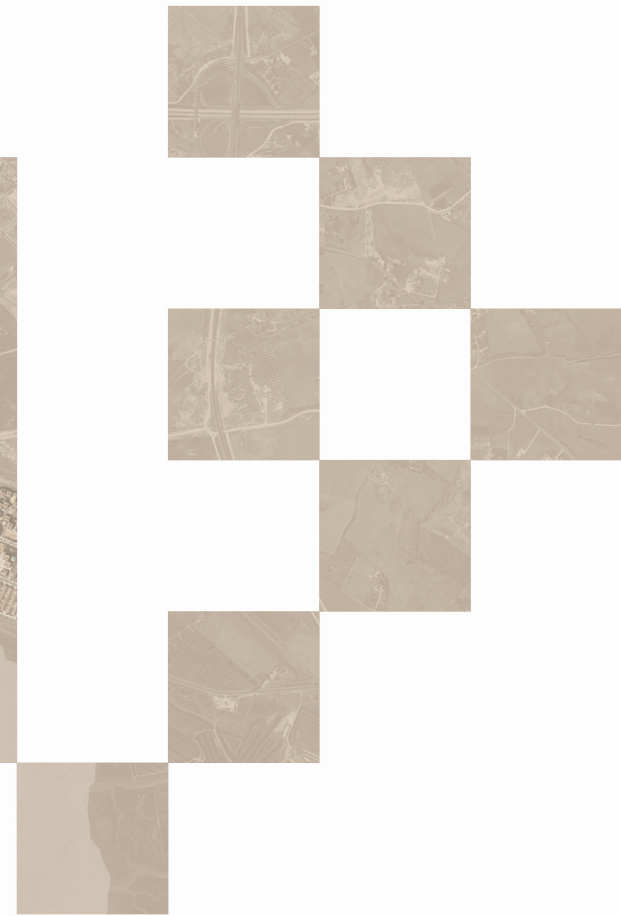
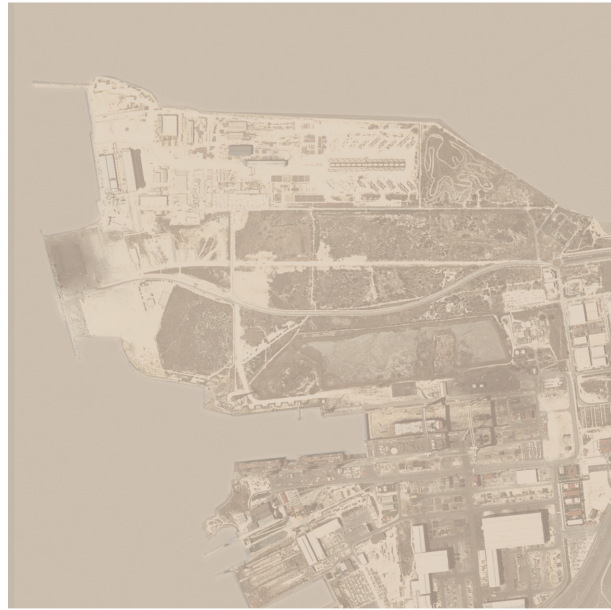
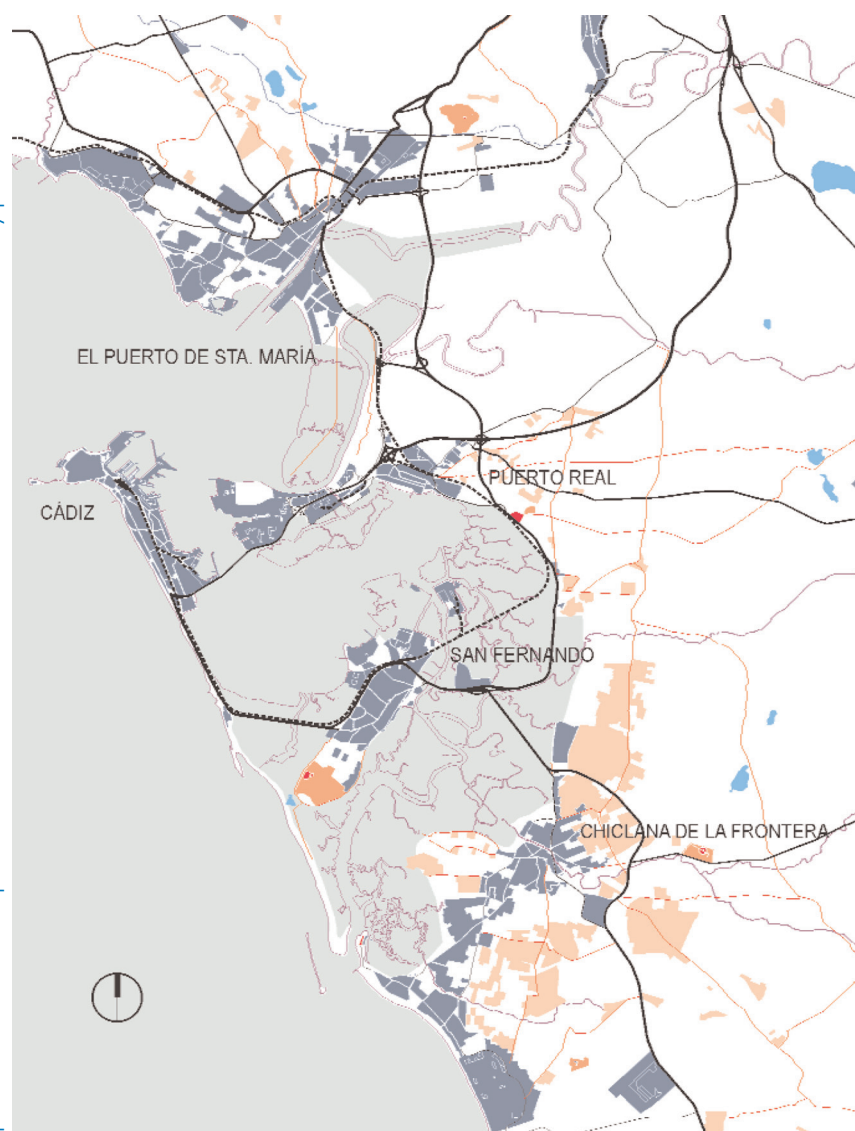


1.2_LA ORDENACIÓN PROPUESTA. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

1.2.1 el modelo territorial propuesto



1.2.1_0 introducción. el territorio de la bahía de Cádiz.....	2
1.2.1_1 antecedentes del modelo territorial.....	3
1.2.1_2 la articulación del territorio.....	4
1.2.1_3 la estructura urbana.....	8
1.2.1_4 la red de los sistemas generales como configuración del modelo territorial y de la ordenación propuesta.....	12
1.2.1_4.1 el sistema general de comunicaciones y transportes.....	12
1.2.1_4.2 el sistema general de espacios libres.....	14
1.2.1_4.3 el sistema general de equipamientos.....	15
1.2.1_4.4 el sistema general de infraestructuras y servicios.....	16
1.2.1_5 las propuestas sobre los sistemas generales.....	18
1.2.1_5.1 las propuestas para las comunicaciones y transportes.....	18
1.2.1_5.2 las propuestas para los espacios libres.....	19
1.2.1_5.3 las propuestas para los equipamientos.....	20
1.2.1_5.4 las propuestas para las infraestructuras y servicios.....	20
1.2.1_6 sistemas generales. resumen de características.....	22
1.2.1_7 los usos globales.....	26



1.2.1_0 introducción. el territorio de la bahía de Cádiz

En el noroeste de la provincia de Cádiz se agrupa un conjunto de ciudades que, además de aglomerar más del 60% de población provincial, ha generado una alta densidad de ocupación del territorio y un paisaje de rasgos fuertemente urbanos. En gran parte los elementos urbanos de todos ellos aparecen como englobados por el espacio marítimo, lo que produce la percepción de una única y singular ciudad.

En los primeros estudios recogidos en el Documento de coordinación del planeamiento urbanístico de los municipios de 1982, es donde se considera al conjunto formado por Cádiz, Chiclana, El Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando, como la comarca de la Bahía de Cádiz. A partir de entonces esa consideración sirve de referencia a todos los planes, propuestas y proyectos que se han ido abordando para la zona. Todo ello con independencia de las distintas relaciones que se han ido conformando con otros municipios, en especial Jerez y Rota.

No obstante la intensidad de relaciones entre los municipios se ha ido acentuando por lo que puede decirse que en el conjunto se confirman cada vez más los rasgos característicos de un área metropolitana. La definición empleada en los primeros estudios de Transportes en la Bahía, como "unidad de atracción y generación de viajes frente al exterior", se hace más concreta y ajustada a la realidad.

Como primera conclusión ahora ya puede afirmarse que la Bahía de Cádiz, como agrupación de municipios, constituye un área urbana funcional. Esta área coincide en términos económicos con los mercados laboral y residencial, constituyendo una unidad territorial donde es posible llevar a cabo una planificación eficiente y discriminatoria, en sentido positivo, de las políticas territoriales y de vivienda.

Sin embargo esta constatación que ya se apuntaba, entre otras cosas, en el citado Documento de 1982, no deja de ser todavía una propuesta teórica y voluntarista, más que una clara apuesta por el futuro común. Es a partir de la aprobación de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de Andalucía, cuando la Consejería de Obras Públicas y Transportes acuerda la formulación del Plan correspondiente a la Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, que tras un dilatado proceso se aprueba definitivamente por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, el pasado 27 de julio de 2004 y se publica el texto completo en el BOJA del día 8 de octubre de 2004. Recientemente y por sentencia del Tribunal Superior de Justicia se anula la citada aprobación, quedando a la espera del recurso presentado ante el Tribunal Supremo.

Por tanto y con la incertidumbre de su actual situación jurídica, se dispone de un marco donde pueden abordarse las propuestas globales, en un territorio tan singular y en una situación tan compleja como la que soportan los distintos municipios que la integran. De su desarrollo se espera también que sea la respuesta consensuada a muchos de los problemas planteados sobre la necesidad de coordinación en el territorio de las políticas sectoriales y el planeamiento urbanístico. De esto último hay que resaltar que la revisión y adaptación a la Ley 7 /2002, de los planeamientos generales se está abordando en la actualidad por todos los municipios de la Bahía de Cádiz y casi simultáneamente.

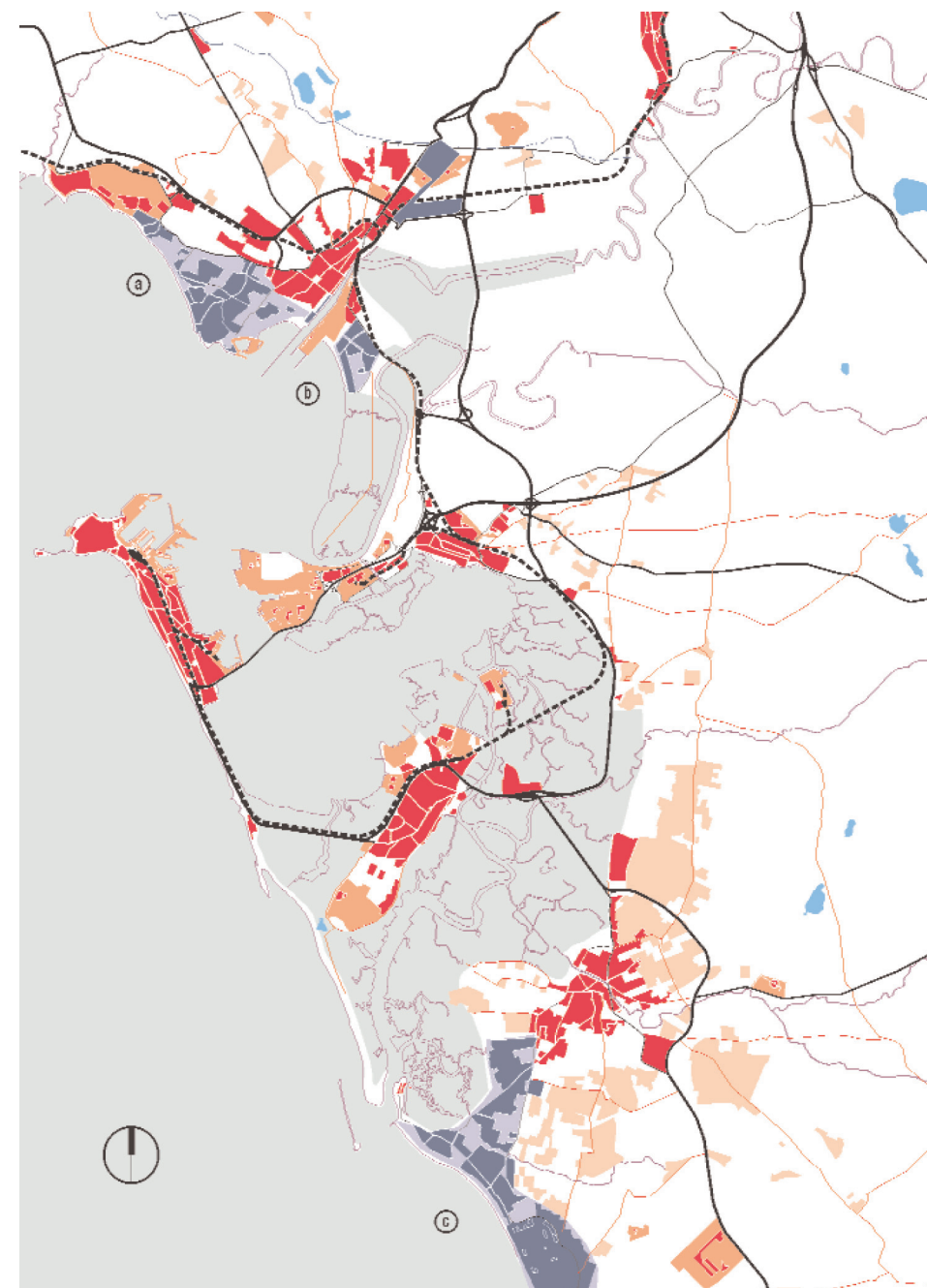
También puede recordarse que la Mancomunidad como agrupación administrativa de los municipios de la Bahía, más los de Jerez y Rota, constituye por ahora la única experiencia de tratamiento común de algunos de los problemas planteados y que pueden ser similares a los de cualquier gran ciudad de un tamaño poblacional equivalente. Sin embargo hay que decir que a pesar del tiempo transcurrido desde su creación los resultados son escasos, no constituyendo por ahora el embrión de gobierno común de los temas que deben tener esa referencia. Si se ha saludado con optimismo la creación del Consorcio Metropolitano de Transportes, como resultado específico de todo lo que se está esperando a resolver de manera conjunta.

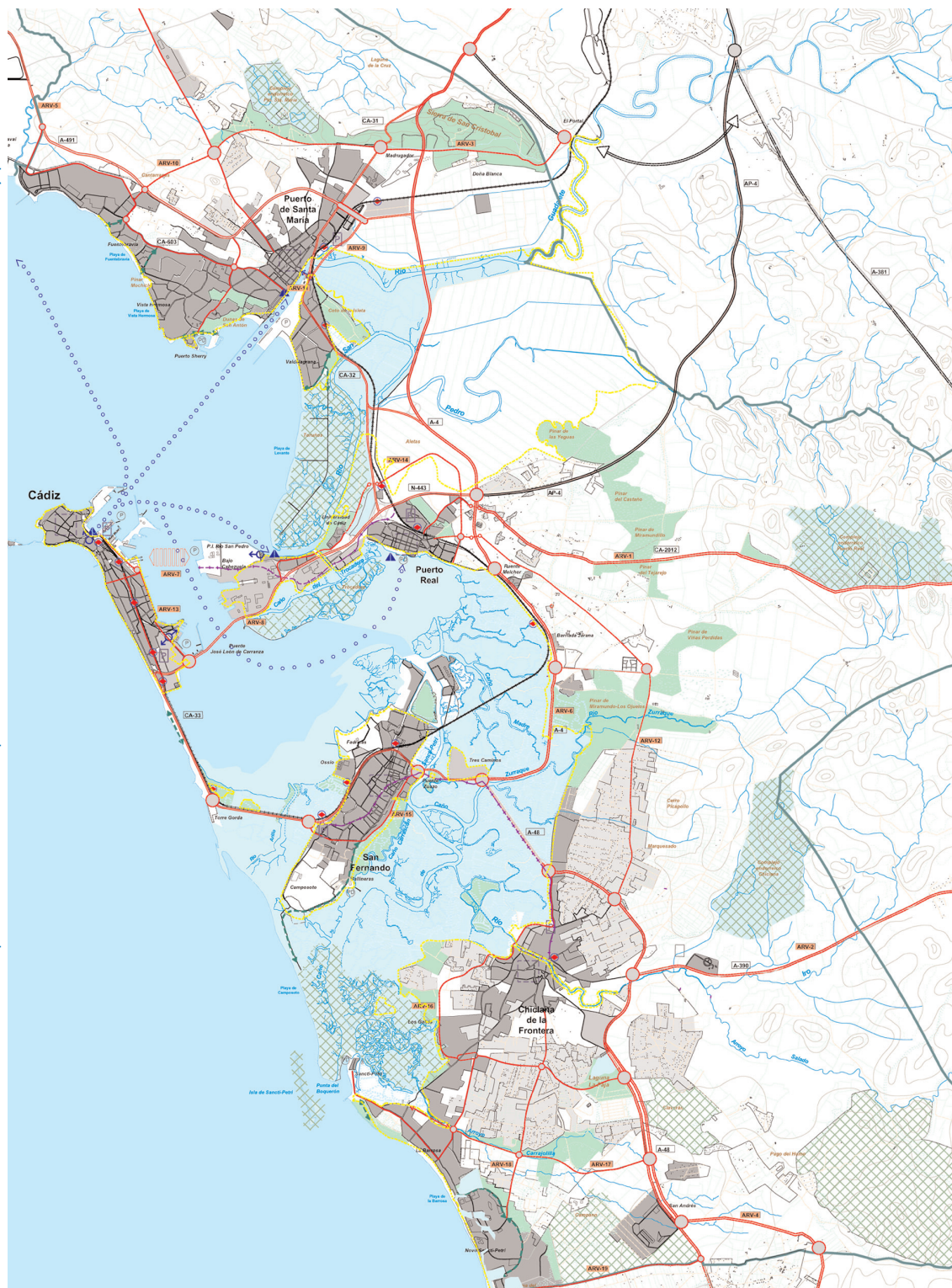
1.2.1_1 antecedentes del modelo territorial

El modelo territorial definido, desde el inicio de los trabajos en 1981 para el Documento de coordinación, como "Sistema polinuclear de ciudades asentadas en un territorio de excepcional valor ecológico", se ha visto confirmado en los diversos estudios, planes y proyectos que hasta la fecha se han hecho públicos. Pero además todo esto ha tenido su repercusión en la opinión de los ciudadanos de la Bahía y también sus consecuencias administrativas, que se han ido consolidando en distintas instancias.

Ejemplos de lo anterior pueden encontrarlos desde la propuesta inicial de comarcalización de Andalucía a la consideración en las Bases para la ordenación del territorio en Andalucía como "Sistema multipolar de centros de tamaño medio". Aunque con posterioridad y teniendo en cuenta el incremento de las relaciones entre los municipios de la Bahía y Jerez o las tasas de movilidad entre El Puerto de Santa María y Rota, en el documento de las Bases y Estrategia y recientemente en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, la Bahía de Cádiz - Jerez de la Frontera, se constituya como un único Centro Regional.

Todo ello tiene su referencia en la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de Andalucía, donde se establece la relación obligada del planeamiento territorial y el urbanístico. En nuestro caso la referencia es el citado Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, tal como se ha comentado con anterioridad, y por ello, parece obvio, que en la descripción del MODELO TERRITORIAL que se propone en el Plan General de Ordenación Urbanística de Puerto Real, producto de la Revisión del Plan General Municipal de 1994 y de su Adaptación a la Ley 7/2002, sea considerada la Bahía de Cádiz como el ámbito geográfico donde referenciarlo. Por tanto dicha consideración nos obliga a recordar un resumen sobre las características de la propuesta en lo que tiene relación directa con la descripción realizada en el POTBC.





P.O.T.B.C. Comunicaciones y transportes

1.2.1_2 la articulación del territorio

En el planeamiento territorial la articulación del territorio se establece sobre la organización del sistema de asentamientos, del sistema de comunicaciones y transportes, de las infraestructuras ferroviarias y de la red viaria, así como en la articulación del sistema de espacios libres.

En la propuesta se considera que debe fortalecerse la organización del territorio de la Bahía desde el sistema polinuclear heredado. El modelo territorial deberá adaptarse a los cambios previsibles sin perder su identidad como ámbito singular, diferenciado de otros territorios y equilibrado en las funciones urbanas. Para ello se propone:

Consolidar los Cascos Históricos como centros funcionales del sistema urbano.

Mantener el sistema polinuclear de ciudades, clarificando las funciones urbanas de los distintos municipios y reequilibrando las ofertas de suelos y actividad, promoviendo un crecimiento complementario y competitivo frente a territorios exteriores, aunque abierto e integrado con los municipios de su entorno. Puerto Real se potenciará como segundo destino de la residencia sin posibilidad de localización en el municipio de Cádiz y como destino turístico. La prestación de estos servicios debe complementarse con la mejora de las dotaciones y servicios urbanos. En el eje Río San Pedro-Puerto Real se deberá consolidar el espacio de localización de actividades al servicio de la aglomeración.

En cuanto al sistema de comunicación y transportes, se deberá potenciar el transporte público y generar un sistema de transportes multimodal, que favorezca y garantice la accesibilidad de todo el territorio. Para ello y según los diferentes sistemas se prevé:

El transporte ferroviario, que se constituye en el modo principal desde el punto de vista de la organización del sistema de transportes de la Bahía, si bien precisa completar y mejorar la red ya que resulta insuficiente para cubrir las demandas metropolitanas.

El transporte público en plataforma reservada, para completar el sistema de transporte de cercanías, de manera complementaria al ferrocarril. Se contempla una posible actuación a estudiar: La Plataforma Reservada en el tercer acceso a Cádiz, de manera que permita la conexión de la estación terminal del ferrocarril de Cádiz directamente con Puerto Real.

El transporte marítimo, que atenderá las relaciones entre Cádiz-El Puerto de Santa María, Cádiz-Puerto Real en Universidad-Río San Pedro y en el centro urbano, y Cádiz-Rota. Las estaciones marítimas han de plantearse de manera integrada con el transporte urbano de cada núcleo, asegurando su conexión con los intercambiadores modales que integre el transporte público metropolitano.

El transporte público por carretera, con carácter complementario también al ferrocarril, debe servir para reforzar los movimientos con mayor intensidad de viajes y discurrir en los tramos de mayor tráfico en plataforma reservada dentro de la red viaria prevista. Entre los itinerarios prioritarios para los movimientos interurbanos de transporte público se incluye el Corredor Cádiz-Río San Pedro-Puerto Real-El Puerto de Santa María.

Los nodos del sistema. Dentro del sistema intermodal propuesto, las paradas del ferrocarril de cercanías constituyen los nodos principales para relacionar los usos y actividades con los medios de transporte. En este sentido, el Plan plantea la localización de nuevos usos y zonas de transformación urbana en estrecha relación con las estaciones e intercambiadores. Los nodos del transporte se jerarquizan a efectos funcionales en dos niveles que se denominan intercambiadores y estaciones. Los intercambiadores combinan con otros medios de transportes, en las estaciones centrales de Cádiz, Puerto Real, El Puerto de Santa y San Fernando.

Las actuaciones viarias para mejorar la accesibilidad interna y la eficacia del transporte público por carretera, suponen propuestas respecto a:

1. Los Itinerarios sub-regionales:

Acceso central: enlace A-381/AP-4. Itinerario que discurre aprovechando en lo posible la carretera de Puerto Real-Paterna.

Itinerario Norte Sur: ormado por la variante de Los Puertos en El Puerto de Santa María y Puerto Real hasta Tres Caminos y la A-48 en Chiclana de la Frontera.

2. Las Conexiones interurbanas. Integra los itinerarios que estructuran el interior de la aglomeración y canalizan los movimientos interurbanos. El que afecta directamente a Puerto Real es el Anillo central de la Bahía, itinerario que rodea el saco interior de la Bahía uniendo las ciudades de Cádiz, San Fernando y Puerto Real, que une las áreas más pobladas, enlaza los usos metropolitanos principales y canaliza la mayoría de los viajes interurbanos y los de paso hacia el litoral sur. Como nuevo elemento se incorpora el Tercer Acceso a Cádiz.

3. Las Conexiones zonales, que son los itinerarios complementarios al nivel anterior, que dan acceso a distintas zonas de la aglomeración y donde se incluyen: - El distribuidor Puerto Real-El Marquesado-Chiclana: Avenida urbana para conexión de las áreas urbanas y equipamientos dispersos en la zona. Su diseño incorporará reservas para el transporte público y andenes para el paseo y la bicicleta. - El distribuidor Universidad-Aletas-centro urbano de Puerto Real: Enlace de los usos de la aglomeración localizados al norte de la N-443. Debe servir de conexión con otros niveles de la red y enlazar con el apeadero ferroviario de Aletas. Su diseño preverá su función como plataforma para el transporte público.

El sistema de espacios libres de la Bahía. Como elemento del modelo territorial debe integrar las áreas naturales, rurales y urbanas. Los recursos para la formación de la red de espacios libres son en esta zona fragmentarios. Se incluyen las masas forestales ligadas a antiguos pinares, la forestación de las cañadas y el cauce del Zurraque en la zona central de Puerto Real.

La red de espacios libres debe contribuir, en definitiva a mantener el histórico modelo de ocupación de la Bahía, caracterizado por el equilibrio entre urbanización y medio físico. Para ello, dado que el crecimiento urbano rodea y presiona el espacio natural de las marismas, la definición de los espacios libres se orienta sobre los siguientes objetivos básicos:

_Pautar el crecimiento urbano, evitando que las áreas urbanas se conformen como un continuo ajeno a las condiciones físicas del soporte sobre el que se asientan. Las propuestas se orientan a limitar los procesos de conurbación, asegurar pasillos que relacionen la marisma con los cerros y campiñas interiores y a salvaguardar de la urbanización hitos del paisaje. Dentro de este grupo se encuentra en el término municipal de Puerto Real el Área del Parque de las Cañadas-Zurraque.

_Reducir la presión sobre el medio natural y sobre las áreas rurales, ya que la proximidad de las áreas urbanas y las marismas, sobre todo, propicia tensiones en la utilización de los terrenos de borde. Con este criterio se ha delimitado espacios que en lo que afecta al término municipal de Puerto Real sería en el Área de los Toruños - Río San Pedro.

En la descripción del modelo territorial del POTBC, también es importante recoger las determinaciones que se establecen sobre los Usos y actividades urbanas en el territorio. Se distingue entre las áreas urbanas consolidadas, con tres subzonas: los cascos y ensanches, las áreas turísticas y las áreas industriales.

Respecto a la extensión de las áreas urbanas, se distingue entre las zonas de especial reserva para la localización de actividades, las ZERPLAS, y las zonas de reserva de uso. Como recomendación se insta a reservar el 40% del aprovechamiento objetivo para viviendas de protección oficial en las áreas cuyo uso característico sea el residencial.

De las nuevas áreas a urbanizar, en Puerto Real, las actividades de carácter metropolitano se localizarán siguiendo los esquemas de las zonas de especial significación en la ordenación y compatibilización de los usos del territorio, establecidas en este Plan. La margen derecha del corredor AP-4 y N-443 se consolidará con actividades productivas y equipamientos al servicio de la Bahía; los crecimientos residenciales se ubicarán al norte del ferrocarril y entre éste y la A-4, y los equipamientos metropolitanos se localizarán en el sector Hospital-Marquesado, en Cádiz y Bajo de la Cabezuela.

Así mismo y en relación con la localización de usos residenciales en la aglomeración, se distingue entre:

_Puerto Real Norte. Los terrenos localizados entre la vía férrea, la carretera de Paterna y la A-4 tienen fácil conexión con las redes de urbanización del municipio, si bien debe resolverse la conexión con el casco con nuevos pasos transversales a la vía férrea. Se conecta con el sistema de transportes de la Bahía en el intercambiador de Puerto Real y en el corredor de transporte público del viario de Río San Pedro.

_Hospital Universitario. Los suelos localizados entre la A-4 y la carretera de Paterna al este de la variante, pese a su lejanía respecto al casco de Puerto Real, tienen una buena localización respecto a las redes de transporte y a las infraestructuras básicas. El desarrollo de esta área se deberá acometer simultáneamente al desarrollo de las redes de comunicaciones y en especial a la puesta en funcionamiento del apeadero del Hospital.

_Marquesado. Es un territorio sometido a un fuerte proceso de suburbanización, si bien la extensión de la red ferroviaria y del transporte público de cercanías hasta Chiclana y la futura circunvalación exterior deberán utilizarse para recalificar el sector. Se trata de una reserva que se establece a largo plazo.

_Respecto a las ZERPLAS, zonas de especial reserva para la localización de actividades, se establecen por grados según la incidencia supramunicipal, recogándose con carácter normativo lo siguiente:

_Se considera de Grado I, o de interés autonómico la Zerpla 3 Aletas-Río San Pedro, por lo que debe incorporarse de forma inmediata a los procesos urbanos, siendo vinculantes las determinaciones de su ficha de actuación en cuanto a los usos previstos.

_Se considera de Grado III, interés municipal e incidencia en la ordenación del territorio, la Zerpla 5, zona del Marquesado-Barrio de Jarana. El planeamiento urbanístico deberá establecer la temporalidad en la incorporación de estos suelos al proceso urbano.

_Por último se incluye la integración de las áreas suburbanizadas, con las determinaciones recogidas para cada caso de los situados en el término municipal:

_ZS-3, Enclave carretera de Puerto Real-El Portal. Adecuación de las vías pecuarias y caminos rurales existentes para movimientos de acceso e itinerarios de espacios libres. Las vías pecuarias se conectarán con las actuaciones previstas para el parque de las Cañadas.

_ZS-4 Enclave carretera de Paterna. Adecuación de la vía pecuaria en ese tramo para satisfacer demandas de espacio libre y formación de un itinerario de paseo y bicicleta conectado con Puerto Real.

_ZS-5 Enclave del Marquesado. El planeamiento reservará espacios libres y zonas verdes al servicio del conjunto. Las reservas se integrarán con la red de espacios libres del Zurraque y perímetro de la marisma. En este enclave se mantendrán al margen de la edificación los cauces de arroyos que cruzan el sector en dirección este-oeste.

La regulación de los Recursos ambientales y el paisaje de la Bahía de Cádiz, recoge los objetivos para su protección y mejora. Se constituye con las diferentes normas cuya aplicación se establece por zonas sometidas a restricción de usos: en el litoral, en las áreas rurales o por riesgos naturales, así como para las zonas incluidas en los espacios naturales protegidos o sometidas a protección del patrimonio cultural.

La restricción de usos en las zonas rurales, se aplicaría a la zona de interés productivo de los Llanos de Guerra, que deberán mantenerse al margen de procesos de urbanización. De la misma forma se considera de interés para preservar el ambiente rural en el área de las Cañadas, así como la zona de transformación cautelada de las marismas desecadas del río San Pedro, (área norte de la variante de la A 4). Por último se considera zona de protección de paisajes rurales singulares, el complejo endorreico de Puerto Real. También se regulan los usos en las zonas sometidas a riesgos naturales, por inundación o de erosión, así como las que pueden suponer riesgos

de explotación y contaminación del acuífero.

Las zonas incluidas del término municipal en espacios naturales protegidos, afectarían a las superficies del término en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, en el Paraje Natural del Trocadero, y en la Reserva Natural del complejo endorreico de Puerto Real.

En cuanto a la protección del patrimonio histórico y cultural se refiere al Conjunto histórico de Puerto Real y de los ámbitos con recursos culturales para el reconocimiento del territorio de la Bahía donde se incluyen en parte el puente Zuazo, el sistema defensivo del saco de la Bahía, la explotación de la marisma, el acueducto romano y el Trocadero - Consulado.

Por último en la regulación de las Infraestructuras básicas, energía y residuos sólidos, se determina entre otras cosas, los pasillos de infraestructuras básicas. Respecto a la electricidad, en las líneas aéreas según los kV, la anchura del pasillo puede oscilar entre los 60 m para una línea de 66 kV hasta los 129 m en la de 400 kV. En los pasillos enterrados se trataría de una banda de 10 m de ancho que discurriría por la zona de servidumbre de carreteras y líneas de ferrocarril. Respecto al ciclo del agua se incluyen las actuaciones de la red de abastecimiento en alta y los nuevos depósitos reguladores para el municipio. En la red de saneamiento y depuración se incluye una nueva estación denominada Barrio de Jarana, que serviría hasta la zona del Marquesado y los nuevos crecimientos.

Como resumen y de las conclusiones del análisis realizado respecto al modelo territorial se puede establecer lo siguiente:

Por la situación actual y el nivel de relaciones entre ellos, los municipios de la Bahía de Cádiz se encaminan a un área metropolitana que tiene una condición abierta y de compleja naturaleza, a diferencia de los modelos urbanos cerrados que hasta hace bien poco se han ido desarrollando en cada caso. El modelo polinuclear heredado y que se quiere consolidar con las propuestas de la ordenación territorial, debe incluir los nuevos núcleos que han ido creciendo en estos últimos años.

En ese sentido el reconocimiento de las relaciones de Puerto Real con los restantes municipios de la Bahía, en especial con Cádiz, es evidente. Pero también que dichas relaciones se han hecho todavía más intensas e independientes del resto, y que se encuentran en el origen de muchas necesidades actuales y también de las ventajas de esta nueva situación. La consolidación de los distintos sectores en el eje Cabezueta - Puerto Real forma parte de esa realidad en el territorio. Por otra parte y de la situación actual, se destacaría el nuevo asentamiento en Jarana - Villanueva y la consolidación de Tres Caminos, colgados del eje viario interior de la Bahía, la carretera N-IV, en la actualidad en obras para transformarse en la autovía A-4.

No se entendería de otra forma el significativo cambio de estos últimos años, en el nivel de equipamientos en una ciudad de 38.000 habitantes en comparación con otras de la Comunidad Autónoma de similar tamaño. Al calificarse el balance como bastante positivo no se justificaría otra posición que no apueste por ese futuro en común aunque el camino siga siendo largo y difícil y a veces bien tortuoso. Deben por tanto aprovecharse las ventajas de esta situación y facilitar la consecución de las políticas sectoriales comunes que tantas ventajas en la economía de escala pueden suponer, en especial las relacionadas con las infraestructuras, equipamientos y los transportes.

La situación del término municipal de Puerto Real en la Bahía lo hace especialmente atractivo para ofertar localizaciones de carácter comarcal aunque hasta ahora haya pesado su especialización en instalaciones industriales y servicios. El desarrollo de las distintas propuestas del planeamiento general, desde 1982, ha contribuido a lograr un cierto equilibrio entre residencia, equipamientos y puestos de trabajo, así como a preparar su oferta en condiciones de mayor calidad. Con los resultados de estos últimos años así se comprueba.

Por tanto la constatación de que gran parte de las ventajas y también de los problemas actuales del municipio, tienen que ver con su situación estratégica y con las relaciones con los municipios de la Bahía de Cádiz es una de las conclusiones del Diagnóstico que se quiere recordar cuando se trata sobre el modelo territorial. Pero también y a pesar de ese privilegiado y estratégico emplazamiento en la Bahía, es la ciudad que más tiene que perder si se continúa con el actual grado de descoordinación y sectorización interesada de las actuaciones que se siguen produciendo ya sea por la Administración Central y Autonómica, como por los propios Ayuntamientos de los municipios que la componen.

En el camino avanzado se pueden destacar ahora las propuestas y determinaciones de la ordenación territorial establecidas en el documento del POTBC, se considera que constituyen la base del modelo territorial más adecuado para los municipios de la Bahía. Con el convencimiento de que en su desarrollo se van a producir más ventajas que inconvenientes, se abordan las propuestas en el nuevo Plan General de Puerto Real.

Por último la adaptación del documento del Plan General, cuya aprobación inicial se produjo el pasado 30.03.2007, al informe de incidencia territorial de fecha 4.07.2007 y de acuerdo con la normativa del POT, supone alteraciones sustanciales en la estructura del mismo, siendo las decisiones más significativas, las siguientes:

- Revisión de las categorías del suelo urbanizable para

ajustar su dimensión a los límites establecidos.

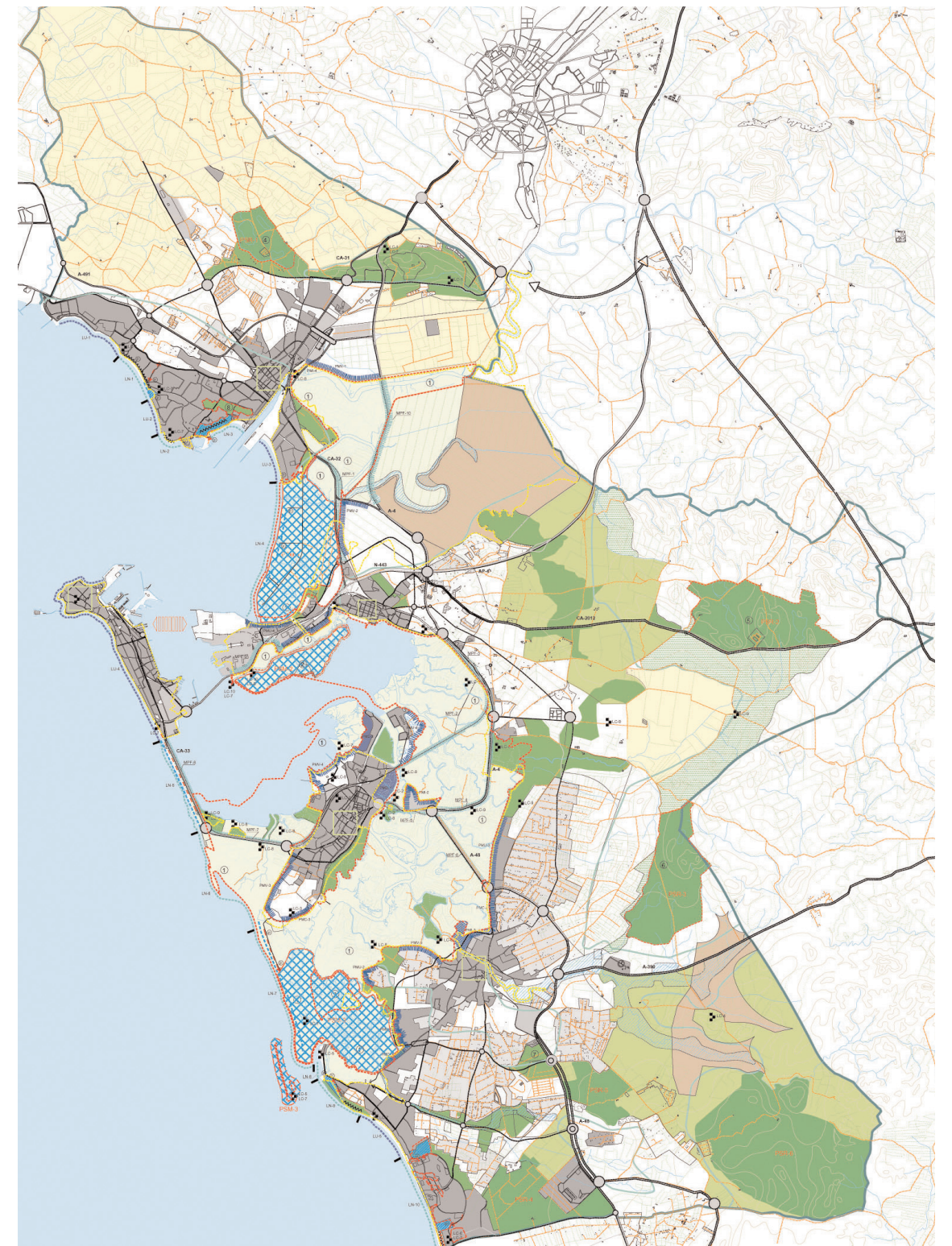
- Eliminación de la programación de las actuaciones previstas en el sistema general de comunicaciones que se formulaban como propuestas diferentes a las previsiones del POTBC para el acceso central a la Bahía y para el acceso a la Carraca. No obstante se sigue considerando estas propuestas como posibles a largo plazo para que se incorporen a la revisión del planeamiento territorial.
- Incorporación de las áreas funcionales previstas en el Plan Especial del área de las Aletas como sistema general de interés autonómico según la reciente Ley de Puertos de Andalucía, a los sistemas generales de comunicaciones, sistema logístico y al sistema general de equipamientos.

En el documento se mantuvieron las restantes determinaciones de la ordenación estructural y de la ordenación pormenorizada, pero con la lógica actualización a la más reciente legislación y con la incorporación de los temas reseñados de los informes sectoriales recibidos. En este apartado se incluyeron los de Costas, Patrimonio Histórico, Defensa, Carreteras y Medio Ambiente, así como de las alegaciones de particulares que se estimaron de forma favorable.

A partir del acuerdo del Pleno de la Corporación, de fecha 20 de mayo de 2008, sobre el documento ya conocido del Plan General y de los resultados de la nueva exposición pública y de los informes sectoriales recibidos de los Organismos de la Administración, así como la Declaración previa de Impacto Ambiental, se completaron o modificaron las determinaciones que resultaron afectadas. Con todo ello se adopta el acuerdo en el Pleno de fecha 9 de marzo de 2009 de la aprobación provisional del documento del Plan General y se inicia la tramitación para su aprobación definitiva.

La Resolución de la Sección de Urbanismo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cádiz, en el punto 2º de la sesión celebrada el pasado día 28 de julio de 2009, supone la aprobación definitiva de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Puerto Real y su adaptación a la LOUA. La citada resolución recoge la necesidad de elaboración de un Documento de Cumplimiento a los efectos de subsanar las deficiencias contempladas en el fundamento de derecho tercero y las determinaciones para las que se suspende la aprobación definitiva contempladas en el fundamento cuarto.

Por último una vez redactado el documento de cumplimiento antes referido y como texto refundido de todo lo anterior, constituirá, tras su aprobación por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo, el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Puerto Real.



P.O.T.B.C. Regulación de recursos ambientales y paisaje

1.2.1_3 la estructura urbana

A partir de las consideraciones anteriores sobre el modelo territorial, de la estructura urbana se destacaría en el término municipal, la existencia de un núcleo principal formado a partir del Casco Histórico y por otra parte del eje Cabezuela - Río San Pedro -Puerto Real. A esto se añadirían los núcleos rurales en Jarana y Marquesado y el polígono Tres Caminos.

Inicialmente delimitado por el ferrocarril y el borde litoral, el núcleo principal está formado en la actualidad por el Casco Histórico, las zonas de extensión más las unidades integradas y en una segunda extensión hacia el Este con los polígonos I-C y Casines y hacia el Oeste con el polígono 8-B. Al otro lado del ferrocarril y hacia el Norte, teniendo como eje la Avenida de la Constitución, (antigua carretera a Medina), se encuentran a la izquierda, los polígonos de la Esparraguera, (III A y III A Ampliación), con el límite en el parque urbano de Las Canteras y el desarrollo previsto para el polígono I-A. Los polígonos V-A, IV-A y II-A, por el lado derecho, ya urbanizados y edificados en gran parte, aunque se mantengan como sectores independientes y reconocibles en la trama, completarían el núcleo urbano principal de Puerto Real.

El modelo propuesto consiste en primer lugar en la consolidación de ese núcleo urbano principal, donde las propuestas sobre la integración urbana del ferrocarril van a propiciar la continuidad de la zona norte con el Casco Histórico y la formación de un nuevo centro ciudad. Esta propuesta es la única que permitirá en la práctica cambios estructurales internos de carácter general. A esto se añadiría la continuación de las reformas realizadas con el Plan Especial que suponían la valoración del centro Histórico como centro de la ciudad con las mejoras evidentes de accesibilidad y los nuevos equipamientos que concentran las actividades en el área delimitada por c/ Real y el Paseo Marítimo. Por último el nuevo límite que supone la variante de la A-4, hasta el Barrero, delimita una nueva área de previsible incorporación a lo anterior en los próximos años.

El eje Cabezuela - Puerto Real, a partir de la construcción del puente J.L. de Carranza y de la autopista AP-4 se ha ido consolidado en estos últimos años. En esa zona se ha producido la práctica ocupación de todos los suelos existentes, desde la zona portuaria, las importantes instalaciones industriales y la Universidad de Cádiz. Formando parte también de dicho eje, el polígono I-A, Río San Pedro, constituye un núcleo independiente donde se ha consolidado un importante asentamiento de población, aunque todavía no cuenta con el suficiente equipamiento básico que evite los desplazamientos innecesarios y donde la conexión con el núcleo principal y la Universidad, tampoco se ha resuelto satisfactoriamente.

Las nuevas relaciones, que se pueden suponer importantes, van a plantearse con el denominado nuevo acceso a Cádiz por la Bahía, deberán traducirse en reformas urbanas en los distintos sectores que puedan resolver los problemas de accesibilidad y de cosido de la trama, con el núcleo principal.

También dependiente en parte de ese eje pero con mayor entidad se considera las propuestas, ya en Avance de planeamiento, como gran zona de reserva para usos industriales, sobre el área de Las Aletas, Zerpla 3, superficie delimitada por la carretera CA-32 y el ferrocarril, la autopista AP-4 y la autovía A-4.

La consideración de los núcleos rurales aislados, de mayor importancia, formados en el Barrio de Jarana, Meadero y Marquesado, se ha visto alterada por las parcelaciones rururbanas y otras actuaciones aisladas. Teniendo como soporte las carreteras del Portal y de Paterna, dichas actuaciones han sobrepasado la calificación como asentamientos diseminados, establecida en el Plan General. La pretendida conexión a través de caminos y cañadas prevista para organizar los asentamientos dispersos y mejorar su relación con el núcleo principal, no ha sido tal y ahora constituye uno de los retos en la nueva ordenación.

Es ahora con las propuestas para la integración de dichas parcelaciones cuando se entiende la necesidad de abordar alternativas para la desestructurada periferia Este de Puerto Real. Esto constituirá una de las apuestas del Plan y que se identificaría con un Modelo de integración territorial en el que se articule una relación intensa entre el espacio rural y el espacio urbano. Para ello se establecería un claro gradiente de enlace y transición entre el espacio urbano consolidado y un renovado espacio rural.

Los tres vectores básicos que se establecen en el proceso de Habitar deben ilustrar el modelo de asentamiento, control, uso y gestión del territorio y de los recursos:

- _Producción y consumo
- _Educación y relax
- _Residencia

Estas actividades se materializan en Áreas predominantes, no exclusivas, promiscuas, con usos prioritarios complementados por otros compatibles. La Articulación y Servicio de estas áreas se confían a una ordenada red de infraestructuras de comunicación y gestión de los recursos energéticos. El desarrollo previsto puede resumirse en:

1. Producción y consumo

- a. Actividades agrícolas y ganaderas
- b. Actividades industriales
- c. Centros comerciales - lúdicos
- d. Industria turística: La Zerpla 5
- e. Tratamiento de residuos

2. Educación, asistencia y relax.

- a. Naturaleza: Red de espacios libres
- b. Memoria: Lugares culturales
- c. Bienestar y Salud: Centros deportivos y Centros asistenciales

3. Residencia. A partir del Casco Histórico, zonas de extensión consolidadas y de las áreas de expansión urbana.

- a. Asentamientos marginales
- b. Edificación aislada autosuficiente

4. Articulación y servicios

- a. Redes de transporte: canales, nodos y conectores
- b. Redes de comunicación
- c. Servicios: Infraestructuras energéticas y de gestión del agua.

Relacionado con lo anterior la denominada Zerpla 5, Jarana - Marquesado, reconoce la vocación de esa área para usos turísticos y recreativos. La actuación urbanística ya iniciada en Villanueva se convalidará con otras propuestas en su entorno, donde la integración de las zonas forestales a conservar y el parque de las Cañadas constituirá la base de la estructura de ocupación. Asimismo la consolidación del Barrio de Jarana como núcleo urbano va a suponer el origen de un nuevo sector residencial que deberá quedar integrado con lo anterior.

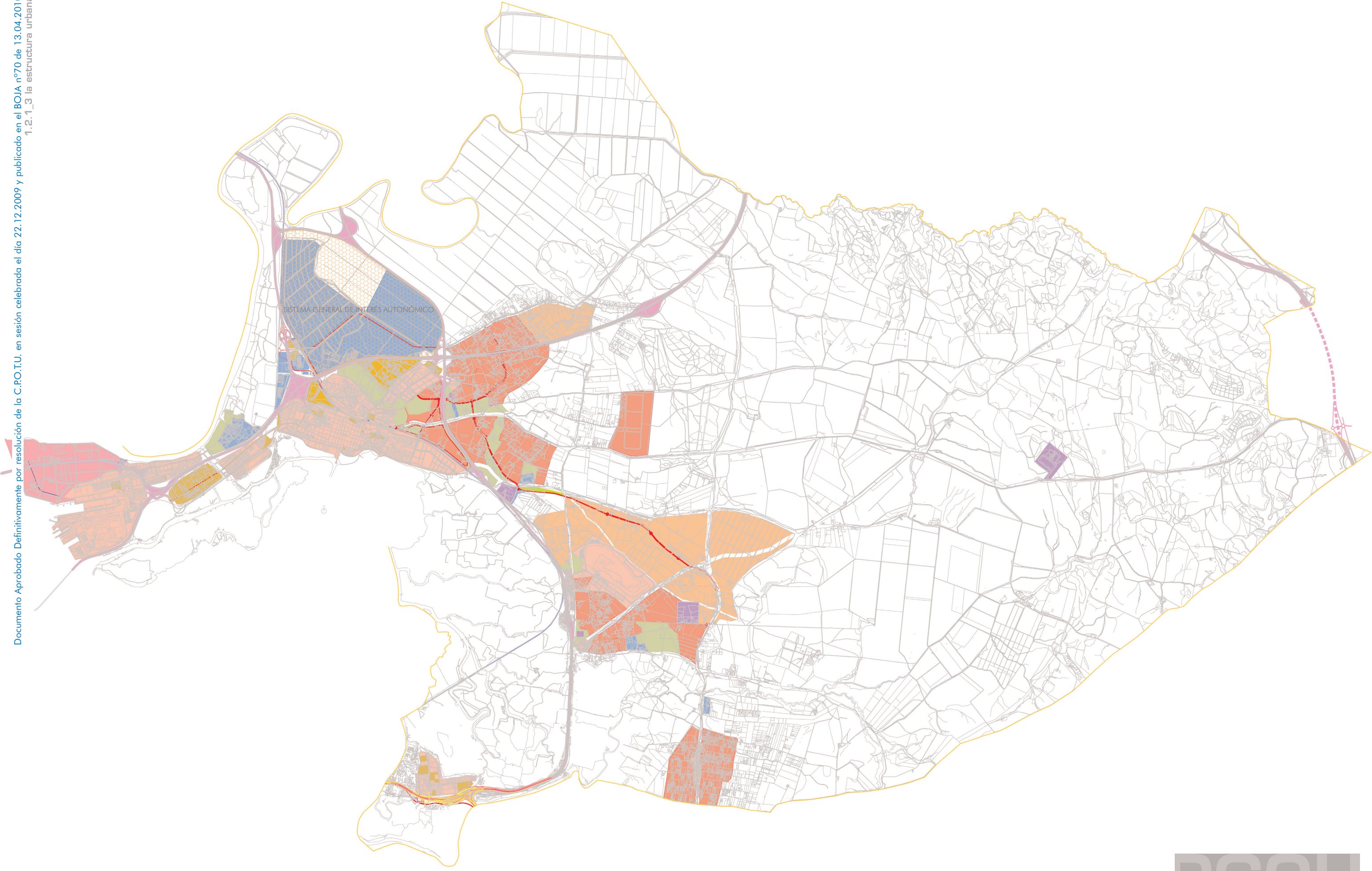
La propuesta para el Marquesado desarrolla las recomendaciones realizadas en su momento por el Avance del Plan Especial y trata de conciliar los objetivos de protección del espacio rural con el extenso desarrollo del asentamiento con características más urbanas.

Por último en Tres Caminos se revisan las propuestas no realizadas del Plan General anterior, teniendo en cuenta la progresiva transformación de usos y actividades así como la necesaria actualización de toda su infraestructura y condiciones de urbanización.



LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

-  Suelo urbano consolidado
 -  Suelo urbano no consolidado
 -  Suelo urbanizable ordenado
 -  Suelo urbanizable sectorizado
 -  Suelo urbanizable no sectorizado
- Suelo Sistemas Generales de Comunicaciones y Transportes
-  Carreteras del Estado-Autonómicas
 -  Carreteras Provinciales-Locales
 -  Carreteras propuestas
 -  Ferroviario
 -  Marítimo
 -  Logístico
-  Suelo sistemas generales de espacios libres
 -  Suelo sistemas generales de Equipamientos
 -  Suelo sistemas generales de Infraestructuras y servicios
 -  Suelo sistema general de interés autonómico



1.2.1_4 la red de los sistemas generales como configuración del modelo territorial y de la ordenación propuesta

La red de sistemas generales constituye el armazón básico de la ordenación urbanística. Por su dimensión se alcanza a todo el término municipal y en muchos casos forman parte del ámbito metropolitano. De todos ellos se considera que todo el grupo de infraestructuras vinculadas al Sistema General de Comunicaciones y Transportes como el de mayor importancia en cuanto a su capacidad de estructurar y ordenar el territorio.

La situación estratégica del término municipal de Puerto Real en la Bahía de Cádiz tiene su reflejo en los trazados y enlaces de las distintas redes principales. De forma más concreta esa situación supone la presencia de todas las infraestructuras relacionadas con el sistema de comunicaciones y transportes: las carreteras, el ferrocarril y las instalaciones portuarias. Así mismo se encuentran las redes de servicios de la energía: electricidad, gas canalizado y oleoductos; del ciclo completo del agua: de las redes de abastecimiento y de saneamiento; de las telecomunicaciones y de los residuos sólidos.

Todo ello completa un denso entramado cuya presencia física se ve ampliada con las afecciones derivadas de la legislación sectorial correspondiente. Esto supone un condicionante esencial para el planeamiento urbanístico, debiendo tenerse en cuenta el grado de autonomía que la citada legislación sectorial les otorga como afección en cada caso. Es preciso reconocer la subordinación que se produce en la toma de decisiones de la ordenación y la necesidad de acomodarlas sobre todo a las infraestructuras ya existentes.

LOS SISTEMAS GENERALES

La red de los sistemas generales constituye la estructura básica del territorio que se establece en el Plan General, así como en el Proyecto de Actuación del área de actividades logísticas, empresariales, tecnológicas, ambientales y de servicios de la Bahía de Cádiz "Las Aletas", y conforme al modelo de ordenación propuesto para el municipio de Puerto Real. Los sistemas generales constituidos por el suelo ocupado, edificaciones e instalaciones públicas o privadas ya existentes o propuestas del Plan General y los calificados como sistema general de carácter supramunicipal, según el citado Proyecto de Actuación se han incluido en los siguientes grupos:

_El Sistema General de Comunicaciones y Transportes, constituido por:

- La red viaria
- El sistema ferroviario

- El sistema marítimo
- El sistema logístico

_El Sistema General de Espacios Libres. Comprende los suelos destinados a parques públicos y zonas verdes en el ámbito de toda la población. Forma parte también la red Vía pecuaria propuesta.

_El Sistema General de Equipamientos. Forman parte todos los equipamientos a nivel ciudad o supralocales.

_El Sistema General de Infraestructuras y Servicios. Lo constituyen las infraestructuras y servicios a nivel ciudad o supralocales. Se incluye todas las referidas al ciclo completo del agua, de la energía y de las telecomunicaciones, así como de los residuos sólidos.

La descripción de los diferentes elementos de los sistemas generales se realiza a continuación, comenzando por los que conforma el sistema general de comunicaciones y transportes.

1.2.1_4.1 EL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- LA RED VIARIA

En la red viaria que se califica como sistema general, se recoge en primer lugar de la red existente todo el suelo ocupado por el dominio público, señalándose también las zonas de protección y de límite de la edificación según la legislación sectorial aplicable en cada caso. Se señalan en los Planos de Ordenación, estableciéndose los siguientes grupos:

1. Las carreteras de la Red de Carreteras del Estado. Donde se encuentran los tramos que discurren por el término municipal. Su gestión y tutela corresponden a la Administración Central a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y se incluyen las siguientes:

- AP - 4. Autopista del Sur (Dos Hermanas-Puerto Real)
- A - 4. Autovía Madrid a Cádiz
- CA - 32. Antigua carretera nacional N-IV
- N. 340. Tres Caminos-Alicante
- N. 443. Acceso a Cádiz por el puente J.L. Carranza. (Puerto Real-Cádiz).
- El nuevo acceso a Cádiz, según el proyecto aprobado y en ejecución, desde el enlace de Matagorda, tramo de la Cabezuela y nuevo puente sobre la Bahía.

2. Las carreteras de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía. En este grupo se incluye en la Red Básica, la A -381 Jerez -Los Barrios, en un pequeño tramo situado en el cruce del Pedroso y en la red Intercomarcal la A - 408, Puerto Real - A 381, antigua CAP. 2012, carretera al Pedroso. Esta última está propuesta en el POTBC como plataforma del Acceso central de la Bahía. Su gestión y tutela corresponden a la Junta de Andalucía.

3. Las carreteras de la Red Provincial. Definidas como carreteras convencionales en el Artículo 2.7 de la Ley 25/1988 sobre Carreteras y todas ellas gestionadas en la actualidad por la Diputación de Cádiz. Integradas también en la red autonómica de carreteras, BOJA 169- 2006, que discurren en parte por el término municipal y que también se califican como sistema general, son las siguientes:

- CA 3113 Puerto Real - La Ina II, (Carretera al Portal)
- CA 3201 Acceso a Miramundo, desde la A 408
- CA 3202 Acceso al Hospital por Venta Teresa
- CA 3203 Sanatorio. Desde la antigua N-IV al Hospital
- CA 3204 La Chacona
- CA 3205 Marquesado, con la ampliación del tramo de Malasnoches.

4. La red viaria de tráfico local o de primer nivel urbano. La constituyen el resto de las carreteras convencionales de titularidad municipal, así como el viario urbano formado por las avenidas y calles principales que tienen como misión enlazar con la Red Viaria Básica y absorber el tráfico fundamental de carácter interno tanto en el Casco como en los Polígonos. También se señalan en los planos de ordenación.

El resto de la red viaria local, que está constituida por las distintas vías no comprendidas en los apartados anteriores, como el tramo de la antigua carretera N-IV entre los pk 661.500 a 667.000, cedido recientemente al municipio y las que se incorporen en desarrollo del Plan General y que se clasificarán como sistema local.

En cuanto a las zonas de dominio público, de afección, servidumbres, separación de edificaciones e instalaciones y demás determinaciones relativas a las carreteras se estará a lo establecido en la legislación sectorial concurrente: Ley 25/1998 de Carreteras y sus Reglamentos, así como a la Ley 8/2001, de Carreteras de Andalucía y que se concretan en lo siguiente:

- En las carreteras que pertenezcan a la red autonómica, la zona de no-edificación consiste en dos franjas de terreno una a cada lado de la carretera a una distancia de cien (100,00) metros en las vías de gran capacidad, de cincuenta (50,00) metros en las vías convencionales y veinticinco (25,00) metros en el resto de las carreteras.
- En las carreteras que pertenezcan a la red estatal, el límite de

edificación se sitúa en autopistas, autovías y vías rápidas a cincuenta (50,00) metros medidos horizontalmente desde la arista exterior de la calzada más próxima; en el resto de carreteras, la línea límite de edificación se sitúa a veinticinco (25,00) metros medidos de igual forma. No obstante, en las carreteras estatales que discurran total y parcialmente por zonas urbanas el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas anteriormente siempre que esté lo permita el planeamiento urbanístico.

- EL SISTEMA FERROVIARIO

Sin perjuicio de la legislación sectorial, reglamentos y ordenanzas específicas ferroviarias, este Plan General contiene las definiciones y propuestas que corresponden al sistema ferroviario incluido como Sistema general de comunicaciones y transportes, donde el suelo ferroviario adscrito al sistema general se puede clasificar en:

- Las líneas ferroviarias. Son los terrenos de dominio público ocupados por las vías, elementos funcionales, instalaciones ferroviarias y caminos de servicio. Pueden ser de alta velocidad o convencionales, formando parte o no de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Las zonas de servicio ferroviario. La constituyen los terrenos ocupados por las estaciones de viajeros, terminales de carga, edificios anexos y servicios. Pudiéndose establecer los ámbitos, a través de proyectos específicos de delimitación y utilización, que incluyan los espacios necesarios y accesos.

En la actualidad en el municipio de Puerto Real lo constituyen las superficies correspondientes a la línea Sevilla-Cádiz y el ramal industrial al Trocadero, con la ampliación prevista hasta la Cabezuela según se recoge en los planos. En cuanto a la zona de servicio ferroviario, se incluyen los apeaderos de Las Aletas, Universidad, la actual estación y las zonas anexas. A esto se añadirá las instalaciones y servicios resultantes del Proyecto de Integración urbana, entre el pk. 132,300 y el pk.134,533.

En cuanto a las afecciones se establecen según la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y su Reglamento, la zona de dominio público, franja de terrenos de ocho metros, a cada lado de la misma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la línea, desde la arista exterior de la explanación; la zona de protección, franja situada a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación. Según la clasificación urbanística del suelo contiguo, las distancias se modifican. En el suelo urbano consolidado por el planeamiento, se reduce a 5 y 8 metros. La línea límite de edificación se sitúa con carácter general a cincuenta metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Se establece también la obligatoriedad del cerramiento de las líneas ferroviarias.

- EL SISTEMA MARÍTIMO

Como sistema marítimo, afecto al Sistema General de Comunicaciones y Transportes, se incluyen todos los terrenos e instalaciones portuarias dependientes del Puerto de la Bahía de Cádiz, según recoge el Plan de Utilización, tramitado en aplicación de la Ley 62/1997, que modificó en parte la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y con arreglo al artículo 15.2 de esta última, estableciéndose la delimitación de la zona de servicio y la asignación de los usos previstos para cada una de las áreas del puerto de la Bahía de Cádiz y en los diferentes municipios que la componen, entre ellos Puerto Real.

En el citado Plan de Utilización la zona de servicio marítima se divide en dos zonas: interior y exterior de las aguas del puerto. Respecto a la situación anterior se reduce la zona I interior, exclusivamente, al canal de la Carraca. Asimismo se definen también los usos básicos, en aplicación de las propias determinaciones de la Ley de Puertos y se establecen según el cuadro siguiente:

USO BÁSICO	USO PORMENORIZADO
Comercial	Polivalente
	Graneles
	Ro - Ro
	Contenedores
Pesca	Pasajeros
	Comercialización
	Polivalente
Actividades económicas	Terciario
	Ocio y esparcimiento
	Logística: almacenaje y producción

En cuanto a la ordenación pormenorizada el Plan General, teniendo en cuenta el Plan de Utilización se remite al Plan Especial de Ordenación, aprobado con carácter definitivo por el Ayuntamiento. En dicho documento se concretan los parámetros de edificación y usos pormenorizados de las distintas zonas. En los planos se recoge también la ampliación en el frente de las instalaciones de Dragados Off-Shore. Las restantes zonas anteriormente consideradas en el Caño del Trocadero y en el Paseo Marítimo, actual muelle de Puerto Real, club náutico y las instalaciones complementarias, se desclasifican como zona portuaria y se incluyen en las zonas del litoral sujetas en el futuro a su tratamiento según la Ley de Costas.

1.2.1_4.2 EL SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

El sistema general de espacios libres se define como la forma de integración de la naturaleza en la ciudad y como espacio al servicio del tiempo libre cotidiano. La propuesta del Plan completará el cinturón verde del núcleo urbano principal y su conexión a través de

la red de vías pecuarias, integradas en el parque de las Cañadas, con los espacios naturales y los espacios libres ya existentes o los propuestos con carácter metropolitano por el planeamiento territorial.

Estará por tanto constituido por los parques urbanos públicos existentes y por los que se obtengan en el futuro como desarrollo de las propuestas del Plan, de manera que la superficie total obtenida cumpla el porcentaje mínimo establecido en la legislación urbanística. Su delimitación se recoge en los planos de ordenación. En los casos del Parque de las Canteras, Pinaleta Derqui y Pinares del Hospital, al tratarse de espacios protegidos como Bosques Isla, así como los propuestos que se encuentren así calificados, las actuaciones a realizar se limitarán a las condiciones resultantes del informe de la Consejería de Medio Ambiente.

Se incluye también la superficie del término municipal incluida en el Parque Metropolitano de la Marisma de los Toruños y Pinares de la Algaida, (BOJA de 27.12.2006).

En cuanto a la integración de las zonas naturales y de las vías pecuarias, con independencia de su clasificación de suelo no urbanizable de especial protección, se regularán por la legislación sectorial aplicable y las normas de protección recogidas en el Título correspondiente.

El resto de las zonas verdes, jardines públicos y demás espacios libres constituirán el sistema complementario que se califica como dotaciones locales.

Formando parte del sistema general de espacios libres se incluye el sistema VÍA - PECUARIO que se describe a continuación.

Las vías pecuarias están constituidas por los terrenos de dominio y uso públicos, que han estado tradicionalmente destinados al tránsito ganadero, de conformidad con lo establecido por la Ley 3/95 de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, encontrándose clasificadas e incluidas en el censo correspondiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía de acuerdo con el proyecto de clasificación aprobado por la Orden Ministerial de 15 de julio de 1962, modificada posteriormente por la O.M. del 2 de abril de 1964.

Por el término municipal de Puerto Real discurren diecinueve (19) vías pecuarias, divididas en diez (10) cañadas, cinco (5) cordeles, tres (3) coladas y una (1) vereda. La mayoría de las vías pecuarias están deslindadas, y se han acondicionado los caminos, enmarcado en el Proyecto Corredor Verde 2 Bahías, donde a través de las cañadas, cordeles y veredas se unen la Bahía de Cádiz y la Bahía de Algeciras.

Por otra parte el proyecto "Parque de las Cañadas" de Puerto Real define las actuaciones para garantizar el dominio y uso público de las zonas forestales y de la red de vías pecuarias. Un total de nueve vías pecuarias insertas en el municipio son objeto de este proyecto. Es reseñable su gran importancia ecológica, junto con su valor paisajístico y cultural, al conectar espacios naturales tan significativos como el Parque Natural de la Bahía de Cádiz y la Reserva Natural del Complejo Endorreico de Puerto Real. Además de estar conectadas entre sí lo hacen con el "Corredor Dos Bahías", formando un entramado de vías que ponen en contacto áreas urbanas con espacios naturales.

Su clasificación urbanística es de Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Las actuaciones de desarrollo urbanístico que sean colindantes, o incluyan terrenos integrantes de las Vías Pecuarias, vendrán obligadas a que sus instrumentos de planeamiento incorporen en sus planos de ordenación el trazado de las mismas, calificando los terrenos como de dominio y uso públicos, dejándolos exentos de cualquier aprovechamiento urbanístico.

1.2.1_4.3 EL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS

El sistema general de equipamientos y servicios públicos se constituye en el soporte de la vida urbana y distingue la ciudad de la mera aglomeración residencial. A medida que esta crece debe incorporar la variedad y complejidad en cuanto a los tipos y niveles de los equipamientos y servicios públicos necesarios. Comprende las superficies destinadas a usos públicos o colectivos, las edificaciones e instalaciones al servicio directo de los ciudadanos. El suelo será siempre de dominio público, si bien se admite que la gestión sea confiada al sector privado.

En el municipio de Puerto Real la relación y niveles de equipamientos comunitarios ha ido cumpliendo desde los años 80 del pasado siglo todas las ratios necesarias para una población de 37.000 habitantes. Este empeño del Ayuntamiento que se ha iniciado en la ordenación urbanística de los nuevos polígonos y en la reforma de los núcleos urbanos existentes, se ha materializado con la construcción de los edificios e instalaciones y en su puesta en funcionamiento. Además por su pertenencia a la Bahía de Cádiz y a su posición estratégica dispone de equipamientos en el ámbito de área metropolitana, entre los que sobresalen la Universidad y el Hospital.

El sistema general de equipamientos está integrado por los equipamientos de ámbito municipal y supramunicipal que se recogen en los Planos de Ordenación. En el ámbito municipal sólo se consideran los de nivel ciudad según se definen los considerados para el conjunto de la población. Para los nuevos emplazamientos propuestos se adopta el criterio de un radio máximo de 1.200 m ó de 30 minutos andando.

Con independencia de lo anterior y como criterio general para los nuevos equipamientos se dispondrá teniendo en cuenta la accesibilidad y el equilibrio de los sectores. Para ello puede diferenciarse entre el núcleo principal, la barriada del río San Pedro y el barrio de Jarana, definiéndose también en tres niveles, según la población atendida.

Los restantes equipamientos ya existentes o superficies de suelo en reserva, que como sistemas complementarios se incluyen en los distintos sectores en suelo urbano o en suelo urbanizable para su delimitación concreta en el planeamiento de desarrollo, constituyen las dotaciones locales. En este grupo se incluirían: los Vecinales o de proximidad, situados en un radio de 200 m máximo ó de 5 minutos andando, para un núcleo de población entorno a los 1.000 habitantes / 500 viviendas. Los de Barrio o zonales, situados en un radio de 600 m máximo ó de 15 minutos andando, para un núcleo de población entorno a los 5.000 habitantes / 1.500 viviendas. En este grupo se incluirían también los núcleos rurales.

En el siguiente resumen se puede establecer con carácter general y en cuanto a las tipologías por usos, que se recogen en cuanto a los emplazamientos en los planos de ordenación:

TIPOLOGÍAS DE LOS EQUIPAMIENTOS		
DOCENTE	Escuelas infantiles	
	Centros Educación Primaria	
	Centros Educación Secundaria	
	Centros Educación Especial	
	Centros Universitarios	
	Otros	
INTERES PÚBLICO Y SOCIAL	Salud	Centros de Salud Hospital
	Religiosos	Iglesias Centros parroquiales Conventos y otros
	Bienestar Social	Centros cívico-sociales comunitarios Residencias tercera edad Centros diurnos
	Culturales	Teatros Salas polivalentes Museos Archivos Centro cultural Bibliotecas
DEPORTIVOS	Instalaciones de barrio	
	Instalaciones a nivel ciudad	
	Otros	
ADMINISTRATIVO	Municipales	
	Otras administraciones	
SERVICIOS PÚBLICOS	Seguridad	
	Justicia	
	Defensa	
	Mercado y abastecimiento	
	Mantenimiento	
	Servicios funerarios	
	Recinto ferial	
	Otros	

En el siguiente resumen se puede establecer con carácter general y en cuanto a las tipologías por usos, que se recogen en cuanto a los emplazamientos en los planos de ordenación:

1.2.1_4.4 EL SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

El ámbito de este sistema general lo constituyen las superficies de suelo, infraestructuras y servicios diversos ya existentes o propuestos de carácter local o supralocal y que se recogen en los planos de ordenación del Plan General. Según los tipos de infraestructuras y servicios, se pueden señalar las existentes a las que se incorporarán las propuestas y en el futuro las que pudieran surgir de características similares:

_Agua potable: Lo constituyen los depósitos y depuradora del Cerro del Montañés y las conducciones generales que abastecen a toda la zona gaditana. En el núcleo urbano los depósitos del Cerro de Ceuta y del Río San Pedro y la red general de abastecimiento.

_Saneamiento y Depuración: La red general de colectores y emisarios, la depuradora de aguas residuales del Trocadero y las instalaciones complementarias.

_Electricidad: Forman parte las líneas de transporte en A.T. que atraviesan el término municipal y la sub-estación del puente de Melchor, así como los diferentes centros de seccionamiento.

_Gas canalizado: Se recoge sólo la propuesta del trazado con trayecto hacia Cádiz y la situación de las estaciones de regulación ERM.

_Se incluye también en este apartado de las infraestructuras relacionadas con la energía y como sistema general, el tramo del oleoducto Algeciras-Rota que discurre por el término municipal en el extremo N-E.

_Telecomunicaciones: Formará parte la Red troncal, unitaria, según se describe en el Plan Especial de Telecomunicaciones por cable para el municipio de Puerto Real, más las instalaciones de la Compañía Telefónica del denominado Anillo Bahía, formado a partir del centro en Puerto Real con las redes interurbanas y el coaxial que atraviesan el término municipal, el centro emisor de Torrealta y las redes urbanas principales, constituyen las instalaciones principales en el municipio.

_La Estación radio-receptora de la Armada en Malasnoches, con independencia de la legislación específica como instalación de Defensa que establece por la OM 68/1981 la zona de seguridad correspondiente, se incluye como sistema general de infraestructuras.







También como sistema complementario y en otros apartados se incluyen:





_El complejo ambiental en el Carpio para el tratamiento de los residuos sólidos, según las condiciones y características del Plan Especial aprobado en SNU.

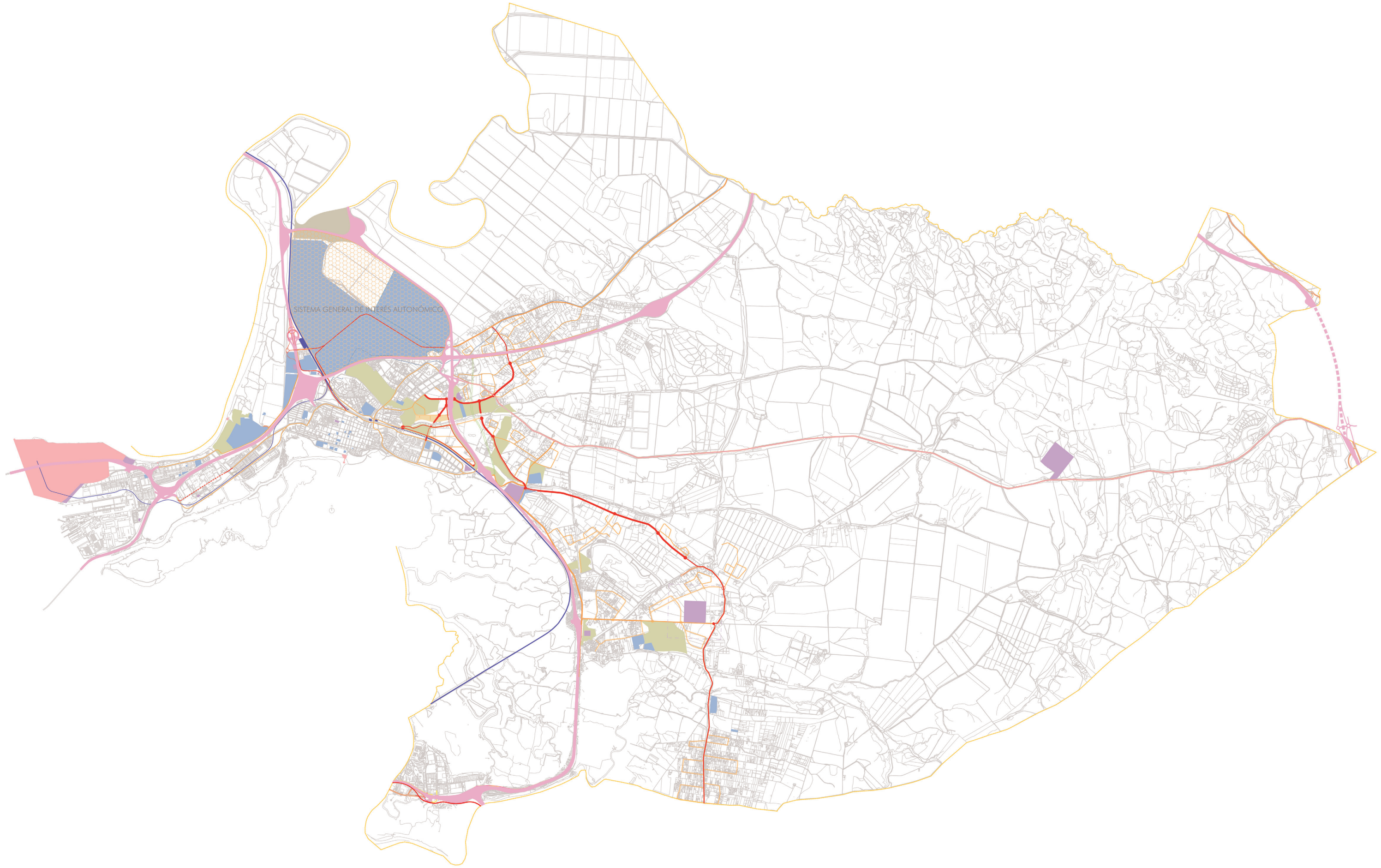
_Las antenas para la telefonía móvil, cuyos emplazamientos preferentes son los recogidos en los expedientes de licencias concedidas y según la relación de fecha 23.03.2006 de la Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Se incluyen en plano de ordenación 08.4, Infraestructuras básicas. Telecomunicaciones.

SISTEMAS GENERALES

Suelo Sistemas Generales de Comunicaciones y Transportes

-  Carreteras del Estado-Autonómicas
-  Carreteras Provinciales-Locales
-  Carreteras propuestas
-  Ferroviario
-  Marítimo
-  Logístico

-  Suelo sistemas generales de espacios libres
-  Suelo sistemas generales de Equipamientos
-  Suelo sistemas generales de Infraestructuras y servicios
-  Suelo sistema general de interés autonómico



1.2.1_5 las propuestas sobre los sistemas generales

Aunque se diferencian en la calificación como infraestructuras incluidas en dos sistemas generales diferentes: el de comunicaciones y transportes o el de infraestructuras y servicios, en este apartado se recogen en conjunto dada su incidencia en el modelo territorial. En primer lugar y con carácter global para todas las infraestructuras, los criterios y objetivos son los siguientes:

1. Completar las actuaciones ya programadas
2. Ajustar las nuevas propuestas y reformar las existentes a los pasillos previstos
3. En las actuaciones municipales, previo diagnóstico, establecer programa de actuación

Respecto a las propuestas sobre las comunicaciones y el transporte, ya descritas en el Avance, el objetivo general trata de potenciar el transporte público y de generar un sistema de transportes multimodal, que favorezca y garantice la accesibilidad de todo el territorio. Se recogen todas las infraestructuras vinculadas al sistema de comunicaciones y transportes, que según los tipos son las siguientes:

1.2.1_5.1 LAS PROPUESTAS PARA LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- EN LA RED VIARIA

En las actuaciones del POTBC que discurren por el término municipal, las propuestas del Plan General a calificar como Sistema General de la red viaria recogen los trazados más ajustados o alternativas que consideramos justificadas, al cumplir además otros objetivos de planeamiento. Las propuestas que se señalan en los planos de ordenación se refieren a las siguientes:

_En el grupo 2, carreteras de la Red Autonómica, no se realizan propuestas, manteniéndose por tanto la definida en el POTBC como Acceso central a la Bahía, la actual A-408, enlace A-381/AP-4. No obstante se sigue considerando la anterior propuesta de alternativa de trazado a la A - 408, desde el enlace de la AP-4 a la altura de Las Yeguas y con un trazado más directo, hasta el enlace del Pedroso con la A-381, que debería incorporarse a la revisión del planeamiento territorial, POTBC, y de la misma forma también podría incorporarse la propuesta de acceso a la Carraca a partir del nuevo enlace en Tres Caminos.

_En el grupo 3, red Provincial se propone el Distribuidor Puerto Real-El Marquesado-Chiclana. Avenida urbana para conexión de las áreas urbanas y equipamientos dispersos en la zona. Su diseño incorporará reservas para el transporte público y andenes para el paseo y la bicicleta. El trazado se recoge en los planos y se vincula al desarrollo de las

futuras unidades urbanísticas de la Zerpla-5. Previsto también en el POTBC, en esta nueva carretera formarían parte las actuales CA 3205 y CA 3204.

_Respecto al Distribuidor Universidad-Aletas-centro urbano de Puerto Real. En este caso la alternativa es la sustitución por los tramos de la red viaria ya existente, con las mejoras y reformas suficientes para que cumplan su función como plataforma para el transporte público.

_En el grupo 4, formado por la red local se incluyen los proyectos de la Avenida de la Circunvalación, nuevos accesos a Entrevías, en la reserva del Barrero y paso superior sobre la autovía A-4, acceso a los sectores de Genaro y el Portal.

- EN EL FERROCARRIL

A partir de la consideración del ferrocarril como el principal sistema de transporte público, de las estaciones como nodos del transporte intermodal la ejecución de las actuaciones ya descritas en el apartado anterior, aparecen como las actuaciones prioritarias:

_Las resultantes del convenio de integración ambiental del ferrocarril en Puerto Real e incluidas en el proyecto aprobado y que se encuentra en ejecución. La propuesta urbanística se describirá en el capítulo de los Proyectos de la ciudad.

_El ramal industrial a las instalaciones portuarias de la Cabezueta, según el proyecto aprobado.

_El apeadero del Hospital, no incluido en las obras en ejecución del denominado tramo de San Fernando, entre la estación de dicho municipio y el enlace a la altura de la calle Séneca en Puerto Real, pero que se propone su incorporación con posterioridad como actuación necesaria para el sistema general de comunicaciones.

_Para completar la propuesta en el transporte de viajeros de la Bahía de Cádiz se recoge en Tres Caminos el proyecto del Tranvía Chiclana - San Fernando, a la que se incorporará la que resulte de los estudios iniciados para el cierre del anillo del tren - tranvía en el nuevo acceso a Cádiz.

- EN EL SISTEMA MARÍTIMO

Como sistema de transporte de viajeros parece descartado en una primera etapa para Puerto Real, en los trayectos sugeridos hasta la Universidad o al muelle ciudad.

En cuanto a las instalaciones portuarias dependientes de la Autoridad Portuaria, las actuaciones son las ya previstas en el Plan Especial y en concreto:

_En la Cabezuela, los accesos, urbanización y regeneración ambiental del río San Pedro, se consideran las prioritarias a realizar.

_En el muelle ciudad la cesión al municipio de las instalaciones con las obras necesarias para constituir una alternativa de equipamiento náutico - deportivo al actual asentamiento irregular del Trocadero y salina del Consulado, con independencia de la actuación posible a realizar en esa zona.

_En el río San Pedro las dos Terminales marítimas propuestas por el Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía. En la propuesta para el Río San Pedro se completaría la actuación con pantalanes para embarcaciones deportivas.

- EN EL SISTEMA LOGÍSTICO

Se incluye en este apartado el área funcional de Logística Intermodal, AF-1 de 158,90 ha, según el Plan Especial de interés supramunicipal del Área de actividades logísticas, empresariales, tecnológicas, ambientales y de servicios de la Bahía de Cádiz, "Las Aletas", en Puerto Real. En dicha superficie, incluida en el Proyecto de Actuación de Interés Autonómico, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 11.10.2008 y que se califica como Sistema General de Interés Supramunicipal, las actividades a desarrollar, según las normas específicas del citado Plan Especial, pueden ser las siguientes:

- Centro de transportes de mercancías
- Parque logístico
- Centro logístico intermodal
- Terminal intermodal

1.2.1_5.2 LAS PROPUESTAS PARA LOS ESPACIOS LIBRES

En primer lugar se destacaría todo lo referido en el POTBC sobre el sistema de espacios libres de la Bahía, donde se describen como elemento del modelo territorial que debe integrar las áreas naturales, rurales y urbanas. La propuesta de red de espacios libres debe contribuir a mantener el histórico modelo de ocupación de la Bahía, caracterizado por el equilibrio entre urbanización y medio físico. Para ello, dado que el crecimiento urbano rodea y presiona el espacio natural de las marismas, la definición de los espacios libres se orienta sobre los siguientes objetivos básicos:

_Pautar el crecimiento urbano, evitando que las áreas urbanas se conformen como un continuo ajeno a las condiciones físicas del soporte sobre el que se asientan. Las propuestas se orientan a limitar los procesos de conurbación, asegurar pasillos que relacionen la marisma con los cerros y campiñas interiores y a salvaguardar de la urbanización hitos del paisaje. Dentro de este grupo se encuentra en el término municipal de Puerto Real, el Área del Parque de las Cañadas-Zurraque.

_Reducir la presión sobre el medio natural y sobre las áreas rurales, ya que la proximidad de las áreas urbanas y las marismas, sobre todo, propicia tensiones en la utilización de los terrenos de borde. El Plan propone la delimitación de espacios libres de manera que se reduzca la presión urbana sobre las áreas naturales del litoral y la marisma, se protejan los espacios de significación natural y cultural, y se recuperen los espacios degradados o que han sufrido fuertes impactos. Con este criterio se ha delimitado espacios que en lo que afecta al término municipal de Puerto Real sería en el Área de los Toruños - Río San Pedro.

En el planeamiento territorial las propuestas de la red de espacios libres se identifican como: REL-2, en el área de los Toruños - Río San Pedro; la REL-3, del Parque de las Cañadas Hospital y Zurraque y la REL-7, Itinerarios verdes, que van a determinar la estructura general del territorio en el municipio con estas importantes afecciones que trascienden del ámbito local. Así mismo se incluyen las superficies desueltos clasificados como no urbanizables de especial protección y que forman parte del Área para la reserva de Espacios Libres Metropolitanos.

Las Propuestas específicas del Plan General, a partir de la consideración de todo lo anterior, se concretan en lo siguiente:

_Completar el cinturón verde del núcleo urbano principal y su conexión a través de la red de vías pecuarias - futuro parque de las Cañadas- con los espacios naturales y los espacios libres ya existentes o los propuestos con carácter metropolitano por el POTBC. Respecto a estos últimos se reclamará la participación exterior para su obtención y desarrollo como parques equipados.

_Integración de las zonas naturales. No se trata exclusivamente de la simple clasificación del suelo y de su protección por la legislación sectorial. Se deberá completar con propuestas positivas para su real protección.

_En las denominadas desde los primeros estudios como áreas de oportunidad, además de las ya consignadas en el Plan vigente, el desarrollo e integración de los futuros crecimientos urbanos a partir de una nueva red de

corredores verdes: en el Portal, entorno del Hospital y desarrollo de las actuaciones en la Zerpla 5.

_La ordenación de la reserva del Barrero con los parques equipados del Almendral como ampliación de la Planaleta Derqui y antigua cantera al otro lado de la autovía, unidos por el corredor verde de la vía pecuaria.

_La revisión de los espacios libres y zonas verdes afectos a la propuesta de integración urbana del ferrocarril, en concreto en Entrevías y jardines de la Degollada, como más destacadas, en un proyecto conjunto.

Las propuestas concretas se establecen en las áreas de suelo urbanizable, con carácter independiente y a obtener por expropiación con los aprovechamientos de los diferentes sectores. En el caso de la reserva del Barrero, sector de suelo urbanizable SU 02.01, se incorpora además de forma integrada en la ordenación interior el parque equipado del Almendral, superficie de sustitución a la prevista en el planeamiento anterior en Entrevías, esta última no se identifica en la relación de los ámbitos de los nuevos sistemas generales de espacios libres, que se recoge a continuación:

SISTEMA GENERAL	DENOMINACIÓN ÁREA	SUPERFICIE EN M2
SGEL.01.01	Ampliación de las Canteras	27.912
SGEL.02.01	Barrerros	70.664
SGEL.04.01	Pago de Ceuta - Goyena	167.175
SGEL.05.01	Casines Norte	44.063
SGEL.06.01	Entorno Hospital Universitario	210.595
SGEL.07.01	Jarana - Malasnoches	50.558
SGEL.08.01	Los Ojuelos	333.038

La relación actual entre la superficie actual de espacios libres públicos - zonas verdes y el número de habitantes del municipio es de 21,28 m2, (apartado de la Memoria de Información: 1.1.6_1 sistema de espacios libres), calculada sobre una población de 37.489 habitantes y una superficie total de 797.769 m2, como suma del total existente y recogida en el planeamiento actual. A esto se le añadirían 904.005 m2, como suma de las propuestas del Plan General para el sistema general de espacios libres. Con ello se obtendría un estándar de 34,03 m2 por habitante, sobre el total de población estimada para el municipio, 50.000 habitantes en el año 2019, como horizonte del Plan General.

En resumen la propuesta de ordenación de los nuevos sistemas generales de espacios libres, que supondrían 90,4 ha en su conjunto a añadir a lo ya existente, se completaría con las superficies de zonas verdes vinculantes en la ordenación interior de los sectores y con los ya existentes formando un entramado de corredores verdes que estructura junto a la red de vías pecuarias, la propuesta de ordenación general que se realiza para el nuevo Plan General de Puerto Real.

Respecto a las vías pecuarias la propuesta del Plan General es la clasificación como Suelo No Urbanizable de Especial Protección, dominio público de Vías Pecuarias. El único trazado alternativo propuesto, se califica como sistema general de espacios libres y afecta a un tramo de la Cañada Real del Camino de Medina por la Venta Catalana, que discurre por el nuevo suelo residencial del Barrero junto a la vía férrea. La alternativa consiste en la compleción del Corredor Dos Bahías incorporando al Dominio Público Pecuario las dos margenes viarias por donde actualmente se conectan el Camino Viejo de Paterna tras cruzar la variante de los Puertos y el Cordel del Puerto de Santa María a San Fernando al Este de Puente Melchor. Con ello se cumple la condición de continuidad e idoneidad del itinerario.

1.2.1_5.3 LAS PROPUESTAS PARA LOS EQUIPAMIENTOS

De los equipamientos incluidos en el Sistema General, en el municipio los considerados a nivel ciudad y destinados al conjunto de la población así como los supramunicipales, las propuestas se refieren en cuanto a los Equipamientos Docentes a los centros e instalaciones relacionadas con la ampliación del Polígono Universidad de Cádiz en Puerto Real y al centro de enseñanza secundaria en el Barrero.

Del grupo de Equipamiento de Interés público y social: las instalaciones del Hospital Universitario en el grupo de Salud y en los Culturales: la ampliación del Teatro Principal, el Centro cultural y museo en iglesia San José. En el grupo de los Servicios públicos: los nuevos Juzgados y el nuevo recinto ferial en Aletas.

También se incluye, de forma independiente a lo anterior, el sistema general de Interés Supramunicipal en Las Aletas que según las determinaciones del Plan Especial aprobado se concretaría en las áreas funcionales: AF - 2, Empresarial, Servicios, Dotaciones y Equipamientos, de 136,05 ha, y AF - 3, Parque Científico-tecnológico, de 112,05 ha. Las distintas actividades que se pueden desarrollar en las áreas funcionales, según las determinaciones y normativa del Plan Especial, son las siguientes:

AF - 2. Empresarial, Servicios, Dotaciones y Equipamientos:

- Empresarial
- Comercial - recreativo
- Dotacional y equipamiento
- Servicios integrados

AF - 3. Parque Científico-tecnológico:

- Científico - Tecnológico
- Centro integrado de servicios

Por último el resto de las propuestas sobre los equipamientos se incluyen en los apartados de Actuaciones urbanizadoras de Equipamientos, AUE, en suelo urbano.

1.2.1_5.4 LAS PROPUESTAS PARA LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

Respecto a las Propuestas incluidas en el sistema general de infraestructuras y servicios, se establece agrupadas para el tratamiento integral del agua, para la energía, de las telecomunicaciones y para la recogida y tratamiento de los residuos sólidos. El resumen por tipos es el siguiente:

EN EL CICLO COMPLETO DEL AGUA

- AGUA POTABLE

1. Completar las obras de la red general de la Bahía y su conexión a la red municipal. Eliminación de las tomas directas de la red según propuesta.
2. Construcción de un nuevo depósito en Cerro de Ceuta, además del que se encuentra en ejecución, para el consumo previsto en los nuevos sectores de suelo urbanizable, de 15.000 m3 de capacidad.
3. Cierre de anillos y completar la red de hidrantes contra-incendios.
4. Construcción de un depósito para el área de la Zerpla 5, Jarana - Marquesado, de 8.000 m3 de capacidad de almacenamiento y regulación de la demanda.

- SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN

1. En el núcleo principal: Reformas y ampliación de aliviaderos. Reformas en la red de colectores según estudio de cuencas de vertido y en función del soterramiento del ferrocarril
2. Ampliación de la actual EDAR "El Trocadero"
3. Completar la red de riego con agua reciclada
4. En Tres Caminos, nuevo colector y sistema de impulsión hacia la red general de San Fernando, como alternativa a las actuales instalaciones de depuración
5. Construcción de una nueva estación depuradora de aguas residuales para las demandas del área de la Zerpla 5, Jarana y Marquesado, a partir de los estudios realizados sobre la capacidad actual

PARA LA ENERGÍA

- ELECTRICIDAD

1. Nuevas sub estaciones en Aletas y Zona estación.
2. Soterrar las líneas de 66 Kv y de MT
3. Cierre de anillos
4. Soterrar centros de transformación, en zonas no inundables.
5. Conexión y redes para los parques eólicos

- GAS

1. Red general canalizada
2. Estaciones y redes domiciliarias

- OTRAS

1. Paneles solares. Ordenanza municipal
2. Paneles fotovoltaicos. Exigencia en las construcciones aisladas

TELECOMUNICACIONES

1. El desarrollo del Plan Especial en Puerto Real
2. Antenas para la telefonía móvil:
 - a. Regularización de las existentes, según las licencias concedidas y la relación de la D.General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información del MITC de fecha 23.03.2006.
 - b. Propuestas de nuevos emplazamientos: Polígono Astilleros, Polígono Trocadero, Cerro de Ceuta, Aletas y Tres Caminos.
 - c. Ordenanza municipal, en relación con la normativa sectorial.

SERVICIOS. RESIDUOS SÓLIDOS

1. La recogida selectiva de residuos. Completar las instalaciones para un sistema integral.
2. Puntos limpios en el Trocadero, Río San Pedro y Puente de Melchor.
3. Desarrollo del complejo ambiental en el Carpio en la primera fase.
4. Revisión de la ordenanza municipal.

Como procedimiento general se tratará las nuevas propuestas con las condiciones generales de uso, edificación y de las normas de protección correspondientes. Sólo se permitirán los usos propios o directamente vinculados con la instalación o servicio de que se trate, según las normas urbanísticas en lo que afecte a los temas generales y de acuerdo con la legislación sectorial que corresponda.

En el caso de una infraestructura de importancia supramunicipal deberá tramitarse previamente un Plan Especial, según lo previsto por la LOUA.

1.2.1_6 sistemas generales. resumen de características

COMUNICACIONES

SGC 01	FERROCARRIL		INTEGRACION URBANA DEL FERROCARRIL	Entre calles Sol a Séneca
		Objeto:	Soterramiento en la travesía por el núcleo principal	Características: Según el proyecto aprobado AP PC CA 47
		Observaciones:	Participación Estado 60%, Junta de Andalucía 20% y Ayuntamiento 20% más el coste de las expropiaciones	Superficie de suelo: 34.768,00 m2
SGC 02	CARRETERAS	RED LOCAL	AVENIDA CIRCUNVALACIÓN	Glorieta México - Estación
		Objeto:	Red viaria local. Reordenación del tráfico urbano a partir de la integración urbana del ferrocarril	Características: Sección mínima de la Avenida de 16,00 metros que incorporará carril - bici
		Observaciones:	A realizar en dos fases: La primera entre la Glorieta de México - Hispanidad. Esta actuación se incluirá en el Convenio Junta de Andalucía - Ayuntamiento.	Superficie de suelo: 55.689,00 m2
SGC 02.01	CARRETERAS	RED LOCAL	PASO DEL BARRERO	
		Objeto:	Paso elevado sobre la Autovía A-4	Características: Sección mínima de 16,00 metros que incorporará carril - bici
		Observaciones:	Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.02, para la obtención del suelo.	Superficie de suelo: 4.973,00 m2
SGC 03	CARRETERAS	RED LOCAL	CONEXIÓN CIRCUNVALACIÓN - CEMENTERIO	Entrevías - Estación Aletas
		Objeto:	Red viaria local. Reordenación del tráfico urbano a partir de la integración urbana del ferrocarril	Características: Sección mínima de la Avenida de 16,00 metros que incorporará carril - bici
		Observaciones:	Esta actuación completa el vial paralelo al ferrocarril en Entrevías. Participación de privados en la financiación	Superficie de suelo: 15.470,00 m2
SGC_e1	CARRETERAS	RED PROVINCIAL	DISTRIBUIDOR MARQUESADO - PUERTO REAL	CP 2015 Marquesado - Pago de Ceuta
		Objeto:	Red viaria local - Relación Bahía. Distribuidor tráfico interno sectores Zerpla 5	Características: Sección mínima de 14,00 metros que incorporará carril - bici
		Observaciones:	La obtención del suelo se incluye, por fases, en las Áreas de Reparto: AR.SU.04; AR.SU.05 y AR.SU.06, más la expropiación de 55.612 m2 en SUNS	Superficie de suelo: 182.214,00 m2
SGC_e2	FERROCARRIL		APEADERO HOSPITAL	Frente Hospital Universitario
		Objeto:	Construcción del apeadero y aparcamiento disuasorio anexo	Características: A determinar en el proyecto
		Observaciones:	Esta actuación se completará con la urbanización de la calle equipada de acceso al Hospital	Superficie de suelo: 10.432,00 m2
SGC_e3	MARITIMO		ATACADERO PASEO MARITIMO	Punta del muelle
		Objeto:	Construcción de pantalanes e instalaciones para el atracadero y club náutico	Características: A determinar en el proyecto, previa concesión por la D.G. de Costas
		Observaciones:	La evaluación del coste sólo incluye la obra marítima. Con posterioridad el club náutico y almacenes podrían realizarse en convenio con la EPPA o por concesión a privados.	Superficie de suelo: 6.015,00 m2
SGC_e4	MARITIMO		TERMINAL MARÍTIMA RÍO SAN PEDRO	Polígono Río San Pedro
		Objeto:	Construcción de Terminal para el transporte marítimo de la Bahía.	Características: Se completaría con pantalanes para embarcaciones deportivas. A determinar en el proyecto.
		Observaciones:	Emplazamiento según la propuesta del Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz. La ejecución de los pantalanes para embarcaciones deportivas se podría realizar con independencia de la terminal marítima.	Superficie de suelo: 2.250,00 m2
SGC_e5	MARITIMO		TERMINAL MARÍTIMA UNIVERSIDAD	Campus Universidad
		Objeto:	Construcción de Terminal para el transporte marítimo de la Bahía.	Características: A determinar en el proyecto.
		Observaciones:	Según la propuesta del Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz	Superficie de suelo: 120,00 m2

EQUIPAMIENTOS

SGEQ 01	DOCENTE	UNIVERSIDAD	AMPLIACIÓN CAMPUS	Río San Pedro	
	<i>Objeto:</i>		Obras de urbanización y espacios libres de la Ampliación del Campus		
	<i>Características:</i>		Según ordenación del Plan Especial y a determinar en Proyecto de urbanización.		
	<i>Observaciones:</i>		De la superficie total, 187.339 m2 son espacios libres y 25.004 m2 de red viaria. Se incluirá la conexión a las infraestructuras generales y se podrá realizar por fases.		<i>Superficie de suelo:</i> 342.485,00 m2
SGEQ 02.01	DOCENTE	CENTRO SECUNDARIA	IES BARRERO	Finca el Almendral incluida en el sector SU 02.02	
	<i>Objeto:</i>		Nuevo Centro de Enseñanza Secundaria		
	<i>Características:</i>		Según programa de la Consejería de Educación para centros de 28 unidades		
	<i>Observaciones:</i>		Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.02, para la obtención del suelo		<i>Superficie de suelo:</i> 19.874,00 m2
SGEQ 03	INT.PÚBLICO Y SOCIAL	CULTURAL	CENTRO CULTURAL IGLESIA SAN JOSÉ	Calles Real y Vaqueros	
	<i>Objeto:</i>		Ampliación del Centro Cultural Iglesia San José y Museo de la ciudad		
	<i>Características:</i>		Pendiente de la redacción del Proyecto		
	<i>Observaciones:</i>		Prevista la participación de la Junta de Andalucía en convenio para su financiación. El coste del suelo se refiere a la finca anexa por calle Vaqueros		<i>Superficie de suelo:</i> 450,00 m2
SGEQ 04	SERVICIOS PÚBLICOS	ADMON. JUSTICIA	NUEVO JUZGADO	Manzana "F" Pol. III-A Ampliación	
	<i>Objeto:</i>		Nuevas dependencias judiciales		
	<i>Características:</i>		Según Proyecto aprobado		
	<i>Observaciones:</i>				<i>Superficie de suelo:</i> 3.066,00 m2
SGEQ 06.01	INT.PÚBLICO Y SOCIAL	SALUD	AMPLIACIÓN HOSPITAL UNIVERSITARIO	Sectores de suelo urbanizable SU 06.03 y SU 06.04	
	<i>Objeto:</i>		Ampliación de las instalaciones del Hospital, equipamientos y servicios generales comunes		
	<i>Características:</i>		Según Proyectos a redactar		
	<i>Observaciones:</i>		Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.06 para la obtención del suelo		<i>Superficie de suelo:</i> 52.553,00 m2

ESPACIOS LIBRES

SGEL 02.01	ESPACIOS LIBRES	PARQUE DEL BARRERO	Finca del Barrero. Canteras y zona anexa
	<i>Objeto:</i>	Nuevo parque urbano a realizar en la Reserva del Barrero	<i>Características:</i> A determinar en el proyecto
	<i>Observaciones:</i>	Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.02, para la obtención del suelo	<i>Superficie de suelo:</i> 70.664,00 m ²
SGEL 04.01	ESPACIOS LIBRES	PARQUE EN PAGO DE CEUTA	Fincas del Pago de Ceuta
	<i>Objeto:</i>	Ordenación del corredor verde entre la Autopista y los Barreros	<i>Características:</i> A determinar en el proyecto
	<i>Observaciones:</i>	Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.04, para la obtención del suelo	<i>Superficie de suelo:</i> 167.175,00 m ²
SGEL 05.01	ESPACIOS LIBRES	PARQUE EN CASINES NORTE	Fincas de los Pagos de Valvanera y Torrecilla
	<i>Objeto:</i>	Ordenación del corredor verde y parque de las Cañadas	<i>Características:</i> A determinar en el proyecto
	<i>Observaciones:</i>	Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.05, para la obtención del suelo	<i>Superficie de suelo:</i> 44.063,00 m ²
SGEL 06.01	ESPACIOS LIBRES	PARQUE EN TORREBAJA	Entorno Hospital Universitario
	<i>Objeto:</i>	Formará parte del corredor verde previsto en la ordenación general de la zona entre la carretera al Pedroso y la antigua N-IV	<i>Características:</i> A determinar en el proyecto
	<i>Observaciones:</i>	Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.06, para la obtención del suelo	<i>Superficie de suelo:</i> 210.595,00 m ²
SGEL 07.01	ESPACIOS LIBRES	PARQUE EN JARANA	Jarana - Meadero. Antigua carretera N-IV
	<i>Objeto:</i>	Nuevo parque urbano para el futuro núcleo urbano residencial y terciario	<i>Características:</i> Se incorporará en el proyecto la zona arbolada existente
	<i>Observaciones:</i>	Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.07, para la obtención del suelo	<i>Superficie de suelo:</i> 50.558,00 m ²
SGEL 09.01	ESPACIOS LIBRES	PARQUE EN LOS OJUELOS	Finca Los Ojuelos
	<i>Objeto:</i>	Obtención de nuevo espacio libre a incorporar al Parque Metropolitano previsto en el POTBC	<i>Características:</i> Ordenación de la zona arbolada de la finca
	<i>Observaciones:</i>	Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.09, para la obtención del suelo. La ejecución de las obras se realizaría en convenio de Espacios Libres, Junta de Andalucía y Ayuntamiento.	<i>Superficie de suelo:</i> 333.038,00 m ²

INFRAESTRUCTURAS

SGIS 01	HIDRÁULICAS	DEPOSITO REGULADOR AGUA POTABLE	Cerro de Ceuta
	<i>Objeto:</i> Nuevo depósito regulador para las actuaciones previstas y demandas de los nuevos sectores de suelo urbanizable		
	<i>Características:</i> Ampliación de las instalaciones existentes y nuevo depósito de 15.000 m3		
	<i>Observaciones:</i> La ejecución de las obras se realizaría a partir de nuevo convenio de Obras Hidráulicas entre la Junta de Andalucía y Ayuntamiento al 50%		<i>Superficie de suelo:</i> 3.536,00 m2
SGIS 02	ENERGIA	ELECTRICIDAD	SUBESTACIÓN ELECTRICA ALETAS
	<i>Objeto:</i> Nueva sub - estación para la ampliación servicio de Electricidad en esa zona		
	<i>Características:</i> Según disposiciones vigentes		
	<i>Observaciones:</i> A realizar por la empresa suministradora y Junta de Andalucía en la actuación de Aletas.		<i>Superficie de suelo:</i> 2.000,00 m2
SGIS 03	RESIDUOS	PUNTO LIMPIO	Polígono Casines, junto al Puente Melchor
	<i>Objeto:</i> Construcción de punto limpio para la recogida selectiva de residuos sólidos. Incluirá oficinas y almacenes de la empresa		
	<i>Características:</i> Según anteproyecto de Apresa 21, redactado por el Arquitecto Alberto Granado.		
	<i>Observaciones:</i> A realizar en convenio con Medio Ambiente		<i>Superficie de suelo:</i> 8.123,00 m2
SGIS 07.01	HIDRÁULICAS	EDAR ZERPLA 5	Antigua carretera N-IV, Malasnoches y SU O7.O4
	<i>Objeto:</i> Nuevas instalaciones de depuración para todo el área		
	<i>Características:</i> Incluirá el tratamiento terciario para la reutilización del agua en riego		
	<i>Observaciones:</i> Esta actuación se encuentra incluida en el Área de Reparto AR.SU.07, para la obtención del suelo. La ejecución de las obras se realizaría a partir de nuevo convenio de Obras Hidráulicas entre la Junta de Andalucía y Ayuntamiento.		<i>Superficie de suelo:</i> 12.000,00 m2
SGIS 07.02	HIDRÁULICAS	AGUA POTABLE	DEPOSITO REGULADOR ZERPLA 5
	Emplazamiento pendiente del Proyecto		
	<i>Objeto:</i> Nuevo depósito regulador para las actuaciones previstas en la Zerpla 5		
	<i>Características:</i> Capacidad 8.000 m3		
	<i>Observaciones:</i> La ejecución de las obras se realizaría a partir de nuevo convenio de Obras Hidráulicas entre la Junta de Andalucía y Ayuntamiento al 50%		<i>Superficie de suelo:</i> 4.000,00 m2

1.2.1_7 los usos globales

El modelo territorial se completa con la descripción de los usos globales considerados en el término municipal. Destacándose en primer lugar y de la situación actual la proporción entre los suelos que albergan actividades económicas y el resto.

_suelo urbano	1.045 ha	5,36 %
_suelo urbanizable	201 ha	1,03 %
_suelo no urbanizable	18.254 ha	3,61 %

De la relación anterior el suelo urbano supone por usos globales lo siguiente:

_uso industrial:	348 ha	33,30 %
_uso residencial:	380 ha	36,36 %
_uso turístico:	109 ha	10,43 %
_sistemas generales:	208 ha	19,91 %

En cuanto al suelo urbanizable del Plan vigente y no desarrollado:

_uso industrial:	164 ha	81,59 %
_uso residencial:	37 ha	18,41 %

El suelo no urbanizable se destina a las siguientes actividades:

_Agrarias: Agrícolas, ganaderas, forestales, ocupando una superficie aproximada de 13.000 ha, (130.000.000 m2).

_Extractivas: Salinas. Estas ocupan en su totalidad 1.225 ha, (12.250.000 m2). La zona de marismas y salinas supone en su conjunto una superficie próxima a las 3.000 ha.

_Acuícola: Piscifactorías.

_El suelo ocupado por los sistemas generales, en especial por las infraestructuras de comunicaciones.

Teniendo en cuenta la situación actual, las determinaciones del POTBC y las derivadas de la normativa del POTA, según se recoge en el informe de incidencia territorial, de julio de 2007, se ha realizado la propuesta de ordenación de los usos globales relacionada con el régimen jurídico derivado de su clasificación.

Resumidamente la clasificación del suelo propuesta, por localizaciones de los usos en el término municipal, recoge en el suelo para el uso básico residencial, además del actual suelo urbano, en gran parte ya consolidado en el núcleo principal y en la barriada de Jarana, determinadas unidades de ejecución en suelo urbano no consolidado, a desarrollar en actuaciones de reforma interior o de incremento de aprovechamiento. En el suelo urbanizable, en la categoría de ordenado en el polígono I-A cam y en el sectorizado en el Barrero, carretera del Portal, Torrealta, Jarana - Villanueva y en Arquillos - Marquesado.

En su conjunto la capacidad potencial, según las intensidades de uso previstas para cada sector, sería de 6.439 viviendas. Con esto

se podría satisfacer la demanda estimada para la próxima década según las conclusiones de la información, no obstante es preciso tener en cuenta las viviendas ya existentes en las parcelaciones y asentamientos que se integrarán en los sectores de suelo urbanizable para su regularización y que puede suponer de unas 860 viviendas de diferentes tipos y situaciones. Por otra parte la capacidad potencial del suelo urbanizable no sectorizado de uso básico residencial, áreas de Pedralera y Chacona, se podría establecer en otras 740 viviendas.

En cuanto al uso industrial, en el actual suelo urbano se proponen las unidades de ejecución en la categoría de no consolidado y localizadas en el polígono Trocadero. En el suelo clasificado como urbanizable se localizaría en el Carpio, en la segunda fase de la actuación iniciada y en la ampliación prevista. Por último se deberá tener en cuenta la compatibilidad de usos prevista con los sectores donde el uso dominante sea el terciario.

El uso terciario, en suelo clasificado como urbanizable en Entrevías, con carácter de ordenado, y sectorizado en Pago de Ceuta, Casines Norte y entorno del Hospital. También se incluyen en los sectores de Jarana correspondientes a los Viveros, Acarigua. En los sectores de Malasnoches y Arquillos, también se reserva superficie de forma significativa para dicho uso. La normativa permitirá el desarrollo de diferentes actividades terciarias en sentido amplio y se incluye la compatibilidad con el uso industrial de baja intensidad y de almacenes.

El uso turístico, se localizaría en suelo clasificado como urbanizable no sectorizado en Villanueva Norte y en El Flamenco, según la propuesta de ordenación de la Zerpla 5, que incluye el actual suelo urbano de la actuación urbanística de Villanueva - Aldea Real. Se propone como intensidad media de uso de 24 plazas turísticas por cada hectárea.

Por último de los sistemas generales adscritos a la gestión del suelo urbanizable destacaremos las propuestas para los Espacios libres: Parque del Barrero, entorno del Hospital, Jarana y Villanueva, que supondrían en su conjunto 859.942 m2. A esto habría que añadir las superficies de zonas verdes interiores y que se consideran vinculantes en la ordenación pormenorizada que supondrían el 22 % de la superficie total.

En los casos de los sistemas generales de Equipamientos se incorporarían las superficies de 136 ha y 112 ha respectivamente de las áreas funcionales AF-2 y AF-3 de las Aletas y en el sistema general de Comunicaciones el área funcional AF-1 sistema Logístico, de 159 ha, también de Aletas y según el Plan Especial y la calificación como sistema general de interés supramunicipal, establecido en la disposición adicional quinta de la Ley 21/2007, de Puertos de Andalucía.

USOS GLOBALES	CLASIFICACIÓN SUELO	SUPERFICIES EN HECTÁREAS		
		ACTUAL	PROPUESTA	TOTAL
Residencial	Urbano	380	380	380
	Urbanizable Ordenado y Sectorizado	37	501	501
	Urbanizable No sectorizado		113	113
Industrial	Urbano	335	335	335
	Urbanizable Ordenado y Sectorizado	164	74	74
	Urbanizable No sectorizado			
Terciario	Urbano	13	13	13
	Urbanizable Ordenado y Sectorizado		190	190
	Urbanizable No sectorizado		60	60
Turístico	Urbano	109	109	109
	Urbanizable Ordenado y Sectorizado		0	0
	Urbanizable No sectorizado		308	308
Sistemas generales Espacios libres	Suelo urbano	60	60	60
	Suelo urbanizable	11	90	101
	Suelo no urbanizable		1.092	1.092
Sistemas generales Equipamientos	Suelo urbano	20	30	50
	Suelo urbanizable	30	45	45
Sistemas generales Comunicaciones	Suelo urbano	158	158	158
	Suelo urbanizable		12	12
Sistemas generales Infraestructuras	Suelo urbano	44	44	44
	Suelo urbanizable		4	4

relación clasificación de suelo con usos globales