado, mediante una red coherente de carriles para bicicletas e itinerarios peatonales que podrán formar parte integrante de los Sistemas Generales del Planeamiento Urbanístico.
- Adaptar el diseño de las infraestructuras y equipamientos a las necesidades de accesibilidad universal de la población con discapacidad y movilidad reducida.
- Desde el punto de vista energético, el planeamiento urbanístico considerará y analizará la movilidad para la ordenación del tráfico urbano fomentando el TPC y la movilidad sostenible, a fin de reducir la contaminación atmosférica y acústica y los GEI.

El sistema de transportes planificado tiene como líneas estratégicas: modificar el reparto entre modos favoreciendo a los más sostenibles,

desarrollar la intermodalidad, fomentar el transporte público, reducir el impacto energético y ambiental, aumentar la seguridad vial, fomentar el uso de la bicicleta y mejorar la accesibilidad multimodal.

Desde el punto de vista del sistema ferroviario tiene vocación de potenciar líneas y servicios de cercanías y regionales para reforzar la articulación de los centros regionales con las redes de ciudades medias a las que pertenece Marbella, que además está dentro de la zona estratégica y prioritaria de desarrollo de sistemas ferroviarios metropolitanos y de cercanías, proponiéndose nuevas conexiones entre Fuengirola y Manilva.

Desde el punto de vista de los nodos de transporte Marbella es un Nodo Urbano de primer nivel, y, por tanto, debe contar, además de con una Estación de Autobuses de primer nivel ya existente, con una Estación de Transporte de Mercancías de una máxima accesibilidad e interconexión que garantice una funcionalidad e intermodalidad óptimas.

En el nuevo PGOM se contempla inicialmente una Estación de Transporte de Mercancías junto al Polígono Industrial de San Pedro Alcántara (y otra en el norte del P. I. La Ermita de Marbella), de aproximadamente 5 ha, próximo al nudo urbano de dicho espacio productivo a la Carretera de Ronda A-397, que conecta a su vez con el enlace de ésta con la Autopista AP-7, principal corredor de mercancía de transporte por carretera desde los nodos urbanísticos de Algeciras y Málaga.

En tercer lugar, el **Sistema Regional de Protección del Territorio**, prevé el POTA que el planeamiento urbanístico municipal tendrá en cuenta los contenidos de los distintos planes de protección civil que les afecten, y establecerán las medidas específicas para aminorar los riesgos o sus eventuales consecuencias.

Así mismo, deberá incorporar las delimitaciones de las zonas afectadas por los distintos tipos de riesgos, diferencias según el grado de peligrosidad.

En el presente PGOM se ha incluido dentro del Suelo Rústico en la categoría de Preservado, aquellos suelos en los que se tenga acreditada la existencia de procesos naturales o actividades antrópicas susceptibles de generar riegos, los que hace incompatible su transformación mediante la urbanización mientras subsistan dichos procesos o actividades.

Y, por último, la **Integración Exterior de Andalucía**, cuyo objetivo se consigue a nivel regional y no local.

Como se exponía, especial mención merecen los criterios del POTA con relación a la **ordenación y protección del litoral**.

Indica en este sentido el POTA que, el modelo de desarrollo urbano contemplado en el planeamiento urbanístico han de basarse en las siguientes orientaciones generales:

- La prioridad a los nuevos desarrollos urbanos ha de darse a aquellos que se basan en el crecimiento hacia el interior de los núcleos, es decir,



la reordenación y recualificación de zonas de los cascos urbanos consolidados, así como en desarrollos que completen la imagen unitaria de la ciudad. Ello supone establecer como objetivo el de romper la tendencia a nuevos crecimientos exógenos a los núcleos urbanos consolidados, reduciendo el progresivo consumo de espacios naturales o rurales, en especial, en las sierras prelitorales.

- Los desarrollos urbanos han de respetar la protección integral de los ecosistemas litorales y el mantenimiento de la diversidad de usos del suelo, compatibilizando los usos urbanos con los rurales y naturales. Evitar la formación de continuos urbanos en el frente costero.
- El planeamiento urbanístico deberá proponer modelos equilibrados de creación de oferta hotelera y segunda residencia.

En relación con el cumplimiento del PGOM de estas determinaciones, en primer lugar debe aclararse que las determinaciones referentes a la ordenación detallada del Suelo Urbano deberán ser cumplimentadas en el Plan de Ordenación Urbana, por cuanto tras la entrada en vigor de la LISTA es el instrumento que la contiene.

Por lo que respecta al PGOM, ha quedado patente a lo largo del presente documento que se prioriza la revitalización de la ciudad existente frente a nuevos crecimientos y máxima prueba de ello es la ausencia de propuestas de delimitación de actuaciones de transformación urbanística en el presente PGOM.

