

VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD

Índice

VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD.....	1
1 Introducción.....	3
1.1 La valoración de impacto en salud de los instrumentos de planeamiento urbanístico.....	3
1.2 Antecedentes.....	4
a. Descripción del instrumento de planeamiento.....	7
a.1 Ámbito de actuación del planeamiento.....	7
a.2 Objetivo y justificación del instrumento de planeamiento. Principales acciones o ejes de actuación.....	7
a.2.1 Objetivos del instrumento de planeamiento.....	7
a.2.2 Justificación del instrumento de planeamiento.....	15
a.2.3 Principales acciones o ejes de actuación.....	16
b Caracterización de la población y de su entorno.....	35
b.1 Características de la población potencialmente afectada.....	35
b.1.1 Población.....	35
b.1.1 Mercado de trabajo.....	39
b.2 Rasgos de especial vulnerabilidad y situaciones de inequidad	41
b.3) Opinión ciudadana.....	43
c) Identificación y valoración de los impactos.....	45
c.1 Identificación de los Determinantes.....	45
c.2 Análisis Preliminar.....	48
c.3 Conclusiones del análisis preliminar. Valoración de la relevancia.....	64
c.4) CONCLUSIONES DE LA VALORACIÓN.....	68
d) DOCUMENTO DE SÍNTESIS.....	69
AUTORÍA.....	81

1.1 LA VALORACIÓN DE IMPACTO EN SALUD DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

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

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

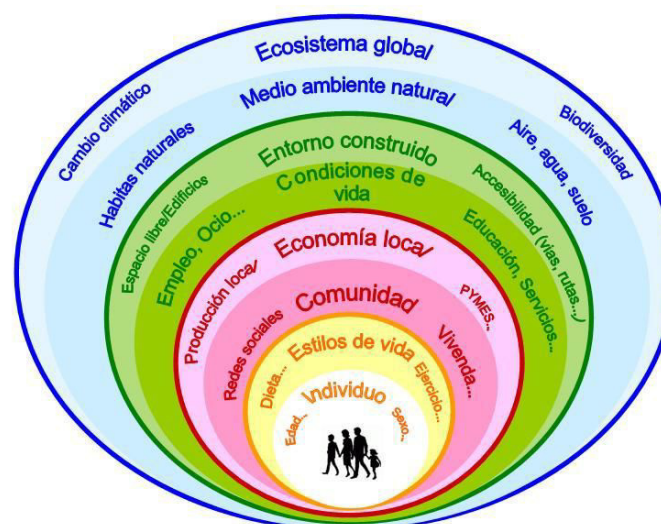


Ilustración: DETERMINANTES DE SALUD (MODELO DE DAHLGREN Y WHITEHEAD). Fuente: Manual para la evaluación de impacto en salud de los instrumentos de planeamiento urbanístico en Andalucía, Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales, 2015.

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

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

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

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

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

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

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

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

1 INTRODUCCIÓN

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

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

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

Por el contrario, el Informe EIS será redactado por las autoridades sanitarias con el fin de evaluar el contenido de dicho documento. El procedimiento a seguir en la Valoración de Impacto en Salud se muestra en el siguiente esquema:

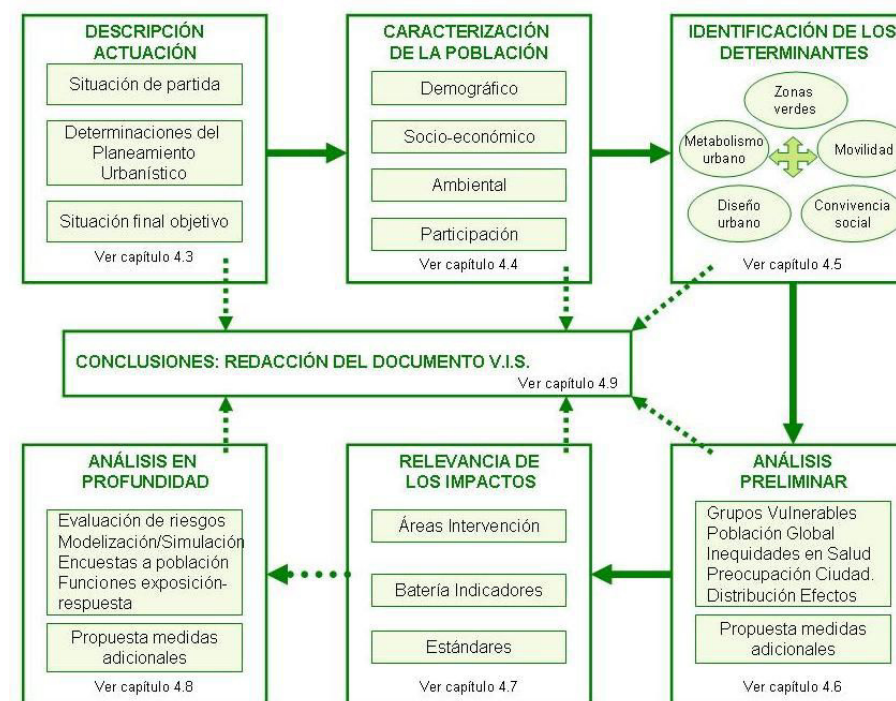


Ilustración: DESQUEMA DE LAS FASES DE LA VALORACIÓN DE IMPACTO EN SALUD. Fuente: Manual para la evaluación de impacto en salud de los instrumentos de planeamiento urbanístico en Andalucía.

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

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

- Descripción de la planificación, indicando la situación de partida existente en el término municipal como el objetivo final que se persigue con la redacción del Plan General. El objetivo es disponer esta información de forma que ayude a identificar todos los elementos y cuestiones con mayor repercusión en el bienestar de la población y se referencie geográficamente.
- Descripción de la población implicada y de su vulnerabilidad a través de variables sociales, económicas, ambientales, demográficas y de salud, así como de la percepción que ésta tiene de su entorno. Debe prestarse especial atención a los grupos de población más vulnerables y a las inequidades en salud existentes.

- Identificación y caracterización de los cambios que la planificación introduce en las cuestiones que más influyen sobre la salud, tales como movilidad, ocupación del territorio, acceso a zonas verdes, calidad ambiental y convivencia ciudadana.

- Análisis preliminar (cualitativo) de los potenciales impactos sobre la salud que puedan introducir los cambios identificados en la etapa anterior.

- Estudio de la relevancia de dichos impactos a través del uso de indicadores y estándares de comparación.

- Análisis en profundidad de aquellos impactos que se consideren relevantes para 1) describir y priorizar los impactos potenciales en salud y 2) incorporar medidas adicionales para optimizar el resultado en salud del proyecto. Esta etapa sólo se realizará en caso de detectarse potenciales impactos significativos en salud.

- Obtención y redacción de conclusiones, que podría llegar a incluir la revisión del proyecto y la introducción de medidas adicionales.

1.2 ANTECEDENTES

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

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

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



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

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

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

Respecto de la amplitud de la VIS, se significa que la misma debe estar relacionada con la relevancia de los impactos descritos; en este caso particular, cabe decir que el documento presentado resulta bastante correcto en este sentido, destacando tanto el enfoque (centrado en la

optimización de los impactos sobre la población) y la comprensión de los aspectos relacionados con la salud de la ciudadanía, como la intención de completar la descripción de los impactos observados con una cuantificación basada en indicadores. Para estos últimos, sugerimos que se incorporen los presentes en los documentos de apoyo a la EIS publicados por esta consejería.

En cuanto al grado de especificación con que deben analizarse y optimizarse los impactos, se indica que éste depende igualmente de la relevancia de los mismos. Los impactos más relevantes en este caso son los relacionados con los indicados anteriormente, todos los cuales deberían alcanzar, al menos, la fase de determinación de la relevancia, usando indicadores para comparar la situación inicial con la de las diversas alternativas consideradas, de forma que sirvan de respaldo para la toma de decisiones al respecto.

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

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

A.1 ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL PLANEAMIENTO.

El municipio de Marbella se localiza en la costa de la provincia de Málaga, integrada en la comarca de la Costa del Sol Occidental. Se sitúa a orillas del Mediterráneo, entre Málaga y el estrecho de Gibraltar, sobre la falda de Sierra Blanca. Su término municipal ocupa una superficie de 117 Km², atravesados por la autovía y la autopista de peaje del Mediterráneo, principales accesos al municipio.



Ilustración: LOCALIZACIÓN DEL MUNICIPIO DE MARBELLA. Fuente: Elaboración propia.

A. DESCRIPCIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO

Es una de las ciudades turísticas más importantes de la Costa del Sol y de toda España. Durante la mayor parte del año es centro de atracción del turismo internacional gracias principalmente a su clima y su infraestructura turística. Protagonista en la temprana revolución industrial española en el siglo XIX, Marbella ha experimentado un crecimiento continuo a lo largo del siglo XX y comienzos del siglo XXI, desarrollando una economía basada en la oferta turística destinada a visitantes y residentes temporales de medio y alto poder adquisitivo.

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

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

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

A.2 OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO. PRINCIPALES ACCIONES O EJES DE ACTUACIÓN.

a.2.1 Objetivos del instrumento de planeamiento.

El Plan General de Ordenación Municipal tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, que comprende:

- 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.
- 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.
- Además se incluirán las directrices para la ejecución y, en su caso, programación de nuevos elementos estructurantes.
- La ordenación del suelo rústico que incluye:
 - El establecimiento de las zonas en suelo rústico
 - La normativa urbanística de las distintas categorías y zonas del suelo rústico
 - Las condiciones tipológicas y estéticas para la implantación de edificaciones, construcciones e instalaciones en las distintas categorías y zonas de suelo rústico
 - La identificación de agrupaciones irregulares en suelo rústico.
 - La identificación de los recursos y áreas de interés paisajístico en suelo rústico
- La identificación de los bienes y espacios protegidos lo que incluye:
 - Los bienes y espacios que deben contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico
 - 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.

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) Los Objetivos del Plan en el marco de la sostenibilidad

Promover el desarrollo sostenible solo puede hacerse desde una perspectiva global. Si se analiza el municipio 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 los ciudadanos.

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.

2) Objetivos Generales del PGOM de Marbella

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 peri-urbano 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 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 los ciudadanos.

En este sentido, las tipologías edificatorias que propiciarían dicha compacidad 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 idiosincracia 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

Los objetivos generales en materia de movilidad y accesibilidad son:

A fin de conseguir una reducción del tráfico motorizado de paso en los centros urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara se 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 circulación de paso 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.

2) Objetivos Estratégicos del PGOM de Marbella

En el Título 7 de la Memoria de Ordenación se establecen las estrategias para alcanzar los objetivos planteados en el Título 1.

Marbella verde

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, bien 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 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.

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, ríos Guadalmina, Guadaiza, Verde y 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 pues 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 el ratio existente en el municipio, tal y como establece el art. 82.3 RLSTA.

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 ATU-NU en suelo rústico la actuación 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.

Marbella Ordenada

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 que aquél. 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 base a 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.

Marbella Diversa

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 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 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 auto sostenido y generando un impacto social positivo. Se pretende que los vecinos del centro se sientan participes 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 en dichas parcelas.

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, debemos aprovechar la capacidad de las tecnologías digitales para dar lugar a 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, debemos 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. Además, se debe introducir el clúster digital en la ciudad consolidada.

Marbella Inclusiva

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 es otro de los objetivos de este Plan. 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 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 los usuarios.

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

17.4.1 Se deberá 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 Se tendrá en consideración 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... que lo hagan atractivo para usuarios 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 parks, 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 de nuestro 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 nuestra 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 (auténtico queso gruyere, salpicado



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 negocio para emprendedores. Algunos de los posibles proyectos para dinamizar la economía que se sugieren son: circuitos de montaña, fomentar el senderismo de naturaleza (por la riqueza de su fauna y la diversidad vegetal), parque temático de las minas de plomo de Buenavista, centro de interpretación de las minas, granja escuela, centro de escalada, etcétera, pero siempre respetando la fauna y la flora de su entorno natural.

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

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 los ciudadanos 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.

Marbella Eficiente

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

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. Debemos 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 noval 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 SUSDs. 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.

Marbella Conectada

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 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 sí 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 en base a 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. Por ello, 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 los 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.

a.2.2 Justificación del instrumento de planeamiento.

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

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

La reactivación del PGOU de 1986 no ha sido automática, pues ha precisado que el Pleno del Ayuntamiento apruebe el Texto Refundido del PGOU de 1986, el 29 de septiembre de 2017, la modificación de su normativa urbanística, el 16 de mayo de 2018, y el Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU de 1986, el 27 de julio de 2018. Además, la reactivación del PGOU de 1986, un Plan General aprobado hace más de 30 años, cuya normativa urbanística no ha sido el soporte para todas las actuaciones ejecutadas, bien porque algunas se han apoyado en el PGOU de 2010 bien porque otras se ejecutaron al margen de dicho Plan, provoca incoherencias y desajustes del instrumento de planeamiento general con la realidad física actual del territorio marbellí, con la ciudad construida o con el nuevo marco normativo territorial, urbanístico y sectorial, en el que destaca particularmente la normativa de carácter ambiental.

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

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

En el año 1991 se inicia un nuevo proceso de revisión del PGOU que no fue aprobado definitivamente por parte de la Comunidad Autónoma y que el Equipo de Gobierno municipal acordó aprobar por silencio administrativo en 1998, aunque no disponía de competencias para ello. Ante esta

a. Descripción del instrumento de planeamiento

circunstancia, en noviembre del 2000, la administración autonómica publicó la normativa del Plan del 86, al que consideraba único plan válido. Con el Plan General de 1998 como referente, que el TSJA anuló en marzo del 2005, se firmaron numerosos Convenios Urbanísticos y se concedieron un gran número de licencias. Ante la grave situación urbanística creada, la Junta de Andalucía decidió intervenir las competencias municipales, encomendando el gobierno municipal a una Comisión Gestora que gobernó el Ayuntamiento de Marbella durante 14 meses, desde de la primavera de 2006 hasta los elecciones municipales de 2007. Formada la nueva corporación municipal se inicia un nuevo proceso de revisión que conducirá a la aprobación definitiva del PGOU en 2010. Como ya se ha descrito más arriba, en 2015 el PGOU de 2010 fue anulado por el Tribunal Supremo. Esos acontecimientos explican los desajustes entre las previsiones del PGOU de 1986 (plan vigente) y la realidad física actual.

La práctica urbanística a lo largo de más de tres décadas ha consolidado como suelo urbano terrenos propuestos en el PGOU de 1986 como nuevos desarrollos. No obstante, teóricamente todavía restarían más de 1.800 Ha de suelo urbanizable por ejecutar, lo que representaría un crecimiento superior al 40 % respecto a la ciudad consolidada, si bien, el porcentaje real es menor dado que no se ha tenido en cuenta en el cómputo las ocupaciones irregulares en parte de estos suelos.

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

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

1. El desarrollo y ejecución de las previsiones del PGOU de 1986, que no se sometió a ningún procedimiento de prevención ambiental, provoca efectos negativos difíciles de valorar y controlar sobre el conjunto de los factores ambientales, y por ende, sobre la salud de los ciudadanos.
2. El modelo de ciudad del Plan de 1986 ha sido superado por la práctica urbanística durante más de 30 años, está desactualizado pues no responde a la realidad territorial y urbana de la actual

Marbella, mucho menos a las necesidades actuales de la población marbellí, que, con datos de 2019, 143.386 habitantes (Padrón Municipal de Habitantes), dobla a la de 1986, 74.807 habitantes.

3. El modelo de ciudad no es conforme con el principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, frenando las políticas urbanas puestas en marcha por el propio Ayuntamiento (Plan Estratégico de Marbella - San Pedro 2022, Plan de Movilidad Urbana Sostenible) y otras instituciones para alcanzarlo y ello condiciona la mejora de la calidad del medio ambiente urbano y la salud de los habitantes de Marbella.
4. El actual modelo de ciudad fragmentado y desarticulado, disperso, con urbanizaciones-isla en fondo de saco y con varios núcleos urbanos que no ejercen funciones centrales, es un modo ambientalmente ineficiente de ocupar el suelo, de promover un estilo de vida saludable, y de proteger y potenciar el patrimonio natural y los valores paisajísticos, que con las determinaciones del PGOU de 1986 no resulta factible subvertir.
5. La transformación urbanística acelerada y extensiva del suelo, en el proceso de ocupación de las últimas décadas, y el crecimiento urbano disperso se ha efectuado a costa de la utilización ineficiente y creciente de los recursos naturales propios del municipio y externos al mismo, tendencia que con el PGOU de 1986 se mantendría en el tiempo y podría en riesgo la sostenibilidad ambiental del sistema.
6. El PGOU de 1986 no permite conjugar la planificación urbanística con la planificación de la movilidad y obliga a prolongar en el tiempo un modelo de movilidad insostenible basado en el uso intensivo e ineficaz del vehículo privado.

a.2.3 Principales acciones o ejes de actuación.

1) CLASES Y CATEGORÍAS DE SUELO

1.1) DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO.

El Plan General identifica, delimita y clasifica como suelo urbano:

Primero. Los terrenos transformados urbanísticamente u ocupados por la edificación.

Segundo. También forma parte del suelo urbano los vacíos situados dentro de la malla urbana, porque se entiende que están transformados urbanísticamente.

Tercero. Se incluyen en suelo urbano las agrupaciones espontáneas de edificaciones en suelo rústico compatibles con el modelo territorial y

urbanístico del nuevo Plan, como se justifica en este documento y que cumplen las condiciones del art. 13 LISTA para su consideración como suelo urbano.

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.

1.2) DELIMITACIÓN Y CATEGORÍAS EN SUELO RÚSTICO.

SUELO RÚSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN SECTORIAL

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

SUELO RÚSTICO PRESERVADO POR LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

1. Georrecurso Conglomerados de Marbella
2. Zona de protección exterior del Monumento Natural Dunas de Artola
3. Embalse de Las Medranas
4. Suelos preservados de la transformación por la existencia de valores ambientales e incompatibilidad con los fines y objetivos del Plan General

SUELO RÚSTICO PRESERVADO POR ORDENACIÓN TERRITORIAL

Al haberse anulado el POTCSO no existe suelo rústico que deba ser preservado de su transformación urbanística en el T.M. de Marbella.

SUELO RÚSTICO COMÚN

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.

SUPERFICIES	SUELO URBANO			5.360,58
	SUELO RÚSTICO	ESPECIAL PROTECCIÓN		1.351,60
		PRESERVADO	RIESGOS	0
			TERRITORIAL	0
			URBANÍSTICO	1.561,27
	COMÚN			3.440,73
	TOTAL			11.714,18

Tabla: Superficie clasificación de suelo.. Fuente: Memoria de Ordenación PGOM Marbella.



2) ORDENACIÓN DEL SUELO RÚSTICO

2.1) Delimitación de zonas de suelo rústico

El modelo general de ordenación se concreta, entre otras, a través del establecimiento de las distintas zonas del suelo rústico, debiendo establecerse:

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

La delimitación de las zonas del suelo rústico se recoge en el plano de ordenación O.03 zonas del suelo rústico y son un total de once:

Zona 1: Valor Ambiental Prioritario (ZR-VAP)

Zona 2: Valor Ambiental Limitado (ZR-VAL)

Zona 3: Alta Incidencia Paisajística (ZR-AIP)

Zona 4: Media Incidencia Paisajística (ZR-MIP)

Zona 5: Prevención de Avenidas (ZR-INA)

Zona 6: Inundabilidad Reducida (ZR-INR)

Zona 7: Influencia Costera (ZR-ICO)

Zona 8: Promoción Agrícola (ZR-AGR)

Zona 9: Pendientes Elevadas (ZR-PTE)

Zona 10: Infraestructuras en el Medio Natural (ZR-IFR)

Zona 11: Protección Urbana (ZR-PUR)

2.2) 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 RLSTA.

1. Picos de Sierra Blanca y sus laderas
2. Red de senderos y atalayas
3. Loma de Puerto Llano / Las Cabrillas
4. ZEC sobre cauces fluviales
5. Senda Litoral (en suelo rústico)
6. Entornos dunares costeros y sus masas arboladas.
7. Pantano de la Concepción

8. Torre del cable

9. Muelle del Marbella Club

Determinaciones para su preservación y mejora de la calidad y percepción de los recursos y áreas de interés paisajístico en suelo rústico: Se han establecido dos zonas del suelo rústico relacionadas a la incidencia que tendría las actuaciones en cada una de ellas, así como la zona de influencia costera para la protección de la unidad de paisaje costera, y la zona de promoción agrícola para alguna de las partes de la unidad de paisaje de llanuras cultivadas.

2.3) Agrupaciones irregulares de edificaciones.

Del resultado de este trabajo se identifican varios asentamientos irregulares de edificaciones de los cuales el de mayor entidad es la zona conocida como "El Potril" en la parte norte del margen derecho del Río Guadaiza, existiendo otros de menor entidad pero que cumplen igualmente con las características mencionadas en el art. 24 RLSTA y por ello se hace obligatorio identificarlos quedando la relación de ellos de la siguiente manera:

Asentamiento 1, "El Potril" al norte de la margen derecha del río Guadaiza.

Asentamiento 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.

Asentamiento 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 Banus".

Asentamiento 4, al norte del polígono industrial "La Ermita" en se intercalan usos de viviendas con talleres y almacenes de materiales.

Asentamiento 5 al norte de la zona conocida como "Bello Horizonte" junto a la autopista AP-7.

Asentamiento 6 al este del núcleo de "Los Molineros".

Asentamientos 7 y 8 ubicados al norte de la urbanización de Las Chapas cercana al término municipal de Mijas por encima de la autopista AP-7.

El análisis de estas agrupaciones lleva a las siguientes situaciones:

1. Incorporación de las edificaciones irregulares compatibles con el modelo de ordenación propuesto.

Los denominados asientos 1 y 2 son zonas con viviendas irregulares con posibilidad de su integración urbanística e incorporación en el modelo urbano-territorial propuesto por el PGOM. Son zonas que podemos considerar, la primera con vocación de la extensión natural del núcleo de San Pedro Alcántara y la segunda para completar la trama urbana entre Río Verde y la A-7 y el antiguo sector URP-NG-10. Se propone su

mantenimiento en el 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.

2. Mantenimiento del carácter rural al resto de agrupaciones irregulares de edificaciones identificadas en el presente PGOM. Bien por su destino a usos no residenciales, bien, por su mayor dispersión que las anteriores, el resto de las agrupaciones identificadas se mantienen igualmente en el 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.

3) EL ESQUEMA DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES Y DEL FUTURO DESARROLLO URBANO

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

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

El PGOM identifica y delimita los sistemas generales existentes. Asimismo, se identifican, con carácter no vinculante, los sistemas generales necesarios para satisfacer las nuevas demandas de la población, incluyendo, en su caso, la propuesta de ampliación de algunos de los ya existentes. La delimitación de un sistema general existente implica un régimen concreto de uso y edificación, así como la afección al uso público de la parcela.

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

3.a) SISTEMA GENERAL DE ÁREAS LIBRES: ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

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 Infraestructura Verde repleta de corredores ecológicos.

La Infraestructura verde consistirá en 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 cuando las sendas peatonales conectan las zonas verdes con dichos corredores.

Los distintos elementos que integran el Sistema General de Áreas Libres se dividen en dos grandes bloques, atendiendo a las disposiciones de la LISTA: Espacios Libres y Zonas Verdes. Los primeros integrados por terrenos libres de edificación destinados al ocio, juego y esparcimiento de la población, con un predominio de la superficie urbanizada frente a la permeable y los segundos integrados por los terrenos libres de edificación y dotados de vegetación donde predomina la superficie permeable con una función principal ambiental de mitigación del cambio climático junto a las destinadas al esparcimiento de la población.

Cada uno de los elementos que componen estos dos grandes grupos se describen en los apartados siguientes, donde se ha computado como superficie la delimitada en suelo urbano (salvo en los parques forestales ubicados en suelo rústico) y fuera de la zona de dominio público deslindado o cartográfico.

Espacios Libres.-

Son espacios públicos de encuentro e interrelación, ajardinados-urbanizados donde suelen tener prioridad los elementos ornamentales y las zonas de estancia y tránsito para las personas frente al espacio arbolado. El conjunto de Espacios Libres previstos en el PGOM incluye las grandes plazas de la localidad, así como el paseo marítimo.

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m²) (I)
SG-AL-1	Plaza de San Pedro Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	5.590,07
SG-AL-2	Bulevar San Pedro Alcántara	San Pedro	Urbano	Existente	52.768,82
SG-AL-3	Avenida del Mediterráneo	San Pedro	Urbano	Existente	23.050,07
SG-AL-4	Paseo Marítimo	T.M.	Urbano/Rústico	Existente	57.204,00
SG-AL-5	Plaza de los Naranjos	Marbella	Urbano	Existente	2.005,27
SG-AL-6	Bulevar Pablo Ráez	Marbella	Urbano	Existente	16.903,91
SG-AL-7	Parque de los Enamorados	Marbella	Urbano	Existente	5.747,38
SG-AL-8	Plaza del Mar	Marbella	Urbano	Existente	10.183,81
SG-AL-9	Avenida del Mar	Marbella	Urbano	Existente	7.128,76

Tabla: SS.GG. de Áreas Libres. Espacios Libres. Fuente: Memoria de Ordenación PGOM Marbella.

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

Zonas Verdes.-

1. Parques Forestales

Se incluyen aquellos espacios forestales, con ciertos valores naturales o paisajísticos, pudiendo incluir áreas reforestadas que, en mayor o menor medida, han sido acondicionados para facilitar el contacto de la población con la naturaleza. Estos espacios no están protegidos por la legislación vigente, siendo una de sus funciones la de minimizar el contacto de la población con aquellos otros espacios naturales protegidos del término municipal. La mayor parte de estos parques se sitúan en suelos urbanos 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.

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

Tabla: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Forestales). Fuente: Memoria de Ordenación PGOM Marbella.

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

2. 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.

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 la bóvedas, o la Basílica de Vega del Mar) y que el un espacio verde contribuirá a su conservación y puesta en valor.

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m²) (I)
SG-AL-25	Parque de las Dunas	Alicate	Rústico	Propuesto	
SG-AL-26	Parque Dunas de Artola	La Víbora	Rústico	Propuesto	
SG-AL-27	Parque Ranchotel	La Víbora	Urbano	Existente	2.019,75
SG-AL-28	Parque de las Termas Romanas de las Bóvedas	San Pedro	Urbano	Existente a ampliar	3.820,84
SG-AL-29	Parque Hotel La Playa	Alicate	Urbanoi	Existente	1.950,40
SG-AL-30	Parque Real de Zaragoza	Alicate	Urbano	Existente a ampliar	14.668,83

SG-AL-31	Parque Hotel Pinomar	Alicate	Urbano	Propuesto	
SG-AL-32	Parque Basílica Vega del Mar	San Pedro	Urbano	Existente a ampliar	13.453,30
SG-AL-33	Parque Avenida del Mediterráneo	San Pedro	Urbano	Existente	3.862,59
SG-AL-34	Parque del Pinar	Río Real	Urbano	Existente	35.004,34

Tabla: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Litorales). Fuente: Memoria de Ordenación PGOM Marbella.

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

3. 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.

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

Tabla: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Urbanos). Fuente: Memoria de Ordenación PGOM Marbella.

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

4. 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 incluyen el dominio público hidráulico y parte de sus zonas de protección, quedando



excluidos aquellos ámbitos que forman parte de una zona de especial conservación (ZEC), siendo una condición sine qua non de estos elementos el mantener el carácter de espacio no transformado, mantener 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.

El total de superficie computada existente destinada a Zonas Verdes (Parques Fluviales) es de 704.792,86 m².

Cod.	DENOMINACIÓN	UBICACIÓN	CLASIFICACIÓN	ESTADO	Sup. Existente (m²) (1)
SG-AL-39	Parque Arroyo Guadalpín	Marbella	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	40.349,00
SG-AL-40	Parque Arroyo Realejo (tramo norte)	Río Real	Urbano/Rústico	Propuesto	
SG-AL-41	Parque Arroyo Realejo 2	Río Real	Rústico	Propuesto	
SG-AL-42	Parque Arroyo Siete Revueltas	Río Real	Rústico	Propuesto	
SG-AL-43	Parque del Arroyo de las Cañas Verdes	Nueva Andalucía	Urbano	Existente a ampliar	12.482,20
SG-AL-44	Parque Arroyo de las Represas	Marbella	Urbano	Existente	36.712,93
SG-AL-45	Parque Arroyo Alicate	Alicate	Urbano	Existente	13.627,80
SG-AL-46	Parque del Arroyo Sequillo	Alicate	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	4.599,96
SG-AL-47	Parque del Arroyo de San Francisco	La Víbora	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	58.279,60
SG-AL-48	Parque Arroyo Benabolá	Nueva Andalucía	Urbano	Existente a ampliar	54.047,50
SG-AL-49	Parque Arroyo Segundo	Río Real	Urbano/Rústico	Propuesto	
SG-AL-50	Parque Arroyo Calera	Río Real	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	7.322,25
SG-AL-51	Parque Arroyo Paloma	Río Real	Urbano	Existente a ampliar	82.878,06
SG-AL-52	Parque del Arroyo del Tejar	Nagüeles	Urbano/Rústico	Existente a ampliar	77.625,90
SG-AL-53	Parque Arroyo de la Cruz	Nagüeles	Urbano	Existente a ampliar	50.039,70
SG-AL-54	Parque Arroyo Nagüeles	Nagüeles	Urbano	Existente a ampliar	62.299,80
SG-AL-55	Parque Arroyo Realejo (tramo sur)	Existente	Urbano/Rústico	Urbano/Rústico	7.604,86

SG-AL-56	Parque Arroyo de las Piedras	Nagüeles	Urbano	Existente a ampliar	14.725,70
SG-AL-57	Arroyo del Chopo-Parque de las Medranas	San Pedro	Urbano	Existente a ampliar	95.013,10
SG-AL-58	Parque Arroyo Real Zaragoza	La Víbora	Existente	Urbano	87.184,50

Tabla: SS.GG. de Áreas Libres. Zonas Verdes (Parques Fluviales) Fuente: Memoria de Ordenación PGOM Marbella.

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

Techo Poblacional

Según queda justificado en la memoria de información la estimación de la población existente es de 233.381 habitantes.

Superficie existente destinada al Sistema General de Áreas Libres .

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

Espacios Libres 180.582,09 m²

Zonas Verdes:

Parques Forestales 656.559,12 m²

Parques Litorales 74.780,05 m²

Parques Urbanos 784.207,82 m²

Parques Fluviales 704.792,86 m²

Total Zonas Verdes 2.220.339,85 m²

Que arroja una suma total de 2.400.921,94 m².

Estándar de Áreas Libres:

Teniendo en cuenta la estimación de la población existente, calculada en base 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 del RLSTA para el cálculo de la población derivada de las viviendas previstas en los instrumentos de ordenación urbanística) el estándar resultante de SS.GG. de Áreas Libres (existente) tendría el siguiente valor de cálculo: 2.400.921,24 m² / 233.381 habitantes = 10,287 m²/habitante.

3.b) SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

Atendiendo a la localización espacial del sistema general de equipamientos en relación a todo el término municipal las líneas de actuación son las siguientes:

- La necesidad de un reequipamiento de la ciudad a partir de la reordenación del eje de la antigua carretera CN-340 (actual autovía A-7 y

su tramo urbano). Sobre este elemento vertebrador de la ciudad se encuentra gran parte del sistema de equipamientos existentes, debiendo ser éste el elemento que aglutine y en torno al que deban disponerse los grandes equipamientos de incidencia o interés regional o de carácter metropolitano, unos existentes y en funcionamiento, como el Hospital Comarcal de la Costa del Sol, para que el que debe preverse el suelo necesario que asegure futuras ampliaciones, otros ya previstos pero no ejecutados, como el área polifuncional de la zona oriental (Alicate). Entre los nuevos equipamientos ligados a esta infraestructura se propone un nuevo centro de convenciones, ubicado en la zona de Nueva Andalucía.

- Reserva de suelos en las nuevas áreas de oportunidad que se proponen en el Plan, para la ubicación de los nuevos equipamientos destinados a hacer de Marbella una ciudad de la educación y el conocimiento. Entre estas áreas de oportunidad se encuentra la zona situada al sur de San Pedro Alcántara junto al Río Guadaiza.

- Creación de nuevos equipamientos ligados a las nuevas áreas de centralidad urbana. En este sentido hay que tener en cuenta la apuesta que el Plan hace por el corredor ferroviario de la Costa del Sol, como elemento clave en la articulación de la movilidad metropolitana, convirtiéndose sus intercambiadores en unas nuevas zonas generadoras de actividad y centralidad urbana y emplazamientos estratégicos para nuevos equipamientos (localizados en áreas plurifuncionales), acordes con las nuevas necesidades que se pueden generar en torno a estos espacios ligadas, fundamentalmente, al ocio, al tiempo libre y al esparcimiento en general.

- Creación de nuevos equipamientos en las zonas de regeneración urbanas, como la vinculada a la ampliación del Puerto de la Bajadilla donde, siguiendo las propuestas del Plan Estratégico, se propone la implantación de un gran equipamiento supralocal, destinado a museo municipal o posible museo de la Costa del Sol, o las diferentes áreas plurifuncionales previstas en distintas zonas como La Campana, en San Pedro Alcántara.

- Por último no habría que olvidar la importancia estratégica de Marbella a nivel subregional, lo que ha supuesto la previsión en el Plan de numerosos equipamientos de incidencia o interés territorial, algunos de ellos ya han sido nombrados como el Hospital Comarcal de la Costa del Sol y a los que habría que añadir la nueva sede de la ciudad de la Justicia, junto a la carretera de Ojén, en Marbella, el auditorio La Cantero, al norte de Nagüeles o las sedes de Andalucía LAB y de la Mancomunidad de Municipios.

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

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

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

Descripción del Sistema General de Equipamientos Comunitarios.

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

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

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

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.

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

- Aula del Mar. Situado en un suelo de propiedad municipal junto al paseo marítimo y la Avda. del Mar, en el frente litoral, el Plan propone la creación de un nuevo espacio destinado a la difusión, formación y concienciación en temas relacionados con la sostenibilidad medioambiental en general y con el mar en particular, como uno de los principales activos de la localidad.
- Área polifuncional las Dunas. Ubicado en la zona oriental del municipio, junto a la Ciudad del Tiempo Libre.
- Área polifuncional Marbella. Ubicado al noreste del núcleo de Marbella y destinado a recinto ferial.

Por último, se encuentran los equipamientos de rango ciudad, donde se incluyen aquellos elementos que, formando parte de la estructura general y orgánica, prestan un servicio a zonas concretas del municipio: 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.

3c) SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD.

1.- Propuestas Localizadas en las Redes Territorial y Urbana

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

- 1- Nuevo enlace completo en AP-7 con Hospital de la Costa del Sol.
- 2- Nuevo enlace en la A-7 (sentido Cádiz-Málaga) con Carretera de Istán A-7176.
- 3- Remodelación en ramales del Enlace de Cabopino en A-7 (Sentido Málaga – Marbella).
- 4- Reordenación de Accesos y Vías de Servicio en Tramo de la A-7 (Zona de Las Chapas).
- 5- Nuevos Carriles de Trenzado en el Tramo de la A-7 entre los enlaces de Los Monteros (PK 187+100) y El Rosario (PK 188+220).
- 6- Nuevos carriles de trenzado en el tramo de la A-7 entre el enlace Los Altos de Marbella – Hospital CSO (PK 186+265) y el acceso urbano a Santa Clara en sentido decreciente (Pk 185+600), así como desde el acceso a la zona de Bahía de Marbella en sentido creciente (PK 185+925)
- 7- Remodelación de Ramales de enlace de Río Real (PK 185+080).



8- Reordenación de Acceso, Vía de Servicio y Carriles de Trenzado en tramo de la A-7 en la Zona de El Pinar.

9- Reordenación de accesos, Vías de Servicio y Carriles de Trenzado en Tramo de la A-7 entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara. En concreto la propuesta se compone de las siguientes actuaciones:

a) Entre el enlace de Nueva Andalucía y el de San Pedro en sentido Málaga- Cádiz:

b) Entre el enlace de San Pedro y Nueva Andalucía, en sentido Cádiz - Málaga.

c) Entre en enlace de Nueva Andalucía y el de Puerto Banús.

10. Nuevos enlaces de Carretera en A-355 (Zona futuro Palacio de la Justicia y otros equipamientos comunitarios).

11- Duplicación de calzada e integración urbana del tramo urbano cedido de la Carretera de Ronda A-397 (entre enlace de San Pedro y el de la AP-7).

12- Mejora de la Seguridad Vial e Integración Urbana del tramo de la Carretera A-7176 entre A-7 y N-340a (Avda. Alfonso de Hohenlohe).

13- Puente sobre Río Guadaiza en sustitución de vado inundable (Zona Cortijo Blanco).

14- Semipeatonalización de Ricardo Soriano.

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

Nuevo esquema del sistema general de aparcamientos e intermodalidad

El nuevo esquema de aparcamientos debe ser la base del nuevo modelo de movilidad sostenible y de intercambio 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 apeaderos 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 metropolitana y un esquema de Aparcamientos Urbanos estructurantes que faciliten la accesibilidad a los principales centralidades urbanas.

Los aparcamientos disuasorios e intermodales son zonas de estacionamiento público situadas principalmente a la entrada de los núcleos urbanos o vinculados con estaciones o paradas de transporte, normalmente junto a las principales vías de acceso urbano desde zonas periféricas de los mismos, que están conectadas al centro urbano a través del transporte público. Están pensados para reducir el número de

automóviles que entran al centro urbano generando excesos de tráfico de paso y ocupación excesiva del espacio público. Combinan la flexibilidad del automóvil que proporciona accesibilidad desde orígenes dispersos que no pueden ser servidos por transporte público de manera sostenible, con la eficacia del transporte público que proporciona accesibilidad urbana a destinos más densificados donde el automóvil es un modo muy ineficiente.

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.

Así el esquema que conforma el Sistema General de Aparcamientos propuestos se ha estructurado en Urbanos (dentro de los cuales se

incluyen los asociados a Equipamientos Ciudad) y los Disuasorios y/o Intermodales.

El nuevo Modelo de Transporte Público Urbano

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 y tendrán un radios de influencia razonable (<300 m), y respecto de las Estaciones e intercambiadores de Bus (<500m).

Los itinerarios motorizados privados procederán principalmente de la Red Básica Territorial y Red Básica Urbana, cuyo intercambio de escala y modal se producirá en el entorno de estas Estaciones y paradas principales de la red de transporte público urbano, apoyada por aparcamientos disuasorios. La actual Estación de Autobuses de Marbella se emplaza junto con la Avda del Trapiche con acceso directo desde la rotonda norte del enlace con la A-7. Si bien tiene un posición un tanto excéntrica respecto del núcleo urbano de Marbella, su ubicación actual junto al enlace anterior le confiere una buena accesibilidad desde el sistema territorial de Carreteras de medio y largo recorrido (Variante A-7/AP-7). Sin embargo, y pese a las propuestas de nuevos intercambiadores de transporte, se propone mantener su ubicación actual como Estación de Autobuses complementaria ligada a los itinerarios por carretera de largo recorrido y como una de las Estaciones principales del Sistema Urbano de Bus.

Bajo un esquema de intermodalidad Territorial y Metropolitana de transporte interurbano se propone adicionalmente como elemento estructurante del sistema la ubicación de un nuevo intercambiador de transporte en la zona del Arco de Marbella, junto a la Estación de Tren principal del Corredor Ferroviario, asimismo, propuesto. Su emplazamiento, junto con el enlace de la A-7 en ambos sentidos y al inicio del principal eje urbano de la ciudad, facilitaría el intercambio de modos y escalas con los sistemas urbanos de transporte sostenible Desde dicha infraestructura partirían las principales líneas del sistema de bus urbano cuyos principales destinos 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 ya que actualmente los autobuses urbanos e interurbanos utilizan una zona del actual bulevar de San Pedro a modo de Apeadero sin ningún tipo de instalaciones complementarias ni de conectividad directa con carreteras cuya conexión con un futuro corredor ferroviario estaría óptimamente emplazada junto al enlace existente de la A-7 y final de la antigua A-397.

Respecto del sistema de bus interurbano, se propone el desplazamiento o reubicación de la mayor parte de las paradas a Vías de Servicio paralelas,

existentes y propuestas, una vez se mejore la movilidad y accesibilidad del conjunto con las propuestas localizadas 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 propuestas, como nodos de intercambio de escalas, asumiendo el sistema de bus urbano la distribución interna urbana evitando de esta manera el actual solape de líneas e itinerarios de ambos sistemas que se producen tanto en el tronco de la A-7.

Por otra parte, las previsiones territoriales de un nuevo corredor ferroviario (servicio de Cercanías) supondría una oportunidad para establecer para 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. Por tanto, una vez se implante el servicio de cercanías cuya propuesta atravesaría los núcleos urbanos de Marbella y San Pedro con varias paradas intermedias podría descargar parcialmente el sistema de transporte de bus haciéndolo más secundario.

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

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

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

Sistema de Redes Peatonales y Ciclistas.

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

- Carril Bici Protegido: será la vía ciclista que discurre adosada a la calzada o compartiendo plataforma con ella provista de elementos laterales que la protegen lateralmente del resto.
- Carril Bici No protegido: Vía ciclista que discurre por la calzada adosada, integrada o compartiendo plataforma, tanto en un solo sentido como en doble sentido.
- Pista Bici, Vía ciclista segregada del resto de tráfico y calzadas y en plataforma exclusiva, con su propio trazado en planta y alzado.

- Acera Bici: Vía ciclista señalizada sobre la propia plataforma de acera.

- Ciclo Senda (vía ciclopeatonal): Vía para peatones y bicicletas, segregada del tráfico motorizado, que discurre por espacios abiertos como parques, jardines, paseos marítimos, etc.

- Vía compartida o en coexistencia: (Ciclocalle): Vía donde coexiste el tráfico motorizado y el no motorizado, con preferencia de éste último.

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

- En calles con velocidad superior a 30, las vías ciclistas deberán discurrir de manera protegida (Carriles Bici Protegidos).

- En calles 20 y calles 30 no precisarán carriles bici protegidos, si bien precisarán de señalización en el pavimento y señalización vertical.

- En calles 10 y calles peatonales y sendas ciclables, se consideran totalmente compatibles las bicicletas y no requieren de carriles bici.

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

La Red Básica ciclista que se defina conectará entre sí las principales zonas de atracción y generación de Marbella, y deberá articular el territorio a escala urbana (intra áreas funcionales o barrios ciudad) y metropolitana (inter áreas funcionales o barrios ciudad).

Los sistemas de bicicleta pública serán planificados en el marco del PMUS de Marbella como servicios complementarios una vez se planifique y desarrolle previamente una red de vías ciclistas y reforzarán el fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público.

Respecto del eje verde y corredor litoral en el que se apoya la vía ciclopeatonal de la Senda Litoral se planifica completar la secuencia de paseos marítimos y tramos inconexos existentes, dando continuidad tanto a los modos peatonales y ciclistas, por lo que la ordenación detallada debe planificar nuevos paseos peatonales e infraestructuras ciclistas en estos tramos reforzando el corredor litoral como eje de articulación de la movilidad no sólo ocio-recreativa de Marbella, sino de transporte, proponiendo dotarlo de transversalidad con itinerarios secundarios entre urbanizaciones.

Mejora en las Relaciones y accesibilidad Puerto – Ciudad

El objetivo básico de las estrategias y propuestas en materia de puertos que desde el PGOM se asumen es establecer un modelo de organización y coordinación urbanas de los puertos acordes con las potencialidades que presentan desde el punto de vista de la centralidad urbana que generan de puesta de valor del entorno de borde y, dotar al ámbito de borde de la ordenación necesaria de accesibilidad y establecer un sistema de recorridos e itinerarios que faciliten el desarrollo y puesta en valor turístico y urbano de las distintas áreas de los puertos, estableciendo la circulación y permeabilidad peatonal como criterio básico de articulación y relación.

Impulso al Sistema Logístico Territorial de Marbella.

Partiendo de los planteamientos y necesidades descritas en el análisis y diagnóstico del sistema logístico, y en alineación con las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) que atribuye a la ciudad de Marbella la categoría de Nodo Urbano de Primer Nivel, se precisa definir una reserva de terrenos, como propuesta de Sistema General Logístico para una Estación de Transporte de Mercancías (ETM) o Centro Logístico Urbano de ámbito municipal.

El nuevo Plan General propone impulsar el desarrollo de infraestructuras específicas y plataformas logísticas estratégicamente situadas en los principales nudos de intercambios territorio-ciudad, donde se potencien y proporcionen servicios especializados con el fin de facilitar el intercambio y distribución modal de las mercancías en Marbella. La Distribución Urbana de Mercancías (DUM) también afecta a la movilidad de la ciudad por lo que este aspecto quedará integrado en el nuevo modelo de movilidad sostenible que se plantea.

Se propone inicialmente como ubicación preferente para la E.T.M. de Marbella la zona este del polígono industrial de San Pedro por la disponibilidad de los terrenos y por contar con una buena accesibilidad próxima al enlace de la AP-7. Asimismo, la zona norte del actual Polígono Industrial La Ermita de Marbella, reúne unas condiciones adecuadas para la implantación de una segunda ETM de ámbito vinculado al centro y este de Marbella. Sus dos accesos principales son sendos enlaces a la A-7 Bello Horizonte y Arco de Marbella. Con un carácter secundario los accesos desde el enlace La Cañada, para la mercancía procedente del interior del Guadalhorce.

El Helipuerto Municipal de Marbella.

El valor estratégico de dicha infraestructura como equipamiento público a la cual se le reconoce en este documento con la calificación de Sistema General de Helipuerto viene determinado por el potencial operativo de la misma para el municipio al dotarlo de un nodo de comunicación aérea tanto para helicópteros como para drones (tripulados o no) y llevar a cabo en dicha infraestructura aeroportuaria operaciones comerciales de interés



público o social, y vuelos turísticos en la Costa del Sol. De especial interés es su utilización, adicional o complementaria para operaciones de salvamento, emergencias o de tipo turístico, así como vuelos no comerciales o para su utilización operacional como aerotaxi para trayectos comarcales o regionales.

La Necesidad de los Estudios de Movilidad

El valor del estudio de movilidad y de su exigencia desde el Planeamiento General, es hacer una estimación del número de desplazamientos que van a generar las 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.

3.d) REDES GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS TÉCNICOS.

1.- Infraestructuras del ciclo integral del agua

Se adopta como directriz del Plan la que emana del vigente Plan Hidrológico de 1º ciclo de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, aprobado por Real Decreto 1331/2012, de 14 de septiembre. Dicho plan aboga por incrementar los recursos no convencionales como la desalación y en especial potenciar la reutilización, de forma que puedan ser corregidos los actuales déficits satisfaciendo a su vez las demandas generadas. Se asumen igualmente aquellas otras determinaciones concretas del referido Plan Hidrológico que sean de aplicación en el t. m. de Marbella.

Al estar Marbella incluida en el sistema de abastecimiento de la Costa del Sol Occidental, sus recursos en alta son gestionados por la Mancomunidad de Municipios a través de ACOSOL. Por parte de esta entidad se están promoviendo en la actualidad los trabajos para la redacción de un proyecto para la renovación de las conducciones generales que parten de la ETAP de Río Verde y discurren hacia este y oeste por el t. m. de Marbella.

Estos proyectos aparecen recogidos en la documentación expuesta al público del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas:

CMA-2004-C: Remodelación y puesta en servicio de la desaladora de Marbella – Eficiencia energética. Pon una inversión prevista de 4 100 000 €, sufragados por ACUAMED. Intervención prevista para antes de 2028.

CMA-0190-C: Mejora de las infraestructuras de distribución y regulación de la Costa del Sol Occidental (Ramal Oeste). Con 27 304 085 € de inversión sufragados al 50% por la Junta de Andalucía y las entidades locales afectadas. Prevista para antes de 2028.

CMA-0191-C: Mejora de las infraestructuras de distribución y regulación de la Costa del Sol Occidental (Ramal Este). Con 33 448 481 € de inversión sufragados al 50% por la Junta de Andalucía y las entidades locales afectadas. Prevista para antes de 2028.

CMA-0192-C: Desalación en la Costa del Sol. Desaladora de Mijas–Fuengirola. Que deberá contribuir a paliar los actuales déficits del sistema.

Estas actuaciones previstas deberán paliar el déficit actual y dotar de los recursos necesarios para los futuros crecimientos. Igualmente, las actuaciones en las conducciones generales de la red en alta, supondrán la garantía de suficiencia de abastecimiento a las conducciones y depósitos reguladores de la red municipal.

Respecto al volumen de recursos hídricos necesarios para los desarrollos urbanísticos futuros propuestos por los instrumentos de planeamiento detallado, se deberá justificar la suficiencia de estos recursos sobre la base de las siguientes dotaciones, tomadas de la normativa del plan de cuenca vigente:

- Consumo doméstico: 175 l/hab-día
- Hoteles: 240 l/pernocta
- Apartamentos y turismo rural 150 l/pernocta
- Campings 120 l/pernocta
- Alojamientos no reglados: 150 l/pernocta (240 l en la Costa del Sol Occidental). Se estima por una metodología similar a la del ciclo anterior a partir de la evolución de viviendas no principales y de las pernoctaciones.

Los nuevos elementos propuestos son:

- Construcción de 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.
- 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.
- Nuevos depósitos en Ctra. de Ojén, y Cno. de los Pescadores.
- Nuevos depósitos en El Rosario y Elviria Norte, de unos 20 000 m³ respectivamente.
- Ampliaciones de los depósitos de Manchones, El Molinillo, Las Lomas y El Visillo.
- Ampliación, modificación y/o nueva construcción de Ebap's, ya que las actuales Ebap Medranas, Ebap Salto y Ebap Polígono no están dimensionadas para atender las nuevas demandas.

- Instalación de las arterias de transporte necesarias para la conexión del nuevo depósito con las Ebap's y captaciones, así como las arterias generales de distribución que unan el depósito con las redes de distribución.

2.- Red de distribución

Se plantea como primera recomendación el impulso para la redacción de un Plan Director de Abastecimiento, cuyo principal objetivo será la optimización técnica del sistema de abastecimiento. Para ello, su primera estrategia debe ser la implantación de un sistema 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 mediadas. También permitirá el desarrollo de un panel de control del funcionamiento en tiempo real de la red y la elaboración de pronosis de distintos escenarios de desarrollo.

Como actuaciones concretas, Hidralia propone las siguientes mejoras, que en este PGOM se establecen como recomendaciones para el/los Planes de Ordenación Urbana que se desarrollen en el t. m. y a tener en cuenta en el Plan Director propuesto:

1. San Pedro Alcántara

Completar anillo perimetral del núcleo urbano: a) Eje Pablo Picasso – Manuel Cantos

Eje Los Geranios – Eduardo Evangelista hasta cinturón exterior

Avda. Oriental – Fuentenueva – Campo Fútbol

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

Mallado Guadalmina

2. Nueva Andalucía

Ejecución redes previstas JKL

Puerto Banús

Interconexión zona Aloha con resto Nueva Andalucía.

3. Marbella

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

a. Descripción del instrumento de planeamiento

Cierre del anillo Carretea de Ojén - Serenata - Duque de Lerma -Polígono La Ermita.

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

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

3.- Cauces urbanos

Como determinaciones propias del Plan General, y en armonía con las planteadas para drenaje urbano sobre la implantación de SUDS, se establece la recomendación de evitar la lucha contra las inundaciones mediante la ejecución de obras de defensa tales como motas y diques, admitiéndose estas soluciones únicamente cuando no sean posibles otras basadas en SUDS.

Otro aspecto importante que se considera y del cual emanan determinaciones específicas respecto de los cauces naturales, es la integración de éstos con el tejido urbano adyacente. Entre las distintas medidas posibles, una de las que más positivamente incide en paliar las presiones urbanísticas sobre los cauces, ya que favorece la preservación de la vegetación de rivera y la no invasión de los terrenos contiguos, generalmente terrazas fluviales y llanuras de inundación, de forma que no se angosten las secciones de paso hidráulico, es la implantación de parques fluviales, donde el cauce se torna un valor para la ciudad.

4.- Drenaje urbano

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 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 de Drenaje Urbano Sostenible (SDUS). 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 (en borrador) 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.

5.- Red de saneamiento

Respecto a los colectores del saneamiento integral de la Costa del Sol, en la documentación expuesta al público del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, aparecen recogidas las siguientes actuaciones:

CMA-0078-C: Saneamiento de la Costa del Sol (2ª Fase). Otras actuaciones. Ampliación y mejora de las redes de colectores de los sectores San Pedro de Alcántara-Estepona. Con 24 600 000 € de presupuesto a financiar íntegramente por la D. G. del Agua.

CMA-0083-C: Saneamiento Costa del Sol Occidental (2ª fase). Ampliación y remodelación de redes de colectores generales Sector Arroyo de la Víbora. Con 78 000 000 € de presupuesto a financiar íntegramente por la D. G. del Agua.

A fecha de esta Aprobación Inicial, se ha podido tener acceso al Anteproyecto de Saneamiento Integral de la Costa del Sol Occidental. Se recoge 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 otro lado, las principales actuaciones necesarias con relación a las redes municipales de saneamiento urbano, se recogen en el "Plan Director de Saneamiento" de Marbella, el cual, tras un modelado y cálculo de todas las redes cartografiadas del municipio, elabora una serie de propuestas de ampliación y mejora, todas ellas ubicadas en el suelo urbano. La redacción de este Plan ha sido concluida, si bien el mismo no ha sido todavía aprobado.

El Plan General adopta como recomendación la promoción de la adaptación del Plan Director de Saneamiento a la nueva situación que se plantee tras la redacción de los proyectos del nuevo trazado de los colectores generales del saneamiento integral de la Costa del Sol Occidental.

A partir del análisis de la información disponible, y especialmente del "Plan Director de Saneamiento", se han detectado diversas carencias en cuanto a redes de saneamiento y que podemos agrupar en tres grupos. El primero estaría formado por urbanizaciones y viviendas aisladas que carecen totalmente de red de saneamiento y confían la evacuación de aguas residuales a sistemas de fosa séptica. Para estos casos el mencionado Plan Director adopta la solución de implantación de nuevas redes que den servicio de saneamiento y conecten a los colectores principales existentes,

de forma que estos vertidos puedan entrar en el sistema de saneamiento y depuración existentes.

El segundo grupo de problemas detectados es el que se da en un conjunto de urbanizaciones y determinadas zonas de los núcleos de Marbella y San Pedro de Alcántara que, contando con redes de saneamiento, presentan deficiencias. Al igual que en los casos anteriores, el Plan Director propone la ejecución de actuaciones concretas cuyo objetivo será paliar estas deficiencias detectadas.

Estos programas de reurbanización podrán igualmente ser específicos de saneamiento o más amplios incluyendo otras infraestructuras de servicio en función de las necesidades y las circunstancias específicas de cada ámbito.

El tercer grupo se da en zonas que están dotadas de redes de saneamiento, pero unitarias, lo cual provoca en tiempo lluvioso una sobrecarga de los colectores del sistema integral que ocasiona el desborde por los aliviaderos, con los consiguientes vertidos. En este caso el Plan Director propone actuaciones de separación de las redes de fecales de las de pluviales.

Se asumen por el Plan las determinaciones del mencionado Plan Director de Saneamiento, salvo las que pueden verse afectadas por el resultado del cambio de trazado de los colectores generales del saneamiento integral de la Costa del Sol Occidental. Tales determinaciones serán también asumibles una vez hayan sido revisadas y adecuadas a la situación de los nuevos colectores.

Igualmente, se adoptan en el 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. Quedan calificados como sistemas generales de infraestructuras de saneamiento (con ocupación de suelo) los siguientes:

Código	Infraestructura
SG-IS.San-2	EBAR Las Petunias
SG-IS.San-3	EBAR Puerto Banús
SG-IS.San-4	EBAR Ancón
SG-IS.San-5	EBAR Sta. Petronila
SG-IS.San-6	EBAR Don Pepe
SG-IS.San-7	EBAR Cámara de rotura Don Pepe
SG-IS.San-8	EBAR Casa Bomba Marbella
SG-IS.San-9	EBAR Arrovo Segundo



SG-IS.San-10	EBAR Los Monteros
SG-IS.San-11	EBAR. Cámara de rotura Los Monteros
SG-IS.San-12	EBAR Pinomar
SG-IS.San-13	EBAR La Víbora
SG-IS.San-14	EBAR Cabopino

6.- Depuración y vertido

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.

Los sistemas generales de infraestructuras del servicio de saneamiento que se califican en el presente plan son:

Código	Infraestructura
SG-IS.San-1	EDAR La Víbora

7.- Reutilización

En la documentación expuesta al público del Plan Hidrológico de tercer ciclo de la Demarcación Hidrológica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, se recoge la siguiente actuación en el ámbito de reutilización de aguas:

- CMA-0196-C: Reutilización de aguas residuales en la Costa del Sol Occidental. Otras actuaciones. Con 6 200 000 € de presupuesto a financiar íntegramente por ACUAMED.

Una de las principales estrategias para la mejora de la eficiencia en la gestión del agua en las que se apoya el 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.

Infraestructuras de los sistemas de suministro energético

En lo referente a energía, en el pasado se han formulado en Andalucía primeramente el *"Plan energético de Andalucía 2003-2006 (PLEAN)"* y posteriormente el *"Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética 2007-2013 (PASENER)"*. En la actualidad permanece vigente la *"Estrategia Energética de Andalucía 2020"* de la cual han surgido dos planes de acción bienales:

Plan de Acción de la Estrategia Energética 2016-2017

Plan de Acción de la Estrategia Energética 2018-2020

Dentro de los cinco Programas de Actuación impulsados por estos planes, quedan dentro del ámbito de actuación del Plan General dos de ellos:

Mejora de las Infraestructuras y Calidad de los Servicios Energéticos (que garanticen el suministro energético de calidad y aprovechamiento de los recursos autóctonos)

Gestión Energética en las Administraciones Públicas de Andalucía

Suministro de energía eléctrica

La planificación actualmente publicada de la infraestructura de transporte (REE 2015-2020) no incluye ninguna actuación en el t. m. de Marbella, y en su entorno tan solo está prevista una nueva subestación 200/66 kV 125 MVA en Benahavís que quedará interpuesta en la línea Costasol-Jordana. Esta actuación se halla actualmente parcialmente ejecutada.

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.

A efectos de la obligada coordinación de la planificación eléctrica con la urbanística, según lo previsto en el art. 5 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico, conviene señalar que no se realizan reservas de suelos para la implantación de nuevos sistemas generales de infraestructura de suministro eléctrico, procediéndose únicamente a la calificación como sistemas generales de las infraestructuras especificadas en el punto 4 del

mencionado artículo, dado que el Ayuntamiento no tiene constancia que, por parte de Endesa exista previsión de ampliación de la red.

Así pues, se califican como sistemas generales de infraestructuras eléctricas, todas aquellas afectas al servicio de suministro eléctrico reconocidas de utilidad pública por la Ley 24/2013. Es el art. 54 de esta misma Ley el que declara de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte y distribución de energía eléctrica, por lo que todas ellas deberán, según lo anterior, calificarse como sistemas generales.

Se resumen en la siguiente tabla los sistemas generales de infraestructuras del servicio eléctrico que se califican en el Plan:

Código	Infraestructura
SG-IS.EI-1	Subestación P.I. San Pedro
SG-IS.EI-2	Subestación Nueva Andalucía
SG-IS.EI-3	Subestación Decosol
SG-IS.EI-4	Subestación Marbella
SG-IS.EI-5	Subestación Costasol
SG-IS.EI-6	Subestación Elviria
SG-IS.EI-7	Red de transporte 220 kV
SG-IS.EI-8	Red de distribución 66 kV
SG-IS.EI-9	Red de distribución 20 kV

No obstante, si durante el periodo de tramitación del Plan general se recibieran respuestas a las solicitudes de colaboración efectuadas, se recogerían éstas, dándole apoyo y soporte a las actuaciones de mejora de red previstas por los prestadores del servicio y la administración competente para cumplimentar su aportación en los objetivos expuestos de mejora de las infraestructuras y la garantía y calidad del servicio.

Si bien no está publicado el *"Programa energético municipal para el desarrollo de energías alternativas"* al que hace referencia el *"Plan Estratégico de Marbella-San Pedro 2022 (PEM2022)"*, entendemos que, en consonancia con el proyecto de Smart City, la principal propuesta que formulará este programa con relación a las infraestructuras eléctricas será la implantación de los nuevos modelos de producción y distribución basados en Smart Grids, sistemas de gestión Smart Energy, generación distribuida, etc., que pueden adaptarse muy bien al modelo de ocupación territorial de Marbella y sus características poblacionales. Por tanto, es también este el planteamiento adoptado en el presente plan respecto de las líneas eléctricas.

En este sentido se abordan determinaciones para fomentar e impulsar la implantación de tecnologías de mejora energética en dos líneas. La primera de ellas se basa en la reducción de las necesidades energéticas en los edificios públicos y privados, cualquiera que sea su uso.

La segunda incide en la autoproducción mediante renovables (paneles solares para ACS o fotovoltaicos, eólica, ...). El escenario perseguido es el de

una red densa de pequeños autoprodutores conectados a red según un modelo Smart Grid, de forma que, produciendo principalmente de día y con un consumo valle de noche tomado de red, puedan equilibrar la curva de demanda balanceándola hacia los periodos de menor sobrecarga de la red, disminuyendo las necesidades de transporte y distribución.

Estas medidas pretenden fomentar así los nuevos enfoques de Passive Building, autoconsumo, etc. El objetivo final es reducir lo más posible la energía neta no autoproducida consumida por el edificio por renovables.

La vía para articular esta medida consiste en regular la posibilidad de alcanzar unos beneficios urbanísticos determinados en la proporción en la que reduzcan la citada demanda neta de energía no autoproducida.

En otro orden de cosas, se establece como normativa la obligatoriedad de que todas las líneas eléctricas tanto de alta como de baja tensión discurran soterradas por los suelos clasificados como urbano, y que para que un suelo sometido a transformación urbanística pueda culminar su proceso y obtener la consideración de suelo urbano, se deben haber soterrado tanto las líneas previamente existentes como las que se implanten en el propio proceso urbanizador.

También se propone como objetivo el soterramiento o desvío de las líneas aéreas de 66 kV que actualmente sobrevuelan áreas edificadas.

Alumbrado público

Las determinaciones adoptadas en el 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, propuestas concretas de grandes sistemas generales, dada la naturaleza y morfología propias de la infraestructura que da soporte a este servicio, formada por pequeñas redes locales muy sectorizadas que parten de armarios de control exclusivos de la propia subred. En consecuencia, la totalidad de la infraestructura de alumbrado público existente, cae dentro de la calificación de sistema local, que deberá ser debidamente recogida en los POU.

Igualmente, las actuaciones individuales de alcance local para abordar las deficiencias detectadas en las urbanizaciones, deberán desarrollarse en el

o los POU subsiguientes, que propondrán la ejecución de actuaciones de reurbanización individualizadas por zona.

En 2016 se elabora una *“Auditoría energética del alumbrado exterior del Excmo. Ayuntamiento de Marbella”*, que propone una serie de medidas para el ahorro energético en el alumbrado público de la ciudad de Marbella.

Para llevar a cabo la modernización y mejora de la eficiencia energética global de todo el sistema y especialmente del alumbrado de los núcleos tradicionales, se recomienda la elaboración de un Plan de alumbrado público, que retome la acción iniciada en la auditoría anteriormente referida y la complemente y amplíe en los siguientes aspectos:

- Elaboración de una información de la infraestructura existente con orientación a la eficiencia, automatización, teledatada 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, espacialmente en proyectores. A tal fin debe establecerse una campaña de toma de datos que incluya la orientación de la luminaria.

También por este último objetivo, pero incidiendo en las normas de urbanización, se recomienda la adopción firmes y pavimentos de baja reflectividad.

Suministro de gas

Dado que estos años atrás se ha llevado a cabo la ejecución de los principales sistemas generales de conducciones de gas, consistente en el gasoducto Málaga-Estepona y sus instalaciones anexas, a priori no hay previsiones de acometer grandes sistemas generales de infraestructuras gasistas en un futuro próximo.

Por otro lado, no se debe confundir el gas natural con una energía limpia. Si bien es mucho más limpio que el carbón (de uso actual mayoritariamente industrial) y que los derivados del petróleo -gasol y fueloil- muy utilizados para calefacción en latitudes frías como en el centro y norte de Europa, el gas natural es un hidrocarburo que combustiona generando CO₂ y que tiene su mayor impacto en la fase extracción, donde el procedimiento del fracking provoca la liberación de metano y la contaminación de las masas de agua subterráneas.

Por ello, y teniendo en cuenta la ubicación geográfica de Marbella, en el sur de Andalucía, las estrategias que define el Plan en materia de ACS y calefacción están orientadas, como se ha expuesto anteriormente, hacia la adopción y mejora de sistemas solares, máxime cuando el reto inmediatamente planteado es la descarbonización del ciclo energético, quedando el uso del gas (natural o butano) como una fuente de energía minoritaria (cocinas, pequeños calentadores, ...) en favor de otras renovables, fundamentalmente solar.

Infraestructuras para la gestión de los residuos urbanos

El Plan General propugna las siguientes actuaciones:

- [Recomendación] promover la elaboración de un Plan de Gestión de Residuos para la Economía Circular por parte de la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol, ya que es el organismo público correspondiente al ámbito de gestión actual. En él se establecerá la solución de gestión necesaria en los municipios implicados para el cumplimiento de los objetivos exigidos en la legislación y planificación sectorial vigente.
- [Directriz] Se tratará de incidir en la eliminación de envases y bolsas de plástico, y favorecer el ciclo de retorno y reutilización de envases de vidrio.
- [Recomendación] Adoptar la recogida selectiva de la fracción orgánica de los residuos domiciliarios y asimilables de manera independiente a la fracción resto, de forma que, junto con los residuos vegetales de restos de poda, sea posible su tratamiento para generar un compost de alta calidad, que pueda ser reutilizado en jardines, tanto públicos como privados.

Con esta propuesta se persiguen varios objetivos ambientales, como reducir los depósitos en vertedero prolongando su vida útil, reducir notablemente los costes y problemas de la gestión del biogás en vasos de vertido, obtener un fertilizante estabilizado para su uso en jardinería o regeneración de zonas degradadas (canteras, etc.) e incluso usos agrícolas. Esta propuesta se articula mediante determinaciones de carácter normativo, y deberá obligar a la implantación en los nuevos crecimientos de la infraestructura de recogida específica para esta fracción que se determine mediante desarrollo normativo municipal específico.

Puestos en contacto con los organismos titulares y gestores de los servicios de recogida y gestión de los distintos tipos de residuos urbanos, han manifestado la conveniencia de establecer reservas de suelo para la implantación de nuevos sistemas generales y la recalificación de uso de los existentes, necesarias para dar soporte al modelo de gestión previsto. En consecuencia, en el Plan se califican como sistemas generales de gestión de residuos los actualmente existentes más tres parcelas en San Pedro Alcántara, Las Albarizas y Las Chapas en la inmediación de los



respectivos polígonos industriales, con destino a albergar puntos limpios de recogida de residuos específicos.

El conjunto de Sistemas Generales de Gestión de Residuos propuesto queda como sigue:

Código	Denominación
SG-IS.GR-1	Centro de tratamiento Ctra. de Ojén
SG-IS.GR-2	Centro Ambiental Marbella
SG-IS.GR-3	Punto limpio P.I. San Pedro
SG-IS.GR-4	Punto limpio Pol. La Ermita
SG-IS.GR-5	Punto limpio La Víbora

4) CRITERIOS DE INTERVENCIÓN EN LA CIUDAD EXISTENTE

4.1) Directrices para la delimitación en zonas o ámbitos funcionales del suelo urbano.

La división del suelo urbano en zonas o 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.

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, que se corresponden con aquellos ámbitos que debido a su proximidad con los Ámbitos que presentan características de ciudad compacta, cuentan con una dinámica de residencialización y de incremento de la actividad, por lo que tras la intervención y regeneración en ellos se incorporarán a la misma.
- Ámbito Funcional de entorno rural, que se corresponde con aquel ámbito que no está en continuidad con el resto de los suelos transformados de Marbella y cuya vocación en el presente Plan es integrarlos y preservarlos con las características propias de los núcleos tradicionales.

Denominación		Superficie (m²)	n.º viv.	Hab. Permanentes	Hab.máx. Ocupación
SP.a	Guadalmina	2.638.366	3.054	2.634	8.133
SP.b	San Pedro Centro	2.189.655	10.088	27.860	29.750
SP.c	Nueva Alcántara	2.042.640	3.916	4.178	11.666
SP.d	Las Medranas – El Salto	977.651	474	1.860	2.101
SP.e	Valle del Sol – Fuente del Espanto	1.021.370	496	903	1.276
NA.a	La Campana	4.989.894	6.678	9.241	16.918
NA.b	Aloha – Colonia El Ángel	2.102.742	2.856	1.774	7.197
NA.c	El Rodeo	2.350.232	6.156	5.138	17.754
NA.d	Puerto Banús – Río Verde	1.915.020	4.356	1.892	13.747
NG.a	CaminodelosManchones	1.275.881	1.060	1.005	2.911
NG.b	Sierra Blanca	2.864.254	1.338	1.850	3.358
NG.c	Carretera de Istán	3.283.828	3.202	1.359	9.464
NG.d	Casablanca	1.650.021	3.774	3.108	11.222
MB.a	Trapiche	1.677.530	2.306	6.846	6.936
MB.b	La Cañada – Torrecilla	646.905	458	1.105	1.190
MB.c	Marbella oeste	2.106.243	15.629	27.316	42.603
MB.d	Marbella este	1.750.459	12.441	31.837	32.799
MB.e	Bello Horizonte	1.880.783	1.476	2.685	3.742
RR.a	Rio Real	4.692.574	3.778	1.854	9.902
RR.b	Los Molineros	273.039	114	101	279
CH.a	Alicate	2.905.273	3.459	3.578	11.482
CH.b	Elviria	4.949.924	5.578	3.328	18.588
CH.c	Artola	3.092.186	4.433	3.094	15.278

Propuesta con carácter indicativo de zonas o ámbitos funcionales en suelo urbano

Aunque no corresponde al PGOM la división en zonas o ámbitos funcionales del suelo urbano, se establecen, en el documento de PGOM y con carácter indicativo, los 23 ámbitos funcionales que se delimitan y describen a continuación (indicando su denominación, superficie, n.º de viviendas, habitantes, tanto permanentes como los estimados en los momentos de máxima ocupación).

4.2) 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.

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 Plan y del POU que los desarrolle en detalle) las siguientes actuaciones:

1- Conservación o mantenimiento de la situación urbanística anterior. En general, y sin perjuicio de posibles actuaciones urbanísticas para mejora puntual de la edificación o urbanización, en suelo urbano, 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.

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.

3- Transformación de la situación urbanística existente.

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.

b) Delimitación de Áreas de reforma interior, en zonas donde es necesaria una reordenación integral, bien para regenerar áreas degradadas y favorecer la integración y la cohesión social, 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.

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. Se presentan dos situaciones diferentes:

1. Ámbitos en continuidad con la trama urbana y que son compatibles con el modelo propuesto.

a) La zona al norte de San Pedro, Valle del Sol y las zonas en el entorno de los núcleos secundarios de Las Medranas, la Fuente del Espanto y El Salto.

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.

c) La zona norte de Bello Horizonte, en el entorno del Camino de Los Pescadores y El Almendral.

2. El asentamiento rural de Los Molineros, que se encuentra en el entorno del Arroyo Siete Revueltas, dividido en dos partes, Molineros Norte y Molineros Sur, y que no está en continuidad con el resto de la trama urbana, pero cuenta con alumbrado público, electricidad por cableado aéreo, no cuenta con redes de saneamiento ni abastecimiento y tiene un punto único de recogida de residuos sólidos municipal en su parte Norte y otro en su parte Sur por lo que es viable dotarle de estructura urbana.

Para estos ámbitos, el POU deberá delimitar las actuaciones de transformación necesarias para dotar de un nivel óptimo de servicios urbanísticos y de dotaciones propias a estos asentamientos que resultan compatibles con el modelo territorial propuesto en este documento.

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 trama 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, al suroeste del embalse de Las Medranas, el antiguo sector URP-SP-5 y al este del 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 de Marfil y el sector URP-NG-13.

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.

Actuaciones en desarrollo del PGOU 86.

Por otro lado, el 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-NG-11 Bis Arroyo Palomera, URP-NG-16 El Ancón, URP-RR-7 El Pinar I, URP-AL-1 El Barronal, URP-VB-1c Elviria IV, URP-VB-1d Elviria V y URP-VB-3 Arroyo de la Víbora.

b) Ámbitos cuyo instrumento de planeamiento se encuentra en tramitación. El 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 que el instrumento de planeamiento en tramitación no alcance la aprobación definitiva en un período de tiempo. Estos ámbitos son: URP-SP-12 Zona Sur I, URP-NG-22 Los Verdiales III y Modificación Puntual Las Dunas.

5) Estrategias para las Actuaciones de Nueva Urbanización en Suelo Rústico

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 Título 9 de la Memoria de Ordenación establece:

- Directrices para la Delimitación de las ATU-NU en Suelo rústico.
- Bases de desarrollo y ejecución de nuevas ATU-NU en suelo rústico: Criterios para la ordenación de nuevas actuaciones en continuidad con la

trama urbana y Criterios para la ordenación de nuevas actuaciones que no se encuentran en continuidad de la trama urbana.

- Bases de desarrollo y ejecución de nuevas ATU-NU en suelo rústico
- Criterios generales para la ordenación detallada de las ATU-NU en suelo rústico
- Actuaciones del PGOU 86

6) La Planificación Estratégica. En materia de Vivienda Protegida, Equidistribución y Movilidad

El art. 76.4 RLSTA 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:

- 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 Título 10 de la Memoria de Ordenación establece:

- Criterios de localización de la VP
- 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.
- El principio general de equidistribución en la legislación urbanística
- La equidistribución en el ámbito de cada ATU
- La equidistribución entre las diferentes ATU
- Aplicación del principio de equidistribución en el PGOM de Marbella
- Estrategias Generales en materia de movilidad sostenible: Movilidad exterior e Interurbana
- Estrategias Particulares del sistema de movilidad.

7) Sistema de indicadores urbanísticos de sostenibilidad

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.



8) Las propuestas estratégicas del plan general

Pese a que la legislación urbanística vigente no exige que el PGOM incluya propuestas concretas para la intervención en la ciudad existente, sino que solo obliga a establecer los criterios y directrices que permitan verificar la idoneidad de las futuras propuestas; incluimos a continuación un listado indicativo de propuestas que consideramos clave a la hora de abordar la intervención en la ciudad. Para ello, se ha dividido el territorio en seis zonas: San Pedro, Nueva Andalucía, Nagüeles, Marbella, Río Real y Las Chapas que responden a una división del municipio en función de las diferentes maneras de ocupar y habitar el territorio. Para cada zona, se enumeran una serie de propuestas estratégicas a seguir en cualquier actuación que se proponga en la misma, indicando el objetivo general que se pretende.

En segundo lugar, se identifican las concretas intervenciones puntuales que se proponen para cada zona. Distinguiendo entre las propuestas en suelo urbano para la regeneración urbana y las propuestas en suelo rústico para completar la trama urbana existente.

- Las intervenciones puntuales de regeneración en suelo urbano.
- Las intervenciones de nuevos desarrollos para completar la trama urbana en suelo rústico

Todas las actuaciones recogidas tienen carácter indicativo y las consideraciones efectuadas tienen alcance de directriz o recomendación.

01. SAN PEDRO ALCÁNTARA. IDENTIDAD PROPIA

Propuestas estratégicas en la ciudad existente:

- Materializar el anillo verde San Pedro. Acondicionamiento de recorridos de preferencia peatonal y ciclista para la conexión entre las diferentes zonas y los diferentes nodos de la ciudad – 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.

- 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.

- 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

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. Ratio de sistemas generales de áreas libres IS02. 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
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	IS12. Dotación de áreas libres cualificadas IS13. Proximidad de la población a áreas libres cualificadas IS14. Dotación de equipamientos comunitarios básicos IS15. Proximidad de la población a los equipamientos públicos IS16. Proximidad de la población a actividades comerciales de uso cotidiano IS17. Ratio de viviendas protegidas IS18. Ratio de viviendas no principales
MARBELLA EFICIENTE	20. Gestión racional del agua 21. Gestión adecuada de residuos 22. Eficiencia energética	IS19. Abastecimiento: dotación bruta de abastecimiento de agua IS20. Abastecimiento: coeficiente de aprovechamiento del recurso hídricos IS21. Saneamiento: % población conectada a red de saneamiento IS22. Saneamiento: % red separativa IS23. 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

Resumen de los objetivos generales, objetivos estratégicos y los indicadores establecidos que posibilitan analizar, diagnosticar y evaluar el estado de la ciudad y sirven de guía para dar cumplimiento a los objetivos del Plan

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.

- Regeneración urbana. En el marco de la sostenibilidad la regeneración urbana es el motor del cambio urbanístico. Nos movemos dentro del objetivo alcanzable 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.

- 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. Deben ponerse en valor y vincularse con su entorno paisajístico.

- Mejorar la conectividad y accesibilidad. Son varias las intervenciones clave para mejorar la conectividad y accesibilidad en San Pedro, así como su articulación con Nueva Andalucía y Estepona: la conexión San Pedro – 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 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 desde el que desplegar una movilidad logística sostenible.

Por último, se considera clave 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.

Intervenciones puntuales:

1. 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. Actualmente 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 al norte del Palacio de Deportes conectada con el vacío del antiguo sector URP-SP-6 y la zona donde se instala el mercadillo.

2. Para completar la trama urbana:

E. Camino de la Granadilla. Esta intervención de reducida superficie es una pieza clave para la trama urbana colindante, 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 de 25-40 viv./Ha. mejorando la compactidad 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.

Sería deseable que se integraran a esta ordenación los terrenos que ocupa una vivienda al sur en suelo urbano hasta el Camino Cortes, rehabilitando

la vivienda como equipamiento y acondicionando zonas verdes aprovechando la vegetación existente.

02. NUEVA ANDALUCÍA Y PUERTO BANÚS: LA CIUDAD PLANIFICADA.

Propuestas estratégicas:

- 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 todos estas áreas libres con recorridos peatonales y ciclistas, que conformarán la malla verde de Nueva Andalucía.

El Río Benabola es una oportunidad para la conexión norte sur y juega un papel fundamental en recualificación ambiental.

- 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.

- 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.

- 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 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 sin la obligación de acceder al tronco de la A-7. Los viales urbanos de articulación y conectividad con San Pedro 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 Califae 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):

- Extrapolar el potencial de P. Banús al resto de N. 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.

Intervenciones puntuales:

1. De regeneración urbana en suelo urbano

- 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.

A. 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 el Plan.

B. Holanducía. Puerto Banús es la punta de la flecha de nueva Andalucía, sin embargo, actualmente esa flecha esta desarticulada. El Río Benabola juega un papel fundamental en la articulación de dicha flecha. Sin embargo, el vacío de Holanducía es la piedra angular del cambio, y debe usar los vectores de excelencia del puerto: escaparate de moda, embarcaciones recreativas, restaurantes, como valores de excelencia que trasladar al resto del territorio.

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 Benabola y una frondosa vegetación que le permite despuntar en la Marbella Verde.

2. 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 interrelación de estos nuevos espacios culturales, docentes, sanitarios, deportivos y zonas verdes con la malla urbana debe ser la que condicione la ordenación. Para ello, se deberá estudiar la conexión con el resto de la ciudad, tanto en transporte público, como recorridos peatonales y ciclistas. Además, deberá contar con una importante dotación de aparcamientos fuera de la vía pública que facilite el acceso a la población más alejada.

La intervención deberá ejecutar un nuevo eje norte sur paralelo a la Calle Río Volga y su conexión con San Pedro sobre el Río Guadaiza, como elementos estructurantes del sistema de movilidad.

Esta zona presenta un gran potencial para acoger diferentes tipologías y programas de viviendas, siendo aquellas abiertas al espacio público las

más coherentes en este espacio para conseguir una verdadera ciudad de proximidad con una gran complejidad de usos y amplia diversidad ciudadana.

Para conseguir los objetivos en esta ciudad, la propuesta de ordenación deberá establecer una densidad entre 50 -80 viv./Ha. 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...

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 40% mínimo para materializar viviendas protegidas, bien en régimen de alquiler o venta a precios tasados en la normativa correspondiente.

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.

03. NAGÜELES Y LA MILLA DE ORO. DISTINCIÓN Y EXCLUSIVIDAD.

Propuestas estratégicas:

- Mejorar la comunicación en el entorno de la variante A7/AP-7. En esta zona resulta clave completar la conectividad urbana de los viales existentes en ambos márgenes de la Variante de la A-7 a fin de dar permeabilidad longitudinal a los movimientos tanto en el lado o margen norte como sur de dicha vía supralocal.

- 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.

- 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 Las

Piedras. Estos recorridos pondrán en valor el relevante patrimonio natural de la zona.

- Mejorar la permeabilidad del espacio público entorno a la Variante de la A-7 y antigua travesía urbana de la N-340. Mejorar los espacios y permeabilidad peatonal transversal en el entorno de la A7 a fin de disminuir la brecha urbana que representa en el mismo, así como en la Av. Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe con la necesidad de mejorar las conexiones peatonales norte-sur, son actuaciones estratégicas desde el punto de vista de la movilidad peatonal y ciclista.

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:

-Espacios polifuncionales vinculados al conocimiento. Esta última propuesta estratégica es más funcional. que morfológica. Consiste en 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.

Intervenciones puntuales:

1. De regeneración urbana en suelo urbano

A. Viña de Marfil. Área estratégica para la localización de usos no residenciales en el Ámbito Funcional Carretera de Istán, y para conectar la trama urbana, que se encuentra fragmentada.

B. Los Verdiales y entorno del arroyo de Las Piedras. Este área en torno al Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenloe incluye partes de diversos ámbitos del planeamiento vigente que no cuentan con ordenación detallada y que no han sido ejecutados conforme al planeamiento, 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 visagra 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.

2. 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 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 ámbito funcional del Camino de Los Manchones.

Como propuestas del sistema general viario, se deberá ejecutar un nuevo enlace de la A-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 Capellanía, y mejorando el acceso hacia la urbanización Marbella Hill II.

Debido a las fuertes pendientes de la zona la actuación deberá justificar la integración en el paisaje, preservando las zonas más elevadas para zonas verdes, e integrando éstas 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, uno en el eje del antiguo sector URP-NG-2 Lomas de Río Verde, en su parte sur, colindante con el Centro Forestal Sueco, otro en el eje de la Carretera de Istán, y otro en el extremo norte en el cruce con la Calle Sierra de Cazorla.

Las densidades acordes con la ordenación propuesta serán entre 25-40 viv./Ha., localizando la vivienda protegida establecida en la legislación vigente en los nodos de centralidad previstos.

04. MARBELLA: ECOBARRIO Y DISTRITO INNOVADOR

Propuestas estratégicas::

- 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.

- 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 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.

- Eliminar la brecha de la AP-7 entre Valdeolletas-Mirador. Solucionar la brecha que supone la 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.

- 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.

- 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 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.

Intervenciones puntuales:

1. 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 Ráez, donde se podría plantear el

desembovedamiento del cauce del Arroyo Primero 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 Urb. Golf Río Real y El Real y conectividad de parcelas dotacionales mediante recorridos peatonales (Polideportivo Bello Horizonte - Arroyo Paloma).

2. 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. 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 trama urbana entre el Trapiche y la zona de La Torrecilla y La Cañada.

Objetivo prioritario es dar continuidad al sistema viario y a la malla 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 proponen densidades entre 25-40 viv./Ha., en edificaciones escalonadas características de las construcciones en ladera, no superando las 3 o 4 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.



G. Bajos De Huerta Del Prado.: Los objetivos de este ámbito, al igual de la anterior, 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 AP-7. Las condiciones de ordenación serán las mismas que en Chorraero.

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 de un nuevo eje verde de conexión de la sierra con el mar a través 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, la Ciudad del Deporte y el Parque de Arroyo Segundo, además de la continuidad de los ejes viarios del Camino de La Cañada y de la Calle Jose 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 40% mínimo para materializar viviendas protegidas, bien en régimen de alquiler o venta a precios tasados en la normativa correspondiente. 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.

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

Propuestas estratégicas::

- Revalorizar el litoral y dar continuidad a la senda litoral. En esta zona está ejecutada el 30% 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- Ordenación de Los Molineros. En núcleo de Los Molineros, la ordenación debe de recuperar la identidad cultural de la misma: sus valores históricos y sociales. Para ello protegerá y potenciará la riqueza natural (la vegetación autóctona) y agrícola, la regeneración del cauce público y de los caminos, así como la persistencia de edificaciones antiguas. Se propone armonizar este ámbito con su entorno, a la vez que se le dota de los servicios básicos.

Con el afán de conseguir una Marbella diversa, nos alejamos de las propuestas morfológicas y tipológicas para centrarnos en propuestas ideológicas. Para ello, redactamos a continuación dos propuestas vinculadas con los usos, la innovación y el turismo:

- 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.

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.

06. LAS CHAPAS. ZONA ESTE: NATURALEZA EXTREMA

Propuestas estratégicas::

- Revalorizar el litoral y dar continuidad a la senda litoral. De los 8,5 km. de senda litoral de la zona, está ejecutada algo menos de 2,5 km., por lo que 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.

- 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.

- 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 termino 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.

- 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.

- 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 y los alcornocales de Elviria...) 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 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:

- Infraestructura verde: espacios activos y saludables. Las superficies arboladas, las dunas, los arroyos y las playas deben realzarse y usarse como soporte a una infinidad de usos y programas asociados a los mismo. 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.

Intervenciones puntuales:

1. 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. Valiéndonos 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.

2. 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 de integrar el cauce del Arroyo Sequillo a la ciudad, lo que supondrá una recualificación ambiental de la zona y una importante mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Como sistemas generales integrados en el ámbito se encuentra el Parque Fluvial del Arroyo Sequillo y el Parque Pinar del Alicate, espacios donde la intervención debe ser mínima para preservar los valores ambientales que presentan.

Por estas condiciones, el mayor esfuerzo en la ordenación deberá ser la integración de estos espacios en la malla verde, acondicionando recorridos peatonales tanto de conexión norte-sur que enlacen con paseos

este-oeste entre Bosquemar y El Pinar de Alicate. Otro de los objetivos para ir eliminando las barreras que presentan las infraestructuras viarias deberá ser mejorar y acondicionar la conexión peatonal con Costabella para que realmente se conecte el Parque Fluvial con el litoral.

Respecto a las conexiones viarias, se debe ejecutar el vial de conexión este-oeste con una sección mínima de 12 metros, paralelo a la 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.

Para preservar estos valores ambientales se deberá concentrar el espacio construido en el entorno del vial de conexión este-oeste, con tipologías de bloques compactos de 3 o 4 alturas, preservando un 20% de la edificabilidad para usos no residenciales en los bajos de los edificios, mejorando la complejidad del ámbito funcional. Las densidad que se propone es entre 25-40 viv./Ha.

Otro de los objetivos del plan es mantener el uso turístico del Camping La Buganvilla, modernizar y adecuar las instalaciones actuales del camping para no mermar la oferta turística en el municipio orientada a un viajero que no quiere perder la vinculación con el medio natural.



B.1 CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN POTENCIALMENTE AFECTADA.

b.1.1 Población.

A continuación se analizan los datos estadísticos básicos en relación a la dinámica poblacional del municipio, consultables en la web del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) y basados en las cifras del padrón municipal de habitantes. Se ha establecido un periodo temporal desde inicios del siglo XXI (año 2000) hasta los más recientes, generalmente 2022.

La Costa del Sol Occidental está constituida por nueve municipios, de los cuales, seis presentan colindancia con el litoral (Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Manilva y Casares), mientras que los otros tres son exclusivamente de interior (Istán, Benahavís y Ojén). El liderazgo se encuentra en Marbella, apareciendo Estepona y Fuengirola como centros intermedios. Tiene una extensión superficial de 941 km² de superficie, siendo la población empadronada en 2022 de 437.371 habitantes, que se duplica si se considera la población real residente, con estancias mínimas entre uno y seis meses al año, y que puede alcanzar el millón si se contabiliza la población residente flotante de carácter turístico.

Ámbito	Nº habitantes	% sobre el total comarcal
Benahavís	8.763	2,0
Casares	7.700	1,8
Estepona	74.493	17,0
Fuengirola	83.226	19,0
Istán	1.587	0,4
Manilva	17.157	3,9
Marbella	150.725	34,5
Mijas	89.502	20,5
Ojén	4.218	1,0
Municipios litorales	422.803	96,7
Municipios interiores	14.568	3,3
Costa del Sol Occidental	437.371	100

Tabla: POBLACIÓN DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (2022). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

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

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

Municipio	Hab/Km ²
Benahavís	60,3
Casares	47,4
Estepona	542,3
Fuengirola	8.075,4
Istán	16,0
Manilva	482,6
Marbella	1.287,0
Mijas	602,0
Ojén	49,3
Municipios litorales	691,6
Municipios interiores	44,1
Costa del Sol Occidental	464,5

Tabla: DENSIDAD DE POBLACIÓN EN LOS MUNICIPIOS DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (2022). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

En 2022, Marbella concentra a casi el 35% de la población total de la Costa del Sol Occidental, en una superficie de unos 117 Km², por lo que obtiene una densidad de población de más de 1.200 Hab/Km². Se trata de una muy alta densidad de población que duplica a la media del conjunto de municipios costeros de la comarca y que solo es superada por la alcanzada en Fuengirola, tratándose del municipio con mayor densidad de población de toda Andalucía, con más de 8.000 Hab/Km².

Desde comienzos del siglo XXI hasta la actualidad, la Comarca de La Costa del Sol Occidental ha crecido poblacionalmente en mayor medida que la provincia de Málaga, concretamente más del doble (casi un 73% frente a un 34%), y a su vez, la provincia de Málaga a crecido, proporcionalmente, el doble que Andalucía (que alcanza casi un 16%).

En términos absolutos, el mayor crecimiento se da en los municipios litorales, destacando a Mijas y Marbella, con más de 40.000 habitantes desde el año 2000. En términos relativos, destaca el crecimiento de Benahavís (más de un 320%), Manilva (casi un 200%), así como Casares, Mijas y Ojén, que han duplicado su población entre ambos años.

B CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN Y DE SU ENTORNO.

b Caracterización de la población y de su entorno.

ÁMBITO	Incremento relativo	Incremento absoluto
Benahavís	321,5	6.684
Casares	132,7	4.391
Estepona	76,7	32.336
Fuengirola	73,7	35.312
Istán	17,7	239
Manilva	197,5	11.389
Marbella	42,3	44.815
Mijas	113,5	47.590
Ojén	105,96	2.170
Municipios litorales	71,2	175.833
Municipios interiores	166,1	9.093
Costa del Sol Occidental	73,3	184.926
Málaga	34,3	438.653
Andalucía	15,81	1.160.135

Tabla: INCREMENTO DE LA POBLACIÓN. PERIODO 2000/2022 ANDALUCÍA, PROVINCIA DE MÁLAGA Y MUNICIPIOS DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL. Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

A 1 de enero de 2022, el municipio de Marbella cuenta con una población de 150.725 habitantes, lo que supone un incremento del 1,87% respecto al año anterior 2021. Este dato supone ser el máximo poblacional alcanzado por el municipio en toda la serie de datos analizada. Esta población cuenta con una edad media de 42,0 años, inferior a la alcanzada por la población andaluza (42,71 años) o la malagueña (42,96 años).

La evolución reciente de la población marbellí muestra como desde comienzos del siglo XXI el municipio ha experimentado un constante crecimiento, que alcanza un total de casi 45.000 habitantes entre los años 2000 y 2022, lo que supone un crecimiento relativo de más del 42% de su población; 8 puntos porcentuales por encima de la media de los municipios malagueños en el mismo periodo (34%) y más de 26 puntos porcentuales por encima de la media andaluza, cuyo crecimiento ha sido del 15,88%.

Como se ha adelantado, el crecimiento poblacional ha sufrido una tendencia creciente prácticamente constante entre los años observados, lo que ha supuesto la entrada de una media de 2.000 habitantes al año (crecimiento interanual del 1,63%), destacando 2005 donde se registran casi 7.000 nuevos efectivos. Tan sólo se observa en 2014 una salida de población, equivalente a unos 3.000 habitantes, si bien a partir de ese año se reinicia la tendencia positiva que ha permitido que ya en el pasado 2019 se superase al máximo poblacional que se alcanzó en 2013.

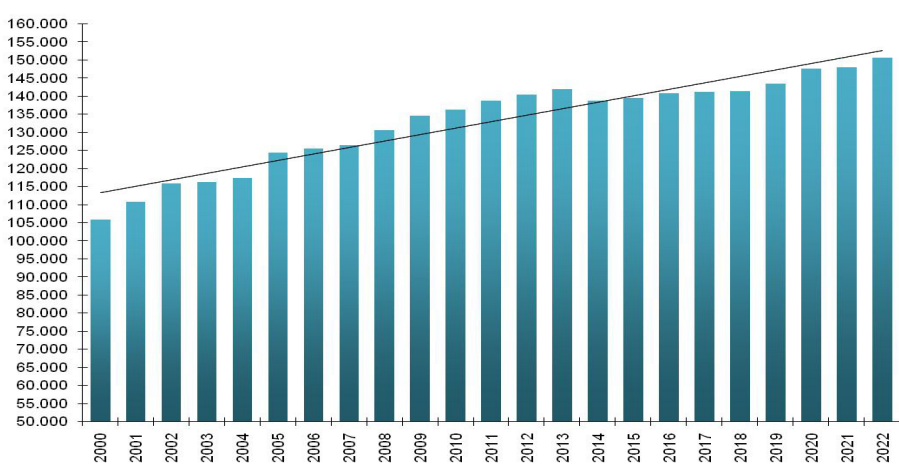


Ilustración: EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN DEL MUNICIPIO DE MARBELLA (2000-2022). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

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

Núcleo	Total (%)	Hombres (%)	Mujeres (%)
Marbella	50,21	49,85	50,54
Artola	2,40	2,52	2,30
Elviria	2,60	2,63	2,56
Los Monteros	1,15	1,17	1,13
Ríomar	0,80	0,79	0,81
Río Real	2,85	2,92	2,78
El Rosario	1,67	1,70	1,64
Nueva Andalucía	13,40	13,62	13,20
Salto del Agua	1,05	1,11	0,99
San Pedro Alcántara	20,99	20,88	21,10
Guadalmina	2,84	2,77	2,90
Población en diseminados	0,04	0,05	0,04

Tabla: Distribución de la población por núcleos poblacionales y sexo en Marbella en el año 2022. Valores relativos. Fuente INE. Elaboración propia.

El núcleo poblacional de Marbella está situado a orillas del Mediterráneo, entre Málaga y el estrecho de Gibraltar, y en la falda de la Sierra Blanca. La

situación del núcleo urbano de Marbella, se ha beneficiado de condiciones estimulantes para el desarrollo urbano desde su origen.

El núcleo poblacional de Marbella está situado a orillas del Mediterráneo, entre Málaga y el estrecho de Gibraltar, y en la falda de la Sierra Blanca. La situación del núcleo urbano de Marbella, se ha beneficiado de condiciones estimulantes para el desarrollo urbano desde su origen.

Núcleo	Total	Hombres	Mujeres
Marbella (municipio)	150.725	72.195	78.530
Marbella	75.678	35.988	39.690
Artola	3.624	1.816	1.808
Elviria	3.913	1.900	2.013
Los Monteros	1.731	847	884
Ríomar	1.207	573	634
Río Real	4.292	2.106	2.186
El Rosario	2.514	1.224	1.290
Nueva Andalucía	20.198	9.831	10.367
Salto del Agua	1.579	799	780
San Pedro Alcántara	31.640	15.071	16.569
Guadalmina	4.283	2.003	2.280
Población en diseminados	66	37	29

Tabla: Habitantes por núcleo de población y sexo de Marbella en el año 2022. Fuente INE. Elaboración propia.

En la siguiente pirámide de población se representan los grupos quinquenales de población por edad y sexo en el municipio de Marbella y provincia de Málaga en 2022. La pirámide de población marbellí comparte similitudes con la situación promedio alcanzada en su entorno provincial. En general, ambas figuras muestran una figura regresiva, en la línea de la tendencia española actual, marcada por el aumento poblacional del periodo comprendido entre los años 1950 – 1970, el aumento de la esperanza de vida, la componente migratoria y por el descenso y control paulatino de la natalidad a partir de los años 80 del pasado siglo.

Los porcentajes de uno y otro espacio territorial proporcionan pirámides de población con bases reducidas, propias de sociedades avanzadas donde se comienza a denotar en gran medida el envejecimiento paulatino de la población y las dificultades para asentar un relevo generacional.



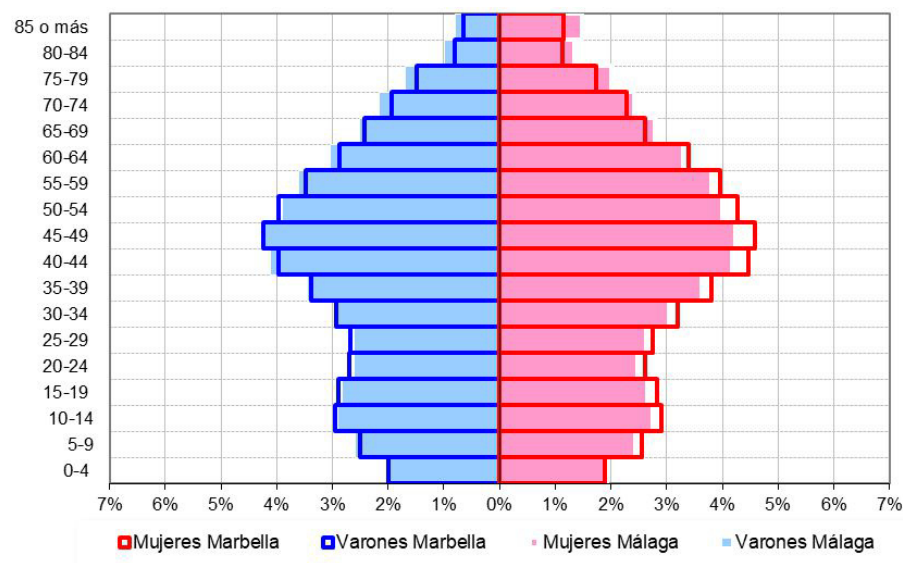


Ilustración: PIRÁMIDE DE POBLACIÓN COMPARATIVA MUNICIPIO DE MARBELLA Y PROVINCIA DE MÁLAGA 2022. Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

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

GRUPOS DE EDAD	Marbella	Málaga	Andalucía	España
0-14	14,8	14,7	14,8	13,8
15-44	38,2	37,1	37,3	36,0
45-64	30,8	30,1	30,0	30,2
más de 65	16,2	18,2	18,0	20,0

Tabla: GRANDES GRUPOS DE EDAD SEGÚN ÁMBITOS (%) AÑO 2022. Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

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

El crecimiento vegetativo del municipio arroja un saldo positivo durante todo el periodo analizado, a excepción del año 2021, lo que significa que desde comienzos de siglo los nacimientos han superado a las defunciones. Se observan dos tendencias: una positiva de 2000 a 2006, caracterizadas por unas altas tasas de natalidad superiores al 12% junto a unas tasas de mortalidad inferiores al 6%; y una negativa, a partir de 2006, donde la tasa de natalidad pasa de una cifra del 14,1% a una del 7,5% en el último año

observado. En el año 2020 es cuándo los valores de tasa de natalidad y de mortalidad más se aproximan en toda la serie, lo que supone un crecimiento vegetativo, que, si bien aún es positivo, se acerca a 0. Finalmente, para el último año del que se tienen datos que es 2021, se puede observar como el número de defunciones supera al de nacimientos, y esto puede ser debido a diversas circunstancias, como por ejemplo la pandemia de la Covid-19, que si bien es cierto comenzó en el año 2020, si se producen menos fecundaciones ese año, se producirían menos nacimientos en 2021. Otra circunstancia podría ser el aumento de defunciones, y es que a pesar de haber superado el confinamiento y las primeras olas de contagios, en el año 2021, estos ciclos de picos de contagios se siguieron sucediendo.

Sin embargo, para corroborar estas hipótesis sería necesario continuar la línea de tendencia cuándo se obtengan nuevos datos, y ver si el caso del año 2021 es un hecho aislado, o es la tendencia del municipio para los próximos años.

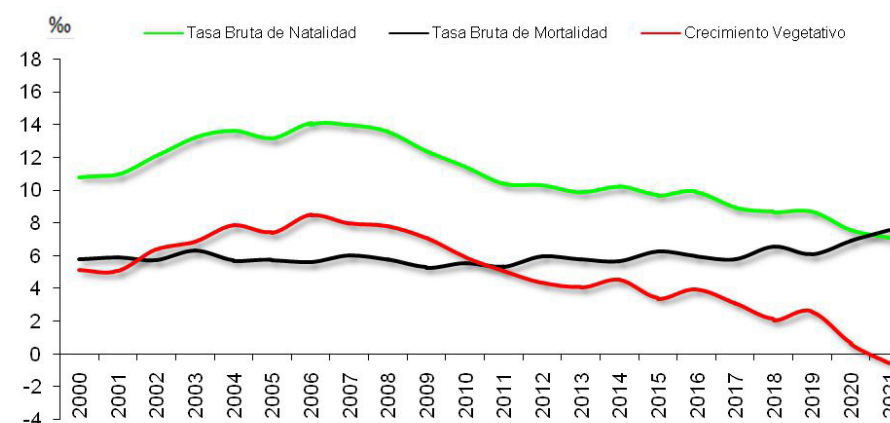


Ilustración: MOVIMIENTOS NATURALES DE LA POBLACIÓN EN MARBELLA (2000 - 2021). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

Existen múltiples aspectos que se han relacionado tradicionalmente con la baja fecundidad generalizada en la mayoría de los países desarrollados. Destacan la crisis económica y, sobre todo, los cambios ideológicos y socioculturales, tales como el aumento del nivel educativo, la emancipación jurídica, el cambio del rol de la mujer en la sociedad y su incorporación al mercado laboral, la generalización del uso de métodos anticonceptivos, etc. A esto hay que añadir toda una serie de modificaciones producidas en la estructura familiar tradicional con una disminución de la nupcialidad, un retraso en la edad de formación de familias y un aumento de las uniones libres y del número de divorcios, que ha dado lugar a un número cada vez mayor de familias monoparentales o formadas por una sola persona en detrimento de las familias numerosas.

En cualquier caso, en promedio y teniendo en cuenta el periodo observado el municipio se caracteriza por unas tasas de natalidad algo superiores, aunque dentro de la media alcanzada en el resto de municipios malagueños o andaluces, y con una tendencia a igualarse entre ellos a lo largo de los años y a descender. Resulta llamativo como para el año 2021, la tasa de natalidad fue menor en términos porcentuales para Marbella que para Málaga y Andalucía.

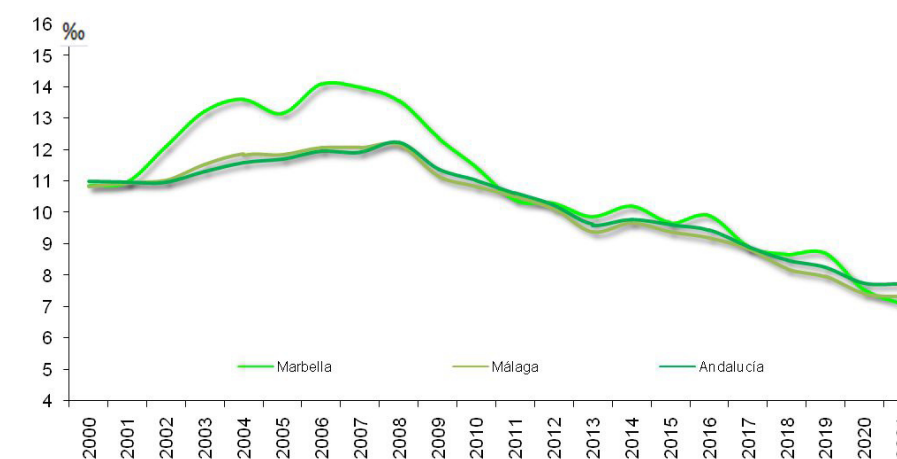


Ilustración: EVOLUCIÓN TASA DE NATALIDAD SEGÚN ÁMBITOS (2000 - 2021). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

	2000	Media 2000 - 2021	2021
Marbella	10,9	10,9	7,1
Málaga	10,8	10,2	7,3
Andalucía	11,0	10,3	7,7

Tabla: TASA DE NATALIDAD SEGÚN ÁMBITOS (2000/2021 y promedio). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

Una mayor diferencia significativa, a favor del municipio, se encuentra en la tasa de mortalidad, de un 7,6% para el municipio frente a un 8,6% en la provincia y 9,3%, si bien su evolución presenta una tendencia positiva, debido al progresivo envejecimiento de su población. En efecto, los nacimientos siguen una tendencia decreciente mientras las defunciones una levemente creciente; como resultado, el crecimiento vegetativo a pesar de seguir contribuyendo positivamente en la dinámica poblacional marbellí, sigue una línea descendente, pasando de una tasa de crecimiento natural del 5,1% en 2000 a una máxima del 8,5% en 2006 y finalmente a una del -0,5% en 2021.

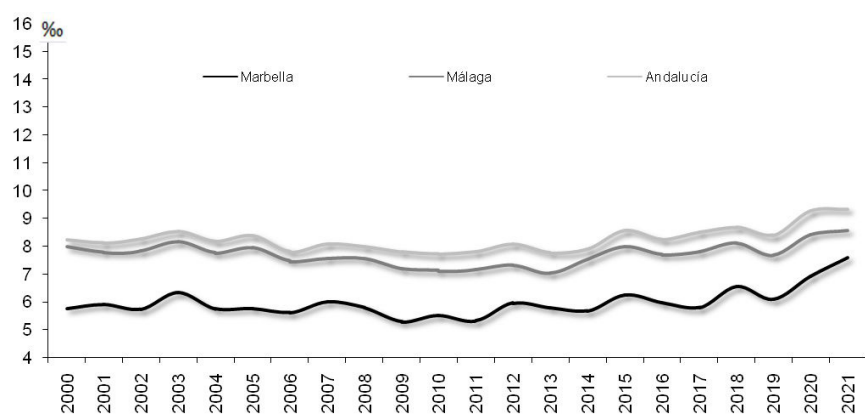


Ilustración: EVOLUCIÓN TASA DE MORTALIDAD SEGÚN ÁMBITOS (2000 – 2020). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

	2000	Media 2000 - 2021	2021
Marbella	5,8	6,0	7,6
Málaga	8,0	7,7	8,6
Andalucía	8,2	8,3	9,3

Tabla: TASA DE MORTALIDAD SEGÚN ÁMBITOS (2000/2021 y promedio). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

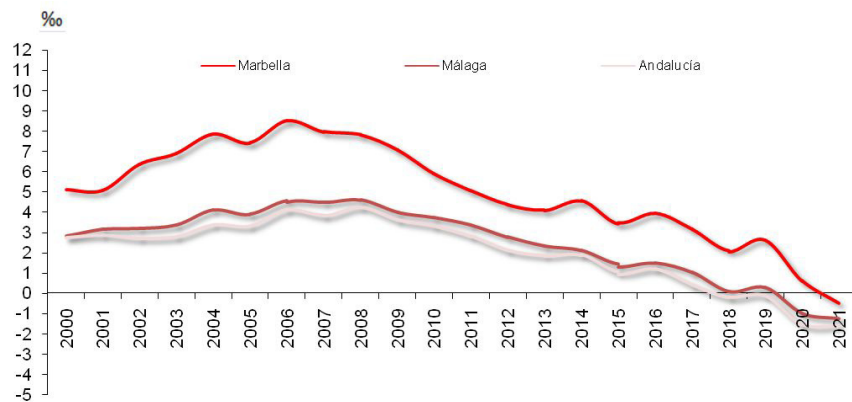


Ilustración: EVOLUCIÓN CRECIMIENTO VEGETATIVO SEGÚN ÁMBITOS (2000 – 2021). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

	2000	Media 2000 - 2021	2021
Marbella	5,1	5,0	-0,5
Málaga	2,8	2,5	-1,2
Andalucía	2,8	2,0	-1,6

Tabla: CRECIMIENTO VEGETATIVO SEGÚN ÁMBITOS (2000/2021 y promedio). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

El saldo migratorio total (interno, externo y extranjeros) en Marbella presenta un balance general positivo durante el periodo 2004 – 2021. El saldo migratorio interno, externo y extranjeros se obtiene tras calcular la diferencia entre inmigrantes y emigrantes, refiriéndose en el primer caso, a las migraciones que se originan entre el municipio en cuestión y cualquier municipio de Andalucía; en el segundo, a las migraciones entre el municipio y cualquier municipio de España; y en el tercer caso, a las migraciones entre el municipio y cualquier país extranjero.

El saldo migratorio que más ha contribuido al crecimiento poblacional del municipio ha sido sin duda el de los extranjeros, que ha supuesto la entrada de más de 44.000 inmigrantes durante el periodo considerado. Tan sólo se observan dos años con un saldo resultante negativo: 2007 y 2015, ocasionado por la salida de población hacia el extranjero. Los flujos migratorios internos y externos adquieren un menor peso relativo y absoluto presentando, en el primer caso, un balance negativo; y en el segundo, uno positivo.

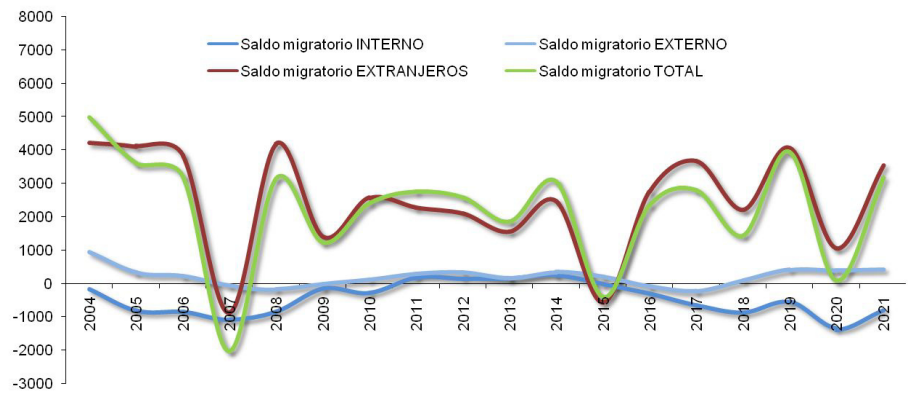


Ilustración: MOVIMIENTOS MIGRATORIOS EN MARBELLA (2004 – 2021). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

En la comarca de la Costa del Sol Occidental existe un altísimo porcentaje de población extranjera (36,7%) que dobla a la media alcanzada en la provincia de Málaga (14,3%) siendo esta última a su vez el doble que la del conjunto regional (7,7%). El porcentaje de extranjeros procedentes de la UE en la comarca es del 53,5%, en un rango bastante superior la situación que se alcanza a nivel provincial (27,3%) y regional (19,5%). La principal nacionalidad en la comarca, así como en la provincia, es la británica, con un rango en torno al 20% del total de extranjeros, a diferencia del conjunto de Andalucía, donde la principal nacionalidad es la marroquí, que representa igualmente alrededor de un 20%.

Por municipios es muy destacable Benahavís, donde los residentes extranjeros superan a los habitantes nacionales. Marbella alcanza un porcentaje de población extranjera del 34,6%, predominando, al contrario que en el resto de municipios de la Costa del Sol Occidental y del conjunto de Málaga y coincidiendo con la situación tipo en Andalucía, la

nacionalidad marroquí, que supone ser la nacionalidad predominante en más del 13% de los casos, el porcentaje más bajo de todos los ámbitos territoriales observados, lo que indica a su vez, una mayor diversidad de nacionalidades en el municipio marbellí. Tras la marroquí destaca la británica (9%), la argentina (6,1%), la rusa (5,1%), la ucraniana (4,6%), y la ecuatoriana (4,5%).

Ámbito	% Extranjeros	% Extranjeros UE sobre Extranjeros	Principal nacionalidad	% Principal nacionalidad sobre total de extranjeros
Andalucía	7,7	19,5	Marruecos	17,68
Málaga	14,3	27,3	Reino Unido	23,36
Costa del Sol Occidental	36,7	53,5	Reino Unido	17,44
Benahavís	63,0	74,2	Reino Unido	29,69
Casares	34,5	69,1	Reino Unido	35,99
Estepona	30,0	55,8	Reino Unido	19,74
Fuengirola	43,0	57,4	Reino Unido	14,62
Istán	21,4	61,2	Reino Unido	24,12
Manilva	41,1	63,9	Reino Unido	35,03
Marbella	34,6	41,6	Marruecos	13,73
Mijas	37,1	59,7	Reino Unido	24,95
Ojén	30,4	47,1	Reino Unido	14,75

Tabla: PORCENTAJE DE POBLACIÓN EXTRANJERA Y PRINCIPAL NACIONALIDAD: MUNICIPIOS DEL COSTA DEL SOL OCCIDENTAL, PROVINCIA DE MÁLAGA Y ANDALUCÍA. 2021. Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

Los datos sobre la relación entre residencia y lugar de nacimiento de la población residente en Marbella para el año 2022 son bastante reveladores: reflejan que más del 34% de la población residente en el municipio ha nacido en el extranjero. Esta cifra contrasta con la alcanzada en su ámbito provincial, situándose más de diez puntos por debajo de la misma (21,1%), y regional, que se limita a un 11%. El porcentaje de nacidos en el mismo municipio se sitúa ligeramente por debajo de este dato, con un 28,3%.

	Marbella		Málaga	Andalucía
	nº	%	%	%
En el mismo municipio	42.682	28,3	42,9	52,8
En otro municipio, misma provincia	23.539	15,6	19,9	23,2
En otro municipio, misma CCAA, distinta provincia	17.988	11,9	8,4	6,6
En otro municipio, distinta CCAA	14.343	9,5	7,7	6,4
En el extranjero	52.173	34,6	21,1	11,0
TOTAL	150.725	100	100	100

Tabla: RELACIÓN ENTRE RESIDENCIA Y LUGAR DE NACIMIENTO DE LA POBLACIÓN RESIDENTE: MARBELLA, PROVINCIA DE MÁLAGA Y ANDALUCÍA. 2022. Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.



b.1.1 Mercado de trabajo.

La Comarca de la Costa del Sol Occidental mantuvo una alta tasa de desempleo en 2022 que alcanzó una cifra del 14,4%. Si bien se trata de una tasa menor que la que alcanza su entorno provincial o regional (donde se supera el 18% y el 21% respectivamente), es superior a la situación estatal y muy superior a la europea. A nivel municipal existen ciertos contrastes, como Benahavís, cuya tasa es inferior a la tasa estatal, y muy similar a la europea o; en el otro extremo, Fuengirola, que sobrepasa el 19%. Marbella se mantiene en una tasa bastante similar a la situación tipo alcanzada a nivel comarcal (14,3%) en el año 2022.

UE-28	6,5
España	12,4
Andalucía	21,2
Málaga	18,9
Costa del Sol Occidental	14,4
Benahavís	7,2
Casares	13,3
Estepona	15,0
Fuengirola	19,4
Istán	13,2
Manilva	16,9
Marbella	14,3
Mijas	17,3
Ojén	13,1

Tabla: TASA DE DESEMPLEO (MEDIAS ANUALES, %) SEGÚN ÁMBITOS TERRITORIALES (2022). Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía y Eurostat. Elaboración propia.

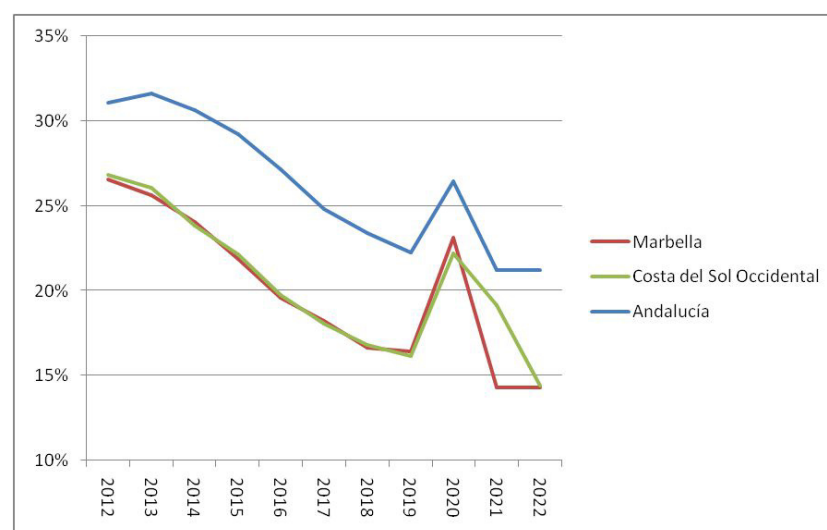


Ilustración: EVOLUCIÓN DE LA TASA DE PARO EN MARBELLA, LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL Y ANDALUCÍA (2012 - 2022). Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Es, sin duda, el contexto económico actual, condicionado por la crisis sanitaria derivada del COVID-19 la que ha originado un repunte en la tasa de paro en el año del 2020 en todos los ámbitos territoriales en unas cifras de paro que desde 2013 venían mostrando una evolución claramente favorable. Si bien es cierto, ya tanto en el pasado 2021, como en el 2022, se observa una fuerte reducción de las cifras de paro respecto a 2020.

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

El impacto de la reducción de la actividad productiva derivada de las medidas llevadas a cabo para afrontar la crisis sanitaria (confinamiento) se ha dejado notar con singular intensidad en el mercado de trabajo. En la siguiente gráfica se observa como en el año 2020 el número de contratos registrados en el municipio de Marbella se reduce a cifras equivalentes a las alcanzadas en los años de la recesión económica tras el boom inmobiliario, rompiendo la dinámica de crecimiento y recuperación económica de los últimos años. Si bien ya 2021 Y 2022 arrojan unas cifras muy positivas, con un incremento del 50% del número total de contratos.

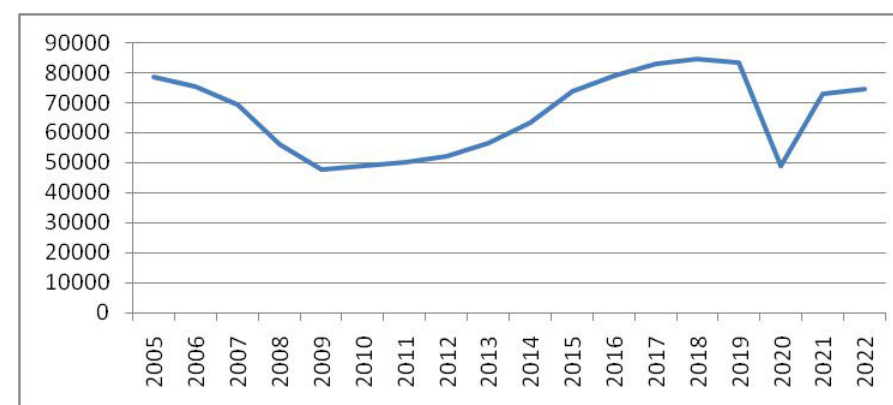


Ilustración: EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CONTRATOS REGISTRADOS EN MARBELLA (2005 - 2022). Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

En cuanto a la distribución por municipios de los contratos, hay que destacar el hecho de que casi la mitad de los registrados en la comarca de la Costa del Sol Occidental durante 2022 se efectuaron en el municipio de Marbella (47%). A éste, le siguen los registrados en Fuengirola, Mijas y Estepona. Estos 4 municipios generaron más del 90% de los contratos registrados en 2022 en la Costa del Sol Occidental.

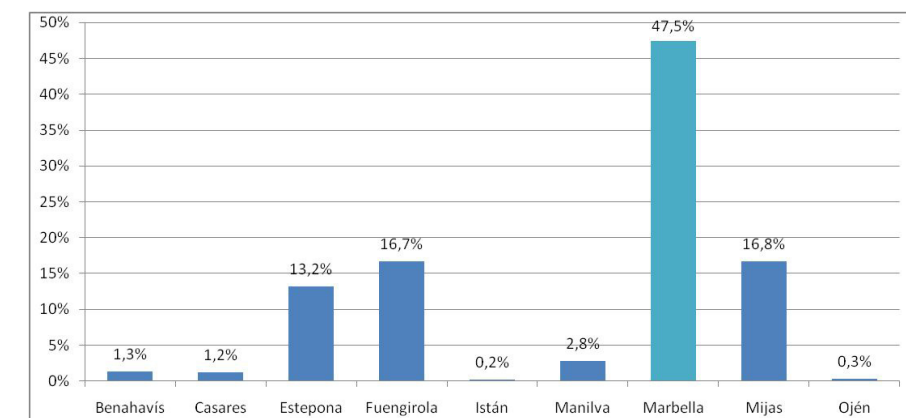


Tabla: PORCENTAJE DE CONTRATOS REGISTRADOS EN LOS MUNICIPIOS DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (2022). Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

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

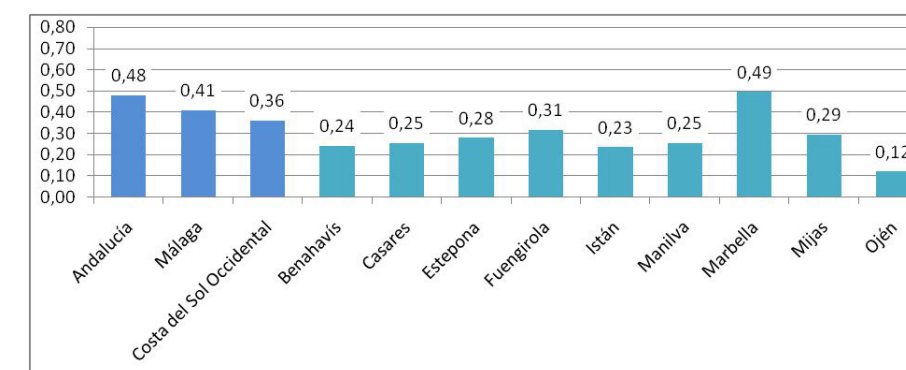


Tabla: NÚMERO DE CONTRATOS POR HABITANTE EN LOS MUNICIPIOS DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL, MÁLAGA Y ANDALUCÍA (2022). Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

La evolución de este indicador muestra como en Marbella tradicionalmente se genera un mayor número de contratos por habitante que en su entorno comarcal y provincial. Durante el periodo 2015 - 2018 además alcanzó unas cifras bastante similares a las que se observaron a nivel andaluz, al igual que ha ocurrido en el año 2022.

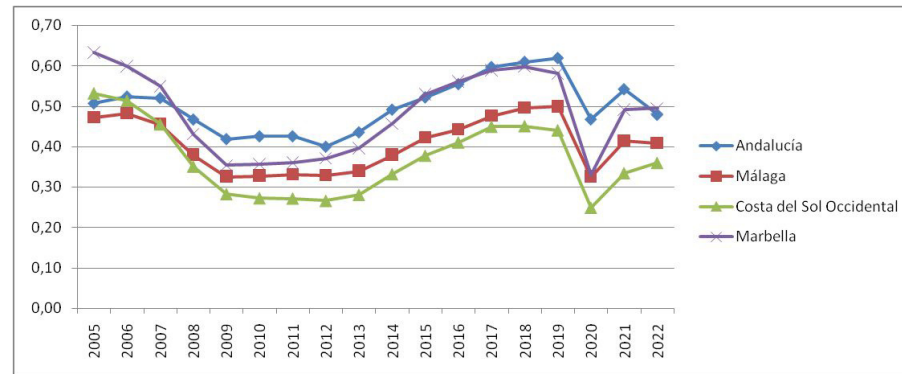


Ilustración: EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CONTRATOS POR HABITANTE EN MARBELLA, MÁLAGA Y ANDALUCÍA (2005 – 2022). Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

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

En 2022, los contratos se han realizado en el ámbito del sector servicios en casi el 90% de los casos. Se trata de una cifra superior a la que bajo esta variable el sector servicios alcanza tanto en la media comarcal, provincial y como en el conjunto de Andalucía, donde los contratos en el sector servicios en 2022 han supuesto el 85,6%, 76,7% y el 58,4% respectivamente del total. El sector primario registra un número residual de contratos, apenas el 0,4% de los mismos, en la línea del porcentaje comarcal (inferior al 1%) y muy inferior a la media provincial, del 9,7%, y del conjunto regional, que supera el 28%. A una gran distancia, la construcción se erige como el segundo sector que concentra un mayor número de contratos (10,2%), con un peso ligeramente superior al registrado en provincia y región, aunque inferior a la comarca. Por último, la industria, al igual que el sector primario, adquiere un muy bajo porcentaje de contratos, inferiores al 2% en municipio y comarca frente al 8,9% de Málaga y 7,7% de Andalucía.

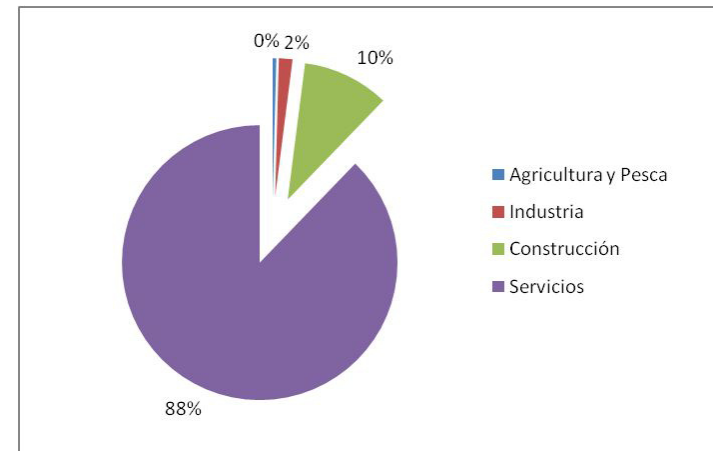


Ilustración: CONTRATOS REGISTRADOS POR SECTOR DE ACTIVIDAD EN MARBELLA EN 2022. Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Actividad económica	Andalucía	Málaga	Costa del Sol Occidental	Marbella
Agricultura y Pesca	28,4	9,7	0,7	0,4
Industria	5,5	4,7	1,9	1,6
Construcción	7,7	8,9	11,8	10,2
Servicios	5,4	76,7	85,6	87,8

Tabla: PORCENTAJE DE CONTRATOS REGISTRADOS POR SECTOR DE ACTIVIDAD: MARBELLA, PROVINCIA DE MÁLAGA Y ANDALUCÍA 2022. Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

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

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

Tabla: ESTABLECIMIENTOS CON ACTIVIDAD ECONÓMICA: MARBELLA, PROVINCIA DE MÁLAGA Y ANDALUCÍA. 2010 – 2020. Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

Por actividades económicas, destacan los establecimientos englobados en el grupo de servicios sanitarios, educativos y resto de servicios, seguidos del comercio, la construcción y la hostelería, estos tres sectores acaparan a más del 90% de las actividades económicas del municipio. La rama de actividad económica que más ha crecido bajo esta variable ha sido: en

términos absolutos, el grupo de servicios sanitarios, educativos y resto de servicios (más de 1.700 nuevos establecimientos); mientras que en términos relativos, la construcción, con un incremento de más de un 60% de sus establecimientos, lo que indica una reactividad de las actividades inmobiliarias.

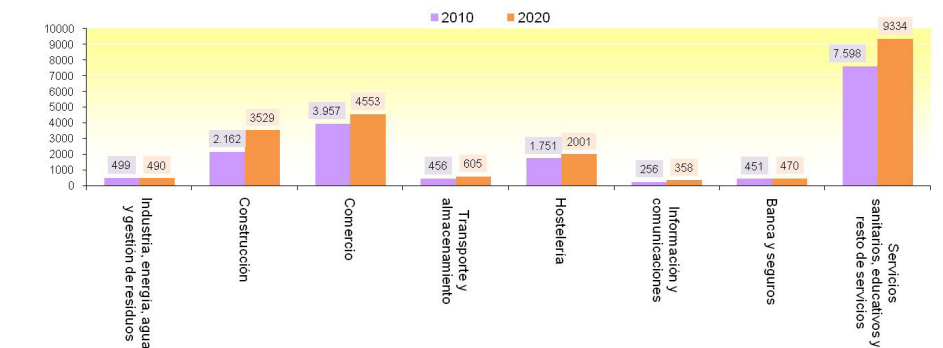


Ilustración: COMPARACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS POR ACTIVIDAD ECONÓMICA SEGÚN CNAE 09 EN MARBELLA ENTRE 2010 Y 2020. Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.

No se ha podido realizar la comparación con los datos del 2021, ya que como indica la propia Junta de Andalucía se han introducido las empresas correspondientes a las secciones de actividad económica Sección A: Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca y Sección O: Administración Pública. De esta forma, no son exactamente comparables con los años anteriores. Para este año, destaca las actividades inmobiliarias, profesionales, auxiliares, artísticas y otros servicios con 9.216 establecimientos, quedando lejos el segundo puesto que se corresponde con el comercio, y el tercero con la construcción con 4.119 y 3.244 establecimientos respectivamente.

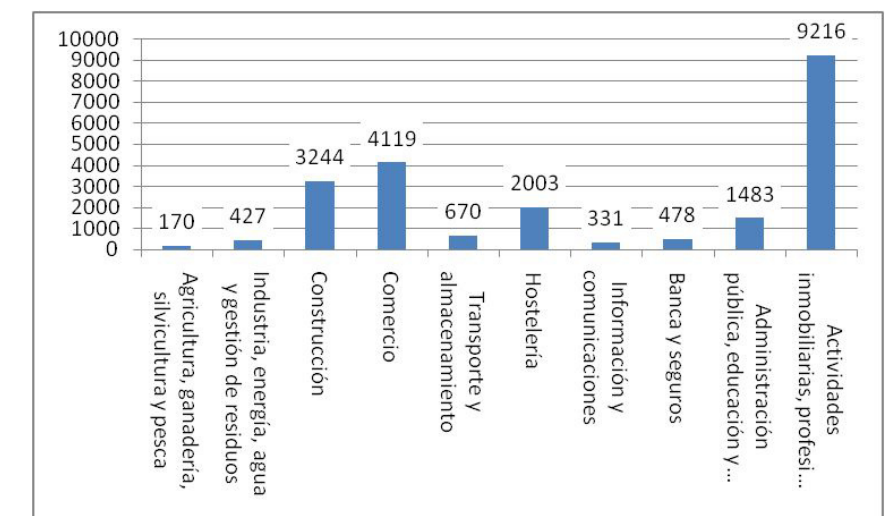


Ilustración: ESTABLECIMIENTOS POR ACTIVIDAD ECONÓMICA SEGÚN CNAE 09 EN MARBELLA EN 2021. Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia.



Según los datos publicados por la Agencia Tributaria sobre la estadística de los declarantes del IRPF por municipios en 2020, correspondientes a la declaración que se presentó en 2019, Marbella alcanza una renta media disponible total por declarante de 21.172 €/anuales, ligeramente superior a la media del conjunto que conforman la Comarca, a la provincia, a la media de Andalucía y cercano, aunque inferior a la media que se alcanza a nivel estatal. El único municipio de la comarca que adquiere una renta disponible media por habitante superior a Marbella es Benahavís, que destaca con 28.566 €/anuales.

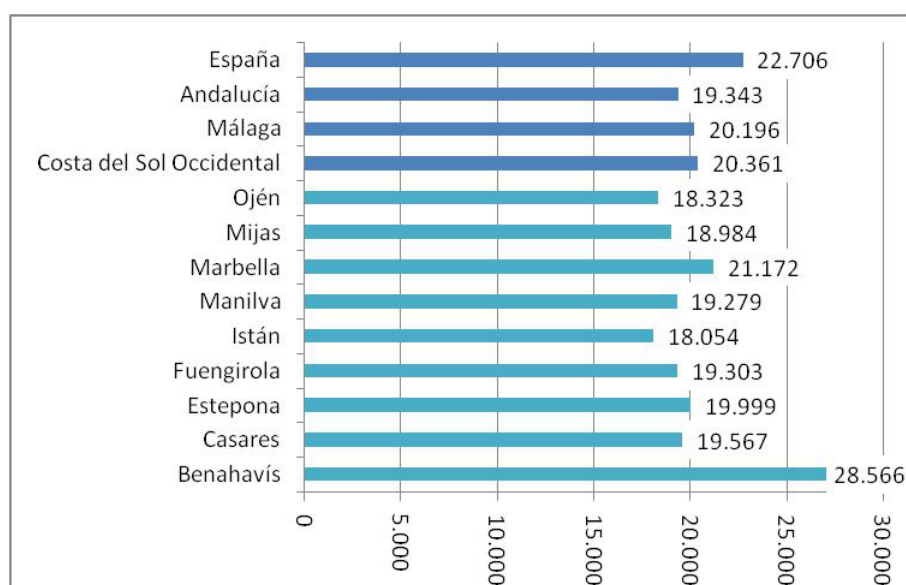


Ilustración: RENTA DISPONIBLE MEDIA (€/ANUALES) EN ESPAÑA, ANDALUCÍA, MÁLAGA Y MUNICIPIOS DE LA COMARCA DEL COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (2020). Fuente: Agencia Tributaria.

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

La Costa del Sol Occidental muestra una mayor desigualdad en la distribución de la renta que el conjunto de España (35,4% frente a 32,1%). Los municipios que presentan una mayor desigualdad son Benahavís (el que a su vez, como se ha indicado, presenta mayor renta disponible), seguido de Fuengirola, Manilva y Marbella. El resto de municipios obtiene valores en la media de la comarca o menores.

	2020
Benahavís	43,8
Casares	33,1
Estepona	33,5
Fuengirola	37,8
Istán	29,5
Manilva	37,5
Marbella	36,1
Mijas	35,0
Ojén	32,7
Costa del Sol Occidental	35,4
España	32,1

Tabla: COEFICIENTE DE GINI (%) EN ESPAÑA Y MUNICIPIOS DE LA COMARCA DEL COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (2020). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

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

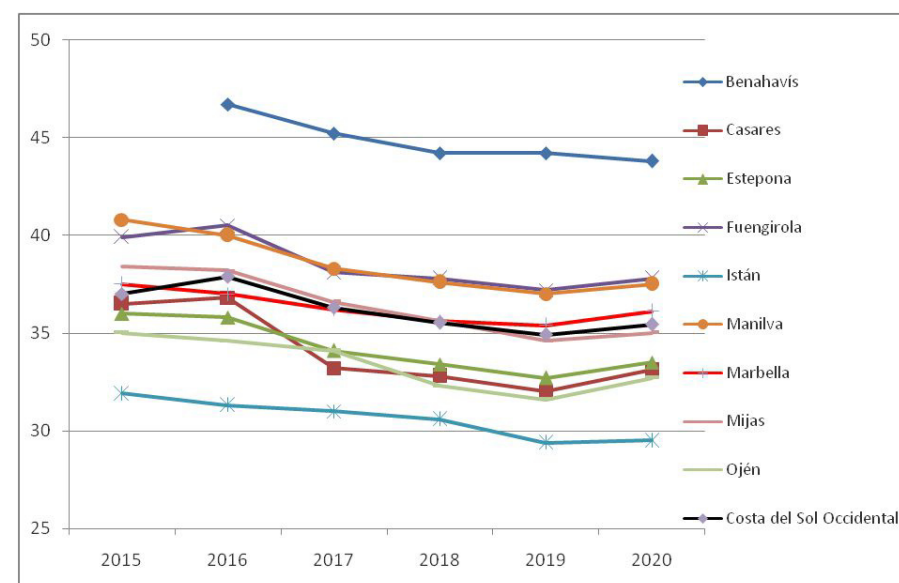


Ilustración: EVOLUCIÓN DEL COEFICIENTE DE GINI (%) EN LOS MUNICIPIOS DE LA COMARCA DEL COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (2015 - 2020). Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

B.2 RASGOS DE ESPECIAL VULNERABILIDAD Y SITUACIONES DE INEQUIDAD

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

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

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

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

Este Decreto-ley 7/2013, de 30 de abril, de medidas extraordinarias y urgentes para la lucha contra la exclusión social en Andalucía, si bien ha sido derogado por el Decreto-ley 3/2017, de 19 de diciembre, por el que se regula la Renta Mínima de Inserción Social en Andalucía, incluye como Zonas con Necesidades de Transformación Social en su Anexo I en el municipio de Marbella a la "Barriada Las Albarizas".



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

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

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

Consecuentemente el 28 de octubre de 2018 se aprobó el PLAN LOCAL DE INTERVENCIÓN EN ZONAS DESFAVORECIDAS (LAS ALBARIZAS - MARBELLA) siguiendo los principios, ejes, objetivos, medidas, procedimientos, estructuras de gobernanza y criterios definidos en la ERACIS.

A continuación, se analiza la evolución de la vulnerabilidad urbana de la ciudad a lo largo de las últimas dos décadas tomando como referencia el 'Catálogo de Barrios Vulnerables e Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana' realizado por el Ministerio de Fomento en los años 1991, 2001 y 2011.

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

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

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

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

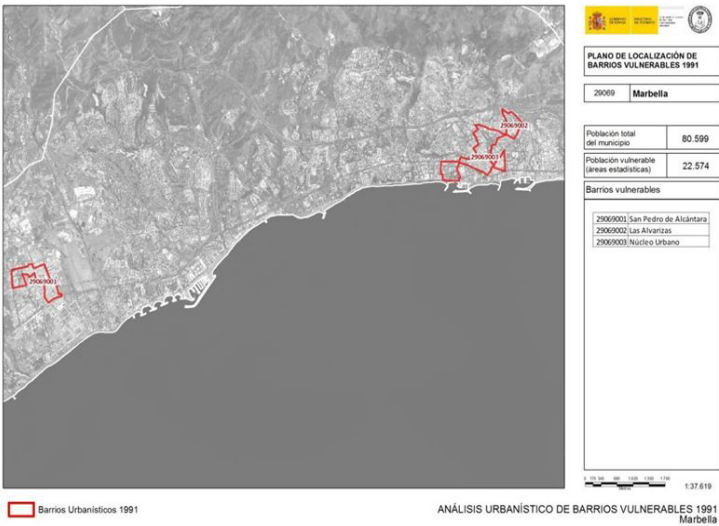
Para la delimitación de las áreas estadísticas vulnerables, y su posterior identificación como barrio vulnerable, se han usado diferentes metodologías, una para 1991 y 2001 y otra para 2011, lo que ofrece una visión aproximada y no detallada de los distintos barrios vulnerables. Como norma general, el valor de referencia de vulnerabilidad se sitúa en superar 1,5 veces el valor de la media nacional, pero en su determinación se atiende también a otras cuestiones, de manera que finalmente la elección de este valor de referencia se ha realizado de forma cuidadosa en cada uno de los diferentes Catálogos y según una metodología detallada que puede consultarse en los Informes o Síntesis Metodológicas correspondientes a cada una de las fechas (1991, 2001, y 2011).

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

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

Tabla: VALORES DE REFERENCIA VULNERABILIDAD URBANA. Fuente: Ministerio de Fomento.

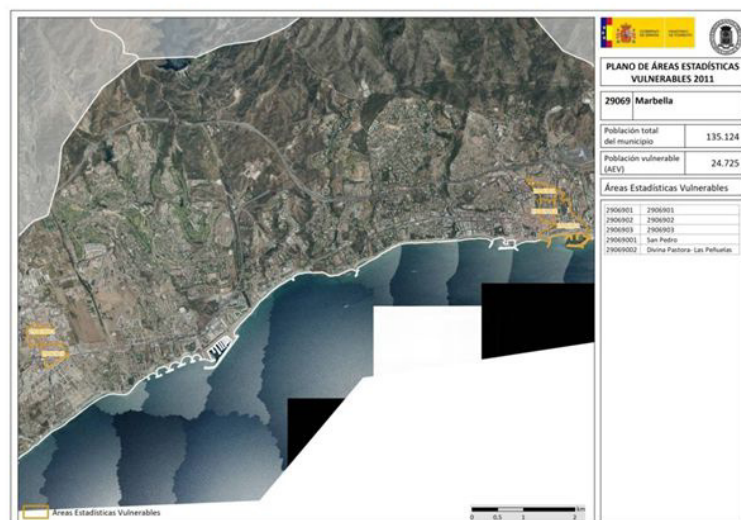
A continuación se identifican los barrios vulnerables en el municipio de Marbella según el 'Catálogo de Barrios Vulnerables e Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana' realizado por el Ministerio de Fomento en los años 1991, 2001 y 2011.



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

Ilustración: ANÁLISIS URBANÍSTICO DE BARRIOS VULNERABLES 1991. Fuente: Visor de barrios vulnerables del Ministerio de Fomento.





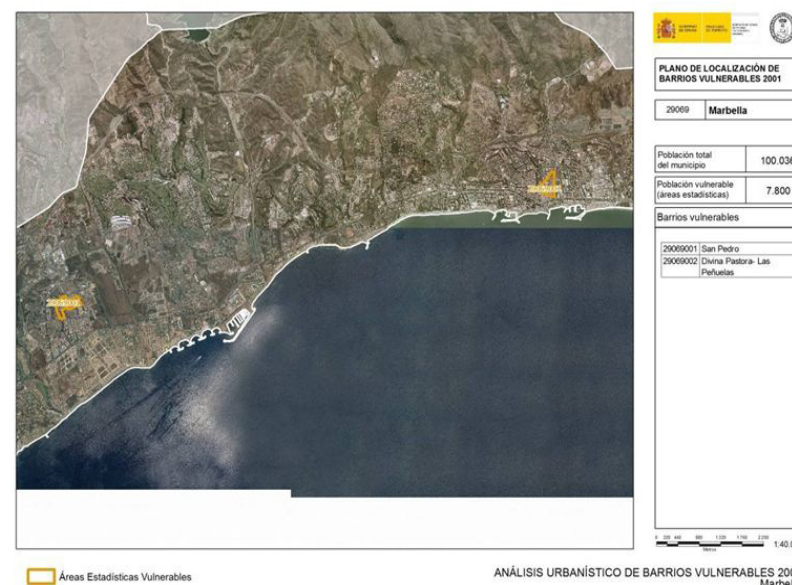
Barrio	Nivel de Vulnerabilidad 2011
2906901	Bajo
2906902	Medio
2906903	Medio
Divina Pastora- Las Peñuelas	Medio
San Pedro	Alto

Ilustración: ANÁLISIS URBANÍSTICO DE BARRIOS VULNERABLES 2001. Fuente: Visor de barrios vulnerables del Ministerio de Fomento.

El catálogo de 2001 identifica otras zonas vulnerables:

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

2.- PLAZA DE TOROS (distrito 1, sección: 01.010), Describiéndola de la siguiente manera: "La sección censal que incluye la plaza de toros de Marbella, destaca por su vulnerabilidad respecto de los tres indicadores utilizados como referencia en este estudio, pero no conforma área por no presentar población suficiente. La sección está delimitada por las calles: Avenida de la Reina Victoria, al norte, Avenida del Duque de Lerma, calle San Bernabé, y calle de Fray Agustín San Pascual." Dentro de la sección, la parte aparentemente más degradada se encuentra al Este de la plaza. Es una zona de uso residencial, con bloques de vivienda de cinco a nueve plantas y una tipología de bloque abierto conformando en ocasiones una planta en forma de cruz.



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

Ilustración: ANÁLISIS URBANÍSTICO DE BARRIOS VULNERABLES 2001. Fuente: Visor de barrios vulnerables del Ministerio de Fomento.

B.3) OPINIÓN CIUDADANA.

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

Durante la redacción y tramitación del Plan General se han celebrado y se seguirán potenciando, diversas mesas de participación pública. Con carácter previo al inicio de la tramitación urbanística y ambiental del

PGOM, el Avance de Planeamiento ha sido expuesto al público para que se puedan aportar las sugerencias que se estimen oportunas en todos los ámbitos de la ordenación, incluida la evaluación del impacto en salud.

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

Dentro de las sugerencias recibidas al avance y las propuestas previas al documento de aprobación inicial se registra la preocupación del ciudadano por la movilidad en el municipio y la ocupación de suelo para nuevos crecimientos, considerándose relevantes las siguientes aportaciones:

- Mejorar la conectividad y accesibilidad:
 - carriles bici
 - mejora del transporte público
 - conexiones entre urbanizaciones
 - Garantizar el acceso a los núcleos urbanos con bolsas de aparcamientos periféricas y disuasorias
- Nuevos crecimientos
 - Entorno del río Guadaíza
 - Los Manchones
 - Alto de los Monteros y Los Molineros
 - "Los altos" de Artola
- Accesibilidad universal y diseño inclusivo.
- Poner en valor el medio físico-natural-rural con una red de senderos bien señalizados que conecten las zonas de interés urbanas con las de interés natural.
- Implantar un sistema de recogida neumática de residuos y puntos limpios accesibles.
- Soterramiento integral de las líneas aéreas de alta y media tensión.
- Ampliar la red de parques y conectarlos con una red de senderos señalizados que conecten con la montaña.
- Espacios libres mejores y asociados a los arroyos.
- Red de huertos urbanos para los ciudadanos.
- Jardín botánico.
- Escuela de jardineros.

12. Recinto ferial permanente. Compatible con otros usos temporales: mercadillos.
13. San Pedro Alcántara: cualificar y diversificar la actual oferta económica y turística de la orla litoral de Nueva Alcántara.
14. Casco Antiguo de Marbella: impulsar el pequeño comercio y acercar el museo de la Costa del Sol.
15. Recualificar hoteles en desuso a nuevas actividades hoteleras
16. Mejorar las playas mediante nuevos espigones y proyectar nuevas zonas de atraque.
17. Puesta en valor de los espacios con interés cultural e históricos. Parque arqueológico.
18. Mejorar la conectividad y accesibilidad de los equipamientos.
19. Remodelación del centro de salud de Leganitos con bolsa de aparcamientos subterráneos
20. Ampliar la red de espacios deportivos en todos los distritos.
21. Mejorar la oferta de residencias públicas para personas mayores.
22. Zonas recreativas náuticas.
23. Casco Antiguo de Marbella: ubicar el "Museo de la Costa del Sol". Recuperar y revitalizar los restos arqueológicos. Especialmente el Castillo, su interior y su patio de armas.
24. San Pedro Alcántara: puesta en valor del patrimonio arqueológico del litoral de San Pedro Alcántara. Proteger las últimas casas coloniales del entorno de la Avda. Marqués del Duero.
25. Nueva Andalucía: Poner en valor las ruinas de la Concepción.
26. Oferta universitaria o formación especializada. Centro del conocimiento.
27. Mejorar la oferta de museos y actividades culturales para niños y adolescentes.
28. Parque empresarial o tecnológico.
29. Mejorar la oferta de equipamientos culturales: Auditorio-teatro, museo de la música, biblioteca, mediateca.

C.1 IDENTIFICACIÓN DE LOS DETERMINANTES.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C) IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS

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

MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS

La movilidad es uno de los factores económicos y sociales que más influye en la salud de las personas y de la comunidad. Una movilidad que potencia los beneficios en salud es aquella en la que priman las formas activas de movilidad y el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado. La movilidad activa promueve la salud de cuatro maneras diferentes: se practica ejercicio, se reduce el índice de accidentes mortales, se amplía el contacto social y se reduce el índice de contaminación atmosférica.

Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor.

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

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

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

del Planeamiento Urbanístico va a provocar modificaciones significativas en este determinante.

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

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

Accesibilidad a transporte público.

El Plan junto al objetivo de conseguir un urbanismo sostenible y de proximidad, pone especial énfasis en un nuevo modelo de movilidad, tratando, de optimizar las infraestructuras existentes, potenciar el transporte público e impulsar los medios alternativos públicos.

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: El nuevo modelo de movilidad sostenible propuesto en el PGOM potenciará, mejorará y optimizará el transporte público urbano y su intermodalidad con la movilidad urbana e interurbana, produciéndose una modificación significativa del determinante aquí valorado.

- Intensidad MEDIA: Con el objetivo de conseguir un urbanismo más sostenible el PGOM propone optimizar las infraestructuras de transporte público existentes. Estas modificaciones tendrán la suficiente entidad como para detectarse fácilmente sin llegar a alterar por completo el estado inicial del determinante.

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

Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios.

Uno de los componentes de la sostenibilidad enmarcados en el Plan ha sido el de proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos a los centros de actividad, bienes y servicios, favoreciendo la equidad social y territorial; y los modos de transporte más saludables e inclusivos.

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: Resulta seguro que propuestas como los nuevos enlaces de Carretera en A-355, que darán accesibilidad urbana a una serie de equipamientos comunitarios programados en el Plan, entre ellos, el

futuro Palacio de Justicia de Marbella, van a provocar modificaciones significativas en este determinante.

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

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

METABOLISMO URBANO

Se entiende por metabolismo urbano el intercambio de materia, energía e información que se establece entre el asentamiento urbano y su entorno natural o contexto geográfico. Su importancia sobre la salud se manifiesta en dos ámbitos: la satisfacción de algunas necesidades vitales de la población y el impacto causado por los subproductos que se generan en estos intercambios.

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

La Red de Infraestructuras y Servicios Técnicos contempla el ciclo integral del agua, los sistemas de suministro energético, de telecomunicaciones y la gestión de los residuos urbanos. Debe garantizarse la prestación de los servicios y la disposición de las infraestructuras a toda la población, incluidos los picos de demanda estacional.

- Probabilidad MEDIA: Resulta razonable esperar que se produzca una modificación en la cobertura de servicios municipales a los núcleos dispersos tras la puesta en marcha de las determinaciones contempladas en el Plan.

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

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

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

En la fase previa del PGOM de análisis y diagnostico no se han detectado en Marbella problemas con la calidad del aire. Los informes de la Red de



Vigilancia y Control de la Calidad del Aire señalan a Marbella como una de las ciudades de más de 100.000 hab. con mejor calidad del aire en Andalucía (con datos de 2018), gracias a su extensión/dispersión y su amplia dotación de espacios libres arbolados.

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

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

Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.

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

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

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

DISEÑO URBANO

La intervención que el nuevo Plan propone en la ciudad parte del reconocimiento del modelo territorial actual que se basa en el modelo de la "ciudad-jardín". Utilizar el paradigma de la ciudad compacta como único y exclusivo referente y como objetivo último del modelo de ciudad futura no es aconsejable ni acertado. La intervención del PGOM en el modelo urbano actual y la propuesta de un nuevo modelo parten del análisis real de la ciudad existente tal y como es, con sus virtudes y defectos.

Consecución de una ciudad compacta y diversa

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 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.

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: Entre los objetivos del PGOM se incluye la mejora de la forma y estructura urbana ("MARBELLA ORDENADA"). Para conseguir una ciudad compacta y estructurada el Plan propone la racionalización del consumo de suelo, convertir el municipio en suma de barrios-ciudad, propiciar una ciudad razonablemente compacta, entre otros. Entre los criterios y directrices que el Plan establece para la intervención en la ciudad existente el Plan establece ámbitos funcionales con características de ciudad compacta. La división del suelo urbano en zonas o 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.
- Intensidad MEDIA: Los cambios en cuanto a proximidad y compacidad propuestos en el PGOM favorecerán el contacto entre los grupos de personas, y la mixticidad o complejidad favorecerá la presencia de grupos diversos, con suficiente entidad como para detectarse fácilmente.
- Permanencia MEDIA: Las propuestas que el Plan realiza para la consecución de una ciudad compacta y diversa se puede considerar prácticamente irreversible o con efectos que van a tardar en atenuarse décadas.

Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes

La interconexión entre parques, jardines y espacios intersticiales, conforma un mosaico de verde integral, una verdadera red verde que supone un aumento de la biodiversidad y una mejora de la calidad del espacio público. Las aportaciones de la red de espacios verdes son: la creación de

una ciudad atractiva, la mejora de las variables de entorno en el espacio público, la reducción de ruidos, la reducción de contaminación, etc.

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: Al dotar a la ciudad de espacios de relación y esparcimiento que mejoren la calidad de vida a sus habitantes estando íntimamente relacionados con la estructura morfológica urbana, se producirá con seguridad una mejora significativa en el determinante.
- Intensidad ALTA: Se trata de un determinante relevante ya que la accesibilidad a estos espacios en la ciudad otorga calidad de vida a sus habitantes y están íntimamente relacionados con la estructura morfológica urbana. Las nuevas propuestas del Plan potenciarán la relación entre la población marbellí y los espacios naturales y verdes.
- Permanencia ALTA: Dotar a la ciudad de espacios libres y zonas verdes en proporción suficiente para atender a las necesidades de esparcimiento de la población y favorecer el acceso a estos espacios, puede considerarse prácticamente irreversible o con efectos que tardaría décadas en atenuarse.

Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública.

La nueva planificación urbanística para Marbella persigue un modelo de ciudad basado en un desarrollo urbano sostenible incorporando criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica, en aras a conseguir la mejor ciudad posible y el más adecuado sistema de ordenación del medio urbano.

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: La nueva red de los elementos estructurantes que se define en el Plan está basada en un análisis, revisión y readaptación de los espacios dotacionales ya existentes, adaptándolos a las nuevas necesidades de la ciudadanía completándola con aquellos otros necesarios y no existentes en atención a los nuevos requerimientos. Esta nueva red de lugares de concurrencia pública modificara significativamente el determinante aquí considerado.
- Intensidad MEDIA: Los cambios en cuanto a proximidad y compacidad propuestos en el PGOM favorecerán el contacto entre los grupos de personas, y la mixticidad o complejidad favorecerá la presencia de grupos diversos, con suficiente entidad como para detectarse fácilmente.
- Permanencia ALTA: Dotar a la ciudad de lugares de concurrencia pública en proporción suficiente para atender a las necesidades de la población y mejorar la distribución de estos espacios, puede considerarse prácticamente irreversible o con efectos que tardaría décadas en atenuarse.

HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA.

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

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

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

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

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

- Probabilidad ALTA: Recuperar la habitabilidad de muchas zonas y la calidad del medio ambiente urbano provocará una modificación significativa en la convivencia ciudadana.

- Intensidad ALTA: Los Ámbitos Funcionales en los que se basa la ordenación del nuevo Plan pretenden mejorar la habitabilidad recuperando la ciudad para el ciudadano, estructurándola a su escala y diversidad social, recuperando su identidad o fomentándola en aquellos casos donde sea posible. Esta propuesta se valora como de alta intensidad por considerarse que alterara por completo el estado inicial del determinante.

- Permanencia ALTA: Los cambios que lleva aparejado el nuevo Plan en su desarrollo en cuanto a la habitabilidad y la regeneración del espacio público en las áreas urbanas puede considerarse prácticamente irreversible o con efectos que tardaría décadas en atenuarse.

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

El Plan General desarrolla y fomenta el parque de viviendas en alquiler y de protección (tanto públicas como privadas) en el conjunto del suelo

urbano. Impulsando la incorporación de vivienda protegida en aquellas áreas de suelo urbano donde la demanda lo justifique.

VALORACIÓN: SIGNIFICANTE

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

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

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

En resumen, los determinantes identificados son los siguientes:

MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS
OCUPACIÓN DEL TERRITORIO
CONVIVENCIA SOCIAL

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

MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor
Accesibilidad a transporte público
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios
METABOLISMO URBANO
Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población
Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.

DISEÑO URBANO
Consecución de una ciudad compacta y diversa
Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes
Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública
HABITABILIDAD DEL ESPACIO URBANO Y LA CONVIVENCIA CIUDADANA
La habitabilidad del espacio público y la regeneración de áreas urbanas
El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública

	Efecto negativo
	Efecto positivo

c.2 ANÁLISIS PRELIMINAR.

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

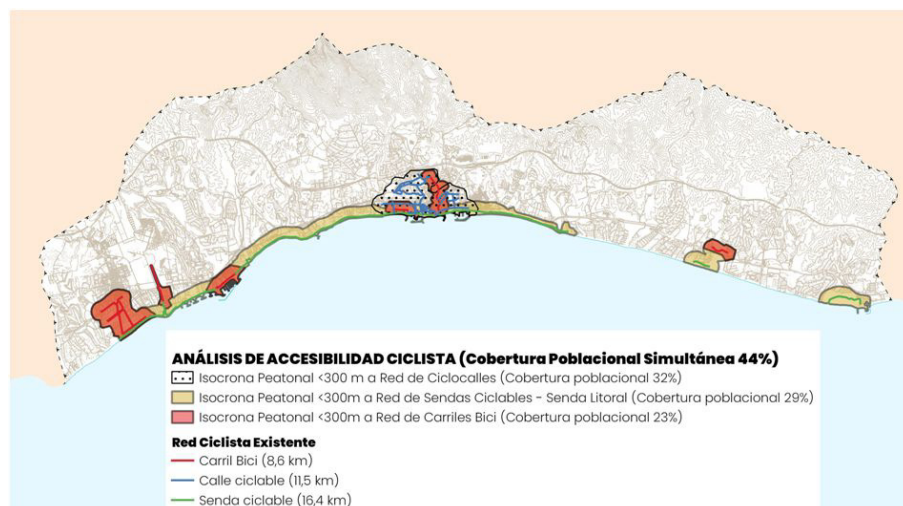
Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor

Los datos proporcionados por la caracterización de la movilidad en Marbella, extraídos del PMUS, indican que el 35% de los desplazamientos que tienen lugar en Marbella se realizan a pie. Este porcentaje guarda relación directa con la calidad del espacio peatonal de la ciudad, ya que en general las aceras de calles son inadecuadas para garantizar los flujos peatonales en las condiciones accesibles y cómodas que necesitaría una ciudad amable con el ciudadano que no usa el coche.

Actualmente, respecto de la movilidad ciclista de Marbella ésta se caracteriza por contar con más de 8,6 km de Carrilbici, 16,4 km de Sendas Ciclables y 11,5 Km de Ciclocalles en la ciudad, situados principalmente en zona de costa y paseos marítimos. La Senda Ciclable existente y que coincide con el trazado de la Senda Litoral en Paseos Marítimos, permite el paso de bicicletas por el Paseo Marítimo a una velocidad máxima de 10 km/h y dando prioridad al peatón. Por otro lado se encuentra el Carril bici en la Avenida Nabeul y continuación en el Parque del Arroyo de la Represa



así como en la Calle Camilo José Cela, Avda. Julio Iglesias y entorno sur del Bulevar de San Pedro. Además Marbella cuenta con Ciclocalles.



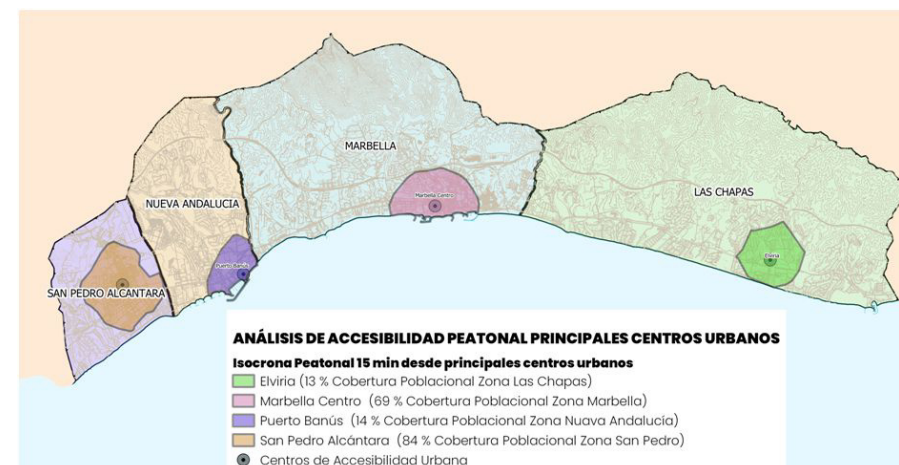
Las demandas de itinerarios metropolitanos principales se localizan predominante en el eje litoral, cuya situación actual es la de una secuencia de vías inconexas sobre un corredor costero cuya línea de costa ha sido ocupada en gran parte por edificaciones y que en la zona de Las Chapas la continuidad de las funciones de la vía ciclopeatonal sobre la Senda Litoral hay que buscarla, en algunos casos, en trazados alternativos en segunda línea del frente de playa.

Por otra parte respecto de las demandas y permeabilidad peatonales entre áreas del norte y sur de la A-7 se resuelve en mediante 19 pasarelas peatonales que no están acondicionadas a las demandas ocio-turísticas, por diseño, seguridad y continuidad con la red ni tampoco cumplen las normas básicas de accesibilidad ciclista por anchura y pendiente de sus plataformas. Además, no existe una red principal planificada de proximidad entre áreas urbanas y las conexiones entre barrios no están bien diseñadas, de hecho son muy deficitarias para la movilidad sostenible.

Actualmente, la consideración urbanística de la movilidad peatonal y ciclista como sistema de transporte se reduce a los paseos marítimos y zonas adyacentes de los centros urbanos. Por su parte, la reducida red de carriles bici es reducida y no cuenta con una articulación clara y continua.

La generación de demanda de movilidad en Marbella tiene un marcado carácter de estacionalidad dado que la población estival se duplica o puede llegar a triplicarse. Esta circunstancia junto con la de ser un territorio urbano disperso y la necesidad actual de implantar modelos sostenibles y de menor impacto ambiental, avalan la justificación de cambiar el modelo de movilidad a uno más sostenible, que integre los modos peatonales y

ciclistas, y articulado en un esquema de intermodalidad que haga del sistema de movilidad actual mucho más eficaz y eficiente.



En la zona del Centro de Marbella y San Pedro Alcántara se precisa llevar a cabo actuaciones de calmado y de filtrado de tráfico creando zonas interiores de coexistencia con otros modos y potenciar la movilidad de proximidad con la planificación de Calles 30, 20, 10 y peatonales que aporten mayor calidad urbana y turística al centro.

En definitiva, la movilidad peatonal y la ciclista como "sistema de transporte" es marginal y se reduce como se ha visto a tramos aislados de recorridos inconexos que no están integrados en ningún sistema intermodal, careciendo de una estructura completa de redes propias prioritarias interiores. Asimismo, los pocos trazados existentes carecen en general de las suficientes condiciones de funcionalidad y seguridad y sistemas de aparcamiento bien integrados con el resto de modos. No existe una estrategia urbana para la movilidad ciclista y peatonal como sistema de transporte, y tampoco su integración en el resto de modos con ausencia de espacios de coexistencia y redes peatonales que le otorguen al territorio una capacidad suficiente de transporte en modos sostenibles. El corredor ciclopeatonal litoral (Senda Litoral) está incompleto y no existe tampoco una red transversal e interior que comunique con bici o peatonalmente de N-S los barrios, especialmente grave la falta de permeabilidad en condiciones de accesibilidad y seguridad suficientes en torno a la A-7.

El nuevo Plan General impulsa el protagonismo de la movilidad peatonal y ciclista como modos y sistemas de transporte claves del nuevo modelo de movilidad sostenible y de la mejora de la calidad de vida, principalmente en los centros urbanos de Marbella y San Pedro. Para los desarrollos urbanos posteriores y la ordenación detallada en el suelo urbano existente, se dimensionará y definirá adecuadamente estas redes, estableciendo estándares de reserva para sus espacios de estacionamiento en lugares

públicos, así como las condiciones de seguridad y funcionalidad mediante normativa y una jerarquía peatonal y ciclista que caracterice la red principal y una red secundaria, tanto para las redes metropolitanas como asociadas a distintos ámbitos funcionales (barrios ciudad).

El concepto de itinerario peatonal como conjunto de diferentes tipos de vías, con mayor o menor protección y atractivo para el viandante en cada una de ellas, articulado en la coexistencia y el cruce con el resto de los medios de transporte urbanos, debe tener un enfoque hacia la accesibilidad peatonal generalizada en toda la ciudad, estableciéndose una trama de itinerarios y espacios peatonales, que permitan el transporte a pie a los distintos barrios y actividades urbanas entre sí. Hay que pensar en una red viaria (red de calles) que posibilite al peatón su movilidad diaria en suficientes condiciones estanciales, de seguridad y de calidad urbana.

Dentro del conjunto de Propuestas Localizadas en las Redes Territorial y Urbana se incluye la Semipeatonalización de Ricardo Soriano, con una nueva sección transversal que aumente el espacio peatonal, permita la movilidad ciclista y de prioridad al transporte público frente al privado que estaría restringido solo a los residentes.

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

En calles sin plataforma única, la acera deberá tener un ancho mínimo de 1,80 m libres que exige la normativa de accesibilidad. En el medio urbano cuando la sección de la calle no supere los 7 m, la opción preferente debe ser la plataforma única y de preferencia peatonal. 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 de 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 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.

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

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

- Carril Bici Protegido: será la vía ciclista que discurre adosada a la calzada o compartiendo plataforma con ella provista de elementos laterales que la protegen lateralmente del resto.
- Carril Bici No protegido: Vía ciclista que discurre por la calzada adosada, integrada o compartiendo plataforma, tanto en un solo sentido como en doble sentido.
- Pista Bici, Vía ciclista segregada del resto de tráfico y calzadas y en plataforma exclusiva, con su propio trazado en planta y alzado.
- Acera Bici: Vía ciclista señalizada sobre la propia plataforma de acera.
- Ciclo Senda (vía ciclopeatonal): Vía para peatones y bicicletas, segregada del tráfico motorizado, que discurre por espacios abiertos como parques, jardines, paseos marítimos, etc.
- Vía compartida o en coexistencia: (Ciclocalle): Vía donde coexiste el tráfico motorizado y el no motorizado, con preferencia de éste último.

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

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

Se definirá en la ordenación detallada del suelo urbano una red básica o principal peatonal y ciclista que será la base de la estructura del sistema de desplazamientos urbanos interiores de proximidad y coexistencia de la

ciudad a sus distintas escalas metropolitanas y de áreas funcionales. Esta red principal o básica debe conectar principalmente con las principales paradas del transporte público y los aparcamientos disuasorios o de borde de los distintos ámbitos funcionales urbanos que se definan, así como con los puntos de préstamo de bici pública que se implanten. Los barrios y urbanizaciones de nueva implantación o reforma interior deben ser dotados de itinerarios peatonales y ciclistas seguros y cómodos.

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

Se garantizará la continuidad de la red ciclista evitando interrupciones en su trazado combinándose los carriles bici, preferiblemente bidireccionales con las distintas soluciones de coexistencia de la sección viaria (Ciclocalles y Ciclo Sendas o Vías Ciclopeatonales) en función de las características de la infraestructura sobre la que discurra cada tramo, aunque gran parte de los desplazamientos serán compartiendo la vía con otros modos (vías multimodales), y en particular, en los centros históricos. En todo caso, la Red Básica ciclista que se defina conectará entre sí las principales zonas de atracción y generación de Marbella, y deberá articular el territorio a escala urbana (intra áreas funcionales 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 vehículo de transporte, ordenando o 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 VMP, facilitando su integración en las vías de tráfico en un contexto de ciudades 30 y de calles de coexistencia con prioridad ciclista y peatonal.

Para potenciar la intermodalidad bicicleta-transporte público se dispondrá de redes ciclistas que permitan acceder en condiciones cómodas y seguras a las Estaciones 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 sus entorno aparcamientos vinculados de un sistema de préstamo de bici pública.

Los sistemas de bicicleta pública será planificados en el marco del PMUS de Marbella como servicios complementarios una vez se planifique y desarrolle previamente una red de vías ciclistas y reforzará el fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público. Para ello se debe de disponer de suficientes estaciones para cubrir la práctica totalidad del ámbito urbano al que sirvan con una densidad adecuada para cubrir la longitud entre estaciones de préstamo a distancia peatonal <300 m, así como poseer suficiente número de bicicletas que satisfagan la presencia continuada de las mismas en los puntos de aparcamiento instalados según los estudios de demanda realizados. De la oferta existente de bicicletas de préstamo es importante que al menos un 25% sean eléctricas a fin de ofrecer una mayor flexibilidad y utilidad en la oferta.

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

Mientras el POU no establezca las correspondientes directrices, el PGOM establece entre los criterios particulares para la ordenación detallada de actuaciones en:

- Ámbitos Funcionales con características de ciudad compacta: 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.
- Ámbitos Funcionales con características de ciudad jardín: En el POU, se deberá jerarquizar el viario y definir recorridos peatonales mejorando la movilidad sostenible y peatonal, conectando las zonas verdes de la zona, preservando los valores ambientales y paisajísticos.



En aquellos que estén colmatados, las propuestas tenderán a mantener las densidades actuales e incidir en mejorar las condiciones de vida en cuanto a favorecer la implantación de usos de actividad de proximidad y propiciar recorridos de movilidad sostenible y peatonal.

- Ámbitos Funcionales con vocación de ciudad: Proyectar actuaciones sostenibles de densificación, Aumentar la complejidad de usos de la zona, Recorridos peatonales saludables, con integración de los parques fluviales en aquellos cauces transitables.

- Ámbitos Funcionales de entorno rural: Aumento de la compacidad y la complejidad con tipologías de núcleo rural compacto, dando especial relevancia a los espacios libres de edificación, tanto públicos, debiendo proyectarse a escala del peatón, plazas..., así como privados, patios, huertos... Estas propuestas deberán contar con equipamientos de proximidad acordes para la población residente.

Entre las Estrategias Particulares del sistema de movilidad, MOVILIDAD Y VIARIO PEATONAL Y CICLISTA se indica que tanto en la ciudad existente como en los crecimientos, se delimitará una Red Básica Peonatal y Ciclista como base de la estructura del sistema de desplazamientos urbanos interiores de proximidad y coexistencia de la ciudad consolidada. Esta red debe conectar con las principales paradas del transporte público y los aparcamientos disuasorios de los distintos ámbitos urbanos que se definan. Los barrios y urbanizaciones deben ser dotados de corredores seguros, continuos y cómodos. Se aprovechará al máximo los sistemas ambientales de parques y paseos tanto en plataforma exclusiva como en coexistencia.

A la hora de delimitar la red ciclista se partirá como criterio de viabilidad del rango de competitividad de la bicicleta como sistema de transporte más rápido para trayectos superiores a 0,5-0-6 km e inferiores a 5-7 km. Por otro lado, el desplazamiento a pie como sistema es el más rápido entre los 300 y 500-600 m de radio, y puede resultar eficaz en recorridos únicos de 1,0-1,5 km, que se pueden recorrer en unos 12-15 minutos Como criterio de una accesibilidad mínima óptima desde el domicilio a una parada o servicio de transporte de 300 m (500 m si es estación o intercambiador).

Con los criterios de accesibilidad anteriores, en los instrumentos de ordenación detallada se planteará una red básica de vías peatonales y ciclistas por la que los usuarios puedan moverse de forma segura y rápida y con una correcta coordinación con paradas de bus y distribución de estacionamientos para bicicletas. Además, es necesario que la infraestructura esté dotada de condiciones de intermodalidad y que se desarrollen servicios complementarios (bolsas de préstamos de bici pública). Asimismo se dispondrá bolsas de aparcamientos ciclistas cerca de las playas en toda la línea de costa.

La movilidad ciclista deberá ser considerada en los nuevos desarrollos e instrumentos de ordenación detallada como un vehículo con participación

en el reparto modal de transporte, reservando parte del viario para su uso. Uno de los criterios a adoptar para mejorar los desplazamientos ciclistas será aumentar las medidas de regulación y de protección a los usuarios de la bicicleta, facilitando su integración en las vías de tráfico existentes.

Para cumplir con el criterio general de la intermodalidad, se promoverá el intercambio entre bicicleta-transporte público a cuyo efecto se dispondrá de redes ciclistas que permitan acceder en condiciones cómodas y seguras a las estaciones de transporte público y disponer de aparcamientos de bicicletas dentro o cerca de estaciones con criterios de seguridad, disponibilidad y accesibilidad.

Los sistemas de bicicleta pública será planificados como servicios complementarios una vez se desarrolle previamente una red de vías ciclistas y reforzarán el fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público. Para ello de 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.

Entre las Estrategias Generales en Movilidad entre núcleos urbanos e interior se encuentra subdividir el territorio de Marbella en áreas territoriales y subzonas de proximidad: tanto a escala motorizada en donde la conectividad viaria motorizada resulta clave en la articulación y de los movimientos interzonales, así como en áreas de proximidad no motorizada cuya funcionalidad de fundamentará en la proximidad peatonal y ciclista de tal modo que dicha área autónoma y funcionalmente promueva el urbanismo de proximidad. 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. Por otro lado, 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 >30km/h) tendrán siempre que sea posible plataforma reservada. En el resto de viarios (con velocidades <30km/h) se valorará la implantación de la funcionalidad de las ciclocalles o de simple coexistencia.

Por último, en relación a los Ejes estratégicos y Líneas de Acción, se plantea:

- CREACIÓN DE ÁREAS DE PROXIMIDAD NO MOTORIZADA (Eje estratégico 1.2): nueva estructura del espacio público en el que se priorice de forma mayoritaria a los modos no motorizados ciclista y peatonal, bajo esquemas de supermanzana. De esta manera se mejora la calidad urbana y se favorece el urbanismo de proximidad. Se pretende ganar espacio para el peatón y que al menos el 50% del espacio público se destine a este modo. Se propone a medio plazo que las vías locales y por donde no

circule el transporte urbano o sean de acceso al sistema general de aparcamientos públicos de gran capacidad o disuasorios se conviertan en calles de coexistencia, de prioridad peatonal o exclusivamente peatonales. Respecto de las calles de coexistencia que se corresponden con vías de circulación especialmente acondicionadas en las que existe una coexistencia en el mismo espacio entre peatones, ciclistas, vehículos no motorizados y vehículos a motor, y donde la circulación a pie tiene preferencia sobre el resto de modos de transporte, cuya norma específica de circulación en este tipo de vías se limita a un máximo de 20 km/h, siendo en todo caso para las vías de plataforma única.

- CREACIÓN DE UNA RED PRINCIPAL DE ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES (Eje estratégico 2.1): El objetivo de esta medida es mejorar la capacidad y nivel de servicio de la red peatonal que conectaba los barrios de la ciudad.. Cabe recordar que el desplazamiento a pie es el modo funcional más rápido y sostenible para buena parte de los desplazamientos urbanos de longitud inferior a 1,5 km. Se definirán unas redes destinadas al transporte peatonal a lo largo de vías públicas con suficiente capacidad, continuidad, seguridad y funcionalidad. Como mínimo el 80% de la población debe tener accesibilidad a esta red.

- MEJORAR Y EXTENDER LA RED CICLISTA DE MARBELLA (Eje estratégico 2.2): Se propone además de crear redes peatonales en distintos ejes de la ciudad, como la senda litoral como principal eje vertebrador, redes ciclistas dando continuidad longitudinal y transversalmente a las ya existentes. En concreto esta medida tiene por objeto dotar a Marbella de una suficiente y adecuada red de itinerarios ciclistas para facilitar y potenciar que cada vez sea mayor el número de personas que usen la bicicleta y los VMP como modo de transporte habitual para realizar la mayor parte de sus viajes habituales (trabajo y estudios, ocio, compras, etc.). Esta propuesta de actuación no tiene por objetivo únicamente construir vías ciclistas en el municipio sino en integrar la bicicleta como modo de transporte competitivo y seguro en el sistema viario urbano de movilidad. Cabe recordar que la movilidad ciclista mecánica tiene un rango de 5-7 km de distancia, y las eléctricas o VPM de hasta 10-12 km.

La modificación del Reglamento General de Circulación que limita a 30 km/hora la velocidad de circulación en las vías de un único carril de circulación por sentido, hace ciclable la gran mayoría de las calles de la ciudad. Por ello, como criterio en la implantación de estas medidas, se plantea que una red segregada únicamente tiene sentido en aquellas vías de la red principal donde la intensidad del tráfico motorizado es mayor, ya sea con la implantación de carriles bici en estos mismos ejes o en itinerarios próximos. Los nuevos carriles bici que se implanten se han de situar en calzada y protegidos de la circulación del resto de vehículos. La red ciclista resultante estará integrada funcionalmente por una red básica o estructurante, con vocación de dar servicio a los distintos sectores de la ciudad y una red secundaria de carácter complementaria o capilar, que

acercan la infraestructura a la mayor parte de la población mayor al 60%. Por último, la red se completa con las vías, calles y sendas ciclables.

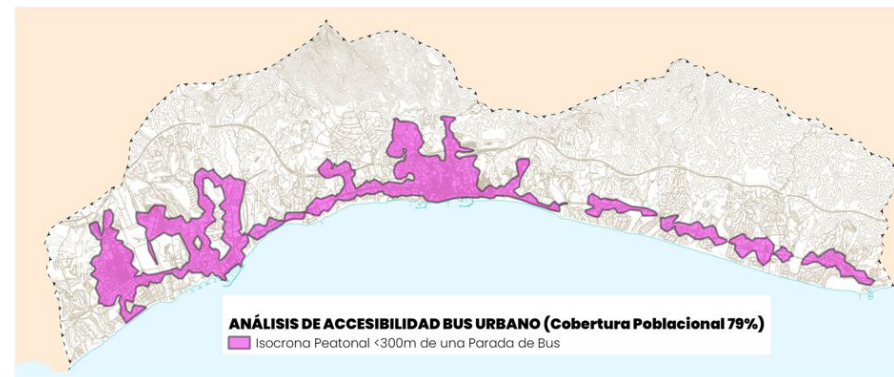
- **IMPLANTAR UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA** (Eje estratégico 2.3): Una medida a largo plazo, una vez implantada a medio plazo la infraestructura para la red ciclista se plantea la implantación de un sistema de bici pública, tanto mecánicas como eléctricas, entre cuyo principales objetivos serán favorecer el desplazamiento en bicicleta por la ciudad, poniendo a disposición de los ciudadanos y turistas un sistema de alquiler de fácil acceso. Se propone un sistema de préstamo con al menos un 50 % de bicicletas eléctricas mediante la inclusión de estaciones abiertas, repartidas por el territorio de la forma más idónea posible, lo que ofrece un sistema más flexible y completo, incrementando de forma notable su calidad, especialmente para territorios como el de Marbella cuyos ejes transversales tienen mucha más pendiente que los longitudinales. Asimismo con este sistema, se fomenta el uso de la bicicleta como complemento a otros modos de transporte público en la ciudad, y por tanto fomentar con ello la intermodalidad y los viajes multimodales. Se plantea que 60% de la población disponga de una estación a < 300 metros.

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

En las ciudades, según datos del Observatorio de Transporte y Logística de España 2020, se llevan a cabo el 89% de los viajes totales en modos de transporte colectivo urbano, siendo el 11% restante viajes en ámbito interurbano. Además, el autobús es el modo de transporte colectivo predominante en términos generales.

El sistema de transporte urbano existente aplicado a escala local tiene en su conjunto suficiente cobertura poblacional (79%), sin embargo hay zonas deficitarias concentradas sobre todo en el ámbito territorial de Las Chapas que requerirían una reordenación de líneas e implantación de nuevas paradas junto con la posibilidad del establecimiento de un sistema a la demanda en estas zonas de baja densidad urbana. Asimismo, en este ámbito desde la parte central de la A-7 se debe planificar nuevas rutas transversales que busquen satisfacer las bolsas de demanda existentes y las centralidades que vengan impuestas por un futuro corredor ferroviario.

Desde el punto de vista de la intermodalidad actualmente existente en Marbella, la transferencia modal está enfocada solo al intercambio bus-peatón y no existe un adecuado y suficiente intercambio Bus-Automóvil por falta de un sistema de aparcamientos disuasorios y funcional en un contexto intermodal. En todo caso, el concepto de la intermodalidad en Marbella está inclinado a favor de los modos motorizados, por lo que se precisa equilibrar las cuotas de intercambio modal.



El transporte público urbano utiliza las vías principales de la ciudad para realizar sus trayectos compartiendo plataforma con el automóvil, por lo que las líneas adolecen de suficiente frecuencia, regularidad y fiabilidad, y por consiguiente de un adecuado nivel de servicio debido a problemas de congestión, con demoras en sus itinerarios, principalmente en horas punta. Además de una inadecuada jerarquía viaria que fuerza a competir con el vehículo privado de paso en espacios muy interiores de la ciudad, acentúa mas el problema perdiendo atractivo y competitividad. De hecho, según datos obtenidos del PMUS de Marbella, casi el 5% de los viajes se realizan en transporte público urbano, frente al vehículo privado, con un 95%.

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, respecto del sistema viario municipal su posición no es del todo óptima ya que la Avda del Trapiche canaliza los movimientos de dirección N-S a uno y otro lado de la A-7 y en horas punta se encuentra congestionada por falta de capacidad estructural y funcional del enlace, llegando a afectar a los ramales del mismo y alcanzando incluso, puntualmente, al tronco del sistema y afectando así su movilidad y funcionalidad principal.

La inexistencia de una Estación Intercambiador en San Pedro, genera un déficit estructural en la red de transporte urbano importante ya que actualmente 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 con la A-397.

El sistema de transportes interurbano está compuesto sólo por líneas regulares de autobús al carecer el territorio actualmente de líneas con plataforma reservada de ferrocarril. Dicho sistema se compone de un total de 23 líneas que circulan por la A-7, con varias paradas en el T.M. de Marbella a lo largo del eje interurbano.

La necesidad de un corredor ferroviario de la costa occidental de Málaga responde a un nuevo modelo que obedece a una estrategia regional, superando ampliamente la puramente metropolitana. Los resultados de estudios de demanda existentes, concluyen que el transporte interurbano colectivo en el municipio de Marbella aumentaría desde los 5 millones de desplazamientos anuales, hasta los más de 14 millones. Es decir que 9 millones de viajes que ahora se realizan en vehículo privado se realizarían en ferrocarril, lo cual da idea del potencial cambio de la estructura modal de los desplazamientos en Marbella.

Las nuevas estaciones del ferrocarril tendrían un papel importante en los modos no motorizados, peatón y bicicleta, siendo necesaria su integración dentro de los itinerarios principales de los núcleos urbanos. Para ello, será fundamental la conexión entre el automóvil con el transporte público en aquellas estaciones de intercambio con posibilidad de espacios para esta función. Dentro del término municipal de Marbella, el Estudio Informativo y proyectos aprobados en su momento por el Ente de Ferrocarriles de Andalucía incluía en total 7 estaciones, 6 apeaderos y una Estación principal Central.

- Estación Principal de Marbella., situada frente a la zona industrial del acceso oriental de la ciudad, la cual estaría llamada a realizar funciones de Intercambiador con una Nueva Estación de Autobuses.
- Estación de San Pedro Alcántara. Situado en el lado norte de la A-7, en Guadaiza, próxima al enlace de San Pedro Alcántara y de su futura Estación Intermodal de Autobuses.
- Apeadero de Marbella Este, situado cerca del Palacio de Congresos.
- Apeadero de Puerto Banús. Situado al norte de la A-7 sobre el vacío urbano actualmente vacante (Holanducía).
- Apeadero de Los Monteros, junto al Hospital de la Costa del Sol.
- Apeadero de Las Dunas, entre la urbanización de Elviria y Las Chapas.
- Apeadero de Calahonda, situado al norte del puerto de Cabopino y lindando con Mijas.

En definitiva, respecto del transporte urbano mediante bus se requiere su impulso y potenciación del sistema a través de una replanificación de líneas con un esquema intermodal, teniendo en cuenta en un futuro los nuevos intercambiadores propuestos tanto para Marbella como San Pedro ya que carece de eficacia por una clara falta de intercambio con otros modos más sostenibles y su falta de articulación con un sistema de aparcamientos disuasorios manifiestamente mejorable. Por otra parte, respecto del transporte interurbano y de la necesidad de un sistema de



transporte colectivo en plataforma reservada (tren litoral) sólo tendría sentido en un contexto territorial que diera servicio a la Costa del Sol como extensión de la línea de Cercanías desde Fuengirola.

Garantizar la accesibilidad al transporte público se convierte en objetivo estratégico del PGOM de Marbella (nº26):

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.

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 apeaderos 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 metropolitana y un esquema de Aparcamientos Urbanos estructurantes que faciliten la accesibilidad a los principales centralidades urbanas.

Los aparcamientos disuasorios e intermodales son zonas de estacionamiento público situadas principalmente a la entrada de los núcleos urbanos o vinculados con estaciones o paradas de transporte, normalmente junto a las principales vías de acceso urbano desde zonas periféricas de los mismos, que están conectadas al centro urbano a través del transporte público. Están pensados para reducir el número de automóviles que entran al centro urbano generando excesos de tráfico de paso y ocupación excesiva del espacio público. Combinan la flexibilidad

del automóvil que proporciona accesibilidad desde orígenes dispersos que no pueden ser servidos por transporte público de manera sostenible, con la eficacia del transporte público que proporciona accesibilidad urbana a destinos más densificados donde el automóvil es un modo muy ineficiente.

Las 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) son:

- 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.

Entre las Estrategias Generales en materia de movilidad sostenible se encuentra 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.

Entre las Estrategias Generales en Movilidad entre núcleos urbanos e interior se encuentra 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. Por otro lado, 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.

Entre las Estrategias Particulares del sistema de movilidad, TRANSPORTE PÚBLICO URBANO se encuentra:

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 un radios de accesibilidad peatonal <300 m, y los ciclistas será confortables para reforzar el intercambio modal con el transporte.

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 intercambio con las principales líneas longitudinales que penetran al centro urbano de Marbella y principales intercambiadores urbanos.

Por último, en relación a los Ejes estratégicos y Líneas de Acción, se plantea:

- **PROMOVER Y ASUMIR UNA FUTURA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS** (Eje estratégico 3.1): La prolongación de la red ferroviaria del Cercanías desde Fuengirola, y que podría suponer la construcción de 7 nuevas estaciones ferroviarias que mejorarán sustancialmente la accesibilidad al transporte público ferroviario dentro de Marbella causará una profunda modificación de todo su sistema de movilidad una vez se ponga en marcha a largo plazo, y ofrecerá a la ciudad la oportunidad de reordenar un nuevo sistema de transporte público urbano que contará con una nueva Estación Intermodal o Intercambiador en Marbella y otra en San Pedro Alcántara. Esta estación contará con la infraestructura necesaria para dar cabida a los servicios de Bus urbanos e interurbanos por lo que se convertirá en un punto intermodal de primer orden en la ciudad de Marbella, además de general nuevas centralidades polifuncionales en torno a las mismas. Esta medida se concreta en ir sumiendo en el PGOM las determinaciones de carácter territorial que contemplen dicha infraestructura, si bien esquemáticamente ya se promueve desde éste como futuro eje vertebrador de la movilidad.

- **REORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO** (Eje estratégico 3.2):

A largo plazo el objetivo es que Marbella cuente con un sistema de transporte público eficiente e intermodal con la entrada en funcionamiento de un sistema ferroviario para lo cual será necesario desde el punto de vista estructural una ordenación eficiente del transporte público urbano acorde con la oportunidad que presenta el futuro tren litoral que sin duda conllevará profundos cambios en los hábitos de movilidad en cuanto a uso de modos de transporte no sólo internos sino, también externos, reduciendo el número de vehículos particulares que se moverán por Marbella y accederán desde el exterior a la ciudad. La reordenación del transporte público debe acomodarse a estos cambios y potenciar la movilidad no motorizada teniendo en cuenta la oferta derivada de la nueva jerarquía viaria y la puesta en marcha del ferrocarril.

- **PLATAFORMAS RESERVADAS E INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO** (Eje estratégico 3.3): Uno de los problemas que afectan a la red de autobuses de Marbella como sistema de transporte público, pese a su alta cobertura poblacional (79%) es la baja velocidad comercial, debida principalmente a que comparte viario con el resto del tráfico rodado, lo que a su vez redundará en una baja fiabilidad del mismo. Compartir el viario supone compartir los problemas derivados del tráfico, así como problemas por estacionamientos o paradas en doble fila que también suman a la hora de ralentizar a los medio públicos. Una solución es la reserva de una parte de la red viaria para el uso exclusivo por los vehículos de transporte público. Se propone implantar esta red de plataformas en ejes básicos de la red viaria de Marbella para aumentar la velocidad comercial, la fiabilidad del servicio, incrementar la demanda y favorecer la intermodalidad.

- **PLAN DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS E INTERMODALES** (Eje estratégico 5.3): Además de la implantación de aparcamientos urbanos vinculados con equipamientos comunitarios y para residentes y/o mixtos, que permitan cubrir los déficits de aparcamiento, preferiblemente fuera de vía pública en línea de recuperar espacio público para los medios sostenibles, se plantea la realización de una red aparcamientos disuasorios e intermodales, reservando espacios, a un precio asequible o gratuito, y asociado a otros modos de transporte como el peatonal, ciclista o el transporte público en los ejes o vías principales de la ciudad, principalmente en emplazados en la periferia de los centros urbanos. Con esta medida se reduce el número de vehículos que acceden al centro urbano, eliminando así la mayor agitación del tráfico en estas zonas. Indudablemente, esta medida ha de ir acompañada de mejoras en el acceso al transporte público urbano al centro junto con otros modos.

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

Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios

En la Memoria de Información del PGOM se analiza que parte de la población accede a pie, al mayor número de equipamientos diferentes (tanto públicos como privados), de manera que pueda cubrir diferentes necesidades: culturales, educativas, sanitarias, deportivas, de servicios administrativos-institucionales sin necesidad de recurrir a otros medios de transporte.

La proximidad simultánea mide cuánta población se encuentra cercana al mismo tiempo a diversos tipos de equipamiento. Además, ofrece información, del grado de compactación urbana y de la mezcla de usos en el territorio.

El resultado de este análisis queda reflejado en las imágenes que siguen. A nivel de distribución espacial se observa que la mayoría de los equipamientos se concentra en los núcleos de Marbella, San Pedro Alcántara y en menor medida en la zona de Las Chapas, con la excepción del Hospital Comarcal situado en Río Real.

Esta distribución afecta, con carácter general, a todos los usos y tiene su reflejo en relación a la proximidad a la población suponiendo que el 53% de ésta tiene acceso simultáneo a 4 de los 5 tipos en los que se han dividido los equipamientos básicos en el análisis realizado.

De este modo ningún habitante tiene acceso de manera simultánea a 5 tipos de equipamientos. Los mayores rangos de simultaneidad, que son los 4 tipos de equipamientos, aparecen en los principales núcleos de población, en su mayor parte Marbella, seguido de San Pedro de Alcántara,

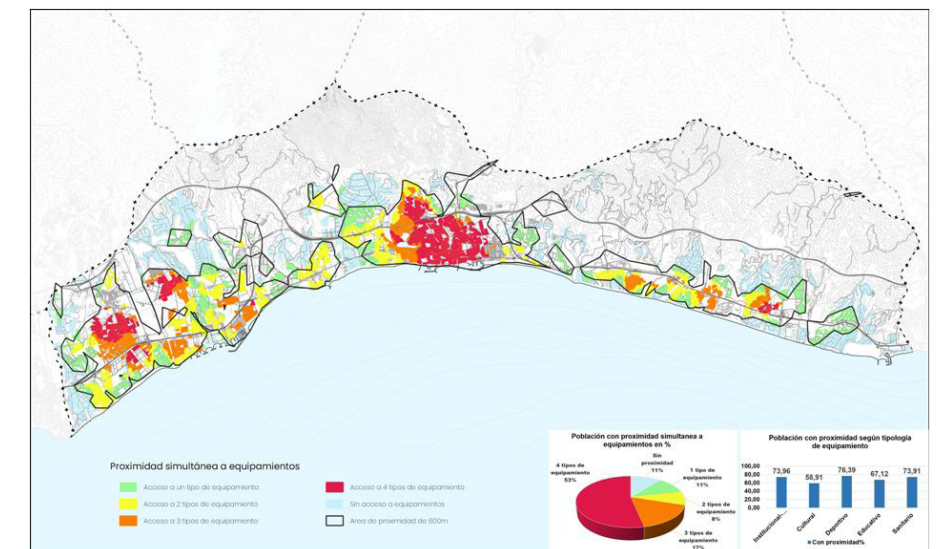
también en la zona de la Campana en Nueva Andalucía y una menor proporción en la Zona de la Chapas donde hay mayor concentración de equipamientos en un área reducida, más concreto donde se ubica la Tenencia de Alcaldía.

Con acceso simultáneo a 3 tipos de equipamientos queda la zona Oeste colindante con el núcleo urbano de Marbella, zona al Sur del núcleo de San Pedro de Alcántara y la Campana, puerto Banús y alrededores, Los Monteros y zona Oeste colindante con la Tenencia de Alcaldía de Las Chapas. Con acceso simultáneo a 2 tipos de equipamientos se encuentran zonas colindantes a las de acceso simultáneo a 3 tipos de equipamiento. En líneas generales, hay una mayor concentración en la zona Oeste del municipio, a diferencia de la mitad oriental.

La situación más habitual es tener una simultaneidad a 3 y 4 tipos de equipamientos a la cual acceden un 17% y un 53% de la población respectivamente.

Un 11% de la población accede a 1 equipamiento y otro 11% no tiene acceso a ningún tipo de equipamiento. Esta población se encuentra en los núcleos de Guadalmina, Sierra Blanca, La Carolina, Río Real, Los Monteros, El Rosario, Elviria y Artola y Cabo Pino, y en general las zonas ubicadas más al Norte.

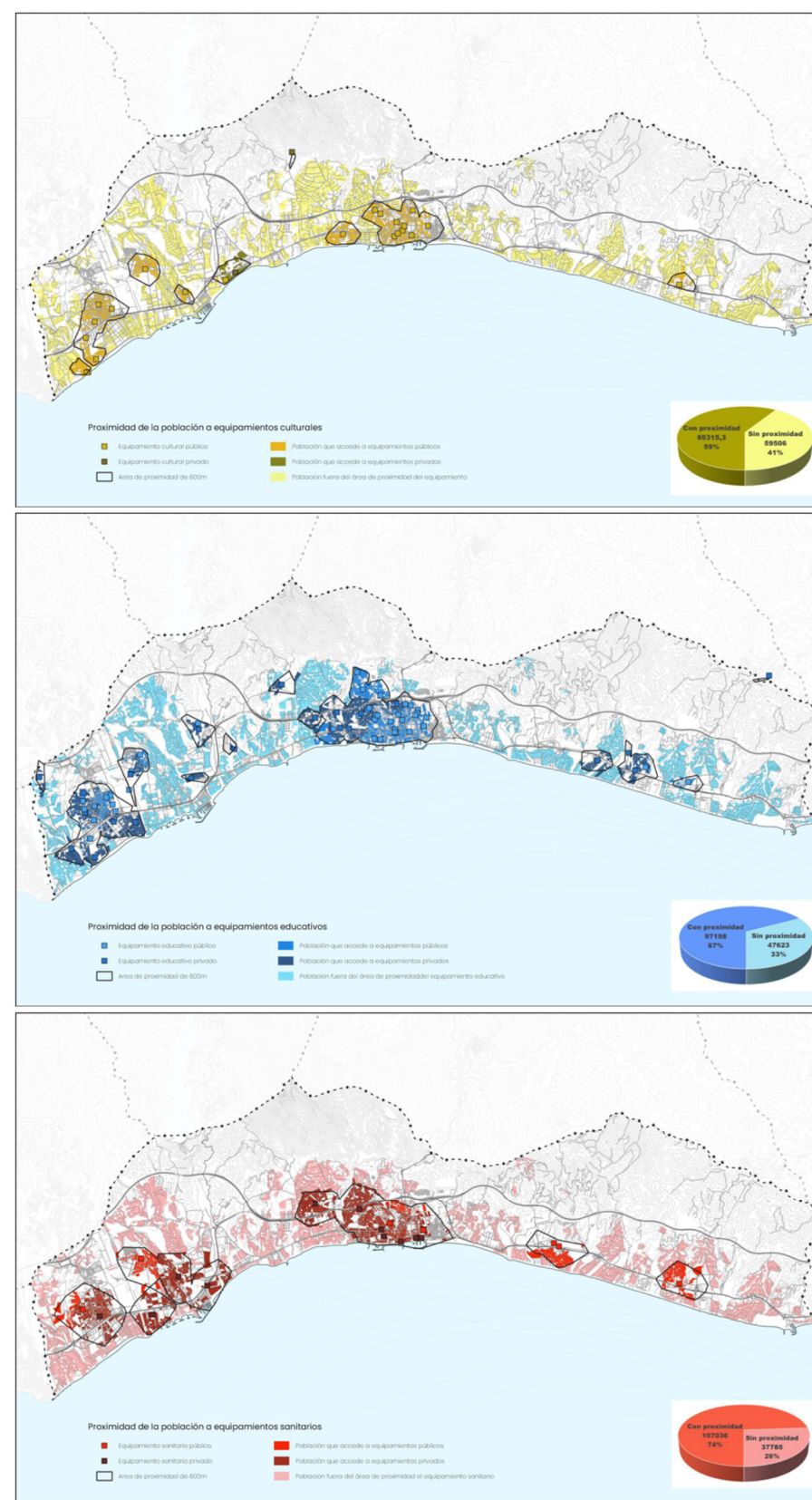
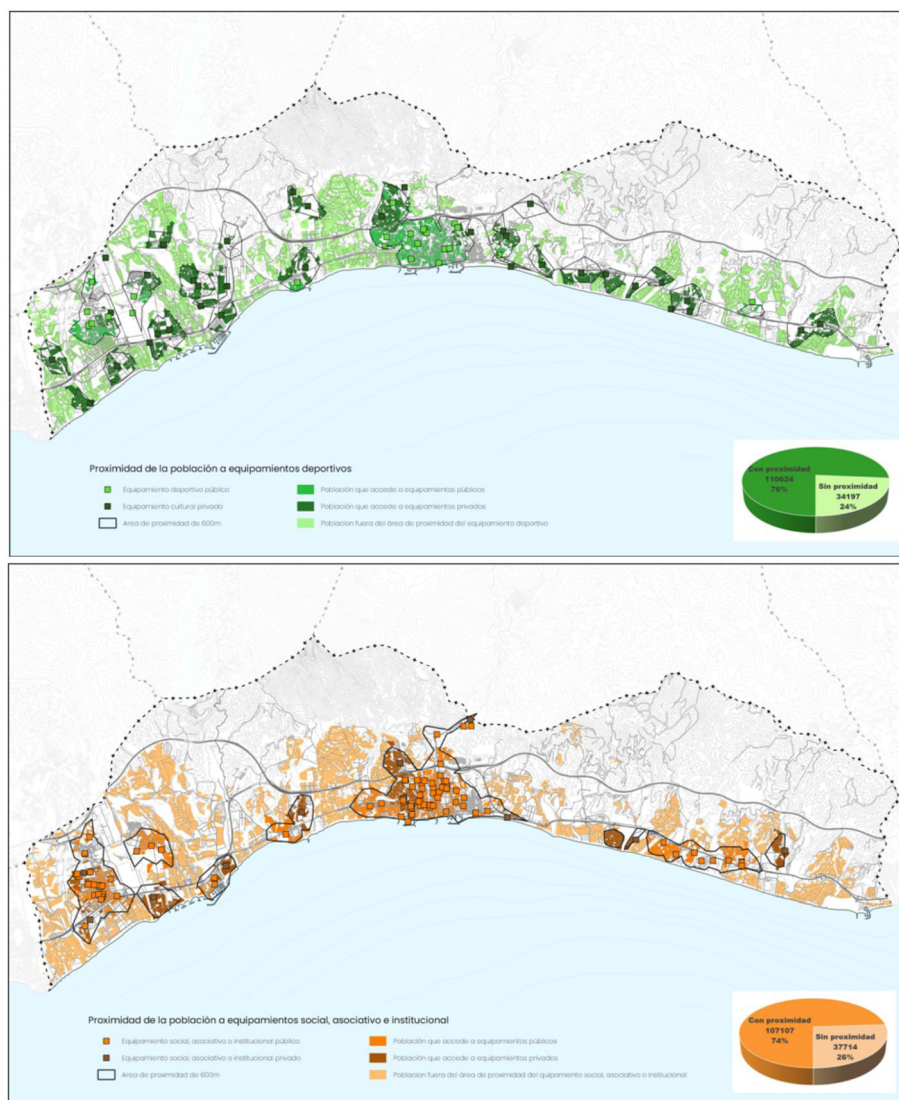
Un 78% de la población tiene acceso a entre 2 y 4 equipamientos a la vez, lo que podría considerarse un porcentaje favorable.



Según la categoría de equipamiento se observa que los servicios deportivos, los institucionales/sociales asociativos y los sanitarios son accesibles al 76,4%, 74% y al 74% de la población respectivamente, por lo que ocupan el primer puesto del ranking de los equipamientos más accesibles. En segundo lugar, aparecen los equipamientos educativos con



un grado de cobertura del 67,1% de la población total. Por último aparecen los equipamientos culturales con un 59% del total de la población dando cobertura a más de la mitad del total de la población marbellí, que aun siendo el menor, arroja unos datos bastante aceptables de cobertura.



En cuanto a la problemática destaca:

- Una red de equipamientos municipal focalizada en los núcleos urbanos: Los grandes equipamientos deportivos públicos se localizan en los núcleos urbanos (lo que parece lógico, pues dan asistencia a más densidad de población). No obstante, existen también importantes dotaciones deportivas en la ciudad jardín (urbanizaciones): Las Chapas-Santa María, Nueva Andalucía-Guadalupe y el Pabellón de Bello Horizonte son buenos ejemplos.

- Necesidad de mejora: Algunas de los equipamientos deportivos están saturadas por el número de usuarios, por lo que deberían ampliarse. También deben resolverse algunas carencias.

- Escasez de equipamientos asociados al medio natural, equipamientos para competiciones, centros de alto rendimiento o tecnificación (red especial): Marbella se localiza en un entorno natural extraordinario, rodeado de mar y de montaña y un clima bondadoso. Parece razonable incorporar esos valores ambientales y asociarlos a la oferta en instalaciones deportivas.

- Asistencia sanitaria pública: En Marbella se localizan cuatro centros de salud que deben atender a una población muy numerosa (especialmente en periodos estivales). La asistencia especializada (consultas) se centraliza en el hospital Costa del Sol, lo que obliga a inevitables desplazamientos de los usuarios de ese centro sanitario.

Las líneas de actuación son las siguientes:

• La necesidad de un reequipamiento de la ciudad a partir de la reordenación del eje de la antigua carretera CN-340 (actual autovía A-7 y su tramo urbano). Sobre este elemento vertebrador de la ciudad se encuentra gran parte del sistema de equipamientos existentes, debiendo ser éste el elemento que aglutine y en torno al que deban disponerse los grandes equipamientos de incidencia o interés regional o de carácter metropolitano, unos existentes y en funcionamiento, como el Hospital Comarcal de la Costa del Sol, para que el que debe preverse el suelo necesario que asegure futuras ampliaciones, otros ya previstos pero no ejecutados, como el área polifuncional de la zona oriental (Alicante). Entre los nuevos equipamientos ligados a esta infraestructura se propone un nuevo centro de convenciones, ubicado en la zona de Nueva Andalucía.

• Reserva de suelos en las nuevas áreas de oportunidad que se proponen en el Plan, para la ubicación de los nuevos equipamientos destinados a hacer de Marbella una ciudad de la educación y el conocimiento. Entre estas áreas de oportunidad se encuentra la zona situada al sur de San Pedro Alcántara junto al Río Guadalupe.

• Creación de nuevos equipamientos ligados a las nuevas áreas de centralidad urbana. En este sentido hay que tener en cuenta la apuesta que el Plan hace por el corredor ferroviario de la Costa del Sol, como

elemento clave en la articulación de la movilidad metropolitana, convirtiéndose sus intercambiadores en unas nuevas zonas generadoras de actividad y centralidad urbana y emplazamientos estratégicos para nuevos equipamientos (localizados en áreas plurifuncionales), acordes con las nuevas necesidades que se pueden generar en torno a estos espacios ligadas, fundamentalmente, al ocio, al tiempo libre y al esparcimiento en general.

- Creación de nuevos equipamientos en las zonas de regeneración urbanas, como la vinculada a la ampliación del Puerto de la Bajadilla donde, siguiendo las propuestas del Plan Estratégico, se propone la implantación de un gran equipamiento supralocal, destinado a museo municipal o posible museo de la Costa del Sol, o las diferentes áreas plurifuncionales previstas en distintas zonas como La Campana, en San Pedro Alcántara.

- Por último no habría que olvidar la importancia estratégica de Marbella a nivel subregional, lo que ha supuesto la previsión en el Plan de numerosos equipamientos de incidencia o interés territorial, algunos de ellos ya han sido nombrados como el Hospital Comarcal de la Costa del Sol y a los que habría que añadir la nueva sede de la ciudad de la Justicia, junto a la carretera de Ojén, en Marbella, el auditorio La Cantera, al norte de Nagüeles o las sedes de Andalucía LAB y de la Mancomunidad de Municipios.

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

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

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

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

- Ciudad de la Justicia. Situado en la zona de la Torrecilla, próxima al cementerio municipal Virgen del Carmen, sobre un suelo de propiedad

municipal, junto a la carretera A-355. Concebido como un nuevo complejo polifuncional, donde ubicar distintos equipamientos comunicarios como la nueva sede del Palacio de la Justicia de Marbella. Este equipamiento se incluye en una remodelación de la zona donde el Plan ha previsto, además, un nuevo enlace con la carretera.

- 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 vinculado a un futuro desarrollo del ámbito ubicado en la margen izquierda del Arroyo Benabola. 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.

- Museo de la Costa del Sol. Espacio previsto para albergar el museo de la ciudad, 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.

- 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.

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.

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

- Aula del Mar. Situado en un suelo de propiedad municipal junto al paseo marítimo y la Avda. del Mar, en el frente litoral, el Plan propone la creación de un nuevo espacio destinado a la difusión, formación y concienciación

en temas relacionados con la sostenibilidad medioambiental en general y con el mar en particular, como uno de los principales activos de la localidad.

- Cuartel Guardia Civil de las Dunas. Ubicado en la zona oriental del municipio, junto a la Ciudad del Tiempo Libre, en el que se encuentran unas antiguas instalaciones de la Guardia Civil que le dan nombre. Este elemento está vinculado al futuro desarrollo urbanístico de esta zona.

Por último, se encuentran los equipamientos de rango ciudad, donde se incluyen aquellos elementos que, formando parte de la estructura general y orgánica, prestan un servicio a zonas concretas del municipio: 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.

Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio

La gestión de los recursos naturales debe alcanzar la máxima eficiencia en el uso con la mínima perturbación de los ecosistemas. En el ámbito de la energía, se debe planificar un nivel mínimo de generación de energía renovable y un determinado grado de autosuficiencia energética que combine la generación y las medidas de ahorro y eficiencia. Es imprescindible vincular el desarrollo urbano al ciclo del agua en su expresión local (captación de agua de lluvia, reutilización de agua utilizada, etc.). En una gestión integrada, tanto a escala local como a escala de cuenca de los recursos disponibles, se busca la máxima autosuficiencia hídrica que combine también las medidas de captación con las medidas de ahorro y eficiencia. El modelo de gestión de residuos diseñado con



criterios de sostenibilidad, deberá procurar la reducción de la explotación de recursos (materiales y energía a extraer) y, al mismo tiempo, reducir la presión por impacto contaminante. El objetivo será el máximo control local de la gestión de recursos y residuos.

La situación de las infraestructuras de servicios urbanos existentes de Marbella cuentan con las siguientes deficiencias:

- Infraestructuras de los sistemas de suministro energético. Las infraestructuras suministro eléctrico se encuentran al límite de su capacidad y no podrán dar soporte a los nuevos escenarios que se aproximan, tales como la implantación masiva del vehículo eléctrico.
- Infraestructuras para la gestión de los residuos urbanos. La gestión actual está integrada dentro del sistema supramunicipal y funciona adecuadamente. No obstante se deberá adaptar a las recientes modificaciones de los planes de residuos estatales y autonómicos. Se hacen necesarias instalaciones fijas de punto limpio.
- Infraestructuras del ciclo integral del agua. Los sistemas en alta, tanto de captación y transporte como de colectores principales de saneamiento y la depuración, se integran en el sistema supramunicipal gestionado por ACOSOL. Las infraestructuras municipales de distribución se gestionan de forma muy atomizada y se han detectado ciertos déficits en almacenamiento. Son necesarias igualmente numerosas actuaciones de renovación y separación de pluviales en las redes de saneamiento.
- El drenaje urbano ocasiona frecuentes problemas y debe ser abordado con un enfoque integral.
- El asentamiento rural de Los Molineros, que se encuentra en el entorno del Arroyo Siete Revueltas, dividido en dos partes, Molineros Norte y Molineros Sur, y que no está en continuidad con el resto de la trama urbana, pero cuenta con alumbrado público, electricidad por cableado aéreo, no cuenta con redes de saneamiento ni abastecimiento y tiene un punto único de recogida de residuos sólidos municipal en su parte Norte y otro en su parte Sur por lo que es viable dotarle de estructura urbana.

Las propuestas son:

- Respecto a la eficiencia energética,

En este sentido se abordan determinaciones para fomentar e impulsar la implantación de tecnologías de mejora energética en dos líneas. La primera de ellas se basa en la reducción de las necesidades energéticas en los edificios públicos y privados, cualquiera que sea su uso.

La segunda incide en la autoproducción mediante renovables (paneles solares para ACS o fotovoltaicos, eólica, ...). El escenario perseguido es el de una red densa de pequeños autoprodutores conectados a red según un modelo Smart Grid, de forma que, produciendo principalmente de día y con un consumo valle de noche tomado de red, puedan equilibrar la curva

de demanda balanceándola hacia los periodos de menor sobrecarga de la red, disminuyendo las necesidades de transporte y distribución.

Estas medidas pretenden fomentar así los nuevos enfoques de Passive Building, autoconsumo, etc. El objetivo final es reducir lo más posible la energía neta no autoproducida consumida por el edificio por renovables.

La vía para articular esta medida consiste en regular la posibilidad de alcanzar unos beneficios urbanísticos determinados en la proporción en la que reduzcan la citada demanda neta de energía no autoproducida.

En otro orden de cosas, se establece como normativa la obligatoriedad de que todas las líneas eléctricas tanto de alta como de baja tensión discurran soterradas por los suelos clasificados como urbano, y que para que un suelo sometido a transformación urbanística pueda culminar su proceso y obtener la consideración de suelo urbano, se deben haber soterrado tanto las líneas previamente existentes como las que se implanten en el propio proceso urbanizador. También se propone como objetivo el soterramiento o desvío de las líneas aéreas de 66 kV que actualmente sobrevuelan áreas edificadas.

- Drenaje urbano. 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 de Drenaje Urbano Sostenible (SDUS). 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, ...).

- Redes de saneamiento separativas.

- Respecto al alumbrado público, se deberá luchar contra la contaminación lumínica por emisión al hemisferio superior, espacialmente en proyectores. Los nuevos desarrollos deberán justificar el diseño de la iluminación atendiendo a reducir la contaminación lumínica y a minimizar la demanda energética, también por este último objetivo, pero incidiendo en las normas de urbanización, se recomienda la adopción firmes y pavimentos de baja reflectividad. 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, espacialmente en proyectores. A tal fin debe establecerse una campaña de toma de datos que incluya la orientación de la luminaria.

También por este último objetivo, pero incidiendo en las normas de urbanización, se recomienda la adopción firmes y pavimentos de baja reflectividad.

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

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

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

Marbella cuenta con la estación "Marbella Arco", que se integra en la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía. Andalucía se encuentra dividida en 13 porciones de territorio con una calidad del aire semejante denominadas zonas de evaluación, Marbella se integra en la "ZONA DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL (ES0119)".

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

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

Tabla: RESUMEN ANUAL DE LA CALIDAD EN ZONA DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL (ES0119). Fuente: Informe Anual 2020 de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía

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

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

Municipio	Estación	Año	Dióxido de Nitrógeno (NO2)	Ozono (O3)	PM10 Part. en Suspensión(<10µ)
MÁLAGA	AVD. JUAN XXIII	2020			2
MÁLAGA	CAMPANILLAS	2020		2	1
MÁLAGA	CARRANQUE	2020		1	2
MÁLAGA	EL ATABAL	2020		28	2
MÁLAGA	MÁLAGA ESTE	2020		10	
MARBELLA	MARBELLA ARCO	2020		2	4

Tabla: SITUACIONES MALAS Y MUY MALAS POR CONTAMINANTE DURANTE 2020 EN ZONA DE MÁLAGA Y COSTA DEL SOL (ES0119). Fuente: Informe Anual 2020 de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía.

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

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

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

En Andalucía, al igual que en el municipio de Marbella, las actividades responsables de la calidad del aire urbano son, fundamentalmente, aquellas derivadas del transporte, aunque también influyen

apreciablemente los establecimientos industriales de pequeño tamaño y las calefacciones.

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

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

- Propiciando la ciudad de proximidad: delimitando unidades básicas de la estructura urbana (ámbitos funcionales).
- Actuaciones para debilitar las brechas urbanas. Mejorar la movilidad en el interior de las centralidades urbanas. Se apuesta por eliminar las barreras de infraestructuras para dar mayor y mejor continuidad a la trama urbana. Especialmente actuar para debilitar la brecha urbana que causa la AP-7 y la A-7 en el núcleo de Marbella.

- 1- Nuevo enlace completo en AP-7 con Hospital de la Costa del Sol.
- 2- Nuevo enlace en la A-7 (sentido Cádiz-Málaga) con Carretera de Istán A-7176.
- 3- Remodelación en ramales del Enlace de Cabopino en A-7 (Sentido Málaga – Marbella).
- 4- Reordenación de Accesos y Vías de Servicio en Tramo de la A-7 (Zona de Las Chapas).
- 5- Nuevos Carriles de Trenzado en el Tramo de la A-7 entre los enlaces de Los Monteros (PK 187+100) y El Rosario (Pk 188+220).
- 6- Nuevos carriles de trenzado en el tramo de la A-7 entre el enlace Los Altos de Marbella – Hospital CSO (PK 186+265) y el acceso urbano a Santa Clara en sentido decreciente (Pk 185+600), así como desde el acceso a la zona de Bahía de Marbella en sentido creciente (PK 185+925)
- 7- Remodelación de Ramales de enlace de Río Real (PK 185+080).
- 8- Reordenación de Acceso, Vía de Servicio y Carriles de Trenzado en tramo de la A-7 en la Zona de El Pinar.

9- Reordenación de accesos, Vías de Servicio y Carriles de Trenzado en Tramo de la A-7 entre Puerto Banús y San Pedro Alcántara. En concreto la propuesta se compone de las siguientes actuaciones:

- a) Entre el enlace de Nueva Andalucía y el de San Pedro en sentido Málaga- Cádiz:
 - b) Entre el enlace de San Pedro y Nueva Andalucía, en sentido Cádiz - Málaga.
 - c) Entre en enlace de Nueva Andalucía y el de Puerto Banús.
10. Nuevos enlaces de Carretera en A-355 (Zona futuro Palacio de la Justicia y otros equipamientos comunitarios).
- 11- Duplicación de calzada e integración urbana del tramo urbano cedido de la Carretera de Ronda A-397 (entre enlace de San Pedro y el de la AP-7).
- 12- Mejora de la Seguridad Vial e Integración Urbana del tramo de la Carretera A-7176 entre A-7 y N-340a (Avda. Alfonso de Hohenlohe).
- 13- Puente sobre Río Guadaiza en sustitución de vado inundable (Zona Cortijo Blanco).
- 14- Semipeatonalización de Ricardo Soriano.
- 15- Reordenación de Sección Viaria y funcionalidades de Intersecciones de la Avda.. Huerta de Los Cristales.

- Define un Nuevo esquema del sistema general de aparcamientos e intermodalidad. Con aparcamientos de función disuasoria, localizados preferiblemente a modo de cinturón en los bordes de los centros urbanos de Marbella (Cánovas del Castillo, Miraflores, Plaza de Toros, Divina Pastora, Albarizas, Ramón y Cajal) y San Pedro (Zona Noreste y Sureste), con el objeto de evitar que el vehículo y la congestión penetren al interior.
- Define un Sistema de Redes Peatonales y Ciclistas.
- Impulso un Sistema Logístico Territorial de Marbella.
- Define los Usos Pormenorizados del uso global de Movilidad.
- La Necesidad de Estudios de Movilidad en el planeamiento de desarrollo

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

Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.

El ruido ambiental es uno de los problemas ambientales de mayor trascendencia en los núcleos de población. El ruido causa efectos



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

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

Como resultado del análisis de los MER publicados hasta la fecha, se han identificado 3 Zonas de Afección de Servidumbre Acústica publicadas en el Término Municipal de Marbella por los titulares de las infraestructuras implicadas. Se trata de las Zonas de Afección de la Servidumbre Acústica de las Unidades de Mapas Estratégicos (UME's) de las infraestructuras viarias A7, AP-7 y A-397 (MER de la Segunda Fase). En relación a esta última, cabe indicar la reciente cesión del tramo de la A-397 que recae sobre el término municipal de Marbella por parte de la Junta de Andalucía al Excmo. Ayuntamiento de Marbella y su propuesta de integración como viario urbano.

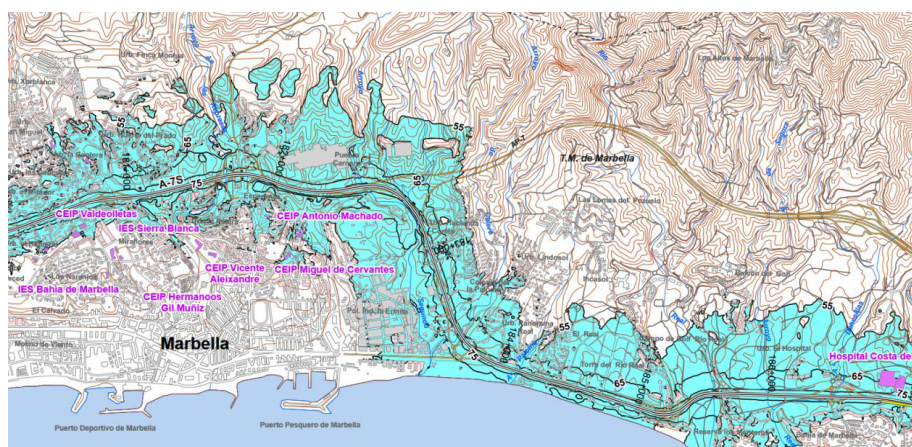


Ilustración: Detalle del plano de "Mapa de Afección" de la zona de afección de la servidumbre acústica de la A-7. Fuente: A-75_1 Carreteras del Estado, Andalucía, Málaga (2ª Fase). Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras.

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

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

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

Tabla: Tabla I. OCAs para ruido aplicable a áreas urbanizadas existentes/nuevas. Fuente: Tabla II, del artículo 9 Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica

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

Consecución de una ciudad compacta y diversa

Para evaluar el grado de compacidad y diversidad de la ciudad existente, en la Memoria de Información del PGOM se utilizan diversos indicadores agrupados en 2 grandes bloques: compacidad y complejidad urbana.

Compacidad. Este Bloque incluye información acerca de la eficiencia de la trama urbana, es decir, el espacio que consume cada habitante y la densidad de viviendas.

- Consumo de suelo. Del análisis realizado se observa que, del objetivo deseable de mantener el suelo antropizado por debajo de 300m²/hab., según la media europea, sólo se produce en la zona de Marbella y San Pedro centro. Se encuentran en el mínimo aceptable (entre 300-500 m²/hab) la zona sur de San Pedro y de Nueva Andalucía. El resto del término municipal correspondiente con urbanizaciones históricas denominadas "autosuficientes" o propias de la tipología ciudad jardín, que presentan tipologías de baja densidad, poca altura y viviendas unifamiliares se alejan bastante del objetivo deseable, pues se produce un consumo excesivo de suelo por habitante.

No obstante, si se analiza la ocupación del suelo en periodos de máxima ocupación poblacional (contando tanto con la población que cuenta con una vivienda de segunda residencia como con la población que reside en los hoteles), se observa que se pasa de un 15% a casi un 40% de suelo transformado. Arrojando un valor por debajo de la media europea; es decir, menos de 300 m²/hab. Aún así, en periodos de máxima ocupación, un 34% del suelo transformado de Marbella no es eficiente, alcanzando valores de consumo de suelo mayores a 500 m² por habitante.

- Compacidad absoluta, que es una representación del volumen edificado sobre la superficie que ocupa, el resultado equivale a la altura media de la edificación sobre la totalidad del área. Aquí también se observa que solamente parte de los núcleos de Marbella y San Pedro (algo menos del 5% de la superficie de suelo transformado de Marbella) se encuentran en rangos deseables, > 5 m., correspondiente a la ciudad compacta, y que más del 56% del suelo presenta una compacidad entre 0,5-1,5 m., correspondiente a urbanizaciones de baja intensidad.

- Densidad de viviendas, la zona de San Pedro y Marbella desde el pirulí hasta Bello Horizonte, se encuentran dentro del rango de densidad considerada adecuada por las características del municipio que permite conseguir una masa crítica de personas y actividades, lo cual permite a su vez la dotación de transporte público, los servicios y equipamientos básicos

y dotaciones comerciales imprescindibles para desarrollar la vida cotidiana desde patrones de proximidad.

La zona Sur de Nueva Andalucía y entorno de Puerto Banús, se encuentran en el rango establecido como mínimo aceptable. El resto del término municipal presenta una densidad muy baja favoreciendo dinámicas tendentes a una menor cohesión social, falta de diversidad, segregación social, inseguridad provocando al tiempo el encarecimiento de la provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como una mayor dependencia del vehículo privado.

En conclusión, los núcleos principales de Marbella y San Pedro Alcántara funcionan con características propias de la ciudad compacta, presentando el resto del municipio características propias de una ciudad dispersa, de baja densidad, de un elevado consumo de suelo, por lo que su trama urbana no es eficiente.

Complejidad urbana. Este Bloque incluye información sobre el grado de mixtidad de usos y funciones implantadas en el territorio, ya que la mezcolanza de usos permite garantizar un desarrollo equilibrado de la estructura social y satisfacer la demanda local de trabajo en aras a potenciar la implantación de actividades diversas (oficinas, pequeños talleres, despachos, etc.) mediante tipologías flexibles en continuidad con el espacio público.

- Diversidad de usos, esto es, el porcentaje de usos de actividades lucrativas (usos de servicios, productivos y dotacionales privados) respecto al uso residencial.

Las zonas que se encuentran en porcentajes entre el 20 y 45% de superficie de suelo destinada a actividades lucrativas respecto a la residencial es considerada como la horquilla deseable para garantizar un desarrollo equilibrado de la estructura social que permite el contacto e intercambio al tiempo que ayuda a contribuir a la estabilidad y continuidad del sistema. La horquilla deseable se localiza en Marbella, San Pedro y en el entorno de la CN-340.

Las zonas con grandes superficies destinadas a campos de golf, zona norte de San Pedro, con usos agrícolas e industriales, ámbitos con uso mayoritariamente turístico, así como el eje de Ricardo Soriano, donde se concentra la actividad de servicios del núcleo, así como en el centro histórico de Marbella se supera el 45% de suelo destinado a actividades lucrativas respecto a la superficie de suelo destinada a uso residencial, significa que son zonas donde se produce un claro desequilibrio. Se trata de un territorio que podríamos denominar cuasi monofuncional, carente de vida, contrastes de concurrencia entre el día y la noche. Ello además genera un alto número de desplazamientos en vehículo motorizado.

Aquellas zonas donde el porcentaje de suelo destinado a actividades lucrativas es inferior al 20% respecto a la superficie de suelo destinada a

uso residencial, son zonas casi exclusivamente residenciales. Las localizamos en los ensanches de Marbella y San Pedro, las urbanizaciones de Nagüeles, y la mayoría de los ámbitos de la zona este del municipio.

- Equilibrio entre actividad y vivienda. Actividades de proximidad. La zona del centro de San Pedro y Marbella son las únicas que presentan umbrales deseables de disposición de recursos y servicios necesarios para la vida cotidiana sin necesidad de emplear desplazamientos motorizados.

En conclusión, con carácter general Marbella necesita mejorar en cuanto a la complejidad se refiere. Se ha detectado que salvo en algunas zonas de San Pedro centro y Marbella, no hay cobertura a actividades de proximidad de uso cotidiano.

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

5. Racionalizar el consumo de suelo.

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 base a 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 mezcolanza 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 compacidad 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 compacidad 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 compacidad. 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.

9. Garantizar la equidistribución.

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.

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

Aquellos lugares que estén colmatados, tendrán unas propuestas concretas que tenderán a mantener las densidades actuales e incidir en mejorar las condiciones de vida en cuanto a favorecer la implantación de usos de actividad de proximidad y propiciar recorridos de movilidad sostenible y peatonal.

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

No obstante, la ordenación urbanística de Marbella debe partir de su actual modelo de ocupación territorial y tratar de convertir una ciudad difusa territorialmente en una ciudad bien articulada mejorando funcionalidad y capacidad de sus infraestructuras ya existentes.

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

Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes

Para la accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes de la ciudad existente, en la Memoria de Información del PGOM se utilizan diversos indicadores del bloque Espacios públicos y verde urbano.

Áreas libres. La mayoría de las áreas libres cualificadas que funcionan como espacios de relación y esparcimiento en la ciudad actual se distribuyen en la mitad occidental del municipio coincidiendo con los núcleos de Marbella, San Pedro Alcántara y en menor medida en la zona este de Marbella, Las Chapas.

En los núcleos urbanos es donde están mejor distribuidos contribuyendo a conseguir una ciudad de proximidad. En la ciudad jardín, las zonas verdes predominan sobre los espacios libres (más reducidos en estas zonas). Dichas zonas verdes existentes, están estrechamente relacionadas con el medio natural (ríos y arroyos y suelos con alta presencia de vegetación), y en la mayoría de los casos no están acondicionadas para el acceso a toda la población.

Tras el análisis efectuado se observa que el actual sistema de distribución de espacios libres y zonas verdes da cobertura a un 87,61 % de población. Este dato refuerza el concepto de Marbella como ciudad verde y refleja el amplio grado de cobertura en todo el territorio y, por lo tanto, de la facilidad de acceso a la mayor parte de la población.

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, bien 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 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.

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, ríos Guadalmina, Guadaiza, Verde y 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 pues 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 el ratio existente en el municipio, tal y como establece el art. 82.3 RLSTA.

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 ATU-NU en suelo rústico la actuación 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 (franjales 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.

Siguiendo los comentarios que recoge el Plan General acerca de los espacios y zonas verdes, se pretende como objetivo principal dotar a la ciudad de la mayor cantidad posible de parques, jardines y/o espacios dotados de vegetación con una distribución homogénea entre las zonas de la ciudad.

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

Sustentando el esquema de espacios libres y zonas verdes de Marbella en su sistema de espacios naturales, es decir, el sistema de áreas libres bebe

de los recursos naturales del territorio con una doble intención: garantizar el cuidado y la sostenibilidad del medioambiente, a la vez que fomenta la creación de zonas verdes o espacios libres para el uso y disfrute de la población. De esta manera, se diluye el límite entre lo natural y lo creado por el humano y empiezan a trabajar conjuntamente creando una verdadera Infraestructura Verde en el territorio.

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

En este último apartado cabe destacar dos cuestiones clave:

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

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

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

Finalmente, también se tiene proyecta unir todo el tejido verde anterior con un sistema de sendas peatonales que además de permitir la accesibilidad de los habitantes y visitantes de Marbella, garanticen la convivencia de los ecosistemas y protejan y fomenten la biodiversidad en el municipio.

Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública

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

El Plan contribuye al fomento de lugares de concurrencia pública, como la propuesta de Sistema General de Espacios Libres, compuesta de Espacios



Libres. Zonas Verdes (Parques forestales, Parques litorales, Parques urbanos y Parques fluviales). Es fundamental crear una malla verde de sendas peatonales y ciclistas que conecte los corredores fluviales y sistemas generales y locales. Además favorezca la conexión con la senda litoral y las sendas naturales, evitando el efecto barrera que sobre el medio físico suponen las urbanizaciones e infraestructuras propiciando su cosido mediante espacios libres y equipamientos públicos y privados.

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

Mediante la definición de Ámbitos Funcionales se pretende mejorar la habitabilidad recuperando la ciudad para el ciudadano, estructurándola a su escala y diversidad social, recuperando su identidad o fomentándola en aquellos casos donde sea posible, donde todos los servicios queden conectados a pie o con medios de movilidad sostenible—en contraposición a la ciudad productiva basada en el uso del vehículo privado—, generando espacios confortables y seguros para las personas e implementando una estructura verde de conexión. También lo que se pretende con los Ámbitos Funcionales es una sectorización del entramado urbano, procurando la descentralización funcional mediante la distribución equilibrada de los servicios y equipamientos.

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

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

La propuesta de la jerarquización viaria y sus nuevas funcionalidades en el nuevo PGOM se estructura en 3 niveles de sistema (Territorial, Urbana Principal y Urbana de Proximidad y Local o de Coexistencia). En el sistema viario se plantea introducir medidas de restricción y filtrado de accesos al tráfico de paso, y aparcamientos de borde en rotación y disuasorios. En posterior desarrollo se deberá establecer en la ordenación detallada zonas

de proximidad y coexistencia (zonas 30, 20 y 10) que se protejan del tráfico externo favoreciendo así la accesibilidad peatonal, la habitabilidad del centro y el intercambio de la movilidad peatonal y ciclista con el exterior.

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

El Objetivo es hacer efectivo el derecho a una vivienda asequible, digna y adecuada con una oferta tipológica diversa y distribuida equilibradamente en la ciudad, con el fin de favorecer la cohesión social y evitar la segregación territorial de los ciudadanos por razón de su nivel de renta.

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

Se han contabilizado 420 viviendas familiares de titularidad del Ayuntamiento de Marbella: 29 en la zona de San Pedro Alcántara, 252 en la zona de Nueva Andalucía (viviendas del Ángel), 59 en la zona de Marbella Oeste, 68 en Marbella Este y 12 en el distrito de Las Chapas.

Y 141 (240*) viviendas familiares de titularidad de otros órganos de la administración autonómica: 112 en San Pedro Alcántara, 1 en Nueva Andalucía, 4 en Marbella Oeste, 23 (122*) en Marbella Este y 1 en Las Chapas.

* es necesario destacar que se ha detectado un inmueble de titularidad autonómica en el área de la Ermita, del distrito de Marbella Este, que no dispone de división horizontal para el que se han estimado 100 viviendas.

Según los datos procedentes de la Estadística mensual del Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida obtenidos de la herramienta informática común puesta por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, que se publica con periodicidad mensual y está disponible a partir del año 2014, el RPMDVP del T.M. de Marbella a fecha de enero de 2023 cuenta con 554 inscripciones, de las cuales 0 se encuentran activas, 63 se encuentran canceladas por adjudicación y 491 caducadas u otros..

En cuanto al número y estado de las solicitudes e inscripciones destacamos que, si bien la población de Marbella representa en torno al 9% del total provincial, en cuanto a población demandante se refiere encontramos que las solicitudes de inscripción a origen rondan el 3% y en cuanto a inscripciones realizadas la razón se reduce a menos del 2%. Lo más destacable es que la mayor parte de ellas se encuentran caducadas y otras tantas canceladas por adjudicación.

En cuanto al régimen de acceso demandado se impone mayoritariamente el acceso en compra, por encima del 95%, frente a las otras opciones disponibles de alquiler o alquiler con opción a compra que no llegan al 3%.

Hay paridad de género entre las personas titulares de la inscripción, figurando un escaso porcentaje de mujeres por encima del de hombres, que no alcanza el 8%, en torno a 54%-46% respectivamente. El colectivo de personas jóvenes demandantes inscritas, las menores de 35 años, no alcanza el 13% del total, concentrándose el grueso de más del 60% en la franja entre 36-50 años.

Es muy representativa la escasez de recursos económicos declarados en las inscripciones, dónde un tercio de los hogares declaran no alcanzar 1 vez el IPREM y otro tercio se sitúa en la horquilla 1-1,5 veces el IPREM. Casi un 25% se sitúa entre 1,5-2,5 veces y algo menos del 6% entre 2,5-3,5 veces el IPREM.

En el registro de demandantes de Marbella se mantiene la proporción de demandantes monoparentales de la ciudad de Málaga o de la provincia, que ronda el 10%.

La población atendida por Servicios Sociales se estima en un 14,25% respecto de la población residente total.

Las personas atendidas por necesidades o riesgo de pérdida de vivienda, según datos de la Delegación de Derechos Sociales, se han recibido 84 notificaciones de desahucio y 59 solicitudes de informe de vulnerabilidad por parte del juzgado correspondientes al año 2021. En la primera mitad de 2022 se han recibido 31 notificaciones de desahucio y 32 solicitudes de informe de vulnerabilidad.

Se han estimado, teniendo en cuenta el número de intervenciones en los períodos de picos de bajas temperaturas, 100 personas sin hogar.

Hay que tener en cuenta que la demanda de vivienda como tal, puede referirse a la necesidad de una vivienda como alojamiento, constituyendo la residencia habitual y permanente de una persona u hogar, o puede tratarse de una demanda independiente de esta necesidad, y que tenga como objeto bien una segunda residencia como lugar de ocio o recreo o la demanda como un bien de inversión. Además, esta necesidad de vivienda puede ser satisfecha en un contexto sin protección por el mercado de la vivienda libre o, por el contrario, podemos encontrarnos con hogares que, dado sus recursos económicos demandarían inmuebles sometidos a algún régimen de protección pública, o lo que en Andalucía se denomina vivienda protegida.

La demanda de vivienda con destino a uso residencial de alojamiento, es decir, residencia habitual y permanente de una familia o grupo de personas con otra relación de convivencia, es la componente de la demanda residencial que constituye la parte que denominaremos necesidad de vivienda.

La necesidad de vivienda en Marbella podemos establecerla, en función de la información actualmente disponible, como el resultado de la suma de la demanda potencial demográfica por creación de nuevos hogares (3.200) más la suma de los hogares demandantes de vivienda protegida según los

inscritos en el Registro incluyendo los que se encuentran en exclusión social o riesgo de estarlo, (550) más las personas sin hogar (100 en los máximos expuestos). Este último colectivo requerirá mayormente un tipo de alojamiento que deberá ser de carácter público, como alojamientos protegidos o similar.

De ese número de hogares demandantes de vivienda, la demanda de vivienda protegida sería la suma de los hogares inscritos en el RMDVP (550), más el porcentaje de la demanda potencial demográfica que se estima de vivienda protegida (vamos a incluir otros 50 hogares), más las personas sin hogar al entender que requerirán de un alojamiento de carácter público (redondeamos a 100), lo que hace un total de 600 hogares demandantes de vivienda protegida durante el periodo de vigencia del Plan de Vivienda y 100 de alojamientos protegidos o tipologías de protección similar. En síntesis, un total de 3.850 hogares, de los cuales 700 deberán ser atendidos con programas protegidos en materia de vivienda y otros 3.150 deberían poder satisfacer su necesidad en el mercado de vivienda libre.

La mezcla tipológica de viviendas destinados a diferentes grupos sociales, posibilita a hacer efectivo el derecho a una vivienda asequible, digna y adecuada con una oferta tipológica diversa y distribuida equilibradamente en la ciudad, con el fin de favorecer la cohesión social y evitar la segregación territorial de los ciudadanos por su nivel de renta. El diagnóstico concluye que existe diversidad tipológica a nivel municipal, pero segregada por zonas. Así se encuentran áreas con viviendas de grandes dimensiones, concentradas en Guadalmina baja, la zona de la milla de oro, Sierra Blanca, y Hacienda Las Chapas en la zona este, mientras que las de menores dimensiones se ubican en los núcleos de San Pedro y Marbella y la zona de La Campana en Nueva Andalucía.

En el apartado 10.2 de la Memoria de Ordenación del PGOM se establece LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE VIVIENDA PROTEGIDA. El mismo indica que la oferta de vivienda protegida en cada ámbito se ajustará a la demanda real, al entorno y a los diferentes estilos de vida de la ciudadanía, regulando el porcentaje de vivienda protegida para nuevos desarrollos o planes de reforma interior hasta conseguir el objetivo deseado, siendo de aplicación las siguientes reglas:

- Mientras no se apruebe el Plan Municipal de la Vivienda y conforme al artículo 61.5 de la Ley, 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.
- Una vez aprobado el Plan Municipal de Vivienda y Suelo, serán de aplicación los criterios establecidos en dicho documento.

- El porcentaje de vivienda protegida a prever en los instrumentos de ordenación de las actuaciones de nueva urbanización y de reforma interior, se ajustará a las demandas previsibles según el PMVS, en función de los distintos tipos.

- 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 su ámbito y se garantice una distribución de su localización respetuosa con el principio de cohesión social.

- De igual modo, se podrá dispensar o minorar la reserva en aquellas actuaciones de transformación urbanística destinados mayoritariamente a viviendas de segunda residencia cuya densidad prevista sea menor a 15 viv./ha y cuya tipología no sea adecuada, siempre y cuando se garantice el cumplimiento de la reserva necesaria en el municipio.

En este 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.

Los instrumentos de ordenación detallada que establezcan la reserva para vivienda protegida (PPO o PRI) 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.

c.3 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS PRELIMINAR. VALORACIÓN DE LA RELEVANCIA.

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

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

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

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

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

Tabla factores propios de la actuación:

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

Tabla factores propios del medio:

- Población total: magnitud de población expuesta y/o afectada en términos absolutos, si bien no conviene desdeñar su afección en términos relativos respecto al total de la población del municipio (en municipios pequeños).
- Grupos vulnerables: poblaciones cuya capacidad de resistir o sobreponerse a un impacto es notablemente inferior a la media ya sea por



sus características intrínsecas o por circunstancias sobrevenidas de su pasado.

- Inequidades en distribución: poblaciones que, de forma injustificada, se ven afectadas desproporcionadamente o sobre las que se refuerza una desigualdad en la distribución de impactos.
- Preocupación ciudadana: aspectos que suscitan una inquietud específica de la población obtenida en los procedimientos de participación de la comunidad.

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

	BAJO	MEDIO	ALTO
Impacto Potencial	Efectos leves, afectando más a la calidad de vida o al bienestar.	Pueden modificar la incidencia o los síntomas / efectos de enfermedades no graves, así como la incidencia de lesiones no incapacitantes.	Pueden alterar positiva o negativamente de forma significativa los AVAD*, la incidencia de enfermedades graves (que exijan hospitalización, crónicas, brotes agudos...) o lesiones incapacitantes
Nivel de Certidumbre	Artículos y estudios publicados. Evidencia obtenida por medios propios sobre actuaciones realizadas en la misma zona	Metanálisis, revisiones sistemáticas, análisis comparativos, etc Aspectos incorporados en legislación de otros países Recomendaciones de organismos internacionales	Pronunciamiento claro de organismos internacionales de reconocido prestigio (IARC, OMS, SCENIHR, EPA, etc) Aspectos Incorporados en legislación /planes de acción propios
Medidas de protección o promoción	Existen medidas de protección o potenciación de reconocida eficacia y se han implementado ya en el proyecto original.	Las medidas de protección o potenciación Implementadas sólo pueden reducir parcialmente o atenuar los efectos de acuerdo con la evidencia sobre intervenciones Existen medidas de	No existen medidas de reconocida eficacia, o bien éstas no dependen de la Admon que promueve el plan o, siendo competencia de esta Administración, no está prevista su implementación

		reconocida eficacia que son competencia de la Admon que promueve el plan y se han previsto pero no pueden implementarse en el proyecto por no tener reflejo en la planificación urbanística.	
Población total	La exposición suele ser de corta duración / Intermitente / afecta a un área pequeña y/o a un pequeño número de personas, por ejemplo menos de 500 habitantes.	La exposición puede ser más duradera e Incluso intermitente / afecta a un área relativamente localizada y/o a un número significativo de personas, por ejemplo entre 500 y 5000 habitantes.	La exposición es de larga duración o permanente o afecta a un área extensa y/o un número importante de personas, por ejemplo más de 5000 habitantes o a la totalidad de habitantes del municipio
Grupos Vulnerables	No se tiene constancia de la existencia de una comunidad significativa de personas que puedan considerarse grupo vulnerable para este determinante por razones sociales o demográficas (edad, sexo, personas con discapacidad o en riesgo de exclusión social, personas inmigrantes o minorías étnicas).	Existe una comunidad de personas que puede considerarse grupo vulnerable para este determinante pero se distribuyen de forma no concentrada por el espacio físico o si se concentran en un espacio geográfico común, éste no tiene un tamaño significativo.	Existen comunidades de personas que pueden considerarse grupo vulnerable para este determinante pero además o bien se concentran en un espacio común de tamaño significativo / varios espacios menores, o bien se trata de comunidades que concentran más de dos o tres factores de vulnerabilidad.
Inequidades en Distribución	No se han documentado inequidades significativas en la distribución (previa o posterior a la implementación del plan] de los impactos o los mismos ayudan a atenuar las Inequidades que existían previamente a la implementación del plan.	Se prevén inequidades en la distribución de los impactos tras la implementación del plan bien porque los generen sus determinaciones o porque las mismas no puedan atenuar las inequidades preexistentes	Se prevé que las determinaciones del plan puedan reforzar las Inequidades existentes o generar Inequidades significativas que afectan a grupos vulnerables por razones sociales o demográficas.

Preocupación Ciudadana	Se han realizado suficientes medidas de fomento de la participación y no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema	Se ha detectado preocupación de la ciudadanía por este tema pero o bien no es generalizada o no puede conocerse con exactitud este dato al no haberse conseguido una participación significativa de la misma por no haber realizado suficientes medidas de fomento de la participación.	Se ha detectado preocupación de la ciudadanía por este tema de forma generalizada o en colectivos organizados / vulnerables / afectados por inequidades previas. No se han realizado más medidas de participación de la ciudadanía que las previstas en la tramitación administrativa del plan.
------------------------	--	---	---

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

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

Tabla 1. Factores propios de la actuación:

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

Tabla 2. Factores propios del entorno:

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

Tabla 3. Impactos globales:

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

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

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



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

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

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

Cobertura de servicios municipales a todos los núcleos dispersos del municipio.- Se considera que tendrá un potencial de impacto negativo bajo. El impacto para la salud derivado del acceso a servicios municipales básicos cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas. Los

efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

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

Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.- Se considera que tendrá un potencial de impacto negativo bajo. Se estima que las molestias por ruido y la perturbación del sueño por ruido pueden reforzar ciertas patologías sociales como la depresión, aislamiento, ansiedad, etc. El nivel de certidumbre lo recogen informes de diversos organismos nacionales e internacionales así como la legislación específica que regula la contaminación acústica y ambiental. El Estudio Acústico predictivo (actualmente en elaboración) contendrá las medidas preventivas oportunas de cara a garantizar el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica de las Áreas de Sensibilidad Acústica Homogénea que se vean afectadas por exceso de decibelios. La exposición de la población, en el caso en el que se produzca será limitada, no identificándose grupos vulnerables o inequidades significantes en la distribución del impacto. La contaminación acústica es una de las principales preocupaciones de la ciudadanía y suele ser considerada por la población como uno de los mayores problemas ambientales de nuestra sociedad.

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

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

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

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

El acceso a la vivienda. Existencia y localización de viviendas de promoción pública.- Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la adecuada disponibilidad de viviendas con diferentes tipologías y la promoción de vivienda pública cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS), siendo aspectos incorporados en la legislación y es objeto de desarrollo de planes locales (planeamiento urbanístico, Plan Municipal de Vivienda y Suelo). El Plan contempla medidas para aminorar este impacto, tales como análisis por áreas funcionales mediante indicadores para un diagnóstico adecuado y definición de propuestas, etc. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Existe una comunidad de personas que puede considerarse grupo vulnerable para este

determinante pero se distribuyen de forma no concentrada por el espacio físico (demandantes de vivienda protegida). No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

c.4) CONCLUSIONES DE LA VALORACIÓN.

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

DESCRIPCIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO.

Objetivos del instrumento de planeamiento

El Plan General de Ordenación Municipal tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, que comprende:

- a) La clasificación del suelo, 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 3 de la Memoria de Ordenación)
- 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 4)
- 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 5) 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 6) lo que incluye:

- i. Los bienes y espacios que deben contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico
- ii. 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.

Los Objetivos Estratégicos del PGOM de Marbella son:

Marbella verde

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, bien 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 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.

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

d) DOCUMENTO DE SÍNTESIS.

urbano. Según el tipo y situación de cada cauce se proponen estas directrices:

3.1. Preservar las zonas fluviales de especial conservación: ZEC, ríos Guadalmina, Guadaiza, Verde y 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 pues 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 el ratio existente en el municipio, tal y como establece el art. 82.3 RLISA.

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 ATU-NU en suelo rústico la actuación 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) RLISA, 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.

Marbella Ordenada

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 que aquél. 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 base a 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 compacidad 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 compacidad 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 compacidad. 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. Criterios de los que se excluyen los ámbitos ya aprobados o en tramitación, los cuales se ajustarán a lo dispuesto en la anterior legislación urbanística y en el PGOU 1986.

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.

Marbella Diversa

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 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 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 auto sostenido 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 en dichas parcelas.

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, debemos aprovechar la capacidad de las tecnologías digitales para dar 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, debemos 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. Además, se debe introducir el clúster digital en la ciudad consolidada.

Marbella Inclusiva

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 es otro de los objetivos de este Plan. 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 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 los usuarios.

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

17.4.1 Se deberá 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 Se tendrá en consideración 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... que lo hagan atractivo para usuarios 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 parks, 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 de nuestro 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 nuestra 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 (auténtico queso gruyere, salpicado 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 negocio para emprendedores. Algunos de los posibles proyectos para dinamizar la economía que se sugieren son: circuitos de montaña, fomentar el senderismo de naturaleza (por la riqueza de su fauna y la diversidad vegetal), parque temático de las minas de plomo de Buenavista, centro de interpretación de las minas, granja escuela, centro de escalada, etcétera, pero siempre respetando la fauna y la flora de su entorno natural.

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

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 los ciudadanos 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.

Marbella Eficiente

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

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. Debemos 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 novalos 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.

Marbella Conectada

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 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 sí 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 en base a 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. Por ello, 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 los 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.

Principales acciones o ejes de actuación.

Las principales acciones y ejes de actuación son:

- 1) Delimitación de clases y categorías de suelo: delimitación de suelo urbano y delimitación y categorías en suelo rústico.
- 2) Definición del esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano.
 - 2.a) Sistema general de áreas libres: espacios libres y zonas verdes.
 - 2.b) Sistema general de equipamientos comunitarios.
 - 2.c) Sistema general de comunicaciones. movilidad y accesibilidad.
 - 2.d) Redes generales de infraestructuras y servicios técnicos.
- 3) Ordenación del suelo rústico.
 - 3.1) Delimitación de zonas de suelo rústico
 - 3.2) Áreas de interés paisajístico en suelo rústico

- 3.3) Agrupaciones irregulares de edificaciones.
- 4) Criterios de intervención en la ciudad existente.
- 4.1) Directrices para la delimitación en zonas o ámbitos funcionales del suelo urbano.
- 4.2) Criterios y directrices generales de intervención en la ciudad existente.
- 5) Estrategias para las actuaciones de nueva urbanización en suelo rústico.
- 6) La planificación estratégica. sistemas generales de áreas libres y equipamientos comunitarios, movilidad y vivienda protegida.
- 7) La gestión y el seguimiento del plan: técnicas de equidistribución e indicadores de sostenibilidad.
- 8) Las propuestas estratégicas del Plan General.

CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN Y DE SU ENTORNO.

En 2022, Marbella concentra a casi el 35% de la población total de la Costa del Sol Occidental, en una superficie de unos 117 Km², por lo que obtiene una densidad de población de más de 1.200 Hab/Km². Se trata de una muy alta densidad de población que duplica a la media del conjunto de municipios costeros de la comarca y que solo es superada por la alcanzada en Fuengirola, tratándose del municipio con mayor densidad de población de toda Andalucía, con más de 8.000 Hab/Km².

A 1 de enero de 2022, el municipio de Marbella cuenta con una población de 150.725 habitantes, lo que supone un incremento del 1,87% respecto al año anterior 2021. Este dato supone ser el máximo poblacional alcanzado por el municipio en toda la serie de datos analizada. Esta población cuenta con una edad media de 42,0 años, inferior a la alcanzada por la población andaluza (42,71 años) o la malagueña (42,96 años).

La evolución reciente de la población marbellí muestra como desde comienzos del siglo XXI el municipio ha experimentado un constante crecimiento, que alcanza un total de casi 45.000 habitantes entre los años 2000 y 2022, lo que supone un crecimiento relativo de más del 42% de su población; 8 puntos porcentuales por encima de la media de los municipios malagueños en el mismo periodo (34%) y más de 26 puntos porcentuales por encima de la media andaluza, cuyo crecimiento ha sido del 15,88%.

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

mancomunidad de municipios de la Costa del Sol y cabeza del partido judicial.

La pirámide de población marbellí comparte similitudes con la situación promedio alcanzada en su entorno provincial. En general, ambas figuras muestran una figura regresiva, en la línea de la tendencia española actual, marcada por el aumento poblacional del periodo comprendido entre los años 1950 – 1970, el aumento de la esperanza de vida, la componente migratoria y por el descenso y control paulatino de la natalidad a partir de los años 80 del pasado siglo. Los porcentajes de uno y otro espacio territorial proporcionan pirámides de población con bases reducidas, propias de sociedades avanzadas donde se comienza a denotar en gran medida el envejecimiento paulatino de la población y las dificultades para asentar un relevo generacional.

El crecimiento vegetativo del municipio arroja un saldo positivo durante todo el periodo analizado, a excepción del año 2021, lo que significa que desde comienzos de siglo los nacimientos han superado a las defunciones. Se observan dos tendencias: una positiva de 2000 a 2006, caracterizadas por unas altas tasas de natalidad superiores al 12‰, junto a unas tasas de mortalidad inferiores al 6‰; y una negativa, a partir de 2006, donde la tasa de natalidad pasa de una cifra del 14,1‰ a una del 7,5‰ en el último año observado. En el año 2020 es cuándo los valores de tasa de natalidad y de mortalidad más se aproximan en toda la serie, lo que supone un crecimiento vegetativo, que, si bien aún es positivo, se acerca a 0. Finalmente, para el último año del que se tienen datos que es 2021, el número de defunciones supera al de nacimientos, previsiblemente a causa de la sobremortalidad tras la Covid-19.

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

El saldo migratorio total (interno, externo y extranjeros) en Marbella presenta un balance general positivo durante el periodo 2004 – 2021. El saldo migratorio interno, externo y extranjeros se obtiene tras calcular la diferencia entre inmigrantes y emigrantes, refiriéndose en el primer caso, a las migraciones que se originan entre el municipio en cuestión y cualquier municipio de Andalucía; en el segundo, a las migraciones entre el municipio y cualquier municipio de España; y en el tercer caso, a las migraciones entre el municipio y cualquier país extranjero.

En la comarca de la Costa del Sol Occidental existe un altísimo porcentaje de población extranjera (36,7%) que dobla a la media alcanzada en la provincia de Málaga (14,3%) siendo esta última a su vez el doble que la del conjunto regional (7,7%). El porcentaje de extranjeros procedentes de la UE en la comarca es del 53,5%, en un rango bastante superior la situación que se alcanza a nivel provincial (27,3%) y regional (19,5%). La principal nacionalidad en la comarca, así como en la provincia, es la británica, con un rango en torno al 20% del total de extranjeros, a diferencia del conjunto

de Andalucía, donde la principal nacionalidad es la marroquí, que representa igualmente alrededor de un 20%.

Los datos sobre la relación entre residencia y lugar de nacimiento de la población residente en Marbella para el año 2022 son bastante reveladores: reflejan que más del 34% de la población residente en el municipio ha nacido en el extranjero. Esta cifra contrasta con la alcanzada en su ámbito provincial, situándose más de diez puntos por debajo de la misma (21,1%), y regional, que se limita a un 11%. El porcentaje de nacidos en el mismo municipio se sitúa ligeramente por debajo de este dato, con un 28,3%.

La Comarca de la Costa del Sol Occidental mantuvo una alta tasa de desempleo en 2022 que alcanzó una cifra del 14,4%. Si bien se trata de una tasa menor que la que alcanza su entorno provincial o regional (donde se supera el 18% y el 21% respectivamente), es superior a la situación estatal y muy superior a la europea. A nivel municipal existen ciertos contrastes, como Benahavís, cuya tasa es inferior a la tasa estatal, y muy similar a la europea o; en el otro extremo, Fuengirola, que sobrepasa el 19%. Marbella se mantiene en una tasa bastante similar a la situación tipo alcanzada a nivel comarcal (14,3%) en el año 2022.

Es, sin duda, el contexto económico actual, condicionado por la crisis sanitaria derivada del COVID-19 la que ha originado un repunte en la tasa de paro en el año del 2020 en todos los ámbitos territoriales en unas cifras de paro que desde 2013 venían mostrando una evolución claramente favorable. Si bien es cierto, ya tanto en el pasado 2021, como en el 2022, se observa una fuerte reducción de las cifras de paro respecto a 2020.

El impacto de la reducción de la actividad productiva derivada de las medidas llevadas a cabo para afrontar la crisis sanitaria (confinamiento) se ha dejado notar con singular intensidad en el mercado de trabajo. En la siguiente gráfica se observa como en el año 2020 el número de contratos registrados en el municipio de Marbella se reduce a cifras equivalentes a las alcanzadas en los años de la recesión económica tras el boom inmobiliario, rompiendo la dinámica de crecimiento y recuperación económica de los últimos años. Si bien ya 2021 Y 2022 arrojan unas cifras muy positivas, con un incremento del 50% del número total de contratos.

En cuanto a la distribución por municipios de los contratos, hay que destacar el hecho de que casi la mitad de los registrados en la comarca de la Costa del Sol Occidental durante 2022 se efectuaron en el municipio de Marbella (47%). A éste, le siguen los registrados en Fuengirola, Mijas y Estepona. Estos 4 municipios generaron más del 90% de los contratos registrados en 2022 en la Costa del Sol Occidental.

La actividad turística es la principal protagonista. Factores clave como un clima benigno, una red de infraestructuras como el AVE, el aeropuerto de Málaga o autopistas, la presencia de establecimientos relacionados con grandes marcas de moda o automoción y la gran oferta hotelera (7



hoteles de 5 estrellas, de los cuales tres ostentan la calificación de Gran Lujo, y 19 de 4 estrellas) convierten a Marbella en destino de lujo por excelencia a nivel provincial y andaluz y refuerzan su sector servicios.

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

Según los datos publicados por la Agencia Tributaria sobre la estadística de los declarantes del IRPF por municipios en 2020, correspondientes a la declaración que se presentó en 2019, Marbella alcanza una renta media disponible total por declarante de 21.172 €/anuales, ligeramente superior a la media del conjunto que conforman la Comarca, a la provincia, a la media de Andalucía y cercano, aunque inferior a la media que se alcanza a nivel estatal. El único municipio de la comarca que adquiere una renta disponible media por habitante superior a Marbella es Benahavís, que destaca con 28.566 €/anuales.

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

La Costa del Sol Occidental muestra una mayor desigualdad en la distribución de la renta que el conjunto de España (35,4% frente a 32,1%). Los municipios que presentan una mayor desigualdad son Benahavís (el que a su vez, como se ha indicado, presenta mayor renta disponible), seguido de Fuengirola, Manilva y Marbella. El resto de municipios obtiene valores en la media de la comarca o menores.

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

IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS

Identificación de los Determinantes.

En resumen, los determinantes identificados son los siguientes:

MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS
OCUPACIÓN DEL TERRITORIO
CONVIVENCIA SOCIAL

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

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

	Efecto negativo
	Efecto positivo

ANÁLISIS PRELIMINAR

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

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

Tabla 1. Factores propios de la actuación:

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

Tabla 2. Factores propios del entorno:

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

Tabla 3. Impactos globales:

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

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

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

Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor.- Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo medio. El impacto para la salud derivado de la promoción y uso de infraestructuras y modos de transporte sostenible cuenta el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). El Plan contempla medidas de promoción de este impacto, tales como análisis por áreas funcionales de espacios reservados para el peatón y red ciclista para un diagnóstico adecuado, impulso de nuevo modelo de movilidad en coordinación con el PMUS, acciones concretas de mejoras de la conectividad y accesibilidad urbana,

itinerarios peatonales, red de carriles bici, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. El incremento y mejora de las conexiones de las infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor son acogidas por la ciudadanía con satisfacción.

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

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

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

Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población.- Se considera que tendrá un potencial de impacto positivo bajo. El impacto para la salud derivado de la contaminación



atmosférica cuenta con el pronunciamiento claro de organismos internacionales (como la OMS). La actuación contempla medidas para aminorar este impacto, principalmente enfocadas hacia la movilidad sostenible, tales como: Sistema de Redes Peatonales y Ciclistas, Sistema Logístico Territorial de Marbella, semipeatonalizaciones, etc. Los efectos se limitan a una zona localizada y determinada del territorio. No se identifican grupos vulnerables de población. No se observan inequidades significativas en la distribución del impacto. Durante el proceso participativo y trámites de audiencia del proyecto no se ha detectado una especial preocupación de la ciudadanía respecto a este tema.

Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.- Se considera que tendrá un potencial de impacto negativo bajo. Se estima que las molestias por ruido y la perturbación del sueño por ruido pueden reforzar ciertas patologías sociales como la depresión, aislamiento, ansiedad, etc. El nivel de certidumbre lo recogen informes de diversos organismos nacionales e internacionales así como la legislación específica que regula la contaminación acústica y ambiental. El Estudio Acústico predictivo (actualmente en elaboración) contendrá las medidas preventivas oportunas de cara a garantizar el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica de las Áreas de Sensibilidad Acústica Homogénea que se vean afectadas por exceso de decibelios. La exposición de la población, en el caso en el que se produzca será limitada, no identificándose grupos vulnerables o inequidades significantes en la distribución del impacto. La contaminación acústica es una de las principales preocupaciones de la ciudadanía y suele ser considerada por la población como uno de los mayores problemas ambientales de nuestra sociedad.

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

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

mejoras en la accesibilidad a espacios naturales, zonas verdes e instalaciones deportivas son acogidas por la ciudadanía con satisfacción.

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

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

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

CONCLUSIONES DE LA VALORACIÓN.

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

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

FIRMAS AUTORES:

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

Firmado por ***2617** JUAN JOSE CARO (R: ****9169*)
el día 01/03/2023 con un certificado emitido por AC
Representación

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


31229896J CRISTOBAL LUIS RUIZ (R: B11475738)
2.5.4.13=Reg:11016 /Hoja:CA-17704 /Tomo:1352 /Folio:21 /
Fecha:09/03/2007 /Inscripción:4, serialNumber=IDCES-31229896J,
givenName=CRISTOBAL LUIS, sn=RUIZ MALIA, cn=31229896J CRISTOBAL LUIS
RUIZ (R: B11475738), 2.5.4.97=VATES-B11475738, o=IBERMAD MEDIO
AMBIENTE Y DESARROLLO SL, c=ES
2023.03.01 14:19:33 +01'00'
2022.003.20322

EQUIPO TÉCNICO:

Ramón Cuevas Rebollo, Arquitecto

Jorge Ferral Sevilla, Arquitecto

Iván Román Pérez-Blanco, Geógrafo

Antonio Barbosa Sánchez, Grado en Geografía e Historia

Julia Mendoza Ruiz, Socióloga

Ana Abellán Gamero, Ambientóloga

Adolfo Ruiz Sanz, Ambientólogo y Biólogo

Enrique Domínguez Cantero, Ambientólogo

Pilar Sanz Trelles, Geógrafa

Mª Teresa Ahumada Hueso, Ingeniera Técnica Forestal

Felipe Cancino González, Ingeniero Industrial.

AUTORÍA

APROBACIÓN INICIAL

