

ESTUDIO DE LAS POSIBILIDADES URBANÍSTICAS Y DE
APROVECHAMIENTO DEL SUELO Y ENTORNO DE LA
ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE MÁLAGA

NOVIEMBRE 2019

HCP
ARCHITECTURE
& ENGINEERING

HCP - OFICINAS

MÁLAGA – ESPAÑA

(OFICINA PRINCIPAL)

Pº. Marítimo Ciudad de Melilla, 11
29016 Málaga - España
Tel. +34 952 22 77 07
malaga@hcparquitectos.com

MADRID - ESPAÑA

C/. Monte Esquinza 30, bajo derecha
28010 Madrid - España
Tel. +34 91 561 07 51
Fax +34 91 411 69 64
madrid@hcparquitectos.com

SEVILLA - ESPAÑA

C/. Bartolomé de Medina 1, primero
derecha
41004 Sevilla - España
Tel. +34 954 53 66 98
sevilla@hcparquitectos.com

MANAMA - BAHRAIN

Villa 2180 (2) Road 2755
Block 327 Adliya
Po Box 11316 - Manama - Bahrain
Tel. +973 1718 0530
Fax. +973 1718 0411
bahrain@hcparquitectos.com

ESTUDIOS ASOCIADOS

Natal-Brasil
Sal Island – Cape Verde
Cairo – Egipto
Casablanca – Marruecos
Argel-Argelia
Bucarest – Rumania

www.hcparquitectos.com

ESTUDIO DE LAS POSIBILIDADES URBANÍSTICAS Y DE APROVECHAMIENTO DEL SUELO Y ENTORNO DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE MÁLAGA

INDICE

1. INFORME.

1.1. INTRODUCCION.

1.2. LA OPORTUNIDAD DE LA INTERVENCION EN CLAVE DE CIUDAD.

1.3. ANALISIS URBANISTICO DEL SUELO EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE.

1.4. CLAVES PARA EL DESARROLLO URBANÍSTICO

1.4.1. ENCLAVE URBANO. ESTUDIO DEL ENTORNO EN EL CONTEXTO ACTUAL.

1.4.2. CONSIDERACIONES SOBRE LA IMPLANTACION DE USOS TERCARIOS.

1.4.2.1.1. ANÁLISIS DEL ACTUAL PARQUE DE OFICINAS EN MÁLAGA.

1.4.2.1.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE SUELO TERCARIO EN LA CIUDAD.

1.4.3. CALIDAD DEL ESPACIO PUBLICO Y TRASPORTE.

1.4.3.1.1. ESPACIOS DE ESTANCIA Y PEATONALES. CALLE MENDIVIL CALLE ROGER DE FLOR

1.4.3.1.2. VIALES DE PRIMER RANGO. CIUDAD. CALLE EGUILUZ/ PASEO DE LOS TILOS

1.4.4. MEDIDAS DE SOSTENIBILIDAD Y MOBILIDAD.

1.4.5. NECESIDAD DE MASA CRITICA. ESTABLECIMIENTO DE LA EDIFICABILIDAD

1.4.5.1.1. EJEMPLOS DE RENOVACION URBANA.

1.5.- EVALUACIÓN DE LAS APORTACIONES Y COSTES DE LAS DIFERENTES SOLUCIONES PROPUESTAS.

1.6.- SUGERENCIA DE PROCEDIMIENTO PARA INCORPORAR LAS PROPUESTAS AL PLANEAMIENTO URBANO.

1.7.- CONCLUSIONES

2.- PROPUESTA

1.-INFORME.

1.1.-INTRODUCCIÓN

El traslado de la principal estación de autobuses de Málaga, con motivo de **la futura construcción de los nuevos intercambiadores subterráneos bajo la Explanada de la Estación** y bajo la Plaza de la Marina, **abre todo un futuro de posibilidades para la creación de una nueva centralidad en Málaga**, que dé cobertura a las carencias detectadas en la oferta de usos terciarios de la ciudad de Málaga, siendo una gran oportunidad si posible implantación **en la parcela vacante que deja la actual estación de autobuses.**

Los nuevos intercambiadores subterráneos bajo la Explanada de la Estación y la Plaza de la Marina, **junto con el soterramiento del Eje Litoral**, que permitirá unir peatonalmente el Centro y el Puerto de Málaga, **suponen una propuesta integral de articulación de la movilidad del transporte público, metropolitano e interurbano**, que genera nuevos espacios urbanos y un importante avance para unir la ciudad y el puerto.

El presente informe pretende **plantear una aproximación a las posibles soluciones a ofrecer para la utilización del espacio y conseguir la integración en el entorno inmediato y con la ciudad.** En él se analiza la propuesta recogida en el Planeamiento vigente para este suelo, su relación con el entorno y la trama urbana del lugar, su incidencia a nivel de ciudad, su integración en las nuevas propuestas de movilidad urbana de Málaga, entre otros aspectos, para que desde el análisis de los mismos se pueda realizar una serie de propuestas sobre centralidad, conectividad urbana, bases para la creación de un hito, usos a implantar, etc., planteando ideas a incorporar en el desarrollo urbanístico del suelo.

1.2.-LA OPORTUNIDAD DE LA INTERVENCIÓN EN CLAVE DE CIUDAD.

En los últimos años, la ciudad de **Málaga ha llevado a cabo una de las transformaciones urbanísticas más singulares de su historia**, y no solo en el Centro de la ciudad, sino en gran parte del suelo ordenado por su Plan General. Una nueva imagen renovada que la ha situado en un referente a nivel nacional e internacional, acompañada de intervenciones urbanas de carácter renovador **que denotan claramente su carácter activo y emprendedor, en constante evolución.**

Cualquier proceso de crecimiento y transformación urbana parcial debe tener una finalidad, y encuadrarse en una idea global de ciudad, en un modelo amparado en un Planeamiento General, en nuestro caso, el Plan General de 2011. Pero también es cierto que **la realidad avanza a un ritmo muy veloz, con nuevas oportunidades y demandas que exigirían modificaciones de planeamiento con una tramitación muy larga en el tiempo, produciéndose un claro desfase entre la transformación urbana ideal y la posible.** Por ese motivo, es necesario reflexionar sobre el modelo urbano constantemente, adaptando sus previsiones a las realidades, para mejorarlo y adecuarlo a los tiempos con el objetivo de avanzar hacia la mejor ciudad en cada momento.

Para ello, tenemos que pensar en clave de gran proyecto urbano. La diferencia principal entre proyecto urbano y gran proyecto urbano implica cierta escala en la intervención que conlleva importantes expectativas y genera altas plusvalías para la ciudad; por ello, **estas intervenciones urbanísticas puntuales en tejidos existentes deben ser gestionadas desde la iniciativa pública.**



No debemos olvidar que se trata de planificación estratégica para regular el crecimiento urbano de manera mesurada y pensada en clave de mejora de la vida de los ciudadanos, **buscando la recuperación del espacio público para la ciudadanía, y que posibilite la adecuada implantación de usos requeridos de manera flexible.** Definida con claridad la solución urbanística en clave de mejora de ciudad, la iniciativa privada podrá intervenir en la realización de la futura edificación bajo las premisas establecidas en el planeamiento de desarrollo.

Pero como en cualquier intervención arquitectónica, **para proponer hay que conocer.** Por ello se hace necesario realizar un análisis de la morfología y tipología del barrio en el que se encuentra, sus potencialidades y debilidades, para desde el conocimiento avanzar en la propuesta. Y no solo a nivel micro, **hay que vincular la propuesta con actuaciones previstas en la ciudad que de manera concatenada y coordinada pueden suponer una profunda transformación.**

Los proyectos urbanos inciden en infraestructuras a escala de ciudad en materia de transporte, en la dotación de equipamientos locales o generales, y en el establecimiento de usos producto de la demanda existente. Por ello, **este espacio urbano podría albergar nuevos usos productivos u hoteleros como alternativa al residencial,** aprovechando las sinergias provocadas por la implantación de importantes infraestructuras de transporte, así como de edificios comerciales y de oficinas en el entorno cercano **que han posibilitado la implementación de una nueva centralidad,** existiendo una alta demanda latente no satisfecha.

1.3.-ANÁLISIS URBANÍSTICO DEL SUELO EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE.

Tanto el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga de 2009 como el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga de 2001 plantean la creación de un intercambiador de transportes asociado a la Estación de Ferrocarril de Maria Zambrano, con el objetivo de mejorar la movilidad de los ciudadanos posibilitando una conexión rápida y eficiente entre las principales modalidades de transporte público de la ciudad: ferrocarril, metro, autobuses interurbanos y metropolitanos.

Según establece el POTAUM, es su tratamiento y descripción del sistema de transporte, incorpora el concepto de “nodos de transporte” como elemento de especial relevancia en el intercambio “entre modos de transporte diferentes”, tanto pertenecientes a los modos de transporte público entre sí, como con el transporte privado, el no motorizado y el peatonal, proporcionando a los viajeros, además, servicios complementarios”.

F. SISTEMA DE TRANSPORTES:

N NODOS DE TRANSPORTE	PRIMER NIVEL: 1. ESTACIÓN CENTRAL DE MÁLAGA 2. AEROPUERTO DE MÁLAGA 3. PUERTO DE MÁLAGA	SEGUNDO NIVEL: 4. MARTÍN CARPENA 5. SAN JULIÁN 6. ARROYO TOTALÁN 7. TEATINOS 8. CASTAÑETA	TERCER NIVEL: 9. TORREMOLINOS 10. BENALMÁDENA 11. RINCÓN DE LA VICTORIA 12. CARTAMA 13. PIZARRA 14. ÁLORA 15. LAS VIRREINAS
	N CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS 1. C.T.M. 2. AMPLIACIÓN C.T.M. 3. ZONA PRODUCTIVA, LOGÍSTICA Y DOTACIONAL		



Resulta evidente que **la mejora de la conectividad entre sistemas de transporte permite un mejor uso de estos**, permitiendo en este caso a coordinación entre autobuses urbanos, autobuses interurbanos, metro, ferrocarril de cercanía y de larga distancia, reseñando la mejora de acceso desde estos medios al Aeropuerto de Málaga y en un futuro al Puerto de la ciudad. **Pero estas piezas de intercambio no se limitan a ser el lugar de confluencia entre diferentes medios de transporte, se constituyen como elementos de mejora sustancial de la accesibilidad urbana**, incorporando elementos tales como aparcamientos disuasorios, centrales de transporte sostenibles (playas de vehículos eléctricos, bicicletas y patinetes, generando mejoras en la conectividad, movilidad y calidad urbana, permitiendo reducir los niveles de contaminación y el ahorro energético.

Uno de los nodos de transporte propuestos por el POTAUM es el generado en la Explanada de la Estación, al que considera **de primer orden, es decir, "aquellos que el Plan considera de interés estratégico para la ubicación de equipamientos territoriales o de actividades de interés económico de carácter supramunicipal"**. Para poder llevar a cabo estas actuaciones, el Plan Supramunicipal le confiere al planeamiento municipal la potestad de la "localización de los nodos de transporte, sus accesos y equipamientos correspondientes, estableciendo las reservas de suelo suficientes para potenciar su centralidad..."



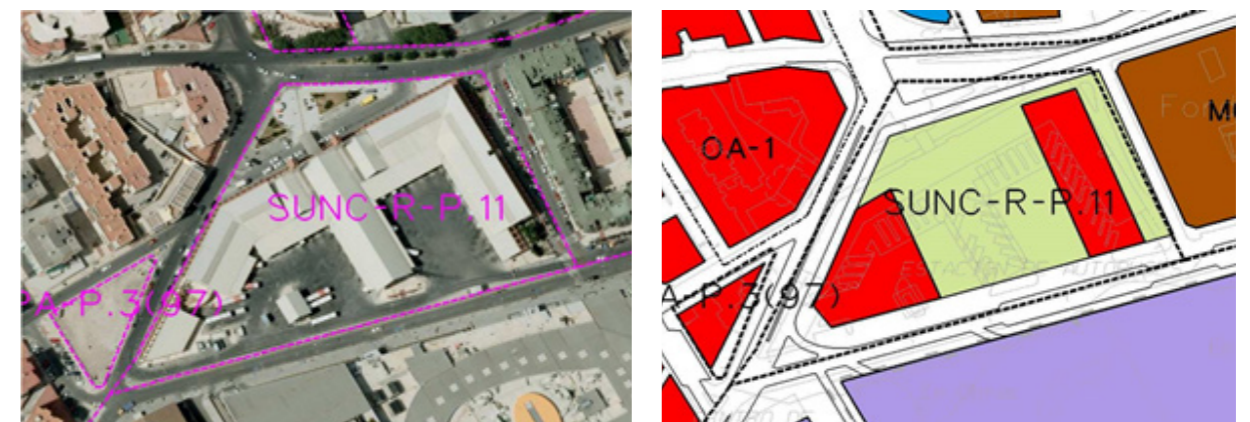
En referencia al **Plan General de Málaga**, en el Capítulo Segundo "Propuestas para la Regeneración de la Ciudad Consolidada" del Título VIII "Clasificación y Calificación del Suelo, se trata de manera prolija las determinaciones que el Plan General de Málaga de 2011 establece para los terrenos de la actual estación de autobuses.

La Estación de Autobuses se engloba dentro del ámbito Litoral Oeste y Prolongación, contenido espacialmente entre el Río Guadalmedina, Camino de Antequera, Ronda Oeste, río Guadalhorce y nuevo Paseo Marítimo de Poniente. **En este ámbito, se concentra aproximadamente el 40% de la población de Málaga**. Se trata de un espacio con una ocupación desordenada, donde los mayores referentes urbanos son vías de circulación principal (Camino de Antequera, Camino de Cártama, Carretera de Cádiz, Prolongación de la Alameda, y Paseo Marítimo de Poniente), grandes equipamientos de ciudad (Palacio de Congresos, Estación de María Zambrano, Tabacalera, la Diputación en el Centro Cívico, el centro deportivo de Carranque y el pabellón de deportes Martín Carpena) e importantes parques urbanos (Jardines de Picasso, Parque de Huelin, Parque del Oeste, Guadaljaire, Parque Litoral, Parque de San Rafael y el futuro Parque de Repsol), brindando una oportunidad de vertebración y redefinición de la movilidad el soterramiento de las líneas de ferrocarril y la construcción del Metro de Málaga.

En referencia a la actual Estación de Autobuses, el PGOU califica el suelo como SUNP-R-P.11. Citando textualmente el PGOU:

SUNC-R-P.11 "Estación de Autobuses".

La necesidad funcional de **incluir la futura estación de autobuses en el intercambiador modal de la estación**, según se describe en el apartado 1.6 del Título VII "Sistemas Generales" de esta memoria propositiva, **ofrece una inmejorable oportunidad para redefinir urbanísticamente esta parcela** con usos, espacios y edificaciones que, teniendo en cuenta su estratégica posición en el entramado urbano y derivada de su relación con el nuevo eje viario sobre el soterramiento del ferrocarril, se erija como un **nuevo espacio público que haga de foco regenerador de su entorno**. El objeto es tender a la invención de **una nueva plaza de la ciudad**, que dotada de un fuerte contenido cívico y con demanda de uso en diversas horas del día, sirva de nexo e integración de los distintos barrios de la ciudad que tienen contacto en este lugar **fomentando su relación con el nuevo foco comercial del Centro Comercial Vialia y de C/ La Unión**.



Con el traslado de la Estación de Autobuses al subsuelo de la "Explanada de la Estación", lugar donde se pretende articular y facilitar la movilidad y el trasbordo entre distintos modos de transportes que concurren en dicho espacio (alta velocidad, largo recorrido, media distancia, red de cercanías, líneas 1 y 2 de metro, autobuses urbanos, autobuses interurbanos, taxis,...) **el suelo ocupado ahora por dicha instalación quedaría vacante y disponible para otros usos de la ciudad.**

Es en este momento cuando se contaría con la disponibilidad de los terrenos para incorporar **estos suelos estratégicos por su valor de situación en la trama urbana de la ciudad**, con el principal objetivo de que **su transformación se fundamente en una coherente ordenación e implantación de usos que permitan obtener el máximo aprovechamiento ciudadano.**

Reflexiones previas al desarrollo urbanístico de la parcela.

Las nuevas condiciones urbanísticas derivadas del desarrollo del Plan Especial de RENFE, y el proyecto de "Integración en la ciudad del pasillo ferroviario" han cambiado positivamente el valor de posición de la parcela de la Estación de Autobuses. En el entramado de relaciones urbanas, **sirve como nexo de unión de las barriadas de Cruz de Humilladero, Prolongación y Perchel sur y es confluencia de diversos e importantes ejes urbanos**, tanto peatonales como viarios, que desde la reciente transformación de la Estación de Ferrocarril y la implantación en ella de la zona comercial y de ocio han visto incrementado notablemente sus flujos.

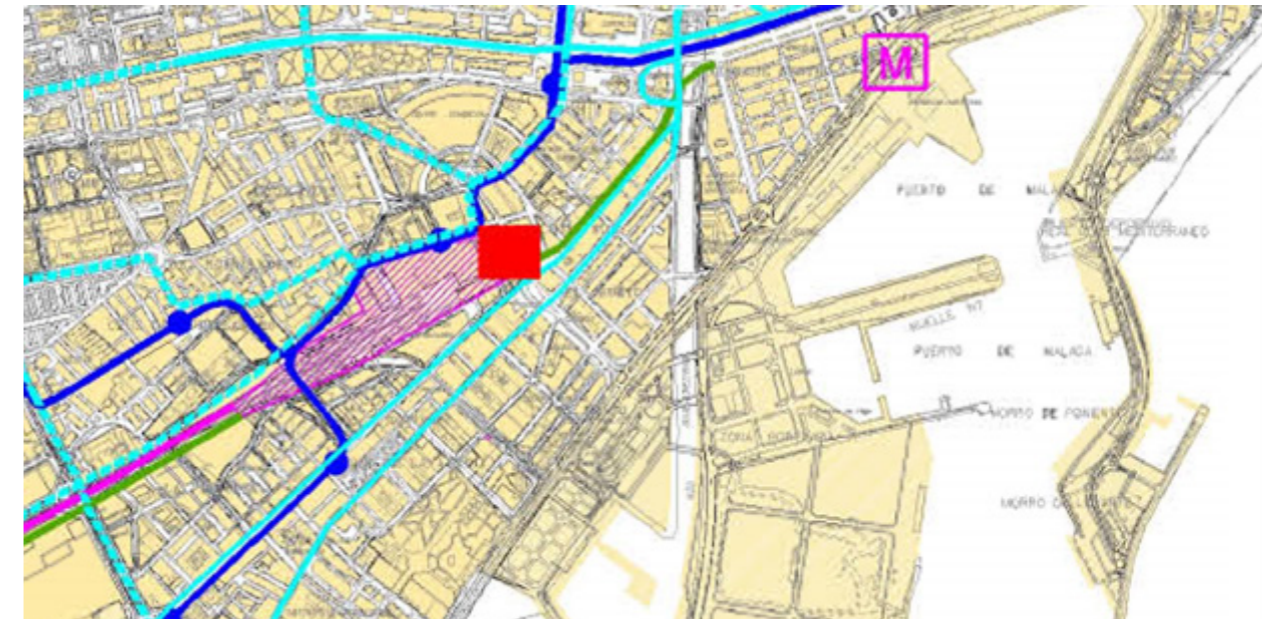
La apertura y prolongación de la C/ Mendivil, la ejecución del Puente de Juan Pablo II sobre los jardines de Hans Christian Andersen, el proyecto de integración del eje ferroviario con el bulevar sobre las vías soterradas del ferrocarril, han abierto o abrirán unas nuevas relaciones entre los ejes norte-sur del centro de la ciudad (principalmente nos referimos a los de la Avenida Juan XXIII y Explanada de la Estación). **Conectado a través de la C/ Eguiluz con el bulevar sobre el soterramiento, reposicionan este solar de la Estación de Autobuses, antaño destino final de casi todo, en un lugar de relevancia urbana en el paso de vehículos y personas hacia la nueva Estación "María Zambrano".**

Por otra parte, **la apertura del nuevo Centro Comercial "Vialia" ha cambiado y establecido nuevos flujos de relación peatonal**, siendo paso obligado de personas que acceden a él desde Cruz de Humilladero, La Unión y otras barriadas del mismo entorno ya descritas. Unido a este proceso de cambios en las relaciones urbanas, nos permitimos considerar las siguientes reflexiones para la propuesta urbanística en relación al **criterio de flujos:**

- La apertura y prolongación de la **C/ Mendivil** permite contemplar **un nuevo eje urbano de relación entre el Barrio del Perchel y Cruz de Humilladero**, desde la C/ Edison y el Pabellón de Exposiciones de RENFE hasta la zona central de equipamientos del Barrio del Perchel, coincidiendo con la nueva apertura de paso prevista entre la iglesia y el lugar donde se reubicará el nuevo Mercado del Carmen.

- Los **accesos realizados en el nuevo Centro Comercial Vialia por C/ Mendivil**, y por tanto, a la Estación del Ferrocarril, **establece también nuevas relaciones peatonales** transversales entre éstos y la Plaza de la Solidaridad a través de la C/ Roger de Flor, donde se situará una estación de metro.

- Respecto al **futuro eje de acceso a la ciudad por el vial que surgirá sobre el soterramiento del ferrocarril** creará nuevas relaciones y movimiento por C/ Eguiluz, que en el cruce de C/ Edison y Mendivil significará un punto singular y una consideración urbana de esta actual parcela de la Estación de Autobuses. De igual modo cabe pensar en el valor de situación añadido que se obtendrá cuando se realice la recuperación del Pabellón de Exposiciones de RENFE que se ubica en dicha confluencia de calles.



Intercambiador intermodal ■



Búsqueda de un nuevo lugar para el espacio público.

Cuando se produzca el traslado de las instalaciones a la explanada de la estación aparecerá **un nuevo vacío urbano que podría satisfacer** por un lado, **las nuevas demandas urbanísticas** que se advierten y derivan de las condiciones de contorno analizadas en el punto anterior, y por otro, aprovechar la situación estratégica en el continuo residencial y comercial entre las barriadas de Cruz de Humilladero, Prolongación, Barriada de la Estación, Perchel Sur y los espacios de ocio e instalaciones de comunicación que se concentran en la estación de trenes de Málaga.

Dentro de estos argumentos, la propuesta para la ordenación urbana de **esta parcela establece como prioridad la concepción de un nuevo espacio público** que articule las distintas zonas urbanas, nexo y encuentro de todos los flujos peatonales advertidos y referencia de los ejes viarios que lo circundan, procurando que en la definición de los aspectos concretos, se eviten conflictos entre ambos.

Desde este punto de vista de su conformación, debemos sopesar **dos aspectos fundamentales en la coordinación entre viarios y recorridos peatonales:**

– Por una parte, la configuración y desarrollo urbano de **la Plaza de la Solidaridad ha supuesto una extensión de la centralidad comercial de la ciudad** desde los ejes de Armengual de la Mota y Alameda hacia la Explanada de la Estación. **Con la apertura del nuevo Centro Comercial Vialia, este eje comercial se ha prolongado aún más** y acorta distancia con el importante entorno comercial de Cruz de Humilladero.

– De otra parte, **el importante cambio que supondrá para esta zona el nuevo eje de desarrollo de la ciudad que surgirá con el futuro vial sobre el soterramiento**, que unirá la Ronda Oeste con el eje de la Explanada de la Estación (primer eje transversal norte-sur de la ciudad), que permitirá la conexión de las principales redes de comunicación viaria metropolitana con la Estación de Ferrocarril "María Zambrano".



Los **nuevos usos y edificaciones** deberán implantarse teniendo en cuenta los siguientes criterios:

1. Considerar estructurante en el entramado urbano la **continuidad de la C/ Mauricio Moro hasta su conexión con C/ Mendivil**, tanto por posibilidades, en su caso, de distribución de tráfico como **por continuidad de recorridos peatonales** y relación entre el Puente de las Américas y el edificio de la nueva Estación María Zambrano.

2. Por el valor de posición argumentado, **los usos preferentes podrían ser residencial y terciario**.

3. Ante estos usos y la relación de paso común entre distintos recorridos de la ciudad, la potencialidad del lugar quedaría asentada con **un nuevo y generoso espacio público donde**, además de servir de encuentro, **pueda emerger la nueva edificación con perspectiva** y referencia virtual desde los distintos ejes que se encuentran en este lugar.

4. Respecto a los ejes viarios que circundan la parcela se proponen como secciones mínimas las siguientes anchuras del viario.

– Eje C/ La Unión - Plaza de la Solidaridad - Armengual de la Mota. Se propone peatonal dando respuesta en las alineaciones de la edificación a la continuidad de la C/ La Unión.

– C/ Mendivil. Sección mínima entre edificaciones igual o mayor a la distancia existente entre la manzana residencial (mc) y comercial (co) y el edificio comercial de la estación.

– Futura avenida del ferrocarril - Poeta Muñoz Rojas- C/ Eguluz. En el tramo de fachada a C/ Eguluz, no debe ser menor a 25 metros de anchura entre edificaciones.

En resumen, del análisis de las determinaciones del Plan General de 2011 **podemos extraer las siguientes conclusiones:**

- El Plan General de Ordenación Urbana vigente, de 2011, **plantea la intervención sobre el suelo de la Estación de Autobuses**, reconociendo dicha actuación **como de gran interés para la articulación de Málaga**.
- Estando el suelo en una trama urbana desordenada, su **transformación debe plantear una coherente ordenación del entorno cercano sin olvidar su posición estratégica** ante las nuevas realidades del entorno y las propuestas del Plan General.
- Es una **oportunidad única para ordenar los flujos de circulación rodada y peatonal**, pudiendo ser lanzadera de la mejora en la movilidad de la ciudad.
- Para poder llevar a cabo esta regeneración urbana **es necesario que se traslade la estación de Autobuses al nuevo intercambiador** bajo la Explanada de la estación. **Dos actuaciones de iniciativa pública íntimamente ligadas en la gestión**, una sin la otra no tiene cabida.
- Resulta imprescindible **fixar los usos de la futura edificación que potencien la actuación**, adecuándose a las nuevas realidades surgidas de la implantación de usos terciarios y comerciales en el entorno.
- La actuación provocara de manera definitiva la **creación de un nuevo ámbito de centralidad ciudadana**.

1.4.- CLAVES PARA EL DESARROLLO URBANÍSTICO.

1.4.1.- ENCLAVE URBANO. ESTUDIO DEL ENTORNO EN EL CONTEXTO ACTUAL.

La Estación de Autobuses de Málaga se inauguró en el año 1985, y se encuentra situada en la intersección del Paseo de Los Tilos y Calle Eguiluz, lindando con la Estación María Zambrano a través de la Calle Mendivil, **en el Distrito de la Cruz de Humilladero**, barrio situado al noreste del Centro Histórico de Málaga. El centro neurálgico del barrio es la plaza que lleva su nombre, de la que parten las principales vías de la zona, entre las que se encuentra el Paseo de Los Tilos que conecta con la Estación de Autobuses. Es **a partir de los años 60 cuando se produce la gran expansión del barrio**.

Su desarrollo urbano hasta configurar la trama que conocemos **surgió de la sustitución del tejido industrial existente por actuaciones residenciales de alta densidad**; algunos de sus entornos más importantes como La Unión y La Pelusa reciben sus nombres como reminiscencia de este pasado industrial.



En cuanto a su morfología, está formado principalmente por **bloques lineales (ordenanza de Ordenación Abierta)** con edificios que alcanzan una altura de entre cinco y siete plantas, tratándose de una zona bastante densa, **150 viv/ha frente a las 35 viv/ha de Málaga**. Su calidad urbana es deficiente, con **un ratio de zonas verdes (1m2/habitante por 7m2/habitante en Málaga) y equipamientos por habitante inferior a la media del municipio**.

Históricamente, su localización entre infraestructuras ha aislado al barrio de otros inmediatamente contiguos, como La Princesa al sur, por las vías del tren o los barrios del oeste por la Avenida Juan XXIII. Además, la Avenida de Andalucía y el río dificultaban su conexión directa con el centro.

La gran transformación del área, aún en fase de desarrollo, surge de la mejora sustancial de la movilidad por el soterramiento de las vías del ferrocarril y la ampliación de la Estación de Ferrocarril de María Zambrano, la construcción del metro de Málaga, y el desarrollo de sectores de planeamiento al amparo de los anteriores Planes Generales que han mejorado sustancialmente las conexiones con el centro de la ciudad, especialmente en el ámbito cercano a la Estación de Autobuses.

Entre estos últimos se encuentran la ejecución del Plan Renfe, la apertura de Calle Eguluz y el puente de Juan Pablo II que posibilita la conexión del barrio con Calle Héroes de Sostoa, la formalización de la Plaza de la Solidaridad, la mejora de las conexiones con la Avenida de la Aurora a través de Callejones del Perchel, y la reurbanización de la Explanada de la Estación y su conexión con el Paseo Marítimo Antonio Machado.

Esta mejora de las infraestructuras ha posibilitado la aparición de nuevos usos, distintos del residencial, **generando una nueva área de centralidad en la ciudad**. En concreto, estos usos son **comerciales en su modalidad de GSM y terciarios**. Como Grandes Superficies de venta Minorista se encuentran el Centro Comercial Vialia (45.456 m2 de uso comercial y de ocio) y Centro Comercial Larios (45.073 m2 de uso comercial y de ocio). Y en los usos terciarios/oficinas destacan los Edificios Eurocom, Indocar, America Plaza y ÑXXI.

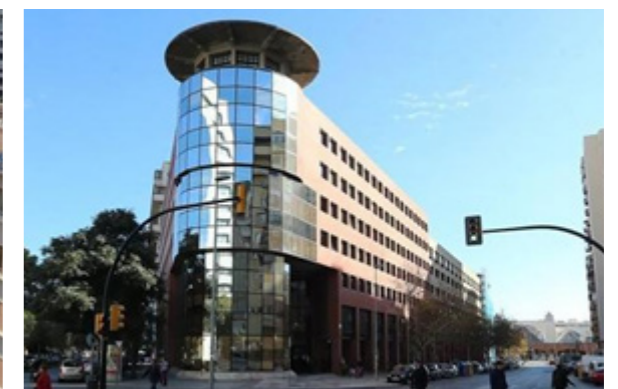
Del análisis del Planeamiento General y sus determinaciones, podemos deducir que **la implementación del uso terciario junto con la creación de espacios de convivencia ciudadana en la nueva parcela de la Estación de Autobuses resulta una alternativa muy a tener en cuenta**; mucho más si añadimos la saturación residencial del entorno, el **traslado de importantes centros de actividad hacia esta nueva área de centralidad de la ciudad** y la necesidad de mejora de las comunicaciones y equipamientos del entorno cercano.

1.4.2.-CONSIDERACIONES SOBRE LA IMPLANTACION DE USOS.

De forma ordenada y paulatina, **la Plaza de la Solidaridad y su entorno se han convertido en una nueva área de centralidad en la ciudad de Málaga**, principalmente relacionada con la mejora de la Estación de Ferrocarril de María Zambrano, la construcción de los Centros Comerciales de Vialia y Larios, y los edificios de oficinas en uso exclusivo que se han implantado cerca de la Estación de Autobuses.

Resulta evidente que **la construcción del nuevo Intercambiador va a suponer una nueva mejora en los sistemas de transporte de personas**, generando un mayor flujo de población hacia esta área de la ciudad, no solo de ámbito metropolitano, sino provincial, regional y nacional. Por este motivo, es importante que **el establecimiento de usos en la parcela sea acorde con el nuevo entorno y potencien la capacidad del área urbana de generar centralidad**.

Entre las determinaciones del Plan General se establece la sustitución del uso residencial por el terciario, apareciendo como alternativo del principal, es decir, sustitutivo de este al 100%. Y parece evidente que **el establecimiento de edificaciones de uso oficina u hotelero, con un tamaño adecuado, pueden suponer motores de la regeneración urbana del entorno**.



1.4.2.1.-ANÁLISIS DEL ACTUAL PARQUE DE OFICINAS EN MÁLAGA.

Málaga dispone del **sexto parque de oficinas de España** en tamaño, por detrás de Madrid (12.475.000 m²), Barcelona (5.650.000 m²), Valencia, Sevilla y Zaragoza. El parque de oficinas de Málaga ciudad **se sitúa ligeramente por debajo del millón de metros cuadrados de superficie bruta alquilable**, comprendiendo tanto edificios ocupados por las diferentes administraciones públicas (unos 300.000 m²) como por entidades privadas (en torno a 610.000 m²). La tasa de desocupación total es inferior al 5% (25.000 m²). Respecto a la tipología, gran parte de la oferta se ubica en **edificios mixtos de oficinas y residencial**, incluso edificios residenciales utilizados en su mayoría como oficinas, por lo que el **número de metros cuadrados disponibles en edificios de uso exclusivo disminuye**.

Esta oferta se concentra en su mayoría en cuatro zonas diferenciadas:

- **Zona 1: Centro Histórico:** Representa el 13% de la oferta de oficinas de la ciudad (80.000 m²) y está compuesto por edificios construidos en su mayoría en la primera mitad del siglo XX, para un uso residencial. A lo largo de la segunda mitad del siglo fueron transformándose en edificios de oficinas o mixtos. Esta zona tradicionalmente ha sido ocupada por **empresas e instituciones con alta necesidad de representatividad**, imagen y apuesta por una localización en el centro, por cercanía a instituciones y organismos oficiales.

Muchos de estos edificios están incluidos en el catálogo de protección del Plan General y son de tamaño mediano o pequeño (menor de 4.000 m²) por lo que presentan limitaciones para adaptarse a la demanda actual, careciendo la gran mayoría de aparcamientos.

- **Zona 2: Áreas perimetrales al Centro Histórico:** Su ámbito abarca la periferia cercana al Centro Histórico, principalmente hacia el Oeste, entorno en el que se sitúa la Estación de Autobuses. Representa el 12% de la oferta de oficinas de la ciudad (70.000 m²) y está integrado por edificios construidos en su mayoría en la segunda mitad del siglo pasado y principios de este para un uso exclusivo de oficinas. **Se trata de edificios públicos y privados dispersos en la ciudad, sin conformar un claro centro de negocios o financiero** como ocurre en otras ciudades.

Es la zona con la mayor demanda por parte de las empresas para su instalación en la ciudad por varios factores: su cercanía al Centro Histórico, la dotación de infraestructuras de transporte público, y por la calidad de los edificios, su funcionalidad, disponibilidad de aparcamiento y condición de uso exclusivo, lo que les permite adecuarse fácilmente a la demanda.

- **Zona 3: Periferia:** Al oeste del municipio, en áreas urbanas de uso característico residencial e industrial (Paseo Marítimo de Poniente, Teatinos, Guadalhorce, etc.), representa el 8% de la oferta de oficinas de la ciudad (50.000 m²). Aun siendo edificios de reciente construcción, **tiene la menor tasa de ocupación** de las zonas aquí descritas, principalmente **porque no hay una masa crítica de oficinas** en el entorno, por lo que proyecta cierta sensación de aislamiento, y por el atractivo que supone como ubicación el Centro Histórico y zona de negocios aledaña.

- **Zona 4: Parque Tecnológico de Andalucía:** Representa el 67% de la oferta total de oficinas de la ciudad (410.000 m²) y lo componen edificios exclusivos de oficinas o mixtos (semi industrial-oficinas) construidos en los últimos 25 años. **Representan la oferta de oficinas más importante de la ciudad**, cubriendo la mayoría de las necesidades de empresas y usuarios. Si bien el PTA es un espacio demandado, tiene **tres importantes limitaciones** que penalizan esta ubicación: **accesibilidad, aparcamiento, y servicios** en el interior y en el entorno inmediato.

Está en proceso de expansión y dispone de suelo para construir más de 150.000 m² de oficinas, además de tener prevista otra ampliación, actualmente en tramitación. Edificios de mejor calidad, de carácter tecnológico, y con una estructura de Parque Empresarial adaptados a la actual demanda de oficinas.

1.4.2.2.-ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE SUELO TERCIARIO EN LA CIUDAD.

Málaga dispone de una serie de fortalezas que la posicionan a nivel autonómico y nacional como un punto estratégico para la implantación de nuevas empresas que demandan de espacios de oficinas de calidad, destacando entre otros su eficiente red de transportes interurbanos (Aeropuerto, Alta Velocidad, Puerto y Carreteras), localización geográfica, crecimiento económico como motor de Andalucía, buen tamaño del mercado local y su posibilidad de acceso a otros mercados, alta calidad de vida, etc.

El Plan General de Málaga determina una superficie de suelo vacante de 1.150.853,62 m² para uso productivo o empresarial, distribuido entre urbano (415.899 m²) urbanizable/urbano en tramitación (39.003 m²) y urbanizable sin tramitación (695.951 m²).

Pero no todos estos enclaves son propicios para la implantación de cualquier empresa; existen unos suelos que entendemos más apropiados para desarrollos terciarios **según las tendencias del mercado, que buscan entornos urbanos** más atractivos para sus empleados y clientes, **cercanos a los centros de ciudad** y espacios lúdicos-comerciales, **accesibles** mediante un buen transporte público que minimice los tiempos de traslado entre trabajo y residencia, **y con suficiente masa crítica de oficinas en el entorno** y que evite transmitir cierta sensación de aislamiento.

Como ejemplo, se ha producido un éxodo de las grandes empresas desde las zonas periféricas de la ciudad hacia los centros urbanos, apostando por ubicaciones fácilmente accesibles, de tal manera que **en el año 2017 el 43% de los traslados de usuarios fue desde el extrarradio hacia al centro de negocios de la ciudad (zona 2)**.

Como hemos dicho anteriormente, Málaga cuenta con unas condiciones muy atractivas para la implantación de empresas nacionales e internacionales: infraestructuras, ocio, calidad de vida, etc., pero dispone de un mercado de oficinas de tamaño medio-bajo. Pero según los expertos (**Oxford Economics coloca a Málaga como la ciudad donde más va a crecer la economía en España en la próxima década**), si la ciudad aspira a ser referente en los grandes mercados de oficinas, debe procurar duplicar su tamaño y alcanzar los 1,5-2 millones de m² de superficie bruta alquilable, principalmente en zonas centro ciudad y perimetrales al Centro Histórico, con previsión de ampliación en zona de periferia.

Son varios los ejemplos de falta de espacios de oficinas en Málaga de edificios en ubicaciones céntricas, con superficies suficientes **para albergar grandes empresas u organismos públicos, como es el caso del traslado de la Delegación del Ministerio de Hacienda y Agencia Tributaria**, que se ha visto obligada a desalojar el edificio que actualmente tiene en Avenida de Andalucía (22.832 m²) para realizar labores de reparación y **que ha tenido que realojar a los funcionarios en cinco ubicaciones distintas**, al no encontrar un edificio que tenga la capacidad suficiente para dar cobijo a todos sus servicios.

O la frustrada posibilidad de implantación en Málaga de la Agencia Europea del Medicamento, promovida por la Corporación municipal según acuerdo de Pleno de 29 de junio de 2016, **con el ofrecimiento explícito de la ciudad a su implantación en las actuales oficinas de la Gerencia Municipal de Urbanismo**, para albergar a sus 800 funcionarios **ante la imposibilidad de encontrar un edificio en la ciudad con capacidades** para recibir tan importante organismo europeo.

En conclusión, el establecimiento del uso terciario como exclusivo en la parcela de la Estación de Autobuses es una gran oportunidad para la ciudad de **permite implantar en la Zona 2**, la más demandada por los mejores operadores de edificios de oficinas, **un edificio con capacidad para albergar uno de los usos más demandados en Málaga**, acentuando la nueva centralidad del área urbana.

1.4.3.-CALIDAD DEL ESPACIO PUBLICO Y TRASPORTE.

Como ya hemos dicho anteriormente, la parcela de la actual Estación de Autobuses se ubica en el barrio de la Cruz de Humilladero, distrito malagueño nacido en los años sesenta con criterios urbanos deficientes entendidos con parámetros actuales. Pero la parcela en cuestión está en la periferia del barrio, y contigua a la Plaza de la Solidaridad y Estación María Zambrano, áreas de nueva creación que han supuesto una mejora sustancial de la ciudad, generando un sinfín de oportunidades, algunas de ellas consolidadas y otras por explorar.

Por tanto, **la pieza urbana que constituye el futuro solar de la Estación** una vez realizado el traslado de esta al Intercambiador modal de transportes, **debe mejorar las condiciones urbanas desde el cuidado al entorno cercano pensando en la ciudad**, de forma que debe constituirse en un espacio vertebrador y articulador de los nuevos flujos de transporte de primer rango en la ciudad que lo rodean. En este sentido, queremos analizar en este apartado los siguientes considerandos:

- La **creación de espacios públicos de calidad** que mejoren la vida de los ciudadanos que habitan en un entorno deficitario de espacios de reunión y comunicación.
- El **tratamiento de los viarios de proximidad** como elementos que deben integrarse en el sistema de espacios **peatonales o semirodados** (calles Roger de Flor y Mendívil).
- **Facilitar a continuidad del viario de primer orden que rodea la manzana** por sus linderos norte y oeste, en concreto Paseo de los Tilos y Calle Eguluz, como parte del eje viario indiciado el Plan General, y que abre un nuevo eje de conexión entre el Centro ciudad y la ronda de Málaga.

1.4.3.1.-CALLE MENDIVIL. CALLE ROGER DE FLOR. ESPACIOS DE ESTANCIA Y PEATONALES.

La Calle Mendivil surge a la espalda del Centro Comercial Vialia, y **nace como continuación del trazado del tramo de calle con el mismo nombre situada en el barrio de El Perchel**, con una clara vocación de dar continuidad a la misma, constituyendo de ese modo **una alternativa de comunicación rodada entre Perchel y Cruz de Humilladero**. Así lo establece el Plan General en su exposición de motivos. Sin embargo, la realidad es que, por diversos motivos, **este objetivo no se ha cumplido** o está resultando muy difícil de cumplir:

- Calle Mendivil está atravesada perpendicularmente por la Avenida de Las Américas en su cruce con Explanada de la Estación; este cruce está semaforizado, y genera en muchas ocasiones **problemas de saturación de tráfico** para los vehículos que circulan por Explanada de la Estación hacia la Plaza de la Solidaridad.

- El motivo principal de esta problemática es que en Calle Mendivil se encuentran las **entradas a la parada de taxis** y bajada temporal de viajeros de la Estación María Zambrano, **así como los accesos a los aparcamientos en sótano del Centro Comercial Vialia** (tanto las entradas como las salidas). Y, además, en la actualidad **es la única entrada de autobuses a la Estación**, circunstancia que quedará solventada con la creación del Intercomunicador modal.

- Además, uno de los accesos peatonales al Centro Comercial con mayor afluencia de usuarios se produce a la mediación de la calle, coincidiendo con la traza de Calle Roger de Flor, lo que produce **elevadas retenciones de tráfico rodado** por el discurrir de peatones **por el paso de cebra que facilita el acceso al centro comercial**.

- Con respecto a **calle Roger de Flor, peatonal que comunica Paseo de Los Tilos con calle Mendivil** frente al paso de cebra anteriormente reseñado, se sitúa la parada de Metro El Perchel. Tiene un **tránsito elevado de personas**, constituyendo un claro eje de comunicación entre la Plaza de la Solidaridad/calle Mauricio Moro Paletto y la Estación María Zambrano.

Ambos viarios se podrían (Mendivil y Roger de Flor), y deberían, **categorizar como viarios de proximidad en el nuevo planeamiento**, y en la medida de lo posible, adoptar las medidas adecuadas para ordenarlos **de manera que el peatón domine sobre el coche. De esta forma, podrían integrarse dentro del espacio público** (plazas y equipamiento) que surjan de la nueva ordenación del futuro solar de la Estación de Autobuses.

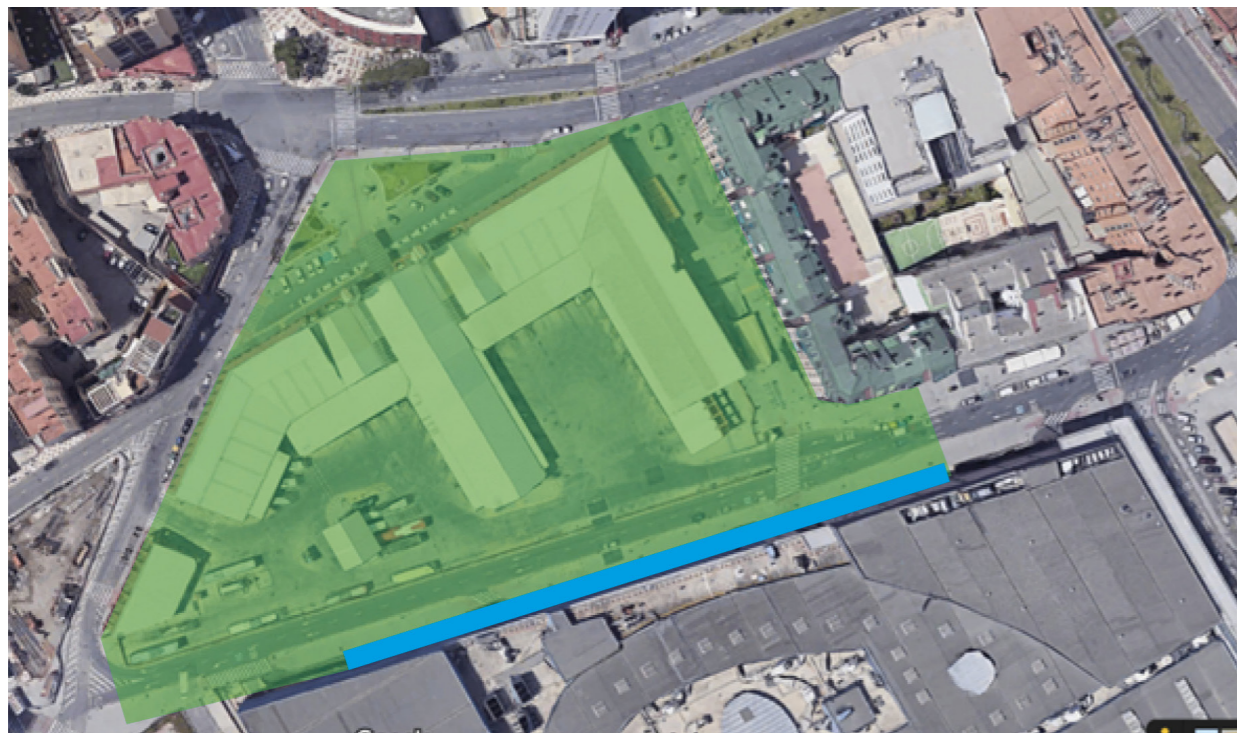


Estamos en uno de los barrios con mayor población y déficit de espacios públicos y equipamientos de Málaga. Desde el Plan General se anuncia **la necesidad de creación de una gran plaza como espacio de relación ciudadana, vertebrador entre lo público y lo privado**. La superficie prevista en la Ficha para el Espacio Público es de 5.440 m², lo que supone el 33% del ámbito del planeamiento.

Pero dadas las carencias del entorno cercano, **debemos plantearnos soluciones que permitan** compatibilizar la implantación de usos lucrativos con **una mayor superficie destinada a usos ciudadanos**. Para ello, el propio Plan General establece la posibilidad de aumentar alturas para liberar suelo; pero además de este supuesto inmediato, debemos introducir **elementos de mejora en la calidad del espacio público**, que de manera resumida podrían ser las siguientes:

- **Eliminación o reducción del tráfico rodado por calle Mendivil entre la Explanada de la Estación y Calle Eguiluz**. Si los accesos del transporte público se eliminan (autobuses y taxis en el nuevo intercambiador modal), se conseguiría reducir el tráfico rodado por calle Mendivil a residentes y accesos al Centro Comercial; respecto a estos últimos, la entrada al sótano se produce al comienzo del vial y podría planearse eliminar la salida en el punto intermedio de la calle, manteniendo la salida cercana a calle Eguiluz y ejecutando la nueva salida planteada en el Plan Especial de RENFE por calle Poeta Muñoz Rojas.

Al quedar calle Mendivil como un viario eminentemente peatonal, **se consigue facilitar sustancialmente la conexión peatonal del Centro Comercial Vialia por calle Roger de Flor**. En ese sentido, debería plantearse el **posible traslado a los bajos del futuro edificio a construir de la estación Metro El Perchel**, liberando el obstáculo visual que esta construcción supone en el centro de la calle.



- Por otra parte, se consigue que gran parte de la fachada "trasera" del Centro Comercial, la que vuelca hacia Calle Mendivil, cobre importancia; en la actualidad, esta fachada del edificio se constituye como un elemento ciego que resta calidad edificatoria al entorno. **Con la peatonalización y reordenación de los accesos rodados a los sótanos del Centro Comercial se darían las condiciones óptimas para** que los establecimientos en planta baja y alta del Centro Comercial podrían abrir huecos y **generar una nueva fachada comercial hacia calle Mendivil.**

Pero también habría que introducir **elementos de mejora y optimización del espacio público.** El Plan General plantea una gran plaza a modo de zona verde como punto de encuentro de los ciudadanos y área de esparcimiento. Deberíamos **introducir en el planeamiento elementos novedosos que nos permitan mejorar la ratio de metros libres y posibilitar la incorporación de equipamientos.** Para ello, planteamos la creación de un **basamento como coexistencia de lo construido y lo común.** Existen ejemplos de intervención urbana, como la Plaza de San Francisco en Sevilla, donde **la construcción de plazas superpuestas conlleva una mayor superficie utilizable del espacio público.** La superficie total del ámbito de actuación de la Estación de Autobuses es de 16.320 m²; aunque parte de este suelo se destina a ampliaciones viarias, la mayoría de su superficie se destina a parcela.

Si desde el planeamiento se establece la obligatoriedad de incorporar en la edificación **un basamento donde se sucedan en altura espacios públicos que alberguen diferentes usos,** conseguimos aumentar sustancialmente los metros destinados a zonas libres, así como la incorporación de equipamientos ciudadanos.

Incorporación de equipamientos públicos. Esta **propuesta de correlación de espacios en altura nos posibilita la construcción a nivel de calle de equipamientos** de ciudad interconectados con el viario peatonal, al que dan sentido y utilidad, **plazas en altura que permiten al transeúnte distanciarse del tráfico rodado,** recorridos peatonales de calidad donde "pasan cosas". Y, además, **este basamento se constituye en un elemento formal y conceptual de transición entre lo público y lo privado,** que se situaría sobre dicho basamento diáfano.

1.4.3.2.-VIALES DE PRIMER RANGO. CIUDAD. CALLE EGUILUZ/ PASEO DE LOS TILOS

La red viaria principal, entendida en clave de ciudad, es aquella que por su intensidad circulatoria y sus características de diseño sirve para posibilitar la movilidad y accesibilidad metropolitana, urbana y entre distritos. Tienen gran capacidad para gestionar tráfico principalmente rodado, y articulan los distritos conectándolos entre sí.

La apertura de **calle Eguiluz** hacia **calle Poeta Muñoz Rojas** y su continuación por **calle Agustín Martín Carrión,** permite la **conexión entre el Paseo de los Tilos y la avenida Juan XXIII,** siempre y cuando se ejecute el vial sobre el soterramiento de las vías del ferrocarril frente a los sectores de planeamiento de Santa Rufina y San Lucas.

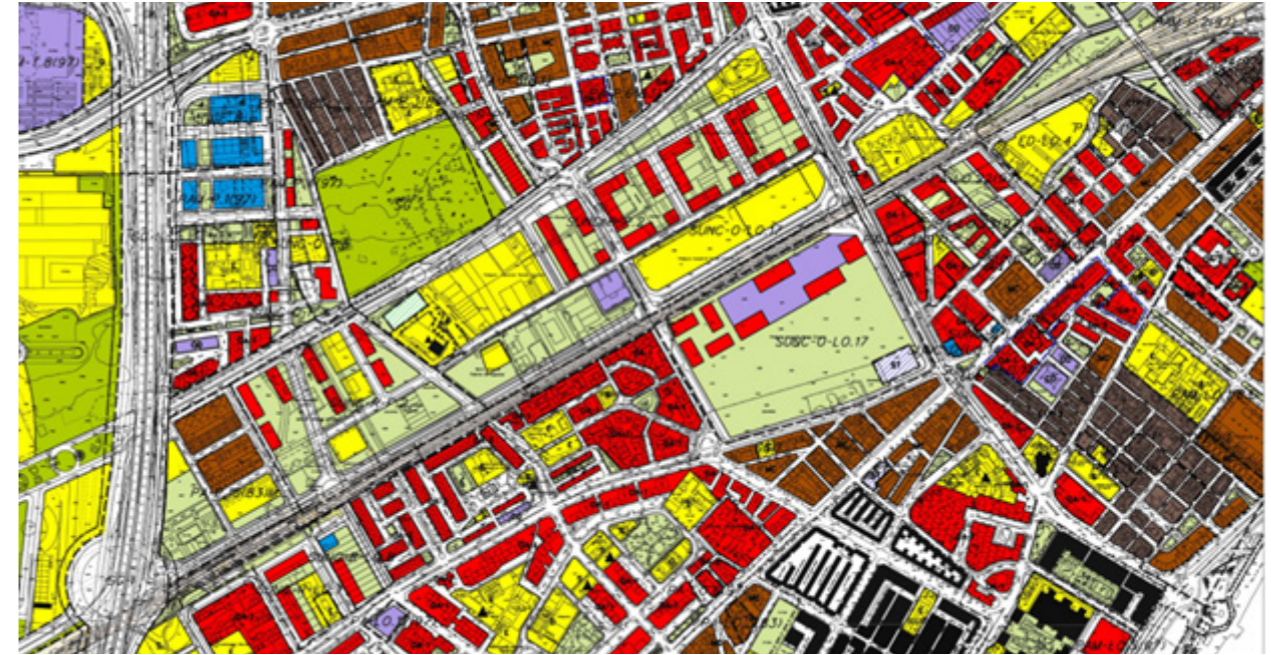
Esta conexión viaria **tendría su continuidad, a través de la Avenida de Adolfo Suarez, hacia la MA-20,** donde el Plan General prevé una nueva **conexión con la Circunvalación de Málaga.** Para ello, es necesario que se desarrollen dos sectores de planeamiento que están muy avanzados en su tramitación: Repsol y la Manzana Verde.



Es evidente que **este nuevo eje viario se constituiría en uno de los más importantes de la ciudad**, de rango principal o primario, **como alternativa a la Avenida de Andalucía o a la Avenida de Ortega y Gasset**. Conecta de manera fácil y rápida el Centro de la Ciudad con el distrito de Cruz de Humilladero, ofreciendo una alternativa de tráfico rodado muy necesaria para Málaga al conectar con la Circunvalación de Málaga.

Ante esta gran oportunidad, es evidente que **el planeamiento de desarrollo de la Estación de Autobuses debe tener en cuenta la categorización y dimensión del viario principal** que circunda la parcela, en concreto la reordenación de Paseo de los Tilos entre Plaza de la Solidaridad y Calle Eguiluz, así como la sección y trazado de esta última. Los objetivos por alcanzar son:

- Determinación de los flujos de tráfico futuro para conseguir **una adecuada sección viaria con capacidad para absorber grandes flujos**.
- Potenciar la **fluidez del tráfico en la conexión con calle Mauricio Moro Paleto**, como eje principal de entronque con este nuevo vial del tráfico procedente del eje norte-sur.
- Soluciones tipo rotonda que sean capaces de permitir la **continuidad del tráfico hacia Paseo de los Tilos**.
- **Redimensionamiento de Calle Eguiluz**, adecuando su sección a los nuevos flujos de tráfico, pasando de ser un viario de segundo orden a un viario principal.



1.4.4.-MEDIDAS DE SOSTENIBILIDAD Y MOBILIDAD.

Cada vez con más asiduidad, se proyectan edificios sostenibles, convirtiéndose este hecho en una demanda cada vez más extendida en los ciudadanos, y no solo en el ámbito de la arquitectura o el urbanismo. Se entiende como **edificio sostenible o sustentable aquel que tiene en cuenta el medio ambiente** y que valora los procesos constructivos, **y el impacto que los edificios tienen en su entorno y en la sociedad**, mejorando su integración al medio ambiente.

En urbanismo, los estudios medioambientales hace tiempo que forman parte obligada del trámite; pero es indudable que, cada vez con más fuerza, **es importante introducir en los criterios de planeamiento determinaciones específicas encaminadas a la consecución de mejoras ambientales**. Entre estas medidas, promovidas por el Ministerio de Fomento en su "Libro Verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información" se encuentran las siguientes:

Reducción del consumo de suelo: este hecho se produce fundamentalmente por el aumento de la relación entre superficie urbanizada y la edificabilidad o densidad. **La búsqueda de la ciudad compacta, donde los equipamientos e infraestructuras no estén sobredimensionados, y mal situados, que evite la dispersión**. Esparcir la ciudad por el territorio conlleva un mayor uso del automóvil, que implica largos desplazamientos que impiden realizarlos en bicicleta o a pie, lo que supone un mayor consumo energético, más contaminación y mayor segregación social y espacial.

La parcela de la Estación de Autobuses se constituye como una rehabilitación urbana en suelo urbano "muy" consolidado, respondiendo claramente a un crecimiento compacto; lo que hay que preguntarse es si la edificabilidad planteada es la adecuada para el uso que parece mas adecuado, el terciario.

Utilización racional de los recursos: Se considera un criterio elemental de sostenibilidad la utilización racional de los recursos; en muchos casos, **la planificación urbana ha fomentado una idea de limitación de la edificabilidad y densidad del territorio**, en muchos casos propiciada por la voracidad de algunos urbanizadores que preconizaban las bondades de los privado frente a lo público. Pero también es evidente, que en algunos casos la fijación de límites ha conducido a la dilapidación de recursos, **llegándose a planear suelos infrutilizados**.

Para conseguir aplicar unos estándares adecuados en cada momento y circunstancia, y fijar unos parámetros de edificabilidad y densidad idóneos, lo aconsejable sería la búsqueda de una tramitación de planeamiento más ágil, menos restrictivo, basado en un conocimiento continuo del medio y de la ciudad a través de una observación permanente. Pero esto parece claramente una utopía; por ese motivo, **y en el caso que nos atañe, en el siguiente apartado pretendemos fijar la edificabilidad óptima a aplicar en el suelo en base a actuaciones de rehabilitación urbana llevadas a cabo en otras ciudades cercanas que han conseguido con éxito regenerar su entorno inmediato y fomentar desde su singularidad un modelo de crecimiento**.

La rehabilitación como mejora de lo existente: Normalmente, se asocia rehabilitación con construcción más que con urbanismo; pero también resulta necesario un **aumento de calidad del entorno urbano construido**. Aunque la realidad es que en muchos casos la línea que separa arquitectura y urbanismo es muy delgada; nadie piensa que la adecuación a los nuevos tiempos de un edificio termina de puertas para dentro y no afecta a su entorno urbano, que cada vez se entiende así como una prolongación del espacio privado habitado.

Entre las medidas que debería de incorporar una intervención de Reforma Interior en el ámbito de lo urbano debería incluirse la **adopción de criterios bioclimáticos** para la urbanización y la edificación, el **fomento de la diversidad, calidad y versatilidad de los espacios públicos** de la ciudad, la **eliminación de las barreras arquitectónicas**, favorecer el acceso de los ciudadanos a los **equipamientos y espacios verdes**, y fomentar **equipamientos adecuados al lugar y cercanos al usuario**.

Complejizar ciudad desde el urbanismo tradicional: La ciudad excesivamente jerarquizada, formada por una sucesión de áreas con sus equipamientos, infraestructuras y dotaciones autosuficientes pero independientes entre sí (crecimiento en árbol) ha quedado obsoleta frente al crecimiento tradicional de la ciudad histórica, donde **se crece generando una estructura flexible y eficiente, adaptada a las necesidades que el tiempo va generando por el uso ciudadano**.

Volvemos al concepto de **la ciudad compacta frente a la fragmentada**. Los distintos equipamientos, los edificios que albergan usos diferentes, las viviendas de clases sociales diferentes no deberían de disgregarse sino mezclarse y distribuirse de forma homogénea por la ciudad, generando un menor coste de desplazamientos, menor consumo de energía, de suelo, etc.

Es imprescindible contar con servicios e infraestructuras dimensionados para que el ciudadano pueda desarrollar sus capacidades, pero también que no se desperdicien ni suelo ni recursos. Por tanto, en la mayoría de los casos será necesario que estándares y densidades cuenten con una horquilla de valores y no exclusivamente con uno de mínimos como hasta el momento.

El transporte como medio sostenible: Existe una tendencia clara en todos los planeamientos generales de **favorecer el transporte público frente al privado**, que claramente lleva aparejado una mejora medioambiental inmediata como es la reducción de la contaminación en las ciudades. Incluso se están llevando a cabo actuaciones coercitivas encaminadas a eliminar el coche del centro de nuestras ciudades.

Pero también es evidente que los ciudadanos necesitan desplazarse en su ciudad de manera eficiente y adecuada a sus necesidades; por ese motivo se hace necesario **potenciar medios de transporte no motorizados o que utilicen energías limpias**; entre ellos se encuentran **la bicicleta, los patines o los vehículos eléctricos**. Pero no olvidemos el peatón; **es imprescindible aumentar el espacio disponible para el caminante, categorizando adecuadamente la red viaria** y generando cada vez más el establecimiento de viarios de proximidad al residente donde coexisten el tráfico rodado y el peatonal de una manera más sostenible, reduciendo la velocidad del primero e incorporando usos estanciales en las calles más próximas a nuestros lugares de trabajo, ocio y residencia.

En la ciudad compacta, **la utilización del subsuelo resulta una buena alternativa para dar respuesta a las anteriores premisas**; y todo ello acentuado con la cercanía del Intercambiador modal en el bajo rasante de la Explanada de la Estación. En el sótano de la futura edificación se pueden plantear soluciones del tipo:

- **Plazas privadas de carácter disuasorio**, donde el usuario pueda aparcar su vehículo y hacer uso del transporte público cercano
- El intercambiador modal permite al ciudadano hacer uso de los transportes de autobuses interurbanos, metropolitanos, el metro y el ferrocarril. En el subsuelo de la futura edificación puede plantearse **un intercambiador de vehículos ecológicos, tales como bicicletas, patines y coches/motos eléctricas**. Y la comunicación entre estos sótanos y el intercambiador es muy sencilla, a través de la estación de metro de El Perchel que discurre enterrada bajo calle Mendívil.
- **Transformación de Calle Mendívil y Roger de Flor en viario de proximidad**, con clara preferencia de peatón frente al coche, incorporando la superficie de este viario al espacio destinado a áreas libres o de esparcimiento.

1.4.5.-NECESIDAD DE MASA CRITICA. ESTABLECIMIENTO DE LA EDIFICABILIDAD

Aunque son dos disciplinas que se complementan y necesitan, existen grandes diferencias entre el Urbanismo y la Arquitectura. Una de ellas es la distinta pervivencia de sus propuestas en el tiempo, siendo lo habitual que la arquitectura sea sustituida periódicamente y que los espacios públicos permanezcan, salvo honrosas excepciones.

En los procesos de renovación urbana, y particularmente en la actuación sobre la trama consolidada, **se actúa ordenando el suelo que por diversas circunstancias ha quedado vacante u obsoleto**. Es el momento de **mejorar lo existente al amparo de las nuevas necesidades sociales, adaptando la ciudad antigua a los requerimientos de la comunidad**. Pero la "rehabilitación urbana" es un proceso complejo, que implican a muchas voluntades que hay que poner de acuerdo. Esto conduce, en ocasiones, a situaciones contradictorias, en las que trazados urbanos antiguos albergan edificaciones modernas poco coherentes con esa base.

Pero también resulta evidente que para poder planificar con sentido es necesario conocer el destino hacia el que tiende la arquitectura que se pretende implantar. **Existen numerosos ejemplos de intervenciones arquitectónicas cuyo resultado a supuesto un incentivo en el desarrollo del ámbito urbano circundante; del análisis de estas intervenciones, podremos establecer una edificabilidad adecuada para que la futura edificación tenga suficiente masa crítica para suponer un hito ciudadano**. Y todo ello siguiendo las determinaciones de sostenibilidad derivadas de la utilización racional del recurso del suelo, para evitar que la planificación los infrutilice o se exceda en el nivel de aprovechamiento.

1.4.5.1.-EJEMPLOS DE INTERVENCIONES DE RENOVACION URBANA.

1.4.5.1.1.-THE GHERKIN. 30 ST MARY AXE, LONDRES

La City de Londres cuenta con un esquema urbano medieval que alberga construcciones muy recientes. Y entre ellas se encuentra *The Gherkin*, 30 St. Mary Axe, una estructura icónica diseñada por *Foster and Partners*, siendo la torre más reconocible al instante de Londres.

Su implantación en La City se realiza sobre criterios de cercanía a los grandes nodos de transporte público, alcanzando grandes beneficios para la ciudadanía; implica la **reducción del transporte privado a favor del transporte público** (reducción de los flujos de tráfico, menor contaminación, minimiza las necesidades de aparcamientos, etc.) y favorece la sostenibilidad al optimizar recursos gracias a la densidad.

Se trata de un edificio perfectamente identificable en el perfil urbano de la City. **Tiene 41 plantas y 48.000 m2 de superficie**, la mayoría de ellos destinados a oficinas. Junto con otros edificios en altura, ha transformado el Skyline de Londres, una ciudad tras los bombardeos sufridos en la segunda guerra mundial quedo devastada y apostó por el mantenimiento de su trama urbana, avanzando en su modelo de ciudad a través de la intervención arquitectónica de calidad.



1.4.5.1.2.- TORRE THE GLORIES (TORRE AGBAR). DISTRITO @22, BARCELONA

La Torre The Glories, más conocida como Torre Agbar, **se ubica** en la Plaza de Les Glories, uno de los enclaves urbanos de mayor interés **en el plan 22@Barcelona, actuación urbanística de gran envergadura consistente en la renovación de las áreas industriales de Poblenou para la creación de un moderno distrito de actividades principalmente terciarias basadas en la innovación.**

Como datos generales, el ámbito de actuación DEL Plan 22@Barcelona es de 1.159.626 m² (115 manzanas del Example), con un potencial total de techo de 4.000.000 m² de los cuales 3.200.000 m² se destinan a actividades productivas. Conocido como una de las intervenciones de rehabilitación urbana más exitosas del urbanismo moderno, **sus claves principales son las siguientes:**

- Se dan dos premisas decisivas iniciales en la posibilidad de transformación del suelo: la **existencia de un gran vacío dejado por los viejos espacios industriales y su ubicación estratégica como espacio central urbano.**
- **Persigue un modelo de ciudad más densa, compacta y equilibrada** a través de la búsqueda de la incorporación tecnológica, con una intensa cualificación del suelo. Para ello, **admite por manzanas un aumento de edificabilidad siempre que la actividad industrial anterior sea sustituida por oficinas** o servicios relacionados con las nuevas tecnologías y el conocimiento. Animar a renovar el urbanismo sin perder la actividad económica, lo que no se hubiese podido conseguir con la recalificación tradicional a residencial.
- **Urbanismo de iniciativa pública**, tiene como **cualidad principal su flexibilidad, sin entrar al detalle desde el origen**, siendo el planeamiento de desarrollo el que define con concreción el espacio y se adapta a las circunstancias.
- Distrito 22@ pretende crear un polo científico, tecnológico y cultural que posicione a Barcelona como referente de la innovación y la economía en el mercado mundial y atraer capitales, **produciendo profundos cambios y sustituciones de los tejidos urbanísticos.**



Con estos mimbres, **Distrito 22@ se ha convertido en una nueva área de centralidad de Barcelona, con una apuesta por la rehabilitación urbana a través de una ciudad más densa, compacta y equilibrada** a la búsqueda de la incorporación tecnológica, posibilitando la implantación de empresas líder y la construcción de edificios singulares.

La zona más interesante desde el punto de vista arquitectónico, donde confluye una arquitectura de primer nivel, se localiza próxima a la avenida Diagonal y a **la Plaza de las Glorias, donde nos encontramos con la Torre Agbar**, diseñada por el arquitecto Jean Nouvel en colaboración con la firma b720 Fermín Vázquez Arquitectos.

Con anterioridad al nacimiento del proyecto de Distrito 22@, a finales de los 80 la Plaza de Las Glóries se entendía como una de las áreas de nueva centralidad de Barcelona, y con los Juegos Olímpicos de 1992 se convirtió en una de las puertas de entrada a Barcelona. Su integración en el proceso de transformación de Distrito 22@ conllevó cambios en su trazado y en los edificios que la conformaban; así, entre los años 1999-2005 se construye la Torre Agbar, modelo y referente arquitectónico del futuro desarrollo 22@.

La Torre Glóries, anteriormente Torre Agbar marca la puerta de entrada al distrito tecnológico de Barcelona 22@. **Tiene 34 plantas sobre la superficie además de cuatro plantas subterráneas para un total de 145 metros de altura. El edificio posee en total 50.693 metros cuadrados de superficie**, de los que 30.000 son de oficinas, 3.210 de instalaciones técnicas, 8.132 de servicios, incluyendo un auditorio, y 9132 de aparcamiento.

1.4.5.1.3.- TORRE SEVILLA.

La Torre Sevilla, proyectada por el arquitecto Cesar Pelli, **con 40 plantas, 180,50 metros de altura y 68.000 m²**, se concluyó en 2015. Recientemente, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio ha otorgado el Premio Andalucía de Urbanismo, que ha recaído en el entorno de Torre Sevilla por haber contribuido a hacer de las ciudades espacios de convivencia a través de la planificación, la "regeneración de áreas urbanas y la participación en el proceso de planeamiento como medio para promover la cohesión social y mejorar la identidad cultural".

El conjunto de la Torre Sevilla, ubicado en la Isla de la Cartuja, dota a la ciudad de un espacio de vanguardia con el objetivo de mantener una actividad que complemente el carácter de **la torre como dinamizador económico con otros usos sociales, culturales y comerciales**.

Su basamento está formado por un podio, con dos edificios con forma de "cintas", que **en sus cubiertas conforman una plaza** con forma alargada **como zona de paseo y recreo, rodeada de locales y equipamientos**. Posee un gran aparcamiento en tres plantas de sótano, con capacidad para 3.026 plazas.



1.4.5.1.4.- TORRE IBERDROLA. BILBAO.

Construida en 2011 y diseñada por Cesar Pelli, **es un hito en el barrio de Abandoibarra**, símbolo actual de la transformación de Bilbao y nuevo foco cultural y de negocios. **Con 41 pisos, 165 metros de altura y 50.000 metros cuadrados sobre rasante**, fue una de las actuaciones más importantes llevadas a cabo en la actuación urbanística denominada Bilbao Ría 2000. Estas actuaciones se dividían en dos tipos bien característicos: el primero de ellos responde a las operaciones propias de una gestión urbanística tendente a obtener el máximo beneficio del desarrollo urbanístico con la intención de generar importantes plusvalías; el segundo responde a las actuaciones para la mejora de determinados entornos de la ciudad sin beneficio urbanístico de carácter económico, pensadas para la creación de espacios urbanos de calidad.

A las primeras responden **las actuaciones de Abandoibarra, entre las que se encuentran la Torre Iberdrola, y que supuso un beneficio de 105.000.000 € para la ciudad**. Es decir, **la determinación de los usos, su intensidad y el equilibrio entre ellos, en esta zona tan significativa de Bilbao, supuso un nuevo Bilbao, hoy ejemplo de transformación urbana**.

Bilbao ha pasado del declive a la regeneración, un proceso que ha ido dejando paso a un nuevo modelo urbano. El motor de este renacimiento ha sido el urbanismo, protagonista absoluto de la dinámica de reconversión física y funcional. Pero el urbanismo de la regeneración es un urbanismo reinventado de grandes infraestructuras y espectaculares proyectos emblemáticos; un urbanismo estratégico e innovador que desplaza la razón reguladora del planeamiento tradicional a un segundo plano para abrazar la lógica de la oportunidad, la viabilidad y la eficiencia.



ANÁLISIS IMPACTO URBANO: TORRE SEVILLA. SEVILLA, ESPAÑA.

ENTORNO 2005



ENTORNO 2019



ANÁLISIS IMPACTO URBANO: TORRE GLÒRIES. BARCELONA, ESPAÑA.

ENTORNO 2003



ENTORNO 2019



ANÁLISIS IMPACTO URBANO: TORRE IBERDROLA. BILBAO, ESPAÑA.

ENTORNO 2006



ENTORNO 2019



ANÁLISIS IMPACTO URBANO: 30 ST MARY AXE (THE GHERKIN). LONDRES, REINO UNIDO.

ENTORNO 1999



ENTORNO 2019



1.5.- EVALUACIÓN DE LAS APORTACIONES Y COSTES DE LAS DIFERENTES SOLUCIONES PROPUESTAS.

El sector SUNC-R-P-11 "Estación de Autobuses" prevé los siguientes usos y edificabilidades:

Usos	Edificabilidad m ² t
Residencial Libre	7.765,38
Residencial Protegido	3.328,02
Servicios Terciarios/Empresariales	10.120,00
Total	21.213,40

Considerando los valores medios de entorno considerado, el valor medio de repercusión en el uso residencial es de 600 €/m²t, el valor de repercusión para vivienda protegida está tasado por normativa en el 15% del valor en venta, por lo que el valor de repercusión de vivienda protegida es de 209,21 €/m²t y el valor medio de repercusión de los usos terciarios, empresariales y hoteleros está en 1.400 €/m²t. Y el valor total ascendería al importe grafado en la siguiente tabla:

Usos	Edificabilidad m ² t	Repercusión €/m ² t	Valor €
Residencial Libre	7.765,38	600	4.659.228,00
Residencial Protegido	3.328,02	209,21	696.255,06
Terciarios/Empresariales	10.120,00	1.400	14.168.000,00
Total	21.213,40		19.523.483,06

SITUACIÓN PROPUESTA

En el análisis realizado en el presente informe se concluye que los usos han de ser más amplios, y considerar los usos residenciales (en sus modalidades coliving y coliving2), el uso comercial, el de equipamiento (en sus modalidades Cultural, Educativo, Asistencia Sanitaria), aparcamiento, Helipuerto; así como que la superficie construida debería estar entre 40.000 y 50.000 m²t sobre rasante y de 65.000 m²c bajo rasante para 2.000 plazas de aparcamiento, de las cuales 600 corresponden a la dotación por usos, según normativa, y 1.400 plazas rotativas. Se prevé una superficie construida sobre rasante de 42.000 m²t distribuida en los siguientes usos y edificabilidades:

Usos	Edificabilidad m ² t
Comercial/Cultural	7.000,00
Hotel	15.000,00
Oficinas	20.000,00
Total	42.000,00

Por lo que considerando los valores medios de repercusión en el entorno la valoración del suelo de la propuesta ascendería al importe:

Usos	Edificabilidad m ² t	Repercusión €/m ² t	Valor €
Comercial/ Cultural	7.000,00	1.400	9.800.000
Hotel	15.000,00	1.400	21.000.000
Oficinas	20.000,00	1.400	28.000.000
Aparcamientos	45.000,00	350	15.750.000
Total	87.000,00		74.550.000

1.6.-SUGERENCIA DE PROCEDIMIENTO PARA INCORPORAR LAS PROPUESTAS AL PLANEAMIENTO URBANO.

5.- SUGERENCIA DE PROCEDIMIENTO PARA INCORPORAR LAS PROPUESTAS AL PLANEAMIENTO URBANO.

Todo lo expuesto hasta el momento y las actuaciones que se proponen sobre el solar que dejará vacante el traslado de la estación de Autobuses al subterráneo bajo la explanada de la estación, siempre bajo un enfoque conceptual, apuntan soluciones e ideas que deben tener soporte legal en el marco del planeamiento general vigente en Málaga.

El PGOU vigente delimita un ámbito de Suelo Urbano No Consolidado, SUNC-R-P-11 "Estación de Autobuses", con una superficie de suelo de 16.318 m²s, una superficie construida de 21.213,40 m²t para los usos de Residencial Libre, Residencial Protegido (VPO) y servicios Terciarios/Empresariales; la altura máxima que plantea la ficha se fija en PB+6 correspondiente a la ordenanza OA-2.

El análisis realizado en el presente informe concluye en que los usos han de ser más amplio, dando cabida a los usos **Residencial**, inclusive el residencial compartido coliving y en su versión coliving2 (compartida joven mayor) y debe estar cubiertos bajo el uso residencial que define el PGOU.

Los usos de **Servicios terciarios/empresariales**, deberían dar cobertura a las nuevas tendencias de espacios de trabajo compartido o coworking.

Los usos de **Hospedaje, Hotelero y Turísticos** deben tener presencia en el espacio que ocupe la edificación, incluso los apartamentos turísticos de reciente aparición en el mercado.

Por supuesto los usos de **aparcamiento** dando respuesta a las nuevas necesidades de los vehículos eléctricos en todas sus categorías, automóviles, motocicletas, patinetes, bicicletas, etc., y prever puntos de recarga de las baterías.

También, dentro de los servicios terciarios, el **recreativo, y hostelería** deben estar presente como complementarios al de hospedaje y turístico.

El **uso comercial**, lo consideramos asimismo indispensable para la prestación del resto de los servicios.

Dentro de los usos de **equipamiento**, el uso **Cultural, Educativo y Asistencia Sanitaria**, deberían poder implantarse en la edificación futura.

Y por último considerando que la edificación en altura es medioambientalmente más sostenible que la edificación extensiva, se puede prever la instalación de un **helipuerto** que permita asimismo su utilización como pista de aterrizaje y despegue de drones.

Consideramos, asimismo, que la superficie construida sobre rasante debe estar entre 40.000 y 50.000 m²t, con una altura máxima de 29+3 plantas.

En consecuencia, estimamos que el procedimiento para poder implantar en el solar de la Estación de Autobuses, la edificación, con las edificabilidad, usos y altura aquí analizadas, debe pasar por una **innovación de PGOU** que delimite un ámbito de Suelo Urbano No Consolidado a desarrollar mediante **Plan de Especial de Reforma Interior, PERI**.

Esta innovación del PGOU, requiere la tramitación de la **Evaluación Ambiental Estratégica**, ante la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, por lo que, considerando la dilatada tramitación ante medioambiente, se debería iniciar el trámite lo más rápidamente posible, dado que deberá contar con resolución favorable con carácter previo a la aprobación inicial de la Innovación del PGOU

PROCEDIMIENTO PARA LA TRAMITACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA, EAE.

- El promotor, presentará ante el órgano ambiental, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento ambiental estratégico que contendrá, al menos, la siguiente información:
 - a) Los objetivos de la planificación.
 - b) El alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
 - c) El desarrollo previsible del plan o programa.
 - d) Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.
 - e) Los efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.
 - f) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.
 - g) La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.
 - h) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
 - i) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, tomando en consideración el cambio climático.
 - j) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.

En el plazo de veinte días hábiles desde la recepción de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, el órgano ambiental podrá resolver sobre su inadmisión por algunas de las siguientes razones:

- 1º Si estimara de modo inequívoco que el plan o programa es manifiestamente inviable por razones ambientales.
- 2º Si estimara que el documento ambiental estratégico no reúne condiciones de calidad suficientes.

La resolución de inadmisión justificará las razones por las que se aprecia, y frente a la misma podrán interponerse los recursos legalmente procedentes en vía administrativa y judicial en su caso.

- El órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, poniendo a su disposición el documento ambiental estratégico y el borrador del plan o programa.

El órgano ambiental formulará el informe ambiental estratégico en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción de la solicitud de inicio y de los documentos que la deben acompañar.

El órgano ambiental, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, resolverá mediante la emisión del informe ambiental estratégico, que podrá determinar qué:

- a) El plan o programa debe someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente. En este caso el órgano ambiental elaborará el documento de alcance del estudio ambiental estratégico, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior.
- b) El plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico.

El informe ambiental estratégico, una vez formulado, se remitirá por el órgano ambiental para su publicación en el plazo de 15 días hábiles al Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental.

En el supuesto previsto en el apartado 3 letra b) **el informe ambiental estratégico perderá su vigencia** y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, **no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación.** En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del plan o programa.

Contra el informe ambiental estratégico no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el plan o programa sometido al mismo.

La falta de emisión del informe ambiental estratégico en el plazo establecido en el apartado 3 en ningún caso podrá entenderse que equivale a una evaluación ambiental favorable.

PLAZOS PARA LA TRAMITACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

Atendiendo a lo establecido en el artículo 39 de la precitada Ley 3/2015, de 3 de marzo, en el plazo de seis meses, debería quedar resuelto el trámite de la Evaluación Ambiental Estratégica.

La realidad es que, siempre atendiendo a los plazos reales de los expedientes que HCP tiene actualmente en trámites, **el plazo para la conclusión de la tramitación de la Evaluación Ambiental Estratégica es de aproximadamente 12 meses, como escenario favorable, suponiendo que no se requiera subsanación de deficiencias y/o presentación de documentación complementaria.**

Y como escenario más probable el plazo de 16 meses, suponiendo que se requiera documentación complementaria.

PROCEDIMIENTO PARA LA TRAMITACIÓN DE LA INNOVACIÓN DEL PGOU.

De acuerdo con el artículo 31 de la LOUA, Ley 2/2012, de 30 de enero, de modificación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, corresponde a la Consejería competente en materia de urbanismo la aprobación definitiva de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, los Planes de Ordenación Intermunicipal y los planes de sectorización, **así como sus innovaciones cuando afecten a la ordenación estructural...**

La innovación tendrá por objeto, en el ámbito del Sector SUNC-R-P.11 "Estación de Autobuses", la definición de los Objetivos, Criterios y Directrices Vinculantes, así como la ordenación por menorizada indicativa con indicación expresa de la edificabilidad máxima (a determinar entre 40.000 y 50.000 m² construidos sobre rasante) y los usos a implantar, con la suficiente flexibilidad para dar cabida a las nuevas demandas de espacios que aparecen con las nuevas tecnologías-

El art. 32 de la citada LOUA, regula la tramitación de la innovación, pasando por los hitos de aprobación inicial por pleno, periodo de exposición al público por un periodo no inferior a un mes, mediante publicación en el tablón de anuncios del Ayuntamiento, Boletín Oficial de la Provincia y prensa.

Una vez pasado el plazo, se resolverán las alegaciones, si las hubiera, y se procederá a la aprobación provisional y posterior remisión a la Consejería competente en materia de urbanismo, que dispone de un plazo de cinco meses para resolver (una vez el expediente esté completo. Dentro del primer mes del plazo para resolver y por una sola vez, se podrá formular requerimiento al Ayuntamiento para que subsane deficiencias o insuficiencias que presente el expediente aportado.

El transcurso del plazo fijado en el párrafo primero de este apartado, sin notificación de acuerdo expreso alguno, determinará la aprobación definitiva por silencio del correspondiente instrumento de planeamiento en los mismos términos de su aprobación provisional, si bien la eficacia de dicha aprobación estará supeditada a su publicación en la forma prevista en esta Ley.

TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL SECTOR SUNC-R-P.11.

De acuerdo con el artículo 14 de la LOUA, Ley 2/2012, de 30 de enero, de modificación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, el PERI a desarrollar en el Sector se ajusta a lo establecido en el apartado c) Establecer la ordenación detallada de las áreas urbanas sujetas a actuaciones u operaciones integradas de reforma interior, para la renovación, mejora, rehabilitación o colmatación de estas.

El PERI, como planeamiento de desarrollo, de las determinaciones fijadas por el Planeamiento superior, PGOU, la tramitación, supone los siguientes hitos:

- **Aprobación Inicial.**
 - Necesita contar con el Informe de Evaluación Ambiental Estratégica Favorable, emitido por el órgano ambiental de la Junta de Andalucía.
 - Necesita contar con los informes favorables, de los distintos departamentos de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga, Planeamiento, Infraestructuras, accesibilidad..., etc.
 - Una vez obtenidos todos los informes favorables, se realiza el informe jurídico y la propuesta para su aprobación Inicial y apertura del plazo de información pública, por la Junta de Gobierno Local.
 - **PLAZOS**
 - **Escenario Favorable:** Que no se requiera documentación complementaria por ninguno de los departamentos que evacuan informe, **4 meses para la aprobación inicial desde la obtención del informe ambiental favorable.**
 - **Escenario más Probable:** Que se requiera documentación complementaria por alguno de los departamentos que informan; **en este caso el plazo sería de 8 meses desde la obtención del informe, para la aprobación inicial.**

- **Aprobación Provisional.**
 - o La aprobación Provisional, se produce una vez finalizado el plazo de la información pública del expediente y previa certificación de la Secretaría de la Gerencia de la exposición al público del expediente y la presentación o no de alegaciones.
 - o **PLAZOS.** Debemos establecer dos escenarios:
 - **Escenario Favorable:** Que no se produzcan alegaciones en el plazo de información pública:
 - En este caso desde la finalización del período de exposición pública, en el **plazo de dos meses**, se evacua el informe de la Secretaría de la Gerencia; una vez evacuado dicho informe en el **plazo de un mes** se realiza en informe técnico y jurídico con **propuesta para aprobación definitiva por el Pleno Municipal, en el plazo de un mes.**
 - **Escenario más probable:** Que se presenten alegaciones, durante el plazo de exposición pública:
 - En este caso, requiere la evacuación de informe de secretaría dando traslado de las Alegaciones, tanto al Departamento de Planeamiento como a la propiedad, para su estimación o no, y en su caso redacción de un documento modificado, que requerirá nuevo periodo de información pública si las modificaciones se estiman estructurales. **Estimamos un plazo de 4 meses más.**
- **Aprobación Definitiva.**
 - o **PLAZOS.** Siguiendo con la coherencia de la estimación de plazos, consideramos dos escenarios:
 - **Escenario Favorable:** Analizado como escenario Favorable en el plazo de la aprobación provisional, es decir, considerando que no se han presentado alegaciones por lo que pasa al trámite de Aprobación Definitiva sin el trámite provisional. **Plazo estimado de 4 meses, para la aprobación por pleno municipal, más dos meses para la publicación de la aprobación definitiva en el BOP de la Provincia.**
 - **Escenario más probable:** En este caso el **plazo estimado es de 6 meses para la aprobación definitiva por el Pleno Municipal, más dos meses para la publicación en el BOP del anuncio de la Aprobación Definitiva.**

1.7.-CONCLUSIONES.

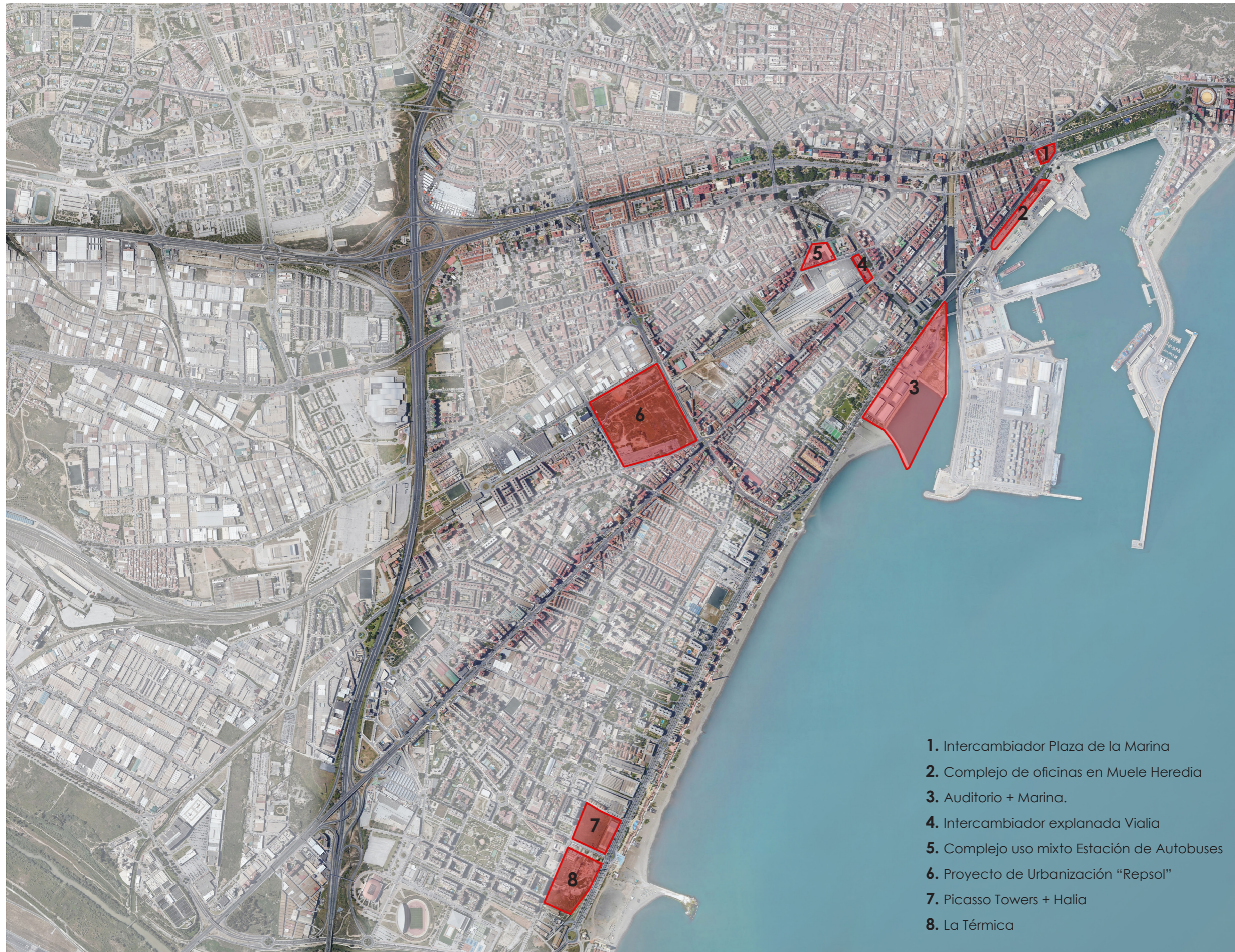
- Tanto el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga de 2009 POTAUM como el Plan General de Ordenación Urbana vigente de 2011 PGOUM, plantean la intervención sobre el suelo de la Estación de Autobuses, reconociendo dicha actuación como de gran interés para la articulación de Málaga.
- Para poder llevar a cabo esta regeneración urbana es necesario que se traslade la estación de Autobuses al nuevo intercambiador bajo la Explanada de la estación. Dos actuaciones de iniciativa pública íntimamente ligadas en la gestión y financiación, una sin la otra no tiene cabida.
- La Estación de autobuses se encuentra en el barrio de Cruz de Humilladero, uno de los más densos de Málaga y deficitario en áreas libres y equipamientos locales. Sin embargo, se sitúa aledaño a la Plaza de la Solidaridad y a la Estación María Zambrano, en un área de nueva centralidad de la ciudad.
- Estando el suelo en una trama urbana desordenada, su transformación debe plantear una coherente ordenación del entorno cercano sin olvidar su posición estratégica ante las nuevas realidades del entorno y las propuestas del Plan General.
- Resulta imprescindible fijar los usos de la futura edificación que potencien la actuación, adecuándose a las nuevas realidades surgidas de la implantación de usos terciarios y comerciales en el entorno.
- La ficha del Plan General establece como uso alternativo (sustituible al 100% del uso principal) el de servicios terciarios, dejando al desarrollo del Plan Especial su compatibilidad. Incluso plantea que el Plan Especial podrá contemplar un edificio de oficinas exento de mayor altura a las propuestas, que se justifique en mayor proporción de los espacios de áreas libres propuesto.
- Si la ciudad de Málaga aspira a ser uno de los referentes en los grandes mercados de oficinas, debe aumentar su parque de los 0,9 millones de m² construidos hasta alcanzar los 1,5-2 millones de m² de superficie bruta alquilable. Y especialmente en la zona más demandada por parte de las grandes empresas para instalarse, que no es otra que el Área perimetral al Centro Histórico, donde se encuentra la actual estación de Autobuses.

- Según las tendencias del mercado, las grandes empresas buscan para su implantación entornos urbanos atractivos para sus empleados y clientes, cercanos a los centros de ciudad y espacios lúdicos-comerciales, accesibles mediante un buen transporte público que minimice los tiempos de traslado entre trabajo y residencia, y con suficiente masa crítica de oficinas en el entorno y que evite transmitir cierta sensación de aislamiento.
- Los viarios adscritos al suelo son de muy distinto rango; es imprescindible la categorización de estos en viario de proximidad (Calle Mendivil y Roger de Flor) y de primer rango (Calle Eguíluz y Paseo de los Tilos). Los primeros, donde el peatón domine sobre el coche, incorporando su superficie al espacio de áreas libres. Y los segundos, generando una continuidad con otros viarios previstos en planeamientos que se encuentran en un estado muy avanzado para generar una alternativa de tráfico rodado a la Avenida de Andalucía o a la Avenida de Ortega y Gasset.
- Es preciso incorporar elementos de mejora y optimización del espacio público, que no solo pasan por un aumento de la altura edificatoria para liberar suelo; además del establecimiento de viarios peatonales, es necesario aumentar la ratio de áreas libres e incorporar equipamientos, con soluciones novedosas como podría ser la construcción de plazas superpuestas y basamentos que incorporen usos ciudadanos.
- Es importante introducir en los criterios de planeamiento determinaciones específicas encaminadas a la consecución de mejoras ambientales. El concepto de la ciudad compacta que busca la reducción del consumo de suelo; la utilización racional de los recursos con el establecimiento de una edificabilidad óptima que sirva para regenerar el entorno inmediato; el aumento de la calidad del entorno urbano con la adopción de criterios bioclimáticos, fomentando la diversidad y calidad de los espacios públicos, aumentando el espacio disponible para el caminante y favoreciendo el acceso del ciudadano al espacio público.
- Es una clara tendencia en todo planeamiento favorecer el transporte público frente al privado, y cada vez está más extendida la utilización de transporte no motorizado o que utilice energía limpia. La utilización del subsuelo resulta una buena alternativa para dar respuesta a estas premisas, donde se podrían plantear la creación de plazas de aparcamiento disuasorio o el establecimiento de un intercambiador de vehículos ecológicos ligado al intercambiador bajo la Explanada de la Estación.
- Es necesario fijar una edificabilidad óptima que facilite la renovación urbana de un suelo que ha quedado vacante u obsoleto y la utilización racional de los recursos que no conduzca a planear suelos infrutilizados. En este sentido, sería razonable establecer, en base a ejemplos de edificios que han supuesto un incentivo para el desarrollo del ámbito urbano circundante, una edificabilidad entre 40.000 y 50.000 m², a determinar con exactitud por el planeamiento de desarrollo.
- Los cambios propuestos en este informe conllevan una tramitación administrativa previa a la intervención para incorporarlas al planeamiento urbano, consistente en Innovación del Plan General cuyo plazo de aprobación en un escenario favorable sería de 16 meses y en un escenario más probable, de 24 meses. Posteriormente, el suelo se desarrollaría mediante un Plan Especial de Reforma Interior, Proyecto de Reparcelación y Urbanización.

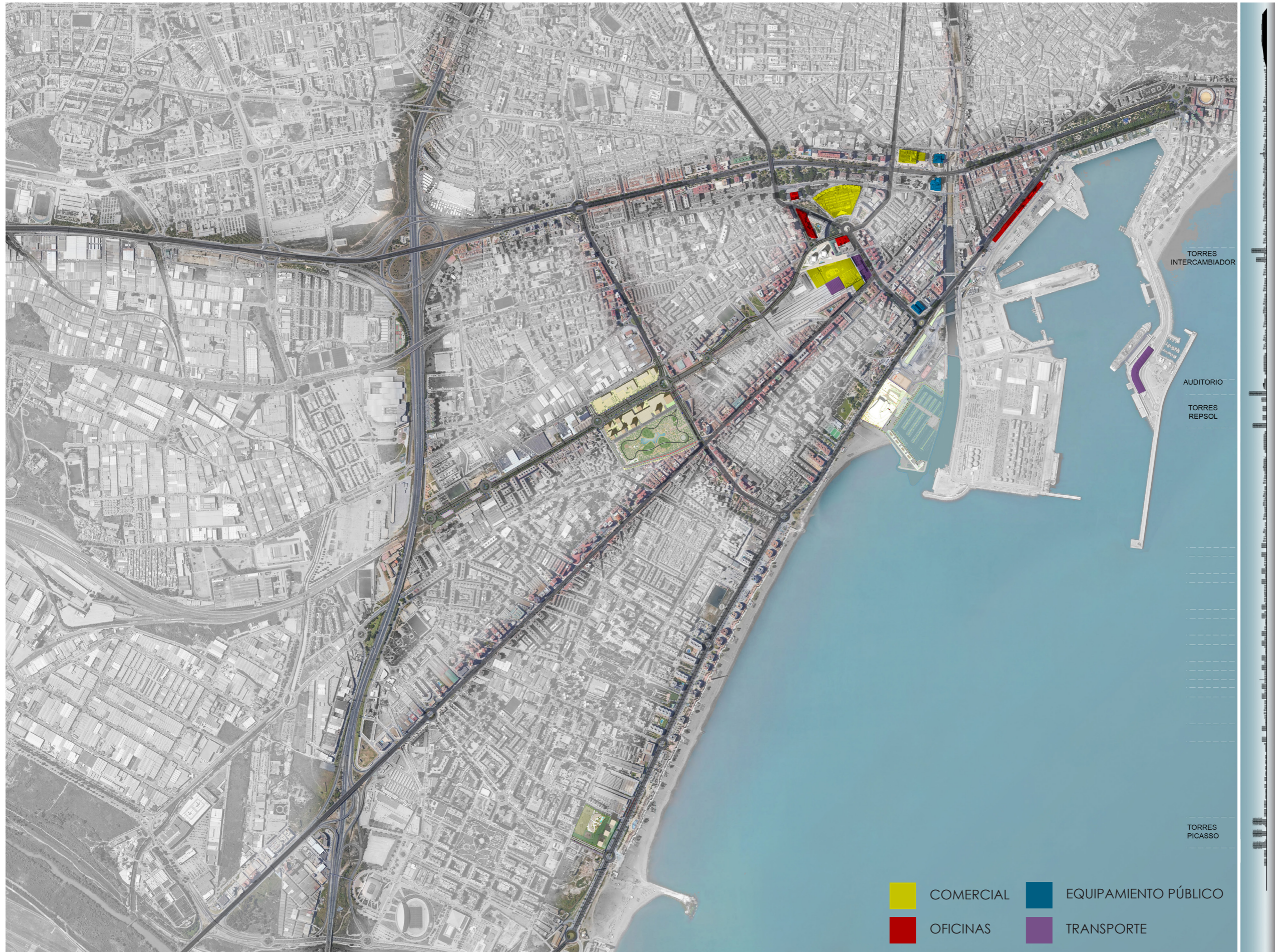
2.- PROPUESTA







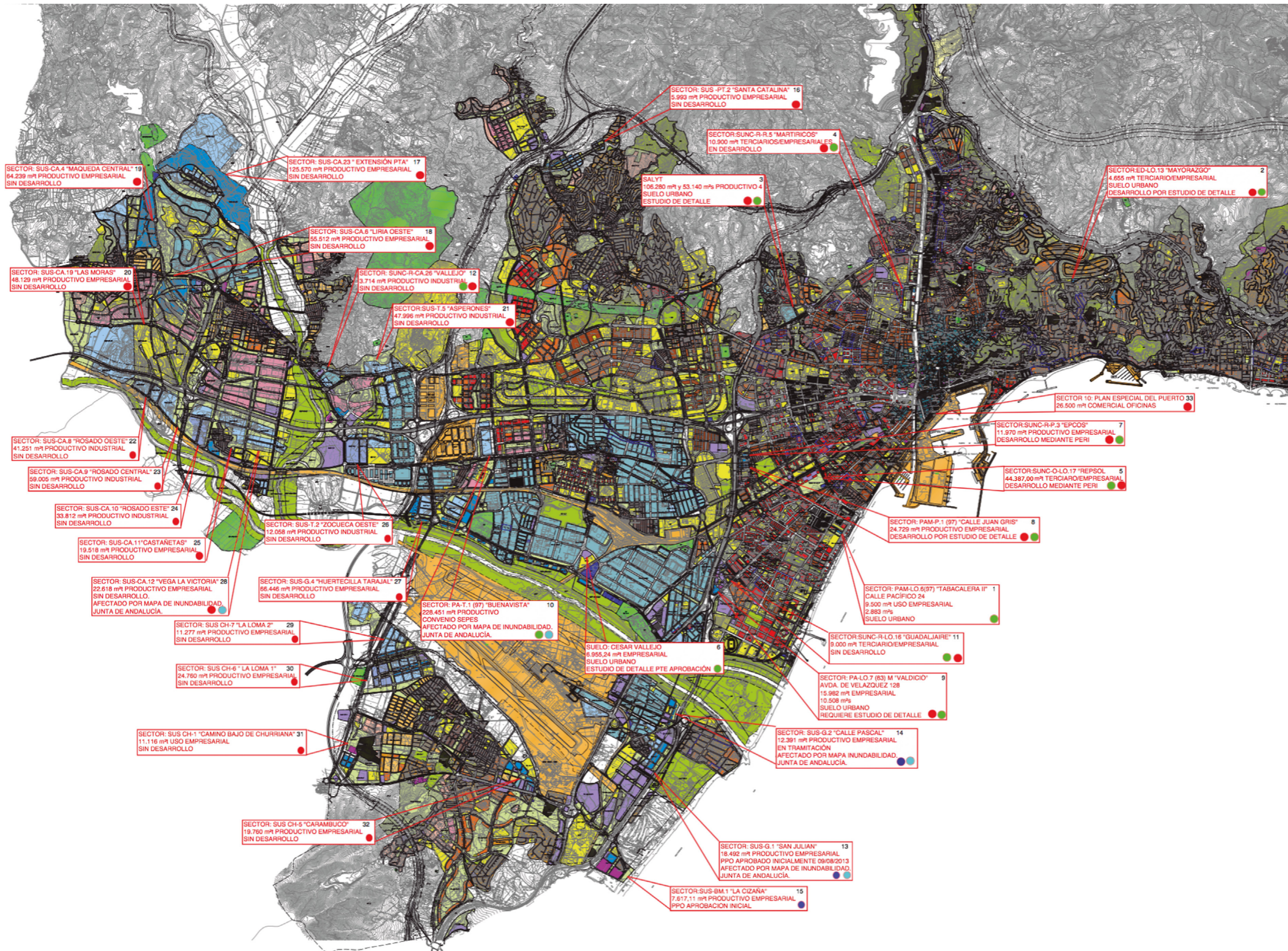
1. Intercambiador Plaza de la Marina
2. Complejo de oficinas en Muelle Heredia
3. Auditorio + Marina.
4. Intercambiador explanada Vialia
5. Complejo uso mixto Estación de Autobuses
6. Proyecto de Urbanización "Repsol"
7. Picasso Towers + Halia
8. La Térmica





- | | | | |
|---|-----------|---|----------------------|
|  | COMERCIAL |  | EQUIPAMIENTO PÚBLICO |
|  | OFICINAS |  | TRANSPORTE |

EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUTURAS



ZONIFICACIÓN DEL PARQUE DE OFICINAS DE MÁLAGA:

1. Zona Centro Histórico
2. Zona Distrito Central Negocios (CBD)
3. Zona Ronda (Periferia)
4. Zona Parque Tecnológico de Andalucía (PTA)

Si Málaga quiere competir a escala europea en materia de negocios y captación de empresas debe tener, al menos, el doble de superficie destinada a oficinas de la actual.

Esta es una de las principales conclusiones del informe Mercado de Oficinas de Málaga que ha sido elaborado por Esa IMF, HCP y Aire Partners.

La liberación de la parcela que ahora ocupa la Estación de Autobuses, entre el paseo de los Tilos y calle Mendivil, ofrece una oportunidad para la creación de un centro de actividades, que contribuya a potenciar el papel de centralidad metropolitana de Málaga.

Su privilegiada ubicación inmediata a la Estación María Zambrano, AVE y Cercanías, y su conexión con el Aeropuerto, mediante servicios frecuentes y rápidos, le confieren unas características únicas y sin parangón con otras ciudades, para la creación de Centro de Negocios, Oficinas, Aparcamientos, Locales Comerciales, Hotel, espacios para coworking y coliving y otras actividades que podrían encontrar asentamiento en un edificio singular en este amplio espacio, con fachada a las calles Medivil, Eguiluz, Roger de Flor y Mauricio Moro que la conecta directamente con la Avenida de Andalucía y la Prolongación de la Alameda, dando cabida a espacios libres públicos para servicio de la barriada colindante.

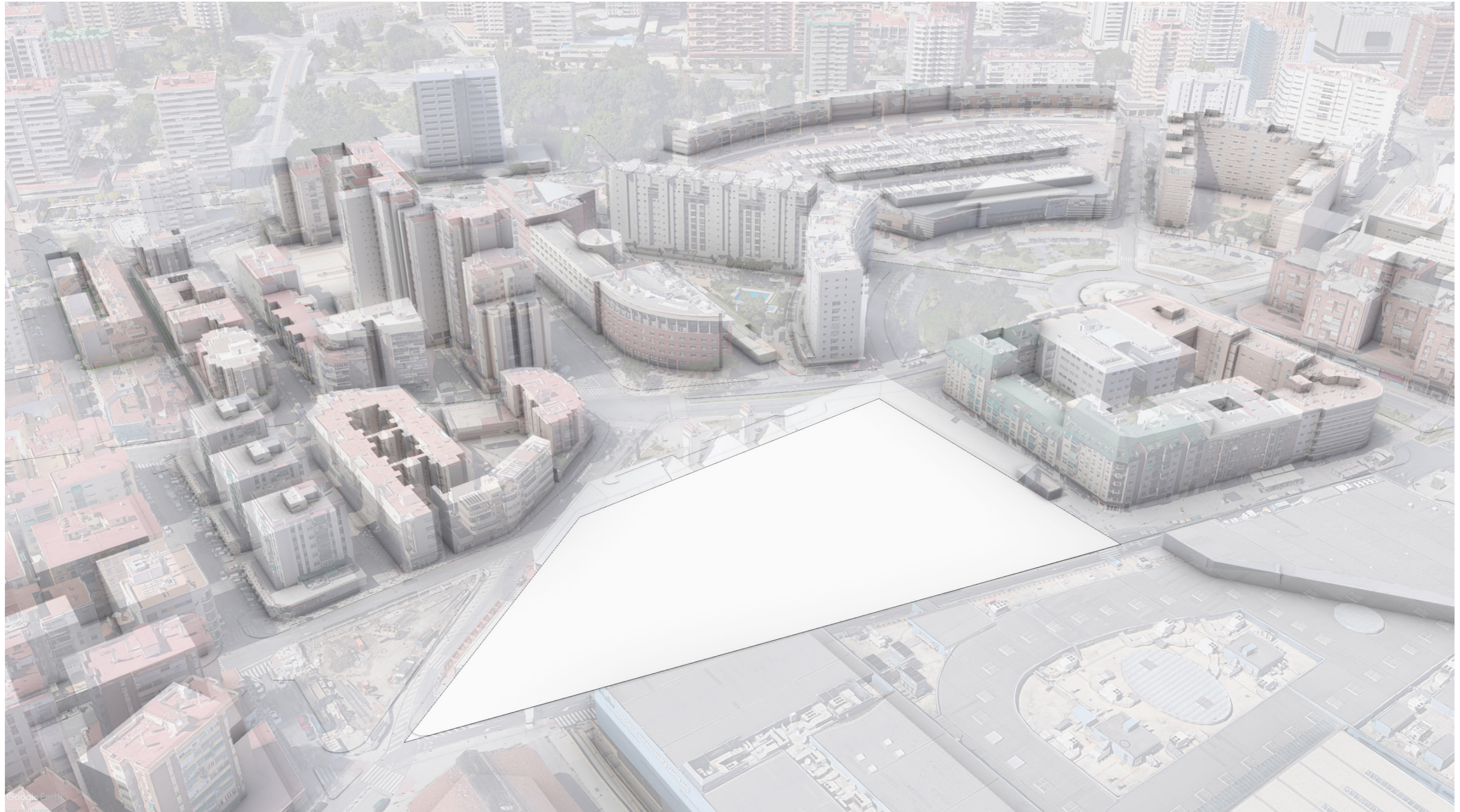
Plano extraído del Plan General de Ordenación Urbanística.
Plano Ordenación General. P.2.1. Calificación, Usos y Sistemas

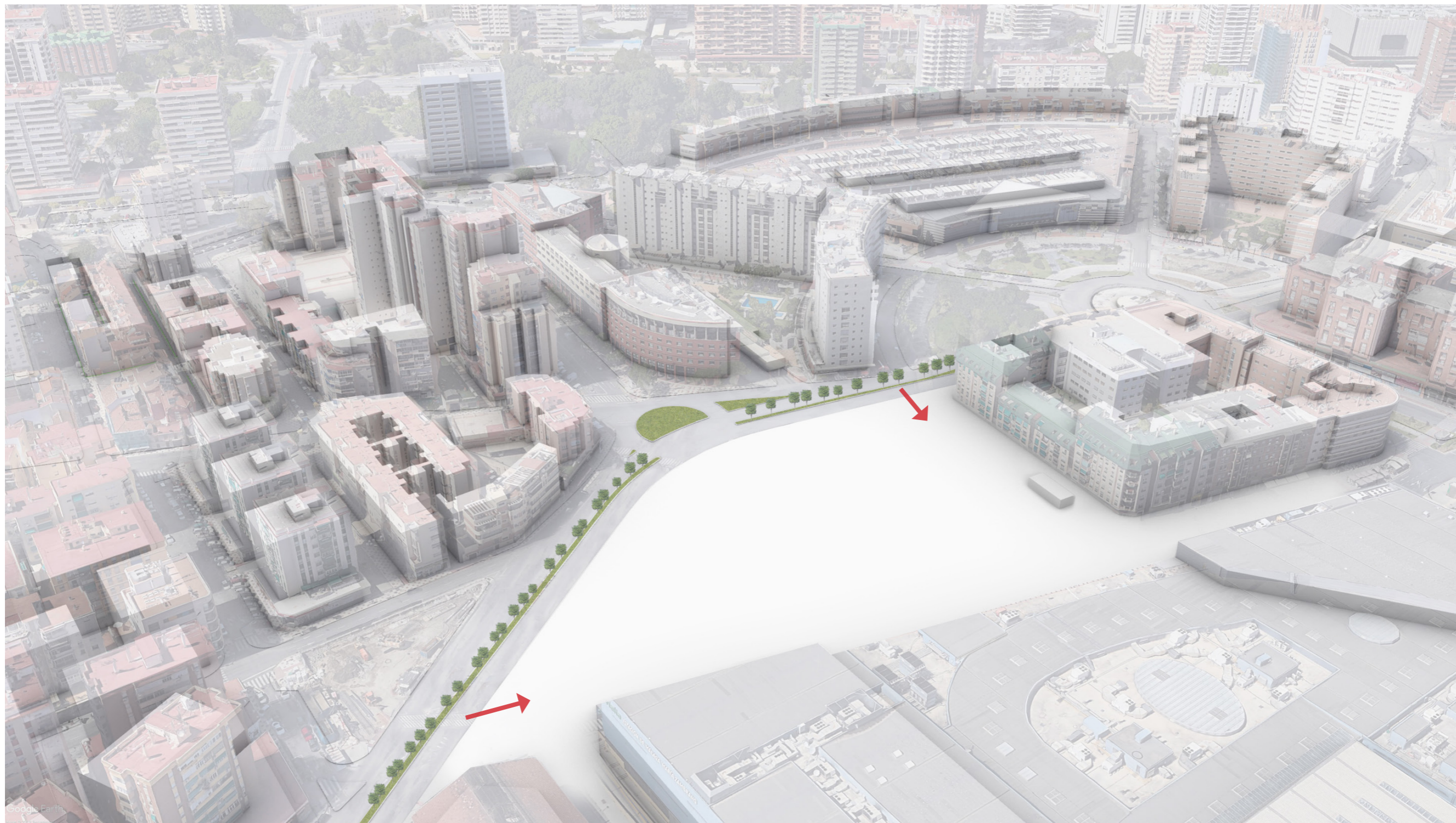
CONCEPTO



Google Earth







INTRODUCCIÓN DE NUEVO VIARIO, LIBERACIÓN DE PLAZA
Y ACCESO A APARCAMIENTO
ÁREA DE INTERVENCIÓN = 19.000 m²

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

Area de Reforma Interior

IDENTIFICACION				
BARRIO	P	HOJA	16 - 17	SUNC-R-P.11 "Estación de Autobuses"

ORDENACION ESTRUCTURAL

Vivienda Protegida % Edificabilidad Residencial	30,00%
--	--------

ORDENACION PORMENORIZADA PRECEPTIVA

Area de Reparto	Uso	Superficie (m2s)	Sup. con Aprov. (m2s)	Suelo Público Asociado (m2s)	In. Edificabilidad (m2t/m2s)	Aprov. Medio UA/m2s	Densidad Viv./Ha
AR.UE.SUNC-R-P.11	Residencial	16.318,00	16.318,00		1,30	1,2548	77,00

OBJETIVOS, CRITERIOS Y DIRECTRICES VINCULANTES

Definir la ordenación y los usos en el vacío que generará el futuro traslado de las instalaciones de la actual Estación de Autobuses al Intercambiador Modal de la Estación.

1.- La ordenación tendrá en cuenta las condiciones urbanísticas que se definen en el apartado 2.4 "Ámbito Litoral Oeste y Prolongación" del Capítulo II titulado "PROPUESTAS PARA LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD" del Título VIII de la Memoria Propositiva. Ateniéndonos al art. 17.2 de la LOUA, las dotaciones incluidas en esta ficha se consideran las únicas reservas necesarias en este ámbito.

2.- Los usos residencial y terciario se consideran alternativos. Será el Plan Especial quien justificadamente determine la proporción más adecuada, destinando el 30% de la edificabilidad residencial a viviendas protegidas. Dicha proporción de usos se justificarán en aras de mejorar la vertebración urbana y caracterizar el nuevo espacio público, generando actividad y continuidad de los ejes peatonales considerados como importantes. El Plan Especial también podrá incluir justificadamente otros usos compatibles, en función de la coherencia con los objetivos propuestos. Las plantas bajas de la edificación se destinarán preferentemente a usos comerciales. Justificadamente, el plan especial podrá contemplar un edificio de oficinas exento de mayor altura a las propuestas, que se justifique en mayor proporción de los espacios de áreas libres propuesto.

3.- Criterios para su desarrollo: La parcela mantendrá la calificación de Sistema General de Comunicaciones hasta que se haga efectivo el traslado de sus instalaciones al Intercambiador modal de la Estación (ver apartado 1.6 "Intercambiador Modal de la Estación" del Título VII de la Memoria Propositiva), a cuyo proyecto se vincula este plan especial. Una vez se produzca el traslado de las instalaciones, el cambio de uso será efectivo mediante la aprobación del Plan Especial de Reforma Interior.

ORDENACION PORMENORIZADA INDICATIVA

Usos	Sup. de Suelo Edificable (m2s)	Superficie de Techo Edificable (m2t)	CP Relativos	Aprov. Objetivo (UAS)	Número de Viviendas	Altura Máxima Nº de Plantas	Tipología de Referencia
RESIDENCIAL LIBRE		7.765,38	1,00	7.765,38	86	B+6	OA-2
RESIDENCIAL PROTEGIDO		3.328,02	0,17	565,76	39	B+6	OA-2
SERVICIOS TERCIARIOS/EMPRESARIALES		10.120,00	1,20	12.144,00		B+6	OA-2
TOTALES:	4.659,00	21.213,40		20.475,14	125		
Aprovechamiento Subjetivo-UAS	18.427,63	Excesos / Defectos Aprovechamiento - UAS		10% Cesión Aprovechamiento - UAS			2.047,51
Dotaciones							
Espacios Libres		Educativo		S.I.P.S.		Deportivo	
m2s	% Suelo Total	m2s	% Suelo Total	m2s	% Suelo Total	m2s	% Suelo Total
5.440	33,34%						
				Totales	m2s	% Suelo Total	
				Dotaciones	5.440	33,34%	
				Viario			
				m²s dotacional/100m²t residencial 49,04			

CRITERIOS NO VINCULANTES

OTRAS DETERMINACIONES

CONDICIONES DE PROGRAMACION

El Programa de Actuación del Plan Especial se adecuará a los plazos de ejecución de la futura estación intermodal y estará condicionada al efectivo traslado de las instalaciones de Estación de Autobuses.

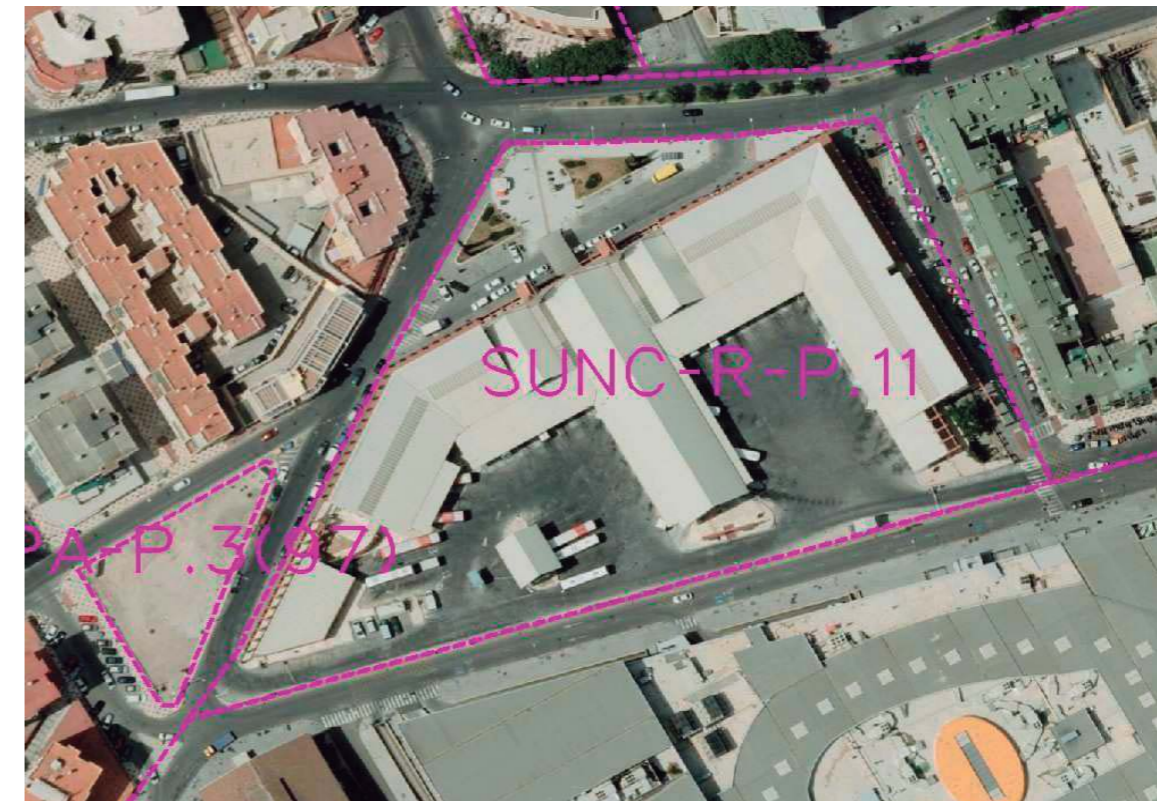
CARGAS COMPLEMENTARIAS

Contribuirá a la urbanización de los Sistemas Generales y a las obras contenidas en el Plan Especial de Infraestructuras Básicas y Equipamiento en la forma e importe que se determine.

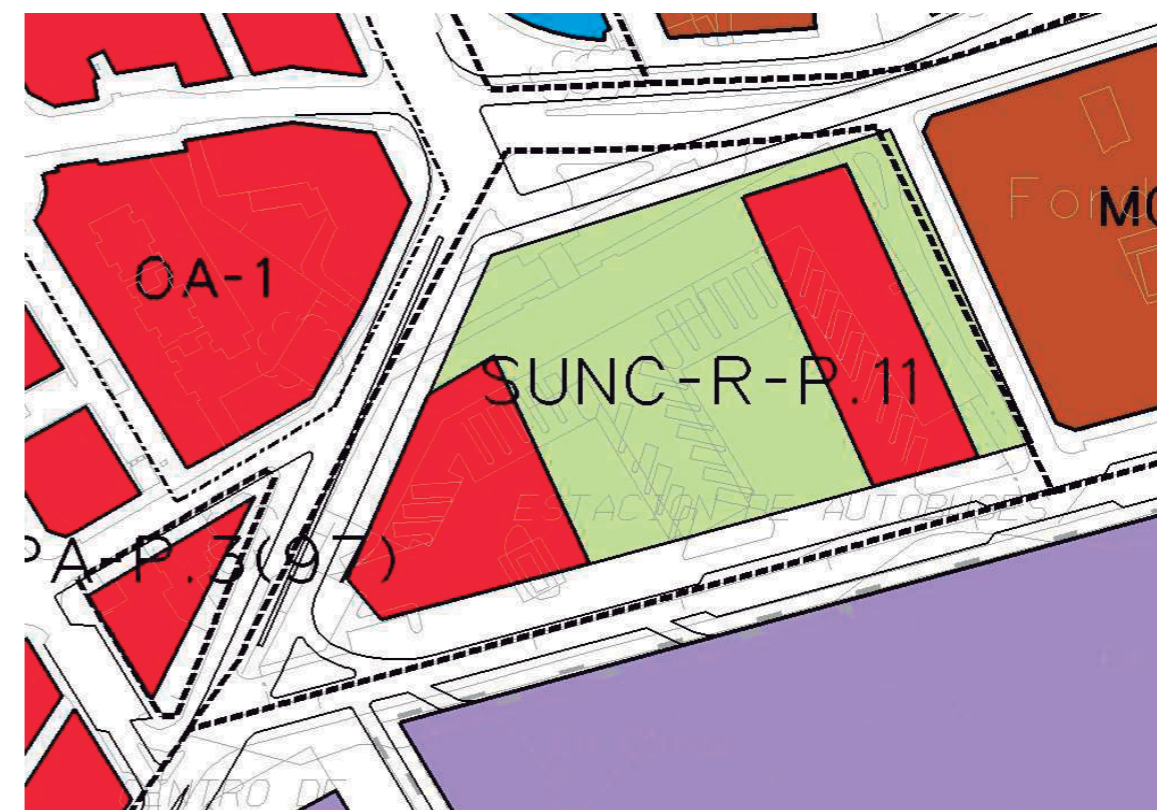
CONDICIONES DE GESTION Y AFECCIONES

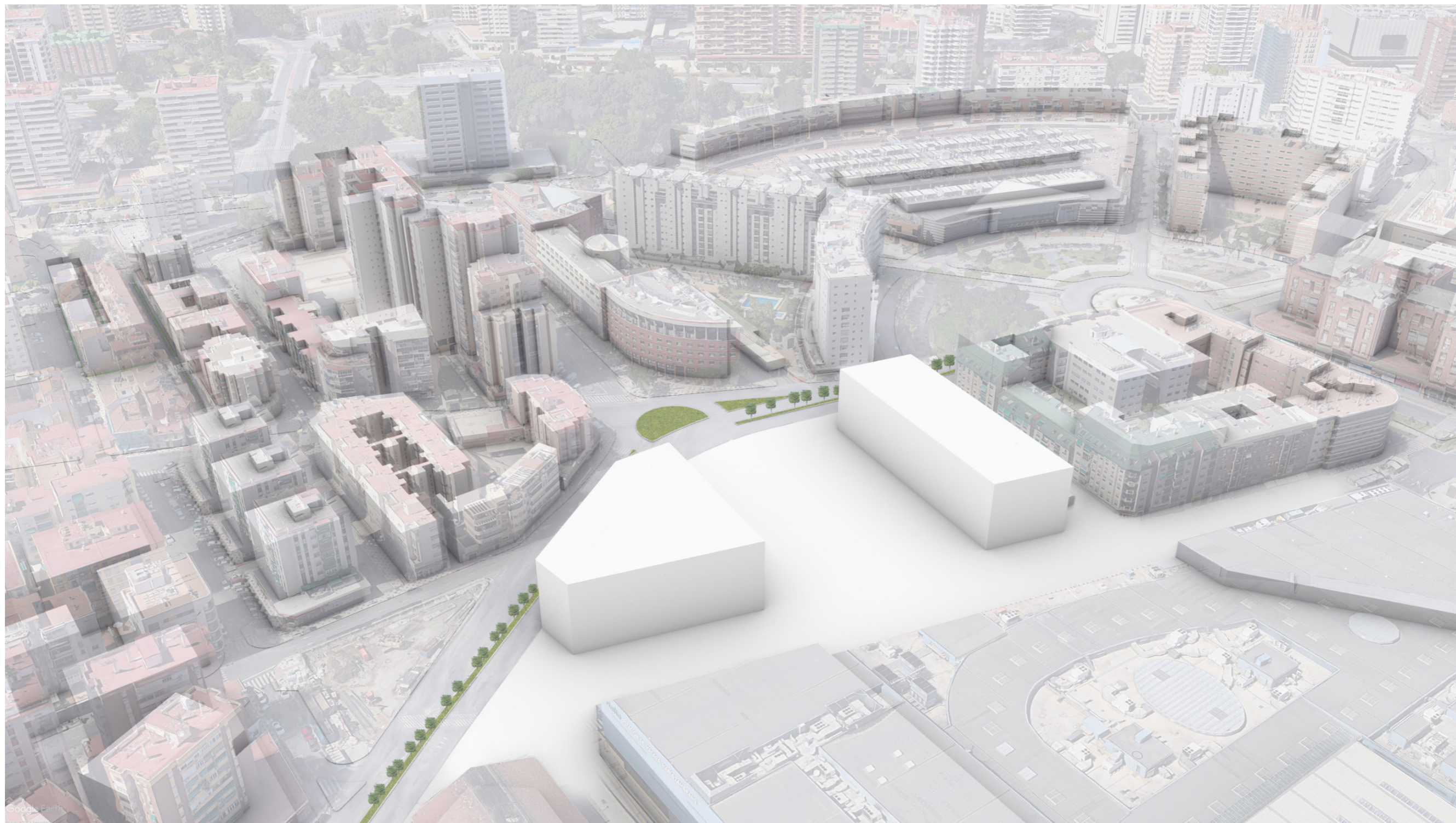
DESARROLLO Y GESTION		CONDICIONES PARA LA ORDENACION: AFECCIONES PRINCIPALES			
INSTRUMENTO DE DESARROLLO:	PERI	ARQUEOLOGICA:	---	CARRETERAS:	---
UNIDAD DE EJECUCION:	UE.SUNC-R-P.11	VIA PECUARIA:	---	AERONAUTICA:	---
EJECUCION:	COMPENSACION	HIDRAULICA:	---	COSTAS:	---
				IMPACTO	---
				AMBIENTAL:	---

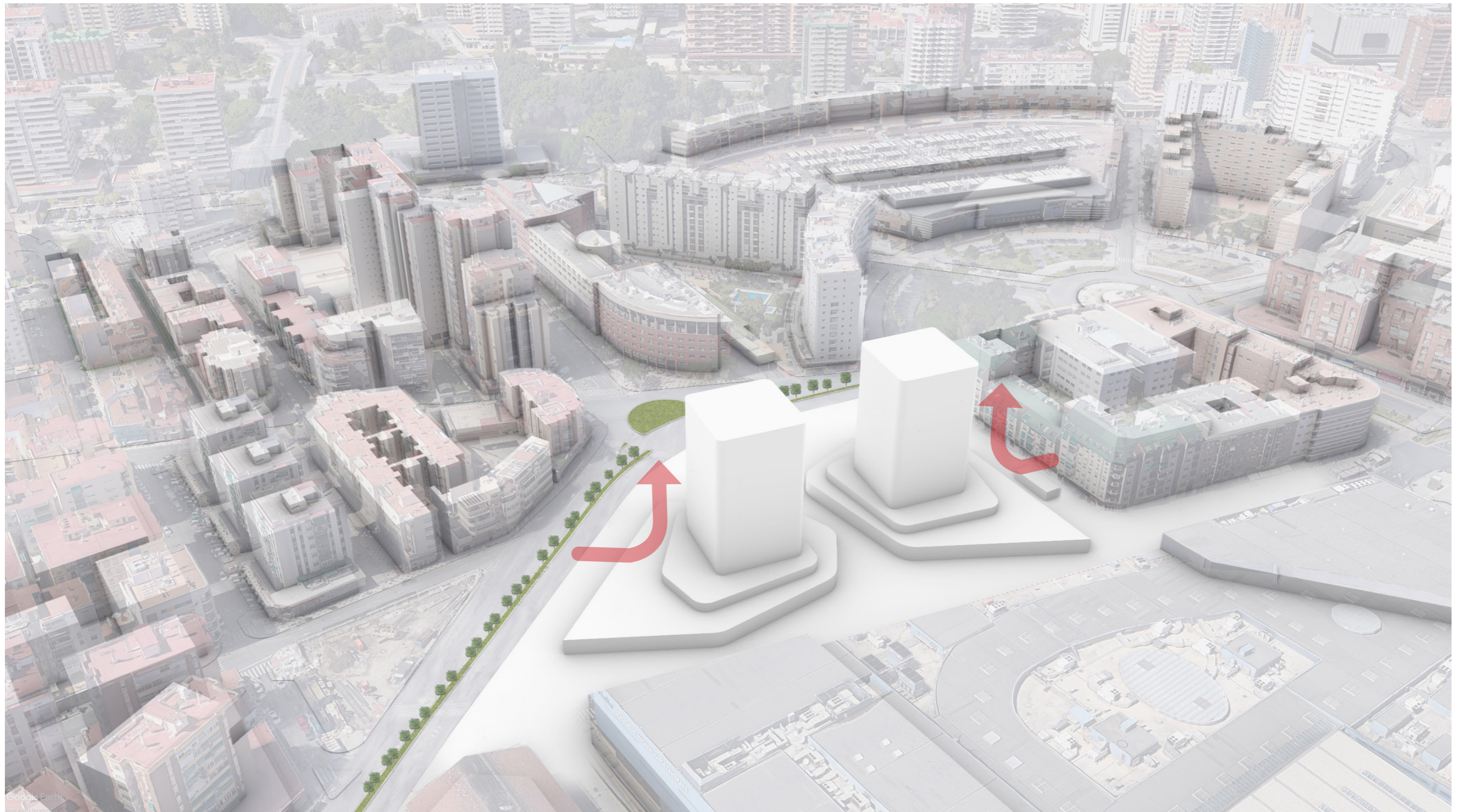
Identificación y Localización

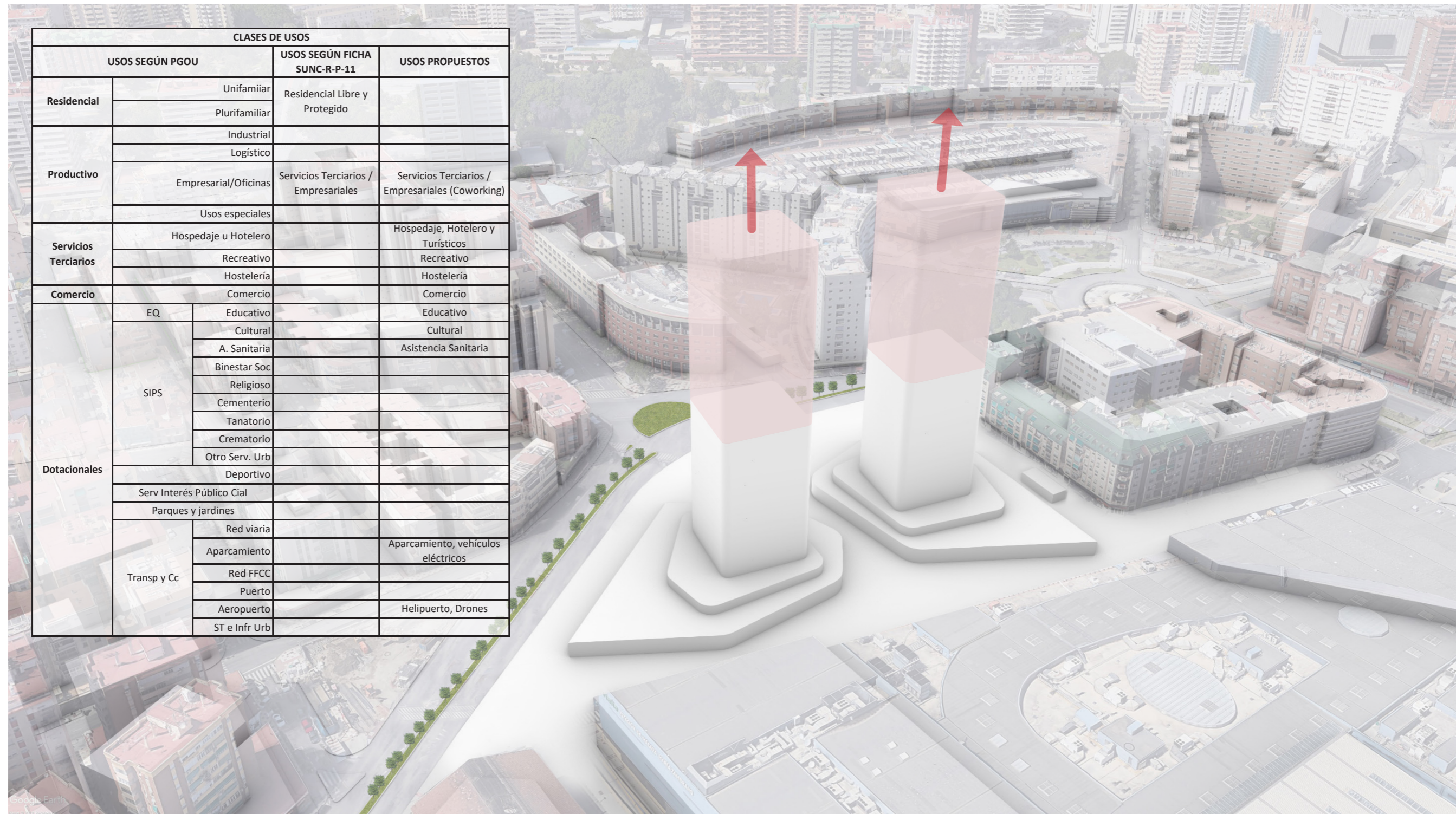


Ordenación Pormenorizada Indicativa

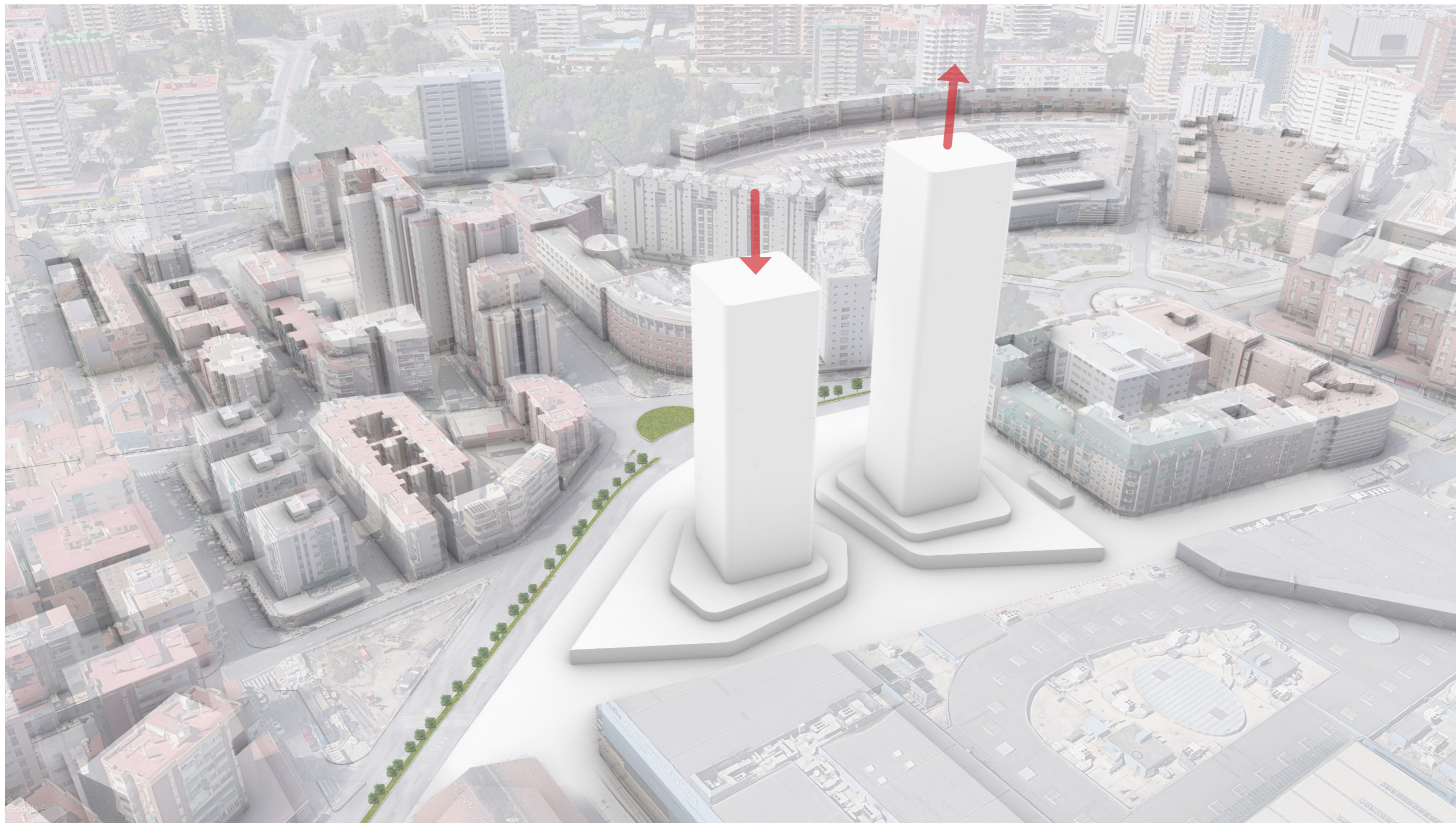




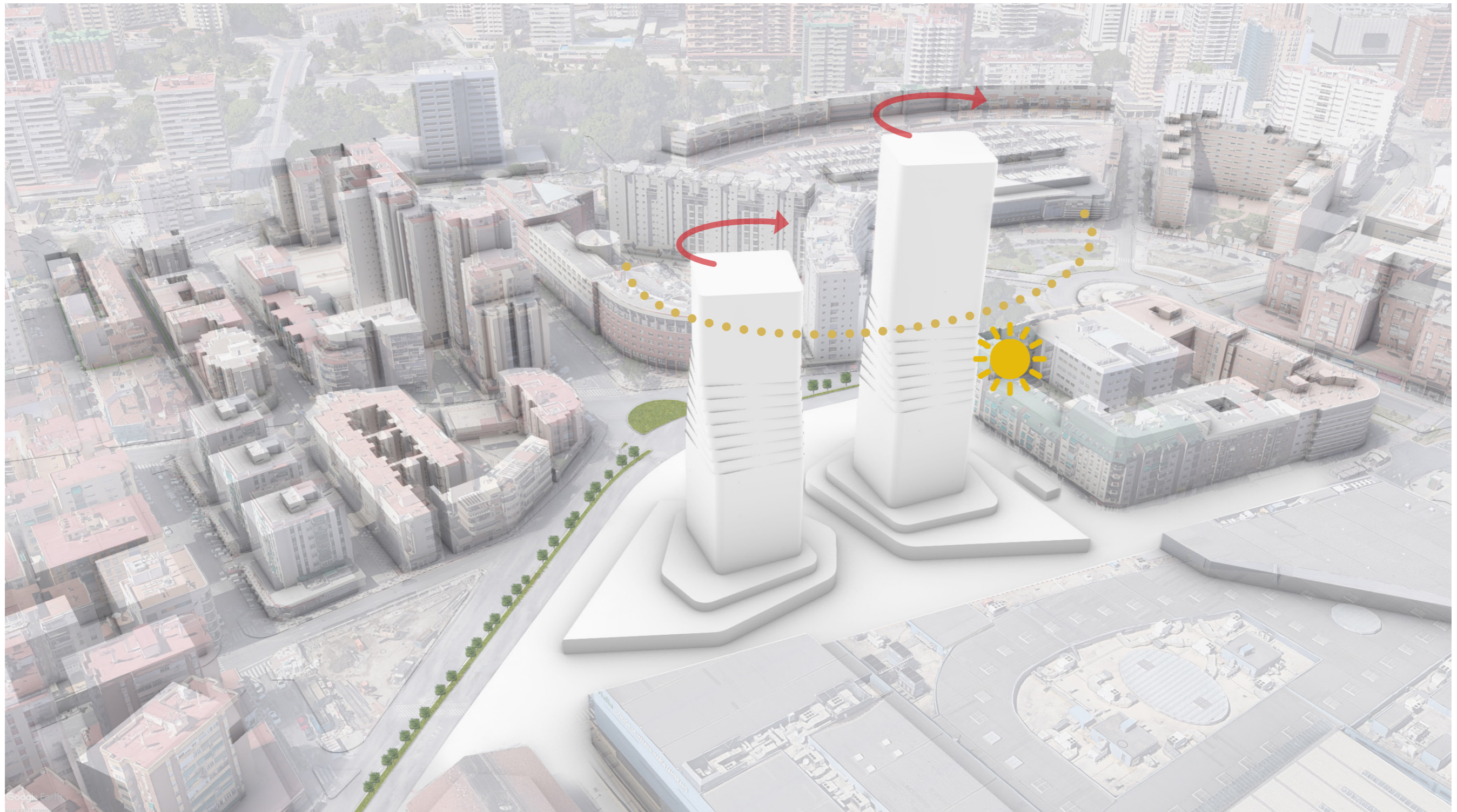


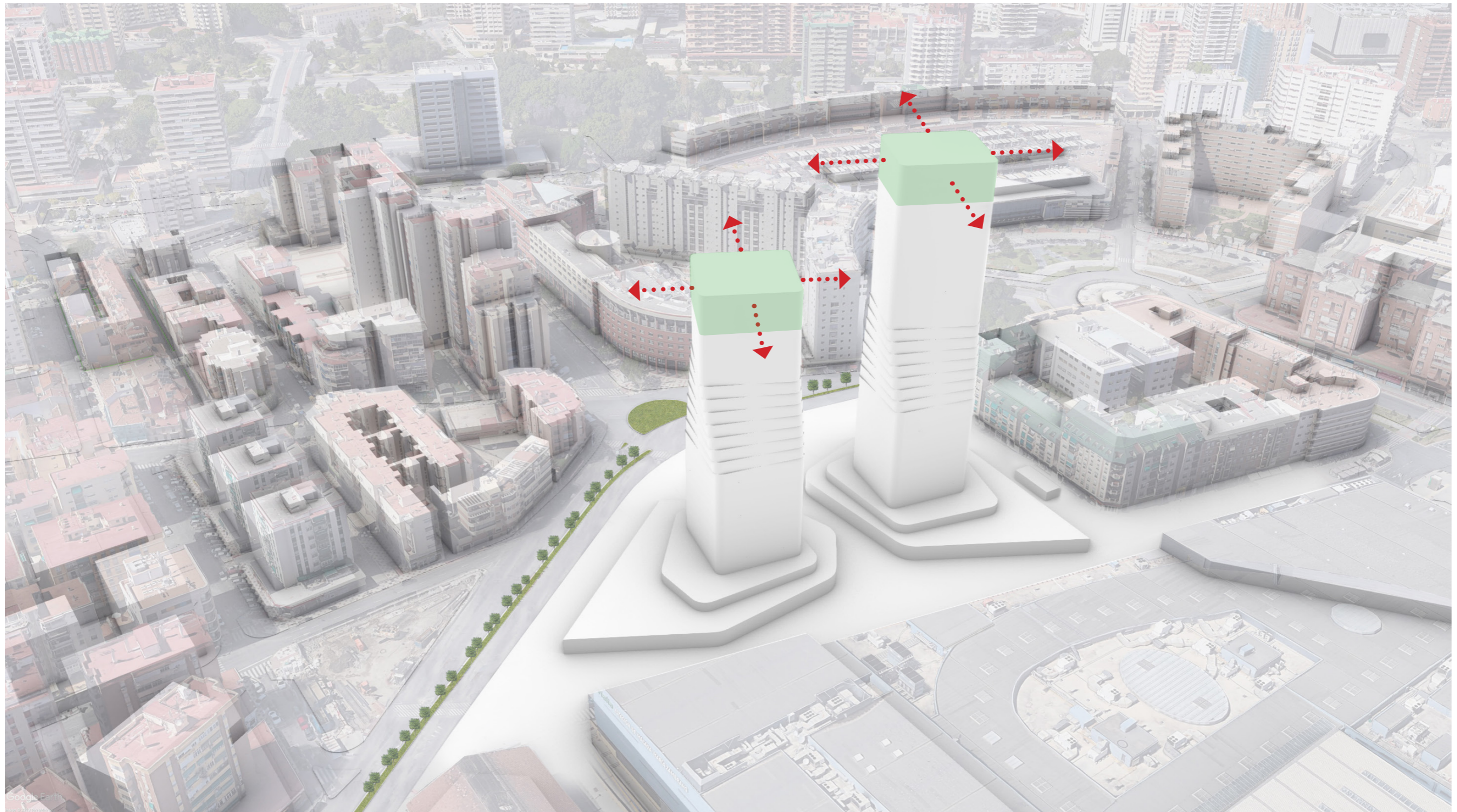


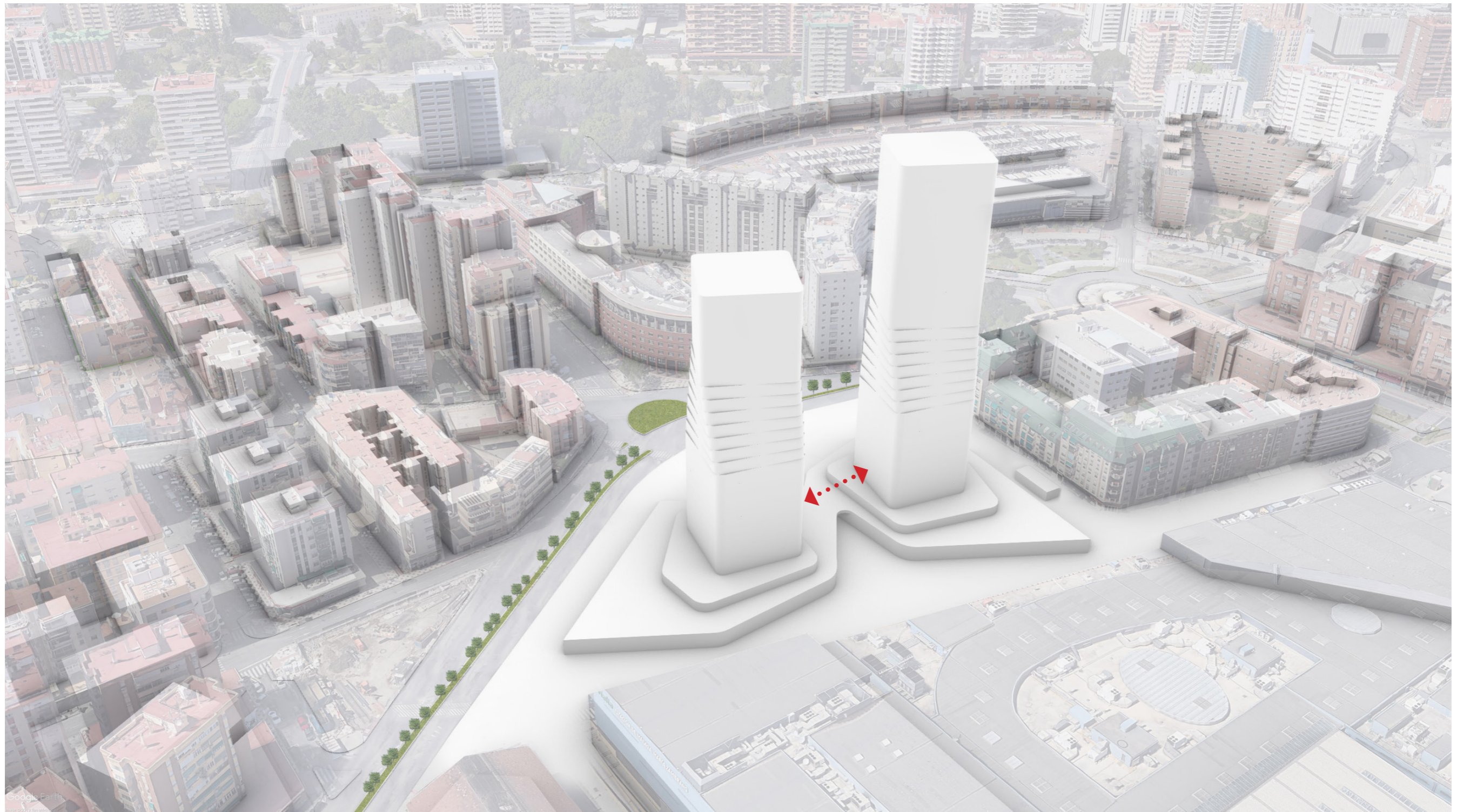
PROPUESTA DE PROGRAMA PARA EL PROYECTO
 SUPERFICIE SOBRE RASANTE = 40.000 ~ 50.000 m2t
 SUPERFICIE BAJO RASANTE = 65.000 m2t

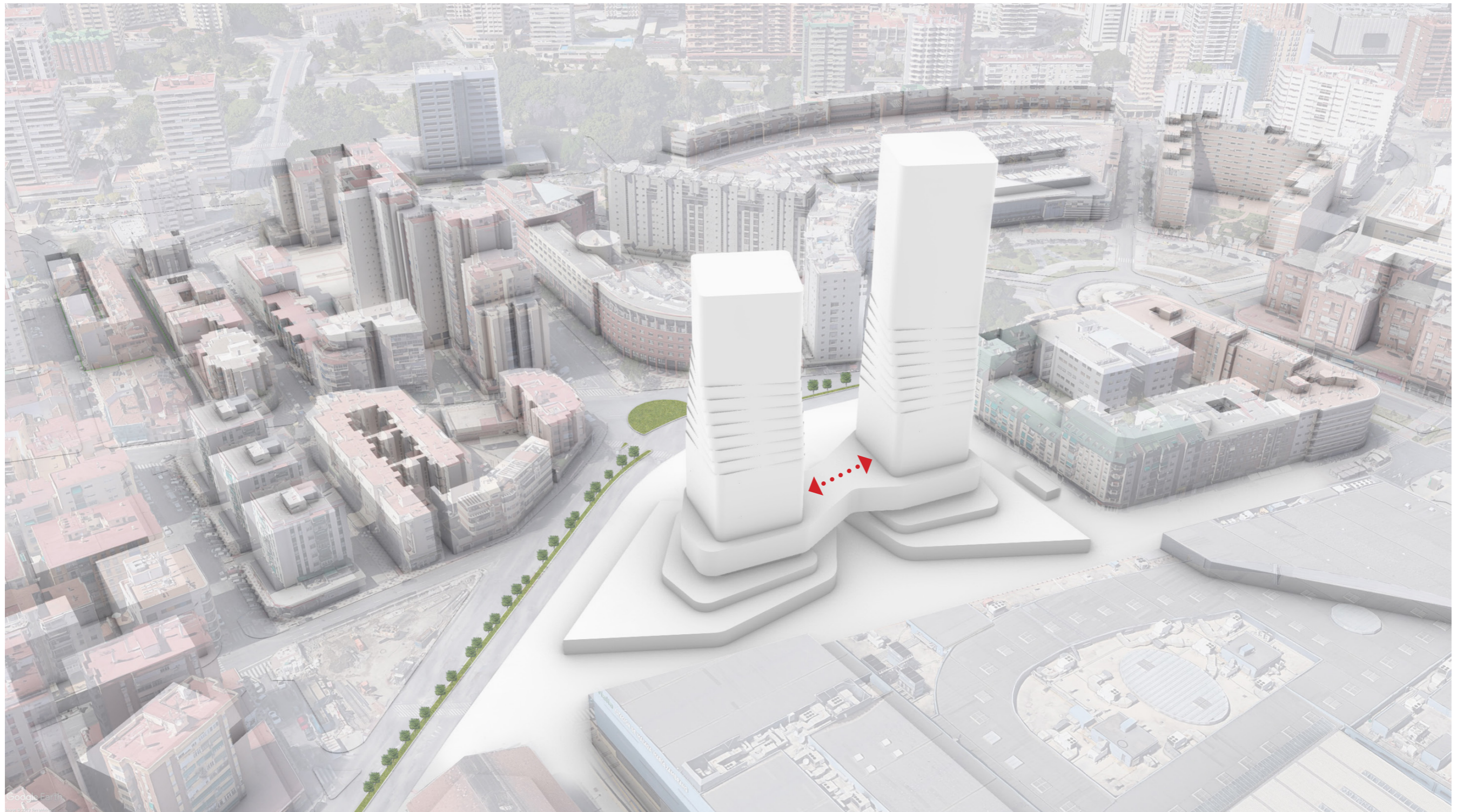


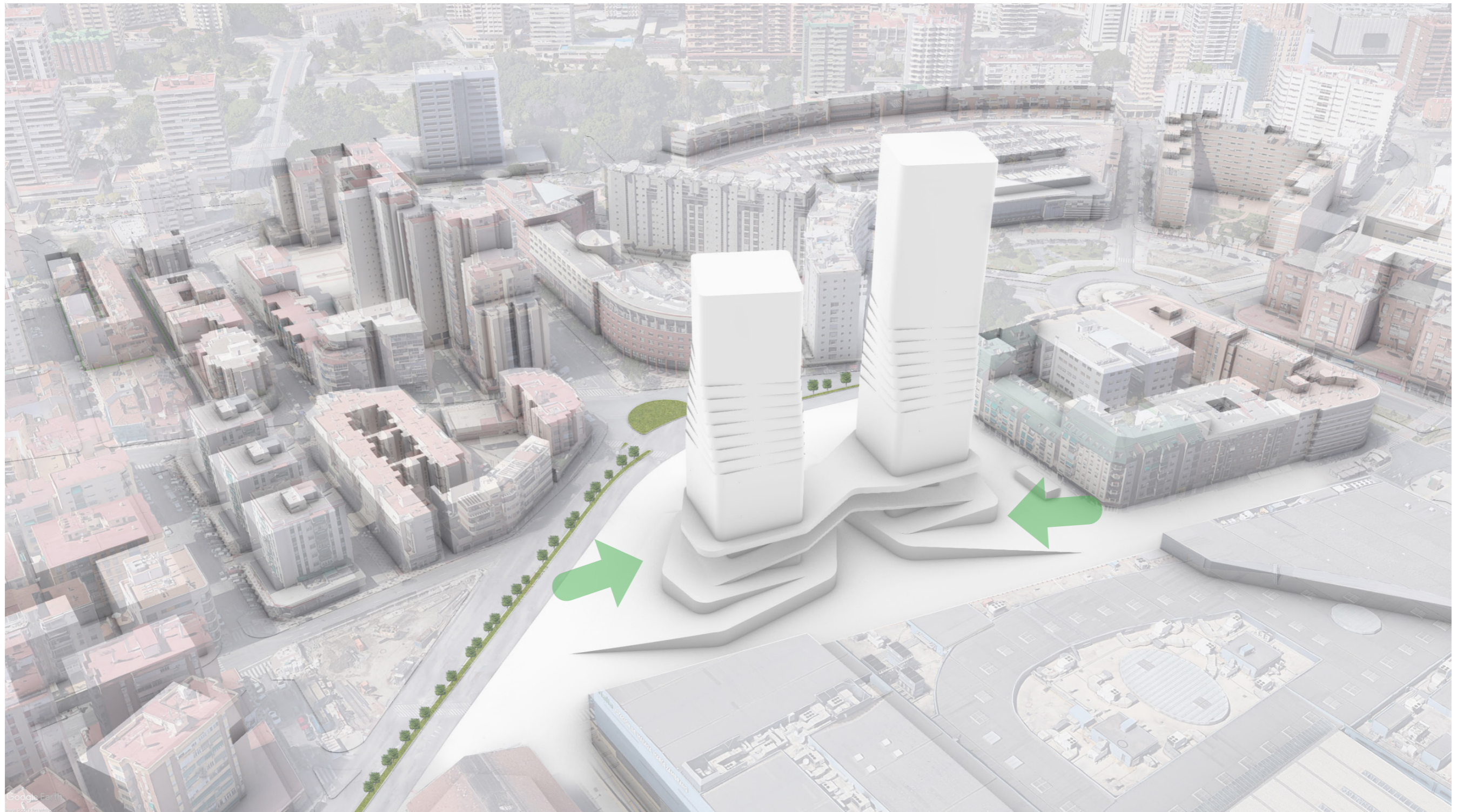
EDIFICIO COMO MIRADOR DE LA CIUDAD
EDIFICIO 1 = 29+3 PLANTAS
EDIFICIO 2 = 21+3 PLANTAS

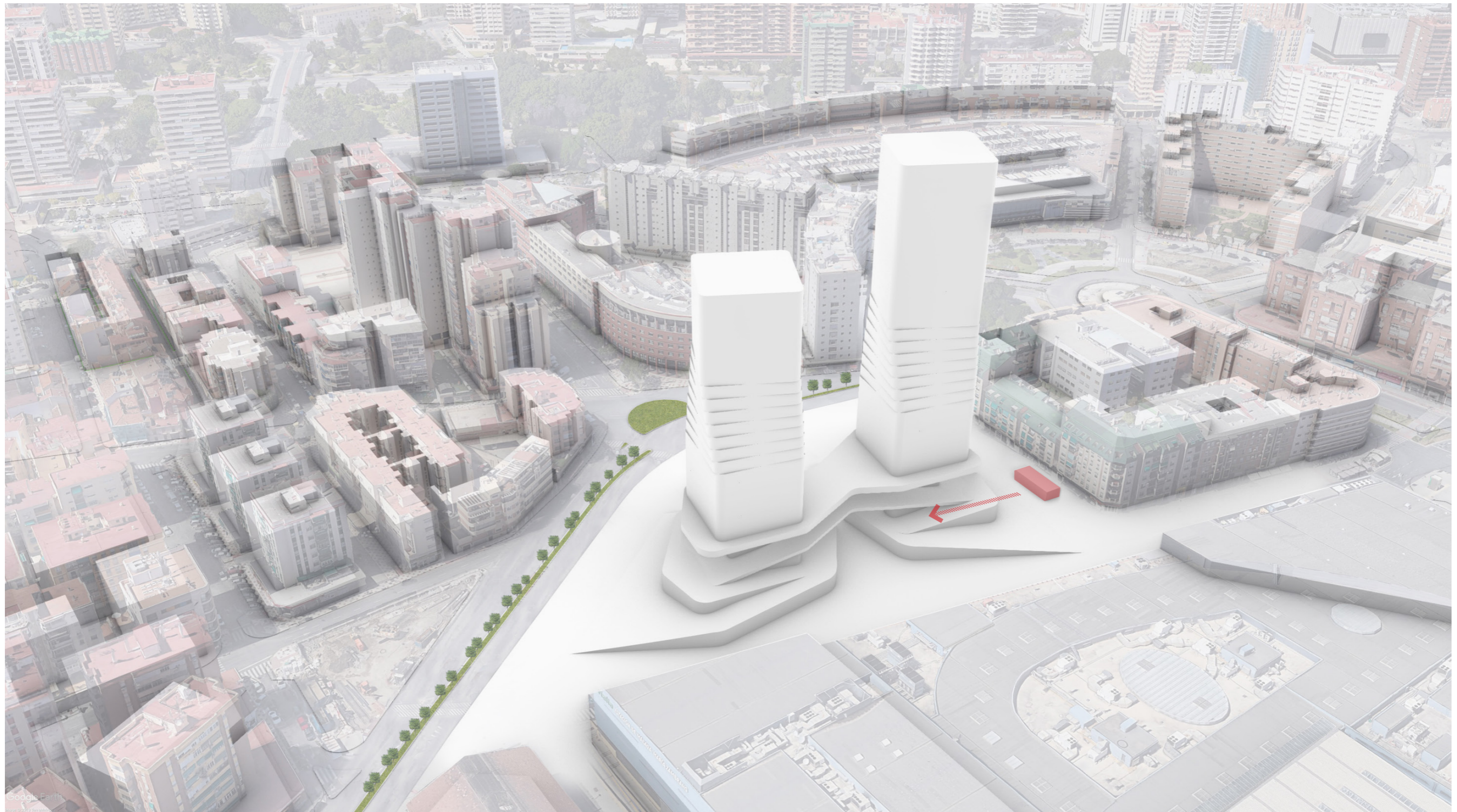








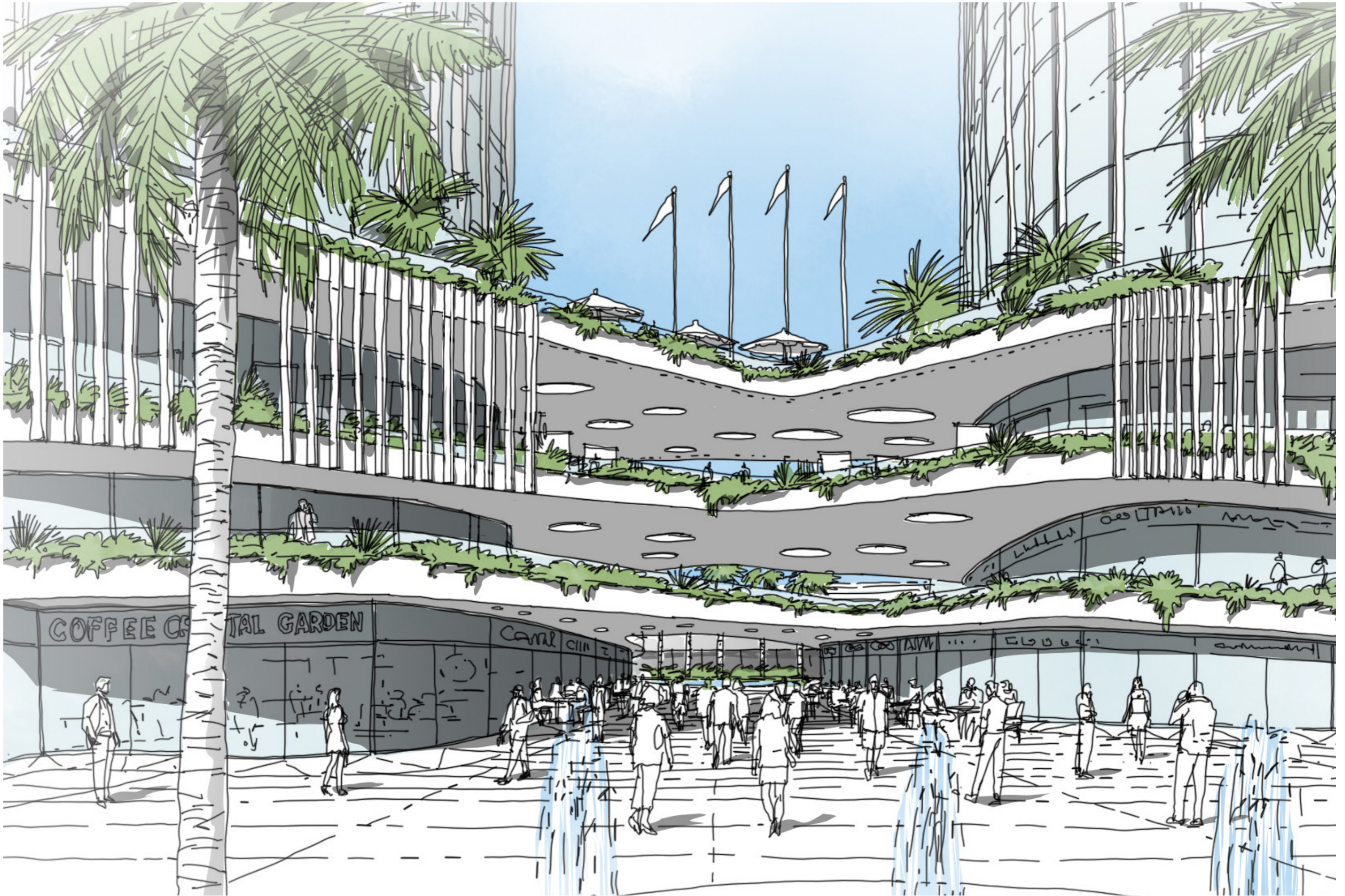


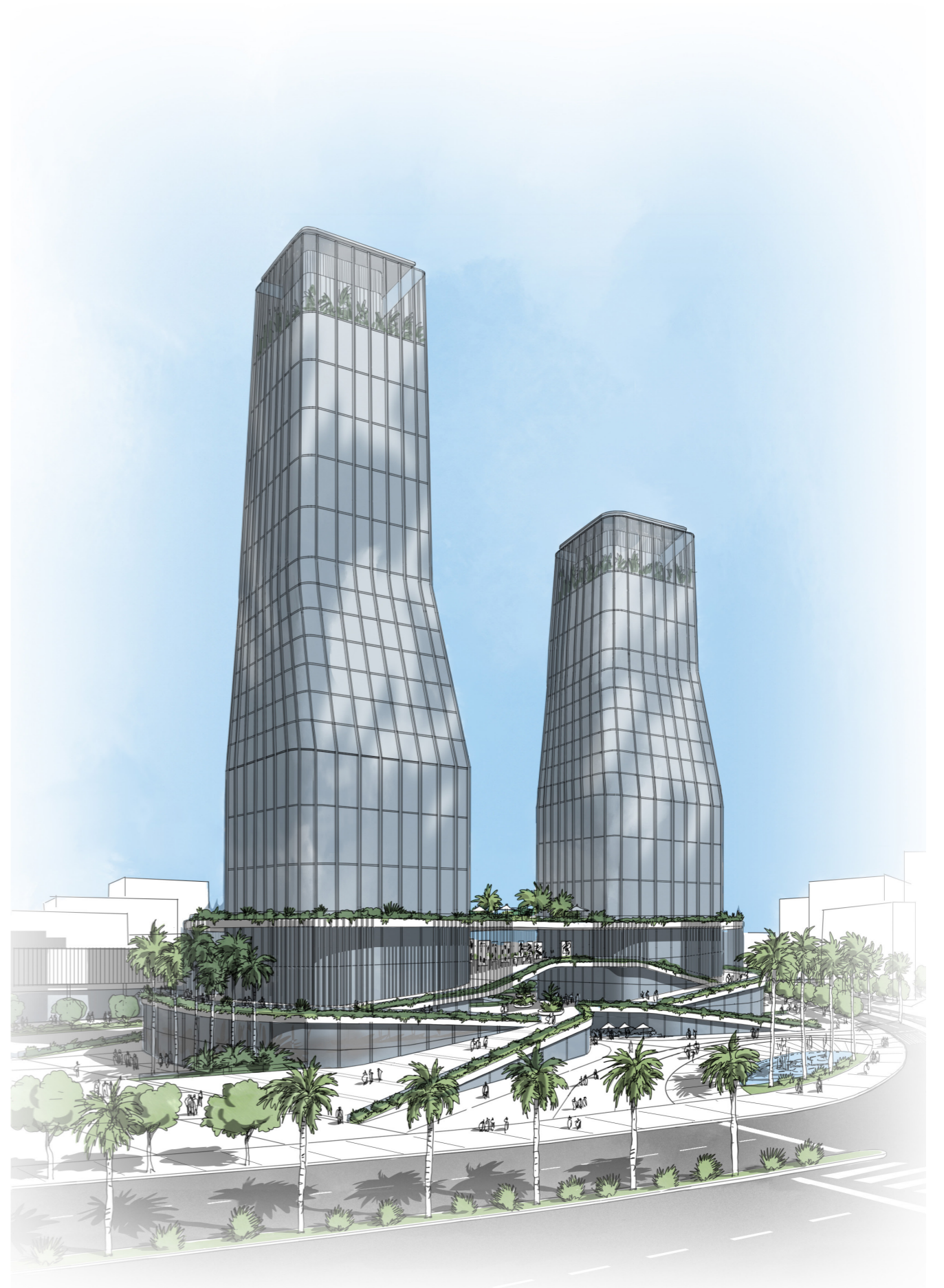






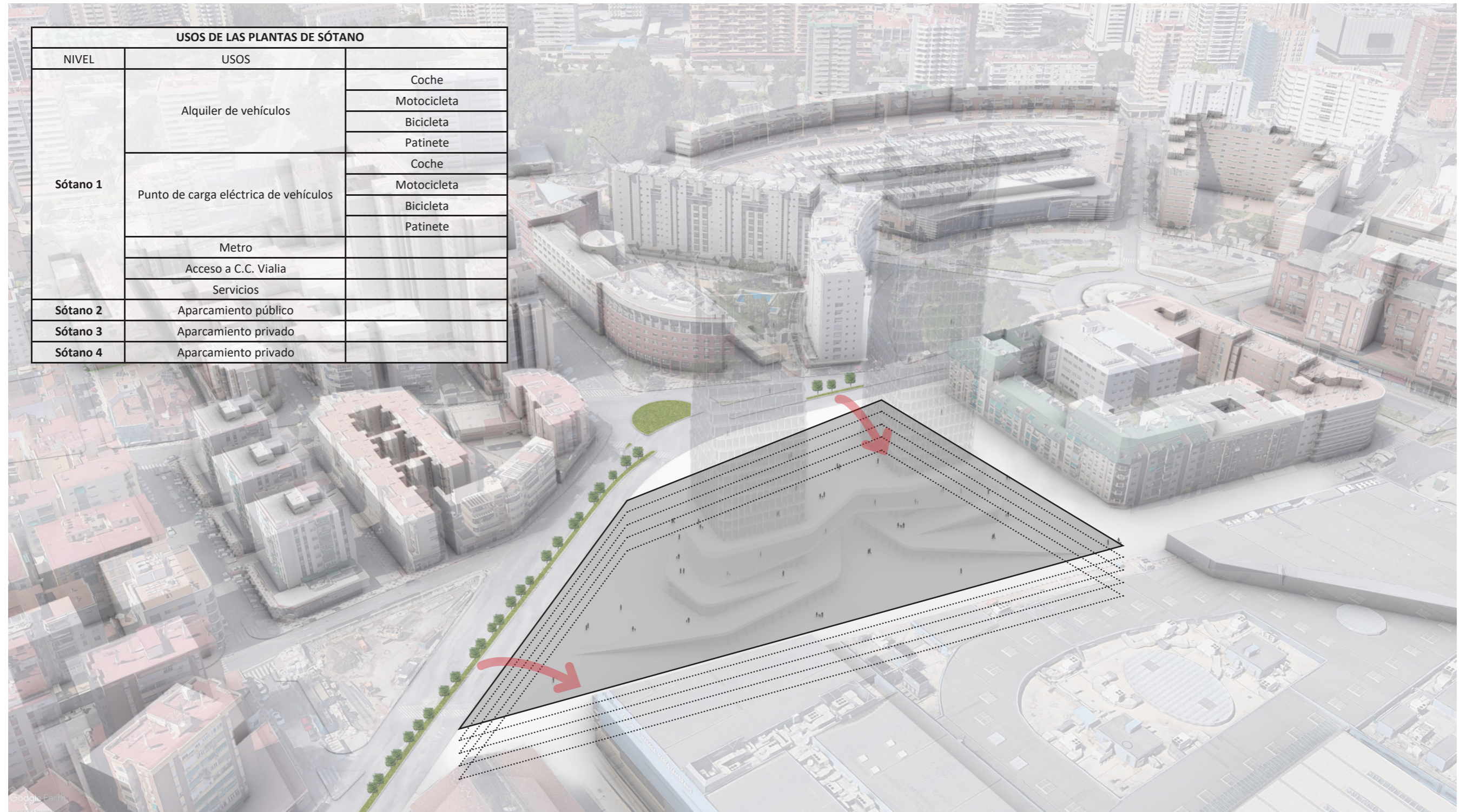
Google Earth





PROGRAMA

USOS DE LAS PLANTAS DE SÓTANO		
NIVEL	USOS	
Sótano 1	Alquiler de vehículos	Coche
		Motocicleta
		Bicicleta
		Patinete
	Punto de carga eléctrica de vehículos	Coche
		Motocicleta
		Bicicleta
	Patinete	
	Metro	
	Acceso a C.C. Vialia	
	Servicios	
Sótano 2	Aparcamiento público	
Sótano 3	Aparcamiento privado	
Sótano 4	Aparcamiento privado	

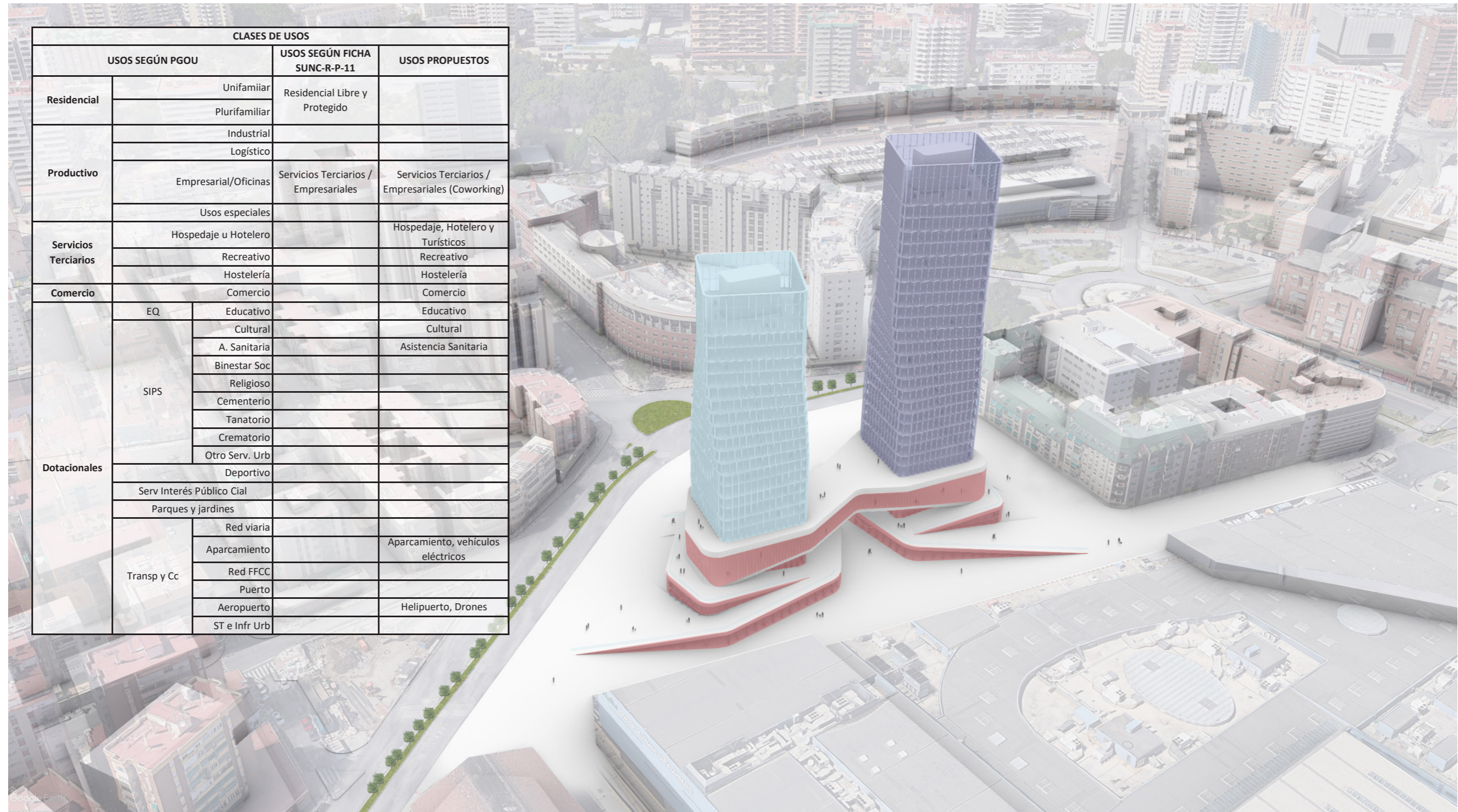


■ APARCAMIENTO 65.000 m²
 (4 PLANTAS DE SÓTANO)

2.000 PLAZAS DE APARCAMIENTO



■ ESPACIO PÚBLICO 20.000 m²



CLASES DE USOS			
USOS SEGÚN PGOU		USOS SEGÚN FICHA SUNC-R-P-11	USOS PROPUESTOS
Residencial	Unifamiliar	Residencial Libre y Protegido	
	Plurifamiliar		
Productivo	Industrial		
	Logístico		
	Empresarial/Oficinas	Servicios Terciarios / Empresariales	Servicios Terciarios / Empresariales (Coworking)
Servicios Terciarios	Usos especiales		
	Hospedaje u Hotelero		Hospedaje, Hotelero y Turísticos
	Recreativo		Recreativo
Comercio	Hostelería		Hostelería
	Comercio		Comercio
Dotacionales	EQ	Educativo	Educativo
	SIPS	Cultural	Cultural
		A. Sanitaria	Asistencia Sanitaria
		Binestar Soc	
		Religioso	
		Cementerio	
		Tanatorio	
		Crematorio	
	Otro Serv. Urb		
	Deportivo		
Serv Interés Público Cial			
Parques y jardines			
Transp y Cc	Red viaria		
	Aparcamiento		Aparcamiento, vehículos eléctricos
	Red FFCC		
	Puerto		
	Aeropuerto		Helipuerto, Drones
ST e Infr Urb			

- COMERCIAL / CULTURAL 7.000 m²
- HOTEL 15.000m²
- OFICINAS 20.000m²



SERVICIOS
RESTAURANTE
MIRADOR

OFICINAS

CO-WORKING

SERVICIOS
SPA
GIMNASIO

HOTEL

CO-WORKING

CULTURAL

COMERCIAL

COMERCIAL

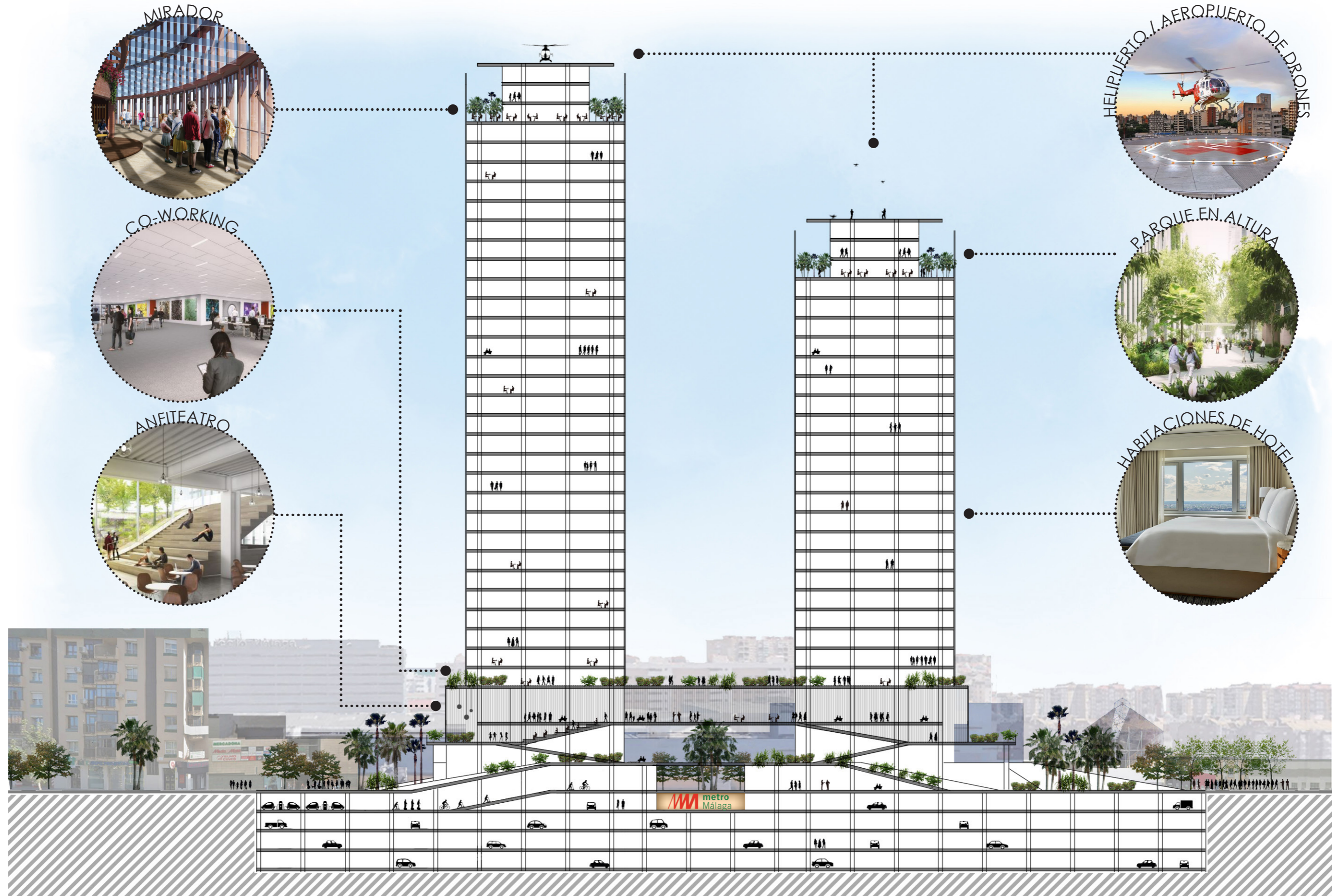
ALQUILER DE TRANSPORTES

METRO

SERVICIOS

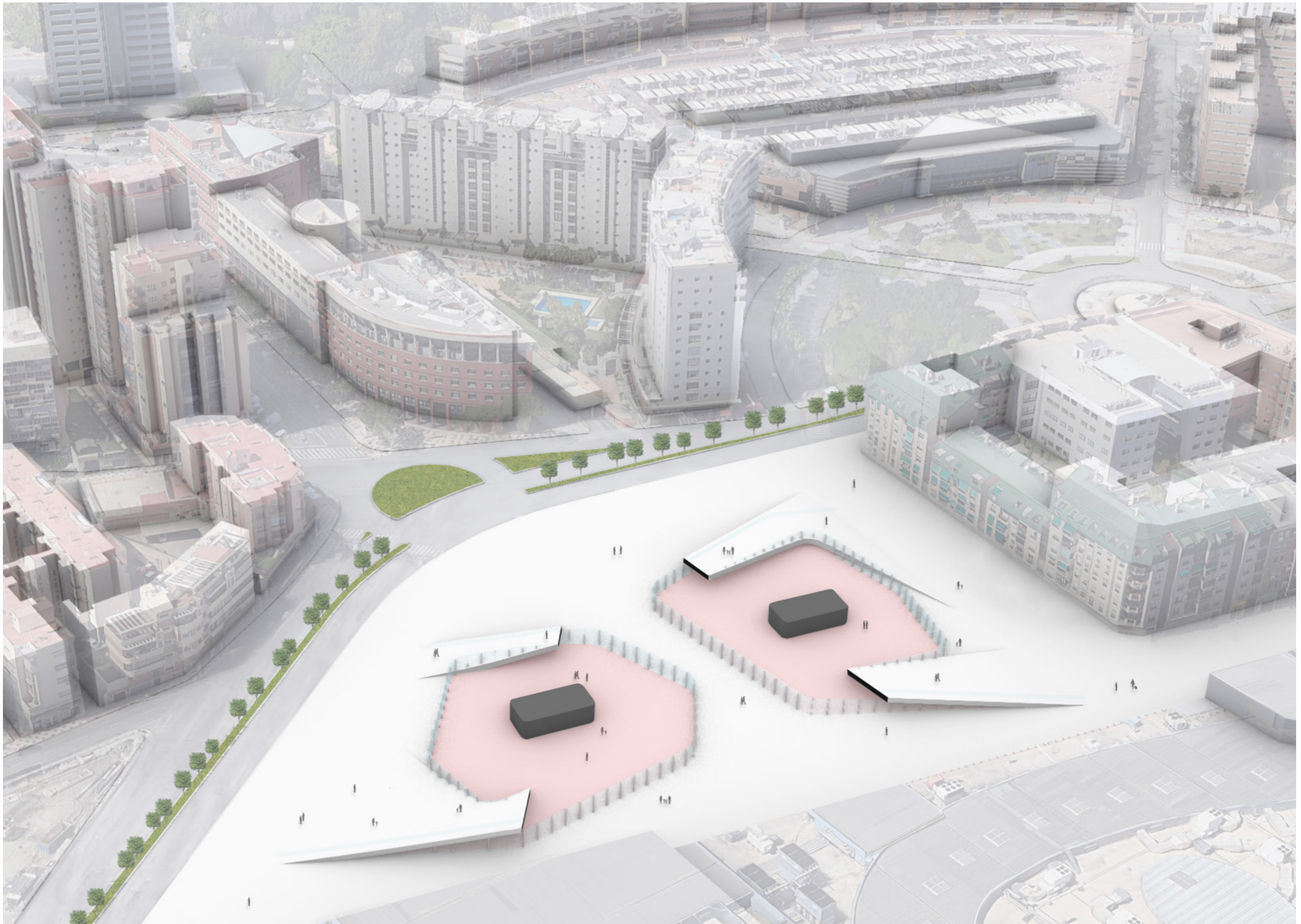
APARCAMIENTO PÚBLICO

APARCAMIENTO PRIVADO

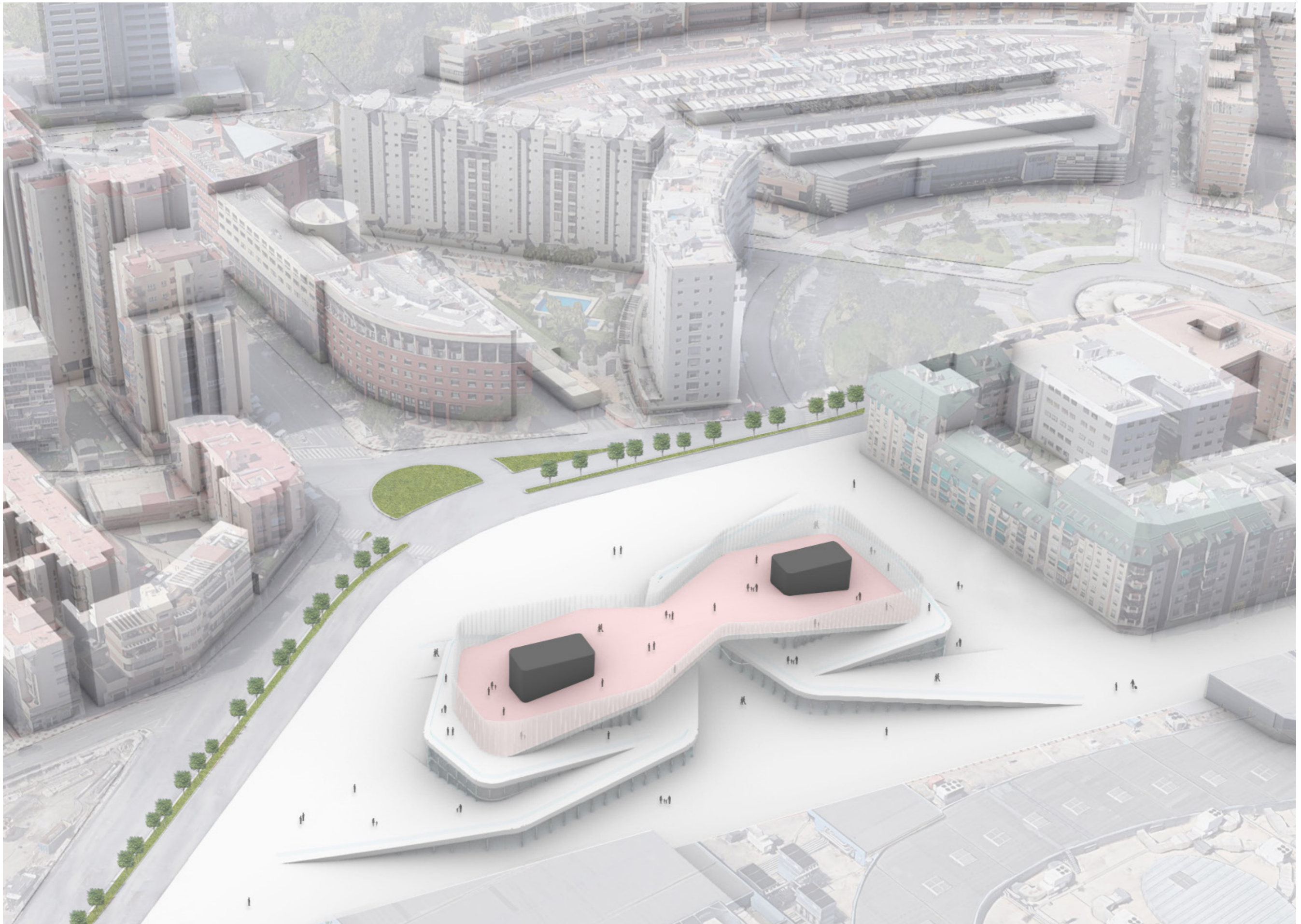




PLAZA Y PROGRAMA

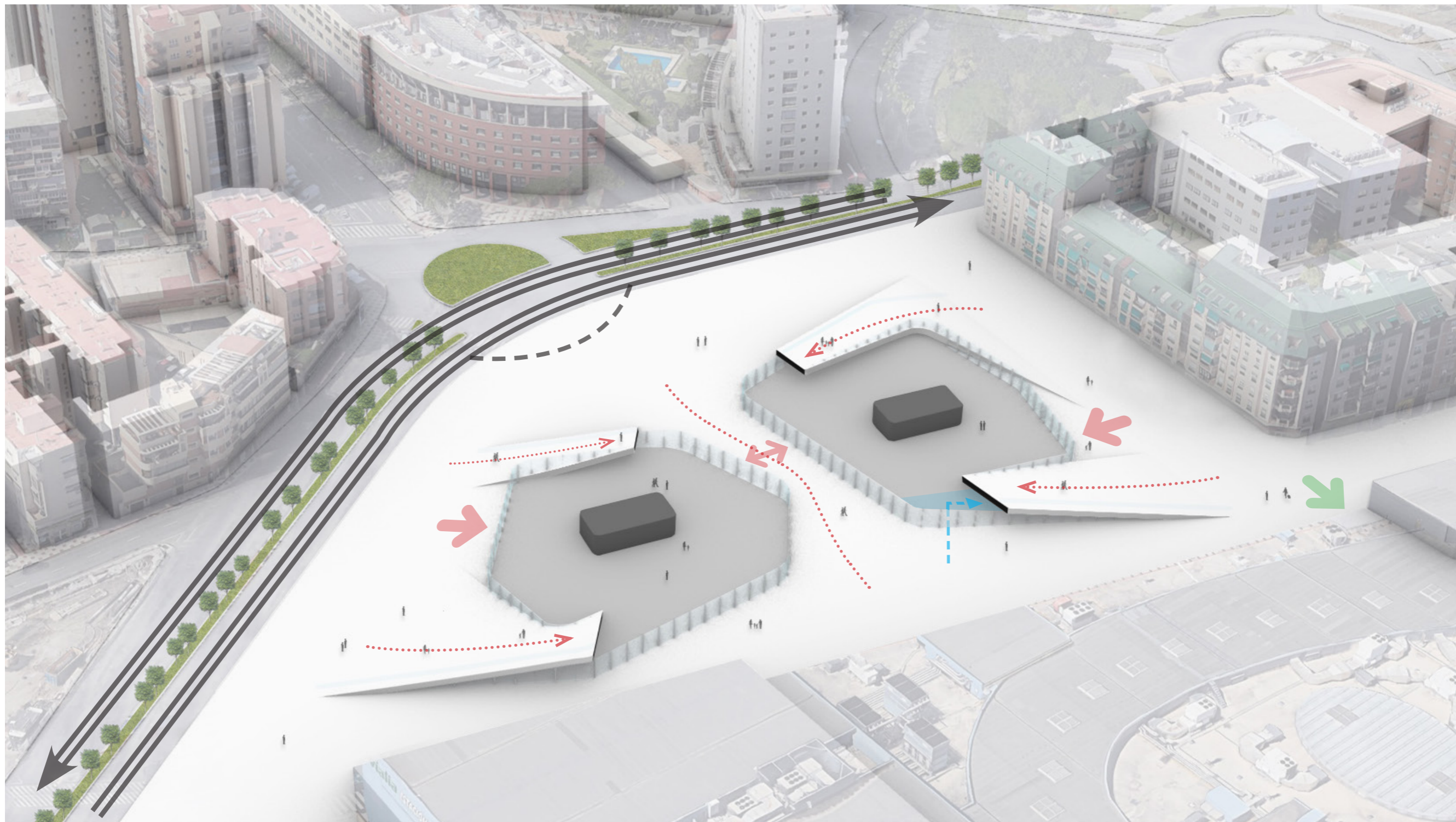




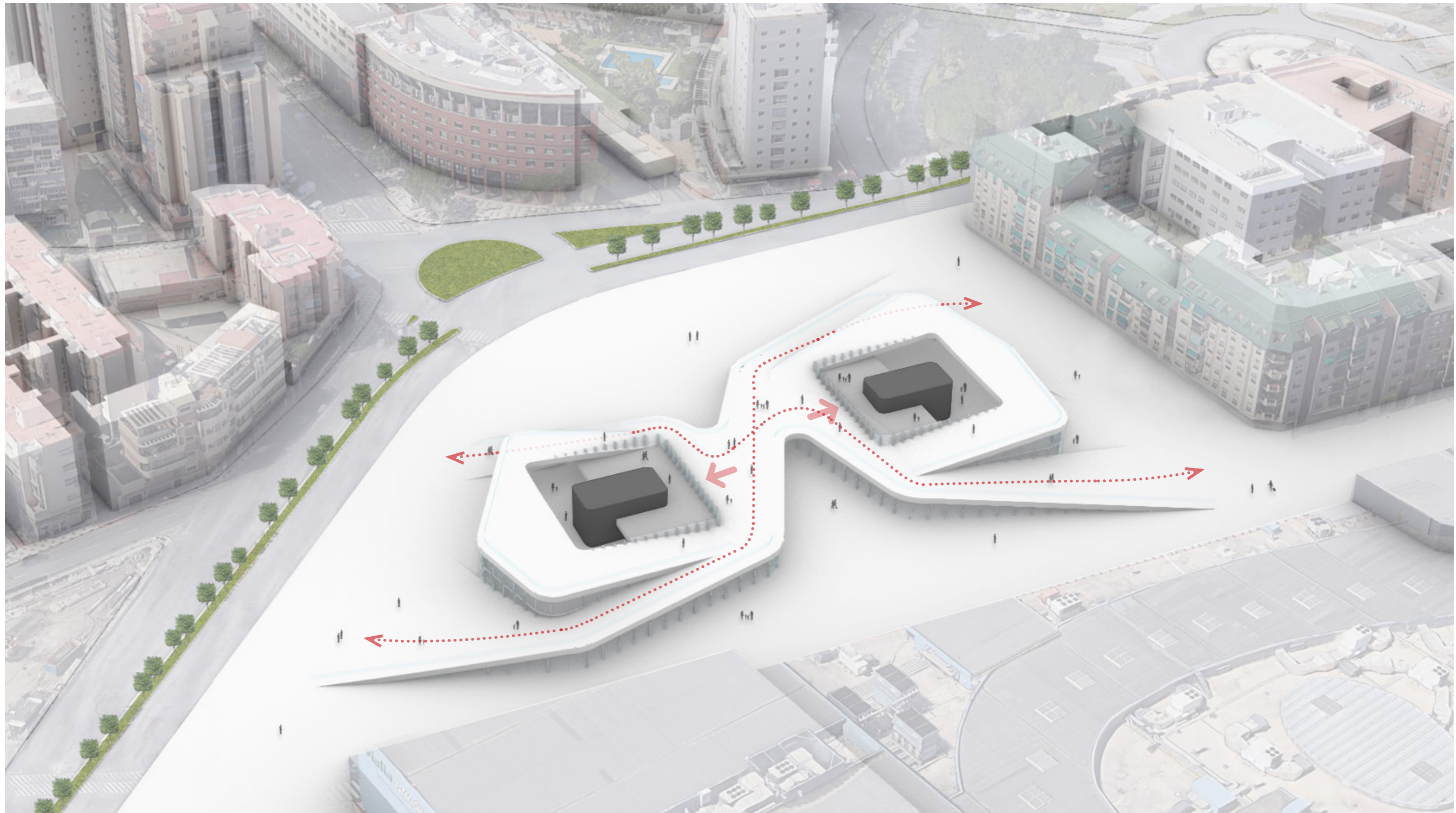




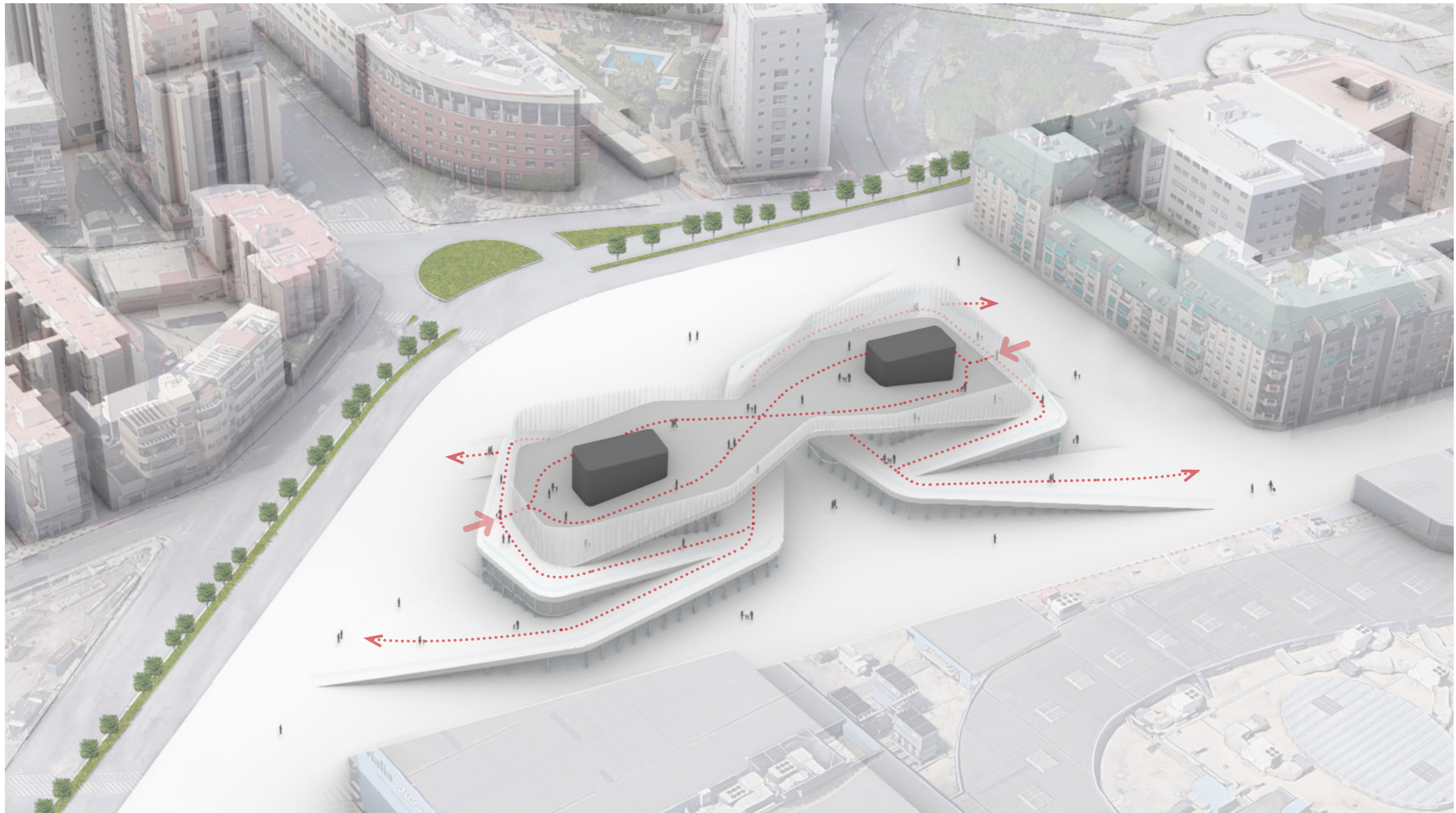
PLAZA Y CIRCULACIONES



-  TRÁFICO RODADO
-  TRÁFICO PEATONAL
-  ACCESO A LA PROPUESTA
-  ACCESO A VIALIA
-  ACCESO AL METRO



..... TRÁFICO PEATONAL
→ ACCESOS



..... TRÁFICO PEATONAL
→ ACCESOS

INTEGRACIÓN DE LA PROPUESTA EN EL ENTORNO





ACTUACIÓN EN EL SUELO DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE MÁLAGA

HCP
ARCHITECTURE
& ENGINEERING





EUROMED VOYAGE
951 76 92 26

FOTO RAPIDA
FOTOS CONducir ONI PASAPORTE
REVELADO DE CARRETES

LIKE

TRADUCCIONES
ABOGADOS
ASESORIA

ABOGADOS
TRADUCCIONES

JURADAS
TRANJERIA



HCP
ARCHITECTURE
& ENGINEERING

ACTUACIÓN EN EL SUELO DE LA ESTACIÓN
DE AUTOBUSES DE MÁLAGA



HCP
ARCHITECTURE
& ENGINEERING

ACTUACIÓN EN EL SUELO DE LA ESTACIÓN
DE AUTOBUSES DE MÁLAGA