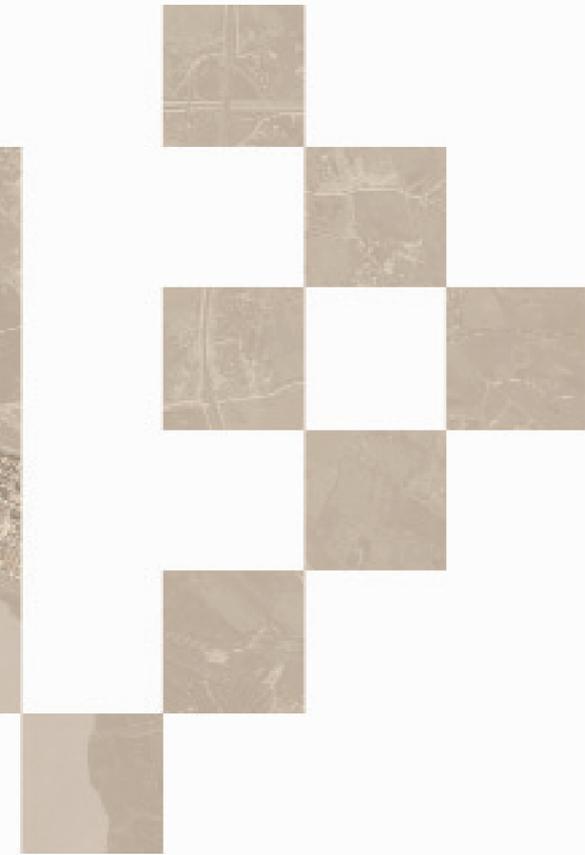
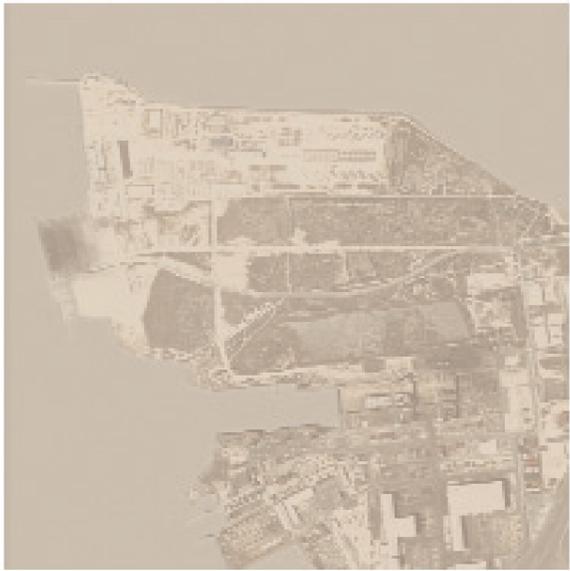


4 estudio de impacto ambiental

4.1 descripción esquemática de las determinaciones estructurales



4.1 Descripción esquemática de las determinaciones estructurales

- 4.1.1 **Ámbito de actuación del planeamiento**
- 4.1.2 **Exposición de los objetivos del planeamiento**
- 4.1.3 **Localización sobre el terreno de los usos globales e infraestructuras**
- 4.1.4 **Descripción de las infraestructuras asociadas a la gestión de agua, residuos y energía. Dotaciones de suelo**
- 4.1.5 **Descripción de las distintas alternativas consideradas**

4.1 Descripción esquemática de las determinaciones estructurales

4.1.1 ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL PLANEAMIENTO.

El documento que ahora se presenta para la Aprobación Inicial, constituye el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Puerto Real, producto de la revisión del Plan General Municipal de 1994 aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo. Su Revisión, y adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, constituye el instrumento que ordena íntegramente el territorio municipal, planificando el crecimiento urbano y el desarrollo equilibrado y de protección ambiental de su medio físico siendo su ámbito de aplicación la totalidad del término municipal.

Para la redacción de la revisión del Plan General y su adaptación a la Ley 7/2002, el Ayuntamiento de Puerto Real solicitó y obtuvo la colaboración económica de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, según el programa de subvenciones en materia de planeamiento urbanístico que contiene la Orden de Ayudas a las Corporaciones Locales de fecha 27.10.2003. Así mismo a través del Instituto de Cartografía de Andalucía se ha dispuesto de la cartografía del término municipal, a escala 1:5.000 y de las áreas urbanas a escala 1:2.000.

4.1.2 EXPOSICIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO.

Siguiendo lo indicado por la Dirección General de Urbanismo en el pliego de prescripciones técnicas para los PGOU de municipios con relevancia territorial, y con carácter previo al Avance se abordaron en otros documentos las siguientes cuestiones:

_Prediagnóstico de los sistemas naturales y urbanos, previo inventario y clasificación de la amplia información sectorial disponible.

_Evaluación de los objetivos y el grado de desarrollo del planeamiento vigente, factores genéticos de la realidad urbana y territorial del municipio.

_Criterios, Objetivos y Estrategias de carácter general que sirvan de guía durante todo el proceso de formulación del nuevo Plan General de Ordenación Urbanística.

En el documento del Avance de planeamiento se trató de dar respuesta a todas las cuestiones planteadas en el informe previo, a partir de los estudios realizados y del análisis de la información obtenida, que se recogió en la Memoria, con los Anexos y estudios complementarios, Planos de información y propuesta. Todo ello en los apartados siguientes:

1.El modelo territorial

El marco conceptual y la justificación teórica

El modelo urbano-territorial propuesto. El POTBC

Los datos básicos de Puerto Real

Las infraestructuras como condicionante del territorio

La movilidad en el área metropolitana de la Bahía de Cádiz

El sistema de espacios libres

Los equipamientos y servicios públicos

2.La sostenibilidad y el paisaje

Puerto Real. El Nuevo Plan y el desarrollo sostenible

Análisis y diagnóstico del medio físico

Las políticas transversales

La protección del suelo no urbanizable

3.La ordenación del suelo urbano y la integración de los sectores suburbanizados

El núcleo principal. El Centro histórico y las extensiones. El Catálogo

Los sectores de suelo urbano: los polígonos

El eje Cabezuela - río San Pedro -Puerto Real

Los núcleos rurales. El barrio de Jarana y Meadero

El entorno de Tres Caminos

Las parcelaciones y asentamientos: Carretera del Portal, Carretera de Paterna y Marquesado

4. La clasificación del suelo

Los criterios y propuestas globales

La reserva de suelo residencial. El parque del Barrero

El desarrollo de la Zerpla 5. Marquesado - Barrio de Jarana

5. Los usos del suelo y las actividades económicas

La diversificación de las actividades económicas

Áreas de oportunidad y proyectos singulares: Las Aletas, Zerpla 3

6. Los proyectos de la ciudad

La integración Urbana del Ferrocarril

La ampliación de la Universidad. Cementerio y estación de Aletas

El frente marítimo. (Puerta Verde-puente Melchor)

7. La gestión del Plan

Criterios

La normativa

La programación de actuaciones y la evaluación de recursos

El programa para la vivienda y suelo

Las fichas de planeamiento

8. La participación pública

El informe previo

Programa y fases de la participación

Las propuestas globales se formularon para todo el término municipal y en detalle para los proyectos de la ciudad que se han considerado más relevantes.

La necesidad de contrastar las propuestas en el período de participación pública, desde el acuerdo del Pleno de la Corporación, adoptado por unanimidad y celebrado el pasado 20 de octubre de 2005, se inició con la exposición del documento. En ese momento se adquirió también el compromiso de incorporar en su caso otras alternativas, lo que obligaría a realizar nuevos estudios o completar los existentes, sobre todo con la necesaria evaluación de impacto ambiental exigida al nuevo planeamiento.

De todo el proceso de participación, sugerencias presentadas, análisis de las mismas, etc., se da cuenta en el apartado correspondiente, 1.3 de la Memoria.

EL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

El documento de aprobación inicial constituye ya el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Puerto Real y donde se cumplen los objetivos de la Ley 7/2002 para este tipo de planeamiento, en cuanto a las siguientes cuestiones:

- _Establece un modelo urbano - territorial que ofrece soluciones de ordenación para asegurar:
 - _Su integración en la ordenación territorial de la Bahía de Cádiz
 - _La funcionalidad de la ciudad existente
 - _La protección y mejora del centro histórico
 - _La integración de los nuevos desarrollos urbanísticos
 - _La funcionalidad, economía y eficacia de las infraestructuras
 - _La protección del litoral
 - _La preservación de los procesos urbanos de los terrenos donde concurren valores naturales, paisajísticos, históricos o que deban ser excluidos de usos y actividades inconvenientes, riesgos naturales, protección de infraestructuras, etc.
- _Mantiene las tipologías edificatorias y demás características, con carácter general de la ciudad consolidada.
- _Atiende la demanda de viviendas protegidas
- _Garantiza la correspondencia y proporcionalidad entre los usos lucrativos y dotaciones y servicios públicos, ya existentes o en los desarrollos previstos
- _Procura la coherencia, funcionalidad y accesibilidad de las dotaciones y equipamientos
- _Propicia la mejora del sistema de transporte público y de la red de tráfico en general, con especial dedicación al peatonal y de bicicletas.
- _Trata de evitar la especialización de usos en los nuevos desarrollos

En cuanto a su contenido el Plan General lo constituye la Memoria en dos partes: Información y Ordenación, más los Anexos correspondientes donde se recogen los estudios realizados y completan los apartados de la Información. En la memoria de la Ordenación se describe el modelo territorial y de la ordenación propuesta, así como la división básica del término municipal y el régimen urbanístico en las diferentes clases de suelo. Se describe también la programación y evaluación económica de las propuestas.

El proceso de participación pública, es el apartado de la Memoria, donde se resume desde la presentación del informe previo en mayo de 2004, todo lo relacionado con la participación, sugerencias al documento del Avance de planeamiento, etc.

Las Normas Urbanísticas, constituye el documento donde se regula el régimen urbanístico de las distintas clases y categorías de suelo del término municipal. Se trata de un texto articulado en nueve títulos y los correspondientes capítulos y secciones. En los anexos se incluyen las fichas individualizadas de los sectores de suelo urbano y urbanizable para su posterior desarrollo.

El Catálogo, como documento complementario de las normas de protección recoge en las fichas individualizadas la relación de inmuebles y elementos de interés a proteger. Tiene como base la relación del Plan General anterior y el Catálogo del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico. La relación se amplía a todo el término municipal.

Los Planos se agrupan en los de Información y en los de Ordenación.

_Los de Información recogen las características del territorio municipal en su estado actual y en dos subgrupos: Geográfico, referidos a todo el término municipal y a nivel Urbano, referidos al núcleo principal. Los usos genéricos en el medio natural, las afecciones sectoriales y de la ordenación territorial, las infraestructuras y servicios, constituyen la información básica representada en la base cartográfica actualizada.

_Los planos de Ordenación los constituyen diferentes subgrupos, según se trate de los planos generales de Estructura urbana: los sistemas generales y los usos globales o de la Clasificación del suelo. En los planos de Ordenación, estructural y pormenorizada se establece la calificación, las áreas de reparto, zonas de ordenanza, para las diferentes clases y categorías de suelo urbano y urbanizable. Por último los planos sectoriales, recogen lo referido a la accesibilidad y movilidad, el sistema vía-pecuario, las diferentes infraestructuras y servicios urbanos.

LOS ASUNTOS PENDIENTES

En el caso del municipio de Puerto Real las cuestiones a resolver desde el planeamiento urbanístico encuentran en el medio físico sus limitaciones y también sus indudables oportunidades. A partir de esa primera conclusión y teniendo en cuenta los análisis realizados de la situación actual, la relación resumida de los asuntos pendientes y a resolver con el nuevo plan ha sido la siguiente:

- _En la ciudad existente: completar la accesibilidad, el reequilibrio de usos y la autosuficiencia de equipamientos por sectores.
- _Ocupar adecuadamente con un proyecto de nueva ciudad el área de reserva de suelo comprendida entre la variante de

la A-4 el Ffcc. y el camino del Olivar.

_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.

_Enlazar el núcleo principal con el Barrio de Jarana, territorio previsto para las futuras extensiones, con las evidentes limitaciones físicas que ya tiene pero con la accesibilidad garantizada, red viaria y Ffcc.

_ "Domesticar" las infraestructuras, las ya existentes y las que por ahora se encuentran en proyecto.

_Solucionar viable, ecológica y sosteniblemente en definitiva, los procesos de los asentamientos en el resto del término municipal.

_Diversificar la economía. El empleo como reto. Los suelos necesarios: Situación, superficies, compatibilidades y su gestión.

_La vivienda. Programar la vivienda de promoción pública. Las demandas de la Bahía. ¿Hasta dónde?

_Las políticas transversales para un desarrollo sostenible: el transporte público, el ahorro energético, el ciclo completo del agua, los residuos sólidos, los niveles sonoros, ...

LOS CRITERIOS Y LA FINALIDAD DEL PLANEAMIENTO

La oportunidad y necesidad de la revisión del Plan General, se puede situar entre la realidad contrastada de los datos básicos y la situación legal del planeamiento vigente, cuando se cumplen las circunstancias previstas para su revisión. Además esta revisión coincide con la oportunidad, ya manifestada, de su adaptación a la nueva legislación urbanística, la LOUA, y a las determinaciones del planeamiento territorial, el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz.

En la confianza de que el planeamiento urbanístico pueda servir a los ciudadanos de Puerto Real, que forman una parte cada vez más importante de la ciudad Bahía de Cádiz, en la mejora de su calidad de vida ciudadana y que se oriente a un futuro sostenible para todos, se establece la base de los criterios para abordarlo y la finalidad del mismo, lo que se puede resumir en lo siguiente:

_En primer lugar el planeamiento constituye una nueva oportunidad de actualizar el conocimiento de la realidad de Puerto Real, desde los estudios sobre el medio físico a los aspectos socio económicos, las aspiraciones y demandas ciudadanas. Todo ello debe considerarse como el primer y obligado paso para la toma de decisiones responsables.

_El planeamiento urbanístico debe regular los procesos y orientar las actuaciones estableciendo un marco físico adecuado a las distintas actividades urbanas presentes en el

término municipal.

_Las determinaciones vinculantes, líneas objetivos a largo plazo, deben coexistir con la flexibilidad precisa para una gestión urbanística ágil y con un programa de actuación con un plazo máximo de diez años, revisable por cuatrienios.

_Adecuar el plan a las nuevas formas de gestión. El proceso de concertación significará la coordinación inter-administrativa en las propuestas derivadas del planeamiento sectorial y en las actuaciones programadas. La necesaria participación del sector privado, los derechos y las obligaciones.

_Además de adecuarse al planeamiento territorial debe reconocerse la especificidad de cada plan. En el caso de Puerto Real y su relación con los restantes municipios de la Bahía, a partir de los problemas comunes, es preciso diferenciar entre los propios y los añadidos.

_Reconducir los procesos ya iniciados de Aletas, Universidad, Cabezuela y Villanueva. Cómo dar forma a planes tan diversos en los contenidos, con el único nexo de pertenecer al mismo término municipal. La suma de planes parece obligada respecto al plan omnicompreensivo de otros tiempos.

LA ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO

En el POT Bahía de Cádiz 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. Está formado 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.

Asímismo 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, recogiendo con carácter normativo lo siguiente:

o 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.

o 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 Cabezuela - 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.

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 constituirán 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.

4.1.3 LOCALIZACIÓN SOBRE EL TERRENO DE LOS USOS GLOBALES E INFRAESTRUCTURAS.

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 93,61 %

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, como las infraestructuras.

Teniendo en cuenta la situación actual y según la propuesta de clasificación del suelo del Plan, si relacionamos los usos globales con los diferentes tipos de clasificación del suelo, obtendríamos el siguiente resumen:

USOS GLOBALES	CLASIFICACION	SUPERFICIES EN HECTARIAS		
		ACTUAL	PROPUESTA	TOTAL
Residencial	Suelo urbano	380	380	380
	Suelo urbanizable	37	507	507
Industrial	Suelo urbano	335	335	335
	Suelo urbanizable	164	170	170
Terciario	Suelo urbano	13	13	13
	Suelo urbanizable		255	255
Turístico	Suelo urbano	109	109	109
	Suelo urbanizable		388	388
Sistemas generales	Suelo urbano			
	Suelo urbanizable	11	95	95
Espacios libres	Suelo no urbanizable			
	Suelo urbanizable			
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			
	Suelo urbanizable		1	1

Resumidamente y por localizaciones el suelo para el uso básico residencial, se propone además del actual suelo urbano, en gran parte ya consolidado en el núcleo principal, barriada del río San Pedro y Jarana, 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. La capacidad potencial, según las intensidades de uso previstas para cada sector, sería de 6.883 viviendas. Esto supondría el 148% de 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.

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: suelos vacantes de Delphi, de transportes Carrillo y para la ampliación de Airbús. En el suelo clasificado de urbanizable se localizaría en el Carpio, en la segunda fase y en la ampliación prevista. En Aletas se ha considerado la 1ª fase y en el 70 % de la superficie disponible. 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 en Aletas, Pago de Ceuta, Casines Norte y entorno del Hospital. También se incluyen en los sectores de Jarana correspondientes a los Viveros, Acarigua. En la Chacona 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 la compatibilidad con el uso industrial de baja intensidad y de almacenes.

El uso turístico, en suelo clasificado como urbanizable sectorizado en Villanueva Norte, El Rosal de Villanueva y en El Flamenco, según la propuesta de ordenación de la Zerpla 5 y con una intensidad de uso de 20 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 952.224 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.

LA PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN DE SUELO

En las propuestas globales del Avance para todo el término municipal y con arreglo a lo previsto en la legislación urbanística, se estableció la clasificación del suelo, en los tipos y categorías que resumidamente se expone a continuación:

SUELO URBANO.

Integrado por los terrenos que se encuentran en alguna de las siguientes circunstancias:

_Forman parte de un núcleo de población existente y están dotados de los servicios urbanísticos considerados como mínimos: Acceso rodado por vía urbana, abastecimiento de

agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica en baja tensión.

_Estar consolidado al menos en las dos terceras partes del espacio apto para la edificación, según la ordenación prevista e integrados en la malla urbana en condiciones de conectarse a los servicios urbanísticos.

_Haber sido transformados y urbanizados en ejecución del correspondiente instrumento de planeamiento.

Se distinguen dos categorías de suelo urbano:

_Consolidado. Integrado por todos los terrenos a que se refieren las condiciones anteriores, primera o tercera.

_No consolidado. El que carece de urbanización consolidada o que necesita su renovación. También el que forma parte de áreas homogéneas de edificación continua o discontinua.

En ambos casos pueden estar sujetos a reforma interior.

SUELO URBANIZABLE

Constituido por los terrenos a los que el Plan General declare aptos, para ser urbanizados, según los criterios establecidos con carácter general para su clasificación. Se incluirán en alguna de las categorías siguientes:

_Ordenado. Cuando ya el planeamiento establece la ordenación detallada y suficiente para la ejecución de la urbanización.

_Sectorizado. El considerado más idóneo y necesario para los crecimientos previsibles, según los usos globales.

_No sectorizado. Integrado por los restantes terrenos clasificados como urbanizables.

SUELO NO URBANIZABLE

Pertenecen al suelo no urbanizable todos los terrenos que se adscriben por ser:

_De especial protección por legislación específica o de dominio público natural

_De especial protección por planificación territorial

_De especial protección por planificación urbanística. Teniendo en cuenta alguna de las condiciones establecidas en el Artículo 46 de la LOUA.

_De carácter rural.

SUELO DE SISTEMAS GENERALES.

Lo forman los terrenos destinados a sistemas generales que por su naturaleza, carácter metropolitano o singular, pueden estar excluidos de la clasificación de suelo anterior, sin perjuicio de que las propuestas puedan adscribirse a una de ellas a los efectos de su valoración y obtención.

En nuestro caso se trata de los sistemas generales afectos a las comunicaciones y transportes, equipamientos, espacios libres e

infraestructuras y servicios.

A partir del estudio de las sugerencias presentadas en la exposición pública del Avance y de la consideración de las mismas se procede a elaborar la propuesta definitiva en cada clase de suelo, a las que se adscriben las diferentes áreas del término municipal, cuyos ámbitos se recogen en los planos y con las características, en cuanto a usos globales y superficies, que se resumen para cada caso:

EL SUELO URBANO

En el suelo urbano se establecen las dos categorías, según la situación actual y de conformidad con la legislación urbanística: el consolidado y el no consolidado por la urbanización.

Constituye el Suelo Urbano Consolidado, la relación de los sectores ya clasificados del planeamiento general anterior y que ahora para el nuevo Plan General se recoge por las zonas de ordenanza siguientes:

DENOMINACIÓN		USO GLOBAL	SUPERFICIE en M2
1. CASCO HISTÓRICO		Residencial	689.350
2. EXTENSIÓN		Residencial	403.027
3. POLÍGONOS RESIDENCIALES	III-A Esparraguera	Residencial	264.563
	III-A Ampliación	Residencial	246.687
	I-A Río S. Pedro (Zona residencial)	Residencial	446.000
I-C		Residencial	345.160
8-B		Residencial	160.000
IV-A		Residencial	258.475
V-A		Residencial	109.791
II-A		Residencial	181.889
II-C Casines		Residencial	352.246
4. NÚCLEOS RURALES	Ceferina	Residencial	19.680
	Ntra. Sra. Consuelo	Residencial	23.520
	Barrio Jarana	Residencial	106.501
	Meadero - Rosal	Residencial	64.401
Marquesado		Residencial	129.027
5. URBANIZACIONES	Villanueva-Aldea Real	Residencial - Turístico	1.090.725
6. ACTIVIDADES ECONÓMICAS	Tres Caminos	Industrial	665.532
	Polígono Astilleros	Industrial	1.000.000
	U.E. 7.1.	Industrial - Terciario	264.843
	I-A Río San Pedro (zona industrial)	Industrial	310.000
Polígonos 9 y 10 (Trocadero)		Industrial	1.239.024
TOTAL SUELO URBANO CONSOLIDADO			8.370.441

Con carácter general se mantendrán las condiciones de edificación y uso pormenorizado del planeamiento vigente para cada sector sin perjuicio que se recojan los ajustes necesarios en cada caso. Respecto al Suelo Urbano No Consolidado, en primer lugar, para la

propuesta del Avance, se realizó el estudio pormenorizado de los asentamientos diseminados y parcelaciones, que coincidían en gran parte con los ámbitos en suelo no urbanizable ya delimitados por el planeamiento general anterior.

Por sus características los asentamientos diseminados constituyen fragmentos del espacio rururbano, en algunos casos ya bastante consolidados y que requieren una respuesta desde la revisión del Plan al objetivo previsto en el planeamiento territorial de la integración de las áreas suburbanizadas. Los distintos asentamientos se agruparon en las tres áreas que el POTBC reconoce en el término municipal de Puerto Real y se correspondían con los siguientes enclaves y objetivos, para su integración en la ordenación general:

_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 el núcleo principal de 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.

Los estudios posteriores de las características de las parcelas y edificaciones existentes respecto a las colindantes la dificultad de integración de los ámbitos propuestos inicialmente con los sectores de suelo urbanizable, así como la constatación de que el régimen jurídico aplicable en los dos casos sería similar hacen reconsiderar la propuesta del Avance y proponer su inclusión en los sectores de suelo urbanizable.

La propuesta de suelo Urbano No Consolidado se ha limitado por tanto a los ámbitos del actual suelo urbano donde se considera conveniente realizar operaciones de reforma interior o donde se han reconocido áreas homogéneas de edificación en las que se incrementa el aprovechamiento urbanístico anterior.

En los dos casos se constituyen como nuevas Unidades de Ejecución donde el Plan establece su ordenación pormenorizada completa o bien su ordenación preceptiva remitiendo a planeamiento de desarrollo. La delimitación de los ámbitos respectivos se recoge en los planos de ordenación con las denominaciones de ARI y AIA. Las características se detallan en las fichas del Anexo a las Normas Urbanísticas y en el capítulo de esta Memoria referido a la ordenación del suelo urbano.

El resumen de los ámbitos de suelo urbano no consolidado constituido por las unidades de ejecución que se agrupan por zonas de ordenanza es el siguiente:

ZONAS DE ORDENANZA	UN. EJECUCION	DENOMINACION	SUR TOTAL m2
1. CASCO HISTÓRICO	UE 1.01	Convento c/Victoria	2.738,00
2. ZONAS DE EXTENSION	UE.2.01	Campo de fútbol	13.244,00
	UE.2.02	Huerto Pley. Aparcamientos	6.073,90
	UE.2.03	Teatro de verano	16.022,49
	UE.2.04	c/Concepción	1.800,00
	UE.2.05	Antiguo INB M Falla	10.257,00
	UE.2.06	V. del Carmen-Recinto ferial	86.181,00
	UE.2.07	Recinto ferial - c/Sol	26.398,00
	UE.2.08	Mª Auxiliadora	15.830,57
3. POLIGONOS RESIDENCIALES	UE.3.01	La Esparraguera M5	1.653,00
4. NUCLEOS RURALES	UE.4.01	c/Verbena. Barrio Jarana	3.174,00
	UE.4.02	Equip. Comercial Jarana	1.355,00
5. URBANIZACIONES	(No existen)		
6. ACTIVIDADES ECONÓMICAS	UE.6.1.01	Depósitos Astilleros	27.525,00
	UE.6.2.01	Ampliación AIRBUS.	101.904,00
	UE.6.2.02	Trocadero - Pol. 8B	44.464,00
	UE.6.2.03	Transportes Carrillo	37.268,00
	UE.6.2.04	Suelo vacante DELPHI	170.949,83
	UE.6.3.01	Estación Aletas	14.654,00
	UE.6.3.02	Transcela	27.720,00
	UE.6.4.01	Portal. Izq / Cachorro	21.793,00
	UE.6.4.02	Portal. Der / Cachorro	22.228,00
	UE.6.5.01	Tres Caminos 2ª Fase	110.603,00

En cada Área de Reparto en la que se integran los terrenos en los que se han delimitado Unidades de Ejecución, se han determinando los correspondientes Aprovechamientos Medio, según el cálculo realizado que se incluye en la Memoria de Ordenación.

Por último en el suelo urbano se proponen Actuaciones de urbanización, no integradas y de forma aislada. En estos casos se trata de reformas o mejoras de los equipamientos, espacios libres o del viario, ya existentes y que se identifican como AUE, AUL y AUV, respectivamente en los planos de ordenación.

EL SUELO URBANIZABLE

El suelo urbanizable propuesto en todas las categorías previstas en la legislación, trata de responder en cuanto a sus características a los criterios expuestos inicialmente y teniendo en cuenta las demandas contrastadas. El resumen de los suelos urbanizables con delimi-

SECTORES	CATEGORIA	SUR en m2	USO BÁSICO
SU 01.01	Pol. I-A cam	345.638	Residencial
SU 02.01	Barrera 1	354.034	Residencial
SU 02.02	Barrera 2	371.486	Residencial
SU 03.01	Carrahola	218.246	Terciario
SU 03.02	Genaro	427.501	Residencial
SU 03.03	Pedralera	717.277	Residencial
SU 04.01	Pago Ceuta	204.412	Terciario
SU 04.02	Arriaga	148.102	Residencial
SU 04.03	Almendral - RCeuta	452.009	Residencial
SU 04.04	Goyena	469.236	Residencial
SU 05.01	Casines Norte	405.692	Terciario
SU 06.01	Quijada- Campobú	91.347	Residencial
SU 06.02	Torrealta	434.083	Residencial
SU 06.03	Torre baja	208.295	Dotacional
SU 06.04	Entorno Hospital	146.309	Dotacional
SU 07.01	Viveros	52.700	Residencial
SU 07.02	Acarigüa	130.311	Residencial
SU 07.03	Pinar del Francés	278.547	Residencial
SU 07.04	Malasnoches E1	89.237	Residencial
SU 08.01	Malasnoches E2	96.112	Residencial
SU 08.02	Malasnoches E3	97.978	Residencial
SU 08.03	Meadero - Rosal	109.761	Residencial
SU 08.04	Ampliación Rosal	54.710	Dotacional
SU 09.01	Malasnoches W1	432.821	Residencial
SU 09.02	Chacona	514.863	Residencial
SU 09.03	Malasnoches E4	279.216	Terciario
SU 10.01	Villanueva Norte	1.706.890	Turístico
SU 10.02	Rosal de Villanueva	742.000	Turístico
SU 10.03	Fiamenco	1.433.659	Turístico
SU 11.01	Anquillos 1	142.023	Terciario
SU 11.02	Anquillos 2	219.207	Residencial
SU 11.03	Anquillos 3	226.850	Residencial
SU 11.04	Marquesado 1	216.518	Residencial
SU 11.05	Marquesado 2	253.424	Residencial
SU 12.01	Aletas	1.474.612	Industrial - Terciario
SU 13.01	Carpio	744.563	Industrial
SU 14.01	Entre vías	124.717	Terciario

En el suelo urbanizable con delimitación de sectores se establecen diferentes Áreas de Reparto, integradas cada una de ellas por los sectores y los sistemas generales adscritos o incluidos en aquellos para su gestión posterior.

Respecto a las condiciones y características para su desarrollo, en la categoría de Ordenado y para el polígono I-A se mantienen las del Plan de Sectorización aprobado provisionalmente con algunas modificaciones para su adaptación a la legislación urbanística, pudiendo darse la circunstancia de su transformación a suelo urbano, antes de la aprobación del Plan General y se continúa con el proceso de gestión y urbanización ya iniciado.

En la categoría de Sectorizado, en la reserva del Barrero se concentrará la nueva vivienda permanente para los próximos años, con los equipamientos necesarios de proximidad, de barrio y a nivel ciudad, así como de espacios libres. De estos últimos se destaca el parque equipado del Almendral y el parque de la antigua cantera al otro lado de la autovía.

Para la ordenación de esta zona se propone que el planeamiento integre desde su proceso de gestación, principios y conceptos de sostenibilidad. Todo esto se explica convenientemente en el capítulo de esta Memoria dedicado a la ordenación del suelo urbanizable. De las características previstas destacaremos la intensidad media de 45 viviendas por hectárea y la reserva de un 30% del total para viviendas de protección oficial, siendo la tipología edificatoria de vivienda colectiva en altura la que predominará en el conjunto.

En el área de la Zerpla 5 y Jarana, las unidades de suelo urbanizable sectorizado cuyo uso básico es el residencial y se encuentran más próximas a la carretera antigua N-IV, se prevén una intensidad de 20 viviendas por hectárea, con la reserva del 30% para viviendas de protección oficial y como característica la altura máxima de tres plantas. En el resto de sectores la intensidad es de 6 viviendas por hectárea. En las de usos terciarios la intensidad propuesta es de 0,35 a 0,50 m2 construidos / suelo, según la situación respecto al sistema general de comunicaciones. Los tres sectores cuyo uso básico es el turístico, no previstos en el Avance, se incorporan de las sugerencias presentadas y según las consideraciones realizadas con posterioridad sobre el ámbito de la Zerpla 5. De todo el conjunto de sectores que van a constituir el nuevo núcleo de población y actividades a partir de Jarana - Villanueva - Meadero, se destacaría entre las condiciones de gestión, la participación en la obtención de los sistemas generales de espacios libres, de la red viaria y de las infraestructuras y servicios.

Con carácter general en los nuevos sectores de suelo urbanizable donde se integrarán la mayor parte de los asentamientos y parcelaciones existentes en el término municipal, el uso básico será el resi-

dencial, con la compatibilidad de otros usos ya existentes o que tengan relación directa con el empleo y la situación de partida en cada caso. La cesión del 30 % de la superficie más la correspondiente al acceso viario o para su reforma, con carácter de media, incluirá la participación en los sistemas generales. En el estudio económico financiero, se ha estimado en 18,75 euros /m2 la repercusión media de las cesiones de suelo y obras de urbanización. En resumen con dicha propuesta los distintos sectores formarán áreas de reparto para garantizar los derechos y deberes de forma unitaria, lo que permitirá materializar las cesiones previstas en cada sector para conseguir también los corredores verdes previstos en la ordenación general.

En el núcleo Arquillos - Marquesado se propone la ordenación a partir del núcleo rural ya clasificado como urbano con la delimitación de cinco sectores de suelo urbanizable que compatibilicen el uso residencial de baja densidad, 6 viv/ha con los usos terciarios y las actividades agrícolas tradicionales.

En las áreas Oeste y Norte del término municipal y respecto al núcleo principal se propone la ordenación de lo que se ha denominado como Eje Canteras - Cañadas, donde se pretende conciliar los usos y edificaciones ya existentes con otros que contribuyan a la nueva forma de ocupación de esta importante superficie en la corona metropolitana y según se describirá en detalle en el capítulo de la Memoria sobre el suelo urbanizable. Se considera de la mayor importancia la ordenación general a partir de los corredores verdes que completarán el parque de las Cañadas, y a la que se contribuirá desde los diferentes sectores.

En la relación de sectores se puede diferenciar a ambos lados de la Autopista, los de la carretera del Portal y los de Pago de Ceuta - Goyena. Las unidades residenciales aisladas, fundamentalmente para 2ª vivienda y con la densidad de 6 viviendas por hectárea, se completarán con usos terciarios con mayor intensidad y ocupación en los sectores más próximos a los enlaces de la autopista con la autovía A-4. También se incorpora el área de Casines Norte, con vocación de usos terciarios y productivos, dada su excelente situación respecto al enlace del Hospital de la A-4 y la antigua carretera N-IV.

Con la ordenación prevista en el entorno del Hospital se pretende resolver los problemas actuales de este equipamiento comarcal y su posible ampliación, así como la dotación necesaria de uso terciario para servicio a la zona y su relación con el acceso al futuro apeadero del ferrocarril. También la ordenación propuesta incluye sectores para el uso residencial de baja intensidad donde se pueda producir la integración de las edificaciones ya existentes.

A continuación se tratan las actuaciones ya iniciadas de forma aislada en el término municipal y que se incorpora como sectores de

suelo urbanizable. En este grupo se incluye el Complejo medioambiental para el tratamiento de residuos de El Carpio y su posible ampliación, ahora contemplado otros usos industriales y reservando la primera fase para el uso exclusivo de industrias y actividades relacionadas con el reciclaje de los residuos sólidos.

El área de Entrevías, para uso terciario y equipamiento deportivo, según las características ya suficientemente detalladas en el expediente que se tramita como innovación del Plan General de 1994, después de su aprobación inicial en el Pleno celebrado el pasado día 18 de diciembre de 2006.

Por último en el área de las Aletas y según las propuestas que se describieron en detalle en el documento del Avance, se considera incluir la primera etapa prevista como suelo urbanizable ordenado. El uso básico sería el industrial - terciario y equipamientos y la intensidad de 0,25 m² construidos / m² suelo.

La categoría de suelo urbanizable No sectorizado se propone para la 2ª y 3ª etapas, previstas en el citado Avance, y en la superficie que resulte si se produce la desafectación previa del dominio público marítimo terrestre. Las características podrían ser similares a las establecidas para la primera etapa con las condiciones establecidas por el estudio de impacto ambiental que lo justifique.

EL SUELO NO URBANIZABLE

En la propuesta la categoría del suelo no urbanizable especialmente protegido se establece según la legislación específica; por la planificación territorial, determinaciones del POTBC y la especial de este plan, según las conclusiones de los estudios del medio físico. El suelo no urbanizable de carácter rural lo constituye el resto de las superficies del término municipal, no incluida en las anteriores o de suelo urbano y urbanizable.

Suelo no urbanizable de especial protección por legislación específica

En aplicación de los artículos 46.1a) y b) y 46.2a) de la LOUA, la existencia de Dominios Públicos, de servidumbres de estos o la adscripción a Espacios Naturales Protegidos justifica la Especial Protección de las siguientes áreas:

- _Parque Natural Bahía de Cádiz.
- _Dominio Público Marítimo-Terrestre y Servidumbre de Protección de Costas.
- _Dominio Público de Vías Pecuarias.
- _Reserva Natural de las Lagunas de Cádiz; Complejo Endorreico de Puerto Real
- _Montes públicos; Dehesa de las Yeguas.

Suelo no urbanizable de especial protección por planificación territorial.

En aplicación del apartado b) del Art. 46.2 de la LOUA, el PGOU de Puerto Real clasifica como SNUEP las siguientes áreas especificadas por el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz y no comprendidas en la categoría anterior:

- _Reserva de Espacios Libres del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz.
- _Protección de áreas rurales, Marisma de Cetina.
- _Protección de áreas rurales, las Cañadas.
- _Protección de áreas rurales, Llanos de Guerra.
- _Riesgos Naturales, riesgo de erosión.

Suelo no urbanizable de especial protección por planificación urbanística.

El PGOU de Puerto Real, en aplicación del apartado b) del Art. 46.2 y de los apartados a), b), c), d), f), g), h), i) y k) del artículo 46.1 de la LOUA, entiende merecedores del régimen de especial protección las siguientes áreas:

- _Protección hidrológica y forestal; Arroyo Salado, arroyos de la Granja de la Dehesa de las Yeguas, Arroyo del Manchón de Mora y embalse del Arroyo Benalup de Sidonia.
- _Protección agro-forestal; Laguna Seca, Pinar del Manchón de Mora y suelo forestal del Pedroso.
- _Protección del paisaje rural; entorno del Parque de las Cañadas.
- _Frente marítimo-terrestre; Parque de las Cañadas, Parque Natural Bahía de Cádiz; Universidad-Río San Pedro.

Suelo no urbanizable de carácter rural.

Se diferencian por áreas, según los emplazamientos, donde se priorizan usos y actividades positivas y que se consideran compatibles con el suelo no urbanizable: Los huertos familiares, parques agrícolas y las viviendas aisladas autosuficientes.

Respecto a esto último se concretarán, siguiendo lo previsto en el artículo 52 de la LOUA la posibilidad de construcción de las mismas, a partir de las condiciones de implantación ya previstas en las normas urbanísticas del plan anterior, de viviendas unifamiliares aisladas evitando la formación de núcleos de población:

- _Superficie mínima de finca adscrita a la explotación = Una aranzada en regadío y tres hectáreas en secano.
- _Potenciación del uso agrícola del terreno y plantación de especies arbóreas autóctonas.
- _Separación a linderos y caminos
- _Autosuficiencia energética
- _Tratamiento completo de residuos sólidos y líquidos
- _Condiciones estéticas y tipológicas, así como de los materiales

LOS SISTEMAS GENERALES

Se incluyen en este grupo todos los terrenos ya ocupados con los sistemas generales que se encuentran afectos a las comunicaciones y transportes, a los equipamientos y espacios libres metropolitanos,

así como a las infraestructuras y servicios, así como las propuestas que se describen en el capítulo de esta Memoria correspondiente al modelo territorial y en los Planos de ordenación. El resumen es el siguiente:

Comunicaciones Transportes.

- _Marítimo: Todo el área de la Cabezuela dependiente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- _Carreteras: Las superficies de dominio público en los diferentes grupos: de la Red de Carreteras del Estado, de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía, de la Red Provincial y de la red viaria de tráfico local o de primer nivel urbano.
- _Ferrocarril: Las superficies de dominio público de la línea Aeropuerto de Jerez- Cádiz y el ramal del Trocadero -Cabezuela.

Espacios libres.

- Constituido por los parques urbanos públicos existentes y por las propuestas del Plan General: Ampliación de las Canteras, Barrero, Pago de Ceuta - Goyena, Entorno del Hospital, Jarana - Malasnoches y Ojuelos.

Equipamientos. Los ya existentes y las propuestas del Plan General referidas a:

- Universidad, actual Campus y ampliación.
- Ampliación Hospital Universitario
- Nuevos IES en el Virgen del Carmen y Barrero
- Museo y centro cultural en iglesia San José
- Nuevo recinto ferial en Aletas

o **Infraestructuras y Servicios.** Los ya existentes: Depósitos del Montañés de la CHG, la Sub-estación de Endesa -Sevillana y la Estación radionaval de la Armada del Ministerio de Defensa. Las propuestas del Plan referidas a:

- " Las estaciones depuradoras en Villanueva y en Tres Caminos
 - " Deposito de agua potable en Villanueva - Jarana
 - " Nuevas sub estaciones eléctricas en Aletas y Zona estación
- A los efectos de lo previsto en la legislación sobre su adscripción a la clasificación de suelo, para su valoración y obtención en los casos de las propuestas que proceda, se tendrá en cuenta la clasificación correspondiente de los suelos colindantes.

LA CLASIFICACIÓN SEGÚN LOS USOS GLOBALES

La clasificación del suelo propuesta teniendo en cuenta los usos globales, tal como se ha descrito en el capítulo anterior, puede establecerse de la siguiente forma:

- _Uso residencial. En suelo urbano y en suelo urbanizable
- _Suelo para actividades económicas.
 - Industrial. En suelo urbano y en suelo urbanizable

- Terciario. En suelo urbano y en suelo urbanizable
- _Uso turístico. En suelo urbano y en suelo urbanizable
- _Equipamientos. En suelo urbano y en suelo urbanizable
- _Espacios libres. En suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable
- _Infraestructuras y servicios. En suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable

En cuanto a las intensidades y otras características con carácter general en suelo urbano se mantendrán las ya establecidas por el planeamiento hasta ahora vigente, con las lógicas reformas y excepciones derivadas de su actualización o por tratarse de unidades sujetas a reforma interior. En el suelo urbanizable las características se detallan en las normas generales por zonas y en las particulares según la propuesta que se trate.

Por último en todo el término municipal y especialmente en los suelos clasificados como suelo urbano y urbanizables, se tendrá en cuenta en la normativa urbanística y en el planeamiento de desarrollo, la determinación de las ÁREAS ACÚSTICAS, según lo previsto en el Reglamento de Protección contra la contaminación acústica en Andalucía.

Dichas áreas se determinan según el uso predominante del suelo y en las que se pretende exista una calidad acústica homogénea. La clasificación de las áreas de sensibilidad acústica, es la siguiente:

TIPOLOGÍA	USOS
Tipo I. Área de silencio	
Zona de alta sensibilidad acústica	Sanitario, Docente y Cultural Espacios naturales protegidos
Tipo II. Área levemente ruidosa	
Zona de considerable sensibilidad acústica y que requieren una protección alta contra el ruido	Residencial Zonas verdes y de adecuaciones recreativas
Tipo III. Área tolerablemente ruidosa	
Zona de moderada sensibilidad acústica y que requieren una protección media contra el ruido	Hospedaje, Oficinas, Comercial Deportivo y Recreativo
Tipo IV. Área ruidosa	
Zona de baja sensibilidad acústica y que requieren una menor protección contra el ruido	Industrial Portuaria, Servicios públicos
Tipo V. Área especialmente ruidosa	
Zona de nula sensibilidad acústica, afectados por servidumbres sonoras a favor de infraestructuras del transporte.	Carreteras, Ferrocarriles Áreas de espectáculos al aire libre

Los límites de niveles sonoros aplicables en las distintas áreas serán los siguientes y como niveles límites de ruido ambiental en fachadas de edificaciones:

Área de sensibilidad acústica	Niveles límites (dBA)	
	Día	Noche
Tipo I. Área de silencio	55	40
Tipo II. Área levemente ruidosa	55	45
Tipo III. Área tolerablemente ruidosa	65	55
Tipo IV. Área ruidosa	70	60
Tipo V. Área especialmente ruidosa	75	65

Esta clasificación se deberá tener en cuenta en la ordenación por menorizada y en la normativa específica de cada sector en el planeamiento de desarrollo correspondiente.

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 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 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 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.

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). Se incluye el desdoble en proyecto.

_El nuevo acceso a Cádiz, según el proyecto aprobado 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 prevista en el 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 y las que se incorporen en desarrollo del Plan General se clasificarán como sistema local.

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 incluirían los apeaderos de Las Aletas, Universidad, la actual estación y las zonas anexas.

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 plataforma de una línea ferroviaria; 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 de edificación se sitúa con carácter general a cincuenta metros, medidos desde la arista de explanación más próxima. 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 BASICO	USO PORMENORIZADO
Comercial	Polivalente
	Graneles
	Ro - Ro
	Contenedores
	Pasajeros
Pesca	Comercialización
	Polivalente
Actividades econó- micas	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.

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 rea-

lizar se limitarán a las condiciones resultantes del informe de la Consejería de Medio Ambiente.

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.

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 PUBLICO 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 PUBLICOS	Seguridad	
	Justicia	
	Defensa	
	Mercado y abastecimiento	
	Mantenimiento	
	Servicios funerarios	
	Recinto ferial	
	Otros	

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, con los emplazamientos

recogidos en los planos y de los expedientes de licencias ya concedidas.

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:

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 alternativos 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 como alternativa de trazado a la A - 408, definida en el POTBC como Acceso central a la Bahía, enlace A-381/AP-4. y cuyo itinerario discurre aprovechando en lo posible la carretera de Puerto Real-Paterna, se propone el enlace desde la AP-4 a la altura de Las Yeguas y un trazado más directo hasta el enlace del Pedroso con la A-381. La actual carretera A-408 en el primer tramo no afectado quedaría como distribuidor. Se propone también el acceso a la Carraca en San Fernando a partir del nuevo enlace en Tres Caminos, de la reforma del viario del dicho polígono, calle de la Mojarra y de la prolongación en suelo no urbanizable, sobre estructura, hasta enlazar con el vial previsto en San Fernando.

_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. La propuesta urbanística se describirá en el capítulo de los Proyectos de la ciudad.

_El ramal industrial a las instalaciones portuarias de la Cabe-zuela.

_El apeadero del Hospital que debería incluirse en el proyecto 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.

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.

Respecto a las Propuestas incluidas en el sistema general de infraestructuras y servicios, por tipos son las siguientes:

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.
- 2.Construcción de un nuevo depósito en Cerro de Ceuta, además del que se encuentra en ejecución, para el consumo previsto en la zona urbanizable, de 6.000 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 6.000 m3 de capacidad de almacenamiento y regulación.

- 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.Completar la red de riego con agua reciclada
- 3.Depuradora en Tres Caminos o sistema alternativo de bombeo hacia la red de San Fernando
- 4.A partir de los estudios realizados, la construcción de una nueva estación depuradora de aguas residuales para las demandas del área de la Zerpla 5, Jarana y Marquesado.
- 5.Ampliación de la actual EDAR "El Trocadero"

ENERGÍA

- ENERGÍA ELÉCTRICA

- 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.Ordenanza específica y su relación con la normativa urbanística
 - b.Regularización de las existentes.
 - c.Propuestas de emplazamientos en el Avance del Plan

General: Polígono Astilleros, Polígono Trocadero, Cerro de Ceuta, Aletas y Tres Caminos.

SERVICIOS. RESIDUOS SÓLIDOS

- 1.La recogida selectiva de residuos. Completar las instalaciones para un sistema integral.
- 2.Revisión de la ordenanza municipal
- 3.Desarrollo del complejo ambiental en el Carpio.

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

LAS PROPUESTAS SOBRE EL SISTEMA DE 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.

Las Propuestas específicas del Plan General, a partir de la consideración de 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 áreas de oportunidad, además de las ya consignadas en el Plan vigente, 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 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.

La relación de los ámbitos de los sistemas generales de espacios libres, es la siguiente:

SISTEMA GENERAL	DENOMINACIÓN ÁREA	SUPERFICIE EN M2
SGEL.01.01	Ampliación de las Canteras	27.912
SGEL.02.01	Barreros	76.558
SGEL.04.01	Pago de Ceuta - Goyena	168.067
SGEL.06.01	Entorno Hospital Universitario	296.091
SGEL.07.01	Jarana - Malasnoches	50.558
SGEL.08.01	Los Ojuelos	333.038

La propuesta de ordenación de estos sistemas generales de los espacios libres, que supondría 95 ha en su conjunto, 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 todos los terrenos de las Vías Pecuarias, proponiendo alternativas de trazado en el tramo del Cordel del Puerto de Santa María a San Fernando 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 la margen viaria 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.

LAS PROPUESTAS SOBRE 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 a los centros de enseñanza secundaria: sustitución del IES Virgen del Carmen y otro 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 Servicios públicos, los nuevos juzgados y el nuevo recinto ferial en Aletas.

El resto de la propuesta en equipamientos se incluyen en los apartados de Actuaciones urbanizadoras de Equipamientos.

4.1.4 DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS ASOCIADAS A LA GESTIÓN DE AGUA, RESIDUOS Y ENERGÍA. DOTACIONES DE SUELO.

El agua es abastecida a Puerto Real por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, a la que pertenece todo el Abastecimiento a la Zona Gaditana, formada por los distintos municipios de la Costa Noroeste, Marco de Jerez, Bahía de Cádiz y La Janda, así como por varias instalaciones militares.

El agua bruta proviene principalmente del Pantano de los Hurones, aunque en caso de necesidad puede venir también de los pantanos de Guadalcaçín, Zahara de la sierra y Bornos, así como de varios acuíferos. El agua se trata en las Depuradoras del Montañés (Puerto Real) y de Cuartillo (Jerez). Normalmente abastece el Montañés, pero al estar cerrado el anillo de la Bahía puede abastecer también

Cuartillo.

La Confederación abastece al Municipio en alta, y el Ayuntamiento a través de la Empresa Municipal APRESA, la distribuye a la población en baja. Al ser un término municipal muy extenso, con varias barriadas periféricas, y al pasar la arteria General de la Bahía por nuestro término municipal existen diversas tomas de dicha arteria.

A continuación se resume la situación de los distintos sectores.

_Casco urbano. El casco urbano y las barriadas colindantes se surten de un depósito de 6.000 m³ ubicado en el Cerro de Ceuta. Está previsto instalar en dicha zona un nuevo depósito de 6.000 m³ para poder disponer de reserva. El depósito es alimentado por una tubería de DN-350 en alta, y del mismo baja el agua por gravedad, a través de una tubería de DN-450. Esta tubería conecta con la red mallada de la población.

_Polígonos Río San Pedro, Trocadero y Cabezuela. En los terrenos del Pinar de la Algaida, fue construido por el Consorcio Río San Pedro un Depósito de 10.000 m³. De dicha instalación salen dos ramales, uno de DN-500 que abastece a los Polígonos Río San Pedro, Universidad y Cabezuela, y otro de DN-600 que abastece al Polígono El Trocadero. Existe una tubería instalada posteriormente por el Ayuntamiento que interconexiona los Polígonos del Río San Pedro con el Trocadero.

Dado que esta zona está prácticamente a la cota cero, el Depósito está fuera de uso, ya que el mismo necesita de un bombeo permanente; y se abastece a los dos ramales principales a través de una toma de la red de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (frente al cementerio), previo paso por una válvula reguladora de presión.

Como el abastecimiento del Consorcio Río San Pedro estaba concebido independientemente del de la población, el Ayuntamiento conectó las redes de ambos suministros a través de una tubería que une el Polígono El Trocadero con Marina de la Bahía. Gracias a esta conexión todos estos Polígonos se pueden abastecer también desde el Depósito del Cerro de Ceuta, y el casco urbano se puede abastecer de la toma del Río San Pedro.

_Polígono Tres Caminos. Este Polígono Industrial se abastece a través de una toma de la arteria principal de la Bahía. La conexión tiene un DN-300 y de él salen dos ramales principales de DN-200, de los que se derivan otros de DN menores.

_Barriada el Marquesado. De la arteria que baja de la Depuradora El Montañés se abastece la Barriada El Marquesado y el Matadero Bahía de Cádiz, a través de dos tuberías de DN-175 y DN-100. Dichas tuberías una vez que pasan el Arroyo Zurraque están interconexionados, por lo que se puede dar suministro indistintamente por las dos tuberías. De

la tubería general de la Barriada salen ramales para las distintas calles y carriles de la zona.

_Barriada Meadero de la Reina. Esta barriada se abastece directamente de la arteria general de la Bahía que pasa por la entrada de la zona urbana junto a la N-IV. La tubería de abastecimiento al núcleo de población es de DN-100, y de esta salen varios ramales que distribuyen el agua por las distintas calles y carriles de la zona.

_Barriada la Chacona. Esta barriada se abastece directamente de la arteria que baja de la Depuradora El Montañés. La tubería de abastecimiento al núcleo de población es de DN-100.

_Barrio de Jarana. Esta barriada se abastece directamente de dos tomas de la arteria general de la Bahía que pasa por dicha zona paralela a la N-IV. De estas tomas que son de DN-100 y DN-50, se derivan varios ramales que distribuyen el agua por las distintas calles y carriles de la zona. Además existe otra toma de la arteria que baja de la Depuradora El Montañés, junto a la carretera de Malas Noches.

_Hospital Clínico. El Hospital dispone de una toma directamente de la arteria general de la Bahía.

_Torrealta. Esta zona dispone de una toma directamente de la arteria general de la Bahía, situada junto a la Subestación de Sevillana. De la tubería general que es de DN-150 salen varios ramales que discurren por distintos carriles y por la carretera de Paterna. Por la carretera de Paterna se une esta tubería con un ramal que baja del Depósito del Cerro de Ceuta, el cual abastece a varios pagos de la zona, situados al pie de la carretera.

Las redes de saneamiento en Puerto Real son mayoritariamente del tipo unitaria (fecales y pluviales), no obstante existen redes separativas, fecales y pluviales, en los Polígonos Industriales El Trocadero, Río San Pedro y Bajo de la Cabezuela, en el Polígono Universidad y en el Polígono residencial II-A.

Las aguas residuales son tratadas en la EDAR "El Trocadero", ubicada en el Polígono Río San Pedro, estas llegan a la planta a través de un sistema de bombeo que existe en la red de alcantarillado.

Una vez tratadas las aguas en la EDAR son vertidas a la Bahía, a través de una tubería que descarga en el Muelle de la Cabezuela.

Las aguas depuradas previas a su vertido son también susceptibles de ser reutilizadas para riego o procesos industriales. Existe una red para riego independiente, desde la estación depuradora hasta Villanueva.

La actual red de colectores no tiene capacidad para el transporte de las aguas fecales y pluviales, dadas las secciones y las pendientes de los mismos, por lo que se dispone de un sistema de estaciones de bombeo y de aliviaderos a lo largo de su recorrido hasta la EDAR.

La red de aguas fecales dispone de las siguientes estaciones de bombeo:

_Bombeo Hospital Clínico: Ubicado en las inmediaciones del Puente Melchor. Dispone de dos bombas de 7,5 Kw y un caudal de 108 m³/h.

_Bombeo El Pinar: Ubicado junto al Complejo Deportivo Las Canteras. Dispone de dos bombas de 5 c.v.

_Bombeo San Alejandro: Ubicado en la Esparraguera junto a la Carretera de circunvalación. Dispone de tres bombas de 100 c.v., una de 12 c.v. y otra de 8 c.v.

_Bombeo nº 1: Ubicado en la c/ Ribera del Muelle, entre el Pabellón de deportes y el Centro de Salud. Dispone de cinco bombas de 15 c.v.

_Bombeo nº 2: Ubicado en el Polígono I El Trocadero, en la Ctra. de la General Motor, pasado Airbús. Dispone de cuatro bombas de 15 c.v. y dos bombas de 25 c.v.

_Bombeo nº 3: Ubicado en el Polígono I El Trocadero, en la Ctra. de la General Motors, junto a la Factoría Delphi. Dispone de cuatro bombas de 12 c.v. y tres bombas de 30 c.v.

_Bombeo nº 4: Ubicado en el Polígono I Río San Pedro, junto a la Sala de Barrio de la Barriada. Dispone de cuatro bombas de 30 c.v. y cuatro bombas de 60 c.v. En cuanto a las redes de recogida de aguas pluviales son independientes entre sí y evacuan las aguas de los distintos Polígonos que disponen de este sistema.

_Polígono II-A: La mayor parte de las aguas recogidas en este polígono se evacuan a las marismas de las Aletas a través de una conducción que cruza la autopista a la altura del Hotel El Caballo Negro. Una pequeña parte de las aguas pluviales de este polígono son enviadas a la Estación de Bombeo La Ceferina por problema de cotas de nivel.

_Polígono El Trocadero: Las aguas pluviales recogidas en este polígono son evacuadas al mar a través de distintos puntos de desagüe que existen en los Caños del Trocadero y de la Cortadura.

_Polígono Río San Pedro: Las aguas pluviales recogidas en este polígono son evacuadas a través de distintos puntos de desagüe al Río San Pedro.

_Polígono Universidad: Las aguas pluviales recogidas en este polígono son evacuadas a través de un colector existente en la trasera de Ciencias del Mar en el Río San Pedro.

_Polígono Bajo de la Cabezuela: Las aguas pluviales recogidas en este polígono son evacuadas al mar a través de distintos puntos existentes en el Muelle de la Cabezuela y en Dragados Off Shore.

Respecto a los núcleos independientes la situación es la siguiente:

_Barrio Jarana. La zona urbana del Barrio de Jarana dispone de red de alcantarillado de tipo mixto, hay tramos que son unitarios y otros que son exclusivamente de aguas fecales. Las aguas residuales son enviadas, a través de dos pozos de bombeo, a la Estación Depuradora de la Barriada.

Esta EDAR, con las obras de la Autovía Puente Melchor - Tres Caminos, va a desaparecer, y próximo al emplazamiento de la misma, se va a construir una Estación de Bombeo que enviará las aguas residuales hacia la EDAR de la población. _Barriada Meadero de la Reina. Se ha construido una red para la recogida de las aguas fecales de la zona urbana de la barriada. Faltan por ejecutar las acometidas domiciliarias a los colectores de las distintas calles. Las aguas residuales irán a parar a una Estación Depuradora que se encuentra en fase de ejecución en la propia Barriada, está prevista del tipo prefabricadas de aireación prolongada. Así mismo la zona de la plaza central de la barriada dispone de red de recogida de aguas pluviales, las cuales evacuan hacia el Parque Natural.

_Barriada el Marquesado. La zona urbana del Barrio dispone de red de alcantarillado para la recogida de las aguas residuales. Estas aguas bajan por gravedad hasta la Estación Depuradora situadas junto al Matadero Bahía de Cádiz, en las inmediaciones del Caño Zurraque, al cual vierten las aguas una vez depuradas. La EDAR es del tipo prefabricadas de aireación prolongada.

La estación depuradora de aguas residuales de Puerto Real está enclavada en el Polígono Industrial I-A Río San Pedro Esta planta trata un efluente conjunto, urbano e industrial cuyas características medias son las siguientes:

- _Caudal medio; 700 m³/h
- _Caudal diario; 16.800 m³/día
- _Caudal máximo; 1.155 m³/h
- _DBO5: carga diaria 4.035 Kg
- _MS: carga diaria 5.535 Kg

La contaminación urbana e industrial se distribuye como sigue:

	ORIGEN URBANO	ORIGEN INDUSTRIAL
Q diario	10.433 m ³ /día	6.367 m ³ /día
Carga DBO5 diaria	3.653 Kg/día	382 Kg/día
Carga MS diaria	5.217 Kg/día	318 Kg/día

La instalación se compone de:

1. Obra de llegada. El agua bruta impulsada desde las estaciones de bombeo llega a la arqueta situada en el canal de entrada, donde existe un aliviadero y una compuesta de by-pass general.
2. Pretatamiento La separación de sólidos, se lleva a cabo mediante rejillas de desbaste grueso y fino, realizándose a los contenedores de transporte mediante cintas transportadoras. Desarenado y desesulsionado de grasas con preaeración.
3. Tratamiento primario Una vez pretratado, el efluente se distribuye a dos decantadores primarios. Estos son de 20 m de diámetro y 2,8 m de calado en la vertical del vertedero y

van provistos con purgas automáticas de fangos.

4. Tratamiento físico-químico. La planta dispone de un tratamiento físico-químico para casos de emergencia por un vertido industrial, capaz de tratar un caudal de 8.400 m³/día.

5. Tratamiento biológico. Aireación mediante 8 turbinas superficiales, en dos tanques de aireación, de 22x22 m² de superficie unitaria, 3 m de altura útil y un volumen total de 2.904 m³.

6. Decantación secundaria El agua recogida en un canal de participación se distribuye a las dos unidades de decantación secundaria. Cada unidad consiste en un decantador circular de 24 m de diámetro y 1.057 m³ de volumen.

7. Recirculación de fangos. Los fangos decantados en el fondo de los decantadores secundarios y acumulados por las rasquetas de fondo en los concentradores son aspirados en carga por cinco bombas centrífugas, dos por línea de tratamiento y una en reserva de 200 m³/h de caudal unitario.

8. Tratamiento terciario La cloración del efluente se puede realizar en una cámara rectangular de 384 m³, provista de unos tabiques que obligan a un mayor recorrido del agua para facilitar la mezcla con el agua clorada.

9. Tratamiento de fangos Los fangos procedentes de los decantadores, tanto primarios como secundarios se someten a un proceso de digestión anaerobia, enviándose posteriormente a un sistema de secado por filtros prensa.

10. Espesamiento de fangos Los fangos purgados de los decantadores primarios son impulsados al espesador, de 11 m de diámetro y un volumen útil de 230 m³.

11. Secado de fangos Para el secado de fangos, se dispone de dos filtros prensa de 1,5 m de anchura de banda en los cuales se pueden tratar 280 Kg/hora por cada filtro. El fango secado es descargado mediante cinta transportadora sobre una tolva donde se almacena hasta que se proceda a la evacuación definitiva de la planta.

12. Desodorización Para mitigar los olores que se producen en la planta depuradora se ha instalado un sistema de desodorización. Previamente se han cerrado los equipos y edificios que son las mayores fuentes de olores, como son: Espesador de fangos, Filtración de fangos y Pretratamiento. El sistema de desodorización cuenta con vía química de pretratamiento, espesador, deshidratación y tolva de almacenamiento. El conjunto está formado por:

- 1 tubería para Q de aire de 15.000 m³/hora.
- Tubería de aspiración desde las diferentes unidades.
- 2 torres de 2 mt de diámetro y 5,1 mt de altura.
- Equipos de control, medición y recirculación.
- Equipos de dosificación.
- 1 depósito para Hipoclorito de 2,5 m³.
- 1 depósito para Sosa de 1,3 m³.
- 1 depósito para Sulfúrico de 0,8 m³.

La planta dispone de un tratamiento terciario para una posible reutilización del agua depurada. Este tratamiento consiste en una filtración de agua en unos tanques que contienen área de sílice. El agua una vez filtrada se almacena en dos depósitos, la cual es enviada a través de un equipo de bombeo hacia un colector que discurre por el término municipal.

Datos técnicos de las instalaciones de tratamiento:

- _5 filtros horizontales de 2 mt de diámetro y 6 mt de longitud.
- _1 cámara de cloración de 150 m³.
- _1 depósito de agua tratada de 230 m³.
- _Elementos electromecánicos para tratamiento (Bombas, soplantes, válvulas, clorador...).
- _Equipos de bombeo de agua tratada al exterior:
- _1 grupo de presión para asegurar 3 Kg/cm² en el punto final de suministro en Casco urbano (3 bombas Q unitario 40 m³/h).
- _ 4 bombas de 75 CV (Qunitario=150 m³/h) para suministro industrial).
- _1 depósito de agua tratada nuevo de 150 m³ aprox.

Respecto a las instalaciones de generación de electricidad, no existen propuestas en el POTBC para nuevos sistemas en la zona, ni voluntad de la Corporación Municipal de Puerto Real, expresada en el acuerdo del Pleno, para acoger la planta de Hidro-Cantábrico en la Cabezuela, según el proyecto presentado. Por tanto la situación se mantiene como en la actualidad.

En cuanto a la producción por aerogeneradores, el desarrollo de los parques eólicos se realizará a partir del Plan Especial recientemente aprobado para Puerto Real. La distribución hasta la sub-estación del puente de Melchor de las líneas de transporte en A.T. de 220 Kv, se realiza desde la central de Los Barrios. Desde la sub-estación se distribuye en líneas de 132 Kv, capaces para 220 Kv, hacia Cádiz y hacia la Cartuja en Jerez, que atraviesan el término municipal, con distintos trazados y las correspondientes afecciones. Al formar parte de la red de mayor importancia por su interés estratégico, las afecciones se concretan también en los pasillos de infraestructuras recogidos en el POTBC.

Existen también otras líneas de 66 Kv que parten de la citada sub-estación con los correspondientes pasillos recogidos en la normativa del POTBC.

En el núcleo urbano principal, la distribución se realiza en MT en líneas de 20 Kv y diferentes centros de seccionamiento: En el Polígono IC, Estación; Camino del Coto, Trocadero y Matagorda. Siendo necesario convertir el actual centro de la Estación - Chato en una Subestación de 66/20 KV. Desde los citados centros se distribuye con doble entrada a los distintos centros de transformación, (64 dependientes de EPRESA), que ya transforman la electricidad a 380 v, para su distribución en baja tensión a los distintos abonados.

La futura configuración de la red de transporte y distribución de Gas Natural en la Bahía de Cádiz se corresponde a un gasoducto de

transporte que procedente del gasoducto Tarifa - Córdoba construido por ENAGAS, S.A., comienza en Jerez de la Frontera y discurriría por los términos municipales de Puerto Real, El Puerto de Santa María, San Fernando y Chiclana. Dicho gasoducto de transporte se prevé para 80 bar, aunque se utilizará inicialmente como transporte secundario a 59 bar hasta que las necesidades del consumo lo exijan. Los ramales correspondientes a las futuras redes de Puerto Real, San Fernando y Chiclana, en APA (16 bar) que alimentarían las correspondientes redes de distribución partirían del citado gasoducto de transporte.

El ramal hacia El Puerto de Santa María se encuentra ya en avanzada ejecución por Endesa Gas Transportista y queda pendiente el suministro a la ciudad de Cádiz, de todo el conjunto, dada la compleja situación de su trazado.

Según los planos conocidos del trazado, la acometida desde el gasoducto Tarifa - Córdoba discurriría en trazado paralelo a la carretera al Pedroso, CA-P- 2012. La situación de la E.R.M. se situaría en el encuentro de dicha carretera con la cañada del Camino Ancho. Desde ese punto partirían dos ramales, uno hacia el Sur por la cañada hasta el Marquesado que a su vez se bifurca por la carretera de Malasnoches hasta la CN-IV hacia San Fernando y otra por el camino de los Arquillos en dirección a Chiclana.

El ramal que se proyecta en dirección Norte hasta la autopista y por su lado derecho seguiría hacia la Cabezuela por la carretera N-443 y Cádiz.

El ramal hacia el Puerto de Santa María se situaría en trazado paralelo a la variante de la CN - IV. Por último está prevista otra E.R.M. en el polígono Trocadero próxima al caño de Cortadura, desde donde partiría un ramal hasta el inicio del paseo Marítimo de Puerto Real.

En su mayor parte la canalización discurriría por las zonas de servidumbre de carreteras y en el resto por vías pecuarias o por fincas rústicas, (tramo de unos 3.000 m desde la E.R.M. prevista en la carretera CA-P 2012 hasta la autopista). Las instalaciones conllevarían la construcción de la estación de regulación y medida (2+1) x 10.000 Nm³/h y una canalización de 12 pulgadas de diámetro de acero API 5L Gr.B.

En cuanto al Proyecto de distribución de gas natural para Puerto Real se tramitó el expediente a solicitud de MERIDIONAL DE GAS, S.A.U., de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 34/98 del sector de Hidrocarburos, para distribuir gas natural canalizado en el municipio. La instalación prevista partiría de la red de distribución básica en media presión B (MPB), desde una estación de regulación y medida APA/MPB conectada con el gasoducto de transporte Jerez - El Puerto de Santa María - Puerto Real - San Fernando y Chiclana.

A partir de la prolongación de la red se instalarían estaciones de regulación y medida MPB/MPA, en función de las necesidades para alimentar la red de distribución en media presión A que suministraría al núcleo principal. Los ramales principales previstos de esta red

de MPA conformarían la red básica municipal a la que se conectarían las redes de distribución secundaria según la demanda futura por zonas.

En lo relativo a la telefonía debe destacarse la situación actual predominante de las instalaciones de la Compañía Telefónica, que dispone el despliegue de la Red Provincial con dos nodos: Jerez y Algeciras, en un sistema mallado. El denominado Anillo Bahía, está formado a partir del centro en Puerto Real más Cádiz y San Fernando. La red es del tipo sincrónico en fibra óptica con una capacidad de 2,5 Gbps. El centro situado en el edificio de la calle Teresa de Calcuta, antigua Carretera Nueva, 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.

El centro situado en el edificio de la calle Teresa de Calcuta, antigua Carretera Nueva, 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.

Con el objetivo de la regulación completa en el municipio, se promovió en el año 2001 el Plan Especial de Telecomunicaciones por cable. En dicho documento se ha proyectado una Red troncal, unitaria, para acceder a todo el término municipal, y con capacidad suficiente para distintas operadoras, dejando el desarrollo por polígonos a la gestión individualizada o compartida de las operadoras interesadas.

A partir de la aprobación definitiva del citado Plan, que se aplica a cualquier actuación de telecomunicaciones que se realice en el municipio, bien en la realización de redes troncales o en la coordinación de despliegue final, actualmente podemos tener realizado el 25% de las redes troncales que están entre el litoral marítimo, la carretera de circunvalación y la autopista. Los despliegues fuera de estas zonas actualmente no se han realizado. (Tres Caminos, Marquesado, Río San Pedro, etc.)

El citado despliegue únicamente se ha realizado por la operadora Cableuropa - ONO, en determinadas áreas de la ciudad y con fondos económicos de esta compañía: sería necesario recuperarlas para estar gestionadas por el municipio.

Actualmente operan en Puerto Real con redes de cable: Telefónica, Cable Europa, Tele Puerto Real y dentro de poco EPRESA Energía a través de la red eléctrica, ofertando a los ciudadanos una amplia variedad de elección.

La relación de temas / problemas pendientes es la siguiente:

_Aprobar el reglamento que regule el uso y la repercusión económica de estas instalaciones a los diferentes usuarios

de las mismas, donde también se recoja el mantenimiento, utilización, reparación, etc.

_Es necesario seguir incidiendo en que las nuevas promociones cumplan la normativa ICT con objeto de evitar los cableados por fachada y facilitar el acceso a las redes de telecomunicaciones.

_Deberá incorporarse un técnico cualificado que controle todas estas actividades desde el área de urbanismo y pueda hacer un seguimiento exhaustivo de las mismas, dado el previsible aumento de esta actividad.

_La compañía Telefónica de España como operador dominante de telecomunicaciones debe incorporarse a la dinámica del plan especial y de todas las normas relativas a las telecomunicaciones y urbanísticas que defina el Ayuntamiento evitando el actuar de forma tangencial como hace actualmente.

_Es necesario desmontar los cableados que actualmente están situados sobre las fachadas fundamentalmente en el casco histórico, buscando las soluciones técnicas necesarias, esto tiene un alcance mayor que las telecomunicaciones. (Alumbrado público, redes eléctricas, etc.), así como el desmonte de los postes de madera que actualmente tiene en varios polígonos de Puerto Real y propiedad de Telefónica.

_Concretar la actuación del Ayuntamiento respecto de operadores que actúan como Tele Puerto Real.

En la actualidad en el término municipal existente 17 antenas y tres expedientes de solicitud sin resolver. De las existentes y por operadores, 3 pertenecen a Telefónica, 3 a Amena, 2 a Xfera y 2 a Vodafone. De las 7 restantes, 5 no están identificadas y otras 2 son de televisión. En cuanto a los emplazamientos se recogen en planos.

En cuanto a las licencias municipales y a partir de una moratoria de dos años, existe un borrador de ordenanza reguladora.

Respecto a los temas / problemas pendientes la relación es la siguiente:

_En lo referente a instalaciones inalámbricas (Telefonía Móvil, WiFi, WiMax, Etc.) se está realizando una ordenanza municipal que regule esta actividad, pero no debe impedir el despliegue de estas tecnologías en Puerto Real, para ello la ordenanza debería permitir el despliegue de micro células en el interior del casco urbano, con los criterios de impacto visual que se estimen oportunos y de ubicación.

_Es necesario definir normas de actuación referente a las antenas de televisión por onda terrestre y vía satélite, retirada de antenas antiguas, instalaciones en fachada, etc.

_Prever normas que regulen la aparición de nuevas antenas de otro tipo de tecnologías como LMDS, etc.

Por último y en cuanto a las telecomunicaciones se puede incluir la Estación radio-receptora de la Armada en Malasnoches, dependiente del Ministerio de Defensa, con la servidumbre establecida de 400 m en el perímetro, calificada como sistema general.

4.1.5 DESCRIPCIÓN DE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS.

Las alternativas al modelo propuesto por el Avance se sustanciaron mediante el proceso de Participación pública, con amplia participación producida tras una importante tarea de difusión del documento del Avance.

Del contenido de las sugerencias y su consideración respecto al documento del Avance de planeamiento se establecieron seis grupos según los temas planteados. A partir del análisis realizado por el equipo redactor de todas ellas, se han tratado en las sucesivas reuniones de la Comisión de Control y Seguimiento, valorando su interés y con objeto de concretar los criterios y propuestas generales para el documento del Plan General que se presentará para su aprobación inicial.

Resumidamente se puede recoger lo siguiente:

_Propuestas alternativas al Avance. De las 16 presentadas se decide tener en cuenta las relacionadas con las actuaciones turísticas situadas en el ámbito de la Zerpla 5, con nuevos parámetros a proponer. De la misma forma se tratarían las relacionadas con áreas del entorno del Hospital, en cuyo contenido se traten propuestas de equipamiento con carácter básico respecto a otros usos. Se aceptan los usos terciarios propuestos para el área de Entrevías y en el Teatro de Verano, según los acuerdos tratados con anterioridad en el Pleno de la Corporación. Por último se rechazan las restantes propuestas, dadas las manifiestas incompatibilidades con el modelo territorial que se propone en el nuevo Plan General.

_En el grupo de las Propuestas alternativas al modelo territorial del Avance y con mayor incidencia en los aspectos ambientales, se estudian las 18 sugerencias presentadas que se consideran relacionadas con este tema y se acuerda tener en cuenta en lo posible algunas sugerencias y asumir la contestación en líneas generales realizada por el equipo redactor y que se incluye en las fichas anteriores.

_Los 4 escritos de sugerencias recogidos como Propuestas de contenidos generales, se consideran también contestados según la propuesta del equipo redactor.

_Los 46 escritos en cuyos contenidos se tratan de diferentes propuestas sobre la Clasificación del suelo del Avance o de sugerencias a considerar y revisar en su caso en la Ordenación pormenorizada, también se analizan y remite a lo que

resulte en el documento de aprobación inicial, teniendo en cuenta la contestación realizada por el equipo redactor y que se incluye en las fichas anteriores en cada caso.

_En este grupo sobre sugerencias a considerar en las Normas Urbanísticas, se incluyen 7 escritos que se tratarán de tener en cuenta en la redacción de las normas urbanísticas y determinaciones de la ordenación pormenorizada del Plan General.

_Por último se trataron los 11 escritos presentados por las Asociaciones de propietarios en SNU. Puede entenderse que representan en gran parte a los 963 escritos presentados a título individual por propietarios, vecinos o interesados en general por las propuestas del Avance sobre las fincas clasificadas en la actualidad en el régimen del suelo no urbanizable. En concreto se trató, asumiendo en líneas generales la propuesta de ordenación presentada por el equipo redactor para las distintas áreas del término municipal: carretera del Portal, carretera al Pedroso y Marquesado.

En otro orden de cosas se analiza el informe de la Consejería de Medio Ambiente sobre el Avance, a tener en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental. De los temas planteados se destacarían los siguientes:

_Vías pecuarias. Deberán tener un tratamiento específico en la ordenación propuesta, con trazados alternativos donde sea necesario.

_Bosques islas. Incluir la relación facilitada debiendo integrarse en la ordenación propuesta con medidas para su protección especial.

_Posible impacto de la propuesta sobre el acceso central a la Bahía.

_Estudio sobre las necesidades de agua potable para las nuevas propuestas.

_Calificación expresa de las zonas de dominio público marítimo terrestre y del dominio público hidráulico.

_Delimitación de las áreas de sensibilidad acústica.

Los escritos de sugerencias (280) oponiéndose al traslado del IES Virgen del Carmen se consideran en la nueva propuesta que se hace para la zona. Para ello se reservará la superficie necesaria para la construcción de un nuevo centro de enseñanza secundaria y nuevas instalaciones deportivas, manteniéndose la edificación correspondiente a la residencia de estudiantes y reservándose otra parcela para las instalaciones y servicios del centro.

La rotunda oposición de los propietarios de las fincas incluidas en el ámbito de la actuación de reforma interior de la denominada Manzana de Correos, (22 escritos), se recoge en la propuesta alternativa que ahora se presenta limitada a la finca municipal y edificio de

Correos. El resto de la superficie se mantendrá con la calificación de zona verde privada - patio de manzana - del vigente Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico.

La posibilidad de incluir entre las propuestas del Plan General de Puerto Real, la actuación prevista en el correspondiente Plan General de San Fernando en el sistema general de comunicaciones, red viaria, el acceso a la Carraca a partir del enlace desde la A-4 y viario principal del polígono Tres Caminos, se puede considerar necesaria para completar la red arterial de la Bahía de Cádiz. Sin embargo y como es sabido esta actuación se encuentra pendiente de incorporar al POTBC, por lo que en caso de su aprobación debería asignarse a la Junta de Andalucía. Se trataría en la actuación de un nuevo enlace con la A-4, aprovechando la actuación prevista del proyecto de enlace con la N 340 en Tres Caminos y la reforma del viario del polígono industrial para conseguir un ancho de 22,00 m. En el tramo de suelo no urbanizable se deberá realizar en estructura.