

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA  
COSTA NOROESTE  
DE CÁDIZ

Abril, 2011





# ÍNDICE

|   | <u>Pág.</u> |
|---|-------------|
| <b>MEMORIA INFORMATIVA</b>  | 5           |
| DIAGNÓSTICO TERRITORIAL   | 7           |
| <b>MEMORIA DE ORDENACIÓN</b>  | 49          |
| 1. OBJETIVOS  | 51          |
| 2. ESTRATEGIA DE LA ORDENACIÓN  | 57          |
| 3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN   | 59          |
| <b>MEMORIA ECONÓMICA</b>  | 89          |
| 1. MEMORIA GENERAL  | 91          |
| 2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES   | 93          |
| 3. EVALUACIÓN ECONÓMICA   | 95          |
| <b>NORMATIVA</b>  | 99          |
| TÍTULO PRELIMINAR.  | 105         |
| TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL              | 109         |
| TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS                      | 123         |
| TÍTULO TERCERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LOS RECURSOS Y LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS | 131         |
| TÍTULO CUARTO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS                                 | 139         |
| ANEXO   | 145         |
| <b>DOCUMENTACIÓN GRÁFICA</b>  |             |





# MEMORIA INFORMATIVA





## DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

- **Introducción**

El ámbito de la Costa Noroeste, de 360 Km<sup>2</sup>, se sitúa en la margen izquierda de la desembocadura del Guadalquivir, en el espacio comprendido entre el río, el litoral y el corredor de transportes Sevilla-Bahía de Cádiz. Su condición costera caracteriza el ámbito en sus principales rasgos territoriales, dotándolo de gran diversidad y dinamicidad en sus aspectos físicos, demográficos y productivos.

Su localización, en la periferia próxima de la aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz y su cercanía a la ciudad de Jerez, así como su buena accesibilidad a la aglomeración urbana de Sevilla, hacen que Costa Noroeste mantenga destacadas relaciones funcionales con estas formaciones urbanas.

El desarrollo de su base productiva en las últimas décadas se ha apoyado, en gran medida, en el aprovechamiento de las buenas condiciones de este territorio como espacio vacacional de la población residente en las aglomeraciones urbanas próximas; asimismo, las condiciones naturales de clima, agua y suelo han propiciado el desarrollo de una agricultura intensiva que ha venido a sumarse a los dos sectores tradicionales, la pesca y el viñedo, con su actividad asociada de transformación.

Este territorio presenta una clara dicotomía entre la franja costera y el interior. La primera ha concentrado desde antiguo los centros de actividad del ámbito, y en la actualidad se ve sometida a un proceso acelerado de ocupación, compitiendo por el espacio actividades urbanas, agrícolas, turísticas, pesqueras e industriales. La transformación de cultivos, la intensificación del manejo de las campiñas, el aprovechamiento de recursos turísticos ligados al litoral, la colonización de las marismas y la expansión urbana en la que se encuentra inmersa esta franja, hacen que en la misma se produzcan conflictos por el uso del territorio, yuxtaponiéndose grandes bolsas de usos periurba-



Chipiona desde Punta Montijo

nos al lado de los usos primarios y detectándose unas tendencias que, a largo plazo, apuntan hacia la colmatación urbanística del espacio litoral, que es, además, donde se concentran las zonas con valores naturales de mayor interés (Parque Natural de Doñana, Pinares de Punta Candor, playas y acantilados) y donde se producen los mayores conflictos por el consumo de recursos naturales y por la contaminación de los mismos.

Por otra parte, en el interior, parte del espacio agrícola se encuentra sujeto a iniciativas de carácter público, como la Zona Regable de Costa Noroeste, en un proceso muy avanzado de transformación, y del Tramo Final del Bajo Guadalquivir, cuya puesta en riego se encuentra paralizada por la carencia de disponibilidades de recursos en la cuenca. El uso agrícola en esta zona interior ha sufrido en la última década transformaciones vinculadas a la sustitución de cultivos que, en general, han supuesto un proceso lento de cambio, que el territorio ha ido asumiendo e integrando en sus pautas de funcionamiento.

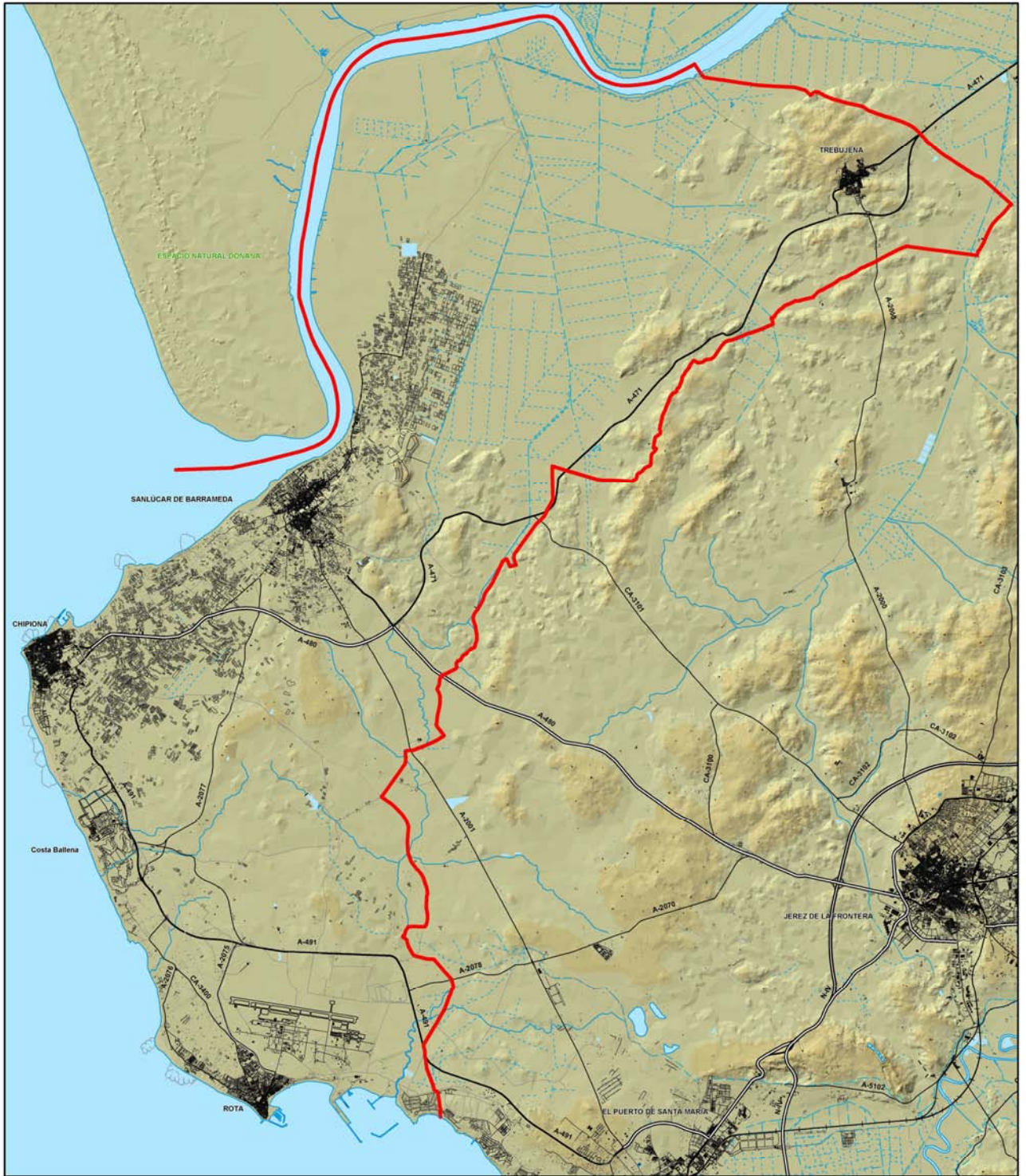


*Zona Regable Costa Noroeste*

En el ámbito se están produciendo, por tanto, procesos diferenciados que permiten distinguir, por un lado, un área, la franja litoral, sujeta a importantes tensiones y mezclas de usos y, por otra, el interior, con dos zonas, el espacio natural e improductivo al norte, espacio mayoritariamente vacío, en el que se desarrollan algunas actividades extensivas (salinas, acuicultura, ganadería) y, por otra, la campiña, con sus áreas tradicionales de secano y los nuevos regadíos vinculados a la transformación de la Zona Regable de Costa Noroeste.

Esta situación se produce en un contexto caracterizado por una dinámica poblacional marcadamente positiva, si excluimos Trebujena, en la que la inmigración es un importante componente, con un importante déficit de viviendas principales para población de bajos ingresos, con una población activa en crecimiento como consecuencia del predominio de los efectivos jóvenes que se incorporan al mercado de trabajo, y una población, concentrada en unos núcleos urbanos de tamaño medio que, excepto Trebujena, ve multiplicados sus efectivos en los meses estivales. La población activa se dedica fundamentalmente al sector servicios y, en menor medida, a la agricultura y la construcción, los dos primeros con un importante porcentaje de empleo estacional.





ÁMBITO



| <b>Evolución de la población. 2001-2008</b> |                |                |              |            |
|---|----------------|----------------|--------------|------------|
| <b>Municipio</b>                            | <b>2001</b>    | <b>2008</b>    | <b>Dif.</b>  | <b>%</b>   |
| Chipiona                                    | 16.814         | 18.447         | 1.633        | 9,7        |
| Rota  | 25.919         | 27.918         | 1.999        | 7,7        |
| Sanlúcar de Barrameda                       | 61.737         | 64.434         | 2.697        | 4,4        |
| Trebujena                                   | 6.943          | 6.920          | -23          | -0,3       |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>111.413</b> | <b>117.719</b> | <b>6.306</b> | <b>5,7</b> |

*Fuente: INE, Padrón municipal*

En sus aspectos socioeconómicos, debe destacarse: la importante transformación de la actividad agrícola en los últimos años, que ha dado como resultado la coexistencia de la agricultura tradicional junto a amplias superficies ocupadas por cultivos en regadío (agricultura intensiva y mecanizada); el estancamiento del sector pesquero en unos esquemas artesanales con modesta introducción de nuevas técnicas de producción (acuicultura); la inexistencia de un sector industrial potente, siendo la industria agroalimentaria la única con representación, y encontrándose, además, ésta, a excepción del sector vitivinícola, en un nivel incipiente; y el auge del sector inmobiliario residencial vinculado a la actividad de ocio de sol y playa, actualmente estancado tras la crisis económica que ha afectado especialmente a este sector.

| <b>Movimiento de población. 2001-2007</b> |                         |                               |                         |
|---|-------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| <b>Municipio</b>                          | <b>Crecimiento Real</b> | <b>Crecimiento Vegetativo</b> | <b>Saldo Migratorio</b> |
| Chipiona                                  | 1.633                   | 625                           | 1.008                   |
| Rota                                      | 1.999                   | 1.465                         | 534                     |
| Sanlúcar de Barrameda                     | 2.697                   | 2.394                         | 303                     |
| Trebujena                                 | -23                     | 158                           | -181                    |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>6.306</b>            | <b>4.642</b>                  | <b>1.664</b>            |

*Fuente: IEA (SIMA), INE. Elaboración propia*

Esta potencialidad del ámbito se ha visto reforzada con la mejora de las infraestructuras viarias, esencialmente con el desdoblamiento de la A-480, que permite una mejor articulación del ámbito con el exterior y que se verá mejorada con las actuaciones previstas en otros ejes viarios que propiciarán asimismo la mejora de las relaciones internas.

En resumen, la Costa Noroeste puede definirse como un territorio en transformación acelerada. Con una población numerosa, joven y creciente, aunque con una importante tasa de desempleo, que presenta una economía en desarrollo, apoyada en el auge de la segunda residencia y en la modernización de la agricultura, a los que se deben, por otra parte, las principales transformaciones sufridas sobre un espacio con una tradicional vocación agrícola y pesquera. El municipio de Trebujena se aparta de estos parámetros, pues, dada su situación interior, no ha estado afectado por el desarrollo de las actividades turísticas e inmobiliarias ni se ha integrado mediante otras actuaciones o actividades complementarias a este desarrollo.



| Afiliados a la Seguridad Social 2007 |             |      |           |     |              |      |           |      |         |
|--------------------------------------|-------------|------|-----------|-----|--------------|------|-----------|------|---------|
|                                      | Agricultura |      | Industria |     | Construcción |      | Servicios |      | Total   |
| Municipio                            | Nº          | %    | Nº        | %   | Nº           | %    | Nº        | %    | Nº      |
| Chipiona                             | 1.726       | 33,5 | 217       | 4,2 | 666          | 12,9 | 2.549     | 49,4 | 5.158   |
| Rota                                 | 418         | 5,4  | 242       | 3,1 | 1.579        | 20,2 | 5.576     | 71,4 | 7.815   |
| Sanlúcar de Barrameda                | 5.976       | 32,9 | 1.154     | 6,4 | 3.031        | 16,7 | 8.005     | 44,1 | 18.166  |
| Trebujena                            | 1.034       | 52,6 | 47        | 2,4 | 290          | 14,8 | 595       | 30,3 | 1.966   |
| Costa NO                             | 9.154       | 27,6 | 1.660     | 5,0 | 5.566        | 16,8 | 16.725    | 50,5 | 33.105  |
| Provincia Cádiz                      | 39.152      | 10,0 | 38.733    | 9,9 | 51.882       | 13,3 | 260.973   | 66,8 | 390.740 |

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Tesorería General de la Seguridad Social. (Caja España, 2008)

## 1. El sistema de asentamientos presenta importantes dependencias funcionales de la aglomeración urbana de Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera.

El sistema urbano de Costa Noroeste se caracteriza por la existencia de cuatro ciudades medias conformadas como núcleos cohesionados y dotados de funciones urbanas convencionales (Sanlúcar de Barrameda, Rota, Chipiona y Trebujena); dos núcleos de generación asociada a actividades productivas pesqueras o agrícolas (Bonanza y La Algaida), en la práctica ya conurbados con Sanlúcar; un núcleo de nueva formación (Costa Ballena), con una morfología propia de gran núcleo residencial-turístico especializado, y dos núcleos pequeños escasamente integrados hasta el momento y de morfología diversa con funciones residenciales (Tres Piedras y Aguadulce). En el resto del litoral, y especialmente en el medio rural periférico a Sanlúcar de Barrameda, se localiza unos poblamientos dispersos, en unos casos asociados a las explotaciones agrícolas y, en otros, de carácter mixto agrícola y residencial vacacional.

Este sistema de asentamientos se encuentra, en su conjunto, en una posición de periferia próxima o primera corona del conjunto de núcleos que forman la potente aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz - Jerez de la Frontera, lo que hace que el sistema urbano del ámbito mantenga intensas relaciones con las ciudades situadas fuera del ámbito, como ocurre especialmente con Trebujena,



Trebujena

que tiene significativos niveles de relación con Jerez de la Frontera, y Rota con el Puerto de Santa María, aunque debe destacarse, además, las vinculaciones existentes entre el conjunto del ámbito con otros núcleos del Bajo Guadalquivir y con la aglomeración urbana de Sevilla. Por otra parte, el litoral y el río Guadalquivir establecen una barrera territorial que convierte a este sistema urbano en un borde o límite, lo cual genera una vinculación obligada con el sistema urbano de la Bahía de Cádiz.

En el ámbito, Sanlúcar de Barrameda constituye el principal núcleo en cuanto a dotaciones públicas y privadas; no obstante, la proximidad de las ciudades que conforman la Bahía de Cádiz y Je-

rez de la Frontera hace que determinadas funciones propias de la escala supramunicipal sean servidas desde estos centros. De este modo, Sanlúcar de Barrameda comparte centralidad con Jerez de la Frontera en relación con Trebujena y Chipiona, y con El Puerto de Santa María respecto a Rota, tanto para funciones privadas como públicas.

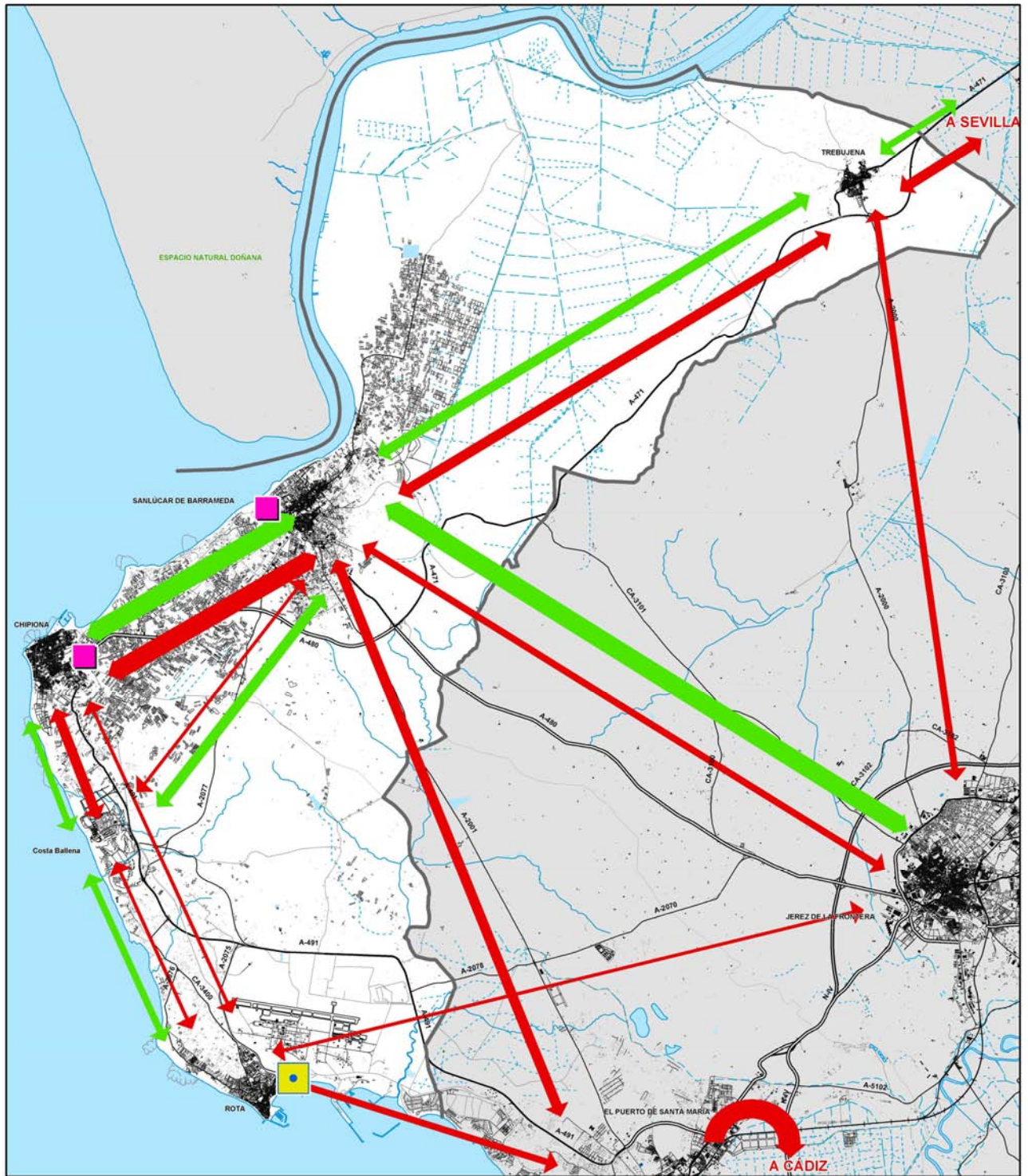
La dependencia hospitalaria de todo el ámbito con relación a Jerez de la Frontera es uno de los elementos esenciales para entender la atracción efectuada por este núcleo, junto con la existencia de un potente comercio tradicional y de gran superficie así como de servicios personales privados de toda índole. Asimismo, las dotaciones de equipamientos públicos de enseñanza superior en Jerez, Sevilla y Cádiz-Puerto Real justifican la atracción hacia estos núcleos.

Los desplazamientos por motivo de trabajo fuera del ámbito mostraban, con los datos del censo del 2001, que Jerez de la Frontera era el principal núcleo receptor de desplazamientos diarios desde Costa Noroeste, seguidos por El Puerto de Santa María y Sevilla. En el interior del ámbito, las principales relaciones por motivo de trabajo se producían entre Sanlúcar de Barrameda y Chipiona, en ambos sentidos; entre Sanlúcar de Barrameda y Rota, en sentido Rota, y entre Chipiona y Rota, en sentido Rota.

La relación entre Sanlúcar de Barrameda y Chipiona se revela como el elemento aglutinador más destacado y el principal potencial de organización y cohesión en el ámbito



Carretera A-471



**NÚMERO DE ITINEARIOS IDA / VUELTA**

| TODO EL AÑO |         | SOLO EN VERANO |         |
|-------------|---------|----------------|---------|
|             | < 5     |                | 5 - 10  |
|             | 5 - 10  |                | 10 - 20 |
|             | 10 - 20 |                | > 20    |
|             | > 20    |                |         |

**SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA**

- Estación
- Apeadero

Por otra parte, la relación de estas dos ciudades con Rota se resiente de la fuerte competencia ejercida por la Bahía de Cádiz y, en particular, por El Puerto de Santa María; no obstante, las operaciones de desarrollo urbano en los espacios intermedios están contribuyendo a dotar de un mayor peso relativo las relaciones de Rota con Chipiona y con Sanlúcar de Barrameda. Trebujena, por su parte, protagoniza una relación lógica de dependencia con Sanlúcar de Barrameda, en competencia con la relación que mantiene con Jerez y, en menor medida, con Lebrija.



Apeadero de autobuses de Chipiona

| Establecimientos comerciales. 2006 |           |       |              |       |                 |       |               |       |       |
|------------------------------------|-----------|-------|--------------|-------|-----------------|-------|---------------|-------|-------|
| Municipio                          | Mayorista |       | Minorista    |       |                 |       |               |       |       |
|                                    |           |       | Alimentación |       | No alimentación |       | Mixto y otros |       | Total |
|                                    | Nº        | %     | Nº           | %     | Nº              | %     | Nº            | %     | Nº    |
| Chipiona                           | 107       | 31,1  | 161          | 20,0  | 261             | 19,9  | 17            | 16,2  | 439   |
| Rota                               | 50        | 14,5  | 188          | 23,4  | 369             | 28,2  | 40            | 38,1  | 597   |
| Sanlúcar de Barrameda              | 173       | 50,3  | 415          | 51,6  | 630             | 48,1  | 44            | 41,9  | 1.089 |
| Trebujena                          | 14        | 4,1   | 41           | 5,1   | 49              | 3,7   | 4             | 3,8   | 94    |
| TOTAL                              | 344       | 100,0 | 805          | 100,0 | 1.309           | 100,0 | 105           | 100,0 | 2.219 |

Fuente: Camerdata-AIMC (Cajaespaña 2007)

Estas relaciones funcionales entre los distintos municipios del ámbito y con el exterior tienen su reflejo en la red de transporte público interurbano de viajeros, la cual no viene más que a evidenciar la demanda y, por tanto, a reforzar la situación existente. Así, se aprecia la compleja relación de las principales ciudades de este ámbito con el exterior.

Asimismo, esta integración territorial se refuerza con las propuestas de articulación territorial de los instrumentos de planificación urbanística o de carácter estratégico redactados (prioridad concedida por Rota a la conexión La Ballena-Rota-El Puerto de Santa María, que trata de mejorar la articulación con la Bahía de Cádiz) o el acento puesto por Sanlúcar de Barrameda en la mejora de su conexión con Jerez, materializado en el desdoblamiento de la A-480.

A la vez, se denota cómo la segmentación territorial interna existente en el ámbito, que se ha venido manteniendo hasta prácticamente principios de la década, comienza a modificarse con las actuaciones, tanto urbanísticas (proceso de colmatación del eje litoral) como viarias previstas y en ejecución.

En suma, la situación de dependencia de todos los núcleos urbanos del ámbito respecto a Jerez de la Frontera para la realización de funciones de nivel superior (enseñanza universitaria, asistencia hospitalaria, etc.), por una parte, y, por otra, las dependencias, por motivo trabajo y para cubrir funciones de nivel intermedio (servicios personales y compras de carácter no cotidiano, etc.), tanto

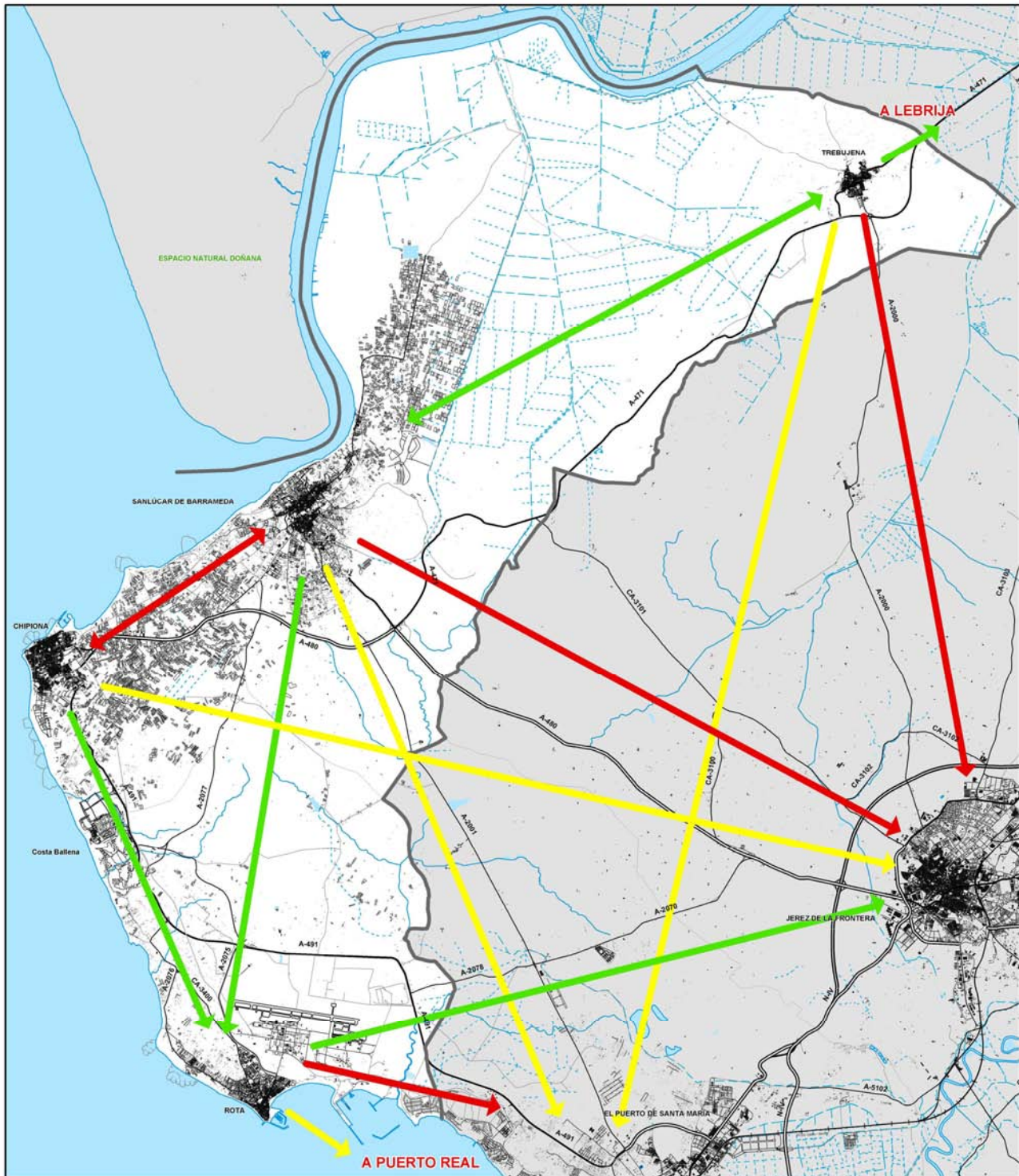


hacia los municipios de la Bahía como a Jerez, muestran claramente la integración del ámbito de la Costa Noroeste con esta aglomeración urbana.

| <b>Distribución de equipamientos públicos. 2008</b> |                 |             |                              |                  |
|---|-----------------|-------------|------------------------------|------------------|
| <b>Tipo equipamiento</b>                            | <b>Chipiona</b> | <b>Rota</b> | <b>Sanlúcar de Barrameda</b> | <b>Trebujena</b> |
| <b>Administrativo:</b>                              | 5               | 6           | 14                           | 3                |
| Notaría   | 2               | 2           | 4                            | 1                |
| Registro de la Propiedad                            | 1               | 1           | 1(a)                         | 0                |
| Juzgado de Primera Instancia e Instrucción          | 0               | 2(b)        | 4(c)                         | 0                |
| Juzgado de Paz                                      | 1               | 0           | 0                            | 1                |
| Oficina de Empleo                                   | 1               | 1           | 1                            | 1                |
| UTEDLT  | 0               | 0           | 1(d)                         | 0                |
| Oficina de la Seguridad Social                      | 0               | 0           | 1(e)                         | 0                |
| Administración de la Agencia Tributaria (A.E.A.T.)  | 0               | 0           | 1                            | 0                |
| Instituto Social de la Marina                       | 0               | 0           | 1                            | 0                |
| Oficina Comarcal Agraria                            | 1               | 0           | 0                            | 0                |
| <b>Sanitario:</b>                                   | <b>1</b>        | <b>1</b>    | <b>8</b>                     | <b>1</b>         |
| Centro Periférico de Especialidades                 | 0               | 0           | 1                            | 0                |
| Centro de Salud                                     | 1               | 1           | 2                            | 1                |
| Consultorio   | 0               | 0           | 3                            | 0                |
| Centro de Salud Mental                              | 0               | 0           | 1                            | 0                |
| Centro Concertado                                   | 0               | 0           | 1                            | 0                |
| <b>Educativo:</b>                                   | <b>6</b>        | <b>8</b>    | <b>18</b>                    | <b>4</b>         |
| Centro de Enseñanzas Medias                         | 4               | 6           | 15                           | 2                |
| Centro de Educación de Adultos                      | 1               | 1           | 1                            | 1                |
| Conservatorio de Música                             | 0               | 0           | 1                            | 0                |
| Escuela de Música                                   | 1               | 0           | 0                            | 1                |
| Centro de Orientación Educativa                     | 0               | 1           | 1                            | 0                |
| <b>Social:</b>                                      | <b>0</b>        | <b>0</b>    | <b>2</b>                     | <b>1</b>         |
| Centro de Día de Mayores                            | 1               | 0           | 2                            | 1                |
| <b>Otros.</b>                                       | <b>1</b>        | <b>1</b>    | <b>0</b>                     | <b>0</b>         |
| Escuela de Empresas                                 | 1               | 1           | 0                            | 0                |

**Fuentes: Diversos organismos oficiales: Ministerios y Consejerías de la Junta de Andalucía.**

(a)Al mismo pertenece el municipio de Trebujena  
 (b)Partido Judicial de Rota, que sólo incluye a la población de Rota.  
 (c)Partido Judicial de Sanlúcar de Barrameda, que incluye a las poblaciones de Chipiona, Sanlúcar de Barrameda y Trebujena.  
 (d)Pertenece al Consorcio Bajo Guadalquivir e incluye a los cuatro municipios  
 (e)Centro de Atención e Información Comarcal, que atiende a Chipiona, Sanlúcar de Barrameda y Trebujena. Rota está asignada a El Puerto de Santa María



DESPLAZAMIENTOS POR MOTIVOS DE TRABAJO

- Primer volumen de desplazamientos
- Segundo volumen de desplazamientos
- Tercer volumen de desplazamientos





## 2. La red viaria tiene insuficiencias de capacidad y precisa una mayor articulación interna.

La situación en fondo de saco de la Costa Noroeste unida a la disposición de la red viaria son factores que originan que la red tenga funciones exclusivas de conexión con centros urbanos pertenecientes al ámbito, es decir, no es utilizada en ningún caso por tráfico que no tenga origen o destino en la Costa Noroeste.

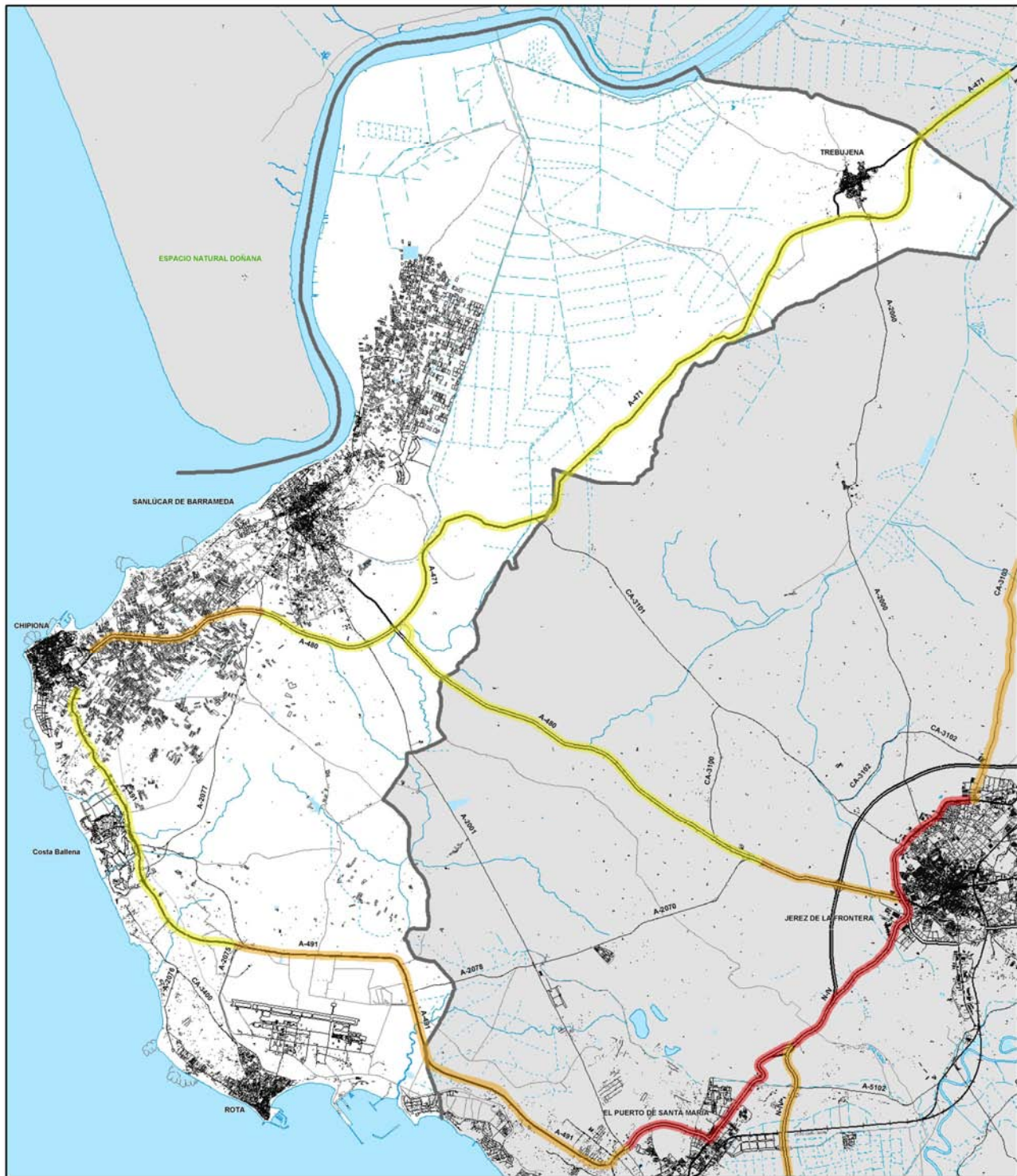
La red está constituida por un eje (A-491, A-480, A-471) que conecta los cuatro núcleos cabeceras municipales y por el conjunto de los accesos que conectan el ámbito con el exterior (por el norte, la A-471 con Lebrija y Sevilla; por el este la A-480 con Jerez de la Frontera, y por el sur, la A-491 y A-2001 con Bahía de Cádiz a través de El Puerto de Santa María), los cuales dotan la Costa Noroeste de buenas condiciones de articulación exterior.

Esta articulación exterior se ve en todo caso comprometida por las deficiencias que tienen parte de estos itinerarios en sus características técnicas y de capacidad. De este modo, los accesos por el Este y el Sur, que tienen las mayores cargas de tráfico, presentan situaciones diferenciadas; así, en el acceso Este se han resuelto mediante desdoblamiento sus problemas de capacidad, que se producían especialmente en verano y determinados fines de semana, causados por la confluencia de los tráficos relacionados con la estancia vacacional y de excursionismo de fin de semana con los generados por movilidad obligada por motivo trabajo/estudio y para la satisfacción de servicios comerciales, administrativos y sanitarios. No ocurre así en el acceso Sur de conexión con la Bahía, que presenta problemas de capacidad y la necesidad de mejorar su enlace con la A-4. En lo que respecta al acceso Norte, de menor intensidad de tráfico, el nivel de servicio del viario dota de suficiente fluidez a los tráficos.



Carretera A-491

En lo que se refiere a las relaciones interiores, destaca Sanlúcar de Barrameda como foco principal del ámbito debido a las funciones centrales que acoge este núcleo, lo que motiva una demanda de movilidad de diversa índole (comercial, administrativa, servicios personales y empleo). Las relaciones de Sanlúcar de Barrameda con Chipiona y Trebujena tienen este carácter, mientras que las relaciones con Rota se debilitan por la competencia ejercida por El Puerto de Santa María. No obstante, la movilidad entre Rota y Chipiona está registrando incrementos en los últimos años, coincidiendo con el desarrollo agrícola y del núcleo de Costa Ballena.



**INTENSIDAD DE TRÁFICO**

-  2.000 - 5.000 vehiculos / día
-  5.000 - 10.000 vehiculos / día
-  10.000 - 15.000 vehiculos / día
-  15.000 - 25.000 vehiculos / día
-  >25.000 vehiculos / día



La articulación interna del ámbito, en la que parte de la red de conexión exterior sirve a esta misma función, tiene una buena configuración general, que ha mejorado notablemente con el ensanche y corrección de trazados de la A-2077 (camino de Munive); no obstante, se aprecia una debilidad de diseño de la red interna actual debido a: la falta de una variante urbana en Chipiona que segregue los tráficos interurbanos del casco y mejore la conectividad general del arco Sanlúcar-Rota; una insuficiente capacidad del itinerario Chipiona-Rota, que ha visto incrementarse notablemente los flujos con la construcción de Costa Ballena y cuyo viario carece incluso de arceles; las deficiencias de acceso a los puertos de Chipiona y Sanlúcar de Barrameda, y la deficiente articulación de Monte Algaida, tanto hacia Sanlúcar de Barrameda como hacia la A-471.

Una de las características más significativas de la movilidad interior del ámbito es el tráfico agrícola que se desarrolla en el entorno de Trebujena, en relación con el viñedo, y en el espacio comprendido entre Chipiona y Monte Algaida, donde se localiza una agricultura intensiva y de cultivos forzados que producen numerosos viajes de vehículos ligeros, semipesados y pesados entre los núcleos urbanos y las áreas agrícolas. Este tipo de movilidad es especialmente importante en la zona comprendida entre Chipiona y Sanlúcar de Barrameda, entre Chipiona y la A-2077 (camino de Munive) por el Camino de Jerez, y ha adquirido una mayor intensidad entre Sanlúcar de Barrameda y Monte Algaida con la expansión del regadío en la colonia, lo que está generando una fuerte presión sobre el viario de articulación interna.



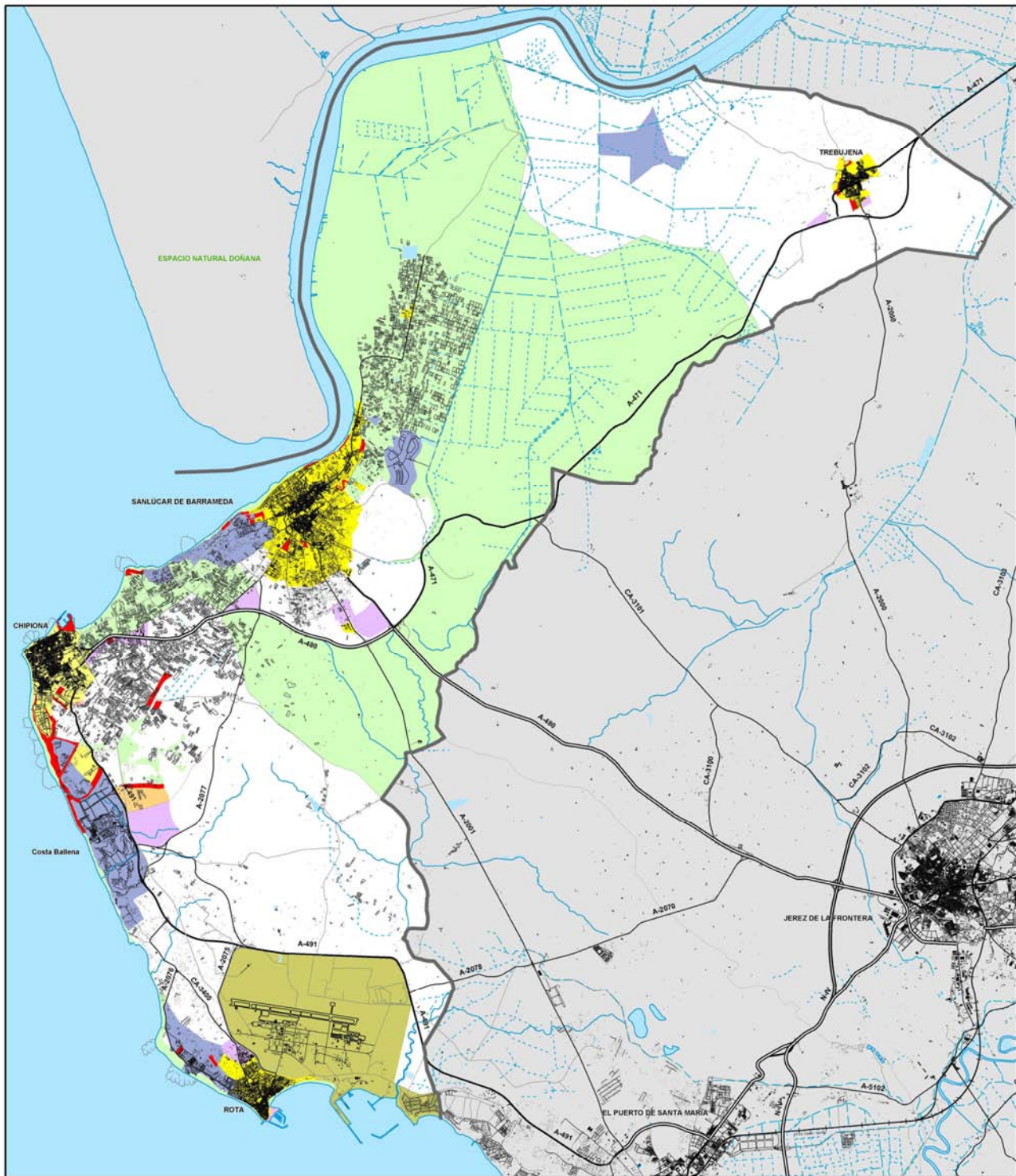
Viario Zona Regable Costa Noroeste

Este tipo de movilidad es especialmente importante en la zona comprendida entre Chipiona y Sanlúcar de Barrameda, entre Chipiona y la A-2077 (camino de Munive) por el Camino de Jerez, y ha adquirido una mayor intensidad entre Sanlúcar de Barrameda y Monte Algaida con la expansión del regadío en la colonia, lo que está generando una fuerte presión sobre el viario de articulación interna.

### 3. La franja costera ha sufrido un proceso acelerado de colmatación.

En la franja costera se asiste a un desarrollo acelerado de ocupación del territorio por los usos urbanos, que progresivamente desplazan o conviven con las actividades agrícolas. Esta situación se ha producido mediante dos procesos paralelos, por una parte, a causa de la introducción paulatina de los usos residenciales en suelo no urbanizable y, por otro, mediante actuaciones de cambio de uso a través del planeamiento.

El fraccionamiento del parcelario junto a la tendencia de localización del uso residencial en las propias parcelas agrícolas ha dado lugar a un fenómeno de periurbanización que, si en principio se situaba en el entorno de los núcleos de población, ya se ha extendido a todo el eje litoral. Este fenómeno, en sus comienzos, de primera residencia vinculada a la agricultura, se ha ido desarrollando junto a actuaciones de parcelaciones urbanísticas y ha incorporado progresivamente la segunda residencia.



PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| Suelo Urbano/Urbanizable | Suelo No Urbanizable de Especial Protección |
| Residencial              | Sistemas Generales                          |
| Residencial - Turístico  | Base Aeronaval de Rota                      |
| Turístico - Terciario    |   |
| Industrial y Terciario   |   |



La consolidación de este modelo rural pseudourbano, con características más propias de medios urbanos y que como tal precisan de una ordenación más acorde con estos aprovechamientos que con los requeridos por un espacio rural tradicional, tiene como resultado la conformación de un espacio complejo, de mezcla de usos, con viarios rurales no adecuados a las nuevas funciones urbanas y con unas infraestructuras insuficientes, o inexistentes, de abastecimiento de agua, alcantarillado, electricidad, telefonía y de depuración de vertidos. Esta situación somete a los ayuntamientos, una vez se consolidan las actuaciones, a una ingente labor de gestión, demandada por los propios usuarios para dotarlos de los necesarios servicios infraestructurales y dotaciones de equipamientos.

Por otra parte, los usos productivos de base urbana ligados a la agricultura se han ido localizando, tanto en el suelo urbano de Sanlúcar de Barrameda como de Chipiona, de forma dispersa en el espacio comprendido entre ambas ciudades. Las localizaciones dispersas de naves de almacenamiento y manipulación en torno al eje viario de la A-480 han dado lugar a la conformación de un espacio prácticamente destinado al uso industrial y logístico, con notables repercusiones sobre el propio funcionamiento de este viario, que el planeamiento urbanístico de Chipiona trata de ordenar mediante su clasificación como suelo industrial.

Junto a este proceso de generación espontánea, los municipios han ido extendiendo su desarrollo urbanístico de forma planificada a lo largo del litoral. El modelo propuesto por los planes consiste, a grandes rasgos, en la ocupación bajo modelos de media-baja densidad residencial de buena parte del frente costero, a excepción de algunos tramos protegidos por el planeamiento urbanístico, como el que establece el plan de Chipiona entre Punta Montijo y el núcleo. Más hacia el interior de esta franja litoral, en contacto con los principales ejes viarios se sitúan las áreas destinadas a las actividades productivas de base urbana (industria, almacenamiento, talleres y distribución), las cuales se encuentran en un proceso de ocupación desigual. Así, mientras el polígono de Rota requiere poner en carga nuevos suelos previstos por el planeamiento, dado a su colmatación,



*Urbanización Sanlúcar Club de Campo*



*Aguadulce*



en Sanlúcar de Barrameda, el polígono del Hato de la Carne no ha tenido desarrollo, en tanto que el polígono de Rematacaudales se encuentra ocupado en más de un 50% de su superficie.

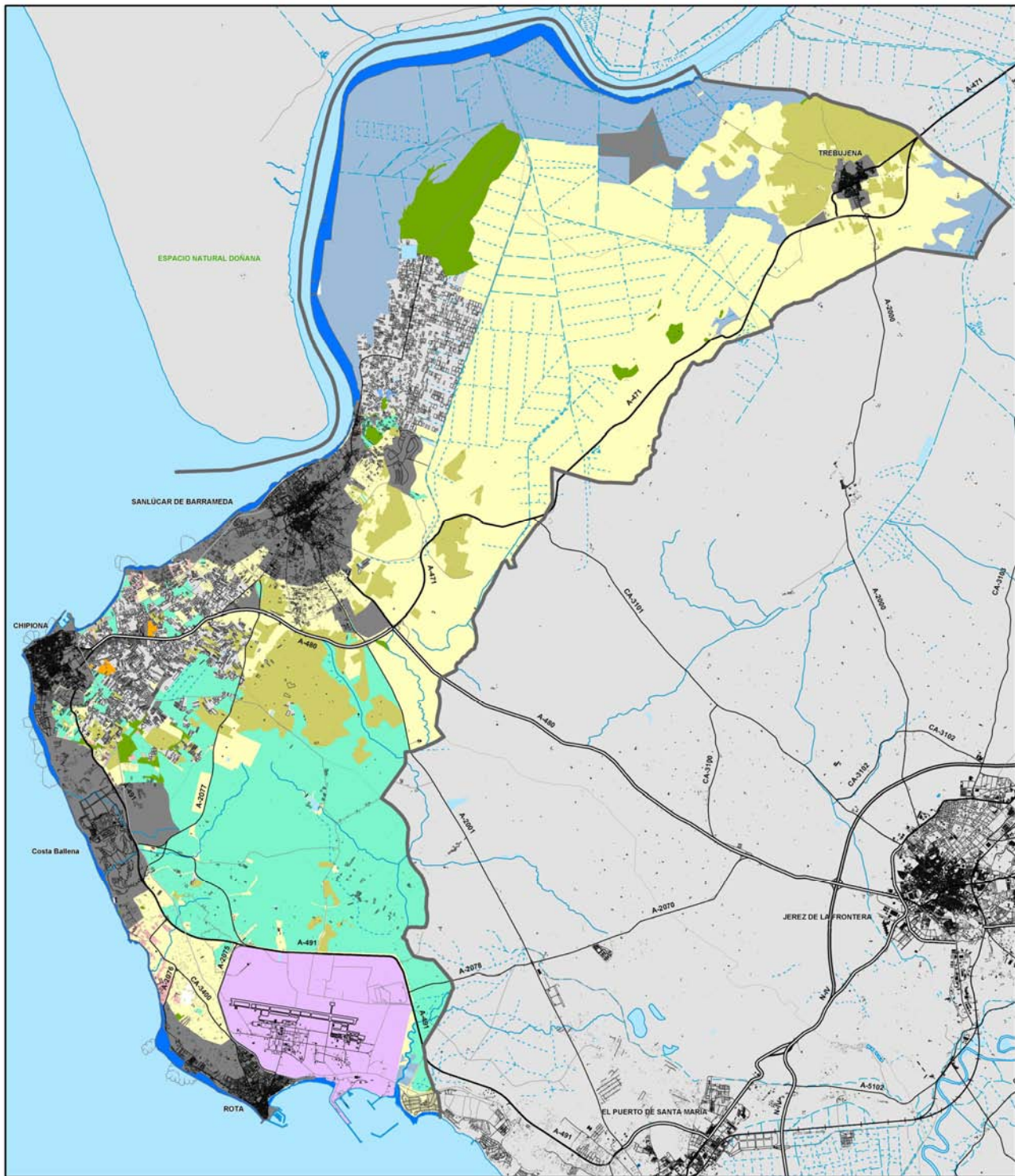
Como consecuencia de este doble proceso de ocupación, todo el eje litoral se encuentra sometido a fuertes tensiones territoriales que han cobrado un mayor impulso con la gran operación urbanística de Costa Ballena. El resultado es la conformación, en el suelo no urbanizable del eje litoral, de un desarrollo caótico de parcelaciones urbanísticas y edificaciones residenciales aisladas conviviendo junto a los viñedos e invernaderos, como ocurre entre Chipiona y Sanlúcar de Barrameda, o junto a suelos de secano o ya improductivos y en expectativa de transformación, como ocurre entre Rota y Costa Ballena.

#### 4. La Costa Noroeste se consolida como espacio vacacional que precisa incrementar la dotación de equipamientos complementarios y los alojamientos turísticos.

Las buenas condiciones climáticas y la existencia de excelentes playas han sido los factores que han convertido la Costa Noroeste en uno de los principales espacios vacacionales de las aglomeraciones urbanas próximas de la Bahía de Cádiz, Jerez de la Frontera y Sevilla. El modelo de utilización vacacional de este territorio está muy relacionado con la proximidad relativa, en una isócrona no superior a una hora y media de viaje, de grandes contingentes de población urbana que han situado sus preferencias de estancia veraniega en este litoral, siendo el visitante predominantemente de origen gaditano o sevillano. Trebujena, el único municipio que no tiene la condición de litoral, no se ha integrado en este modelo, de manera que ni la segunda residencia ni el turismo reglado tienen presencia en este municipio.

Esta característica de territorio vacacional es constatable en el número de viviendas declaradas de segunda residencia y por su progresiva evolución en los últimos años. De este modo, si la vivienda principal se incrementaba en un 29% en el período 1991-2001, un porcentaje similar se producía en la vivienda secundaria, mientras que la vivienda vacía lo hacía en un 72%, situándose en términos absolutos la vivienda secundaria más la vivienda vacía en torno a las 30.000 en el año 2001; por otra parte, los alojamientos reglados, que a mediados de la pasada década tenían muy escasa presencia, prácticamente se duplicaban en 2008, situándose en torno a las 5.200 plazas. La consecuencia de este proceso es la consolidación de la Costa Noroeste como espacio vacacional y de ocio, apoyado fundamentalmente en la segunda residencia y en la vivienda de alquiler.

| Alojamientos turísticos. Número de plazas                            |              |                         |              |
|--|--------------|-------------------------|--------------|
| Municipios   | Hoteles*     | Apartamentos turísticos | Campamentos  |
| Chipiona   | 597          | 418                     | 800          |
| Rota   | 2.216        | 273                     | 425          |
| Sanlúcar de Barrameda  | 498          | 6                       | 0            |
| Trebujena  | 0            | 0                       | 0            |
| <b>TOTAL</b>   | <b>3.311</b> | <b>697</b>              | <b>1.225</b> |
| * Se han considerado sólo los hoteles de tres y más estrellas.       |              |                         |              |
| Fuente: Junta de Andalucía. Consejería de Turismo. R.T.A. Marzo 2008 |              |                         |              |



USOS DE SUELO

- |   |   |
|---|---|
|  URBANO Y URBANIZABLE        |  CULTIVOS EN REGADÍO |
|  MILITAR                     |  <i>Invernaderos</i> |
|  PARCELACIONES Y DISEMINADOS |  Frutales            |
|  MARISMAS Y SALINAS          |  Otros regadíos      |
|  FACHADA LITORAL             |  CULTIVOS EN SECANO  |
|  FORESTAL                    |  Viñedo              |
|   |  Otros secanos       |





El desarrollo de la actividad turística y de veraneo, que surgió asociado a los núcleos urbanos de Rota, Chipiona, hoy declarados municipios turísticos, y Sanlúcar de Barrameda, extendiéndose a lo largo de la franja litoral, ha configurado un modelo de áreas residenciales de media-baja densidad destinadas a segunda residencia, que experimenta un importante impulso con las urbanizaciones de Costa Ballena y Sanlúcar Club de Campo; pero es esencialmente en Costa Ballena en la que se induce una nueva tendencia a incorporar en mayor medida el turismo de servicios con el desarrollo de nuevos alojamientos hoteleros, hasta hace muy poco prácticamente testimoniales en el ámbito.



*Urbanización Costa Ballena*

Este incremento de las plazas turísticas regladas, que también preveía el plan de Sanlúcar de Barrameda en La Jara y por el que el plan urbanístico de Chipiona también aboga, se desarrolla, sin embargo, en el marco de una escasa oferta complementaria. En la actualidad se apoya en dos campos de golf, tiro de pichón y algunas otras instalaciones de carácter recreativo y, sobre todo, en el importante patrimonio cultural de las ciudades, no existiendo otros equipamientos, salvo los puertos deportivos de Chipiona y Rota, que permitan diversificar la oferta, por lo que ésta se decanta casi en exclusiva por el ocio y las actividades vinculadas con la playa. Este modelo de utilización del espacio litoral, fuertemente marcado por la actividad vacacional, se encuentra, pues, aún alejado del óptimo de rentabilidad social y económica. Por otra parte, el campo de golf y alojamiento hotelera previstos en el planeamiento urbanístico de Trebujena, que podría complementar la oferta e integrar a este municipio del interior en la actividad turística no ha llegado a desarrollarse.

Por otro lado, una parte significativa en términos espaciales de la oferta residencial para el turismo de sol y playa no reúne en la actualidad unas adecuadas condiciones urbanísticas. Cuando el crecimiento de la segunda residencia ha surgido

asociado a los núcleos urbanos, este crecimiento se ha realizado de forma ordenada y dotado de infraestructuras; así, se puede identificar la zona urbana de especialización residencial- vacacional situada entre la ciudad de Rota y Punta Candor, la zona de Sanlúcar de Barrameda situada frente al paseo marítimo y Sanlúcar Club de Campo, o el propio núcleo de Chipiona, donde las viviendas de segunda residencia superan a las viviendas principales. Sin embargo, una parte significativa de la segunda residencia y de la vivienda para alquiler en período estival se ha producido de forma desordenada en las zonas de uso agrícola situadas en la franja li-



*Playa de La Costilla*

toral, como alguno de los desarrollos de La Jara, en Sanlúcar de Barrameda; Tres Piedras, en Chipiona, y Aguadulce, en Rota; en unos casos dispersa y, en otros, agrupada en pequeñas parcelaciones escasamente dotadas. La ocupación del litoral por estas edificaciones se produce en zonas de actividad agrícola, en coexistencia con este uso. Estas ocupaciones en el medio rural tienen efectos muy negativos sobre las propias condiciones de hábitat y sobre la ordenación general de usos e infraestructuras, requiriendo un extraordinario esfuerzo de gestión para su incorporación ordenada dentro del marco del planeamiento urbanístico y resultando poco propicio para el turismo de servicios.

El rasgo más destacado de este proceso de transformación es la falta de orden territorial. La ocupación espontánea de suelos próximos a la costa por parte de iniciativas particulares, que impide el aprovechamiento óptimo de las ventajas de posición, es manifestación de los efectos negativos del crecimiento de la actividad residencial vacacional sin un modelo de oferta definido con carácter previo, y sin un esquema de ordenación espacial de las actividades. Las consecuencias finales de este proceso son la aparición de fuertes disfuncionalidades territoriales y la pérdida de oportunidades, que se traducen en una media/baja calidad de la oferta.

Finalmente los instrumentos de planificación de la Consejería de Turismo en el ámbito, como son las Iniciativas de Turismo Sostenible de "Doñana", "Turismo Náutico de la Bahía de Cádiz" y "Guadalquivir a Caballo"; así como la declaración de los municipios turísticos de Rota y Chipiona mediante Acuerdos del Consejo de Gobierno en 2006 y 2007, implica una consideración especial en las acciones de ordenación y fomento de los planes económicos sectoriales.



*Marismas desecadas*

## 5. La agricultura se encuentra en un proceso acelerado de transformación.

La agricultura de Costa Noroeste se caracteriza por la diversidad de sus estructuras agrarias, reconociéndose aprovechamientos agrarios en régimen de concesión sobre las marismas desecadas, secanos cerealistas cultivados en explotaciones de mediano y gran tamaño, el viñedo como agrosistema de sabor más tradicional, regadíos en históricas colonizaciones agrícolas muy evolucionadas hacia usos más residenciales, regadíos extensivos de cultivos industriales y, finalmente, agricultura tecnificada, frecuentemente bajo plástico, dedicada a la floricultura y horticultura.



*Viñedos de Trebujena*



En los últimos años, la agricultura del ámbito se ha transformado considerablemente, modernizándose mediante la introducción del regadío y la eliminación de problemas que generaban bastante incertidumbre en la economía agraria, tales como los de falta de calidad de las aguas debido a la intrusión salina en el acuífero y la puesta al día en técnicas que aumentan la producción y la calidad de los productos.

En el sector norte (Sanlúcar y Trebujena), los aprovechamientos agrarios sobre las marismas desecadas se mantienen en términos de marginalidad productiva, y así mismo se presenta inviable la transformación y puesta en riego de la Zona Regable del Tramo Final del Bajo Guadalquivir.

| Evolución del viñedo en el Marco de Jerez y en el ámbito Costa Noroeste. 1990-2007 |           |          |          |          |          |
|--|-----------|----------|----------|----------|----------|
| Ámbito   | Datos     | 1990     | 1995     | 2004     | 2007     |
| Marco de Jerez   | hectáreas | 17.894,5 | 10.581,1 | 10.371,9 | 10.050,5 |
|  | 1990=100  | 100,0    | 59,1     | 58,0     | 56,2     |
| Costa Noroeste:  | hectáreas | 3.566,0  | 2.561,5  | 2.477,4  | 2.361,0  |
|  | 1990=100  | 100,0    | 71,8     | 69,5     | 66,2     |
| - Chipiona   | hectáreas | 543,4    | 267,9    | 193,8    | 157,7    |
|  | 1990=100  | 100,0    | 49,3     | 35,7     | 29,0     |
| - Rota   | hectáreas | 374,4    | 235,7    | 206,4    | 197,6    |
|  | 1990=100  | 100,0    | 63,0     | 55,1     | 52,7     |
| - Sanlúcar de Barrameda  | hectáreas | 1.880,9  | 1.362,1  | 1.292,3  | 1.214,6  |
|  | 1990=100  | 100,0    | 72,4     | 68,7     | 64,6     |
| - Trebujena  | hectáreas | 767,4    | 695,8    | 784,9    | 791,2    |
|  | 1990=100  | 100,0    | 90,7     | 102,3    | 103,1    |

Fuente: Consejo Regulador

Se mantiene la estrecha y antigua adaptación entre territorio y viñedo. Tras la reconversión del viñedo en el Marco de Jerez acometida durante la última década, este cultivo cuenta hoy con un espacio productivo menor y más fragmentado, pero más tecnificado y con mayor capacidad productiva, habiéndose renovado las cepas y generalizado la plantación con espalderas, lo que está favoreciendo la progresiva mecanización del cultivo, si bien aún existen un buen número de faenas que siguen realizándose a mano.



Secanos sobre albarizas

Las campiñas, con los secanos cerealistas y los regadíos extensivos (cultivos industriales), constituyen otro de los paisajes característicos del ámbito. Es un espacio agrícola de moderada productividad con un régimen de especialización muy acusado, que, con su alto grado de dependencia de políticas y coyunturas agrarias, constituye un factor significativo de fragilidad e incertidumbre de futuro. Se trata de un paisaje rural latifundista escasamente diversificado y

con escasa presencia de otros elementos ambientales y del paisaje que no sean los derivados de la

edificación tradicional existente. Frente a los dinámicos procesos que afectan a otros sectores agrarios, la campiña se presenta como unidad de uso tradicional, consolidada y colonizada desde antiguo.

Con la transformación de la mayor parte de la Zona Regable de la Costa Noroeste y la culminación de la ampliación de Monte Algaida, la sustitución de los recursos subterráneos por superficiales bombeados desde el río Guadalete, con el objeto de mitigar e invertir los procesos de sobreexplotación que afectaban al acuífero Sanlúcar-Rota-Chipiona, así como con la ejecución de infraestructuras que permiten reutilizar para riego buena parte de las aguas residuales urbanas (Sanlúcar de Barrameda y Rota), hoy, las Comunidades de Regantes, tras muchos años de precariedad o de expectativas, han encontrado un marco más estable para la agricultura de regadío.

Esta situación de mayor estabilidad se vincula a la consecución para la cuenca del Guadalete de un balance hídrico menos desequilibrado entre recursos y demandas, favorecido por el incremento de la capacidad de regulación, el trasvase de agua desde el Guadiaro al Majaceite, la mejora de los sistemas de aplicación y distribución del agua en los regadíos o una mayor eficiencia en el uso del agua por parte de los consumidores y las actividades económicas.

Si hasta hace unos años el agua constituía el factor crítico para el desarrollo de la agricultura, hoy día, posiblemente sea la expansión urbanística, reglada o espontánea, el principal problema del espacio productivo agrario. En la actualidad se reconocen grandes bolsas de agricultura desordenada en las periferias de Sanlúcar de Barrameda, Rota y Chipiona y, por otro lado, se ha colmatado o se encuentra en expectativas de cambio la primera orla litoral o faja comprendida entre la antigua vía del FF.CC y la ribera del mar, la agricultura del norte de Sanlúcar de Barrameda (La Veta, Llanos de Bonanza y Monte Algaida) ha alcanzado cuotas de edificación residencial de difícil compatibilización con las actividades y usos propios del entorno; finalmente, la agricultura de invernaderos de Sanlúcar - Chipiona progresa en su nivel de humanización con la introducción de viviendas ligadas a la actividad agrícola.



*Zona Regable Monte Algaida*



*Navazos Llanos de Bonanza*



Esta mezcla desordenada de usos y actividades (residenciales, agrícolas, ganaderas, etc.) crea situaciones de riesgo ambiental y de salud pública, especialmente en zonas carentes o deficitarias de redes de abastecimiento y saneamiento.

Los regadíos que no presentan una adecuada ordenación territorial están originando problemas ambientales y funcionales, al mismo tiempo que degradan el paisaje. Las aguas subterráneas presentan una elevada contaminación de origen agrario derivada de las filtraciones al acuífero de fertilizantes y biocidas; así mismo la producción de residuos sólidos agrícolas es significativa. Además, se produce una degradación paisajística, consecuencia de esta mezcla desordenada de usos y de la existencia de abundantes residuos agrícolas que no son adecuadamente concentrados y eliminados. Estos efectos negativos requieren la adopción de medidas de gestión que posibiliten la eliminación de los mismos.

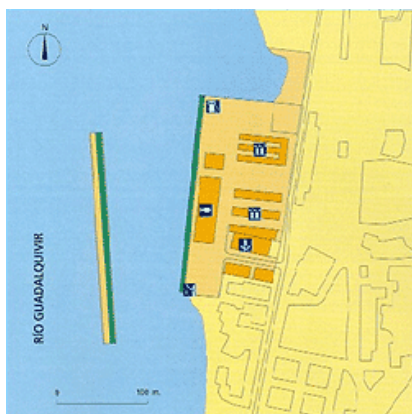
En otro orden de cosas, la expansión de la agricultura de cultivos forzados genera una importante actividad asociada que adolece de una adecuada ordenación territorial. Así, las instalaciones ligadas al almacenamiento de productos, a la comercialización de la flor cortada y productos agroalimentarios en fresco, a los aprovisionamientos de suministros para la producción agraria, etc. se localizan de forma dispersa y en competencia por los usos del suelo con las actividades propiamente agrícolas, generando un espacio rural desordenado y tensionado por la simultaneidad de actividades.

Esta falta de ordenación y la competencia entre usos afecta a la propia funcionalidad del viario, especialmente en el arco Sanlúcar de Barrameda-Chipiona, que ha de compartir su función de soporte de tráficos de carácter urbano de medio y largo recorrido con el de corto recorrido de generación agraria, con la consiguiente peligrosidad, consecuencia de la existencia de accesos sin regulación, circulación lenta de vehículos agrícolas, actividades de carga y descarga, etc.

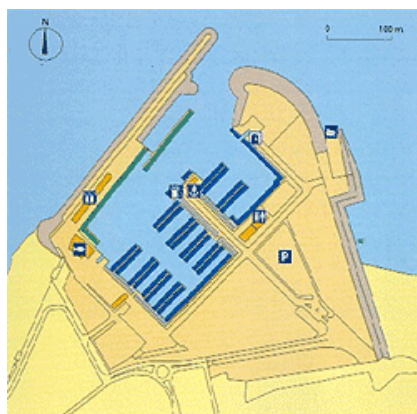
## **6. Los puertos tienen un elevado grado de ocupación pero necesitan mejorar su accesibilidad.**

El sistema portuario de la Costa noroeste está constituido por los puertos de Bonanza, Chipiona y Rota, además gestionados por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), además de la base naval de Rota, de carácter militar y puerto de interés general del Estado.

Bonanza ha tenido históricamente una función pesquera, vinculada tradicionalmente a las artes de arrastre y, en menor medida, rastro; en tanto los otros dos, Chipiona y Rota, son puertos deportivos que desarrollan una cierta actividad pesquera con una flota de carácter artesanal. Esta actividad ha sufrido en las dos últimas décadas un fuerte descenso a causa de la disminución de los recursos pesqueros en los caladeros tradicionales, lo que ha tenido una clara repercusión en la flota, en constante disminución. De esta manera, en los últimos años el descenso de la pesca desembarcada ha disminuido en prácticamente un millón de kilos.



Puerto de Bonanza



Puerto de Chipiona



Puerto de Rota

Este descenso ha tenido una gran repercusión en la economía de la zona, esencialmente en Sanlúcar de Barrameda, afectando a la actividad comercializadora y de los servicios y a los transportes.

| Evolución de la producción de pesca fresca, 2001-2007 |           |           |           |         |            |         |           |           |
|---|-----------|-----------|-----------|---------|------------|---------|-----------|-----------|
| Puertos   | Peces     |           | Moluscos  |         | Crustáceos |         | Total     |           |
|   | 2001      | 2007      | 2001      | 2007    | 2001       | 2007    | 2001      | 2007      |
| Bonanza   | 1.507.653 | 1.337.663 | 1.411.551 | 869.107 | 487.800    | 370.174 | 3.407.004 | 2.576.944 |
| Chipiona  | 272.563   | 208.211   | 5.910     | 35.246  | 44.671     | 50.905  | 323.144   | 294.362   |
| Rota  | 79.957    | 109.099   | 6.804     | 15.111  | 2.561      | 2.124   | 89.322    | 126.334   |
| Total   | 1.860.173 | 1.654.973 | 1.424.265 | 919.464 | 535.032    | 423.203 | 3.819.470 | 2.997.640 |

Por el contrario, la actividad portuaria vinculada a las actividades náuticas, recreativas y deportivas han tenido un importante auge. En la actualidad los puertos de Bonanza y Rota suman un total de 921 atraques, destacando Rota por el número de atraques de embarcaciones de más de 12 metros de eslora, existiendo una fuerte demanda de atraques en los mismos.

Los puertos se conforman así cada vez más como instalaciones complementarias y de apoyo al uso recreativo vinculado a la actividad de veraneo, dominante en la zona por su fuerte componente residencial, y en menor medida turístico, existiendo un importante déficit de atraques para actividades empresariales vinculados al turismo.

| Atraques en puertos deportivos |                |                   |      |                    |      |
|--------------------------------|----------------|-------------------|------|--------------------|------|
| Puertos                        | Total atraques | Nº atraques < 8 m |      | Nº atraques > 12 m |      |
|                                |                | total             | %    | total              | %    |
|                                |                | Chipiona          | 412  | 271                | 65,7 |
| Rota                           | 509            | 262               | 51,4 | 73                 | 14,3 |
| Total                          | 921            | 533               | 57,9 | 95                 | 10,3 |

Uno de los principales problemas planteados es la accesibilidad a los puertos, fuertemente condicionada por el crecimiento urbanístico en sus entornos. El puerto de Rota presenta dificultades de acceso exterior, prácticamente insalvables en la actualidad, en tanto que los puertos de Bonanza y Chipiona presentan posibilidades de acceso directos, mediante la ejecución de nuevas infraestructuras de conexión con la red general de carreteras.



El elevado grado de ocupación y el desarrollo de las actividades y servicios portuarios, así como la demanda de atraques, plantean la necesidad de su ampliación.

## 7. El balance hídrico tiende a equilibrarse como consecuencia de la mejora generalizada de las infraestructuras hidráulicas y de la contención de la demanda.

En la actualidad, el balance hídrico entre recursos disponibles y demandas en la cuenca del Guadalete se salda de forma más equilibrada y los problemas derivados de la sobreexplotación de aguas subterráneas (acuífero Sanlúcar - Rota - Chipiona) o la fuerte contaminación orgánica que ha padecido el río Guadalete en décadas anteriores se encuentran en proceso de mejora, estando este río totalmente intervenido y cuyos recursos regulados son destinados a atender el abastecimiento urbano y regadíos de la cuenca baja.

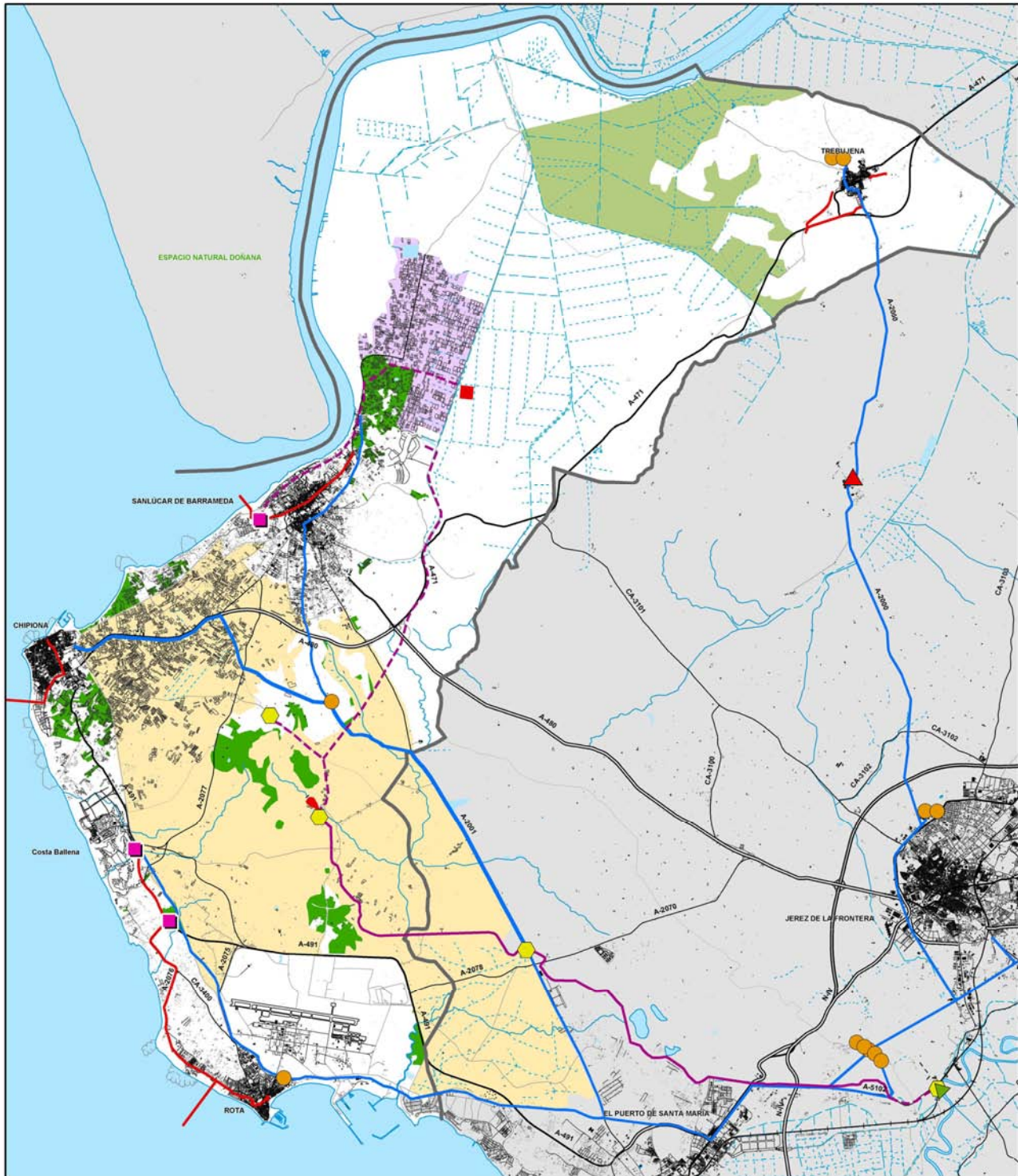
La planificación hidrológica, en sus dos horizontes temporales, prevé una situación deficitaria que, en gran parte, se ha corregido como consecuencia de la transferencia de recursos hídricos desde el río Guadiaro y plantea medidas para mejorar la eficiencia en el uso del agua de los regadíos existentes y los sistemas de abastecimiento, con el objeto de que el ahorro del agua y la depuración de los vertidos urbanos e industriales sean instrumentos adecuados para aumentar la disponibilidad de agua. De la asignación realizada por el plan hidrológico de los recursos hídricos de la cuenca, los que afectan al ámbito de la Costa Noroeste de Cádiz, son los que se reflejan en la tabla siguiente.

| Asignación de recursos en la cuenca del Guadalete (primer horizonte temporal) |                 |   |
|---|-----------------|---|
| Demandas atendidas  | Superficie (ha) | Recursos asignados (hm <sup>3</sup> /año) |
| Zona Gaditana   |                 | 108,7                                     |
| Reserva para abastecimiento (Zona gaditana)                                   |                 | 27,0                                      |
| Zona Regable de la Costa Noroeste de Cádiz                                    | 9.242           | 63,68                                     |
| Zona Regable de Monte Algaida   | 1.000           | 6,89                                      |

Fuente: Plan Hidrológico de la Cuenca del Guadalquivir, 1999.

Los problemas relacionados con el ciclo del agua en la Costa Noroeste estaban vinculados hace unos años con los procesos de sobreexplotación del acuífero local (Sanlúcar - Rota - Chipiona), dando lugar al descenso de sus niveles piezométricos, a la contaminación de las aguas y la intrusión salina, especialmente reconocidos en la franja costera del término municipal de Chipiona. Para este acuífero, la planificación hidrológica planteó la reducción de las extracciones y su sustitución por aguas superficiales con el objetivo de alcanzar su recuperación, y una vez conseguida, realizar una planificación ordenada de las mismas.

Las medidas adoptadas tras la declaración de acuífero sobreexplotado, entre otras, potenciar la transformación de la Zona Regable de la Costa Noroeste como fuente indirecta de recarga del acuífero, ya han empezado a dar sus frutos y se asiste en la actualidad a un proceso de rehabilitación del recurso, favorecido por el ascenso continuado de los niveles piezométricos y la tendencia a la reducción de la contaminación de origen agrario y salino.



INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA Y ZONAS REGABLES

**INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA**

**ABASTECIMIENTO**

- Depósito de regulación existente
- ▲ Planta elevadora
- Cond. de abastecimiento general existente

**SANEAMIENTO**

- E.D.A.R. existente
- Cond. de Saneamiento y emisario existente

**REGADIO**

- ▲ Azud de El Portal
- Estación de bombeo
- Balsas
- Canal de la Z.R. de la Costa Noroeste
- - - Cond. subterráneas

**ZONAS REGABLES DE INICIATIVA PÚBLICA**

- Z.R. Costa Noroeste
- Z.R. Tramo Final del Guadalquivir
- Z.R. Monte Algaida.

■ **REGADIOS DE INICIATIVA PRIVADA**





El abastecimiento urbano en la Costa Noroeste se efectúa a través del sistema supramunicipal de gestión en alta denominado Zona Gaditana, que abastece a una población fija de aproximadamente 750.000 habitantes, y estacional, superior al millón de habitantes, aunque en la actualidad se encuentra en proceso de expansión en La Janda. La gestión del servicio en baja se realiza de forma independiente por cada municipio.

El sistema toma sus recursos de los embalses de la cuenca alta del Guadalete (Zahara, Bornos y Arcos) y de la cuenca del río Majaceite (Huronos y Guadalcaçín II), donde se reciben los recursos transferidos desde la vecina cuenca del Guadiaro, a través del trasvase Guadiaro-Majaceite.

Con la experiencia obtenida del periodo 1991-1995, en el que el abastecimiento urbano sufrió severas restricciones, los sistemas de abastecimiento actuales están mejor preparados para afrontar eventuales emergencias. Por un lado, las infraestructuras de conducción, regulación y distribución en alta han experimentado una importante renovación e incremento de la capacidad; por otro, las empresas de gestión del ciclo del agua han mejorado sus servicios con la reducción de las pérdidas en las redes, los usuarios utilizan el agua con mayor prudencia, el precio del agua es algo más alto y se ha mejorado el nivel de depuración de las aguas residuales. Finalmente, las actividades económicas también hacen un uso más eficiente gracias a las intervenciones en materia de modernización de regadíos.

Esta mejora de la eficiencia en el uso del agua ha permitido una contención del consumo de agua para abastecimiento urbano. A partir del año 2000 se ha registrado un crecimiento sostenido, con índices del 3% de incremento anual, hasta alcanzar los 15,7 hm<sup>3</sup> en el año 2007.

Los principales déficits en materia de abastecimiento se encuentran en fase de solución, con algunos proyectos en redacción o ejecución (incremento de la regulación en El Agostado y nueva conexión con Costa Ballena y Chipiona).

| <b>Consumo urbano ( m<sup>3</sup>) 2000-2007</b> |                 |             |                              |                  |              |
|--|-----------------|-------------|------------------------------|------------------|--------------|
| <b>Año</b>                                       | <b>Chipiona</b> | <b>Rota</b> | <b>Sanlúcar de Barrameda</b> | <b>Trebujena</b> | <b>TOTAL</b> |
| 2000   | 2.971.428       | 3.542.464   | 5.888.700                    | 754.790          | 13.157.382   |
| 2001   | 3.208.708       | 3.556.481   | 6.110.300                    | 692.662          | 13.568.151   |
| 2002   | 3.338.952       | 3.603.091   | 6.468.900                    | 735.039          | 14.145.982   |
| 2003   | 3.516.060       | 3.811.441   | 6.869.600                    | 722.930          | 14.920.031   |
| 2004   | 3.510.150       | 3.968.993   | 6.901.800                    | 732.653          | 15.113.596   |
| 2005   | 3.318.630       | 3.859.677   | 7.679.400                    | 667.890          | 15.525.597   |
| 2006   | 3.317.640       | 3.523.366   | 8.039.900                    | 715.704          | 15.596.610   |
| 2007   | 3.392.090       | 3.633.170   | 8.034.100                    | 665.490          | 15.724.850   |

Fuente: Consorcio de Aguas de la Zona Gaditana

La depuración de los vertidos en la Costa Noroeste sigue presentando importantes carencias, por cuanto, de los cuatro municipios del ámbito, sólo dos depuran sus aguas residuales, aunque debe señalarse que se asiste en la actualidad a un proceso de proyectación de las instalaciones que permitirá la resolución de los problemas de saneamiento y contaminación en el litoral.



*Embalse del Tablazo*

La EDAR de Sanlúcar de Barrameda efectúa un tratamiento secundario y presta servicio a Sanlúcar de Barrameda y Bonanza. Tiene una capacidad de 22.500 m<sup>3</sup>/día. De la EDAR parte un emisario hacia mar adentro y una conducción hasta la balsa de regulación de la Colonia de Monte Algaida (El Tablazo), utilizándose en este caso para el riego de cultivos. En la Algaida, núcleo carente de sistemas sanitarios y de depuración, se citan riesgos ambientales y de salud pública vinculados al vertido difuso de las aguas residuales al acuífero. El emplazamiento de la EDAR está cuestionado por la proximidad a

zonas habitadas, que introduce riesgos ambientales para la población y, en cualquier caso, la conducción desde la EDAR hasta El Tablazo, a través de la playa, tiene problemas de conservación y mantenimiento.

Rota cuenta con la EDAR de Roamartín, construida en el año 2000, que integra la EDAR ya existente en Costa Ballena, encontrándose en licitación las obras para su ampliación. Las aguas depuradas son reutilizadas para el riego de zonas verdes y campo de golf de Costa Ballena y las excedentarias son bombeadas a una balsa de la Comunidad de Regantes, con destino a riego. También cuenta con emisario submarino.

Los núcleos de Chipiona y Trebujena carecen de infraestructuras de depuración. El primero efectúa un pretratamiento parcial de sus vertidos (aproximadamente el 80 %) y vierte sus aguas al mar mediante un emisario. El segundo núcleo carece de tratamiento de sus vertidos. En la actualidad se encuentra en ejecución la EDAR de Chipiona, la cual contará con tratamiento terciario y posibilidades de reutilización.



*EDAR La Ballena*

Las Zonas Regables de la Costa Noroeste y de Monte Algaida mantienen un sistema de suministro común que comienza con la impulsión en El Portal, desde el río Guadalete (Jerez de la Frontera), se conduce mediante el canal de la Costa Noroeste hasta la balsa de regulación de El Bercial (en el centro de la zona regable) y se distribuye mediante tuberías presurizadas hacia las distintas reimpulsiones de cada sector de riego y posteriormente hacia cada explotación. La aplicación del agua en las parcelas agrícolas se realiza principalmente por aspersión y, en menor medida, por



técnicas de riego localizado. Las instalaciones se encuentran en buen estado de conservación con tomas individuales con contadores y no plantean en la actualidad problemas de obsolescencia.

## 8. Los paisajes y espacios naturales y el patrimonio cultural precisan de su puesta en valor.

En la Costa Noroeste se reconocen apreciables cualidades del medio natural que durante mucho tiempo han pasado desapercibidas como recurso y han carecido aparentemente de valor; por otra parte, el intenso desarrollo de las actividades productivas ha generado una extraordinaria transformación del medio natural, que ha conducido a una mayor humanización de los paisajes, a una gran regresión de los sistemas naturales, reducidos a unos pocos enclaves y zonas, y a la configuración de grandes espacios del territorio, homogéneos en sus rasgos paisajísticos.



*Laguna de Tarelo*

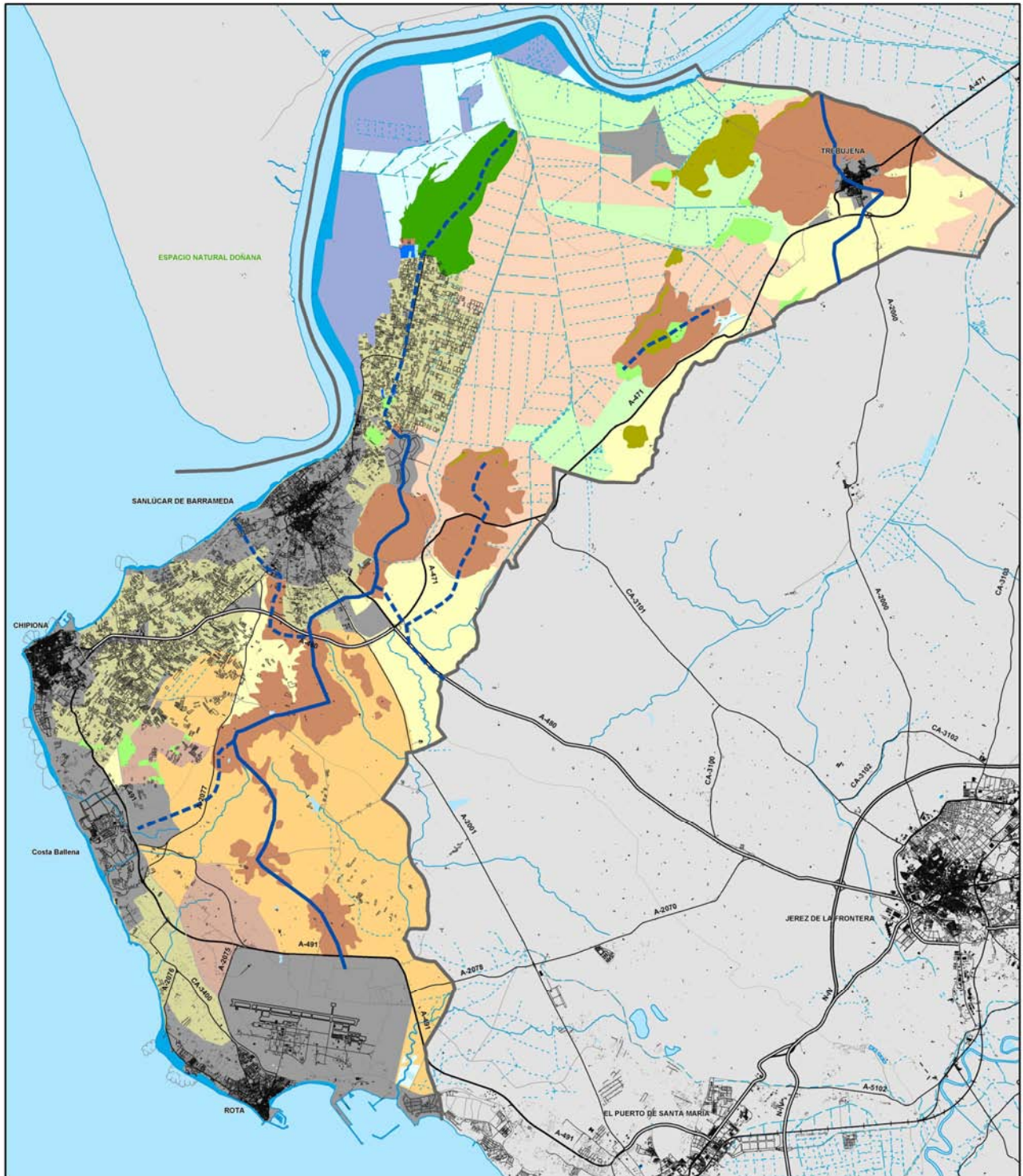
En la actualidad, el paisaje del ámbito se cualifica mediante el reconocimiento de tres grandes ámbitos de especialización paisajística:

- La campiña tradicional, con un gran papel del viñedo, marco de referencia del ámbito y gran eje de potencialidad panorámica y lectura de los paisajes. En la misma se configuran áreas de paisaje característico de cierta homogeneidad, derivadas principalmente de un gran peso de los esquemas socio-productivos tradicionales.



*Pinar del Monte Alaaida*

- Los paisajes rurales de las zonas regables de carácter intensivo, contruidos artificialmente, en los que no se reconoce más diversidad que la variación de cultivos dentro de un contexto de repetición de la unidad de producción y sus infraestructuras asociadas, y donde destacan las mezclas desordenadas de usos urbanos y agrícolas intensivos.



**AREAS DE VALOR AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO**

- Fachada Litoral
- Marismas
- Salinas
- Pinar de la Algaida

**ELEMENTOS BÁSICOS EN LA RESTRUCTURA DE LA COMARCA**

- Divisoria visual de primer orden
- Divisoria visual de segundo orden
- Relieves de gran contribución visual y potencialidad panorámica

**SINGULARIDADES NATURALES Y PAISAJÍSTICAS**

- Texturas vegetales (Vegetación marismaña)
- Texturas vegetales (Arbolea y arbustiva)
- Hitos panorámicos (Cerros y acantilados fósiles)
- Lagunas

**PAISAJE RURAL**

- Campiñas tradicionales
- Campiñas en regadío

**PAISAJE RURALES DEGRADADOS**

- Marisma de Sanlúcar - Trebujena
- Paisajes en transformación
- Paisajes muy degradados (Invernaderos, periurbano, etc.)

**PAISAJES URBANOS Y OTROS**

- Urbanos y Base Aeronaval de Rota

**PAISAJE**



- El paisaje del agua, formado por la ría del Guadalquivir, vía de transporte de personas y mercancías, hoy protegida como Lugar de Importancia Comunitaria, y las marismas de Sanlúcar de Barrameda-Trebujena, cuyos rasgos dominantes se basan en su inmensa horizontalidad y el predominio de la retícula lineal.

En este marco general aparece un conjunto de elementos de percepción que singularizan el paisaje:

- Las áreas de valor ambiental y paisajístico, que se reconocen, fundamentalmente, en los ambientes de transición tierra-mar. Son los espacios con mayor capacidad de atracción, frecuentación y uso público de la Costa Noroeste. Destacan el Pinar de la Algaida y sus frentes arbolados, la ribera litoral y las marismas. Al norte de La Algaida se mantienen los espacios naturales asociados al entorno marismeño y ría del Guadalquivir, cuya conservación, en parte, ha sido el resultado, hasta fechas recientes, de una cierta marginalidad histórica asociada a la insalubridad de las marismas. La formación marismeña, característica de uno de los principales ecosistemas del espacio natural de Doñana, dota de singularidad a una parte de este ámbito y establece la continuidad, a través del río, con el territorio protegido situado en la orilla opuesta.



*Cortijo Adventus (Trebujena)*

- Los elementos básicos en la estructura del ámbito con valor natural o potencial paisajístico. Se trata de las principales vertientes y líneas de horizonte de las campiñas, viñedos de Trebujena, escarpes topográficos más significativos y otras singularidades (acantilados fósiles, cerros), pequeñas manchas de pinares (La Dinamita, en Sanlúcar de Barrameda, La Villa, en Chipiona), edificaciones tradicionales en el medio rural (cortijos y haciendas de Sanlúcar de Barrameda, casas de mayetos en Rota). Se significan por introducir ras-



*Barcos riacheros*

gos de diversidad y equilibrio en el marco de homogeneidad paisajística en el que se encuentran. Frecuentemente son ámbitos con clara vocación forestal, susceptibles de albergar posibles intervenciones positivas orientadas a potenciar la imagen de la Costa Noroeste, corregir las deficiencias de elementos verdes y canalizar la red de itinerarios verdes y de uso público.

- Paisajes rurales degradados. Caracterizan una gran parte del territorio definido por los núcleos de Sanlúcar de Barrameda-Rota-Chipiona; se trata de un paisaje rural con importante presencia de los elementos urbanos y de edificación. Se reconoce una variada gama de tipologías que van desde viviendas en diseminado adscritas a las tareas agrícolas hasta importantes concentraciones de invernaderos y cultivos bajo plástico, pasando por todos los estados y tipologías edificatorias intermedias: parcelaciones urbanísticas de carácter espontáneo en el litoral, usos mixtos entremezclados en la periferia de Sanlúcar de Barrameda, naves, almacenes, etc.

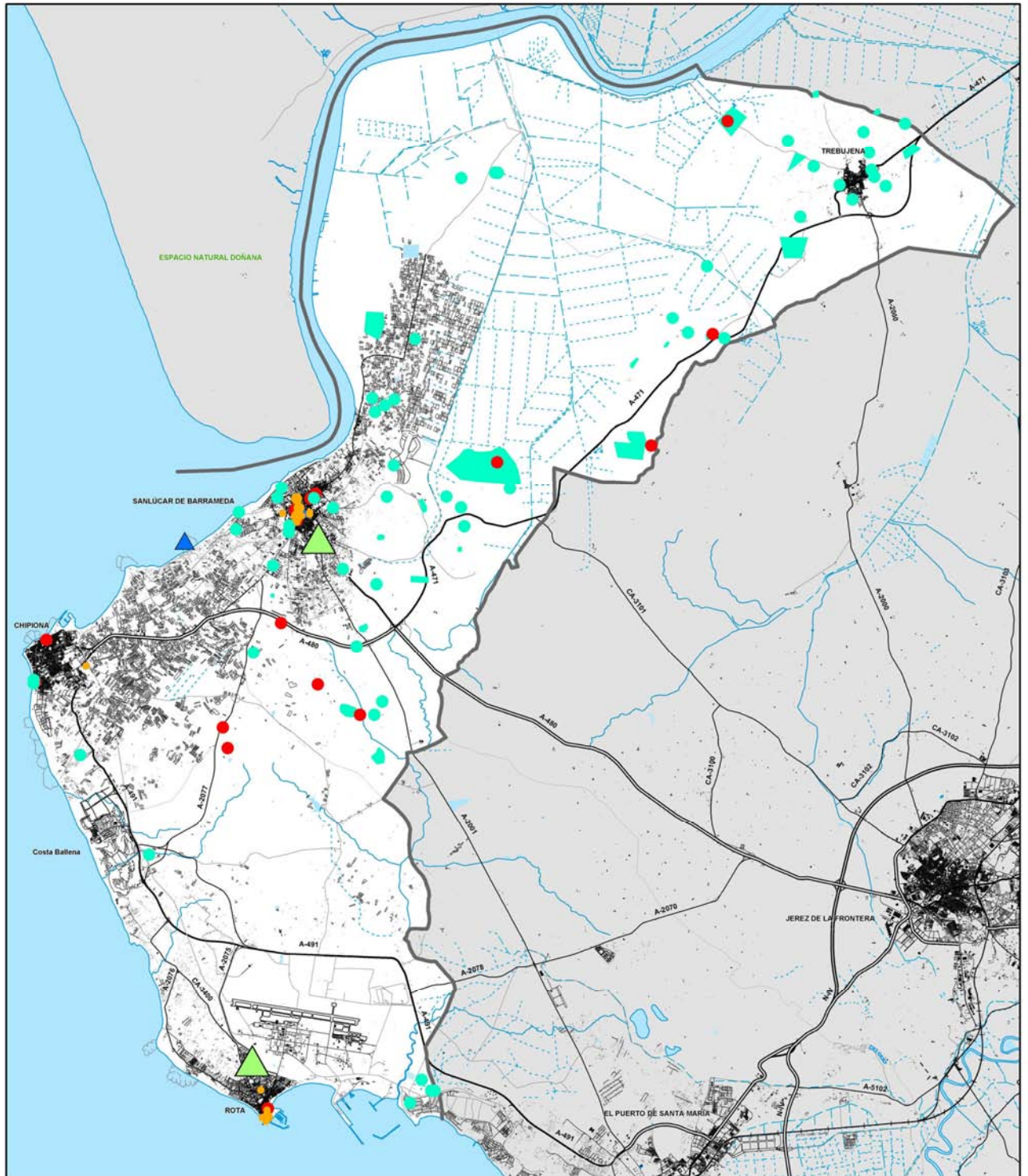
En este marco paisajístico, la presencia de espacios naturales, a excepción del cordón litoral, se circunscribe a pequeñas áreas intersticiales en un medio muy antropizado, lo que hace que los mismos adquieran un mayor valor debido a su posición territorial, como corredores ecológicos, y a su interés como áreas de recreo y esparcimiento.

| Distribución general de la tierra por aprovechamiento (datos en hectáreas). 2006 |              |              |                       |              |               |              |
|--|--------------|--------------|-----------------------|--------------|---------------|--------------|
| Tipo aprovechamiento   | Chipiona     | Rota         | Sanlúcar de Barrameda | Trebujena    | Ámbito        |              |
|  |              |              |                       |              | Total         | %            |
| Cultivos herbáceos   | 1.896        | 3.577        | 5.701                 | 1.851        | 13.025        | 37,2         |
| Superficie no agrícola   | 391          | 3.035        | 1.997                 | 1.325        | 6.748         | 19,3         |
| Barbecho y otras tierras   | 213          | 902          | 2.845                 | 1.357        | 5.317         | 15,2         |
| Cultivos leñosos   | 470          | 508          | 1.406                 | 764          | 3.148         | 9,0          |
| Erial a pastos   | 12           | 0            | 1.980                 | 250          | 2.242         | 6,4          |
| Pastizales   | 0            | 5            | 1.044                 | 1.038        | 2.087         | 6,0          |
| Ríos y lagos   | 28           | 44           | 902                   | 100          | 1.074         | 3,1          |
| Monte maderable  | 138          | 0            | 720                   | 0            | 858           | 2,5          |
| Terreno improductivo   | 51           | 300          | 11                    | 80           | 442           | 1,3          |
| Monte leñoso   | 0            | 63           | 12                    | 0            | 75            | 0,2          |
| <b>TOTAL</b>   | <b>3.199</b> | <b>8.434</b> | <b>16.618</b>         | <b>6.765</b> | <b>35.016</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: SIMA, (IEA).

En suma, en el ámbito de la Costa Noroeste, el pinar de La Algaida y el espacio vinculado a las formaciones de marismas, junto con los valores paisajísticos propios del litoral, constituyen los recursos básicos para su cualificación paisajista y para su aprovechamiento naturalístico y recreativo.

Junto a estos espacios de valores naturales, ambientales y paisajísticos debe señalarse un importante patrimonio edificado, arquitectónico-monumental y etnológico, así como arqueológico. El ámbito cuenta con los núcleos de Sanlúcar de Barrameda y Rota catalogados como Conjuntos Históricos, así como con numerosos edificios arquitectónicos de interés.



PATRIMONIO HISTORICO-CULTURAL

**Patrimonio inscrito en CGPHA**

- ▲ Conjunto Histórico
- ▲ Lugar de Interés Etnológico
- Zonas Arqueológicas
- Otros Bienes Inscritos

- Otras Edificaciones de Interés Arquitectónico



Corrales de pesca

En el ámbito son también numerosos los yacimientos arqueológicos, concentrados principalmente en los relieves de campiña (nordoste de Sanlúcar de Barrameda y norte de Trebujena), flecha de La Algaida (Sanlúcar de Barrameda) y en la desembocadura del arroyo Salado (Rota), destacando el de Evora, declarado como Zona Arqueológica por el importante tesoro de piezas protohistóricas que contiene, y el Santuario Prerromano de la Algaida. Así mismo, se identifican construcciones singulares, como los mayetos de Rota y los corrales de pesca, presentes por toda la fachada litoral, destacando entre ellos el Corral de Merlín, catalo-

gado como Lugar de Interés Etnológico por su buen estado de conservación. Finalmente, existe un importante patrimonio rural de cortijos, ranchos, casas, molinos, fuentes, vías pecuarias, etc., que se reparten por todo el ámbito.

Todo este patrimonio supone un considerable recurso cultural que carece hasta el momento de una adecuada valorización, en tanto que su consideración individualizada no permite advertirlo como elementos integrados en la estructura territorial del ámbito, que contribuyan a la identidad cultural y social de la Costa Noroeste.

## 9. Los riesgos principales del ámbito están asociados a la erosión costera.

La Costa Noroeste de Cádiz es un ámbito en general estable. Aunque presenta diversidad de fenómenos naturales, asociados a su condición de territorio ribereño del mar, sus manifestaciones entrañan poco riesgo y los daños producidos suelen ser escasos y de baja intensidad. A excepción de los tsunamis, con capacidad catastrófica y amplia repercusión potencial sobre la faja litoral, los demás fenómenos naturales apenas han supuesto riesgos relevantes para los asentamientos humanos, sus ámbitos productivos y sistemas de relaciones.

Los tsunamis son ondas marinas provocadas por sismos con epicentro situado bajo el mar, que causan altas marejadas destructoras a su llegada a la costa. Dado el carácter de costa baja situada frente a la zona sísmica de la falla Azores-Gibraltar, el Golfo de Cádiz registra el mayor número de tsunamis de la Península y acapara en gran medida el riesgo relacionado con estos fenómenos. De entre todos los maremotos registrados, destaca el ocurrido en 1755, que afectó a Lisboa, San Vicente, Golfo de Cádiz, Gibraltar y Marruecos, alcanzó una intensidad  $MSK=X$  y produjo varias olas de más de 10 - 15 m de altura que devastaron las poblaciones ribereñas. El incremento de población y actividad económica en la franja más litoral incide en el aumento de la vulnerabilidad del ámbito frente a este riesgo natural.





En épocas de calma relativa y de vientos moderados, las olas ejercen poco trabajo de erosión; por el contrario, en los periodos de temporal se pone de manifiesto la debilidad de un medio costero regresivo y crónicamente deficitario en áridos, que cada vez cuenta con más tramos de costa regularizados mediante escolleras defensivas, al mismo tiempo que recibe con mayor frecuencia actuaciones en materia de protección y regeneración de playas.



*Playa de La Ballena*

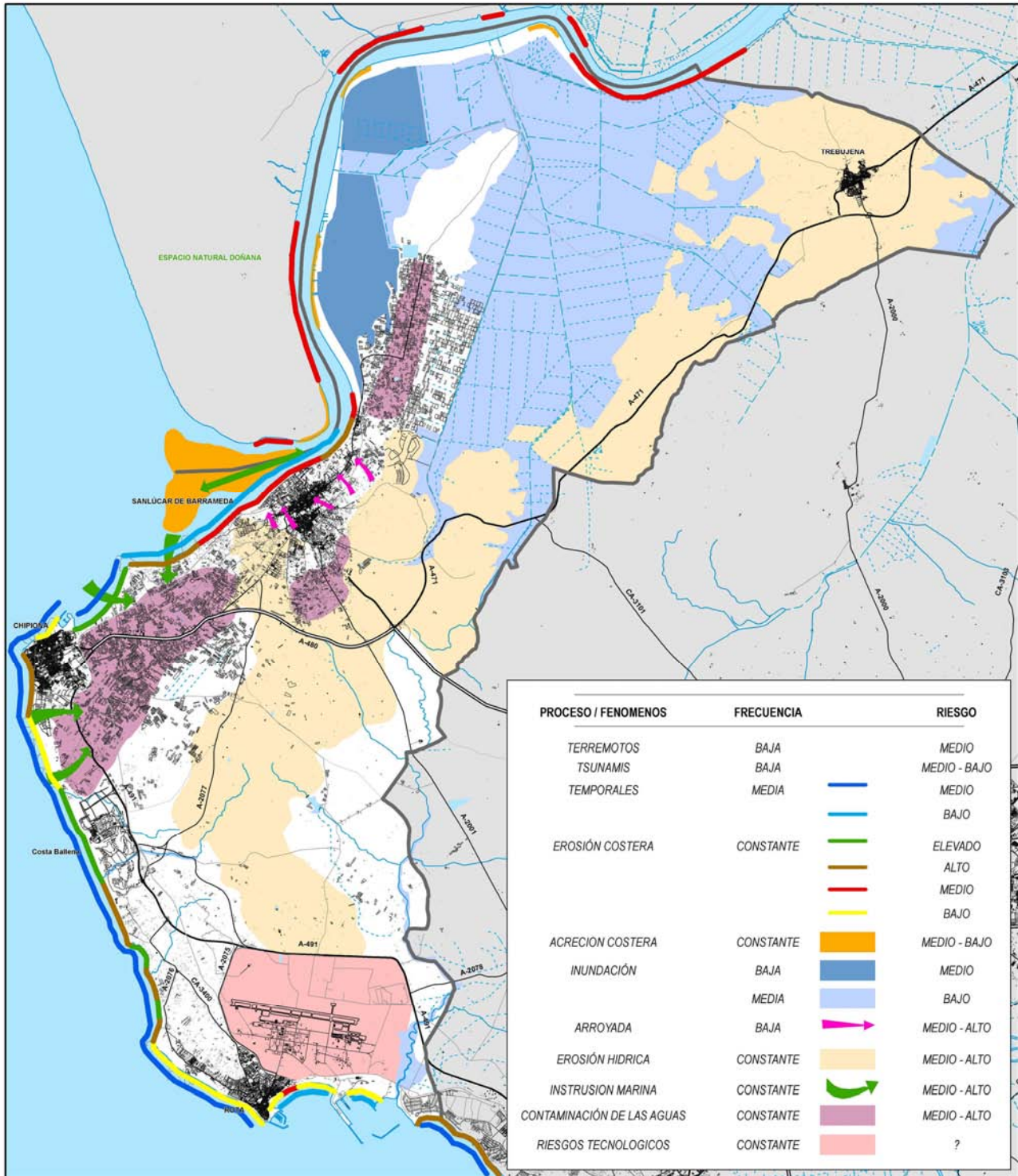
Las playas y su dinámica definen hoy un sistema regresivo, sensible y frágil, que induce a adoptar posiciones conservadoras y bien maduras ante futuros planteamientos de utilización, más cuando la disminución de áridos removilizables por la dinámica litoral está motivada a su vez por efectos retroalimentados en cuencas y costas. Se está perfilando una fachada cada vez más vulnerable ante los temporales; sin embargo, y por ahora, los riesgos se pueden catalogar como de baja peligrosidad.

La erosión costera es un proceso de carácter natural con lenta velocidad de implantación, que ha sido potenciado por la actividad antrópica reciente en las cuencas hidrológicas y en el litoral hasta el punto de que gran parte de la ribera del mar está afectada por procesos de erosión costera. En función de sus dinámicas y procesos se diferencian cuatro sectores costeros:

- Ría del Guadalquivir. La dinámica se rige por la carrera de mareas en el estuario y ocasionalmente por el acontecimiento de avenidas extraordinarias en el río Guadalquivir. Los procesos más destacables son los asociados al llenado y vaciado de mareas y consiste en la erosión de las márgenes cóncavas de la ría y deposición de fangos en las convexas. Se reconoce, así, el crecimiento paulatino del Puntal, Punta de los Cepillos y Punta de San Carlos, y el retroceso de las márgenes opuestas. La sedimentación en el canal hace indispensable el dragado periódico de la ría, con el objeto de mantener el calado mínimo de entrada al Puerto de Sevilla.



*Marismas y río Guadalquivir*



RIESGOS



- Entre Punta del Perro (Chipiona) y Bonanza. El oleaje erosiona el arco comprendido entre Punta del Perro y Punta Montijo, dando lugar a un tramo acantilado vivo, recientemente corregido mediante actuaciones de defensa costera. Entre Punta Montijo y Punta del Espíritu Santo la costa acantilada es batida en mareas vivas y temporales y presenta playas estrechas en su pie, y ya, en la Broa de Sanlúcar, se conjugan diversos factores, tales como: las rompientes en la Barra de Sanlúcar (sumidero de áridos), el efecto sobre el oleaje



*Punta Montijo*

de las rasas litorales, las corrientes de marea, avenidas fluviales, etc., que determinan una dinámica propia de bocana de estuario, con variaciones frecuentes de la ribera del mar pero en un marco de estabilidad. La erosión costera en Punta Montijo se estima en 43 m en los últimos cuarenta años y en 23 m al norte del puerto de Chipiona.

- De Punta del Perro a Punta Candor. Se trata de un segmento rectilíneo, acantilado, con escaso desarrollo de la playa alta y, en cambio, con representación de las rasas litorales, que muestra desde antiguo fuerte tendencia a la regresión costera, como así lo confirman los fortines militares construidos a mediados del siglo XX y hoy localizados sobre la playa. Las rasas litorales, que localmente asoman en bajamar, influyen sobre la dinámica litoral, rompiendo la energía del oleaje y resguardando las playas y unos acantilados muy vulnerables ante la erosión. En este sentido, entre las múltiples funciones que ejercen los corrales de pesca, se destaca la de mantenimiento de las playas.



*Playa de la Media Legua (La Jara)*

- Desde Punta Candor hacia la Bahía de Cádiz. Hasta la Punta de la Morena, la rasa litoral resguarda playas con perfiles completos (playas, dunas y arenales). Hacia la Bahía, en cambio, la costa se torna acantilada y se moldea con varios arcos de erosión con escasa presencia de playas, promovidos por la construcción de obras perpendiculares a la costa (diques de abrigo del puerto y Base Aero-naval de Rota).

Siguiendo el documento hecho público por el Ministerio de Medio Ambiente sobre "Principales Conclusiones de la Evaluación Preliminar de los

Impactos en España por Efecto del Cambio Climático”, resulta conveniente considerar las siguientes conclusiones:

- Efectos del cambio climático en zonas costeras: los principales problemas del cambio climático en las zonas costeras españolas se relacionan con el posible ascenso del nivel medio del mar. Las proyecciones de los modelos varían entre 10 y 68 cm para final de siglo. Para finales de siglo es razonable esperar un aumento de 50 cm en el nivel medio del mar, con 1 m como escenario más pesimista. Ante una subida generalizada de este nivel medio, las zonas más vulnerables son las playas y los estuarios.
- Riesgo de crecidas fluviales: la variabilidad hidrológica en las cuencas atlánticas aumentará en el futuro, lo que puede hacer que disminuya la frecuencia de las avenidas, aunque no su magnitud.



Salinas de Bonanza

La conjunción de las dos conclusiones señala a las playas y estuarios como zonas muy vulnerables frente a los impactos inducidos por el cambio climático. El previsible ascenso del nivel del mar coadyuvaría a la pérdida de las playas y la inundación de buena parte de las marismas del río Guadalquivir.

Así pues, estas variaciones apuntadas pueden llegar a modificar al alza (incremento de efectos y daños potenciales) los riesgos futuros derivados de los temporales, la erosión costera y las inundaciones en el estuario, y, por tanto, requieren extremar su atención y realizar una prudente ponderación en la planificación de las zonas litorales e inundables futuras.

Las inundaciones provocadas por la red de drenaje, dadas las condiciones de buena capacidad de evacuación proporcionadas por la pendiente de los cauces en la campiña, quedan relegadas al estuario y a los llanos más litorales. La importancia y alcance de las avenidas de la red de drenaje, y en particular las del río Guadalquivir, están en función de su simultaneidad con el estado de la mar (pleamares vivas, temporales, vientos en dirección costa-interior, conjunción de eventos, etc.), lo que puede presentar una apreciable influencia sobre la capacidad de desagüe de la ría y, en definitiva, sobre el calado y extensión de las zonas inundables.

El riesgo de inundación derivado de las avenidas en la ría del Guadalquivir se circunscribe a las marismas de Sanlúcar de Barrameda y Trebujena y se cataloga como de intensidad media y riesgo bajo, debido a su escasa repercusión sobre la población y daños producibles sobre las infraestructuras y actividades económicas consiste en desperfectos en las instalaciones salineras y acuícolas y la colmatación de drenajes de marisma.



Las avenidas asociadas a la red de drenaje local (Arroyos Salado, Chapatal, Hondo, etc) están marcadas por la escasa pendiente de los cauces en sus tramos cercanos a la costa. Los desbordamientos afectan especialmente a los llanos costeros, que presentan susceptibilidad natural al encharcamiento superficial (Laguna de Regla, La Ballena, Laguna del Moral, etc.) y suelen sobrepasar algunas rasantes de las carreteras y ocasionar inundaciones de escaso calado, notable extensión superficial, corta duración y, en general, baja peligrosidad. El riesgo se clasifica de baja intensidad y de bajo nivel de daños. Las zonas inundables son fundamentalmente agrícolas, urbanizaciones (Aguadulce) y parcelaciones urbanísticas.

Otros problemas derivados de las lluvias torrenciales son los relativos a un conjunto de situaciones que dan lugar a cortes de infraestructura viaria, encharcamientos e inundaciones en zonas urbanas o periurbanas (red de alcantarillado de Chipiona). Suelen venir asociadas a lluvias intensas, coincidentes temporalmente con pleamar o temporal en el mar, que limitan la capacidad de evacuación de las redes urbanas de pluviales. En otras ocasiones, la desordenada ocupación urbana de las cabeceras de los arroyos que avenan hacia el Barrio Bajo de Sanlúcar, inducen escorrentías súbitas y descontroladas que provocan daños y perjuicios sobre la ciudad (arroyos Salto del Grillo y San Salvador).



Urbanización la Laguna de Regla

Finalmente, otros riesgos con incidencia difusa y baja potencialidad de daños derivan bien de la pérdida de suelo en el viñedo y las campiñas cerealistas sobre laderas con escasa cobertura vegetal en los periodos más lluviosos, bien de la sobreexplotación del acuífero con sus procesos de intrusión salina y contaminación agrícola, o de la contaminación de las aguas provocadas a causa de la utilización generalizada en la agricultura de productos fitosanitarios y compuestos nitrogenados, bien por la proliferación de edificaciones residenciales en el medio rural que no cuentan con sistemas adecuados de depuración de sus aguas residuales, o bien por la ausencia de depuración de vertidos residuales al mar.

## 10. Las infraestructuras energéticas se encuentran en proceso de adaptación al incremento de las demandas.

No existe en el ámbito tejido eléctrico de transporte. Los cuatro municipios del Plan están alimentados por la subestación de transporte Puerto de Santa María 220/66 kV, ubicada fuera del ámbito.

Desde esta subestación parte una red mallada de 66 kV hasta las subestaciones de Rota 66 kV y Sanlúcar de Barrameda 66 kV. Desde la subestación de Rota se conecta, a su vez, con una sola línea la subestación Arvina 66 kV. También con una sola línea se conectan desde la subestación de transporte de Puerto de Santa María las subestaciones Base Naval 66 kV y Marina Española 66 kV.

El municipio de Trebujena es el único que no dispone de red de distribución de alta tensión, siendo abastecida únicamente por tendidos de media tensión (20 kV).

Adicionalmente, se encuentra recientemente construida la subestación de Rematacaudales 66 kV, en Sanlúcar de Barrameda, que pasa a integrarse en el sistema, y está previsto un conjunto de nuevas infraestructuras destinadas a asegurar los nuevos desarrollos urbanísticos existentes y previstos, así como reforzar el municipio de Trebujena con una subestación de 66 kV, conectada a la subestación de Santo Domingo (Jerez de la Frontera). En concreto, están planteadas por la planificación sectorial las subestaciones de:

- Costa Noroeste (SET 66 kV para distribución anexa a la futura SET de Transporte 220 kV de Chipiona planificada por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio)
- SE Chipiona 66 kV (Chipiona)
- SE Munive 66 kV (Sanlúcar de Barrameda)
- SE Trebujena 66 kV (Trebujena)
- SE Lomas del Infante 66 kV (Rota)

En cuanto a las características de la demanda y suministro en la zona, la situación es la siguiente:

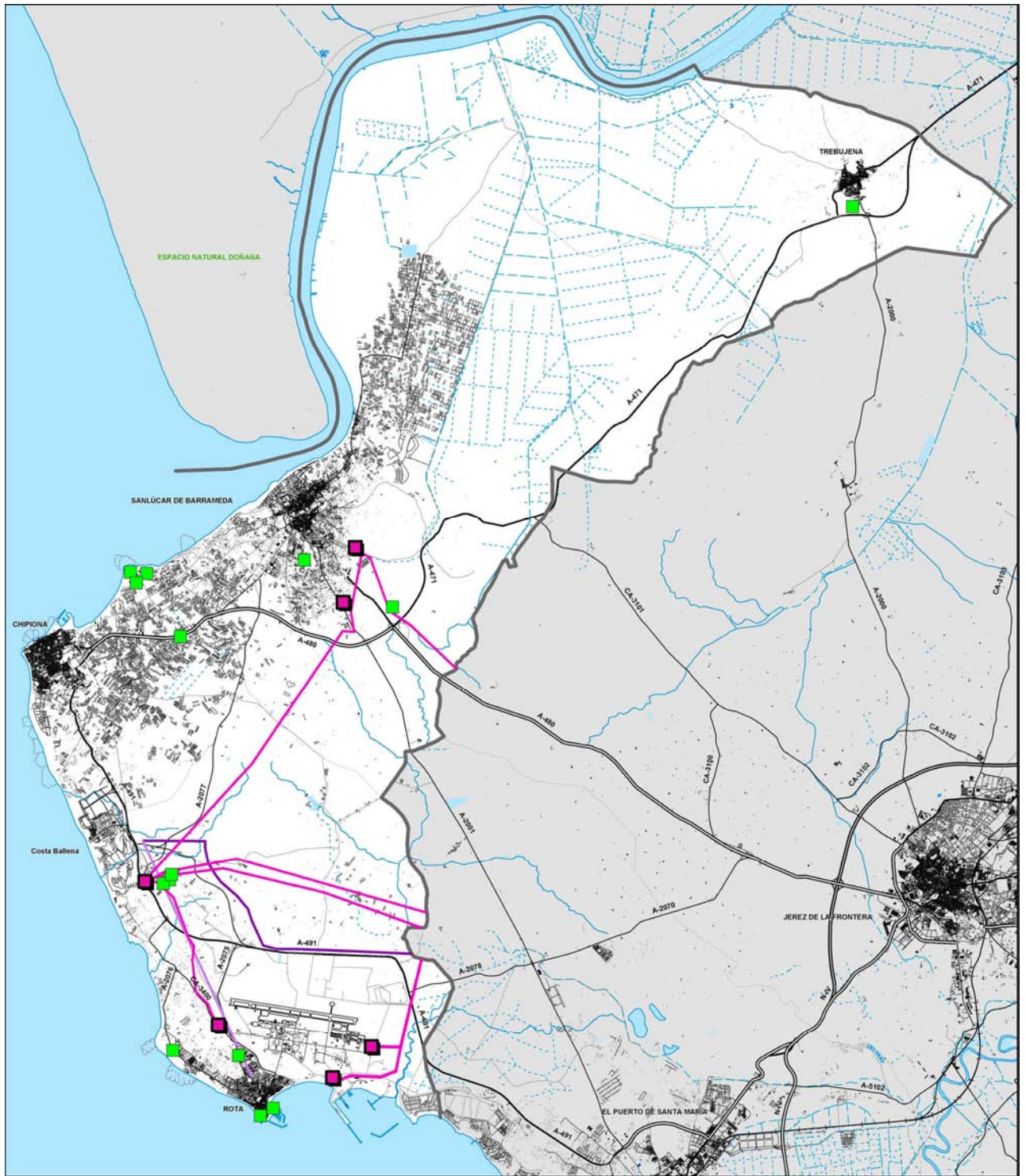
| Ámbito                | Potencia instalada 2008 (kVA) | TIEPI (2008) | NIEPI (2008) | Consumo 2008 (MWh) |
|-----------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------------|
| Chipiona              | 52.999                        | 0,99         | 1,25         | 74.319             |
| Rota                  | 97.986                        | 0,69         | 1,13         | 204.193            |
| Sanlúcar de Barrameda | 141.740                       | 0,52         | 0,58         | 197.465            |
| Trebujena             | 10.285                        | 3,16         | 15,03        | 13.974             |
| Prov. de Cádiz        | -                             | 1,50         | 2,30         | -                  |
| Andalucía             | -                             | 2,01         | 2,98         | -                  |
| España                | -                             | 1,63         | 2,07         | -                  |

TIEPI: Tiempos de Interrupción Equivalente de la Potencia Instalada  
NIEPI: Número de Interrupciones Equivalentes de la Potencia Instalada

La calidad del suministro eléctrico es buena en Chipiona, Rota y Sanlúcar de Barrameda, en tanto que Trebujena presenta una menor calidad, que aconseja la necesidad de acometer mejoras en los tejidos de distribución eléctrica.

En cuanto a generación, el recurso tanto eólico como solar es suficiente para atraer futuras actuaciones en el ámbito. En la actualidad se encuentran implantadas en la zona 10 instalaciones fotovoltaicas y se encuentran en trámite otras 12 nuevas instalaciones con la misma tecnología. Por último, respecto a la biomasa, el potencial de este recurso es ciertamente escaso en los municipios afectados, ya que en la actualidad no hay una actividad agrícola generadora de suficiente biomasa.

En lo que respecta al subsistema de Hidrocarburos, en los últimos años, el gas natural se está convirtiendo en un recurso energético básico en la estructura energética primaria y final de la Comunidad Autónoma, de manera que el consumo de gas natural en el ejercicio 2006 supuso el 31,3% del consumo total de energía primaria en Andalucía y el 14,0% del consumo de energía final, mientras que en el año 2000, los ratios anteriores se cifraron en 12,5% y 11,5%, respectivamente.



INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

- LÍNEAS DE TENDIDOS ELECTRICOS  $\geq 66$  kV
- SUBESTACIÓN ELÉCTRICA
- CONDUCCIÓN DE GASODUCTO
  - TRANSPORTE
  - DISTRIBUCIÓN
- GENERACIÓN. FOTOVOLTAICA

Este proceso se hace posible gracias al desarrollo de nuevas infraestructuras tanto de transporte como de distribución de gas natural. En este sentido, en el ámbito se encuentra en construcción el gasoducto de transporte secundario denominado "Costa Noroeste de Cádiz", el cual tiene su origen en el gasoducto de transporte "Jerez – El Puerto de Santa María".

En una primera fase este gasoducto, de aproximadamente 22 kms de longitud, llega hasta el municipio de Rota y, a partir de ahí, se extenderá la red de distribución de alta presión hasta el término municipal de Sanlúcar de Barrameda.

En cuanto al estado de la gasificación de los municipios, Rota, Chipiona y Sanlúcar de Barrameda disponen de suministro mediante las plantas satélites de GNL. Estas plantas serán desmanteladas una vez entre en operación el gasoducto mencionado. Asimismo está previsto abastecer al municipio de Trebujena a través de una planta satélite de 60 m<sup>3</sup> de capacidad.

Por último, se muestra una tabla que recoge la longitud de la red de distribución operativas en cada uno de los municipios a finales de 2009.

| Red de distribución   |                    |
|-----------------------|--------------------|
| Municipio             | Longitud de la red |
| Chipiona              | 28.373             |
| Rota                  | 26.318             |
| Sanlúcar de barrameda | 11.218             |
| Trebujena             | 0                  |
| Total                 | 65.909             |

## 11. La gestión de los residuos sólidos necesita ser mejorada.

En lo que respecta a la gestión de los residuos sólidos urbanos, los cuatro municipios están integrados en el Consorcio Bahía de Cádiz, que utiliza la planta de reciclado y compostaje de Las Calandrias de Jerez de la Frontera. Asimismo, existe una planta de transferencia en Sanlúcar de Barrameda, la cual recibe los residuos de Sanlúcar y Chipiona, mientras que Rota y Trebujena llevan directamente sus residuos hasta Las Calandrias, aunque en la actualidad lo están haciendo al vertedero controlado de Miramundo (Medina Sidonia) y está prevista una nueva instalación de reciclaje en el término municipal de Sanlúcar de Barrameda.

Trebujena ha sellado ya el vertedero incontrolado que tenía en su municipio, actuación llevada a cabo por la Mancomunidad del Bajo Guadalquivir, al igual que en Sanlúcar el sellado del vertedero localizado en las Marismas del Turel. Por otra parte, Rota cuenta ya con Punto Limpio, y está previsto que los demás municipios dispongan de estas instalaciones.

Si esta situación permite considerar que se encuentran en fase de solución las deficiencias observadas, más complicada se presenta la situación en la gestión de los residuos agrícolas. En efecto, los plásticos y restos orgánicos de las plantas no son recogidos de forma continua y ordenada. El Plan Director de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos para la Provincia de Cádiz prevé la construcción de una planta de embalado de plásticos agrícolas en Sanlúcar, para su traslado a Los Palacios; sin embargo, esta previsión no deja resuelta la organización de la concentración de los plásticos; así, mientras no quede establecido quién transporta los residuos y quién paga este servicio, el sistema de recogida, tratamiento y reciclaje está aún sin desarrollar.





# MEMORIA DE ORDENACIÓN





## 1. OBJETIVOS

La Costa Noroeste de Cádiz ha tenido en los últimos años un notable dinamismo como consecuencia del desarrollo residencial vinculado a la actividad vacacional, la expansión del sector turístico, el incremento de la agricultura intensiva y la reestructuración y mejora del viñedo, lo que ha producido rápidas transformaciones en la estructura territorial del ámbito y en el modelo territorial.

En esta situación, atemperada actualmente por la crisis económica, el Plan debe, desde la perspectiva territorial, contribuir a favorecer el proceso de crecimiento económico, estableciendo las determinaciones de orden estructural que permitan resolver los problemas territoriales producidos por este rápido crecimiento urbanístico, favorecer un desarrollo ordenado y garantizar la conservación de los recursos naturales.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Noroeste de Cádiz, en el marco de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio, de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y en desarrollo de las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía que afectan a este ámbito de ordenación, en especial las referidas al litoral y a los ámbitos y redes de ciudades medias, establece, de acuerdo con los objetivos generales del Decreto de formulación, los siguientes objetivos específicos para el Plan:

### OBJETIVOS DEL PLAN

1. Integrar ordenadamente de la Costa Noroeste en el sistema urbano de la Bahía de Cádiz y Jerez de la Frontera y mejorar su articulación interna.
2. Reforzar y articular el espacio turístico.
3. Ordenar territorialmente el complejo productivo de la agricultura y compatibilizarlo con el desarrollo urbano-turístico.
4. Poner en valor los espacios marismeños y proteger el litoral.

## 1. Integrar ordenadamente la Costa Noroeste en el sistema urbano de la Bahía de Cádiz y Jerez de la Frontera y mejorar su articulación interna.

El conjunto de las ciudades de la Costa Noroeste constituye un sistema con un intenso y complejo nivel de relaciones con la ciudad de Jerez de la Frontera y con las ciudades que forman la Bahía de Cádiz. La integración en este sistema urbano ofrece un escenario de oportunidades territoriales para el ámbito de este Plan. Estas oportunidades serán aprovechadas en la medida en que este espacio disponga de una red de conexiones de infraestructuras de transportes que faciliten la movilidad y se refuercen sus propias relaciones internas para consolidar sus funciones en el marco de este otro sistema de mayor dimensión y jerarquía funcional.

El sistema está evolucionando desde una situación con predominio de las relaciones de centralidad/dependencia propias de un espacio jerarquizado, hacia un modelo de integración con componentes de su morfología propios de las aglomeraciones urbanas. Las mejores oportunidades para la Costa Noroeste vendrán de la tendencia a la configuración de una red equilibrada con incremento de las relaciones entre los núcleos y de complementariedad entre los mismos, con potenciación de las conexiones internas y con el reforzamiento de las conexiones con el exterior de los sistemas de infraestructuras básicas.



*Jerez de la Frontera*

El Plan debe contribuir a mejorar las relaciones internas mediante: la adecuada localización de las dotaciones de equipamientos y servicios de rango intermedio que incrementen la calidad de vida del ámbito; la mejora de las infraestructuras viarias y del sistema de transportes, ajustada a los nuevos desarrollos urbanos y turísticos que se plantean para este territorio; el refuerzo de las relaciones viarias con Bahía de Cádiz-Jerez, espacio con el que se está produciendo una cada vez más acusada integración, y la mejora de la capacidad de abastecimiento de agua, la ordenación de la red en alta de energía eléctrica y de las energías renovables. Por otra parte, esta mejora de las relaciones funcionales se ha de hacer con criterios de sostenibilidad ambiental, mediante la adopción, en la medida de lo posible, de modos de transporte colectivo que minimicen la contaminación y la adopción de medidas que reduzcan la movilidad y minimicen los consumos, ya sean hídricos o de combustibles fósiles.



## 2. Reforzar y articular el espacio turístico.

El proceso de ocupación del territorio en la Costa Noroeste se ha caracterizado hasta fechas recientes por el predominio del componente inmobiliario frente a la actividad de servicios y por un crecimiento atomizado y con insuficientes prestaciones para desarrollar un turismo basado en la calidad de la oferta. La intervención unitaria y ordenada de Costa Ballena ha marcado un punto de inflexión en esta dinámica y ofrece un nuevo escenario de desarrollo vacacional y turístico por el cambio en el modelo de ordenación que supone, por la incorporación de una nueva imagen, más ordenada y atractiva del espacio turístico, y por el indudable refuerzo de dotaciones y servicios que presenta. El suelo turístico previsto por el planeamiento urbanístico en Trebujena puede constituir otra oportunidad para la integración del interior en el espacio turístico.



*Marismas y entorno de la urbanización Sanlúcar Club de Campo*

La integración de los recursos territoriales que forman parte del espacio turístico y el refuerzo de los rasgos definidores de un espacio unitario y dotado de atractivos diversificados, entre los que ocupan un papel destacado, además del litoral, el espacio natural de Doñana, las marismas y los recursos culturales, deben ser tratados en un planteamiento de modelo de ordenación conjunto y articulado que ofrezca la oportunidad de reorientar las pautas de aprovechamiento de esta riqueza que se han seguido hasta la fecha.

El Plan ha de contribuir a la definición y reforzamiento y cualificación de dicho espacio mediante: la dotación de espacios libres equipados, itinerarios y áreas recreativas que articulen el espacio turístico y doten de acceso las zonas de mayor actividad turística; el incremento del turismo de servicios, favoreciendo la implantación hotelera y las instalaciones dedicadas al ocio y a las actividades recreativas, y el esponjamiento de la franja litoral para evitar el continuo urbano y la ocupación residencial de la zona de influencia litoral, a la vez que facilitando la biodiversidad en esta franja de contacto tierra/mar. Asimismo ha de mejorar los accesos a las playas y coadyuvar a su protección, ordenar las instalaciones náutico-recreativas y, en general, debe favorecer el establecimiento de una imagen unitaria de la Costa Noroeste como espacio turístico.



*Puerto Deportivo de Chipiona*

### 3. Ordenar territorialmente el complejo productivo de la agricultura y compatibilizarlo con el desarrollo urbano-turístico.

La agricultura intensiva constituye una de las principales fuentes de empleo y renta de la Costa Noroeste. El sistema de cultivos bajo abrigo desarrollado en la Zona Regable de la Costa Noroeste y en La Algaida genera unas fuertes exigencias en cuanto a su ordenación interna y dotación de infraestructuras y de suelo destinado a las actividades de transformación. Por otra parte, la acumulación en la franja litoral de los usos más productivos de este territorio (agricultura y turismo), genera una situación de conflicto que, hasta el momento, no ha sido resuelta de forma satisfactoria.



Zona Regable monte Algaida

Tanto el espacio productivo turístico como el ocupado por la agricultura intensiva se configuran desde una escala supralocal y las decisiones de ordenación deben ser adoptadas de manera que sea posible asegurar un correcto funcionamiento de ambas actividades en la Costa Noroeste.

El Plan ha de contemplar la resolución de las disfuncionalidades de carácter territorial que está presentando el complejo productivo organizado en torno a la agricultura de forzados y el aprovechamiento de los recursos existentes para consolidar y apoyar el crecimiento de esta actividad a la vez que se reduce el insumo de recursos hídricos, y debe conseguir, mediante medidas de regulación de usos, la adecuada compatibilidad entre la agricultura y los desarrollos urbano-turísticos resolviendo las disfunciones existentes. Por otra parte, debe establecer las medidas de salvaguarda del espacio agrícola intensivo y mejorar las condiciones territoriales en que se ha de desarrollar esta actividad, así como propiciar la adecuada implantación y el desarrollo de la industria auxiliar y la logística que gira en torno a la agricultura, evitando el incremento de los consumos energéticos que supone la dispersión de las industrias auxiliares, mediante su concentración en los suelos industriales y logísticos.

### 4. Poner en valor los espacios marismeños y proteger el litoral.

La Costa Noroeste tiene dos grandes espacios destacables por sus valores naturales y paisajísticos, el espacio marismeño y el litoral. Las marismas constituyen un extraordinario espacio de valores naturales, ambientales y paisajísticos sometido a distintos procesos de ocupación y uso que hacen del mismo un territorio fragmentado y desordenado que pierde progresivamente sus valores y potencialidades. El litoral, por otra parte, se encuentra fuertemente tensionado por el desarrollo de las actividades residenciales y turísticas, perdiendo en buena medida sus atributos de naturalidad.



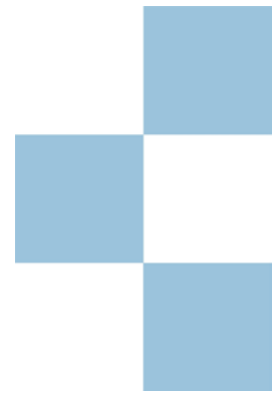
El Plan ha de contribuir a la valorización del espacio marismero y establecer una adecuada ordenación de sus distintas partes en razón de su localización, posición relativa, procesos y potencialidades existentes, de manera que este ámbito, de extraordinaria amplitud, pueda acoger los distintos usos de manera equilibrada. En cuanto al litoral, el Plan ha de establecer las medidas necesarias para mantener y, en la medida de lo posible, recuperar sus valores naturales y paisajísticos con el establecimiento de medidas de protección.



*Playa y dunas de Punta Candor*







## 2. ESTRATEGIA DE LA ORDENACIÓN

El desarrollo de la Costa Noroeste se apoya esencialmente en la actividad agrícola, residencial y turística, que son los motores de desarrollo de los servicios y la construcción, y, en menor medida, en la industria de transformación agraria y en la pesca.

La actividad agrícola se encuentra en un proceso de expansión con la puesta en regadío y desarrollo de los cultivos intensivos. La práctica finalización de la dotación de infraestructuras de riego de la Zona Regable y las previsiones de ampliación de la misma hacia las cotas más elevadas de su ámbito y el incremento de la superficie enarenada de Monte Algaida, así como la mejora de los viñedos, muestran esta pujanza de la actividad agrícola, con evidentes repercusiones en demanda de infraestructuras y recursos que permitan su desarrollo.

Asimismo, el desarrollo del turismo y de la actividad residencial vinculada al veraneo no han dejado de incrementarse en los últimos años. La Costa Noroeste ha sido un lugar tradicional de veraneo de la población del ámbito de la Bahía de Cádiz-Jerez y de la aglomeración urbana de Sevilla. Esta actividad cobra nuevo impulso con el desarrollo del proyecto Costa Ballena, que supone una modificación de las pautas de crecimiento del sector inmobiliario residencial destinado a la segunda vivienda, ya que se produce no por expansión paulatina de los núcleos urbanos, sino como un proyecto de desarrollo residencial planteado *ex novo*, con la adopción de un nuevo modelo de crecimiento, más adaptado a las necesidades actuales y respetuoso con las características del medio natural en el que se inserta. Junto al mismo, se produce un tímido, pero significativo, incremento del turismo de servicios con la implantación de nuevos alojamientos hoteleros y nuevas instalaciones de interés recreativo (golf) que permiten diversificar la oferta, hasta el momento esencialmente ligada al turismo de sol y playa.

Este proceso de ampliación de la oferta, hasta hace bien poco cimentada casi en exclusiva en la promoción residencial, se acompaña por un incipiente crecimiento de la actividad vinculada al turismo de la naturaleza, que aprovecha las extraordinarias características de la zona norte del ámbito. Sin embargo, este proceso está aún por desarrollarse en su plenitud debido a los escasos servicios e infraestructuras de apoyo que permitirían poner en valor un espacio actualmente sólo apto para la realización de actividades vinculadas al excur-



*Campo de Golf Urbanización Sanlúcar Club de Campo*

sionismo. El turismo de la naturaleza ha de ser en la Costa Noroeste un complemento esencial del turismo litoral y de la actividad vacacional.

En este marco, la estrategia de ordenación territorial que se plantea se basa en lo siguiente:

- a) La integración del ámbito en el marco de la Bahía de Cádiz y la mejora de su posición relativa en Andalucía mediante su inserción en los grandes ejes viarios y en los modos colectivos ferroviario y aeroportuario.
- b) La apuesta por el desarrollo en red de su sistema urbano, propiciando la distribución de las dotaciones públicas de carácter supramunicipal de forma equilibrada entre los núcleos principales del ámbito y la reducción de la movilidad y el incremento de la accesibilidad entre los mismos.
- c) La contribución a la ordenación urbanística de los diseminados y parcelaciones urbanísticas mediante la adopción de criterios que permitan a los municipios su resolución mediante el planeamiento urbanístico, reduciendo los efectos perniciosos sobre el medio ambiente (consumo excesivo de suelo, contaminación, incremento de los consumo energéticos, etc.)
- d) La potenciación del uso turístico, tratando de contribuir a la mejora de la calidad de la oferta turística e incrementar la presencia de los alojamientos reglados y de las actividades recreativas complementarias.
- e) El fortalecimiento del sector agrícola, mediante las acciones de orden territorial que permitan reducir los conflictos por el uso del suelo con otras actividades y la localización ordenada de las actividades de transformación.
- f) La contribución a la recualificación del eje litoral, que permita un desarrollo más ordenado del mismo, favoreciendo su acceso, esponjamiento y la dotación de los equipamientos necesarios para su mejor uso y disfrute.
- g) La valorización y protección del patrimonio territorial (natural, ambiental, paisajístico y cultural) mediante las medidas que permitan su conservación y a la vez lo pongan en valor y uso en favor de la población del ámbito, del fortalecimiento de su identidad territorial y como recurso que contribuya al desarrollo socioeconómico.



### 3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

En consonancia con los objetivos y la estrategia de ordenación planteados, las propuestas de ordenación para el ámbito de la Costa Noroeste son las siguientes:

#### LA COSTA NOROESTE EN EL ESPACIO BAHÍA DE CÁDIZ/JEREZ DE LA FRONTERA Y SU RELACIÓN CON OTROS ÁMBITOS EXTERIORES

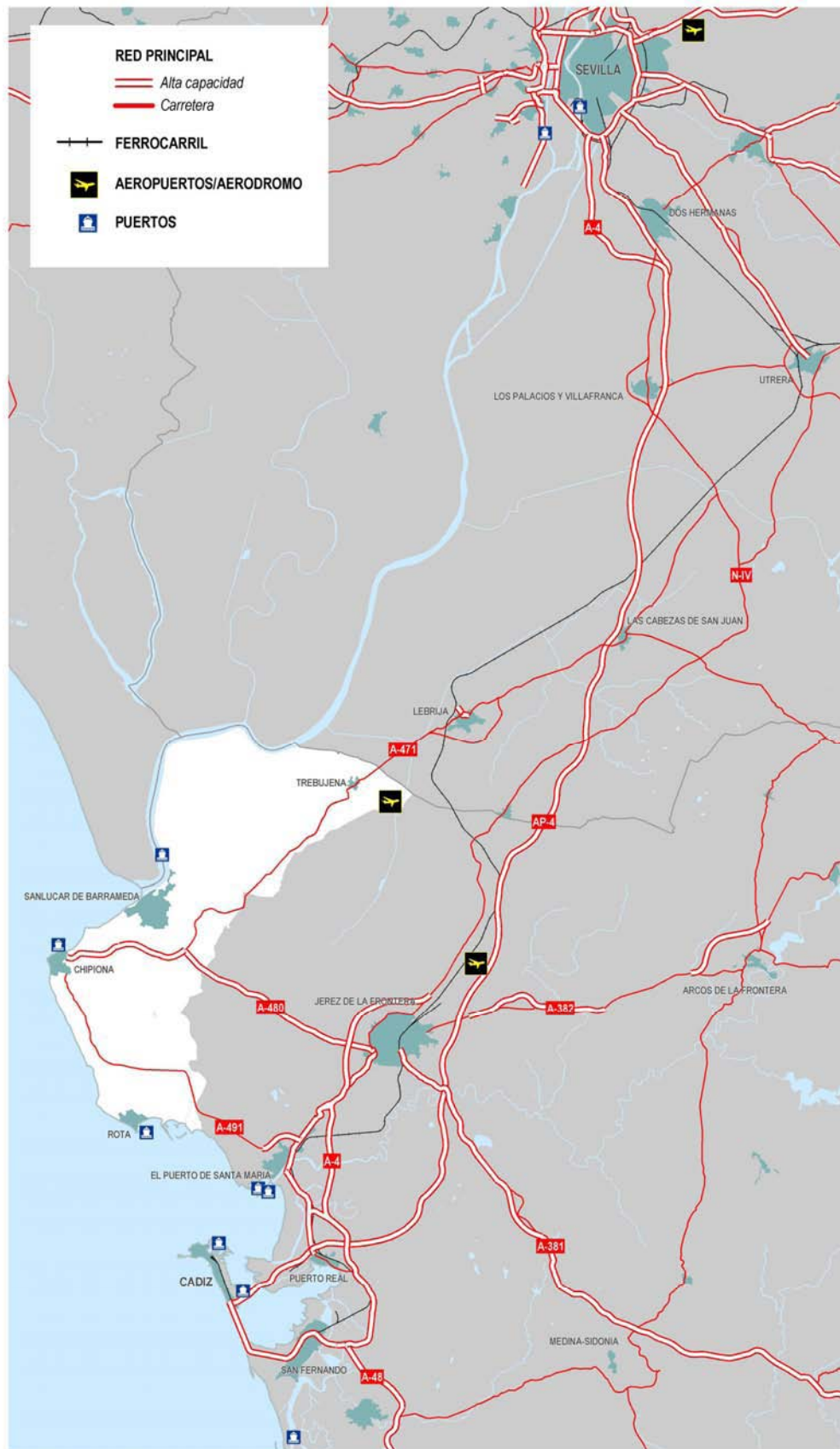
El sistema urbano de la Costa Noroeste no puede ser entendido sin considerar un ámbito mayor que incluye Jerez de la Frontera y la Bahía de Cádiz. El nivel e intensidad de las relaciones que mantienen las ciudades del ámbito con Jerez de la Frontera y con la Bahía de Cádiz, referidas a intercambios comerciales, servicios de ocio, servicios públicos y administrativos y de residencia/trabajo, sitúan el marco básico de ordenación en un ámbito superior que incluye el sistema de asentamientos citado. La posición en fondo de saco de la Costa Noroeste hace que esta relación sea, por otra parte, obligada.

El sistema de transporte está organizado igualmente en una escala que incorpora a Jerez de la Frontera y al Puerto de Santa María como nodos de la relación de la Costa Noroeste con el exterior: aeropuerto y ferrocarril, en el primer caso; puerto y ferrocarril, en el segundo.

En el esquema de ordenación general de la Costa Noroeste que realiza este Plan, se plantea el reforzamiento de las relaciones para su plena integración con este ámbito supramunicipal (Jerez de la Frontera/Bahía de Cádiz) mediante la mejora y adecuación de los sistemas de infraestructuras y la consolidación de la Costa Noroeste como espacio especializado en actividades turísticas y recreativas, cultivos de la flor y hortícolas y pesca fresca. La Costa Noroeste dispone, en las ciudades del ámbito superior de referencia, de servicios especializados necesarios y convenientes para su desarrollo, aportando, a su vez, funciones productivas y un importante potencial como espacio recreativo para la población urbana de Jerez de la Frontera/Bahía de Cádiz.

Esta fuerte relación del ámbito con el exterior se hace patente especialmente en Rota, respecto a la Bahía de Cádiz, y en Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Trebujena, con Jerez de la Frontera. En el caso de Trebujena, situada en una posición de transición entre el litoral y la campiña, desarrolla además sus relaciones simultáneamente con Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera y Lebrija.

Para fortalecer estas relaciones, el Plan actúa mediante la ordenación de las infraestructuras y potenciando el sistema de transportes; no obstante, la mayoría de las actuaciones posibles se encuentran fuera del ámbito del Plan, por lo que el mismo ha de considerar las previsiones que, en su marco, están en consonancia con el modelo supramunicipal propuesto por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y las planificaciones sectoriales existentes, especialmente el Plan MásCerca. Asimismo, las propuestas de este Plan están en consonancia con las determinaciones establecidas por el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz.



ESQUEMA DE LOS ACCESOS A LA COSTA NOROESTE



- **Infraestructuras y servicios del sistema de transporte en relación con el exterior del ámbito.**

El sistema de transporte de la Costa Noroeste se apoya en el corredor Sevilla-Cádiz y en las infraestructuras de diferentes modos existentes en las ciudades que forman parte de este corredor.

Por el corredor discurren la N-IV y la autopista A-4, pertenecientes ambas a la Red de Interés General del Estado, que enlaza la Bahía de Cádiz con Sevilla y el resto de la red nacional. En Jerez de la Frontera se produce el enlace con el eje que conecta con la Bahía de Algeciras (A-381), con características de autovía, y con el eje que conecta este territorio con la parte central de la región.

Asimismo, discurre por el corredor el arco de la red ferroviaria que conecta Sevilla con Cádiz, el cual pertenece a la red de interés regional y cuyo desdoblamiento en su integridad permitirá desarrollar velocidad alta. Las estaciones de Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María asumen la función de nodos ferroviarios al servicio de la Costa Noroeste.

La disponibilidad de unas buenas conexiones de la Costa Noroeste con este corredor es un condicionante básico para asegurar la integración con el exterior en transporte terrestre ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías.

La conexión de la Costa Noroeste por modo aéreo es el aeropuerto de Jerez de la Frontera, al cual se accede por la N-IV. La funcionalidad de este aeropuerto para el ámbito del Plan se incrementará sensiblemente si se consolidan proyectos vinculados al turismo empresarial o de servicios, que tendrán capacidad para atraer flujos de visitantes desde orígenes más lejanos. La disponibilidad de una buena conexión por carretera desde el aeropuerto a la Costa Noroeste se convierte así en uno de los requerimientos más demandados por la actividad turística empresarial. Asimismo, el ámbito cuenta con un aeródromo en el término municipal de Trebujena.

Los nodos del modo marítimo, tienen dos tipos de funciones: por una parte, el puerto de la Bahía de Cádiz sirve de conexión con el tráfico marítimo de mercancías, si bien los flujos de este tipo con origen/destino en la Costa Noroeste son escasos y no se prevén incrementos significativos; por otra parte, en el transporte de viajeros, el modo marítimo establece una conexión directa entre Rota y Cádiz, que posibilita servir a las relaciones con el centro administrativo y comercial de Cádiz, presentando indudables ventajas frente a la carga de la red viaria y a la congestión frecuente de vehículos, sirviendo de complemento a los servicios de transporte público de viajeros por carretera.

En cuanto a las infraestructuras de carreteras, el esquema de accesos exteriores en la Costa Noroeste tiene su núcleo principal en sus relaciones por el Este, corredor Sevilla-Bahía de Cádiz y conexiones con Jerez de la Frontera y El Puerto de Santa María. Los nodos de referencia para esta red de accesos son, además de las dos ciudades citadas, el aeropuerto, las estaciones de ferrocarril, el puerto y los ejes viarios N-IV, A-4 y A-381 (Jerez-Los Barrios). La disposición de las ciudades de la Costa Noroeste, en relación con estos nodos, sitúa a Sanlúcar de Barrameda, por un lado, y a Rota y Costa Ballena, por otro. Chipiona se sitúa en una posición intermedia con itinerarios alternativos, ya sea por Sanlúcar de Barrameda o por Rota.

El acceso Este (A-480), canaliza los siguientes tráficos:

- Relaciones entre Jerez de la Frontera y la Costa Noroeste.

- Relaciones entre el aeropuerto de Jerez de la Frontera y la Costa Noroeste.
- Relaciones entre Sevilla y el resto de la península, y la Costa Noroeste por la N-IV.
- Relaciones entre la estación de ferrocarril de Jerez de la Frontera y la Costa Noroeste.

En cuanto al Sur del ámbito, para dar respuesta a las necesidades de conexión tanto con la Bahía de Cádiz como con el corredor de transportes, es preciso reforzar la capacidad del itinerario A-491, así como plantear un nuevo acceso a Costa Noroeste desde la N-IV y la A-4, que ha de discurrir por el norte de El Puerto de Santa María, de acuerdo con lo previsto por el POT de la Bahía de Cádiz (viario ARV-10). Estos accesos canalizan los tráficos siguientes:

- Relaciones entre la Bahía de Cádiz y el conjunto de la Costa Noroeste.
- Relaciones entre Sevilla y el resto de la península, y la Costa Noroeste por la A-4.
- Relaciones entre la Bahía de Algeciras y la Costa Noroeste.
- Relaciones entre la ciudad de Jerez de la Frontera y Rota/Costa Ballena.

El esquema básico de accesos se completa con el acceso Norte (A-471) por Lebrija y Trebujena, que constituye el enlace con la campiña del Guadalquivir e itinerario alternativo desde/hacia Sevilla.

Estos tres accesos, Norte, Este y Sur, constituyen el conjunto de los accesos de primer nivel propuestos por este Plan. Como accesos exteriores secundarios se consideran el acceso a Trebujena desde Jerez de la Frontera, itinerario A-2000, que soporta la relación entre ambas ciudades; la conexión por la A-2001, entre el Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, que mejora la conexión de Sanlúcar con la Bahía; el acceso entre el Puerto de Santa María y Rota por la CA-603, y el itinerario A-2078, que supone un eje alternativo de conexión entre la N-IV y el Sur de la Costa Noreste (Costa Ballena y Rota).

En relación con los accesos exteriores, el Plan plantea:

- a) El incremento de la capacidad de la A-491, mediante la mejora y acondicionamiento de la plataforma o la duplicación de calzada para poder acoger los tráficos procedentes o hacia la Bahía de Cádiz, así como dar respuesta a la carga de tráfico actual y la previsible con el desarrollo urbano y turístico del frente litoral.
- b) El incremento de capacidad de la A-2078, que enlaza la A-480 con la A-491, en su mayor parte fuera del ámbito, para proporcionar una adecuada ruta alternativa a la conexión Jerez - Rota - Costa Ballena- Chipiona.
- c) El estudio de viabilidad para el desarrollo de modos colectivos para la mejora de la relación con la Bahía de Cádiz y la mejora de las instalaciones del transporte público marítimo de viajeros en Rota.

## LA ORDENACIÓN DEL SISTEMA URBANO-RELACIONAL DE LA COSTA NOROESTE

Respecto al sistema urbano-relacional, el Plan determina el modelo de ordenación en relación con las dotaciones de equipamientos e infraestructuras de la movilidad para configurar un desarrollo articulado de la Costa Noroeste. Las consideraciones y propuestas para el desarrollo de este modelo son las siguientes.



- **Dotaciones de equipamientos públicos de carácter supramunicipal.**

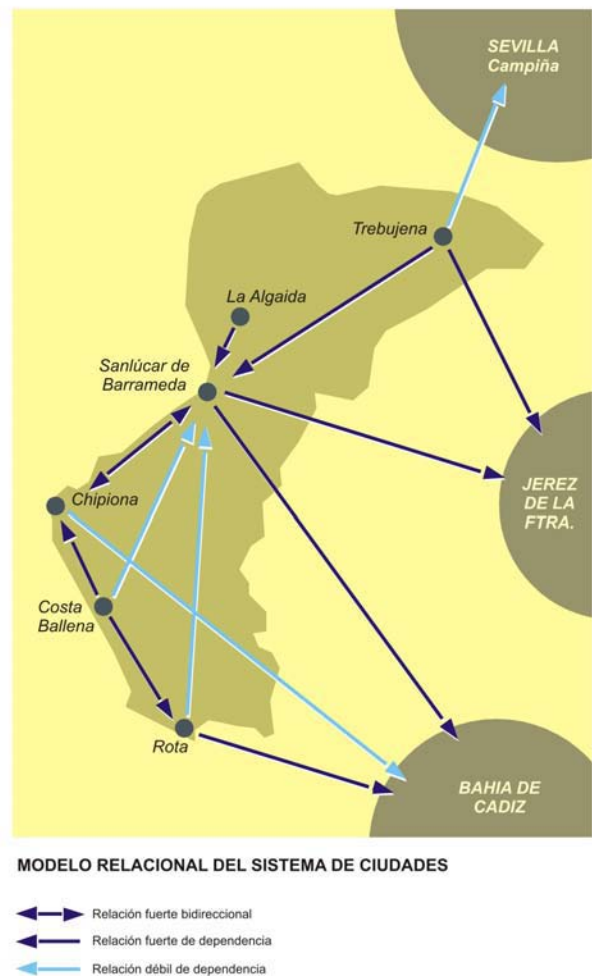
El reforzamiento de la integración en el ámbito superior de la Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera debe ser complementado con una mayor articulación de las ciudades de la Costa Noroeste entre sí. El esquema de organización urbana pretendido para la zona debe compatibilizar la consolidación de la estructura de estas ciudades medias y el reforzamiento de las funciones centrales residentes en el ámbito.

En este territorio se asienta, en términos demográficos, una población de más de 117.000 habitantes, que se incrementa notablemente en la época estival, lo que permite el desarrollo de equipamientos de carácter supramunicipal al servicio de todos los núcleos. Estos equipamientos, que antaño se encontraban en su mayoría ubicadas en Sanlúcar de Barrameda, han ido paulatinamente distribuyéndose entre los núcleos cabecera, excepto Trebujena, que por su menor población y posición excéntrica, carece de los mismos.

La apuesta del Plan es la configuración de un sistema de ciudades en red, que reduzca la movilidad, potenciando este patrón de localización territorial de los equipamientos públicos de nivel intermedio, que se ve favorecido por la mejora de las infraestructuras viarias, que posibilitan el acceso en tiempos de recorrido aceptables entre los núcleos cabeceras municipales, y por el transporte colectivo.

En este marco propositivo, el binomio Sanlúcar de Barrameda - Chipiona, que constituye todavía el núcleo bipolar de este sistema urbano, se amplía progresivamente con la incorporación del frente urbano de Costa Ballena. El desarrollo de este espacio intermedio debe propiciar la intensificación de relaciones múltiples, conformando de manera progresiva un medio urbano fuertemente integrado. La vinculación de la ciudad de Rota a este continuo urbanizado se apoya básicamente en el espacio productivo, tanto en el agrícola (Zona Regable de la Costa Noroeste) como en el turístico y vacacional. La vocación turística y vacacional de la ciudad de Rota se debe reforzar a través de las relaciones de la nueva ciudad especializada de Costa Ballena y la progresiva integración del espacio turístico. El desarrollo de Costa Ballena, y su paulatina conformación como ciudad de servicios para el ocio, debe constituir un fuerte nexo de unión entre las tres ciudades del litoral: Rota, Chipiona y Sanlúcar de Barrameda.

En esta situación, la propuesta del Plan considera que la ubicación de las dotaciones supramunicipales de carácter administrativo o de servicios a la población debe tener lugar indistintamente en cualquiera de estos núcleos cabecera, sin que desde el Plan, desde su propuesta de desarrollo polinuclear, se opte por privilegiar la ubicación concentrada en uno sólo de estos núcleos citados en



detrimento de los restantes. Por este motivo, deben ser, en su caso, las políticas sectoriales las que deben adoptar la decisión de localización en función de la mejor atención a la población servida. El emplazamiento concreto de las dotaciones deberá ser objeto del planeamiento urbanístico, debiendo, en el proceso de elaboración de los planes, preverse las necesidades de suelo para dotaciones supramunicipales de acuerdo con las administraciones sectoriales. En el caso de Trebujena el tamaño poblacional y su posición relativa, en relación con el sistema urbano de la Costa Noroeste, Bajo Guadalquivir y Jerez de la Frontera, no hace factible la localización de dotaciones públicas supramunicipales de elevada frecuentación cotidiana por parte de la población de los restantes núcleos; por ello la mejora de la red viaria, ya realizada constituye un elemento central para mejorar la accesibilidad de los habitantes de este núcleo con el exterior y, en todo caso, el Plan considera que los equipamientos administrativos o de gestión más relacionados con las actividades rurales, y de menor frecuentación por la población general, pueden tener en este núcleo una adecuada localización.

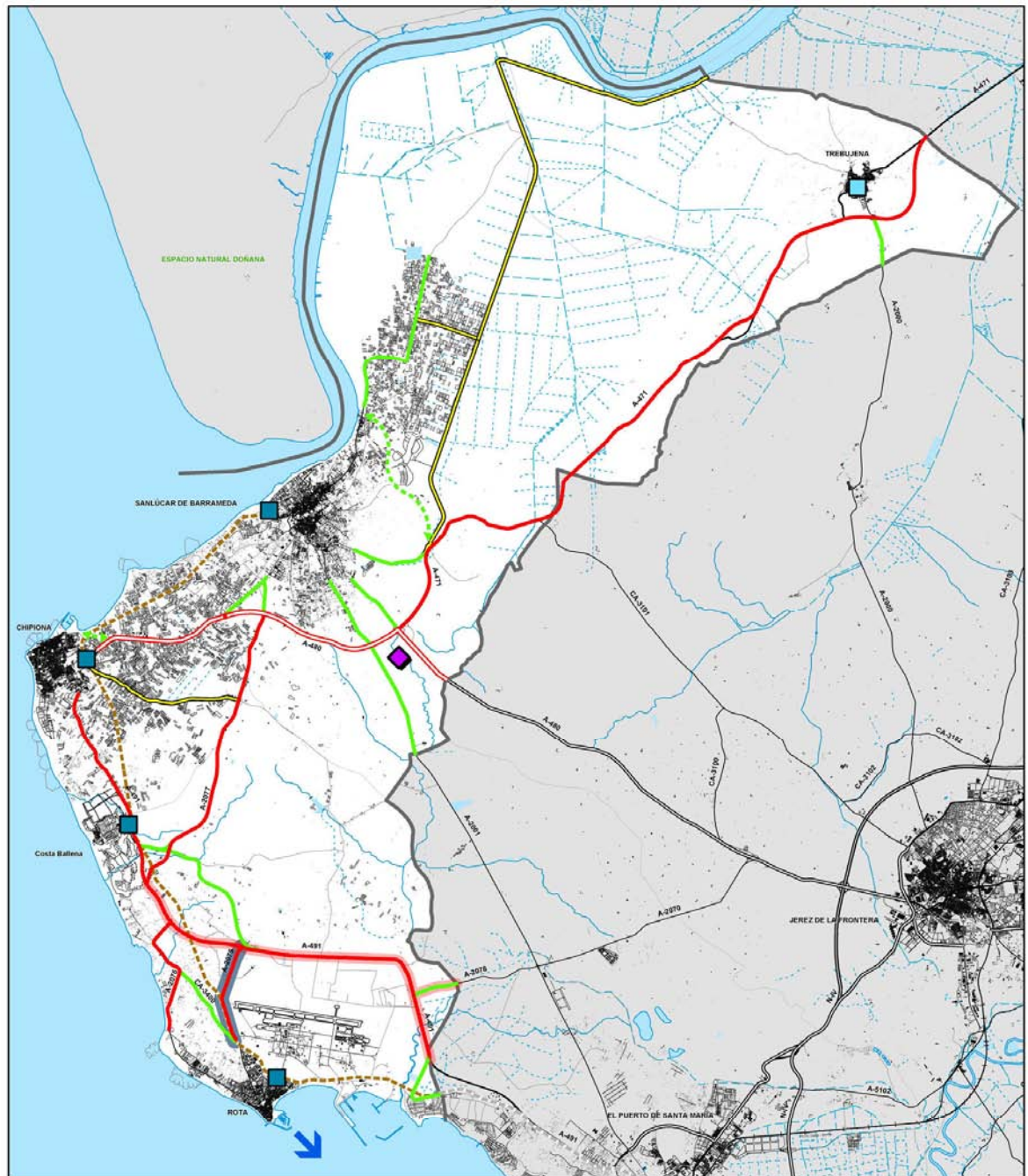
- **Red viaria de articulación interna.**

El esquema de organización actual de la red viaria de conexión interior se basa en un itinerario lineal que enlaza sucesivamente las ciudades de Rota, Chipiona, Sanlúcar de Barrameda y Trebujena, en tanto que el núcleo de Monte Algaida dispone de un acceso desde Sanlúcar de Barrameda. Este itinerario, dada la disposición del mismo y la situación de la Costa Noroeste en fondo de saco ejerce también funciones, como ya hemos señalado, de relación con el exterior del ámbito.

El tramo del itinerario que discurre por la banda litoral padece una intensa carga de tráfico, especialmente en temporada estival. La acumulación de funciones sobre el viario, conexión de corto y medio recorrido, junto con las disfuncionalidades que crean los múltiples accesos a las actividades desarrolladas en sus márgenes no hacen viable el cumplimiento de su función principal de articulación interior entre las ciudades del ámbito, lo que contribuye a la reducción de la velocidad específica de la red.

El Plan plantea el incremento de capacidad de este itinerario lineal, acorde con las demandas futuras, que va a generar el incremento de los tráficos como consecuencia del desarrollo residencial y turístico de la zona, así como la apertura de nuevos accesos a algunos de estos núcleos y la mejora de los accesos ya existentes, complementando, de esta manera, las previsiones en desarrollo de la planificación sectorial con otras actuaciones a desarrollar en el medio y largo plazo.





PROPUESTA DE RED VIARIA Y SISTEMA DE TRANSPORTES

- |   |   |
|---|---|
| <b>RED VIARIA</b>   | <b>INSTALACION DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS</b>    |
| NIVEL I   | EXISTENTE   |
| NIVEL II  | PROPUESTA   |
| PROPUESTA NIVEL II  | INFRAESTRUCTURA DE SERVICIO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS |
| INCREMENTO DE CAPACIDAD                                     | TRANSPORTE MARÍTIMO                                     |
| ACTUACIÓN DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA FUNCIONALIDAD |   |
| CAMINO ASFALTADO  |   |
| TRANSPORTE PÚBLICO EN PLATAFORMA RESERVADA                  |   |

A estos efectos el Plan propone:

- a) Conectar directamente Monte Algaida y los nuevos desarrollos agrarios previstos en su zona de extensión con la red principal de conexión exterior mediante un nuevo itinerario de carácter rural sobre el eje actual del camino conocido como carretera de los plásticos, y la conexión desde este a Monte Algaida. La ampliación de la superficie agraria colindante a la colonia de Monte Algaida implica un aumento del tráfico en el interior de la zona, así como hacia fuera del ámbito. Este incremento del tráfico terminará por sobrecargar el viario central de Monte Algaida, por lo que se precisa un nuevo itinerario alternativo. De esta manera se evita el paso por Bonanza y Sanlúcar de Barrameda de aquellos tráficos, esencialmente de transportes de productos agrarios, que no tengan destino en estos núcleos. Este nuevo itinerario de la carretera de los plásticos deberá prolongarse hasta el límite con el dominio público marítimo-terrestre para dar servicio a toda la extensión agrícola de Monte Algaida y la zona de interés territorial de Los Prados. El mismo deberá incorporar un carril bici en todo su recorrido para así conectar con el carril bici que recorrerá toda la margen izquierda del Guadalquivir.
- b) Mejorar la accesibilidad a los puertos náutico-recreativos de Bonanza y Chipiona mediante nuevos viarios alternativos que conecten los mismos con la A-471 y A-480, respectivamente.
- c) Estudiar la viabilidad de un enlace sobre la A-491 a la altura del camino de El Bercial, al norte de la base aeronaval, de conexión con la zona regable.
- d) Mejorar la conexión de Chipiona con la Zona Regable de la Costa Noroeste y la A-2077 a través del camino de Jerez. Esta actuación facilita, a su vez, la posibilidad de localización de suelo destinado a actividades logísticas e industriales, próximo al camino de Munive. El camino de Jerez deberá incorporar carril bici para conectar el núcleo con el carril bici existente de la A-2077.
- e) Mejorar la seguridad vial de la CA-9007, que conecta la A-491 con la A-2077
- f) Mejora del acceso a Rota por la A-2075

- **Transporte público de viajeros.**

La progresiva incorporación del ámbito de la Costa Noroeste al espacio metropolitano de la Bahía de Cádiz se aprecia en el incremento de las relaciones funcionales con los núcleos de la aglomeración, no sólo para la adquisición de bienes y servicios y por motivo de ocio, sino fundamentalmente por motivo trabajo. Por otra parte, se produce el incremento de las relaciones internas entre los distintos núcleos de población, que progresivamente tienden en su desarrollo urbanístico a la colmatación del frente litoral. Ello permite considerar la necesidad a medio plazo de un sistema de transporte público que resuelva de forma más adecuada las demandas motivadas por el incremento de la movilidad.

La disponibilidad del trazado ferroviario del antiguo ferrocarril a Sanlúcar, en buena parte aún no ocupado por el desarrollo urbanístico, permite contar con un pasillo susceptible de ser reacondicionado en determinados tramos para su adaptación como soporte de un medio de transporte público sobre plataforma reservada compatible con el uso recreativo.

El Plan establece la protección de este pasillo como reserva de vía verde para conectar con El Puerto de Santa María, hasta tanto no se adopte la decisión de su transformación/adecuación y



propone la realización del estudio informativo que determine la viabilidad de este proyecto y el trazado más adecuado, que, en todo caso, debe tratar de aproximarse lo más posible a las zonas urbanas, especialmente en Rota, en cuyo término municipal, el trazado del antiguo ferrocarril al Oeste del núcleo se aleja de los desarrollos urbanos existentes y previstos. Asimismo se considera conveniente que el estudio analice también la viabilidad de la conexión desde Sanlúcar de Barrameda a Jerez.

En cuanto al transporte de viajeros por carretera, el Plan propone la localización de una estación/apedero en el núcleo de Trebujena, lo que deberá ser previsto por el planeamiento urbanístico de este municipio mediante la correspondiente reserva de suelo para este fin.

Finalmente, en cuanto al transporte de viajeros por vía marítima, se propone la remodelación de la estación de transporte público marítimo de viajeros existente en el puerto de Rota con el objeto de mejorar el acceso de los usuarios.

## LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS DE LA FRANJA COSTERA

La franja costera entre Monte Algaida (Sanlúcar de Barrameda) y Rota tiende a su completa ocupación por procesos de desarrollo urbano. Es una ocupación en la que se alternan espacios reglados por el planeamiento urbanístico junto a parcelaciones urbanísticas ilegales y un cúmulo de viviendas dispersas en parcelas agrícolas de pequeña dimensión. El resultado conforma un territorio de gestión muy compleja, dada la trama de tejidos y situaciones existentes, en el que conviven espacios ya prácticamente residenciales mezclados con invernaderos, espacios de agricultura tradicional, naves destinadas a almacenaje de productos agrarios, industrias auxiliares de la agricultura, infraestructuras, etc.

Esta situación justifica la intervención del Plan, por cuanto afecta a distintos municipios, condiciona el normal crecimiento de los núcleos urbanos y el desarrollo de las actividades turísticas y produce afecciones que precisan su tratamiento desde la escala supramunicipal.

El desarrollo de la vivienda diseminada está protagonizado principalmente por los propietarios de pequeñas explotaciones agrícolas que, bien para uso propio o con el objeto de obtener unas rentas alternativas a la agricultura y financiar las inversiones en sus parcelas agrícolas, han ido ocupando el parcelario rural con edificaciones de uso residencial. Aparentemente esta convivencia entre el uso urbano y el agrario ha sido posible cuando la presión residencial no era significativa y existía una población dispuesta a localizarse en estas zonas, a pesar de las carencias dotacionales y de servicios existentes; sin embargo, esta situación se ha transformado cualitativamente debido al extraordinario desarrollo de la vivienda, lo que genera situaciones de desorden por la acumulación de múltiples puntos de conflicto en los accesos viarios, inadecuación de los caminos rurales a los nuevos usos de carácter urbano, dificultades para el abastecimiento de agua y otros servicios, carencia de equipamientos, etc., que están dando lugar a situaciones insostenibles tanto desde la perspectiva ambiental y sanitaria como territorial y urbanística.

El conflicto de usos se concentra esencialmente en el frente litoral entre Sanlúcar de Barrameda y Chipiona y entre Rota y Aguadulce. En estas zonas concurren factores como es el pequeño tamaño de las parcelas, abandono de la actividad agrícola, expectativas de desarrollo urbanístico, etc., que favorecen la localización simultánea de actividades no compatibles entre sí, como es la agricultura intensiva y la ocupación residencial, ya sea habitual o de segunda residencia y de alquiler en temporada estival. Características similares presentan otros espacios, como los situados en la

periferia Sur y Este de Sanlúcar de Barrameda o al Este de Chipiona, rebasando ya la Zona Regable de la Costa Noroeste, aunque en este último ámbito el fenómeno presenta una menor intensidad; por otra parte, aunque con peculiaridades específicas, se empiezan a plantear importantes problemas de conflictos entre usos en la colonia agrícola de Monte Algaida. En todo caso, la progresiva expansión residencial hace que las dotaciones e infraestructuras, cuando existen, no estén pensadas para los desarrollos no controlados que están teniendo lugar, dando lugar a un proceso de congestión y deterioro de las mismas.

La situación descrita no ha disminuido, sin embargo, las necesidades de habitación para la población de más bajos ingresos, de manera que el aumento del precio de la vivienda experimentado en el último decenio ha incrementado el número de excluidos del mercado residencial, los cuales no pueden convertirse en demandantes de un producto que ha estado destinado en su mayor parte al régimen de vivienda libre.

A fin de establecer las bases territoriales para la resolución de los conflictos planteados, el Plan establece las siguientes propuestas de actuación:

- *Evitar la conurbación del eje litoral y conformar una red de espacios libres que permita el esponjamiento de la franja costera.*

El crecimiento en el litoral debe realizarse de forma compacta y evitar su conurbación. La conformación de un continuo urbanizado termina por banalizar todo el eje costero impidiendo la percepción de este ámbito como espacio natural de contacto tierra/mar, en el que se apoya uno de los principales activos económicos del litoral, el vinculado a las actividades turísticas, vacacionales y de ocio.

Para evitar que este proceso termine por congestionar el espacio litoral, deben utilizarse los instrumentos que proporciona la normativa vigente, de manera que se establezcan los condicionantes que permitan el esponjamiento de la franja costera y, simultáneamente, el aprovechamiento de los recursos ambientales y territoriales, y su reconocimiento a través de una red de itinerarios recreativos.

El Plan propone, a estos efectos, configurar un corredor litoral, conformado por el dominio público marítimo terrestre más una anchura de al menos 200 metros, a partir del límite interior de esta afección, que permita la percepción de espacios abiertos vinculados al litoral y el reforzamiento de su uso y disfrute públicos. De la misma manera, en la franja entre este corredor y los 500 m deben primar los espacios verdes y otras dotaciones vinculadas al uso público para el ocio, estancia y recreo, así como los equipamientos y servicios ligados a la actividad turística y los alojamientos hoteleros.

El corredor litoral se conformará por suelos sometidos a especial protección o integrantes de los sistemas generales que se constituyan, de acuerdo con las estrategias que definan los instrumentos de planeamiento urbanístico. En el mismo se habilitará el trazado de una vía verde que permita conectar todo el eje costero.

Para evitar la no colmatación urbana de la franja costera, el Plan, además de las zonas de protección territorial propuestas, establece una serie de parques situados en espacios estratégicos, algunos apoyados en arroyos, para favorecer el esponjamiento del litoral y aprovechar los recursos territoriales existentes. Estos espacios podrán ejecutarse de forma progresiva mediante la utilización de los instrumentos previstos en la legislación urbanística o por Declaración de Interés Autonómico y mediante el correspondiente Proyecto de Actuación.



- *Establecer criterios y condiciones territoriales a los instrumentos de planeamiento urbanístico para la ampliación del sistema de asentamientos sobre suelos en los que existen edificaciones o parcelaciones irregulares.*

La profusión de edificaciones y urbanizaciones que se está produciendo en algunas áreas del ámbito requiere un tratamiento adecuado desde la escala del planeamiento urbanístico, dada la casuística existente que impide la adopción de medidas que no estén adaptadas a las singulares circunstancias de cada caso.

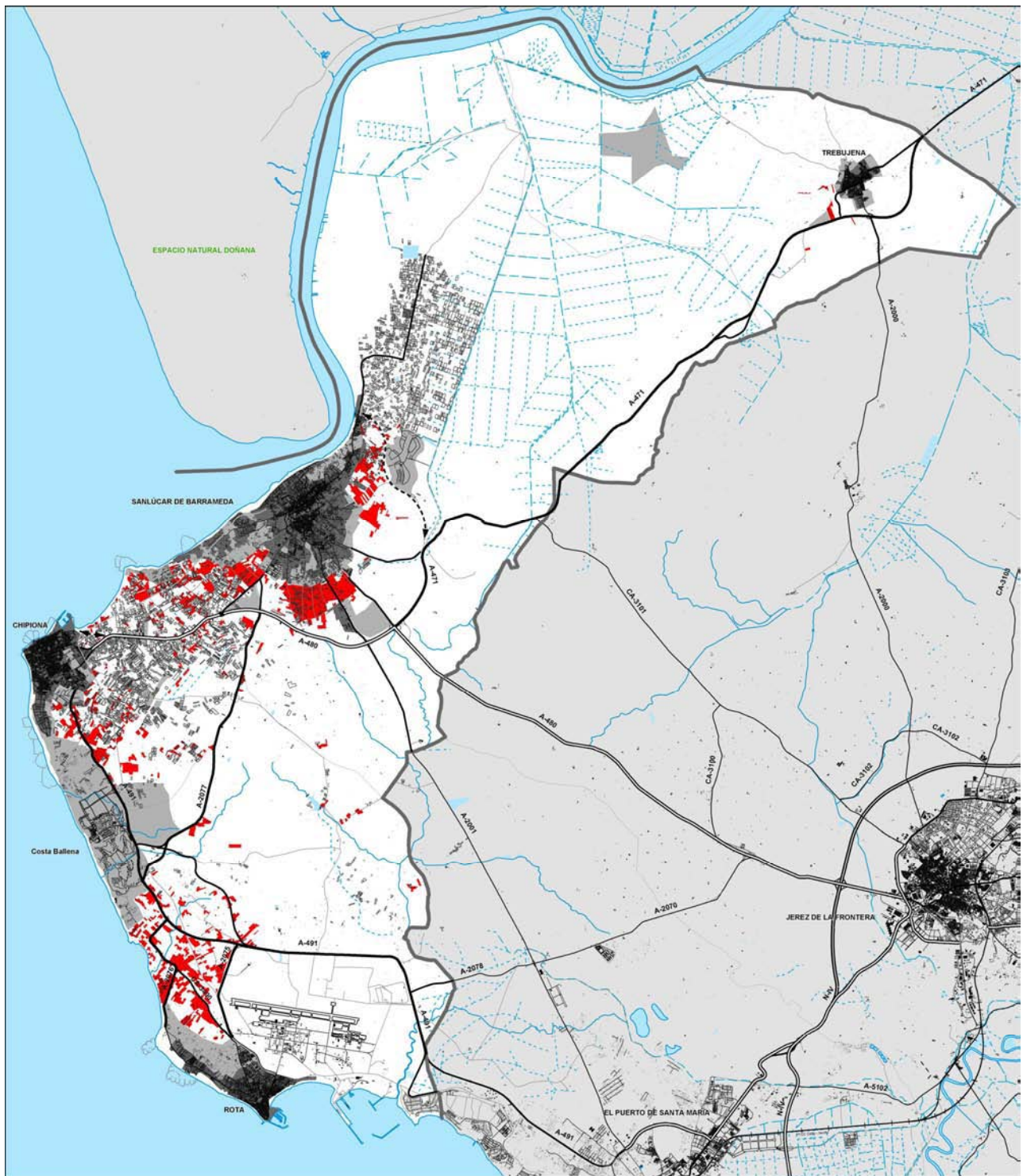
La especial significación del espacio litoral justifica que el Plan establezca la necesidad de que el planeamiento urbanístico proceda a la reconducción a la legalidad de los suelos de esta franja ocupados por viviendas irregulares, cuyas condiciones urbanísticas y ambientales son incompatibles con el modelo de ordenación pretendido. A estos efectos, el Plan establece las áreas suburbanizadas con incidencia territorial que, en el caso de que sea factible su incorporación al proceso urbanístico, no computarán a los efectos de lo establecido en la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Adicionalmente, el Plan determina que el planeamiento urbanístico general incorpore un programa de actuación municipal sobre suelo no urbanizable, en el que, a partir de un diagnóstico previo que determine los ámbitos susceptibles de ser incorporados al proceso urbanístico, se realice un inventario que permita establecer aquellas áreas cuya integración es prioritaria y posible en el horizonte del Plan General de Ordenación Urbanística. El Plan determina, además, criterios y condicionantes para la aplicación de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano.

En cualquier caso, el Plan establece que en el planeamiento urbanístico deberán preverse los mecanismos para hacer efectiva, de forma inmediata o gradual, la restitución de la legalidad y la extinción total o parcial de las edificaciones o parcelaciones incursas en procedimientos disciplinarios o de protección de la legalidad urbanística; así como de las viviendas y edificaciones ubicadas en suelo de especial protección, por legislación específica o por el presente Plan, o en zonas sometidas a riesgos naturales de difícil o imposible eliminación.

- *Ordenar el asentamiento de Monte Algaida*

En lo que respecta a Monte Algaida, su desarrollo histórico ha dado lugar a la conformación de un asentamiento a medio camino entre un suelo urbano y un suelo agrario periurbano de edificaciones diseminadas. La proliferación de viviendas agrarias en las parcelas y su coexistencia con los invernaderos, balsas, vertederos y otras instalaciones necesarias para la agricultura configuran un espacio de difícil ordenación, por lo que precisa un tratamiento singular que es menos factible aplicando los instrumentos de que dispone la legislación urbanística para los suelos urbanos y urbanizables. Por este motivo, el Plan propone su delimitación como Hábitat Rural Diseminado, figura prevista en la legislación urbanística para asentamientos rurales diseminados vinculados a la actividad agropecuaria. El Plan establece la delimitación de este ámbito, propone la adscripción de unas pequeñas zonas al Espacio Natural Doñana y plantea que, bien mediante el planeamiento general o un plan especial, el municipio de Sanlúcar de Barrameda establezca las determinaciones para su ordenación en el marco de los criterios establecidos por este Plan es su normativa. En todo caso, en esta zona no se permitirá la modificación de la estructura de caminos ni la apertura de nuevos viarios.



URBANIZACIONES Y EDIFICACIONES EN SUELO NO URBANIZABLE



- *Contribuir a la formación de patrimonios públicos de suelo con destino preferente a vivienda protegida.*

Para afrontar las necesidades de vivienda destinada a los sectores de población de más bajos ingresos, fundamentalmente en Sanlúcar de Barrameda, que no se pueden resolver exclusivamente con las previsiones establecidas por la ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, se plantea desde el Plan un Área de Oportunidad para uso residencial, que tiene por objeto garantizar una oferta de suelo adecuada con destino a la ejecución mayoritaria de viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública, facilitando la ejecución del planeamiento a la vez que propiciando la intervención pública en el mercado inmobiliario.

En estos suelos, la vivienda protegida debe significar al menos el 55% del total de viviendas, y la clasificación como urbanizable de los suelos incluidos en el Área de Oportunidad no computará a los efectos de lo establecido en el artículo 45. 4 a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

- *Controlar los procesos de extensión del crecimiento urbano residencial a la Zona Regable.*

Para evitar la pérdida de control sobre la función territorial de este espacio litoral, la extensión incontrolada del proceso de urbanización y la aparición de conflictos de mayor intensidad y, especialmente, para proteger la actividad agrícola intensiva generada por la Zona Regable de la Costa Noroeste, en la que la administración y los agricultores han hecho cuantiosas inversiones para su desarrollo, el Plan propone impedir nuevos desarrollos urbanos residenciales, salvaguardando la actividad agrícola mediante su protección territorial.

La salvaguarda de este espacio de usos residenciales no impide que sea factible la ubicación de equipamientos y servicios, así como la ubicación de suelo destinado a usos productivos industriales y logísticos, necesarios para el normal desenvolvimiento de la actividad productiva del ámbito, y resolver el problema planteado por actuaciones de urbanización y edificación al margen de la legalidad urbanística.

## **LA ORDENACIÓN DE LOS COMPONENTES TERRITORIALES DEL ESPACIO VACACIONAL Y TURÍSTICO**

El aprovechamiento de parte de este territorio como espacio vacacional y turístico constituye una de las bases de sostenimiento de la población de la Costa Noroeste y, probablemente, la que más depende de la ordenación territorial de usos e infraestructuras.

La ocupación y el desarrollo del espacio litoral se han basado en el aprovechamiento de las potencialidades existentes en los recursos básicos del ámbito: clima y disponibilidad de playas y, complementariamente, otros recursos, como la gastronomía, el patrimonio histórico-artístico y los espacios naturales marismes, y en la proximidad de grandes aglomeraciones urbanas (Jerez de la Frontera, Bahía de Cádiz y aglomeración urbana de Sevilla).

Esta combinación de factores ha dado lugar a un tipo de aprovechamiento con una importante participación del modelo vacacional residencial, que impone una fuerte carga al territorio (satura-

ción de playas, espacios urbanos e infraestructuras), sin que proporcione unos niveles de empleo y renta del todo satisfactorios.

La mejora de la cualificación del espacio turístico debe ser el eje principal de actuación que permita incrementar plenamente el potencial de desarrollo de este ámbito, lo que este Plan propone como una reconfiguración del modelo de aprovechamiento, que ha de realizarse de acuerdo con lo siguientes fines generales:

- Conformación de un espacio turístico, percibido como tal por la demanda potencial.
- Reforzamiento del turismo de servicios.
- La utilización sostenible del territorio.

Por otra parte, hay que destacar que el principal estrangulamiento de la actividad turística actual, la congestión viaria, será superada con la ejecución de los proyectos del sistema viario propuesto para el ámbito. Este sistema proporciona suficiente accesibilidad a los centros de actividad turística y resuelve las necesidades de movilidad interna entre los distintos focos de interés de la zona.

Para lograr los fines anteriores, el modelo adoptado plantea:

- La recuperación de los valores de posición marítima mediante la potenciación de los usos náutico-recreativos y la regeneración y adecuación de uso del espacio playero.
- El apoyo al uso hotelero y de servicios turísticos mediante la reserva, ya citada, de este uso en los 500 metros de la zona de influencia litoral.
- El establecimiento de áreas de oportunidad de dinamización turística.
- La mejora de la cualificación del borde marítimo.
- La valorización de las marismas y su proyección con fines de turismo de naturaleza.

De acuerdo con esto, las propuestas del Plan son las siguientes:

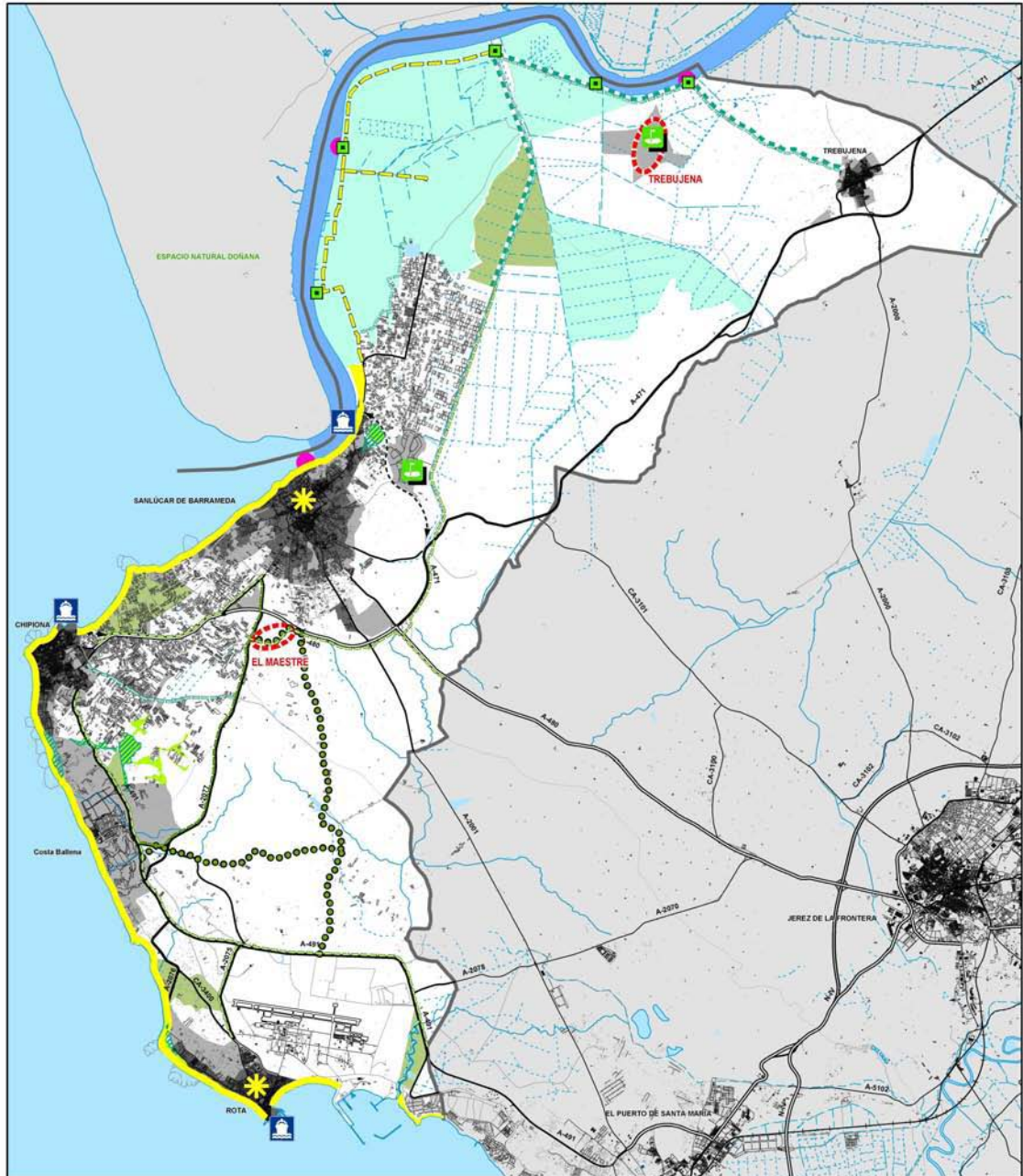
- *Recuperar los valores de uso ligados al mar.*

La recuperación de los valores de uso ligados al mar se apoya en las actividades náutico-recreativas y en la utilización recreativa de las playas. Para las primeras, se cuenta con una importante infraestructura náutica que se completa con nuevas actuaciones en Sanlúcar de Barrameda y Chipiona, para mejora y ampliación de las instalaciones náuticas, así como otra actuación (ampliación de embarcadero) en Trebujena, que por su carácter ligero no afecta a la navegabilidad del río Guadalquivir. Asimismo se favorecerá la integración territorial de los puertos existentes mediante la mejora de sus accesos, la ordenación de la zona de contacto con la trama urbana y la potenciación del uso recreativo del espacio portuario en los puertos, como zonas de actividad turística ligadas al mar, para lo que se deberá habilitar en los puertos náutico-recreativos superficies de pantalanes para atraque de barcos destinados a actividades empresariales recreativo-turísticas.

El Plan posibilita la ampliación de los puertos náutico-recreativos en el ámbito y la ordenación de los fondeaderos. Asimismo propone:

- a) La localización de embarcaderos flotantes que permita el amarre ordenado de las embarcaciones.






-  PUERTO E INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS
-  RÍO GUADALQUIVIR
-  EMBARCADERO
-  ESPACIO MARISMÉNO
-  ZONA DE INTERÉS TERRITORIAL
-  ADECUACIÓN RECREATIVA PROPUESTA
-  CAMPO DE GOLF
-  CONJUNTO HISTÓRICO

-  ITINERARIOS PAISAJÍSTICOS
-  CORREDOR LITORAL
-  CAMINO DE LAS SALINAS
-  VÍAS PECUARIAS USO RECREATIVO
- CARRILES CICLOTURÍSTICOS**
-  VÍAS CICLISTAS DE INTERÉS PARA EL TRANSPORTE
-  EXISTENTE
-  PROPUESTO
-  OTROS CARRILES CICLOTURÍSTICOS (PROPUESTOS)
-  ESPACIOS FORESTALES
-  PARQUES COMARCALES

**ESPACIO VACACIONAL Y TURÍSTICO**

- ÁREAS DE OPORTUNIDAD**
-  ÁREA DE OPORTUNIDAD DE DINAMIZACIÓN TURÍSTICA

b) La ampliación del embarcadero de Trebujena.

Por otra parte, se hace necesaria la plena integración territorial del borde litoral, que en el ámbito presenta una problemática general de marginalidad en determinados tramos por la dificultad de acceso a la zona marítimo-terrestre y la deficiente conservación de este espacio.

Es preciso recuperar la red de accesos al dominio público y acondicionar el espacio playero para su uso recreativo. La red de accesos en peine en los frentes no urbanizados deberá contar con caminos acondicionados y zona de aparcamiento en las proximidades de las playas. El acondicionamiento recreativo de las playas deberá formar parte del espacio turístico, para lo cual se requiere que en la ordenación de este espacio se contemple la cualificación del recurso playero y las intervenciones necesarias para potenciar su uso.

En los frentes urbanos, la línea de contacto deberá ser resuelta mediante zonas de transición, ya sean paseos marítimos o espacios naturalizados, paseos litorales peatonales y/o pasarelas, que regularicen los límites del dominio público y faciliten el contacto con el mar.

En cuanto a las playas, la oferta se encuentra en una situación general deficitaria, tanto por la disminución de su superficie en determinados tramos, debido a la erosión litoral, como por el estado en el que se mantienen las situadas en los frentes costeros libres o de baja densidad de población. En la mayor parte del frente playero es preciso realizar actuaciones recurrentes de regeneración debido a la dinámica regresiva de la costa, que merma de forma sensible la superficie de playas. Estas actuaciones deben ir complementadas por una adecuación general del espacio playero para el uso recreativo intensivo al que está sometido.

Para revalorizar la función de ocio y esparcimiento de este espacio, el Plan propone la implantación de unidades de equipamiento para el uso recreativo, que respondan a un mismo concepto de diseño, con objeto de contribuir a una imagen común del destino turístico. El tratamiento del borde litoral contempla el corredor litoral antes mencionado, que debe dotarse además de instalaciones de restauración.

- *Propiciar el turismo de servicios.*

La preponderancia de la segunda residencia, destinada esencialmente a la estancia en el periodo estival, es una característica de la Costa Noroeste. El turismo de servicios tiene en este litoral una presencia secundaria y la oferta de alojamientos hoteleros, a pesar del incremento de plazas producido en los últimos años, es testimonial y concentrada esencialmente en el término municipal de Rota.

Esta situación no juega a favor del pleno aprovechamiento de las oportunidades potenciales de la Costa Noroeste, por cuanto los hábitos de gasto de los turistas son superiores a los residentes vacacionales, lo que favorece a los destinos que optan por el modelo de turismo en alojamiento reglado. Asimismo, esta opción, siempre que existan los servicios e instalaciones turísticas complementarias, permite ampliar en mayor medida la temporada vacacional en el lugar de destino, contribuyendo a desestacionalizar la oferta.



En efecto, de acuerdo con las encuestas en el sector turístico, el número medio de pernoctaciones por plazas es casi el triple por plaza hotelera frente al residencial, y de igual manera, es mayor el gasto diario de los turistas que pernoctan en establecimientos reglados frente al veraneante en alojamiento residencial.

Este comportamiento diferencial en cuanto a pernoctaciones y gasto medio aconseja adoptar medidas que favorezcan el turismo de servicios, por cuanto tienen una mayor capacidad de dinamizar, desde una perspectiva socioeconómica, los destinos turísticos.

En el marco de expectativa actual, definido por las nuevas actuaciones que se desarrollan en el litoral, se hace necesario, por tanto, modular el modelo existente tendiendo a un mayor equilibrio en la relación plazas de alojamiento residencial vacacional/alojamiento hotelero mediante un incremento de estas últimas, así como propiciar los equipamientos complementarios que contribuyan a la dinamización de este ámbito y a su progresiva conformación como destino turístico, basado en sus atractivos singulares y diferenciados citados.

El aprovechamiento de estas oportunidades se concreta en la propuesta de asegurar la localización de la oferta hotelera en la Zona de influencia litoral. A estos efectos, en todo el eje litoral deberán efectuar reservas de techo edificable, en los nuevos suelos urbanizables colindantes con el corredor litoral que clasifiquen, para la localización de alojamientos hoteleros, equipamiento complementario y servicios a la población estacional.

Asimismo el Plan plantea dos áreas de oportunidad de dinamización turística, una de ellas en las proximidades de Sanlúcar de Barrameda, en la confluencia de la A-2077 con la A-480, y otra, sobre los suelos urbanizables en la marisma de Gabela Honda (Trebujena). La primera de estas áreas irá destinada a uso exclusivamente de alojamiento turístico y establecimientos deportivos, favoreciendo las ofertas de actividades y servicios que complementen la oferta turística existente. La segunda tiene por objeto incorporar el municipio de Trebujena al uso turístico y propiciar el turismo del golf, y admitirá el uso residencial con un tope no superior al 35% de edificabilidad y no más de 300 viviendas, con el fin de viabilizar los usos hoteleros y deportivos previstos en el planeamiento. Se trata con ello de impulsar la actividad económica en un municipio que presenta en la actualidad tasas de crecimiento regresivas y que puede encontrar en el desarrollo turístico una oportunidad para reinvertir su actual tendencia.

En cuanto a los equipamientos turísticos, el Plan distingue dos tipos. El pequeño equipamiento, normalmente asociado al medio urbano, destinado a proporcionar servicios a los turistas y residentes vacacionales, tales como los de restauración, comerciales, financieros, de información, espectáculos y, en general, todos aquellos destinados a la vida de relación. Por otra parte, las grandes instalaciones recreativas de interés territorial, tales como los parques temáticos, campos de golf, centros ecuestres, etc., cuyo concepto básico queda caracterizado por la autosuficiencia de sus instalaciones y la especificidad de su oferta principal.

Respecto a los primeros, los sectores de suelo urbanizable que afecten a la Zona de influencia litoral deberán acoger este uso en la proporción que estime el planeamiento urbanístico; respecto a los segundos, el Plan no establece localizaciones específicas en el ámbito, sino los criterios y determinaciones de ordenación para asegurar su sostenibilidad y la más correcta inserción en el territorio, con el objeto de que los mismos cuenten con las dotaciones precisas para su desarrollo, sin que éstas menoscaben los niveles de servicios y capacidad de las infraestructuras ya existentes.



- *Incorporar los espacios marismeños al uso turístico.*

Un componente esencial del espacio turístico en la Costa Noreste es el espacio marismeño. Este espacio está, en parte, protegido por la legislación ambiental y, en parte, ha mantenido unas expectativas vinculadas al uso agrícola, habiéndose desarrollado procesos de desecación y desanilización para su uso productivo agrario. Estas expectativas no han terminado por concretarse plenamente, debido a que su posición, al final de la cuenca del Guadalquivir, hoy día deficitaria de recursos hídricos, ha impedido el desarrollo de la Zona Regable del Bajo Guadalquivir. En este proceso de transformación, hasta la fecha fracasado, buena parte de las marismas han permanecido sin uso definido, salvo las situadas en las proximidades de Monte Algaida, que han continuado su conversión a uso agrícola, y las marismas vinculadas a la acuicultura e industria salinera.

En los últimos años, este espacio cobra un renovado interés, tanto naturalístico, dada su continuidad con el gran espacio de Doñana, lo que se confirma con el incremento del excursionismo en el ámbito, como desde la perspectiva urbanística, siendo objeto de proyectos tendentes a su transformación para usos urbanos.

La incorporación de este espacio al uso turístico constituye en la actualidad una oportunidad. El Plan plantea valorizar este extraordinario espacio marismeño para incorporarlo en parte como un componente naturalístico del espacio turístico, respetuoso de las características que lo singularizan.

Las propuestas del Plan, que se indican más adelante, suponen ir dotándolo de elementos que contribuyan a configurar paulatinamente este espacio de turismo de la naturaleza, a la vez complementario con el turismo de sol y playa que se desarrolla en la zona litoral, para propiciar sinergias que potencien el desarrollo del sector turístico en el ámbito.

## **EL SUELO PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS Y DE TRANSPORTES**

Las actividades productivas no compatibles con la función residencial (industriales, talleres, transporte, almacenaje y distribución) se han de implantar en suelos calificados para este uso. A estos efectos, la Costa Noroeste cuenta con suelos disponibles que han ido cubriendo las demandas de los núcleos y que responden a las necesidades generales de la estructura económica existente; esto es, proporcionar suelos para el asentamiento de pequeñas industrias, talleres, almacenaje y distribución vinculados a las ciudades.

De esta manera, existe una red de espacios para actividades productivas (polígono industrial en Trebujena; Rematacaudales y Hato de la Carne en Sanlúcar de Barrameda; Polígono Carretera de Sanlúcar en Chipiona y PP3 en Rota,) que han venido cubriendo estas demandas.

Sin embargo, el crecimiento de los núcleos y la necesidad de atender al complejo productivo de la agricultura, que se ha incrementado con la puesta en regadío de la totalidad de los sectores de la Zona Regable de la Costa Noroeste y la ampliación de Monte Algaida, demandan la conformación de nuevas dotaciones de suelo destinado a este fin.

Las previsiones de ampliación de la zona industrial en torno a Rematacaudales, el polígono aún sin desarrollar del Hato de la Carne y la nueva clasificación de suelo en el entorno de la A-480 permiten considerar que las necesidades de Sanlúcar están cubiertas en un futuro a medio plazo, aunque la ampliación de la superficie productiva agrícola en Monte Algaida probablemente va a demandar suelo con destino a la implantación de actividades agroalimentarias y de servicios.

Por lo que respecta a Trebujena, el reciente planeamiento urbanístico da satisfacción a las necesidades actuales y de futuro planteadas. Situación distinta ocurre en Chipiona, cuyo polígono, surgido de forma espontánea en torno al eje viario de la A-480, e incorporado posteriormente por el planeamiento urbanístico, no acaba de ofrecer las mejores prestaciones para este uso, por lo que se hace necesario habilitar nuevos suelos bien ubicados en torno a los ejes viarios y con superficie suficiente para las demandas actuales y futuras; igualmente ocurre con Rota, cuyo crecimiento residencial ha terminado por imposibilitar la expansión del mismo. A estos efectos, el Plan establece criterios de orden general, referente a la más adecuada implantación de los usos industriales y logísticos en estos dos municipios, sin entrar a predeterminar posibles localizaciones, dado su carácter local.

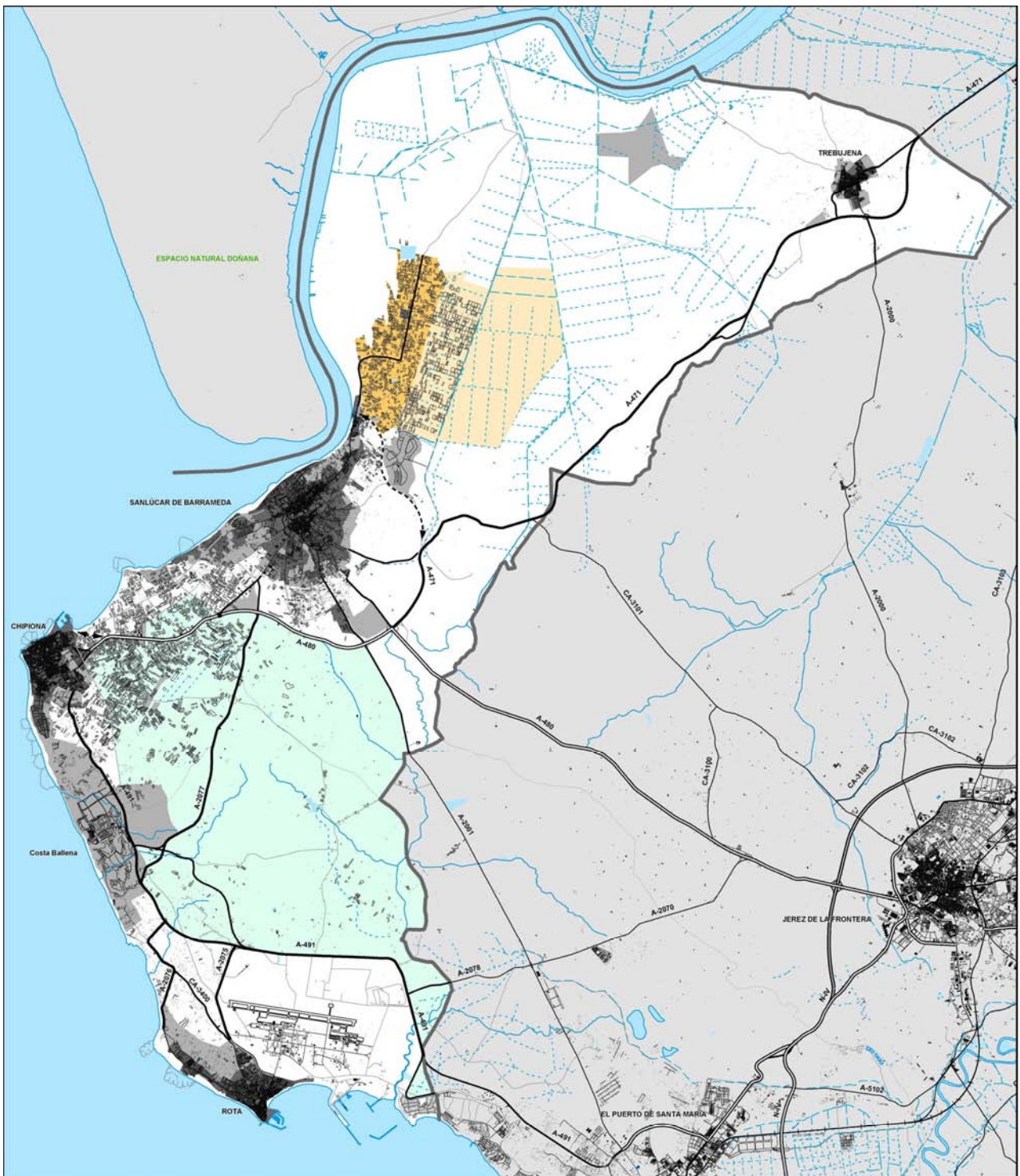
No obstante lo anterior, la posición relativa del ámbito se ha modificado con la mejora de las infraestructuras viarias ya producidas y las previstas en la planificación sectorial. Esto hace que al mejorar la accesibilidad a este territorio, adquiere un nuevo significado estratégico en el marco más amplio de la zona occidental de la provincia de Cádiz, vinculado a la aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz y Jerez. Esta situación debe ser aprovechada, por lo que se propone la localización de un Área de Oportunidad para actividades productivas de interés supramunicipal, ubicada entre los ejes viarios A-480 y A-2001, que conectan el área propuesta con las dos importantes aglomeraciones citadas, a la vez que se encuentra bien situada en el viario de interconexión de los municipios del ámbito con el resto del Bajo Guadalquivir y en un área central de la Zona Regable de la Costa Noroeste, que se extiende también por el término municipal de El Puerto de Santa María.

En lo que se refiere al transporte de mercancías, el esquema de funcionamiento en la Costa Noroeste tiene una orientación total al transporte por carretera para el corto recorrido, agrupaciones de carga para la relación con los nodos que permiten el intercambio modal en Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María, y como modo de transporte de largo recorrido para las mercancías perecederas y de mayor valor unitario.

En apoyo de este tipo de transporte, para posibilitar su mejor funcionamiento, y con objeto de potenciar la captación de valor añadido generado por los sectores productivos del ámbito, se plantea la necesidad de reservar suelo con destino a un centro de servicios del transporte. La potenciación del sector se basa en la actividad derivada de la agricultura de cultivos intensivos (flor y hortalizas), de la pesca fresca, de los vinos y del abastecimiento general a las ciudades. La disponibilidad de unos buenos servicios de transporte de mercancías, no solo aprovecha una oportunidad existente en la zona para incrementar la renta y el empleo, sino que, además, contribuye a un mejor desarrollo del resto de las actividades productivas. La ubicación en el Área de Oportunidad antes citada se justifica por su buena posición respecto a los principales ejes viarios.

## LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO AGRÍCOLA

En el espacio agrícola de la Costa Noroeste se diferencian dos tipos de situaciones: la zona agrícola dedicada a cultivos de secano o de regadío extensivo y la zona agrícola dedicada a cultivos intensivos. En este espacio, los principales problemas de ordenación se sitúan en Monte Algaida y en el espacio agrícola entre Sanlúcar y Chipiona. Son problemas derivados del desarrollo de invernaderos, de la proliferación de viviendas agrarias y para segunda residencia, y de una densa red de caminos y de infraestructuras vinculadas al regadío (acequias, canalizaciones, balsas, redes de abastecimiento, vertederos incontrolados, etc.) que dan lugar a la conformación de un paisaje intrincado y degradado.



ORDENACIÓN ESPACIO AGRÍCOLA

- ZONA REGABLE COSTA NOROESTE
- HÁBITAT RURAL DISEMINADO MONTE ALGAIDA
- EXTENSIÓN DE MONTE ALGAIDA

En el cultivo intensivo se genera, pues, una problemática relacionada con la utilización del recurso hídrico, con la organización del viario, con los desechos agrícolas, tales como los plásticos y otros residuos, y con la articulación con sus actividades conexas industriales y de servicios, que son susceptibles de mejora e intervención desde este Plan.

Junto a estas zonas, contrasta el espacio de agricultura extensiva de los herbáceos (trigo, cebada y girasol) y de los viñedos de las campiñas, los cuales no presentan problemas comparables a los anteriores que requieran la adopción de especiales medidas de ordenación.

En lo que respecta a la Zona Regable de la Costa Noroeste, el Plan establece la protección de la mayor parte de su ámbito frente al proceso de extensión del desarrollo urbano residencial, incluyendo en esta protección los espacios centrales de cotas más elevadas, situados en el interior de la Zona Regable, que en la actualidad no han sido aún objeto de transformación.

En lo que se refiere a las dotaciones de agua, se ha señalado en la Memoria informativa que las dotaciones previstas para el regadío han encontrado un marco más estable como consecuencia del logro de un mayor equilibrio en la cuenca del Guadalete entre recursos y demandas, así como por una mayor eficacia en el uso y la mejora de los sistemas de aplicación. Esto ha supuesto un incremento de las garantías del recurso, debido a que se han aunado los recursos procedentes de las aguas depuradas de Rota y Sanlúcar de Barrameda con las procedentes de la Zona Regable, lo que ha permitido la sustitución en amplias zonas de la franja litoral de aguas subterráneas por superficiales y la posibilidad de hacer frente a las nuevas extensiones agrícolas habidas en Monte Algaida, tras el proceso de enarenado del suelo.

Esta situación ha supuesto invertir la tendencia existente hasta hace pocos años en el acuífero, mejorando sus condiciones; no obstante, la dependencia de los recursos subterráneos de algunas áreas litorales hace que subsistan de forma localizada riesgos de salinización del acuífero, por lo que se hace necesario contribuir a su protección mediante la progresiva sustitución de las captaciones subterráneas por recursos procedentes de la depuración de las aguas residuales urbanas o del propio sistema de aguas superficiales.

Para contribuir al incremento de las garantías del recurso, el Plan propone que las nuevas depuradoras del ámbito y las ampliaciones de las existentes dispongan de los sistemas necesarios para la reutilización del agua, aplicando a dichos vertidos el nivel de tratamiento adecuado al uso al que se destinen.

Finalmente, en cuanto a la actividad productiva conexas con la agricultura, un gran número de instalaciones (naves de almacenamiento, industrias de transformación, talleres de reparación, actividad comercial, insumos agrarios, etc.) se ubican en el medio rural al servicio de la actividad agraria. Este proceso continúa desarrollándose a medida que se incrementan las superficies agrícolas intensivas; mientras tanto, algunas áreas para actividades industriales y logísticas urbanizadas y equipadas no reciben la demanda de estas instalaciones. El Plan, por tanto, establece la propuesta ya citada de suelo para actividades productivas previstas por el planeamiento urbanístico y por este Plan para limitar la proliferación de estas naves e industrias transformadoras en el medio rural.





## LA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS RECURSOS TERRITORIALES DE VALOR NATURAL, PAISAJÍSTICO Y CULTURAL

- *Valorización de los recursos naturales y paisajísticos.*

Los elementos básicos de identidad de la Costa Noroeste son esencialmente el borde litoral entre Sanlúcar y Rota, el río y el espacio marismeño de Sanlúcar-Trebujena.

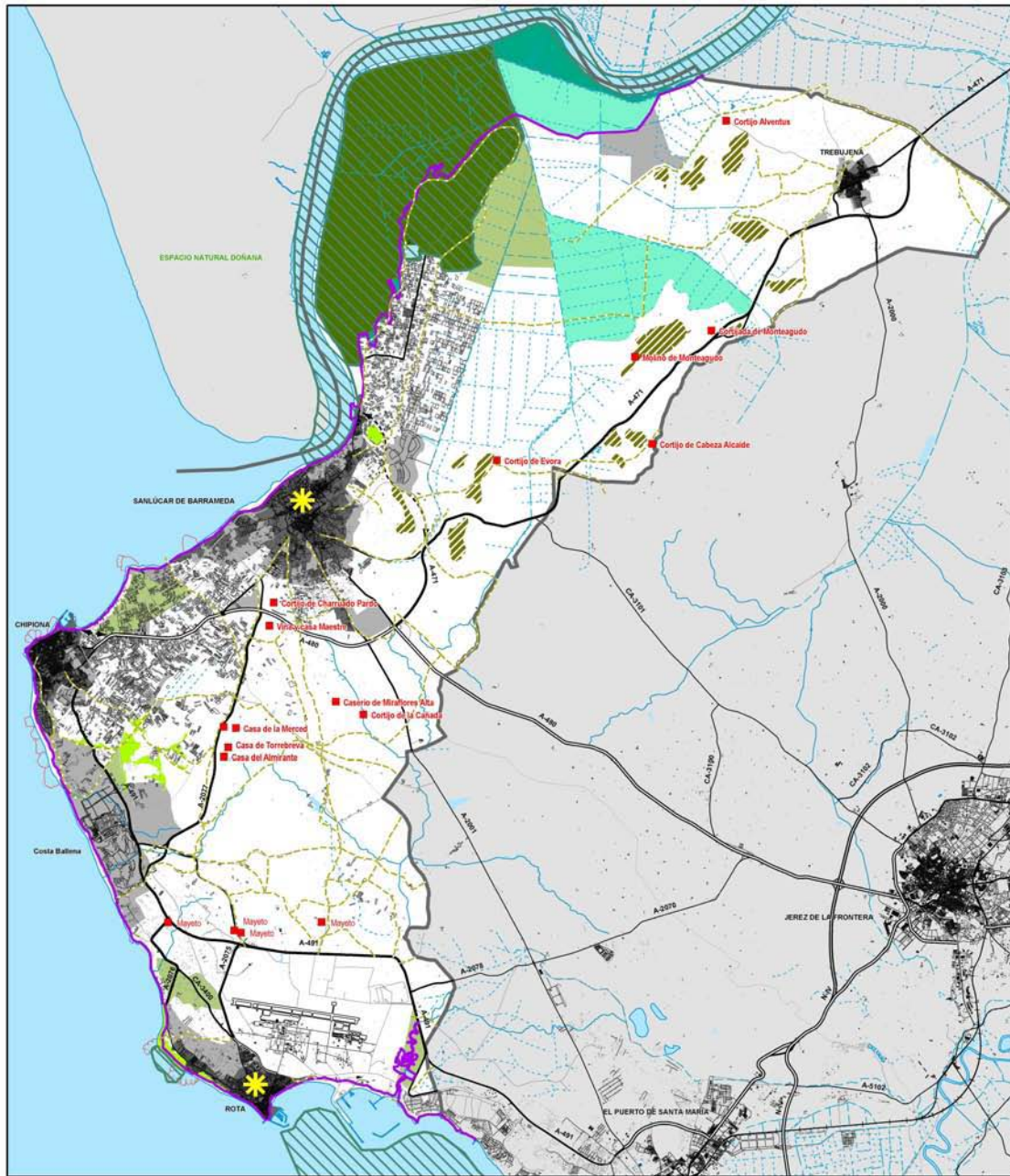
En relación con el borde litoral, las propuestas de actuación que se han previsto más arriba suponen la recuperación y ordenación de este espacio como valor natural y para disfrute de la población, eliminando el carácter marginal que tiene parte de la franja litoral.

Estas propuestas se completan con las medidas destinadas a recuperar tramos de costa para el uso recreativo mediante la regeneración de playas en los tramos regresivos, y la recuperación de la calidad ambiental de las aguas marinas mediante la corrección del impacto de los vertidos urbanos al mar.

Por otra parte, la existencia de un espacio natural de especial valor y significación en el ámbito, como es la zona marismeña, debe ser aprovechada por su importancia ambiental y paisajística. A estos efectos, el Plan trata de consolidar y potenciar este espacio como elemento identificador del ámbito mediante propuestas de actuación en la margen izquierda del río Guadalquivir y en las marismas. La incorporación de los atractivos naturalísticos a la oferta turística se apoya en su pertenencia al espacio de Doñana. Para reforzar este aspecto se han de consolidar y potenciar las actividades interpretativas y de visita y promover el papel que ha de jugar Sanlúcar de Barrameda como puerta sur de Doñana.

Para ello, el Plan contempla la aplicación de la figura de Reserva Natural Concertada en el espacio en torno al Codo de la Esparraguera, por su valor ambiental y lugar de acogida de aves acuáticas, y la recuperación, como zona inundable, de parte de la marisma desecada. La generación de zonas húmedas otorga un importante valor de significación al espacio marismeño en el conjunto de la Costa Noroeste. La actuación pretende recuperar las funciones ecológicas que antes de la desecación tuvieron estas marismas, siquiera sea en una parte de las mismas, restableciendo el ciclo y la influencia de las mareas. Actuación que puede completarse con otras propuestas de inundación en zonas de esta margen del Guadalquivir que pudieran plantearse. Asimismo incluye una zona de interés territorial con una función de articulación de la marisma, una vez regenerada con el Espacio Natural Doñana, en la que se posibiliten acciones de interés naturalístico y turístico con dotaciones de uso público y permitiéndose los alojamientos reglados turísticos y servicios de restauración.

Esta actuación y la variedad de actividades que se desarrollan en esta zona de la Costa Noroeste vinculadas al río y al espacio marismeño (salinas, acuicultura, ganadería, pesca...), así como el espacio forestal del pinar de La Algaida y otros espacios naturales de la marisma, aportan ingredientes suficientes para desarrollar acciones integrales de revalorización territorial que permitan un mejor uso, conocimiento y disfrute de las marismas, así como su plena incorporación como parte esencial del espacio turístico, prestándole singularidad y especificidad a este territorio frente a otros espacios turísticos ya banalizados en otras zonas de nuestro litoral.



ZONAS Y ELEMENTOS DE PROTECCIÓN




ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

-  ESPACIO NATURAL DOÑANA
-  RED NATURA 2000
-  MONTES PÚBLICOS
-  VÍAS PECUARIAS
-  DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

ZONAS DE PROTECCIÓN TERRITORIAL

-  ESPACIOS DE VALOR NATURAL
-  ZONA DE INTERÉS TERRITORIAL
-  HITOS PAISAJÍSTICOS
-  MARISMA A REGENERAR

ELEMENTOS CULTURALES DE INTERÉS TERRITORIAL

-  EDIFICACIÓN RURAL DE INTERÉS
-  CORRALES
-  CONJUNTO HISTÓRICO



A estos efectos, el Plan propone la creación de recorridos, miradores y áreas de descanso, observatorios de la avifauna, centro de interpretación, embarcaderos, etc., que sirvan como motor de arranque para el desarrollo de actividades naturalísticas, de ocio y turísticas. Este Plan establece, pues, las bases físicas para el desarrollo de una gestión pública y privada que ponga en valor el territorio marismeño en el futuro.

En el conjunto de actuaciones relacionadas con el espacio marismeño, se considera necesario proteger la línea de formaciones litorales elevadas, situadas en el borde de la depresión marismeña, para preservar la escenografía de este espacio. El Plan establece como espacios de especial protección el conjunto de elevaciones que, a modo de hitos, rodean los espacios marismeños.

Asimismo, como complemento del concepto unitario e integrador del espacio turístico, se plantea una actuación consistente en la implantación de una vía verde para uso cicloturístico que recorra el litoral. Esta vía verde pone en contacto hitos significativos del litoral, Punta Candor, Punta Montijo, pinares de Chipiona y zonas marismeñas. La vía transcurre por el corredor litoral y puede tener penetraciones por el antiguo trazado del ferrocarril, de acuerdo con las previsiones que el estudio informativo antes citado determine. Se propone que, en los suelos urbanos y urbanizables a la aprobación de este Plan, se habilite por los municipios en el sistema viario urbano un carril bici que permita dar continuidad a todo el trazado propuesto, permitiendo así la continuidad de la vía verde por todo el eje litoral y marismas.

Asimismo se propone que el camino, en parte asfaltado, que bordea la margen izquierda del Guadalquivir y su conexión con Trebujena se transforme en un itinerario paisajístico que permita la articulación del ámbito con todo el Bajo Guadalquivir hasta las proximidades de Coria del Río, contribuyendo así a la conformación de un viario de uso naturalístico, que ponga en valor una zona de gran atractivo y singularidad y contribuya al uso turístico de todo el eje fluvial. En este viario se proponen medidas de señalización y actuaciones en el firme para reducir la velocidad, así como la instalación de zonas de descanso y merenderos y un carril bici.

Por otra parte, se hace necesario promover el itinerario fluvial, no sólo con Sevilla, sino de corto recorrido hacia una u otra margen del río (Doñana y marismas), por lo que se plantean adecuaciones recreativas que posibiliten el atraque de embarcaciones.

Finalmente, en el modelo general de ordenación de la Costa Noroeste, se asigna una función particular a un conjunto de espacios que cumplen el objetivo de evitar el continuo urbano litoral del eje costero y, dada su posición, reúnen en buena medida condiciones para el uso recreativo de la población. La dimensión urbana de las ciudades existentes demanda la disponibilidad de zonas donde la población pueda desarrollar actividades recreativas al aire libre y disfrutar del contacto con la naturaleza.

Estos espacios conforman una red compuesta por el corredor litoral, las vías pecuarias y los parques comarcales propuestos, de los que el parque central, por sus dimensiones y localización, adquiere un especial interés.

- *Valorización de los recursos culturales*

La existencia de recursos culturales en la Costa Noroeste es uno de sus marcados signos de identidad, tanto por su calidad como por su dimensión. El patrimonio de valor histórico-artístico y los paisajes urbanos de mayor valor constituyen un singular atractivo por sí mismos.

La existencia de un conjunto de edificaciones de interés cultural en el ámbito ha sido reconocida por la legislación específica, así como por la normativa de los planes urbanísticos del ámbito, y es posible disponer de instrumentos para la protección de las zonas y edificios monumentales y de interés histórico artístico en los cascos urbanos de estos municipios.

La identificación de estos valores y la normativa existente sobre protección de estos recursos se consideran suficiente para que cumplan su papel territorial en el ámbito, y la ordenación y adecuación al uso turístico de los cascos históricos y enclaves monumentales constituye una prioridad en los programas de intervención urbana. Sin embargo, los recursos existentes en el medio rural, edificaciones de interés cultural y de arquitectura tradicional, no reciben un tratamiento protector adecuado, aunque constituye un recurso significativo por su aportación a la identidad del ámbito y a la calidad del paisaje. Por este motivo, el Plan propone la puesta en valor de los pozos, mayetos, haciendas, etc., que deben ser recogidos por el planeamiento urbanístico en un catálogo de edificaciones protegidas. Asimismo se incluye la determinación de proteger los corrales marinos, vestigio cultural de gran significación que contribuye a diferenciar esta zona de otros tramos del litoral.

## **LAS INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA, ENERGÉTICAS, DE TELECOMUNICACIÓN Y DEL TRATAMIENTO DE RESIDUOS.**

- *Las infraestructuras del ciclo del agua*

El abastecimiento de agua a las ciudades de la Costa Noroeste está integrado en el sistema de abastecimiento supramunicipal Zona Gaditana. Este sistema, con el trasvase Guadiaro-Majaceite, dispone de recursos suficientes para atender la demanda actual y los crecimientos previstos en la zona para los próximos años, siempre que se mantengan las adecuadas medidas de ahorro y mejora de las redes de abastecimiento. La pertenencia de los municipios a este sistema proporciona al ámbito garantías de abastecimiento y un marco apropiado para la gestión de infraestructuras. Para la mejor configuración de la distribución de agua a los distintos núcleos, es preciso reforzar la capacidad de las conducciones y de algunos depósitos generales, así como completar las interconexiones para mejorar la garantía de gestión del sistema.

En la actualidad, las deficiencias en las infraestructuras en alta están en proceso de solución con proyectos redactados o en redacción que cubren los déficits detectados.

El Plan recoge los proyectos previstos que suponen el reforzamiento de las dotaciones del recurso; esto es, la realización de un nuevo depósito en el Agostado, con ramales a Costa Ballena-Chipiona y Sanlúcar, y la previsión adicional de una conducción desde Costa Ballena a Chipiona que permitiría cerrar parcialmente el anillo hídrico.

Asimismo el Plan plantea el cierre de este anillo, conectando Chipiona con Sanlúcar de Barrameda, que, a tenor de los desarrollos urbanísticos previstos por el planeamiento de estos municipios, será preciso a medio plazo.



Con estos proyectos se garantiza el suministro a los tres municipios litorales, eliminando la estructura arborescente que tiene la red desde sus orígenes y reduciendo los riesgos de desabastecimiento ante problemas en algunas de las conducciones generales. Estas necesidades de suministro están cubiertas en el caso de Trebujena.

El Plan propone, asimismo, la mejora de la capacidad de los depósitos generales de Chipiona, Rota y Trebujena, y el incremento de capacidad de la conexión de Rota hacia el Puerto de Santa María.

En relación con las infraestructuras de depuración, existen aún núcleos como Chipiona y Trebujena y la zona de Monte Algaida (Sanlúcar de Barrameda) que carecen de depuración de vertidos. El Plan recoge los proyectos previstos de nuevas instalaciones en Trebujena y Chipiona, (esta última en construcción), y plantea la depuración de Monte Algaida, así como las infraestructuras necesarias para la reutilización de la totalidad de los recursos.

- *Infraestructuras energéticas*

En cuanto al desarrollo de la red de infraestructuras de energía eléctrica, las necesidades actuales de ampliación de subestaciones y mejora de tendidos están ya previstas o programadas por los organismos responsables y empresas suministradoras.

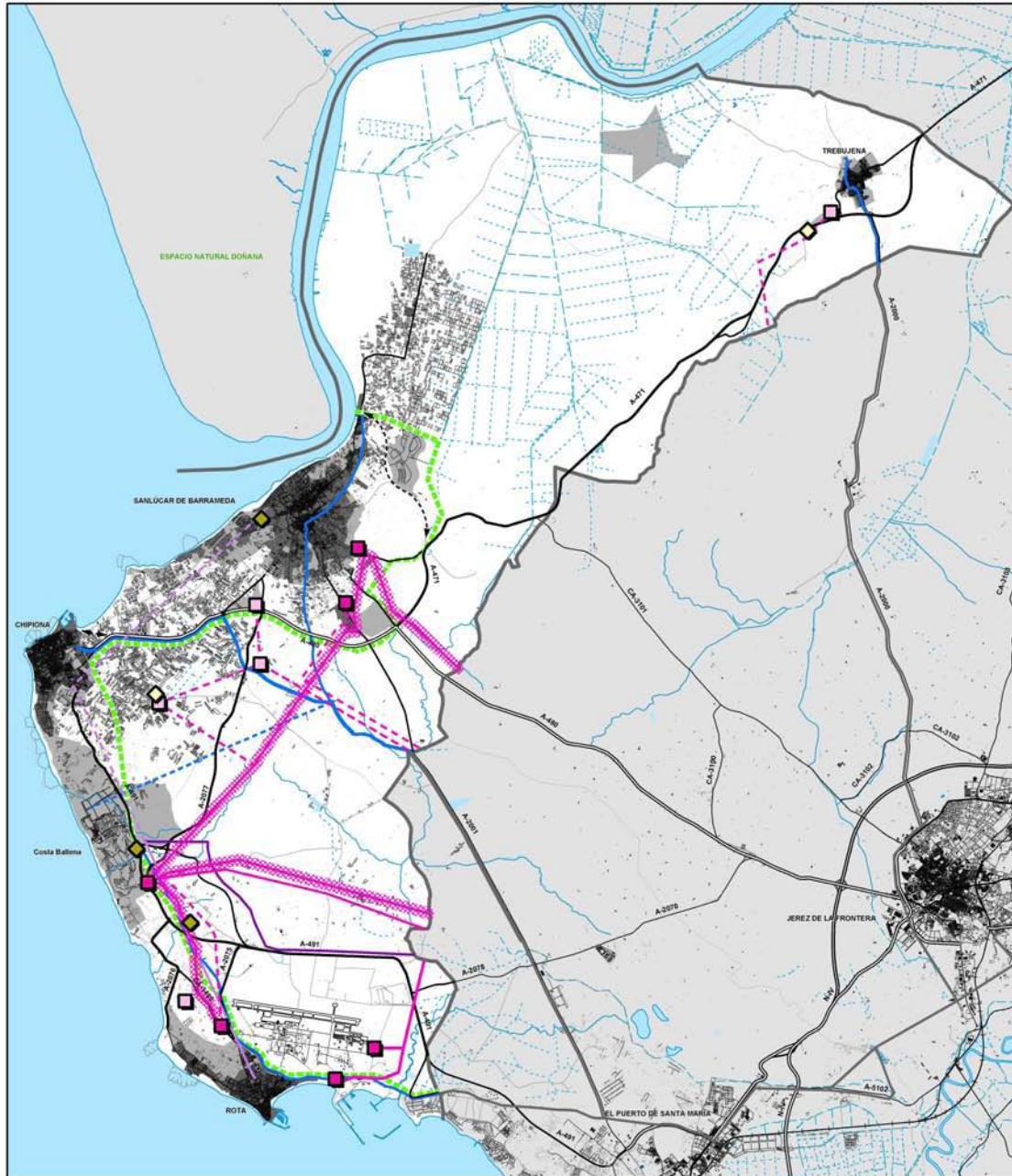
El Plan establece los ámbitos en que no se permite la instalación de los tendidos eléctricos aéreos de tensión igual o superior a 66 kV, para evitar su afección a los espacios de mayor valor ambiental y paisajístico, estableciendo la salvedad de su posible inserción en caso, de no existir alternativas, que deben ser, en todo caso, justificadas y siempre previo estudio de integración paisajística y mediante su trazado por las zonas que produzcan menor impacto.

Asimismo el Plan establece, con carácter de recomendación, la concentración de tendidos en los pasillos establecidos al efecto y las nuevas subestaciones de 66 kV previstas por la planificación sectorial, estando previsto el cierre del anillo Sanlúcar de Barrameda con Puerto de Santa María y la implantación del ramal a Trebujena.

La construcción de estas nuevas subestaciones tienen como objetivo atender el importante incremento de demanda previsto en la zona, que actualmente se suministra desde las transformaciones 220/66 kV de Cartuja y Puerto de Santa María, y dotar la red de distribución de una nueva alimentación en el extremo noroccidental de la provincia.

En lo que respecta al servicio de distribución de gas por tubería, el Plan establece las reservas de suelo para el desarrollo de la red de distribución.

En lo que respecta a las energías renovables, el Plan establece una zona, en la franja litoral, en la que se restringe la implantación de parques eólicos e instalaciones fotovoltaicas y de energía termosolar, excluyendo de esta restricción determinadas instalaciones, como los parques micro eólicos y mini eólicos o la repotenciación de los existentes, las instalaciones en cubiertas de edificios o las situadas en suelos industriales, así como las que tengan por objeto el abastecimiento a los suelos urbanos próximos.



INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y DEL CICLO DEL AGUA





Finalmente, el Plan establece la necesidad de estudio paisajístico para las instalaciones de energía termosolar y fotovoltaica instaladas sobre el suelo, a partir de 2.000 m<sup>2</sup>, para determinar y mitigar los posibles impactos de las nuevas instalaciones.

- *Infraestructuras de telecomunicaciones*

Respecto a las infraestructuras de telecomunicaciones el objetivo del Plan es garantizar la cobertura de servicios de acuerdo con las previsiones de crecimiento del ámbito, mejorar la calidad de las redes y fomentar el uso compartido en los espacios de mayor valor paisajístico.

A estos efectos, el Plan establece las medidas necesarias para asegurar las infraestructuras de telecomunicaciones en los nuevos desarrollos urbanos, señala las áreas en las que no se permiten, los condicionantes para su localización y las medidas para su integración paisajística.

- *Eliminación de residuos sólidos*

El esquema de organización de la gestión y tratamiento de los residuos sólidos urbanos contemplado en el Plan Provincial de Gestión de los Residuos Sólidos establece el marco general de ordenación, determinando el envío de los residuos sólidos urbanos a la planta de reciclado y compost de Las Calandrias (Jerez de la Frontera) para los residuos generados en la Costa Noroeste, existiendo una estación de transferencia en el término de Sanlúcar de Barrameda, que recibe los residuos de Sanlúcar y Chipiona, en tanto que Trebujena y Rota los conducen directamente a Jerez.

En cuanto a los residuos sólidos agrícolas, las zonas de cultivos intensivos generan un gran volumen de plásticos y residuos orgánicos. La evacuación de residuos precisa de unas áreas de concentración, donde los han de trasladar los agricultores desde su explotación, y una gestión de su aprovechamiento en reutilización para otros usos que haga viable su traslado a plantas de tratamiento industrial.

Las zonas de cultivos intensivos deben disponer de estaciones de transferencia para concentrar los residuos, empaquetarlos y almacenarlos antes de su envío a los centros de tratamiento de estos residuos, así como para los residuos orgánicos.

Fijadas las determinaciones de la gestión de los residuos por la planificación sectorial, las propuestas de este Plan consisten en establecer las determinaciones territoriales básicas para la localización de futuras instalaciones o el traslado de las existentes. A estos efectos, el Plan determina las áreas en las que no se permiten, por motivos paisajísticos o por peligro de contaminación, la localización de instalaciones de residuos, definiéndose las condiciones que deben reunir. Asimismo se establece la integración de la instalación del complejo ambiental de recogida, clasificación, recuperación y reciclaje de materiales y residuos en el Área de Oportunidad para actividades productivas.







# MEMORIA ECONÓMICA





## 1. MEMORIA GENERAL

La Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, establece en su artículo 12 que los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional deberán incluir una Memoria Económica, que contendrá una estimación de las acciones comprendidas por el plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.

La presente Memoria, de acuerdo con lo indicado, establece el conjunto de propuestas inversoras que realiza el Plan para el logro del modelo territorial pretendido. Las mismas tienen un carácter orientativo, por cuanto se valoran de acuerdo con unos módulos económicos contrastados por la experiencia, pero efectuados desde la escala del plan, sin conocer los imponderables que pueden surgir y que sólo se hace posible desde el proyecto específico. Son, por tanto, referencias de orden de magnitud que posteriormente se deberán pormenorizar y, por tanto, ajustar en los presupuestos de las administraciones concernidas. Por otra parte, en la Memoria no están valorados los costes de expropiación del suelo.

En todo caso, esta evaluación es un ejercicio necesario que tiene por objeto establecer la factibilidad de las propuestas del Plan, en el marco general presupuestario de las distintas administraciones y organismos y en los plazos de ejecución previstos.

Debe señalarse que las acciones propuestas son todas aquellas que comprometen a las distintas administraciones y organismos públicos, sin que en esta Memoria se incluyan las acciones previsibles que puedan desarrollarse por la iniciativa privada. Asimismo, se recogen, en algunos casos, las fases iniciales de determinadas acciones, cuyo resultado final depende de estas fases, como por ejemplo sucede con los estudios, de cuyos resultados se derivarán las propuestas de actuaciones en proyectos concretos. Serán las modificaciones del Plan las que actualicen esta Memoria Económica, de acuerdo con las decisiones que adopte la entidad para la gestión y ejecución del Plan que se determina en el artículo 9 de la Normativa.

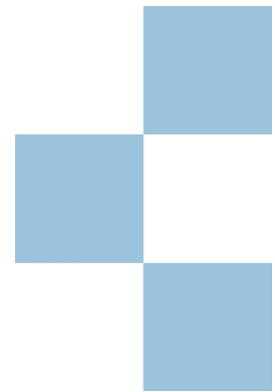
El Plan, por tanto, establece una programación deslizando, en la cual irán incorporándose nuevas actuaciones a medida que se desarrolle, y siempre en cumplimiento de los objetivos y determinaciones establecidos por el mismo.

El Plan establece las administraciones a las que corresponde la ejecución o el impulso de las acciones, y el hecho de estar incluidos en esta Memoria implica el compromiso de ejecución por parte de las mismas. La Memoria establece una distribución temporal, en cuanto al orden de prioridades, que trata de conciliar dos aspectos; por una parte, que las propuestas que se estiman esenciales para impulsar el Plan se sitúen en primer lugar, pero sin perder de vista que estas propuestas requieren en su mayoría la realización de estudios previos que exigen un periodo de ejecución, y, por otra parte, que debe evitarse que determinadas administraciones asuman en un corto periodo de tiempo inversiones que impliquen un muy elevado porcentaje de su volumen anual presupuestario, lo que supondría desatender otras necesidades.

Finalmente, la Memoria Económica implica compromisos, pero no determina cómo se definen estos compromisos. Las acciones que corresponden a más de una Administración exige la realización de convenios, acuerdos, protocolos de intenciones, etc., que esta Memoria no puede ni le corresponde determinar, pero que son la manera en que se materializan los acuerdos que afectan a dos o más administraciones o entre éstas y los particulares; por otro lado, el compromiso de realización está también sujeto a las dotaciones presupuestarias que en determinados casos se sitúan, incluso, al margen de la voluntad de las propias administraciones, como pueden ser las leyes de presupuesto anuales, cuya aprobación le corresponde a la instancia parlamentaria.

Será, en todo caso, el órgano de seguimiento del Plan el encargado de impulsar los proyectos previstos y, por tanto, en dicho marco se deberán promover los respectivos acuerdos y la coordinación interadministrativa para el desarrollo de las actuaciones definidas en esta Memoria Económica.

En lo que corresponde a la Administración Autonómica, como impulsora de este Plan, las propuestas de ella dependientes serán incorporadas en los anteproyectos de leyes de presupuesto para que el Parlamento de Andalucía los considere y, en su caso, apruebe.



## 2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES

Como se ha señalado, el establecimiento de prioridades requiere determinar la secuencia temporal, evaluar el coste económico de la acción, definir los entes financieros y tratar de que la posible concentración en el tiempo, en relación con otros proyectos dependientes de la misma Administración, no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias. Adicionalmente, es necesario determinar la distribución, entre los distintos organismos, de los costes de la acción, pero este aspecto queda fuera del alcance de esta Memoria ya que depende de los acuerdos que en su día se efectúen entre los mismos.

A efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerzan una función técnica precisa y que contemplen objetivos claramente definidos.

De acuerdo con los requerimientos antes señalados, la secuencia para el establecimiento de prioridades es la siguiente:

- Determinar los programas en que se agrupan las acciones definidas en la Memoria de ordenación.
- Evaluar el coste económico de las acciones.
- Definir los agentes responsables de la ejecución de cada acción.
- Distribuir las acciones por orden de prioridad.

En relación con el primer aspecto, determinadas acciones contribuyen a más de un objetivo de ordenación y su asignación encierra dificultades que, en este caso, se han solventado efectuando una agrupación en programas que considera el objetivo principal que las mismas tratan de conseguir.

La evaluación de costes, como ya se ha señalado, se ha realizado tomando los costes medios reales de distintas actuaciones de similares características al año 2006. A estos efectos, las administraciones y organismos públicos han suministrado costes unitarios medios que permiten obtener la evaluación considerada en esta Memoria.

Los agentes responsables son, lógicamente, las administraciones competentes en cada una de las materias en las que estas acciones se inscriben. En todo caso, en las ocasiones en que la práctica administrativa ha dado lugar a la cooperación entre administraciones para la realización de determinadas acciones, se ha seguido en esta Memoria la adscripción a estas administraciones.

Finalmente, la determinación de prioridades ha requerido considerar la siguiente secuencia:

- Determinar el grado de contribución de las acciones al modelo de ordenación territorial pretendido.
- La vinculación entre acciones.
- La distribución temporal equilibrada en el tiempo de la programación de inversiones por los agentes responsables.

De este modo, el primer nivel de prioridad será el de aquellas acciones que se caracterizan por su papel estratégico y sinérgico en la definición del modelo de ordenación del territorio. En este nivel se incluyen aquellas acciones cuya ejecución condiciona la posibilidad de poner en marcha otras acciones que tienen un papel estratégico. A este último efecto, las acciones pueden clasificarse en acciones vinculadas y acciones independientes.

Son acciones vinculadas aquellas cuya ejecución requiere el desarrollo previo de otras acciones incluidas en esta Memoria o de instrumentos de planeamiento y son indispensables para el desarrollo de ulteriores acciones. Así, la realización de una plataforma reservada sólo será factible si el estudio de viabilidad muestra su factibilidad; por ello, en esta Memoria no se incluye el coste de esta infraestructura. Son acciones independientes aquellas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen en su ejecución de otras acciones.

Tienen un segundo nivel de prioridad las acciones que sin ser básicas para la definición del modelo territorial coadyuvan a la conformación del modelo.

Por último, en un tercer nivel de prioridad se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores y que pueden ser desplazadas en el tiempo, ya que, o bien no inciden esencialmente en el modelo territorial propuesto, o bien en términos presupuestarios no se hace factible avanzar su programación.



### 3. EVALUACIÓN ECONÓMICA

Las acciones inversoras propuestas en este Plan deberán estar ejecutadas o encontrarse en proceso de ejecución en un plazo no superior a 15 años. Este plazo se subdivide, a efecto de priorización en la ejecución de las acciones, en tres períodos: acciones que se inician en los primeros cinco años, para el corto plazo; acciones que se inician entre los cinco y diez años, para el medio plazo, y después de los diez años, para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual dentro de cada período.

Como se ha señalado, debe tenerse en cuenta que no es posible evaluar todas las acciones propuestas, ya que algunas han de ser concretados en estudios o planes, que han de determinar de forma más precisa su contenido, de modo que en esta Memoria no se incluyen las acciones que dependen de estudios previos; por tanto, será en tales documentos donde se establezca el alcance concreto. De acuerdo con estos estudios, se evaluarán las acciones necesarias y se incorporarán, por el órgano de seguimiento, a la programación económica de este Plan.

La alteración de la programación económica ha de entenderse como ajuste del Plan, lo que, de acuerdo con la Normativa, no requiere su modificación; estas alteraciones junto con las actualizaciones que se puedan producir se incorporarán al Plan. En todo caso, los informes de seguimiento deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

| Programas                                       | Importe<br>(miles €) |
|---|----------------------|
| 1. Infraestructuras y servicios del transporte  | 115.616              |
| 2. Instalaciones náutico recreativas            | 96.500               |
| 3. Ciclo del agua                               | 55.814               |
| 4. Espacio turístico y recreativo               | 28.360               |
| 5. Recursos naturales, culturales y del paisaje | 4.205                |
| 6. Desarrollo logístico-industrial              | 5.900                |
| 7. Apoyo a la gestión                           | 400                  |
| <b>Total</b>                                    | <b>306.795</b>       |

El conjunto de las acciones contempla un coste global de 306,7 millones de euros a precios corrientes de 2010, de los que el programa de Infraestructuras y servicios del transporte representa el 37,72% del total, seguido por el programa de Instalaciones náutico-recreativas y el programa del ciclo del agua, con un volumen de inversiones en torno al 31,5% y 18,2%, respectivamente, del total. A continuación le sigue el programa del espacio turístico y recreativo con una inversión del

9,2%; y ya, con un menor porcentaje en la inversión, el programa de Recursos naturales, culturales y del paisaje y el programa de Desarrollo de suelo logístico-industrial. Las acciones contempladas en cada programa se presentan en el cuadro final.

La distribución temporal se distribuye como sigue: 74,2 millones de euros en el corto plazo (24,4%), 138,2 millones de euros en el medio plazo (45,1%) y 93,7 millones de euros en el largo plazo (30,6%). La propuesta de plataforma reservada se excluye de esta Memoria, por cuanto requerirá, como se ha señalado, un estudio informativo que precise mejor la estimación de costes.

| Programa  | Corto (€)     | Medio (€)      | Largo (€)     |
|---|---------------|----------------|---------------|
| 1. Infraestructuras y servicios del transporte  | 29.061        | 53.850         | 32.705        |
| 2. Instalaciones náutico recreativas            | 18.100        | 32.600         | 45.800        |
| 3. Ciclo del agua                               | 14.962        | 34.052         | 6.800         |
| 4. Espacio turístico y recreativo               | 8.850         | 13.480         | 6.030         |
| 5. Recursos naturales, culturales y del paisaje | 1.220         | 1.200          | 1.785         |
| 6. Desarrollo suelo logístico-industrial        | 2.500         | 2.950          | 450           |
| 7. Apoyo a la gestión                           | 200           | 100            | 100           |
| <b>Total</b>                                    | <b>74.893</b> | <b>138.232</b> | <b>93.670</b> |

| PROGRAMA  | ACCION  | Plazos |       |       | ORGANISMO RESPONSABLE                                       |
|---|---|--------|-------|-------|---|
|   |   | CORTO  | MEDIO | LARGO |   |
| <b>1. Infraestructuras y servicios del transporte</b> | Aumento capacidad de la A-491. Variante Pto Sta María-enlace con la A-2077.       |        | ***   | ***   | COPV  |
|   | Seguridad vial en la A-491, desde Chipiona a enlace con la A-2077                 | ***    |       |       | COPV  |
|   | Aumento de capacidad de la A-2078   |        | ***   | ***   | COPV  |
|   | Nuevo acceso al puerto de Chipiona  | ***    |       |       | COPV  |
|   | Acceso a Rota (A-2075)  |        | ***   | ***   | COPV  |
|   | Acceso al puerto de Bonanza   |        |       | ***   | COPV Ayto. de Sanlúcar de Barrameda y Diputación Provincial |
|   | Remodelación enlace A-480/A-471 (Sanlúcar)  | ***    |       |       | COPV  |
|   | Mejora y acondicionamiento del camino de los plásticos                            |        | ***   | ***   | CAP, Diputación Provincial y Ayto. de Sanlúcar de Barrameda |
|   | Mejora y acondicionamiento del acceso del camino de los plásticos a Monte Algaida |        | ***   |       | CAP, Diputación Provincial y Ayto. de Sanlúcar de Barrameda |
|   | Acondicionamiento y mejora de la seguridad vial de la CA-9007                     |        | ***   | ***   | Diputación Provincial                                       |
|   | Mejora y acondicionamiento del Camino de Jerez                                    |        | ***   | ***   | Diputación Provincial y Ayto. de Chipiona                   |
|   | Vías ciclistas de interés para el transporte                                      | ***    | ***   | ***   | COPV  |
|   | Apeadero de autobuses de Trebujena  |        |       | ***   | COPV y Ayto. de Trebujena                                   |
| Estudio de viabilidad plataforma reservada            | ***   |        |       | COPV  |   |
| <b>2. Instalaciones náutico-recreativas</b>           | Ampliación instalaciones portuarias Chipiona                                      | ***    | ***   | ***   | COPV  |
|   | Ampliación puerto de Bonanza  | ***    | ***   | ***   | COPV  |
|   | Ampliación Puerto de Rota y remodelación terminal marítima de pasajeros           | ***    | ***   | ***   | COPV  |
|   | Embarcaderos flotantes en el Guadalquivir   | ***    | ***   |       | MMAMRM, Ayto y Mancomu-                                     |





| PROGRAMA   | ACCION   | Plazos |       |       | ORGANISMO RESPONSABLE  |
|--|--|--------|-------|-------|--|
|  |  | CORTO  | MEDIO | LARGO |  |
|  |  |        |       |       | nidad Bajo Guadalquivir  |
| <b>3.Ciclo del agua</b>                              | Nuevos depósitos de El Agostado  | ***    |       |       | CMA  |
|  | Conducción abastecimiento El Agostado-Costa Ballena                                    |        | ***   |       | CMA  |
|  | Mejora capacidad regulación depósitos de Rota  |        | ***   |       | CMA y Ayto. de Rota  |
|  | Mejora capacidad regulación depósitos de Trebujena                                     |        |       | ***   | CMA y Ayto. de Trebujena   |
|  | Mejora capacidad regulación depósitos de Chipiona                                      |        | ***   |       | CMA y Ayto. de Chipiona  |
|  | Estudio de mejora de la capacidad de abastecimiento a Rota                             |        | ***   |       | CMA y Ayto. de Rota  |
|  | Estación depuradora de Chipiona y colectores   |        | ***   |       | CMA y Ayto. de Chipiona  |
|  | Estación depuradora de Trebujena   | ***    | ***   |       | CMA y Ayto. de Trebujena   |
|  | Nueva estación depuradora de Sanlúcar de Barrameda                                     |        | ***   | ***   | CMA y Ayto. de Sanlúcar de Barrameda                                     |
|  | Ampliación estación depuradora de Rota   |        | ***   |       | CMA y Ayto. de Rota  |
| <b>4.Espacio turístico y recreativo</b>              | Itinerario paisajístico Trebujena hasta carretera de los plásticos                     |        | ***   |       | MMAMRMM y Ayto. de Trebujena   |
|  | Vía Verde del corredor litoral   | ***    | ***   |       | MMAMRM, y Aytos de Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota                |
|  | Camino de las salinas  | ***    | ***   |       | MMAMRM   |
|  | Acondicionamiento Vías pecuarias   | ***    | ***   | ***   | CMA  |
|  | Carriles cicloturísticos   | ***    | ***   | ***   | CMA, COPV y Aytos  |
|  | Adecuaciones recreativas   | ***    | ***   |       | CMA  |
|  | Parque de la Dinamita  |        | ***   | ***   | Ayto. de Sanlúcar de Barrameda   |
|  | Parque Los Arriates  | ***    | ***   |       | Ayto. de Chipiona  |
|  | Parque Central   | ***    | ***   |       | Ayto. de Chipiona CMA y COPV   |
|  | Parque La Alcubilla  |        | ***   | ***   | Ayto. de Chipiona  |
|  | Parque Punta Candor  |        | ***   |       | Ayto. de Rota  |
|  | Reforestación arroyo Salado, vías pecuarias recreativas y carril bici colindante A-491 | ***    | ***   | ***   | CMA y Ayto. de Rota  |
|  | Instalaciones en la zona de interés territorial de Los Prados                          |        | ***   |       | CMA, Ayto. de Sanlúcar de Barrameda y Ayto. de Trebujena                 |
|  | Unidades de equipamiento de playa  | ***    | ***   |       | MMAMRM, CTCD, Aytos de Chipiona, Sanlúcar de Barrameda y Rota, MBG y MBC |
|  | Acondicionamiento accesos a las playas y aparcamientos                                 | ***    | ***   |       | MMAMRMM y Aytos de Chipiona, Sanlúcar de Barrameda y Rota                |
|  | Paseos marítimos, senderos, pasarelas, etc.  | ***    | ***   | ***   | MMAMRM y Aytos de Chipiona, Sanlúcar de Barrameda y Rota                 |
|  | Estudio viabilidad técnica pantanones entorno Desagüe de Magallanes (Trebujena)        | ***    |       |       | Ayto. de Trebujena y MBG   |
| <b>5.Recursos naturales culturales y del paisaje</b> | Regeneración de playas   | ***    | ***   | ***   | MMAMRM   |
|  | Estudio de regeneración de la marisma  | ***    |       |       | CAP, COPV y CMA  |
|  | Rehabilitación corrales de pesca   | ***    | ***   | ***   | MMAMRM, CTCD, CC y Ayto.s afectados                                      |

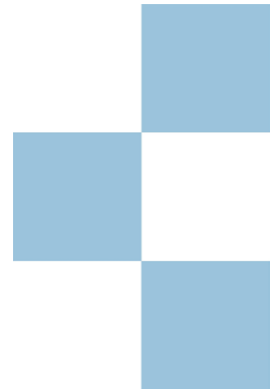
| PROGRAMA                                       | ACCION  | Plazos |       |       | ORGANISMO RESPONSABLE                 |
|--|---|--------|-------|-------|---------------------------------------|
|  |   | CORTO  | MEDIO | LARGO |                                       |
|  | Nuevo corral de pesca en La Grajuela  |        | ***   | ***   | MMAMRM, CTCD, CC y Ayto. de Chipiona  |
| <b>6.Desarrollo suelo logístico-industrial</b> | Centro de servicios al transporte   |        | ***   | ***   | Ayto. de Sanlúcar de Barrameda        |
|  | Área de Oportunidad para actividades productivas y de servicios al transporte | ***    | ***   |       | COPV y Ayto. de Sanlúcar de Barrameda |
| <b>7.Gestión del POT</b>                       | Gestión y desarrollo del POT  | ***    | ***   | ***   | COPV                                  |

CMA: Consejería de Medio Ambiente; COPV: Consejería de Obras Públicas y Vivienda; CAP: Consejería de Agricultura y Pesca; CTCD: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte; CC: Consejería de Cultura; MMAMRM: Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; MBG: Mancomunidad Bajo Guadalquivir; MBC: Mancomunidad Bahía de Cádiz



NORMATIVA





## INDICE

|   | <i>Pág.</i> |
|---|-------------|
| <b>TÍTULO PRELIMINAR</b>  | <b>105</b>  |
| Artículo 1. Naturaleza, finalidad y objetivos generales. (N)  | 105         |
| Artículo 2. Ámbito. (N)   | 105         |
| Artículo 3. Efectos y carácter de las determinaciones del Plan. (N)   | 105         |
| Artículo 4. Documentación del Plan. (N)   | 106         |
| Artículo 5. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)   | 107         |
| Artículo 6. Ajustes del Plan. (N)   | 107         |
| Artículo 7. Actualización del Plan. (N)   | 107         |
| Artículo 8. Seguimiento, desarrollo y ejecución del Plan. (N)   | 107         |
| Artículo 9. Programación de acciones. (D y R)   | 108         |
| <b>TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL.</b>  | <b>109</b>  |
| <b>CAPÍTULO PRIMERO. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.</b>  | <b>109</b>  |
| Artículo 10. Objetivos específicos para el sistema de asentamientos. (N)  | 109         |
| Artículo 11. Composición del sistema de asentamientos. (N)  | 109         |
| Artículo 12. Localización de equipamientos de carácter supramunicipal. (N y D)  | 109         |
| Artículo 13. Áreas de Oportunidad. (N y D)  | 110         |
| <b>CAPÍTULO SEGUNDO. AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS</b>  | <b>110</b>  |
| Artículo 14. Directrices para la ampliación del sistema de asentamientos. (D)   | 110         |
| Artículo 15. Edificaciones en suelo no urbanizable y planeamiento urbanístico. (D y R )   | 110         |
| Artículo 16. Áreas suburbanizadas con incidencia territorial (D)  | 111         |
| Artículo 17. Directrices al planeamiento urbanístico en relación con las viviendas y otras edificaciones construidas en suelo no urbanizable. (D) | 112         |
| <b>CAPÍTULO TERCERO. SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.</b>   | <b>113</b>  |
| Artículo 18. Objetivos específicos para el sistema de comunicaciones y transportes. (N)   | 113         |
| <i>Sección 1ª. Red viaria.</i>  | <i>113</i>  |
| Artículo 19. Niveles de red viaria y funciones de cada nivel. (N)   | 113         |
| Artículo 20. Articulación viaria con el exterior del ámbito del Plan. (N)   | 113         |
| Artículo 21. Red viaria interior. (N)   | 114         |
| Artículo 22. Actuaciones en la red viaria. (D)  | 114         |
| Artículo 23. Articulación urbana litoral. (D y R)   | 115         |
| Artículo 24. Inserción ambiental y paisajística del viario. (D)   | 115         |
| <i>Sección 2ª. Servicios e infraestructuras del transporte público.</i>   | <i>115</i>  |
| Artículo 25. Instalaciones de transporte público de viajeros por carretera. (D)   | 115         |
| Artículo 26. Transporte público en plataforma reservada. (N y D)  | 115         |
| Artículo 27. Infraestructuras de servicios al transporte de mercancías. (D)   | 116         |
| <b>CAPÍTULO CUARTO. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE INTERÉS COMARCAL.</b>   | <b>117</b>  |
| Artículo 28. Objetivos específicos y composición del sistema de espacios libres (N)   | 117         |
| Artículo 29. Sistema comarcal de espacios libres. (N, D y R)  | 117         |
| Artículo 30. Corredor litoral. (N, D y R)   | 118         |

|   |  |            |
|---|--|------------|
| Artículo 31.  | Accesibilidad al litoral y equipamientos de playas. (D y R)  | 118        |
| Artículo 32.  | Parques comarcales. (D)  | 119        |
| Artículo 33.  | Itinerarios recreativos. (D y R)   | 120        |
| Artículo 34.  | Uso recreativo en el Espacio Natural Doñana y en los Montes de Dominio Público.<br>(D)   | 121        |
| Artículo 35.  | Áreas de adecuación recreativa. (D y R)  | 121        |
| Artículo 36.  | Itinerario paisajístico. (D y R)   | 121        |
| <b>TITULO SEGUNDO. DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS.</b>  |  | <b>123</b> |
| Artículo 37.  | Objetivos específicos para la ordenación y compatibilización de usos. (N y D)  | 123        |
| <b>CAPÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES GENERALES SOBRE LOS USOS URBANOS</b>   |  | <b>123</b> |
| Artículo 38.  | Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D y R)   | 123        |
| Artículo 39.  | Determinaciones sobre el uso residencial. (D)  | 124        |
| Artículo 40.  | Determinaciones sobre los usos productivos industriales y logísticos. (D y R)  | 125        |
| Artículo 41.  | Determinaciones sobre los usos terciarios y turísticos. (D y R)  | 125        |
| <b>CAPÍTULO SEGUNDO. ÁREAS DE OPORTUNIDAD.</b>  |  | <b>126</b> |
| Artículo 42.  | Áreas de Oportunidad. (D)  | 126        |
| Artículo 43.  | Criterios para la ordenación de las áreas de oportunidad. (N y D)  | 126        |
| Artículo 44.  | Protección cautelar del suelo afecto a las áreas de oportunidad. (N)   | 127        |
| Artículo 45.  | Caducidad de las áreas de oportunidad. (N)   | 127        |
| <b>CAPÍTULO TERCERO. USOS PORTUARIOS E INSTALACIONES RECREATIVAS</b>  |  | <b>127</b> |
| Artículo 46.  | Instalaciones recreativo-turísticas de interés territorial. (N y D)  | 127        |
| Artículo 47.  | Usos portuarios. (D y R)   | 128        |
| <b>CAPÍTULO CUARTO. USOS AGRARIOS.</b>  |  | <b>129</b> |
| Artículo 48.  | Extensión de Monte Algaida. (D)  | 129        |
| Artículo 49.  | Hábitat rural diseminado. (D)  | 129        |
| Artículo 50.  | Zona Regable de la Costa Noroeste. (N y D)   | 129        |
| Artículo 51.  | Caminos rurales. (D y R)   | 130        |
| <b>TITULO TERCERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LOS RECURSOS NATURALES Y CULTURALES Y LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS</b> |  | <b>131</b> |
| Artículo 52.  | Objetivos específicos en relación con los recursos y riesgos. (N)  | 131        |
| <b>CAPÍTULO PRIMERO. ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN</b>   |  | <b>131</b> |
| Artículo 53.  | Zonas sometidas a régimen de protección. (N)   | 131        |
| <i>Sección 1ª. Zonas de Protección Ambiental</i>  |  | <i>131</i> |
| Artículo 54.  | Determinaciones para las zonas de protección ambiental. (N y D)  | 131        |
| <i>Sección 2ª. Zonas de Protección Territorial</i>  |  | <i>132</i> |
| Artículo 55.  | Determinaciones para las Zonas de Protección Territorial. (N)  | 132        |
| Artículo 56.  | Espacios de valor natural. (N y R)   | 132        |
| Artículo 57.  | Zonas de Interés Territorial. (N, D y R)   | 132        |
| Artículo 58.  | Hitos paisajísticos. (D)   | 133        |
| Artículo 59.  | La marisma a regenerar. (N y D)  | 133        |
| <b>CAPÍTULO SEGUNDO. RECURSOS CULTURALES</b>  |  | <b>134</b> |
| Artículo 60.  | Recursos culturales de interés territorial. (D y R)  | 134        |
| Artículo 61.  | Criterios para la determinación de las edificaciones y bienes inmuebles con valores expresivos de la identidad de la Costa Noroeste. (D) | 134        |
| Artículo 62.  | Valorización del patrimonio cultural. (D)  | 134        |
| Artículo 63.  | Convenio de colaboración. Rehabilitación de los corrales de pesca. (R)   | 135        |
| <b>CAPÍTULO TERCERO. RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS</b>   |  | <b>135</b> |
| Artículo 64.  | Prevención de riesgos naturales en las actuaciones de transformación de suelo. (D)   | 135        |
| Artículo 65.  | Taludes terraplenes y plataformas. (D)   | 135        |
| Artículo 66.  | Riesgos hídricos. (D y R)  | 135        |



|  |   |            |
|--|---|------------|
| Artículo 67.   | Zonas inundables. (D)   | 136        |
| Artículo 68.   | Erosión litoral. (D y R)  | 137        |
| Artículo 69.   | Actividades extractivas (N y R)   | 138        |
| <b>TITULO CUARTO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS</b>   |   | <b>139</b> |
| <b>CAPITULO PRIMERO. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS</b>                            |   | <b>139</b> |
| Artículo 70.   | Objetivos específicos para las infraestructuras básicas. (N)  | 139        |
| Artículo 71.   | Directrices para el desarrollo de las infraestructuras. (D)   | 139        |
| <b>CAPÍTULO SEGUNDO. INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA.</b>                |   | <b>139</b> |
| Artículo 72.   | Objetivos específicos en materia de infraestructuras del ciclo del agua. (N)  | 139        |
| Artículo 73.   | Determinaciones para el ciclo del agua. (D)   | 140        |
| Artículo 74.   | Red en alta de abastecimiento de agua. (D)  | 140        |
| Artículo 75.   | Infraestructuras de abastecimiento para uso no potable de instalaciones recreativo-turísticas de interés territorial. (N y D) | 140        |
| Artículo 76.   | Depuración de aguas residuales. (N, D y R)  | 140        |
| Artículo 77.   | Controles de calidad y sustitución de captaciones subterráneas. (R)   | 141        |
| <b>CAPITULO TERCERO. INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIÓN.</b> |   | <b>141</b> |
| Artículo 78.   | Objetivos específicos en relación con las infraestructuras energéticas y de telecomunicación. (N)                             | 141        |
| Artículo 79.   | Trazados de la red en alta de energía eléctrica y subestaciones. (D y R)  | 141        |
| Artículo 80.   | Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo. (D)  | 142        |
| Artículo 81.   | Energías renovables. (N y D)  | 142        |
| Artículo 82.   | Instalaciones de telecomunicación. (N, D y R)   | 143        |
| <b>CAPITULO CUARTO. RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS Y AGRÍCOLAS.</b>                |   | <b>144</b> |
| Artículo 83.   | Objetivos específicos en relación con los residuos. (N)   | 144        |
| Artículo 84.   | Instalaciones destinadas a la gestión de los residuos urbanos, inertes y agrícolas. (D y R)                                   | 144        |
| <b>ANEXO</b>   |   | <b>145</b> |







## TÍTULO PRELIMINAR

### Artículo 1. Naturaleza, finalidad y objetivos generales. (N)

1. El presente Plan tiene la naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en el artículo 5.1 apartado b) de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina el artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y el Decreto 92/2007, de 27 de marzo, por el que se acuerda la formulación del Plan.
2. De acuerdo con el artículo 10 de la Ley 1/1994, de Ordenación de Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Plan de Ordenación de Territorio tiene como finalidad establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito y es el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas, así como para las actividades de los particulares.
3. Son objetivos generales del Plan los establecidos en el Decreto 92/2007, por el que se acuerda su formulación:
  - a) Asegurar la integración territorial del Área de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz en el sistema de ciudades de Andalucía, desarrollar sus potencialidades territoriales y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito del Plan.
  - b) Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan con las determinaciones contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz
  - c) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
  - d) Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas.
  - e) Reforzar la articulación externa e interna del ámbito territorial del Área de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz, y la intermodalidad de los servicios de transportes, potenciando en especial el transporte público, en coherencia con el Plan Intermodal de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz cuya formulación fue acordada por Decreto 174/1995, de 11 de julio.
  - f) Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de las viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito territorial del Plan e identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal
  - g) Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial.
  - h) Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.
4. Los objetivos del Plan se desarrollarán tomando como referencia las determinaciones contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía que afecten a este ámbito de ordenación, en especial las referidas al litoral y a los ámbitos y redes de ciudades medias.

### Artículo 2. Ámbito. (N)

El ámbito territorial del Plan es el que establece el artículo 2 del Decreto 92/2007. Incluye los términos municipales completos de Chipiona, Rota, Sanlúcar de Barrameda y Trebujena.

### Artículo 3. Efectos y carácter de las determinaciones del Plan. (N)

1. Los planes urbanísticos, las actividades de planificación e intervención singular de las Administraciones y la actuación de los particulares se ajustarán al contenido del presente Plan, vinculándoles de acuerdo

con el carácter de sus determinaciones y, en su caso, mediante los procedimientos establecidos en el Título II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y en esta Normativa.

2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, las determinaciones de este Plan tendrán el carácter de Normas, Directrices y Recomendaciones. Las mismas aparecen indicadas respectivamente con una N, D o R en los artículos y apartados correspondientes de la Normativa.
  - a) Las determinaciones que tengan el carácter de Normas y regulen las edificaciones, infraestructuras, instalaciones, usos y actividades en suelos clasificados como urbanizables o no urbanizables serán de aplicación directa, sin necesidad de desarrollo posterior y vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares.
  - b) Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Los órganos de las Administraciones Públicas a los que corresponda su aplicación establecerán las medidas para la consecución de dichos fines.
  - c) Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo, dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del presente Plan.
3. Las Normas prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento general.
4. En cualquier caso, las determinaciones de este Plan, sea cual sea su carácter, estarán sometidas al ordenamiento jurídico vigente en el momento de su aplicación.

#### **Artículo 4. Documentación del Plan. (N)**

1. Los documentos que integran el Plan constituyen una unidad cuyas determinaciones se interpretarán y aplicarán procurando la coherencia entre sus contenidos y de conformidad con los objetivos, estrategias y criterios de ordenación.
2. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994, el Plan consta de los siguientes documentos: Memoria Informativa, Memoria de Ordenación, Memoria Económica, Normativa y Plano de Ordenación.
3. La Memoria Informativa, y los esquemas que la acompañan, establece el análisis y diagnóstico que fundamenta la propuesta del Plan. No tiene valor normativo.
4. La Memoria de Ordenación establece y desarrolla los objetivos generales y los elementos básicos para la organización y estructura del territorio. Es el instrumento para la interpretación del Plan en su conjunto, expresa el sentido de la ordenación, la justificación de la misma y la descripción de las propuestas, y opera supletoriamente para resolver los conflictos entre distintas determinaciones si resultaran para ello insuficientes las disposiciones de la Normativa. En las posibles discrepancias entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y el Plano de Ordenación, prevalecerá este último.
5. La Memoria Económica comprende el conjunto de actuaciones inversoras, las prioridades de actuación y la indicación de los órganos y agentes responsables de su ejecución. La valoración económica de las actuaciones es estimativa de los costes previstos. Las actuaciones tienen el carácter de Directriz.
6. La Normativa contiene el conjunto de determinaciones de ordenación territorial. En caso de discrepancia, prevalece sobre los restantes documentos del Plan. En las posibles discrepancias entre la Normativa, y los contenidos del Anexo, prevalece la Normativa, y en las posibles discrepancias entre los gráficos que acompañan los Anexos de la Normativa y el Plano de Ordenación, prevalecerá este último.
7. El Plano de Ordenación contiene los elementos y las zonas establecidas en la Normativa.



#### **Artículo 5. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)**

1. El presente Plan tendrá vigencia indefinida.
2. El Plan será revisado cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno, cuando lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía o cuando concurren circunstancias sobrevenidas que incidan sustancialmente en la ordenación y puedan alterar la consecución de los objetivos establecidos.
3. En todo caso, cuando transcurran 8 años desde la aprobación del Plan, el órgano responsable de su seguimiento emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión, de acuerdo con el grado de cumplimiento de sus previsiones.
4. El Plan será modificado cuando se considere necesario para el mejor cumplimiento de sus objetivos, siempre que no sea consecuencia de las determinaciones señaladas en el apartado 2 anterior.
5. No se consideran modificaciones del Plan los ajustes resultantes de su desarrollo y ejecución.

#### **Artículo 6. Ajustes del Plan. (N)**

1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa de las propuestas de este Plan en las escalas cartográficas de los instrumentos de planeamiento general, de los Proyectos de Actuación realizados con la correspondiente declaración de Interés Autonómico, o de los estudios informativos o anteproyectos aprobados para la ejecución de infraestructuras previstas en los mismos, así como la alteración en el plazo de ejecución de las actuaciones previstas en la Memoria Económica.
2. Los instrumentos de planeamiento general y los Proyectos de Actuación ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en este Plan de acuerdo a sus escalas cartográficas. La regularización de límites será posible siempre que el resultado no suponga una disminución o incremento de la superficie de la zona afectada en el municipio superior al 10% y el nuevo límite esté constituido por elementos físicos o territoriales reconocibles.
3. No se considerarán modificaciones del Plan los ajustes en la delimitación de zonas o en el trazado de las infraestructuras y aquellos otros que se efectúen como consecuencia del desarrollo y ejecución de sus previsiones.
4. Los ajustes efectuados se incorporarán en la actualización del Plan a que se hace referencia en el artículo siguiente.
5. La aprobación de los instrumentos de planeamiento general supondrá el ajuste del Plan.

#### **Artículo 7. Actualización del Plan. (N)**

1. Se entiende por actualización del Plan la refundición en un documento único y completo de sus determinaciones vigentes, así como de las modificaciones aprobadas y, en su caso, de los ajustes resultantes del desarrollo y ejecución del Plan.
2. Se procederá a la actualización del Plan cuando se considere necesario para la mejor comprensión de su contenido y, en todo caso, coincidiendo con el informe de seguimiento y evaluación a que se hace referencia en el artículo siguiente.
3. La actualización del Plan corresponderá al Titular de la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

#### **Artículo 8. Seguimiento, desarrollo y ejecución del Plan. (N)**

1. Corresponde a la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio la realización de las actividades relacionadas con el seguimiento del Plan.

2. Cada cinco años se realizará un informe de seguimiento y evaluación en el que se analizará el grado de cumplimiento de las determinaciones del Plan y se propondrá, en su caso, las medidas necesarias en el corto plazo para incentivar el cumplimiento de sus objetivos.
3. En el informe de seguimiento y evaluación se integrarán los indicadores previstos en la Memoria Ambiental.

**Artículo 9. Programación de acciones. (D y R)**

1. Las acciones que en desarrollo de este Plan corresponda llevar a cabo por los órganos de la Administración Autónoma serán incorporadas a sus respectivos programas de inversiones con el orden de prioridad establecidos para las mismas. (D)
2. Las Administraciones y organismos públicos de los que dependan las acciones previstas en la Memoria Económica deberán dar cuenta al órgano de seguimiento del Plan de los plazos de ejecución de las inversiones, a fin de la más correcta programación y seguimiento de las mismas. (D)
3. El órgano de seguimiento del Plan podrá proponer la actualización y la alteración del ritmo de inversiones previstas en la Memoria Económica a fin de adecuarlo al desarrollo territorial y urbanístico del ámbito. Esta actualización y alteración no se considerará modificación del Plan sino ajuste de las previsiones inversoras. (R)



## **TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL.**

### **CAPÍTULO PRIMERO. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.**

#### **Artículo 10. Objetivos específicos para el sistema de asentamientos. (N)**

Son objetivos para el sistema de asentamientos de la Costa Noroeste los siguientes:

- a) Potenciar la articulación de la Costa Noroeste con la Bahía de Cádiz y Jerez de la Frontera y reforzar las relaciones funcionales entre los núcleos y su organización en red.
- b) Mejorar los niveles de las dotaciones de servicios y equipamientos básicos, garantizar un acceso equitativo a los mismos, y fomentar el funcionamiento mancomunado de los equipamientos supramunicipales, la organización unitaria de la oferta y la complementariedad entre las instalaciones.
- c) Fomentar la ciudad compacta conforme a los modelos de ciudad mediterránea tradicional, funcional y económicamente diversificada, consolidar las ciudades existentes y evitar procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo, así como la creación de nuevos núcleos de población o actividad fuera de los ámbitos destinados para ello en el planeamiento urbanístico y en el presente Plan.

#### **Artículo 11. Composición del sistema de asentamientos. (N)**

1. El sistema de asentamientos del ámbito está compuesto por los suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se encuentren aprobados definitivamente a la entrada en vigor del Plan, y por los nuevos suelos que, con esta clasificación se incorporen por el planeamiento urbanístico en conformidad con las previsiones del presente Plan.
2. Las áreas de oportunidad que se indican en el Plano de Ordenación, cuyos suelos no estén aún clasificados como urbanizables, se integrarán en el sistema de asentamientos una vez se produzca su incorporación al proceso urbanístico.
3. La delimitación del suelo urbanizable reflejada en la cartografía del Plan tiene un carácter meramente informativo del estado de planeamiento vigente en el momento de la redacción del presente Plan.

#### **Artículo 12. Localización de equipamientos de carácter supramunicipal. (N y D)**

1. Son equipamientos de carácter supramunicipal para este Plan los que tienen un carácter singular o acogen servicios de utilización cotidiana o periódica por la población de más de un municipio. (D)
2. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios deberán prever reservas de suelos para la implantación de equipamientos de carácter supramunicipal, públicos o privados, que sirvan para cualificar la oferta turística y mejorar la oferta general de dotaciones y servicios del ámbito y procurarán su localización próxima entre sí. (D)
3. Las dotaciones de equipamientos y servicios gestionados por la Administración pública a localizar en las ciudades medias se ubicarán preferentemente en Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota. Las dotaciones de equipamientos y servicios gestionados por la Administración pública a localizar en los núcleos rurales, o de frecuentación no generalizada a toda la población podrán ubicarse en Trebujena. (D)
4. Las actuaciones de iniciativa pública para la ubicación de equipamientos supramunicipales podrán ser declaradas de Interés Autonómico, conforme a los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994 de 11 de enero, en cuyo caso se incorporarán automáticamente al planeamiento urbanístico municipal. (D)

5. La localización de las dotaciones se efectuará por cada una de las entidades y organismos públicos competentes en aquellos núcleos de los citados en el apartado 3 que mejor cumplan los criterios de eficacia en sus prestaciones y proporcionen la mejor accesibilidad territorial al conjunto de los habitantes del ámbito a los que se prevé servir. Para su ubicación se tendrán en cuenta los siguientes criterios (D):
  - a) Complementariedad con las dotaciones de carácter supramunicipal ya existentes en cada cabecera municipal, especialmente en el caso de necesidad de grandes inversiones.
  - b) Facilidad de acceso para los grupos de población afectados en cada caso.
  - c) Atención a las dificultades de articulación de Trebujena con el resto del ámbito.
  - d) Preferencia a emplazamientos con fácil acceso desde la red de transporte público interurbano.
  - e) Reparto equilibrado de usos dotacionales, en función de su naturaleza, entre los municipios.
6. En las previsiones respecto a la oferta de equipamientos, se tendrá en cuenta los incrementos de la demanda derivados de la afluencia de veraneantes y turistas. (D)
7. Las superficies de las nuevas reservas de suelo para equipamientos supramunicipales de carácter público no computarán a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. (N)

#### **Artículo 13. Áreas de Oportunidad. (N y D)**

1. Las áreas de oportunidad propuestas en este Plan y que se indican en el Plano de Ordenación, se integrarán en el sistema de asentamientos una vez se produzca su incorporación al proceso urbanístico. (D)
2. La localización propuesta por el presente Plan para las áreas de oportunidad tiene carácter vinculante, debiendo el planeamiento urbanístico delimitar con precisión el suelo afectado a cada área. (D)
3. La clasificación como urbanizable de los suelos incluidos en las áreas de oportunidad no computará a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. (N)

### **CAPÍTULO SEGUNDO. AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS**

#### **Artículo 14. Directrices para la ampliación del sistema de asentamientos. (D)**

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general evitarán la formación de nuevos núcleos de población mediante la localización de los nuevos desarrollos urbanísticos residenciales colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes.
2. El planeamiento urbanístico general deberá garantizar que el desarrollo de los suelos urbanizables se efectúe de manera acorde con la disponibilidad de las infraestructuras y dotaciones y justificará expresamente la disponibilidad de recursos hídricos, de infraestructuras de telecomunicaciones y la viabilidad energética para el crecimiento previsto mediante los respectivos informes de la administración pública competente y las empresas suministradoras.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general asegurarán la conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los núcleos urbanos, procurarán que en el tratamiento de los bordes periurbanos se establezcan límites claros entre zonas urbanas y rurales, y garantizarán la preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos.

#### **Artículo 15. Edificaciones en suelo no urbanizable y planeamiento urbanístico. (D y R )**

1. Los municipios de Chipiona, Rota y Sanlúcar de Barrameda, mediante revisión de su planeamiento y en relación con las edificaciones existentes en suelo no urbanizable abordarán los siguientes aspectos(D):



- a) Elaboración de un diagnóstico en el que se establezcan los ámbitos en los que exista una mayor densidad de edificaciones ubicadas en suelo no urbanizable, que, por su continuidad y conexión con la ciudad existente o por sus características urbanísticas, sociales y económicas, puedan integrarse en el modelo de crecimiento del municipio. Así mismo, identificará aquellos ámbitos que no puedan ser regularizados por ubicarse en suelos de especial protección por legislación específica o por el presente Plan, por estar sometidas a riesgos naturales de difícil o imposible eliminación, o porque resulte inviable el acceso a las infraestructuras básicas desde el punto de vista económico, técnico o ambiental.
  - b) Para cada uno de los ámbitos delimitados se elaborará la siguiente información:
    - Origen, antigüedad y nº de habitantes permanentes.
    - Densidad media, tamaño medio de parcela y techo global de cada parcelación o ámbito.
    - Tipología de las viviendas y grado de consolidación de las mismas
    - Grado de urbanización, disponibilidad de recursos (agua y energía) y posibles afecciones ambientales.
    - Identidad social del ámbito y límites físicos reconocibles.
    - Cartografía en la que se representen las edificaciones existentes, especificando los asentamientos y las parcelaciones en los que predomine el uso residencial permanente o el uso estacional/ocasional, y los ámbitos en los que existe vinculación con la explotación agraria en los predios propios o inmediatos, o en los que ha existido en su origen.
  - c) Justificación de los ámbitos cuya integración en el modelo urbano es prioritaria y posible en el horizonte del Plan General de Ordenación Urbanística, por reunir las condiciones para su incorporación al proceso urbanístico, valorando las necesidades que en cada caso se precisen para cumplir las exigencias dotacionales previstas en la legislación urbanística.
  - d) Estimación de los costes de la regularización, incluidos el acceso a las infraestructuras, la urbanización y la dotación de los servicios.
  - e) Programa de viabilidad para el desarrollo y gestión de los ámbitos delimitados prioritarios, teniendo en cuenta en cada caso el nivel de consolidación, los recursos económicos de los propietarios, y todas las variables que pueden incidir, complejizar y viabilizar la intervención sin que ello suponga coste para las administraciones públicas.
2. A efectos de su estudio, se recomienda a los Ayuntamientos de Chipiona, Rota y Sanlúcar de Barrameda elaborar, para el conjunto del término municipal, un inventario integrado por fichas individualizadas de las edificaciones existentes ubicadas en los ámbitos señalados en el apartado anterior, que contendrá al menos la siguiente información. (R)
- Localización de la edificación (coordenadas UTM, plano catastral y fotografía)
  - Origen, antigüedad y uso (año de construcción, parcelación rural o urbanística, uso residencial, turístico, industrial, rotacional,.....).
  - Estado de la edificación existente. (superficie, consolidación, construcciones anejas, infraestructuras, y acceso)
  - Situación de la ocupación (nº de habitantes, uso permanente, estacional u ocasional, )
  - Situación administrativa y jurídica (licencia, autorizaciones, declaración de interés público, proyecto de actuación, expediente disciplinario y/o procedimiento penales.)

#### **Artículo 16. Áreas suburbanizadas con incidencia territorial (D)**

1. Se consideran Áreas suburbanizadas con incidencia territorial, las zonas que concentran edificaciones ubicadas en suelo no urbanizable identificadas en el Plano de Ordenación que por su posición e incompatibilidad con el modelo territorial del Plan, deben ser objeto de especial atención por el planeamiento, al objeto de su reordenación o eliminación, a fin de minimizar su impacto ambiental o paisajístico.
2. El planeamiento general considerará a las Áreas suburbanizadas con incidencia territorial ámbitos prioritarios a los efectos del apartado 1.c) del artículo anterior.

**Artículo 17. Directrices al planeamiento urbanístico en relación con las viviendas y otras edificaciones construidas en suelo no urbanizable. (D)**

1. A efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites al crecimiento urbano, en las áreas suburbanizadas de interés territorial no computarán, sea cual sea la categoría en que se incluyan: los suelos incluidos en las mismas que se incorporen al proceso urbanístico; la población correspondiente a las viviendas edificadas existentes en dichos áreas, y la población correspondiente a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, ya sea en la misma área o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan.
2. Los ámbitos prioritarios a que se hace referencia en el Artículo 15 se podrán incorporar al proceso urbanístico atribuyéndole el planeamiento general algunas de las siguientes categorías:

- a) La clasificación de suelo urbano no consolidado cuando las edificaciones existentes alcance el grado de consolidación establecido en el artículo 45.1 b) de la LOUA y, complementariamente, cuenten con capacidad de conexión a los servicios urbanísticos básicos existentes o en ejecución en el marco temporal previsto en el propio planeamiento.

Cuando, excepcionalmente, se trate de núcleos de población no contiguos con los suelos urbanos o urbanizables previstos en el planeamiento, su clasificación como suelo urbano no consolidado, además de las condiciones establecidas en el párrafo anterior, estará condicionada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Conexión al sistema viario definido en este Plan.
- Disponibilidad de infraestructuras urbanas de agua, saneamiento y energía.
- Dotación de suelo para equipamientos y servicios públicos acordes a la potencial población del ámbito.
- Constitución de las correspondientes Entidades Urbanísticas de Conservación.
- Los demás requisitos de usos complementarios y compatibles que permitan la conformación de un núcleo autónomo e independiente del núcleo principal.
- Medidas para limitar su expansión estableciendo, en su caso, una corona de suelo no urbanizable de especial protección.

No computarán a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano, la población correspondiente a las viviendas edificadas ya existentes en dichos ámbitos ni la correspondiente a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública ya sea en el mismo ámbito o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan.

- b) La clasificación de suelo urbanizable con delimitación sectorial (ordenado o sectorizado) cuando las edificaciones existentes, pese a no alcanzar la intensidad requerida en el artículo 45.1 b) de la LOUA, representen al menos el cuarenta por ciento del total de viviendas posibilitadas en el ámbito delimitado como sector.

Del ámbito delimitado se deducirá a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano, la superficie correspondiente a las parcelas de las edificaciones existentes, la población correspondiente a las viviendas edificadas existentes en dichos ámbitos, y los correspondientes a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, ya sea en el mismo ámbito o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan.

- c) La clasificación de suelo urbanizable con delimitación sectorial (ordenado o sectorizado) cuando las edificaciones existentes no representen el 40%, en cuyo caso no computarán a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano los habitantes correspondientes a las viviendas edificadas existentes en el ámbito, y los correspondientes a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, ya sea en el mismo ámbito o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan; en todo caso, computará la totalidad del suelo clasificado.





3. En los ámbitos que se incorporen al proceso urbanístico, los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán prever los plazos de programación que aseguren que la ejecución se inicia en el primer cuatrienio del plan, disponiendo las formas de gestión pública que garanticen el cumplimiento efectivo de los deberes urbanísticos exigidos por la legislación en función de cada categoría de suelo, y los convenios de gestión que garanticen que los costes no implican gastos extraordinarios para las administraciones implicadas. A tal efecto, de forma previa a la aprobación del planeamiento urbanístico, deberán haber quedado garantizados o avalados económicamente los costes de ejecución de la actuación urbanizadora que precise.

## **CAPITULO TERCERO. SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.**

### **Artículo 18. Objetivos específicos para el sistema de comunicaciones y transportes. (N)**

1. Son objetivos del sistema de comunicaciones y transportes los siguientes:
  - a) Mejorar la articulación viaria de la Costa Noroeste con el exterior del ámbito, reforzando la capacidad de los itinerarios existentes.
  - b) Propiciar la mejora de las comunicaciones entre los núcleos y la movilidad territorial de los habitantes del ámbito.
  - c) Mejorar los accesos a las cabeceras municipales así como al sistema portuario.
  - d) Mejorar la conexión interna y exterior de la Costa Noroeste, mediante transporte público interurbano.
  - e) Contribuir a la mejora de la funcionalidad de las actividades logísticas y del transporte de mercancías.
  - f) Favorecer la implantación de plataformas reservadas en la red viaria y el transporte no motorizado.
2. La red viaria se completa con la red de transporte no motorizado que se indica en el apartado 2 del Artículo 33.

### **Sección 1ª. Red viaria.**

### **Artículo 19. Niveles de red viaria y funciones de cada nivel. (N)**

1. La red viaria del ámbito se clasifica en dos niveles:
  - a) El Nivel I corresponde a los principales accesos externos y a la red que conecta los núcleos de Trebujena, Sanlúcar de Barrameda, Chipiona, Costa Ballena, y Rota.
  - b) El Nivel II está constituido por los accesos exteriores secundarios, ejes de relación secundaria de los núcleos urbanos y ejes de relación rural.
2. Los tramos de red pertenecientes a cada nivel se indican en el Plano de Ordenación.

### **Artículo 20. Articulación viaria con el exterior del ámbito del Plan. (N)**

1. Los principales accesos exteriores pertenecientes a la red de Nivel I son los siguientes:
  - a) Itinerario A-471, acceso Norte, cuya función consiste en la conexión del ámbito con la campiña y con las aglomeraciones urbanas de Huelva y Sevilla. Este eje viario cumple asimismo funciones de articulación interna.
  - b) Itinerario A-480, acceso Este, cuya función consiste en la conexión del ámbito con Jerez de la Frontera y la N-IV dirección Sevilla. Este eje viario cumple asimismo funciones de articulación interna.
  - c) Itinerario A-491, acceso Sur, cuya función consiste en la conexión del ámbito con Bahía de Cádiz, Jerez de la Frontera sur, autopista A-4 y Bahía de Algeciras. Este eje viario cumple asimismo funciones de articulación interna.
2. Los accesos exteriores secundarios pertenecientes a la red de Nivel II son los siguientes:

- a) Itinerario A-2000, Trebujena-Jerez de la Frontera.
- b) Itinerario A-2001 Sanlúcar de Barrameda-El Puerto de Santa María.
- c) Itinerario A-2078, cuya función es conectar el Sur del ámbito con Jerez.
- d) Itinerario CA-603 Rota-El Puerto de Santa María; desde el límite del ámbito hasta su intersección con el acceso Sur.

#### **Artículo 21. Red viaria interior. (N)**

1. La red viaria interior de Nivel I se constituye con los siguientes viarios:
  - a) Itinerario A-2075, de Rota a la intersección con la A-491.
  - b) Itinerario A-2076, de Rota por Punta Candor a la intersección con la A-491.
  - c) Itinerario A-2077 (Camino de Munive) desde la A-491 a la intersección con la A-480.
2. La red viaria interior de Nivel II se constituye con los siguientes ejes viarios:
  - a) Itinerario CA-3400, de Rota hasta la intersección con la A-2076.
  - b) Itinerario Bonanza – Monte Algaida.
  - c) Itinerario CA-9007, de camino de Munive a la A-491.
  - d) Nuevo itinerario desde el puerto de Bonanza a la A-471.
  - e) Nuevo itinerario del puerto de Chipiona a la A-480.

#### **Artículo 22. Actuaciones en la red viaria. (D)**

1. Se efectuará el aumento de capacidad de los siguientes viarios:
  - a) A-491 entre el Puerto de Santa María y el enlace con la A-2077. El proyecto contemplará la viabilidad de un enlace con el camino del Bercial.
  - b) A-2078 entre el enlace con la A-2001 y la A-491.
2. Se incluirán como nuevos viarios:
  - a) Nuevo acceso al puerto de Chipiona desde la A-480.
  - b) Nuevo trazado de acceso a Bonanza.
3. Se efectuará la mejora del acondicionamiento o remodelación de los siguientes viarios:
  - a) Mejora del acceso a Rota en la A-2075.
  - b) Remodelación del enlace A-480/A-471.
4. Se efectuarán obras de seguridad vial en los siguientes viarios:
  - a) CA-9007.
  - b) A-491, entre el enlace con la A-2077 y Chipiona.
5. En los estudios de tráfico previstos en el artículo 10.1.B. b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, se deberán obtener los datos de intensidad y las previsiones de tráfico en función del modelo propuesto, señalar los itinerarios que deben contar con plataformas reservadas para el transporte público, y definir la capacidad de estacionamiento y las necesidades generadas por las previsiones de nuevo crecimiento. Asimismo, deberán especificar aquellos sectores cuyo desarrollo estén condicionados o vinculados a la construcción o ampliación de la capacidad de las infraestructuras de movilidad.



### **Artículo 23. Articulación urbana litoral. (D y R)**

1. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios de Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota deberán garantizar que los trazados de los sistemas generales viarios estén interconectados en las franjas donde existan suelos urbanos colindantes entre municipios. (D)
2. A los efectos del apartado anterior, se recomienda la consulta previa entre municipios colindantes en las distintas fases de redacción de los instrumentos de planeamiento urbanístico general, a fin de coordinar las propuestas de trazado y características técnicas del sistema general viario en la zona de La Reyerta, entre Chipiona y Sanlúcar de Barrameda, y en los Majadales y Torrebrea, entre Chipiona y Rota. Los resultados del proceso de consulta deberán figurar en la memoria de estos instrumentos de planeamiento. (R)
3. Se recomienda un nuevo viario urbano entre la A-480 y la A-491 en Chipiona, que mejore la interconexión entre ambos itinerarios y los tiempos de recorrido. El viario debe definirse por el planeamiento urbanístico y ejecutarse en los mismos plazos que éste establezca para el desarrollo de los suelos que requieran sus servicios. (R)
4. Los instrumentos de planeamiento general de Chipiona y Sanlúcar de Barrameda contemplarán la creación de viarios urbanos que den continuidad a los nuevos accesos que se indica en el apartado 2 del artículo anterior. Las condiciones de diseño del viario deberá considerar la incidencia derivada del tráfico vinculado a las actividades portuarias. (D)

### **Artículo 24. Inserción ambiental y paisajística del viario. (D)**

1. Al objeto de minimizar el impacto de los nuevos trazados viarios, éstos se insertarán en el paisaje siguiendo en lo posible la forma del relieve y limitando su anchura total de calzada y taludes a la mínima imprescindible con la funcionalidad prevista para los mismos, cuidando expresamente la obligación de vegetación autóctona en taludes con sus correspondientes controles de drenaje y erosión.
2. A fin de evitar la fragmentación del territorio los nuevos trazados viarios establecerán las medidas necesarias que faciliten el tránsito de la fauna.
3. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados serán proyectados de manera que se minimice la contaminación acústica y se evite o reduzca al mínimo la necesidad de barreras antirruidos. En caso de que sean necesarias, éstas serán pantallas vegetales o bien de tierra u otros materiales que puedan ser cubiertos de vegetación.

### **Sección 2ª. Servicios e infraestructuras del transporte público.**

#### **Artículo 25. Instalaciones de transporte público de viajeros por carretera. (D)**

1. El núcleo de Trebujena contará con apeadero de autobuses adecuado a la demanda de la población. El instrumento de planeamiento general preverá suelo para esta instalación.
2. Las paradas deberán contar, al menos, con marquesinas adecuadas para el refugio de viajeros.
3. En las actuaciones que tengan por objeto la mejora de las infraestructuras viarias se preverá, en su caso y de acuerdo con el organismo competente en materia de transporte, espacios colindantes a los arcenes para la localización de paradas con el fin de no impedir la fluidez del tráfico y mejorar la seguridad de acceso de los viajeros al transporte público.

#### **Artículo 26. Transporte público en plataforma reservada. (N y D)**

1. Por la Administración competente se efectuará un estudio de viabilidad para la implementación de un sistema de transporte público en plataforma reservada en el ámbito, en el que se deberá prever la conexión con la Bahía de Cádiz, a través de El Puerto de Santa María, de los núcleos de Rota, Chipiona y

Sanlúcar de Barrameda y asimismo, deberá examinar la viabilidad del itinerario desde Sanlúcar de Barrameda a Jerez de la Frontera. El estudio deberá considerar, además del trazado de la vía verde protegida cautelarmente, otras opciones de trazado que se puedan plantear en función de las previsiones de desarrollo del sistema de asentamientos, especialmente en el municipio de Rota. (D)

2. A efectos de su posible utilización para transporte público en plataforma reservada se destina a vía verde peatonal y cicloturística y se protege cautelarmente el itinerario que se identifica en el Plano de Ordenación. (N)
3. En los tramos viarios de gran capacidad existentes o previstos en el presente Plan y en los que se incorporen por la planificación sectorial en el futuro, así como en los enlaces que afecten a dichos viarios, sin perjuicio de la servidumbres legales que le sean de aplicación, se establecen zonas de cautelas conformadas por (D):
  - a) En el viario de gran capacidad, por dos bandas laterales de 300 metros de anchura a ambos lados de la carretera, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima.
  - b) En los enlaces, por el espacio comprendido en un círculo de un kilómetro de diámetro, con centro en el punto de intersección de los ejes que concluyen en el enlace.
4. En las zonas de cautela de las vías de gran capacidad, cualquier actuación urbanística cuya finalidad sea distinta del servicio directo a la carretera, deberá aportar un Estudio de tráfico en el que se garantice que se mantiene la funcionalidad del viario, se permita la implantación de plataforma reservada de transporte público, se analice la situación del tráfico en un horizonte de 5 y 10 años, y se establezcan propuestas tanto para el transporte motorizado como, en su caso, para el acceso peatonal o en transporte no motorizado. (D)
5. La aprobación por el órgano competente del correspondiente Estudio Informativo o anteproyecto de trazado correspondiente a los viarios de gran capacidad A-491 y A-2078 vinculará a los planeamientos urbanísticos de los municipios de Chipiona y Rota, que deberán establecer las correspondientes reservas de los suelos afectados, cualquiera que sea su clasificación o calificación. En las zonas urbanas consolidadas donde no sea posible la ampliación de calzada, la plataforma será compartida y se determinarán las condiciones de diseño del viario. (D)
6. Hasta tanto no se determine la viabilidad y trazado de la vía verde para plataforma reservada para el transporte público, no estarán permitidas en el itinerario a que se hace referencia en el apartado 2 de este artículo ningún tipo de infraestructuras, edificaciones e instalaciones, excepto aquellos elementos, de carácter no permanente o fácilmente desmontables, que sirvan de soporte y apoyo para el uso recreativo y las infraestructuras viarias que prevean incluir transporte público en plataforma reservada. (D)

#### **Artículo 27. Infraestructuras de servicios al transporte de mercancías. (D)**

1. A efectos de concentrar el aparcamiento de vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías generadas por las actividades productivas, principalmente agrarias y pesqueras, y dotar de servicios de acogida a tripulaciones y vehículos pesados, el planeamiento urbanístico del municipio de Sanlúcar de Barrameda establecerá una reserva de uso para la ubicación de un centro de servicios al transporte de mercancías de interés local en el área de oportunidad para actividades productivas que se indica en el Artículo 42.
2. El centro de servicios transporte de mercancías deberá contar, como mínimo, con un área de estacionamiento y servicios al vehículo; área de servicio a las tripulaciones y empresas, y un centro de almacenamiento y fraccionamiento de mercancías. Asimismo, podrá contar con uso hotelero y comercial.



## CAPÍTULO CUARTO. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE INTERÉS COMARCAL.

### Artículo 28. Objetivos específicos y composición del sistema de espacios libres (N)

En relación con los espacios libres son objetivos del Plan los siguientes (N):

- a) Contribuir a una mejor estructuración física del litoral y de los entornos de núcleos urbanos, y satisfacer la demanda de espacios para ocio y recreo de la población.
- b) Salvaguardar los espacios forestales existentes en el ámbito y propiciar su uso recreativo.
- c) Poner en valor la red de vías pecuarias y potenciar su uso para el disfrute de la naturaleza.
- d) Potenciar el uso recreativo del Guadalquivir y los espacios marismeníos.
- e) Fomentar el uso recreativo de las playas, mediante la mejora de los accesos y la dotación de equipamientos y servicios.

### Artículo 29. Sistema comarcal de espacios libres. (N, D y R)

1. Constituye la red de espacios libres de la Costa Noroeste, los que se indican a continuación y se delimitan en el Plano de Ordenación (N):
  - a) El corredor litoral.
  - b) Los parques comarcales.
  - c) Los itinerarios recreativos.
  - d) Los montes de dominio público.
  - e) Las áreas de adecuación recreativa.
  - f) El itinerario paisajístico.
2. Forman también parte de la red de espacios libres de la Costa Noroeste las zonas de uso público del Espacio Natural Doñana, establecidas por su correspondiente instrumento de planificación y que se regirán por sus respectivas normas y plan de ordenación y gestión. (D)
3. Formarán parte de la red de espacios libres las vías pecuarias que se adecuen para el uso recreativo, las cuales deberán forestarse en sus márgenes. (D)
4. Se recomienda que los nuevos itinerarios que se proyecten por las administraciones competentes estén conectados a la red de itinerarios recreativos y al viario paisajístico propuesto por este Plan. (R)
5. Las Administraciones Públicas asegurarán la preservación de los suelos incluidos en el Sistema de Espacios Libres de los procesos de urbanización y la protección de los dominios públicos afectados, y fomentarán las actividades de ocio, recreativas y deportivas para la población. A tal fin, los instrumentos de planeamiento general ajustarán la delimitación de los elementos del sistema de espacios libres y clasificarán estos suelos como no urbanizables de especial protección, o como sistema general de espacios libres, en función de la normativa específica que le sea de aplicación y, en su caso, de la clasificación de los suelos urbanos o urbanizables colindantes. (D)
6. En los suelos destinados al desarrollo del Sistema de Espacios Libres no podrán realizarse edificaciones, construcciones o instalaciones, ni establecer usos o actividades que no guarden vinculación con el destino definido en el apartado anterior, salvo las de interés públicos permitidas por la legislación sectorial para los que no exista otra alternativa viable. (N)
7. Se recomienda adoptar un mismo concepto de diseño de adecuaciones recreativas a fin de ofrecer una imagen común. Le corresponderá a la Consejería competente en materia ambiental la definición propositiva del diseño de estas instalaciones (R)

### **Artículo 30. Corredor litoral. (N, D y R)**

1. El corredor litoral incluye los terrenos de dominio público marítimo terrestre y las zonas de servidumbre de protección en los términos establecidos en la Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas. La regulación de usos en este ámbito estará a lo dispuesto en dicha ley.(N)
2. Asimismo, forman parte del corredor litoral los suelos colindantes al dominio público marítimo terrestre clasificado a la entrada en vigor de este Plan como no urbanizable o urbanizable no sectorizado, en una franja de, al menos, 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar. (N)
3. En las áreas suburbanizadas de incidencia territorial que se incorporen al planeamiento urbanístico como suelos urbanizables, el corredor litoral se ajustará a los 100 metros establecidos en la Ley de Costas para la zona de servidumbre de protección. En la ordenación del sector se procurará que los espacios libres del sector se ubiquen en la franja entre los 100 y 200 metros. (D)
4. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios de Rota, Chipiona y Sanlúcar de Barrameda ordenarán, mediante paseos marítimos, senderos litorales, pasarelas u otras infraestructuras y dotaciones de uso público, el borde urbano litoral respecto al dominio público marítimo terrestre en los frentes costeros urbanizados. Estas instalaciones deberán situarse fuera del límite interior de la ribera del mar y se garantizará que las mismas no incidan a la dinámica litoral. (D)
5. En los espacios naturales costeros de las dunas de Punta Camarón y Costa Ballena, acantilados y playa de la Media Legua y dunas de Rota que se indican en el Plano de Ordenación no estarán permitidos los aprovechamientos agrícolas y ganaderos y las edificaciones e instalaciones fijas de cualquier tipo. (D)
6. En las dunas de Rota, Punta Camarón y Costa Ballena, los accesos a las playas se delimitarán, en su caso, mediante sendas que tracen itinerarios que garanticen sus contornos. En las dunas estarán prohibidos (D):
  - a) Los cortes o allanamientos que modifiquen los perfiles de las dunas.
  - b) La ocupación de las dunas por edificaciones o instalaciones de cualquier tipo, incluso las de servicios de temporada. Los accesos peatonales a las playas que puedan afectar al sistema dunar se realizarán mediante plataformas desmontables, de anchura no superior a 2,0 metros y con materiales que se integren en el paisaje del entorno.
  - c) Las actuaciones que pongan en peligro las formaciones arenosas, movimientos de tierras y actividades que conlleven una transformación de carácter permanente que afecte a la morfología dunar y a la especie Chamaleo Chamaeleon.
  - d) La introducción de especies exóticas. Por las Administraciones competentes se acometerán las actuaciones necesarias para erradicar la presencia de las existentes.
7. El planeamiento urbanístico, en suelos urbanos no consolidados y suelos urbanizables y siempre que la costa esté constituida por playas y dunas, justificará, mediante los estudios pertinentes, que las normas de edificación referentes a altura, localización y orientación de las construcciones producen la menor alteración en el régimen de brisas que incide en la dinámica eólica. (D)
8. Se recomienda la restauración o, en su caso, reconstrucción de los cordones dunares en los suelos no urbanizables y, en general, la mejora de sus condiciones paisajísticas y ambientales. (R)

### **Artículo 31. Accesibilidad al litoral y equipamientos de playas. (D y R)**

1. Los instrumentos de planeamiento preverán fuera de la ribera del mar y de la servidumbre de tránsito la ubicación de instalaciones de equipamiento de playa. Si esto no fuera posible se ubicarán adosadas al límite interior de la playa y las instalaciones deberán ser desmontables. (D)
2. Las unidades de equipamiento deberán tener resueltos el sistema de evacuación de las aguas residuales, quedando prohibidos los sistemas de drenaje o absorción que puedan afectar a los suelos, a las arenas de las playas o a la calidad de las aguas de baño. (D)



3. Se recomienda que los equipamientos de las playas respondan a un mismo concepto de diseño que permita contribuir a una imagen común como destino turístico de la Costa Noroeste. (R)
4. En las playas que no den a frentes urbanos se establecerán por los planes de playa los accesos para el tráfico rodado y las superficies de suelo para aparcamientos se situarán fuera de la ribera del mar y servidumbre de tránsito y, en su caso, se ocultará su visión desde las playas mediante pantallas vegetales u otros elementos que faciliten su integración paisajística. (D)
5. Se recomienda la actuación prioritaria en los accesos a las playas que se indican en el Plano de Ordenación. (R)

### **Artículo 32. Parques comarcales. (D)**

1. Se promoverán como parques comarcales los siguientes espacios libres que se delimitan en el Plano de Ordenación:
  - a) Parque de La Dinamita.
  - b) Parque de Los Arriates.
  - c) Parque Central.
  - d) Parque de La Alcubilla
  - e) Parque de Punta Candor.
2. La delimitación propuesta de los parques que se establece en el Plano de Ordenación tiene carácter indicativo y cautelar hasta que el proyecto de actuación o el planeamiento urbanístico general delimiten el suelo afectado a cada parque, en los que se incluirán, al menos, los montes de dominio público incluidos en los ámbitos.
3. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios de Chipiona, Rota y Sanlúcar de Barrameda deberán priorizar la localización del sistema general de espacios libres en los ámbitos de los parques no incluidos como montes de dominio público.
4. La ordenación y adecuación de los parques se efectuará de acuerdo con lo siguiente:
  - a) Se respetarán y potenciarán los valores naturales y paisajísticos. Sólo se permitirán los usos y actividades didácticas, de ocio y disfrute del espacio rural y de la naturaleza y las destinadas a servicios de restauración.
  - b) Se adecuarán caminos de acceso y de recorrido, garantizando, en su caso, la compatibilidad con los terrenos y actividades agrícolas circundantes.
5. En los parques se tendrán en consideración los criterios de la normativa forestal en los terrenos correspondientes a los montes públicos que se incorporen a los mismos.
6. En los parques Central y Alcubilla se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
  - a) La ordenación y adecuación de estos espacios fomentará su potencialidad como corredores ecológicos entre el litoral y el interior.
  - b) Se adecuarán caminos de acceso y de recorrido lineal y se acondicionarán zonas y miradores para el uso recreativo, deportivo y de ocio.
7. Hasta tanto se ejecuten los parques, en los terrenos afectados sólo se podrán acoger actividades agrarias, de ocio y recreativas, sin que se permita la implantación de infraestructuras, instalaciones o edificaciones que pudieran modificar o dificultar sus condiciones de desarrollo. Los montes de dominio público se regirán por su legislación especial.
8. Para la gestión y ejecución de los parques comarcales se procederá por cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, a través del planeamiento urbanístico general o, en su caso, mediante la correspondiente declaración de

Interés Autonómico, según la regulación establecida en los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. En tal caso, la ordenación de la actuación se realizará mediante la aprobación del correspondiente Proyecto de Actuación.

9. El Ayuntamiento de Chipiona calificará como sistema general supramunicipal el Parque Central.
10. Se efectuará la mejora ambiental del arroyo del Chapatal, el cual se conformará como un corredor ecológico. En el mismo se adoptarán medidas de protección, reducción de impactos y vertidos sobre el cauce y la restauración y acondicionamiento de márgenes y riberas. Deberá estar arbolado y contar con carril bici. Este itinerario servirá de conexión entre los parques Central, Alcubilla y Lo Arriates.
11. El Parque Alcubilla estará conectado con el parque de Los Arriates mediante un corredor conformado por un espacio forestal y un carril bici. El corredor no tendrá una anchura inferior a 10 metros.

### **Artículo 33. Itinerarios recreativos. (D y R)**

1. Se adecuarán con carácter prioritario los siguientes itinerarios recreativos que se identifican en el Plano de Ordenación (D):
  - a) La vía verde del corredor litoral.
  - b) El camino de las salinas.
  - c) Las vías pecuarias de uso recreativo.
  - d) Los carriles cicloturísticos.
2. Forman parte de la red de carriles cicloturísticos la red de transporte no motorizado conformada por las vías ciclistas de interés para el transporte que se indican en el Plano de Ordenación. (D)
3. Se realizará una vía verde peatonal y cicloturística en el corredor litoral, que se ajustará en lo posible a la zona de servidumbre de tránsito, de acuerdo con los siguientes criterios (D):
  - a) Sus características técnicas así como la señalización y las áreas y elementos de descanso tendrán similar diseño a fin de favorecer su imagen y percepción común.
  - b) Se impedirá mediante elementos disuasorios el tránsito de vehículos motorizados en los tramos que transcurran por suelos no urbanizables.
4. Se recomienda la adecuación del sendero conocido como Camino de las salinas, de borde de la margen izquierda del Guadalquivir entre Bonanza y el Caño de Martín Ruiz para su configuración como un itinerario recreativo. El proyecto de ejecución del camino deberá prever su conexión con la vía verde y su diseño para carril cicloturístico y peatonal. (R)
5. Se adecuarán las vías pecuarias con uso recreativo que se indican en el Plano de Ordenación como itinerarios recreativos. (D)
6. Se establecerá un itinerario recreativo cicloturístico de borde de Monte Algaida que sirva de conexión entre el camino de las salinas y la vía pecuaria del Pinar de La Algaida. Asimismo, se establecerán los siguientes itinerarios recreativos: Arroyo Salado, Camino de Jerez y Camino de los plásticos hasta Trebujena. (D)
7. El entorno de la vía ciclista colindante a la A-491, situado perimetralmente a la base aeronaval entre el enlace con la CA-9007 y el enlace con la A-2078, será reforestado y contará con aparcamientos y zonas acondicionadas para el uso recreativo. (D)
8. Se forestarán las márgenes del arroyo Salado y se acondicionará para el uso recreativo. La ordenación y adecuación de este espacio fomentará su potencialidad como corredor ecológico entre el litoral y el interior, no permitiéndose instalaciones o construcciones fijas que puedan perjudicar la capacidad de evacuación del cauce. (D)





9. Se recomienda la colaboración de las Administraciones Públicas para la realización de un plan de actuaciones de establecimiento de los itinerarios recreativos. A tal efecto, los municipios, la Diputación Provincial de Cádiz, la Consejería de Medio Ambiente y el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, de acuerdo con sus respectivas competencias realizarán los convenios de colaboración necesarios para la planificación, programación y coordinación de las actuaciones. (R)
10. Se recomienda a los ayuntamientos contemplar en el medio urbano, para garantizar su funcionalidad, la continuidad de las vías ciclistas de interés para el transporte. (R)

**Artículo 34. Uso recreativo en el Espacio Natural Doñana y en los Montes de Dominio Público. (D)**

1. En el marco de las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, la Consejería competente en materia de Medio Ambiente establecerá las medidas necesarias para hacer posible el uso recreativo de la marisma integrada en el Espacio Natural Doñana. A estos efectos, se establecerán itinerarios y se habilitarán caminos, adecuaciones recreativas y puntos de observación para la contemplación de la avifauna y vegetación de la marisma, así como para la visita a las instalaciones salineras y acuícolas.
2. En los Montes de Dominio Público, y de acuerdo a la normativa sectorial de aplicación, los órganos competentes, establecerán las condiciones de implantación de los usos y actividades de ocio y recreo y las instalaciones destinadas a este fin, tales como áreas de juego, de estancia y reposo, paseos y establecimientos al servicio de las actividades recreativas.

**Artículo 35. Áreas de adecuación recreativa. (D y R)**

1. En las áreas de adecuación recreativa sólo se permitirán las instalaciones de ocio y recreo vinculados a las actividades naturalísticas y deportivas y, en su caso, las edificaciones destinadas a servicios de restauración y los observatorios o miradores. (D)
2. El acondicionamiento de los espacios recreativos y las edificaciones e instalaciones que deban realizarse en ellos deberán adaptarse a las características morfológicas, topográficas y ambientales del lugar e integrarse en su entorno paisajístico. (D)
3. Se proponen como adecuaciones recreativas de intervención prioritaria las siguientes (R):
  - a) Desagüe de Magallanes. Se ordenará el entorno del embarcadero y se acondicionará su entorno para aparcamiento de vehículos y adecuación recreativa.
  - b) Desagüe del Caño de la Esparraguera. Se acondicionará el entorno de la zona de desagüe del Caño de la Esparraguera para aparcamiento de vehículos y se efectuará la adecuación recreativa con elementos de apoyo para la pesca deportiva.
  - c) Embocadura del Caño de Martín Ruiz. Se acondicionará el entorno para su adecuación recreativa y aparcamiento de vehículos.
  - d) Camino de las salinas. Se establecerán dos adecuaciones recreativas, una de las cuales estará vinculada al embarcadero flotante de las salinas de Monte Algaida.
4. La localización en el Plano de Ordenación de las áreas de adecuación recreativa tiene carácter orientativo pudiendo ser modificada de acuerdo con los estudios informativos que se realicen para el desarrollo de los proyectos. (R)

**Artículo 36. Itinerario paisajístico. (D y R)**

1. El itinerario formado por la carretera local que desde Trebujena conecta con el río Guadalquivir enlazando con el camino de borde de la margen izquierda del Guadalquivir y el tramo de este viario en sentido Sur que conecta con el camino de los plásticos, que se define en el Plano de Ordenación, tendrá la consideración de itinerario paisajístico. (D)

2. Su adecuación se realizará de acuerdo con los criterios siguientes (D):
  - a) Se establecerán elementos disuasorios que limiten la velocidad del tráfico.
  - b) Contará con aparcamientos de pequeña dimensión, carril bici, áreas y elementos de descanso para la observación del paisaje e interpretación de la naturaleza.
  - c) La señalización y los distintos elementos que configuran su imagen visual deberán diseñarse de manera que se adapte al entorno natural.
3. Se recomienda adoptar un mismo concepto de diseño de estas instalaciones y de la señalética a fin de ofrecer una imagen común del itinerario. (R)
4. Las administraciones competentes deberán llevar a cabo su señalización, dotación de elementos disuasorios y la adecuación de las áreas de descanso. (D)



## **TITULO SEGUNDO. DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS.**

### **Artículo 37. Objetivos específicos para la ordenación y compatibilización de usos. (N y D)**

1. Son objetivos del Plan en relación con los usos urbanos los siguientes (N):
  - a) Procurar el uso eficiente del suelo, priorizando el desarrollo de la ciudad existente y encauzar el crecimiento urbano para la formación de núcleos urbanos compactos y sostenibles.
  - b) Propiciar el desarrollo del turismo favoreciendo la implantación de alojamientos hoteleros y la oferta de servicios turísticos, contribuyendo a la expansión del turismo cultural y de la naturaleza.
  - c) Incrementar la oferta de suelo destinada a la implantación de actividades productivas en suelo ordenado para este fin bien ubicado en relación con las infraestructuras de transportes.
2. En la Zona Regable de la Costa Noroeste, es objetivo del Plan contribuir a su desarrollo agrícola, por lo que se prohíbe su transformación urbanística para usos residenciales. (N)
3. En las áreas urbanas consolidadas, el planeamiento urbanístico municipal procurará la mejora de las condiciones generales mediante la cualificación de espacios degradados en la edificación y en las condiciones de urbanización o usos, el fomento de la implantación de vivienda a precio asequible, y la ubicación de equipamientos y dotaciones que contribuyan a la integración social y al fomento de las actividades económicas. (D)

## **CAPÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES GENERALES SOBRE LOS USOS URBANOS**

### **Artículo 38. Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D y R)**

1. Los instrumentos de planeamiento general ordenarán las nuevas extensiones urbanas de acuerdo con los siguientes criterios (D):
  - a) Adoptar como referencia estructural la morfología del territorio existente, tratando de adaptarse a la misma, reconociendo los recursos y elementos naturales y culturales significativos, integrándolos en la ordenación.
  - b) Destinar los suelos con mejores condiciones de accesibilidad y posición para la ubicación de equipamientos y dotaciones y, en general, a los usos de interés económico y social.
  - c) Mantener la coherencia y continuidad del sistema viario y de los espacios libres con los municipios colindantes.
  - d) Analizar la impronta de los crecimientos en el paisaje y en especial su percepción desde los puntos y/o elementos de mayor frecuentación.
2. La ordenación de los suelos que den frente a arroyos establecerán, en su caso, y de forma preferente, los sistemas de espacios libres entre los mismos y el espacio edificado y procurarán potenciar el valor paisajístico de los espacios de agua. (D)
3. Los instrumentos de planeamiento general o de desarrollo introducirán criterios de sostenibilidad ambiental, teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los siguientes (D):
  - a) La mejora en la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.
  - b) La gestión de los residuos urbanos con procedimientos de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.
  - c) La mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado.
  - d) La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.

- e) La mejora de la eficiencia energética mediante una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad.
  - f) La minimización de la contaminación lumínica fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.
  - g) La dotación de las infraestructuras de telecomunicaciones necesarias para la prestación de servicios avanzados de telecomunicaciones con la capacidad y cobertura acordes con la dimensión y uso de la actuación.
4. A fin de evitar la degradación de las orlas periurbanas de los núcleos de población, los instrumentos de planeamiento general establecerán criterios de usos y paisajísticos que permitan una integración armónica con los espacios circundantes. En todo caso, las distintas fases de desarrollo urbano de la periferia de los núcleos deberán presentar límites claros, determinados por barreras físicas naturales o antrópicas, existentes o a crear, que permitan dar una forma acabada a los mismos y eviten zonas de transición degradadas. (D)
5. Se recomienda que la finalización de las áreas urbanas o urbanizables se lleven a cabo con viales y espacios libres arbolados con especies autóctonas, o con manzanas completas que eviten la aparición de traseras. (R)
6. Se recomienda que las medianeras que queden por encima de otras edificaciones o lindan a espacios libres o suelo no urbanizable reciban tratamiento de fachada. (R)
7. Los instrumentos de planeamiento general deberán contemplar la ordenación del paisaje y justificar las propuestas adoptadas para la mejora del mismo. (D)
8. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán la zona de influencia litoral de 500 metros y contendrán la normativa para la protección y adecuada utilización del litoral. (D)
9. Los nuevos desarrollos de suelo urbanizable que se prevean por los instrumentos de planeamiento general en la Zona de Influencia Litoral se destinarán a espacios libres, dotaciones de equipamientos y servicios vinculados a la población y a la actividad turística y a alojamientos hoteleros, no estando permitido los usos residenciales o industriales. Se exceptúan de esta determinación las áreas suburbanizadas de incidencia territorial (D)

#### **Artículo 39. Determinaciones sobre el uso residencial. (D)**

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general atenderán prioritariamente las necesidades de vivienda derivadas de la formación de nuevos hogares como consecuencia de la dinámica de la población residente en el municipio.
2. A estos efectos, los instrumentos de planeamiento incorporarán estudios sobre las demandas de vivienda de su población, diferenciadas según sus condiciones económicas y demográficas. Dichos estudios adoptarán parámetros estadísticos oficiales, contrastados y adaptados a la trayectoria de la última década.
3. En los suelos urbanizables de uso residencial, el planeamiento urbanístico municipal procurará el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y equipamientos existentes y asegurará que en el orden temporal de urbanización de los diferentes sectores en que se dividan las áreas de crecimiento se mantenga el principio de contigüidad.
4. En la incorporación al proceso urbanístico de las urbanizaciones y edificaciones, atribuyéndole la clasificación de suelo urbano no consolidado o urbanizable en función del grado de consolidación de la edificación, éstas deberán ser delimitados justificadamente por el planeamiento urbanístico general de acuerdo con lo establecido en el Artículo 17.



#### **Artículo 40. Determinaciones sobre los usos productivos industriales y logísticos. (D y R)**

1. El planeamiento urbanístico general contendrá una previsión expresa de las necesidades de suelo para actividades industriales y logísticas, en el contexto de la economía del ámbito. Dicho análisis prestará especial consideración a la incidencia territorial y económica del Área de oportunidad para actividades productivas y servicios al transporte. (D)
2. Los suelos destinados a usos productivos localizados en la proximidad de los usos residenciales estarán separados de las viviendas mediante sistemas generales viarios y franjas verdes arboladas. (D)
3. Se recomienda evitar la ubicación de nuevos suelos industriales en situaciones aisladas y desconectados físicamente de los cascos urbanos existentes, con la excepción de los municipios de Chipiona y Rota, que podrán prever nuevos suelos urbanizables localizados en adecuadas condiciones de accesibilidad en torno a la A-2077 y A-491 no colindantes con los suelos urbanos y urbanizables existentes. Se recomienda que estos suelos acojan, asimismo, las actividades que, por su naturaleza, sean incompatibles con la cercanía a las zonas residenciales. (R)
4. La clasificación de nuevos suelos productivos asegurará la disponibilidad de todas las infraestructuras y servicios urbanos, incluido en su caso, el de transporte público de viajeros. Con este fin, los instrumentos de planeamiento de desarrollo deberán incorporar estudios de movilidad y analizar, en su caso, la viabilidad de disponer de servicios de transporte público. (D)

#### **Artículo 41. Determinaciones sobre los usos terciarios y turísticos. (D y R)**

1. Los usos terciarios, especialmente los de carácter comercial, serán objeto de calificación expresa y diferenciada por tipologías en los instrumentos de planeamiento urbanístico, localizándose con criterios de proximidad a las zonas residenciales, integración en las tramas urbanas existentes, sinergia con las centralidades de la red actual de asentamientos y evitando la saturación del viario.(D)
2. Dicha localización debe valorar su impacto sobre el modelo de ciudad, el medio ambiente, la ordenación de la movilidad, la capacidad de carga de las infraestructuras y servicios de transporte, y la integración urbana y paisajística.(D)
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general identificarán expresamente los suelos con uso terciario en los que se permite la implantación de grandes superficies comerciales, y garantizarán que estas actuaciones no afectarán de forma negativa a la funcionalidad de las infraestructuras del transporte.(D)
4. Los nuevos sectores de suelo urbanizable de uso turístico que se clasifiquen por los instrumentos de planeamiento general para dar respuesta a la demanda turística del ámbito deberán cumplir los siguientes criterios (D):
  - a) Se ubicarán colindantes con los suelos urbanos existentes, vinculando a estos de forma preferente las funciones centrales de los nuevos crecimientos
  - b) Se garantizará que la edificabilidad para usos turísticos sea al menos del 50% de la edificabilidad total.
  - c) El alojamiento turístico puede adoptar cualquiera de las modalidades reguladas por la legislación específica, debiendo garantizarse el cumplimiento de los requisitos de uso exclusivo y de unidad de explotación.
  - d) Se garantizará la continuidad de las redes de comunicación con el resto del territorio, y la integración viaria con las áreas urbanas contiguas.
  - e) La servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre y los escarpes topográficos se destinarán a espacios libres de uso y disfrute públicos, se garantizará su permeabilidad y sólo se admitirán implantaciones singulares destinadas a la actividad recreativa.

- f) La ordenación pormenorizada de los usos en cada ámbito de ordenación deberá integrar las formaciones forestales existentes o la recreación de ambientes forestales o ajardinados a fin de facilitar la mejor integración de los mismos.
  - g) En el litoral se evitará la conformación de frentes urbanizados, no permitiéndose la exteriorización hacia la vertiente litoral de más del 60% de la superficie total de las fachadas y cubiertas de la edificación, quedando las superficies restantes apantalladas por espacios forestados o ajardinados.
  - h) Los proyectos se adaptarán en cualquier caso a la legislación sectorial vigente en materia de turismo
5. Se recomienda que los campos de golf de interés turístico que se declaren por el Consejo de Gobierno se desarrollen con los siguientes criterios (R):
- a) Los terrenos soportes del proyecto no deben estar incluidos en las zonas de protección territorial identificadas en el Plano de Ordenación de este Plan.
  - b) El instrumento de planeamiento general que clasifique y ordene urbanísticamente los terrenos soportes del campo de golf se adecuará a las determinaciones y condicionantes de la Declaración de Interés Turístico.

## **CAPÍTULO SEGUNDO. ÁREAS DE OPORTUNIDAD.**

### **Artículo 42. Áreas de Oportunidad. (D)**

1. El Plan incorpora al sistema de asentamientos como áreas de oportunidad los ámbitos identificados en el Plano de Ordenación, que tienen por finalidad contribuir a la recualificación territorial y mejorar la organización y estructura interna del ámbito, garantizando la dedicación de estos suelos a usos de interés supramunicipal.
2. Las Áreas de Oportunidad se incorporarán a la estructura general y orgánica de cada municipio mediante la correspondiente innovación del planeamiento urbanístico, con el alcance que en cada actuación demande.
3. La ubicación de las Áreas de Oportunidad y los criterios establecidos en el presente plan para su ordenación no condicionan ni supeditan los informes y pronunciamientos que las distintas administraciones y organismos gestores de intereses públicos hayan de emitir en el proceso de innovación de planeamiento en relación con otros condicionantes relacionados con la aptitud de los terrenos, la suficiencia de recursos hídricos o la suficiencia y funcionalidad de las redes de infraestructuras y servicios.
4. El Plan determina los siguientes tipos de áreas de oportunidad en función de las actividades a las que se destinan:
  - a) Área de oportunidad para uso residencial
  - b) Área de oportunidad para actividades productivas y de servicios al transporte.
  - c) Áreas de oportunidad de dinamización turística.

### **Artículo 43. Criterios para la ordenación de las áreas de oportunidad. (N y D)**

1. La ordenación de las áreas de oportunidad deberá respetar los siguientes criterios generales (D):
  - a) Se deberá prever en estas áreas los niveles más altos de dotaciones locales de los previstos en el artículo 17, 1, 2º, de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. Las reservas de suelo para actividades dotacionales deberán materializarse en localizaciones centrales y/o abiertas a sus principales accesos rodados.
  - b) La ordenación deberá favorecer la riqueza y cualificación dotacional, la diversidad morfológica y tipológica, así como garantizar la resolución de las infraestructuras necesarias para eliminar los efectos de la contaminación sobre las aguas, el suelo y la atmósfera, favoreciendo la utilización de energías renovables, e incidiendo en la peatonalización e intermodalidad del transporte.



- c) Se procurará la incorporación de las preexistencias naturales (vaguadas, cerros, arroyos, formaciones arbóreas) al sistema de espacios públicos.
2. El área de oportunidad para uso residencial en Sanlúcar de Barrameda se prevé para la localización mayoritaria de viviendas de protección pública. (N)
3. El área de oportunidad para actividades productivas y de servicios al transporte en Sanlúcar de Barrameda, se prevé para la localización de actividades logísticas, industria auxiliar de la agricultura y actividades industriales y terciarias de incidencia supramunicipal. . (N).
4. En las áreas de oportunidad de dinamización turística, la ordenación que se realice por el planeamiento urbanístico general se destinará preferentemente a la implantación de alojamientos turísticos y a equipamientos y servicios que demande la población vacacional y turística y que contribuyan a mejorar la oferta de servicios especializados al turismo. (N)
5. Las administraciones públicas competentes y las empresas suministradoras de servicios urbanísticos necesarios para las áreas de oportunidad deberán incorporar en sus planificaciones y/o programaciones las actuaciones necesarias para garantizarlos. (D)
6. Las fichas incluidas en el Anexo a esta normativa establecen, con rango de Directriz, la localización y superficie aproximadas, el tipo de área, así como la justificación y criterios de ordenación para cada una de ellas. (D)

#### **Artículo 44. Protección cautelar del suelo afecto a las áreas de oportunidad. (N)**

1. Hasta tanto se produzca la ordenación y gestión de las áreas de oportunidad, sobre el suelo vinculado no estarán permitidos los usos y actividades que puedan imposibilitar el desarrollo futuro del área o que sean incompatibles con los previstos en las fichas correspondientes incluidas en el Anexo a esta normativa.
2. Excepcionalmente, podrá autorizarse la construcción de edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social siempre que el uso al que se destinen se incluya entre los señalados como preferentes para la correspondiente área de oportunidad

#### **Artículo 45. Caducidad de las áreas de oportunidad. (N)**

El órgano responsable del desarrollo y seguimiento del Plan, justificadamente y en función del interés general, valorará la conveniencia de suprimir las áreas de oportunidad no incorporadas al planeamiento urbanístico en los siguientes cuatro años desde la aprobación del Plan, proponiendo a tal efecto la modificación del mismo.

### **CAPÍTULO TERCERO. USOS PORTUARIOS E INSTALACIONES RECREATIVAS**

#### **Artículo 46. Instalaciones recreativo-turísticas de interés territorial. (N y D)**

1. Son instalaciones recreativo-turísticas de interés territorial los acuarios, aeródromos, campos de golf, campos de tiro, centros ecuestres, centros de interpretación de la naturaleza, circuitos de motocross y supercross, jardines botánicos, parques acuáticos, parques temáticos, reservas de fauna y todas aquellas instalaciones para ocio, deporte e interpretación de la naturaleza que tengan una incidencia supralocal. (N)
2. Las instalaciones recreativo-turísticas de interés territorial deberán contar con las infraestructuras de acceso, aparcamientos y capacidad de las redes urbanas de energía, agua, telecomunicaciones y eliminación de residuos adecuadas a las demandas previsibles en máxima ocupación, sin que se vean afectados los niveles de servicio y capacidad de las infraestructuras y dotaciones previamente existentes. Los instrumentos de planeamiento general analizarán expresamente la capacidad de las infraestructuras y

recursos para absorber el incremento de demanda derivado de la actuación prevista y definirán, en su caso, las dotaciones de infraestructuras y la procedencia de los recursos necesarios. (D)

3. Las instalaciones recreativas de interés territorial no podrán incorporar en suelo no urbanizable otras edificaciones que los vinculados directamente a la práctica de la actividad recreativo-deportiva, club social, alojamiento hotelero y servicio de restauración. (N)
4. La implantación de estas instalaciones en suelo no urbanizable se podrá efectuar de acuerdo con los siguientes criterios de ordenación (D):
  - a) Su diseño y construcción se ajustará al soporte territorial y protegerá la preexistencia de elementos relevantes del territorio, en especial la red de drenaje y, en su caso, la vegetación arbolada
  - b) El abastecimiento de aguas estará a lo establecido en el Artículo 75.
  - c) El proyecto incluirá un estudio paisajístico que garantice su armonización con el entorno.
  - d) La energía necesaria para las instalaciones y edificaciones deberá obtenerse, preferentemente, a través de fuentes renovables mediante sistemas de generación incluidos en la actuación.
5. Los apartados anteriores no serán de aplicación a los campos de golf, que se regirán por su normativa específica. (D)

#### **Artículo 47. Usos portuarios. (D y R)**

1. La ordenación de los suelos de los puertos náutico-recreativos deberá garantizar (D):
  - a) la disponibilidad de espacios destinados a áreas técnicas.
  - b) la adecuada articulación del puerto con la ciudad, mejorando los accesos y efectuando reservas de suelo para la ampliación y dotaciones para espacios libres y para el sistema de transportes.
  - c) la posibilidad de implantar, con carácter complementario, alojamientos hoteleros y locales destinados a actividades de hostelería y comercio relacionados con el mar y las actividades náuticas.
2. Las instalaciones portuarias deberán prever la capacidad de atraque y suelo suficiente para el desarrollo de las actividades mercantiles que tengan por objeto la prestación de servicios de: transporte público de viajeros; recorridos de interés medioambiental, cultural o deportivo; alquiler de embarcaciones; suministro a embarcaciones, excepto combustible; y reparaciones a flote que no requieran la varada. Asimismo, se preverá la capacidad de atraque para tránsitos. (D)
3. En la ordenación de usos del puerto náutico recreativo de Rota, se efectuará la remodelación de la estación de transporte público marítimo de viajeros. (D)
4. Los fondeaderos naturales o artificiales de carácter permanente podrán dotarse de obras de atraque y embarque en el dominio público marítimo terrestre. (D)
5. La ordenación de fondeaderos y puntos de atraque para embarcaciones atenderá a los siguientes criterios territoriales (D):
  - a) Sólo se podrán emplazar en el dominio público marítimo terrestre y portuario instalaciones destinadas al amarre de embarcaciones y al embarque y desembarque que sean compatibles con la navegación comercial.
  - b) Las instalaciones podrán ser pantalanés flotantes, pilotados, u otras que no afecten a la dinámica de las corrientes, al transporte sedimentario o a los fondos marinos y fluviales.
  - c) En ningún caso se permitirán espigones, diques y cualesquiera otras infraestructuras de abrigo que puedan alterar la incidencia del oleaje o degradar los arenales.
6. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota, de acuerdo con la administración competente, incorporarán las medidas que tengan por objeto la mejora de los accesos viarios a los puertos. (D)





7. El plan general de ordenación urbanística de Sanlúcar de Barrameda establecerá una reserva de suelo en la zona norte colindante con el puerto de Bonanza para su ampliación. Asimismo, el plan general de ordenación urbana de Chipiona deberá reservar los suelos necesarios para la ampliación de su puerto. (D)
8. Se recomienda la relocalización del Club Náutico de Sanlúcar de Barrameda en la zona de Las Piletas e integrar las instalaciones de varada en la zona de servicio del puerto de Bonanza. (R)
9. Se recomienda la realización de un estudio de viabilidad técnica para la instalación de pantalanes con capacidad suficiente para el atraque de embarcaciones de paseo por el río y para dar servicio a embarcaciones menores en el entorno del embarcadero de Trebujena, próximo al desagüe de Magallanes. (R)

#### **CAPÍTULO CUARTO. USOS AGRARIOS.**

##### **Artículo 48. Extensión de Monte Algaida. (D)**

1. La zona que se indica como Extensión de Monte Algaida en el Plano de Ordenación se clasificará como suelo no urbanizable de especial protección por su valor agrícola, de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 letra c) de al artículo 46 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía.
2. En ella no se permitirá la vivienda vinculada a la parcela agrícola, ni otras edificaciones, instalaciones e infraestructuras que no estén vinculadas a las explotaciones, excepto las instalaciones de depuración.

##### **Artículo 49. Hábitat rural diseminado. (D)**

1. El Plan General de Ordenación Urbanística de Sanlúcar de Barrameda, delimitará la zona de Monte Algaida que se define en el Plano de Ordenación como Hábitat Rural Diseminado.
2. El Plan General de Ordenación Urbanística de Sanlúcar de Barrameda, directamente o mediante la aprobación de un Plan Especial de mejora del medio rural, deberá establecer las determinaciones de ordenación y los mecanismos de gestión dirigidos al desarrollo de los siguientes criterios:
  - a) Racionalizar los procesos de ocupación existentes, potenciando la generación de servicios primarios y el mantenimiento del paisaje rural y de los caminos rurales.
  - b) Mantener la estructura de caminos existentes, no permitiéndose ninguna actuación que no sea para mejorar sus condiciones físicas.
  - c) Resolver las infraestructuras correspondientes a los accesos, agua, energía, telecomunicaciones y saneamiento garantizando que no se generen nuevas infraestructuras que propicien la expansión del hábitat diseminado.

##### **Artículo 50. Zona Regable de la Costa Noroeste. (N y D)**

1. No se permitirá la clasificación de nuevo suelo urbano o urbanizable de uso residencial en la zona delimitada como Zona Regable de la Costa Noroeste que se delimita en el Plano de Ordenación. (N)
2. En la ordenación de la Zona Regable, se tendrán en cuenta los siguientes criterios (D):
  - a) Se procurará la integración paisajística de las infraestructuras y edificaciones ligadas al uso agrícola que se establezcan.
  - b) Los invernaderos se dotarán de dispositivos de colecta de pluviales, que serán conducidas a balsas de riego o a la red de drenaje general. No se permitirá la evacuación de las aguas pluviales sobre caminos de uso público si estos no cuentan con cunetas de capacidad suficiente de evacuación.
  - c) Se establecerán superficies de reservas para el acopio temporal de residuos sólidos agrícolas. Las superficies de reserva que acojan residuos químicos se cubrirán con solera de hormigón y se dotará de pendiente para la evacuación de los lixiviados a depósitos estancos para su vaciado por empresa autorizada.

- d) Se jerarquizará la red de caminos agrícolas y se establecerán mediadas para garantizar la seguridad en su conexión con la red viaria. La red de caminos rurales se dotará del firme adecuado a los requerimientos del tráfico agrícola y se procurará la forestación de las márgenes.
- e) Las parcelas agrícolas en cultivos forzados intensivos deberán dejar una zona de superficie acorde con las necesidades de manipulación, trasiego, estacionamiento de maquinaria agrícola y gestión de residuos.

**Artículo 51. Caminos rurales. (D y R)**

1. Los caminos rurales deberán tener unas características técnicas acordes a las funciones que desempeñan. (D)
2. En el caso de nuevos caminos que resulten necesarios para el desarrollo de la actividad agraria, estos deberán adaptarse a la topografía del lugar, su trazado dispondrá de drenajes longitudinales y transversales así como de dispositivos de minimización de impactos ambientales, de reducción de acarreo y de protección de cauces y márgenes en las zonas de entrega del agua a la red de drenaje natural. (D)
3. Los caminos existentes que no formen parte de la red de caminos públicos no podrán tener anchura superior a 5 metros. Los firmes serán preferentemente de zahorra, evitando los tratamientos asfálticos. Se podrán utilizar firmes de hormigón para vadear la red de drenaje. (D)
4. Se recomienda la realización de un convenio entre la Consejería de Agricultura y Pesca, Diputación de Cádiz y Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda para el condicionamiento y mejora del camino de los plásticos y nuevo acceso desde el mismo a Monte Algaida que se indica en el Plano de Ordenación. El camino de los plásticos deberá incorporar un carril bici. (R)
5. Se recomienda la realización de un convenio entre la Diputación Provincial de Cádiz y el Ayuntamiento de Chipiona para el acondicionamiento y mejora del camino de Jerez. El mismo deberá incorporar un carril bici. (R)



## **TITULO TERCERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LOS RECURSOS NATURALES Y CULTURALES Y LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS**

### **Artículo 52. Objetivos específicos en relación con los recursos y riesgos. (N)**

1. En relación con los recursos naturales y culturales, son objetivos del Plan los siguientes:
  - a) Reforzar la función territorial de los núcleos históricos como soporte de la identidad comarcal y recurso social y productivo.
  - b) Proteger las edificaciones de interés cultural, etnológico y de arquitectura tradicional rural del ámbito.
  - c) Proteger y potenciar el paisaje litoral y los hitos paisajísticos que cierran la cuenca visual de la marisma.
  - d) Fomentar la gestión integral del agua y contribuir a la mejora de la eficiencia y ahorro del recurso y a la mejora de la calidad de las aguas costeras, fluviales y continentales.
  - e) Proteger y evitar la sobreexplotación del acuífero Rota-Sanlúcar-Chipiona.
  - f) Contribuir a la diversidad y cualificación del frente litoral.
  - g) Recuperar y proteger el frente litoral como valor natural y favorecer los usos recreativos.
  - h) Regenerar la marisma desecada e improductiva y facilitar su aprovechamiento naturalístico.
2. En relación con los riesgos naturales y tecnológicos son objetivos del Plan:
  - a) Prevenir las situaciones de riesgos en los procesos de desarrollo de actuaciones urbanísticas.
  - b) Contribuir a la reducción de la contaminación difusa agraria procedente de la agricultura.
  - c) Eliminar la contaminación derivada de las aguas residuales y residuos sólidos urbanos.

## **CAPÍTULO PRIMERO. ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN**

### **Artículo 53. Zonas sometidas a régimen de protección. (N)**

1. Zonas de Protección Ambiental. Se integran en la misma las siguientes zonas delimitadas y reguladas por la normativa sectorial:
  - a) El Espacio Natural Doñana.
  - b) La Red Natura 2000
  - c) Los Montes de Dominio Público.
  - d) Las Vías Pecuarias.
  - e) El Dominio Público Marítimo Terrestre, el Dominio Público Portuario y el Dominio Público Hidráulico.
2. Zonas de Protección Territorial. Se integran en la misma las siguientes zonas:
  - a) Los Espacios de valor natural.
  - b) Las Zonas de Interés Territorial.
  - c) Los Hitos paisajísticos.
  - d) La Marisma a regenerar.

### **Sección 1ª. Zonas de Protección Ambiental**

### **Artículo 54. Determinaciones para las zonas de protección ambiental. (N y D)**

1. El Espacio Natural Doñana, los Montes de Dominio Público, las Vías Pecuarias, el Dominio Público Marítimo Terrestre, el Dominio Público Portuario y el Dominio Público Hidráulico tendrán la consideración por los instrumentos de planeamiento general de suelo no urbanizable de especial protección por su legislación específica. (D)

2. La protección de los recursos naturales en estos espacios se llevará a cabo de acuerdo con los instrumentos de planificación derivados de la normativa específica que le sea de aplicación. (N)
3. En los lugares designados Red Natura 2000, no incluidos en los Espacios Naturales Protegidos, sólo se autorizarán aquéllos planes o proyectos que siendo coherentes con las determinaciones de los planes o instrumentos de gestión de estos lugares, y tras la evaluación de sus repercusiones sobre la Red Natura 2000, se determine su no afección a los hábitats naturales y las especies que motivaron dicha designación. (N)
4. En los Montes de Dominio Público, no estarán permitidas las construcciones o edificaciones, excepto las destinadas a la vigilancia, gestión y conservación de las formaciones forestales existentes, y de la fauna y flora silvestre y las instalaciones para fomentar el uso público de estos espacios. (N)
5. La modificación de los límites de los espacios y de los trazados de las vías pecuarias por sus respectivas normativas sectoriales supondrá el ajuste del Plan, sin que implique modificación del mismo. (N)
6. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán los deslindes del dominio público y sus zonas de servidumbre y protección. (D)
7. Las actuaciones que afecten al dominio público marítimo terrestre y/o a sus zonas de servidumbre y protección, estarán a lo dispuesto en la Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas. (N)

#### **Sección 2ª. Zonas de Protección Territorial**

##### **Artículo 55. Determinaciones para las Zonas de Protección Territorial. (N)**

1. Los suelos incluidos en las Zonas de Protección Territorial tendrán la consideración de suelo no urbanizable de especial protección por la planificación territorial, a excepción de las urbanizaciones y edificaciones que el planeamiento urbanístico general incorpore al proceso urbanístico de acuerdo con las determinaciones establecidas de este Plan.
2. En estos espacios se prohíben:
  - a) Las nuevas roturaciones agrícolas y los cultivos agrarios intensivos excepto en las Zonas de Interés Territorial.
  - b) La apertura de nuevos caminos o carreteras que impliquen la creación de taludes o terraplenes de más de dos metros de desnivel visible.

##### **Artículo 56. Espacios de valor natural. (N y R)**

1. Se recomienda la incorporación al Espacio Natural Doñana de los espacios de valor natural ubicados en el límite sur de este espacio, en el entorno de Monte Algaida, que se delimitan en el Plano de Ordenación. (R)
2. Se recomienda la declaración como Reserva Natural Concertada del espacio de valor natural ubicado en el entorno del lugar denominado Codo de la Esparraguera que se delimita en el Plano de Ordenación. (R)
3. Hasta tanto no se produzca la inclusión de estos espacios en la Red de Espacios Naturales de Andalucía, sólo se podrán acoger las instalaciones y usos recreativos, naturalísticos y agrarios y las actividades didácticas, de ocio y esparcimiento vinculadas al contacto y disfrute con la naturaleza y las actuaciones de interés público. (N)

##### **Artículo 57. Zonas de Interés Territorial. (N, D y R)**

1. Se identifican las siguientes Zonas de Interés Territorial que delimitan en el Plano de Ordenación (N):



- a) Los Prados, entre el Espacio Natural Doñana, la marisma a regenerar y la extensión de Monte Algaida, cuya finalidad es la articulación de la marisma una vez regenerada con este Espacio natural.
  - b) La Grajuela y Peginas, cuya finalidad promover la existencia de tramos no urbanizados en el litoral y evitar la conurbación de la franja costera.
  - c) La Mosca, cuya finalidad es evitar el crecimiento urbanístico al Este de la A-491.
  - d) Arroyo Salado, cuya finalidad es impedir el desarrollo urbanístico en torno a dicho arroyo, en parte zona inundable, y para propiciar su uso naturalístico.
2. Estas Zonas sólo podrán acoger usos naturalísticos y agrarios y las actividades didácticas, de ocio y esparcimiento vinculadas al contacto y disfrute con la naturaleza, estando permitidas las instalaciones vinculadas a actividades agrarias, recreativas y naturalísticas, las actuaciones de interés público, y las destinadas a alojamiento hotelero y restauración. (D)
  3. Las instalaciones deberán estar integradas en el paisaje mediante la adaptación de su forma compositiva y características de sus materiales. (D)
  4. Se recomienda la localización de un centro de interpretación de la naturaleza y de las actividades socioeconómicas relacionadas con el río y las marismas en Los Prados. (R)

#### **Artículo 58. Hitos paisajísticos. (D)**

1. Las elevaciones topográficas que se indican en el Plano de Ordenación, se protegerán por su interés como hitos paisajísticos de cierre del espacio de la marisma.
2. En estas zonas no se permitirá:
  - a) La construcción de edificaciones e instalaciones a excepción de las vinculadas a los usos agrarios, las adecuaciones naturalísticas y recreativas, miradores y los usos forestales.
  - b) Las edificaciones e instalaciones de ejecución o entretenimiento y servicio de las obras públicas y las actuaciones de interés público, salvo las que pudieran autorizarse conforme al apartado segundo del Artículo 82
  - c) Los movimientos de tierra que alteren de forma permanente el perfil del terreno, excepto las necesarias para las actuaciones permitidas o mejora ambiental del lugar.

#### **Artículo 59. La marisma a regenerar. (N y D)**

1. Los instrumentos de planeamiento general de Sanlúcar de Barrameda y Trebujena, hasta tanto no se efectúe el estudio que se indica en el apartado siguiente, protegerán con carácter cautelar las zonas de regeneración de la marisma que se indican en el Plano de Ordenación. (D)
2. A efectos de recuperar su funcionamiento en condiciones naturales como zona húmeda, se realizará un estudio de viabilidad para la regeneración de la marisma desecada. El estudio establecerá el ámbito definitivo de la marisma sometido a regeneración y determinará los usos rurales compatibles. (D)
3. En la marisma a regenerar no estará permitida la vivienda vinculada a usos agrarios y sólo estarán permitidos los usos naturalísticos y rurales. (N)
4. El ámbito definitivo de la marisma regenerada se protegerá como suelo no urbanizable de especial protección. (D)
5. En la marisma regenerada se permitirán las instalaciones de hospedaje y restauración. (D)
6. En la marisma regenerada se establecerán itinerarios y puntos de observación para la contemplación de la avifauna y vegetación. El acondicionamiento de los espacios recreativos y las edificaciones e instalaciones que deban realizarse en ellos deberán adaptarse a las características morfológicas, topográficas y ambientales del lugar e integrarse en su entorno paisajístico. (D)

7. Se efectuará un plan especial para la ordenación del ámbito que deberá prever su articulación funcional con la zona de interés territorial de Los Prados. (D)

## **CAPÍTULO SEGUNDO. RECURSOS CULTURALES**

### **Artículo 60. Recursos culturales de interés territorial. (D y R)**

1. Se consideran recursos culturales de interés territorial los espacios y elementos que contengan valores expresivos de la identidad comarcal en relación con el patrimonio histórico, cultural o natural y con los usos tradicionales del medio rural y de las actividades artesanales de la pesca. Estos recursos se señalan en el Plano de Ordenación. (D)
2. Se recomienda la inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz de las edificaciones de interés territorial. (R)
3. Los instrumentos de planeamiento general deberán establecer perímetros de protección en torno a los espacios y elementos aislados o conjuntos de edificaciones y bienes inmuebles de interés territorial objeto de catalogación por el planeamiento, en las que se determinarán las condiciones urbanísticas necesarias para la debida protección y/o preservación y para mantener, en su caso, sus efectos visuales y/o de ambientación. (D)

### **Artículo 61. Criterios para la determinación de las edificaciones y bienes inmuebles con valores expresivos de la identidad de la Costa Noroeste. (D)**

1. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán al catálogo de edificios y bienes protegidos los recursos culturales de interés territorial y todos aquellos otros elementos de carácter geomorfológico de interés, así como las edificaciones aisladas o conjuntos de edificaciones y bienes inmuebles que contengan valores expresivos de la identidad de la Costa Noroeste en relación con el patrimonio histórico, cultural y natural y con los usos tradicionales del medio rural y las actividades artesanales de la pesca.
2. Los instrumentos de planeamiento general definirán las características tipológicas tradicionales de las edificaciones rurales incluidas en los catálogos urbanísticos permitiendo sólo los usos que sean compatibles con éstas.
3. Para la determinación de los valores expresivos de la identidad territorial de la Costa Noroeste y del interés patrimonial de las edificaciones y bienes inmuebles no inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz se deberán seguir alguno de los siguientes criterios:
  - a) Ser manifestación de modos de ocupación y explotación del territorio de la Costa Noroeste.
  - b) Su antigüedad y/o valor testimonial de hechos históricos.
  - c) Su valor singular o diferencial.

### **Artículo 62. Valorización del patrimonio cultural. (D)**

1. Las actuaciones de puesta en valor de los recursos culturales se orientarán a su incorporación a los itinerarios recreativos y turísticos, siempre que sea compatible con las medidas de protección que garanticen la conservación del recurso.
2. Los instrumentos de planeamiento general determinarán los elementos del patrimonio cultural susceptibles de ser incorporados como lugares y rutas de interés cultural y establecerán las determinaciones necesarias para su acceso y adecuación.
3. Se favorecerá por las administraciones públicas la observación y el disfrute público de los yacimientos o áreas de concentración de yacimientos de interés arqueológico y las edificaciones e instalaciones de interés etnológico, cultural, histórico y artístico existentes en el suelo rural.



### **Artículo 63. Convenio de colaboración. Rehabilitación de los corrales de pesca. (R)**

Se recomienda la realización de un convenio de colaboración entre la demarcación de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte y la Consejería de Cultura para la rehabilitación y puesta en valor de los corrales de pesca y nuevo corral de pesca en La Grajuela.

## **CAPÍTULO TERCERO. RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS**

### **Artículo 64. Prevención de riesgos naturales en las actuaciones de transformación de suelo. (D)**

1. Los instrumentos de planeamiento general zonificarán el término municipal en función del tipo y peligrosidad del riesgo, y establecerán los procedimientos de prevención a adoptar por cualquier actuación que implique transformación del suelo según las características del medio físico sobre el que se implanten.
2. En las actuaciones de transformación de suelos para usos urbanos y agrícolas en regadío, en coherencia con la entidad que en cada caso tenga la actuación, se deberán efectuar los procedimientos necesarios para favorecer la complementariedad e integración de las tareas de ejecución de obras y consolidación y restauración del medio natural y los ajustes entre la ordenación de usos y situaciones potenciales de riesgo.
3. En las zonas de mayor vulnerabilidad ante lluvias torrenciales por razón de la pendiente, litología u otras circunstancias de orden físico, los proyectos de urbanización definirán las medidas de prevención de riesgos a adoptar durante las fases de ejecución de obras para asegurar la evacuación ordenada de las pluviales generadas y la retención de los materiales sueltos erosionados en las zonas de obra sin suficiente consolidación.
4. El diseño y dimensionado de infraestructuras y canalizaciones para el drenaje superficial de las aguas deberá evitar el depósito de sedimentos en su interior y no introducir perturbaciones significativas de las condiciones de desagüe del cauce a que correspondan.

### **Artículo 65. Taludes terraplenes y plataformas. (D)**

1. Los taludes en desmonte y terraplén y las plataformas constructivas deberán ejecutarse aplicando técnicas de construcción sismorresistente.
2. Los taludes no rocosos con altura superior a los siete metros deberán ser objeto de análisis de riesgo de rotura si resultasen catastróficos los daños aguas abajo que de ello pudieran derivarse. Asimismo, dispondrán de medidas de control del drenaje, tanto en su base como en su zona superior, y serán objeto de actuaciones de consolidación y de tratamiento vegetal.
3. Los taludes con pendientes superiores al 5% quedarán adecuadamente protegidos por cubiertas vegetales herbáceas y/o arbustivas, salvo en el supuesto de taludes rocosos.

### **Artículo 66. Riesgos hídricos. (D y R)**

1. Los instrumentos de planeamiento general considerarán las cuencas vertientes y sus principales cauces de forma integral, analizarán las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje y estimarán los riesgos potenciales proponiendo la infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos. (D)
2. La zona de servidumbre del dominio público hidráulico podrá ser clasificada como suelo no urbanizable o como espacio libre de uso y disfrute público en los arroyos colindantes a los suelos urbanos o urbanizables. (D)

3. Los cauces que drenen suelos urbanizables, deberán garantizar la evacuación de caudales correspondientes a avenidas de quinientos años de retorno. (D)
4. Los cauces, riberas y márgenes deberán estar amparados por una definición de usos que garantice la persistencia de sus condiciones de evacuación, tanto por sus características estructurales como por su nivel de conservación y mantenimiento. (D)
5. Las infraestructuras de drenaje evitarán los embovedados y encauzamientos cerrados, favoreciendo la pervivencia de la identidad territorial, la función natural de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas. (D)
6. Las Administraciones Públicas competentes verificarán la capacidad de desagüe de los arroyos e infraestructuras de drenaje que atraviesan suelos urbanos y zonas pobladas expuestas a riesgos, así como los vinculados a los suelos urbanizables previstos, y analizarán el nivel de respuesta ante las avenidas extraordinarias. (D)
7. Se recomienda a los ayuntamientos del ámbito, la realización de programas de actuaciones que contengan, al menos, lo siguiente (R):
  - a) Inventario, estabilización y sellado de escombreras y vertederos.
  - b) Establecimiento de disposiciones preventivas referentes a la regulación de preparación de suelos agrícolas, movimientos de tierras y almacenamiento de vertidos y residuos.
  - c) Verificación técnica de las condiciones de evacuación de los cauces y elaboración, junto con la administración sectorial competente, de un programa integral de mantenimiento y conservación.
  - d) Adecuación, en cada municipio, del Plan de Emergencias municipal a la nueva situación y condiciones de riesgo conocidas.

#### **Artículo 67. Zonas inundables. (D)**

1. Hasta tanto no se efectúen los estudios hidráulicos de detalle que permitan definir los límites de las zonas inundables que establece la legislación sectorial, los instrumentos de planeamiento general recogerán en los suelos urbanizables y no urbanizables las Zonas cautelares ante el riesgo de inundación definidas en el Plano de Ordenación.
2. Las zonas inundables y, hasta su delimitación, las zonas a las que se hace referencia en el apartado anterior tendrán la consideración por el planeamiento urbanístico de sistema general de espacios libres en suelo no urbanizable o de suelo no urbanizable de especial protección.
3. Cuando en virtud de obras hidráulicas u otras actuaciones realizadas para la eliminación del riesgo, se modifique la condición de inundabilidad de las diferentes zonas sometidas a riesgos de inundación, la administración competente deberá comunicar la nueva delimitación al órgano competente en materia de ordenación del territorio y a los ayuntamientos afectados. Dicha modificación de límites se considerará ajuste del Plan sin que sea necesario proceder a su modificación.
4. La delimitación de las Zonas inundables que se efectúe por la administración competente estará definida exteriormente por la línea correspondiente a la avenida de 500 años de periodo de retorno.
5. Los Sistemas Generales de Espacios Libres en las Zonas Cautelares, y en su caso, en las zonas inundables, estarán destinados a parques, jardines y áreas de juego y recreo sin ningún tipo de cerramiento. La ordenación de los espacios libres tendrá en cuenta los siguientes criterios:
  - a) No disminuir la capacidad de evacuación de los caudales de avenidas.
  - b) No incrementar la superficie de la zona sometida a riesgo ni la gravedad del mismo.
  - c) No producir afecciones en los espacios colindantes.
  - d) Preservar la vegetación de ribera existente y favorecer la integración del cauce y las riberas en la trama urbana.





6. En las zonas inundables podrá autorizarse la ocupación de terrenos con riesgo de inundación, previo informe de la administración competente siempre que el riesgo, medido principalmente en términos de calado de la lámina de agua, sea fácilmente eliminable y las medidas de defensa y protección necesarias no ocasionen repercusiones negativas en los terrenos colindantes o próximos.
7. En las zonas inundables podrá autorizarse la ocupación de terrenos con riesgo de inundación, previo informe de la administración competente, además, cuando concurren las siguientes circunstancias:
  - a) Resulte inevitable por no haber alternativa técnica, económica o ambientalmente viable.
  - b) Se justifique la necesidad de la incorporación en relación al normal crecimiento del núcleo urbano.
  - c) El crecimiento sea contiguo a los suelos urbanos existentes.
  - d) Se ocupen las zonas de menor riesgo y se tomen las medidas de defensa y protección oportunas.
  - e) Se garantice la ausencia de repercusión negativa a los territorios colindantes o próximos.
8. El informe a que se hace referencia en los apartados 5 y 6 anteriores se realizará sobre el proyecto de las actuaciones a realizar por el promotor para la eliminación de los riesgos.
9. En tanto no se efectúen los estudios hidráulicos de detalle, podrán incorporarse al proceso urbanístico suelos incluidos en las Zonas Cautelares, previo informe de la administración competente, si por parte del promotor de la actuación se aporta estudio hidrológico hidráulico que demuestre la no inundabilidad de los terrenos.
10. Si, como resultado del estudio al que se hace referencia en el apartado anterior, el informe de la administración competente concluyese en la inundabilidad de los terrenos, se podrá autorizar la ocupación de los mismos, siempre que se den las circunstancias establecidas en los apartados 5 , 6 y 7 anteriores.
11. En caso de que las zonas cautelares ante el riesgo de inundación delimitadas por este Plan excedan en superficie a las zonas inundables delimitadas por la Administración competente, a dichas superficies le serán de aplicación las restantes normas que, en su caso, establece este Plan para los suelos limítrofes.
12. Las determinaciones anteriores se entenderán que tienen carácter complementario de las establecidas para las zonas inundables en la normativa sectorial.

#### **Artículo 68. Erosión litoral. (D y R)**

1. La creación, defensa o estabilización de las playas y zonas de baño se podrá efectuar mediante el aporte de sedimentos, la instalación de espigones o de diques exentos y paralelos a la línea de costa. (D)
2. La realización de diques y espigones deberán diseñarse de manera que su cota de coronación no supere en 1 metro la cota de máxima marea. En ningún caso cerrarán un espacio acuático al libre flujo de la marea y su longitud será la mínima para lograr la protección de las áreas de baño y la regeneración de las playas. (D)
3. Los espigones estarán acondicionados para su uso como plataforma de paseo. (D)
4. Sólo se permitirán obras destinadas a la contención de sedimentos siempre que se demuestre una nula influencia en las zonas externas a las playas a recuperar. (D)
5. La regeneración de playas mediante la aportación de sedimentos requerirá de los estudios precisos que garanticen la no contaminación de la playa y el mantenimiento de las características físicas de los sedimentos existentes, tanto en granulometría como en su coloración. En todo caso se deberá asegurar que en sus áreas de extracción no se alterarán los procesos físicos y biológicos existentes. (D)
6. Se recomienda a la Administración General del Estado la regeneración periódica de los tramos de playa en regresión. A estos efectos se consideran las playas de La Jara, Punta el Perro y Regla, los tramos de playa comprendidos entre Punta Montijo y puerto de Chipiona, entre Punta Cuba y Punta Candor y las playas de Castilla, Rompidillo y Chorrillo que se indican en el Plano de Ordenación (R)

7. Se recomienda estudiar la viabilidad de la regeneración de la playa de La Grajuela mediante la creación de un corral de pesca. (R)
8. Las obras destinadas a defender los bienes colindantes al dominio público marítimo terrestre y a limitar el alcance de la erosión se ubicarán preferentemente fuera de la Zona Marítimo-Terrestre. (R)

**Artículo 69. Actividades extractivas (N y R)**

1. No estará permitida la apertura de nuevas actividades extractivas a cielo abierto en (N):
  - a) Una distancia igual o inferior a 1.000 m de los suelos urbanos o urbanizables de uso residencial o terciario.
  - b) Los Espacios de valor natural para los que se recomienda su incorporación al Espacio Natural de Doñana.
  - c) El corredor litoral.
  - d) La zona de influencia litoral en las Zonas de Interés Territorial de La Grajuela y Peginas.
2. Se recomienda la no renovación de las concesiones para actividades extractivas que, en su caso, puedan existir en los suelos que se indican en el apartado anterior. (R)



## **TITULO CUARTO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS**

### **CAPITULO PRIMERO. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**

#### **Artículo 70. Objetivos específicos para las infraestructuras básicas. (N)**

Son objetivos del plan, en relación con las infraestructuras, los siguientes:

- a) Asegurar la prestación de servicios básicos a las áreas urbanas consolidadas y extender las redes para garantizar el suministro en cantidad y calidad en las áreas de crecimiento urbano.
- b) Diseñar y gestionar el ciclo del agua de acuerdo con los recursos del territorio y, en particular, con la disponibilidad de los recursos hídricos y la fragilidad del medio para la evacuación de residuos.
- c) Racionalizar el trazado de las principales redes de energía concentrándolas en los pasillos y reservas previstas o creando itinerarios que limiten la afección a las áreas urbanas y aseguren la plena eficacia del servicio.
- d) Adecuar el trazado de las redes existentes y nuevas a las características del territorio y en especial a los recursos naturales y del paisaje.

#### **Artículo 71. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras. (D)**

1. Las Administraciones Públicas y las empresas suministradoras, dentro de sus respectivas competencias, reservarán el suelo, programarán y ejecutarán las actuaciones previstas por este Plan.
2. Los instrumentos de planeamiento general deberán resolver la totalidad de las infraestructuras viarias, agua, saneamiento, agua reciclada, electricidad, telecomunicaciones y gas, necesarias para cada municipio, y concretarán las etapas y los repartos de cargas a los suelos sectorizados que deberán garantizar su ejecución previamente a su desarrollo urbanístico.
3. El planeamiento urbanístico preverá las cargas que deben asumir los nuevos sectores de suelos para el desarrollo de las infraestructuras de abastecimiento de primer nivel y para la recogida y transporte de las aguas residuales hasta las estaciones depuradoras que en cada caso corresponda.
4. Las líneas que den servicio a los suelos urbanizables podrán realizarse mediante tendidos de líneas aéreas de tensión igual o superior a 66 kV, hasta tanto no esté concluida la urbanización o se disponga de las cotas previstas en el proyecto de urbanización.
5. El planeamiento urbanístico deberá estudiar la disposición de las líneas de tensión, tanto aérea como soterrada.
6. Para las infraestructuras soterradas deberá reservarse una banda de 10 metros de ancho que discurrirá, preferentemente, por la zona de servidumbre de las carreteras y líneas férreas.

### **CAPÍTULO SEGUNDO. INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA.**

#### **Artículo 72. Objetivos específicos en materia de infraestructuras del ciclo del agua. (N)**

En relación con las infraestructuras del ciclo del agua, son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Aumentar y garantizar las dotaciones de agua a la Costa Noroeste mediante el incremento de la capacidad y la interconexión de las infraestructuras de la red de abastecimiento en alta.
- b) Depurar las aguas residuales de todos los núcleos de población y su reutilización.

### **Artículo 73. Determinaciones para el ciclo del agua. (D)**

1. Los instrumentos de planeamiento general definirán las normas de aplicación para propiciar el ciclo integral del agua.
2. Se incorporarán las aguas residuales depuradas a la planificación y gestión de los recursos disponibles.
3. Los sistemas de captación de aguas subterráneas estarán interconectados con los sistemas de abastecimiento de aguas superficiales para garantizar el suministro.
4. Las redes de saneamiento considerarán e implementarán las distintas alternativas de separación entre aguas pluviales, negras y depuradas. Se establecerán distintas redes de distribución de las aguas según su calidad y posibilidades de uso.
5. Se ajustará el uso a la calidad de las aguas, utilizando cada recurso en función de las exigencias de calidad de los usos. No se permitirá el agua potabilizada para riego de jardines y zonas verdes.
6. Se fomentará el ahorro del agua. La jardinería será fundamentalmente de características xéricas o de bajos requerimientos hídricos. Cuando no se disponga de recursos hídricos reutilizados se minimizarán las superficies puestas en riego.

### **Artículo 74. Red en alta de abastecimiento de agua. (D)**

1. A fin de mejorar las necesidades de abastecimiento y la garantía de suministro de los núcleos, se reforzará la capacidad de suministro de la red en alta. A estos efectos:
  - a) Se incrementará la capacidad de regulación de los depósitos de El Agostado.
  - b) Se efectuará el cierre del anillo hídrico mediante la conexión desde El Agostado con Costa Ballena y Chipiona y la interconexión de las conducciones en alta entre Chipiona y Sanlúcar de Barrameda.
2. Para hacer frente a las necesidades planteadas por las nuevas previsiones del planeamiento urbanístico, se mejorará la capacidad de regulación de los depósitos de Chipiona, Rota y Trebujena.

### **Artículo 75. Infraestructuras de abastecimiento para uso no potable de instalaciones recreativo-turísticas de interés territorial. (N y D)**

1. Las instalaciones recreativo-turísticas de interés territorial, excepto los campos de golf, cuyas prescripciones sobre el ciclo del agua se regirán por su correspondiente normativa, deberán contar con dispositivos de depuración del agua, sistemas de drenaje, embalses o depósitos con objeto de realizar una gestión más eficiente del ciclo del agua y fomentar su ahorro. (N)
2. En el abastecimiento para usos no potables de las instalaciones el recurso procederá de forma prioritaria de la reutilización de aguas residuales. (D)
3. Las depuradoras de las que se abastezcan deberán contar con sistemas de tratamiento acorde al destino de sus aguas. (D)

### **Artículo 76. Depuración de aguas residuales. (N, D y R)**

1. Las instalaciones de las Administraciones Públicas en materia de saneamiento estarán dirigidas, en el marco del Plan de Medio Ambiente de Andalucía, a mejorar las condiciones técnicas de depuración y de la calidad de los efluentes, permitiendo la reutilización de aguas depuradas, en coordinación con medios de implantación de la red específica de abastecimiento. (D)
2. Todos los núcleos de población del ámbito deberán depurar sus aguas residuales, de acuerdo con la directiva comunitaria 91/271, con sistemas de tratamiento acordes a la carga contaminante y características del medio receptor. A tal efecto, se deberán depurar las aguas residuales de los núcleos de



Chipiona y Trebujena; construir una nueva estación depuradora en Sanlúcar de Barrameda, incorporando la depuración de Monte Algaida, e incrementar la capacidad de depuración de Rota. (N)

3. Las zonas destinadas a actividades logísticas e industriales no conectadas a los sistemas generales de depuración deberán contar, asimismo, con sistemas de depuración de vertidos. (N)
4. Las instalaciones de alojamiento turístico y las instalaciones recreativo-turísticas de interés territorial que se ubiquen en suelo no urbanizable y las viviendas agrarias u otras construcciones e instalaciones cuyos servicios de saneamiento no estén conectados con la red general deberán contar con instalaciones de depuración de aguas residuales acordes con el volumen y carga contaminante de sus vertidos. (D)
5. No estarán permitidos sistemas de drenaje o absorción que puedan contaminar a los suelos. (N)
6. Se recomienda que los sistemas de depuración de aguas residuales incorporen el tratamiento adecuado que posibilite la reutilización de la totalidad de los recursos procedentes de la depuración para riegos urbanos y/o agrícolas. (R)

#### **Artículo 77. Controles de calidad y sustitución de captaciones subterráneas. (R)**

1. A efectos de evaluar la calidad y los niveles de las aguas del acuífero, se recomienda mantener por parte de la Administración competente controles periódicos de las aguas subterráneas.
2. De acuerdo con los resultados de estos controles se deberá revisar el programa de actuación a que hace referencia el Decreto 261/1998, de 15 de diciembre, por el que se designan las zonas vulnerables a la contaminación por nitratos procedentes de fuentes agrarias, para los municipios de Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota.
3. En la Zona Regable de la Costa Noroeste se recomienda la progresiva sustitución de las captaciones del acuífero en la zona delimitada como zona no autorizada de nuevas captaciones que establece el Real Decreto 1664/98, de 24 de julio, por la utilización de recursos superficiales.
4. En la zona próxima al litoral, entre Sanlúcar de Barrameda y Chipiona, y entre Chipiona y Costa Ballena no perteneciente a la Zona Regable de la Costa Noroeste, se propiciará la realización de convenios entre las Comunidades de regantes para transferir recursos superficiales desde la Zona Regable a las dos zonas litorales citadas.

### **CAPITULO TERCERO. INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIÓN.**

#### **Artículo 78. Objetivos específicos en relación con las infraestructuras energéticas y de telecomunicación. (N)**

En relación con la red de distribución de energía y las infraestructuras de telecomunicaciones son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Asegurar y garantizar el abastecimiento energético y la cobertura del servicios de telecomunicaciones a la Costa Noroeste de acuerdo con sus previsiones de crecimiento demográfico y socioeconómico.
- b) Propiciar la integración paisajística de los tendidos eléctricos, instalaciones energéticas e infraestructuras de telecomunicación para evitar el deterioro del paisaje.

#### **Artículo 79. Trazados de la red en alta de energía eléctrica y subestaciones. (D y R)**

1. En el caso de nuevas necesidades de tendidos aéreos de tensión igual o superior a 66 kV, los mismos no podrán transcurrir por el ámbito del Espacio Natural Doñana, la zona de interés territorial de Los Prados, los hitos paisajísticos, los espacios de valor natural, las zonas de marisma a regenerar, el corredor litoral y las áreas de oportunidad de dinamización turística definidas por este Plan. Excepcionalmente, en caso

de no existir alternativas posibles fuera de tales espacios se garantizará su preservación ambiental y paisajística mediante su trazado por las zonas que supongan menor impacto. (D)

2. En relación con los espacios indicados en el apartado anterior que puedan verse afectadas por trazados, en el marco de la tramitación ambiental y urbanística de los proyectos deberá justificarse la ineludible necesidad de atravesarlas por la ausencia de alternativas económica o ambientalmente viables; en este sentido, deberá aportarse un análisis de alternativas de trazado que concluya con la selección del corredor de mínimo impacto ambiental y paisajístico a su paso por estas espacios, y que contemple medidas de integración paisajística. (D)
3. Se recomienda que en el diseño de los nuevos tendidos se procure la concentración de trazados en los pasillos que se indican en el Plano de Ordenación. (R)
4. Se realizarán las siguientes nuevas subestaciones eléctricas previstas por el organismo competente que se indican en el Plano de Ordenación (D):
  - a) Costa Noroeste (66 kV)
  - b) Chipiona ((66 kV)
  - c) Munive (66 kV)
  - d) Trebujena (66 kV)
  - e) Lomas del Infante (66 kV)

#### **Artículo 80. Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo. (D)**

Para la más correcta instalación de las infraestructuras de transporte de la red gasística, los instrumentos de planeamiento general establecerán una reserva de suelo de una anchura de 20 metros en los pasillos que se definan por la planificación sectorial, así como para las conexiones necesarias para atender a los núcleos de población. Esta reserva se efectuará cautelarmente hasta tanto no se efectúe la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

#### **Artículo 81. Energías renovables. (N y D)**

1. No estarán permitidas las nuevas instalaciones de generación de energía termosolar, fotovoltaica o eólicas en (N):
  - a) Las Zonas de Protección Territorial que se indican en el apartado 2 del Artículo 53.
  - b) El Hábitat Rural Diseminado de Monte Algaida.
  - c) La franja situada entre el dominio público marítimo-terrestre y el eje conformado, desde el límite sur del ámbito, por el pasillo del antiguo ferrocarril a Sanlúcar de Barrameda (reserva tranvía/vía verde) hasta el núcleo de Chipiona y su continuación por la A-480 hasta el enlace de Jerez; continuación desde este enlace hacia Sanlúcar de Barrameda en 1.000 m. y desde ese punto prolongación en perpendicular hasta contactar con el viario de acceso Este a Sanlúcar de Barrameda; desde este punto continuación por dicho viario hacia el camino de los plásticos y prolongación por el mismo hasta su contacto con la Zona de Extensión de Monte Algaida; desde este punto en línea recta hasta Bonanza.
2. Se excluyen de la prohibición señalada en el apartado 1 de este artículo las siguientes instalaciones (N):
  - a) Los parques mini eólicos y micro eólicos y la repotenciación de los existentes.
  - b) Las instalaciones de energía fotovoltaicas ubicadas en cubiertas o fachadas de construcciones fijas, cerradas, hechas de materiales resistentes, dedicadas a usos residencial, de servicios, comercial o industrial, incluidas las de carácter agropecuario.
  - c) Las instalaciones que estén ubicadas sobre estructuras fijas de soporte que tengan por objeto un uso de cubierta de aparcamiento o de sombreado, en ambos casos de áreas dedicadas a alguno de los usos señalados en el apartado anterior, y se encuentren ubicadas en una parcela con referencia catastral urbana.



- d) El resto de las instalaciones de energía renovable, vinculadas a actividades económicas, ubicadas en suelos industriales o las que tengan por objeto el abastecimiento de los suelos urbanos próximos.
3. Los suelos destinados a usos productivos industriales y logísticos incluidos en las zonas que se determinan en el apartado 1 de este artículo podrán acoger parques eólicos e instalaciones de energía fotovoltaica sobre el suelo. (D)
4. Los parques eólicos, las instalaciones de energía termosolar y las instalaciones fotovoltaicas con una superficie de paneles instaladas sobre el suelo superiores a 2.000 m<sup>2</sup> incorporarán un estudio paisajístico que determine sus efectos, incluyendo, como mínimo, las vistas desde los núcleos urbanos y zonas de concentración de población más próximos y desde los puntos más cercanos de la red de carreteras definidas por este Plan, así como las medidas adoptadas de integración paisajística en el entorno. (D)
5. Los instrumentos de planeamiento general y las ordenanzas de edificación establecerán las medidas necesarias que faciliten el aprovechamiento de las energías renovables en las edificaciones y eviten su impacto paisajístico. (D)

#### **Artículo 82. Instalaciones de telecomunicación. (N, D y R)**

1. Los instrumentos de planeamiento general establecerán las medidas necesarias para garantizar la cobertura de servicios de telecomunicaciones a la población en las condiciones establecidas por la normativa sectorial, preverán estas infraestructuras en los nuevos desarrollos urbanos y en las actuaciones de reforma interior. (D)
2. Salvo que la Consejería competente en materia de telecomunicaciones determine que no exista otra alternativa viable, no estará permitido el emplazamiento de nuevas instalaciones de telecomunicación en (N):
  - a) Las edificaciones e instalaciones protegidas por la legislación del Patrimonio Histórico.
  - b) Los Recursos culturales de interés territorial identificados por este Plan y sus perímetros de protección, así como los edificios catalogados y bienes protegidos por los instrumentos de planeamiento general y sus áreas de protección y de influencia.
  - c) El corredor litoral.
  - d) Los hitos paisajísticos.
  - e) Los espacios de valor natural.
  - f) La marisma a regenerar
3. En los entornos de los hitos paisajísticos, no se permitirán instalaciones cuya altura de coronación rebase la cota inferior del ámbito protegido. (N)
4. La instalación de infraestructuras de telecomunicaciones procurarán el mínimo impacto ambiental o paisajístico al entorno en que se ubican, procurando la utilización de materiales, colores y sistemas de camuflaje que minimicen su impacto visual. (D)
5. En la construcción de las infraestructuras de comunicaciones, se preverá la posibilidad de utilización compartida, procurando el aprovechamiento del dominio público en los casos en que sea técnicamente viable y la minimización de su impacto visual. (N)
6. Se recomienda que los instrumentos de planeamiento general establezcan las determinaciones para la eliminación, en su caso, o el reagrupamiento de las instalaciones de telefonía móvil en soportes compartidos, en los lugares y espacios a que se hace referencia en el apartado 2 de este artículo. (R)

## **CAPITULO CUARTO. RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS Y AGRÍCOLAS.**

### **Artículo 83. Objetivos específicos en relación con los residuos. (N)**

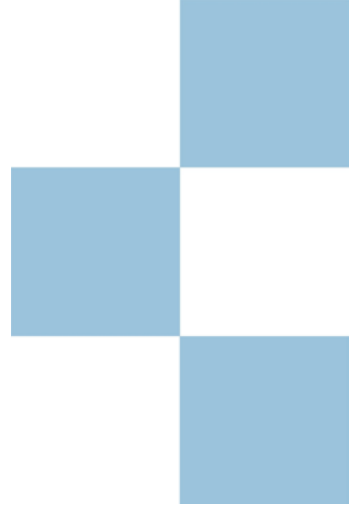
En relación con los residuos sólidos urbanos y agropecuarios, el Plan tiene como objetivo evitar la contaminación ambiental y el deterioro paisajístico de la Costa Noroeste mediante el establecimiento de condicionantes para su localización.

### **Artículo 84. Instalaciones destinadas a la gestión de los residuos urbanos, inertes y agrícolas. (D y R)**

1. Los instrumentos de planeamiento general establecerán las áreas más adecuadas para la localización de centros de transferencia y tratamiento de residuos urbanos de acuerdo con los siguientes criterios de localización: (D)
  - a) Las instalaciones de residuos urbanos, excepto los inertes, y de residuos agrícolas se distanciarán de los suelos urbanos y urbanizables al menos 1,5 kilómetros y contarán con medios que garanticen la no emisión de olores sobre las áreas colindantes.
  - b) Las instalaciones de residuos urbanos, incluidos los inertes, y agrícolas se localizarán en suelo no urbanizable no sometido a ningún tipo de protección y fuera de las áreas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundaciones.
  - c) Todas las instalaciones de residuos deberán situarse en lugares no visibles desde las áreas residenciales y desde las carreteras de nivel I y II y alejadas de las líneas de cumbreras, cauces y vaguadas abiertas.
2. Los centros de transferencia y tratamiento de residuos dispondrán de sistemas que eviten filtraciones y vertidos a acuíferos, cursos de aguas y aguas marinas. (D)
3. En las instalaciones destinadas a la gestión de recursos inertes, tales como enseres domésticos, escombros y restos de obras, el apilamiento de materiales no superará los cinco metros de altura desde la rasante natural del terreno. (D)
4. El reciclado de escombros se integrará funcionalmente con el acondicionamiento de escombreras, sellado de vertederos y recuperación de canteras. (D)
5. Todas las instalaciones deberán estar valladas y rodeadas por una pantalla visual, que será vegetal en aquellos casos en los que esto resulte compatible con el paisaje del entorno, al objeto de minimizar su impacto paisajístico. (D)
6. Los municipios facilitarán la reserva de los suelos necesarios para la localización de instalaciones. (D)
7. Se recomienda la localización de una planta de tratamiento de residuos inertes en el lugar que se indica en el Plano de Ordenación. (R)
8. Se recomienda a la administración competente la realización de un convenio de colaboración con las comunidades de regantes y asociaciones agrarias para la gestión de los residuos agrícolas. (R)



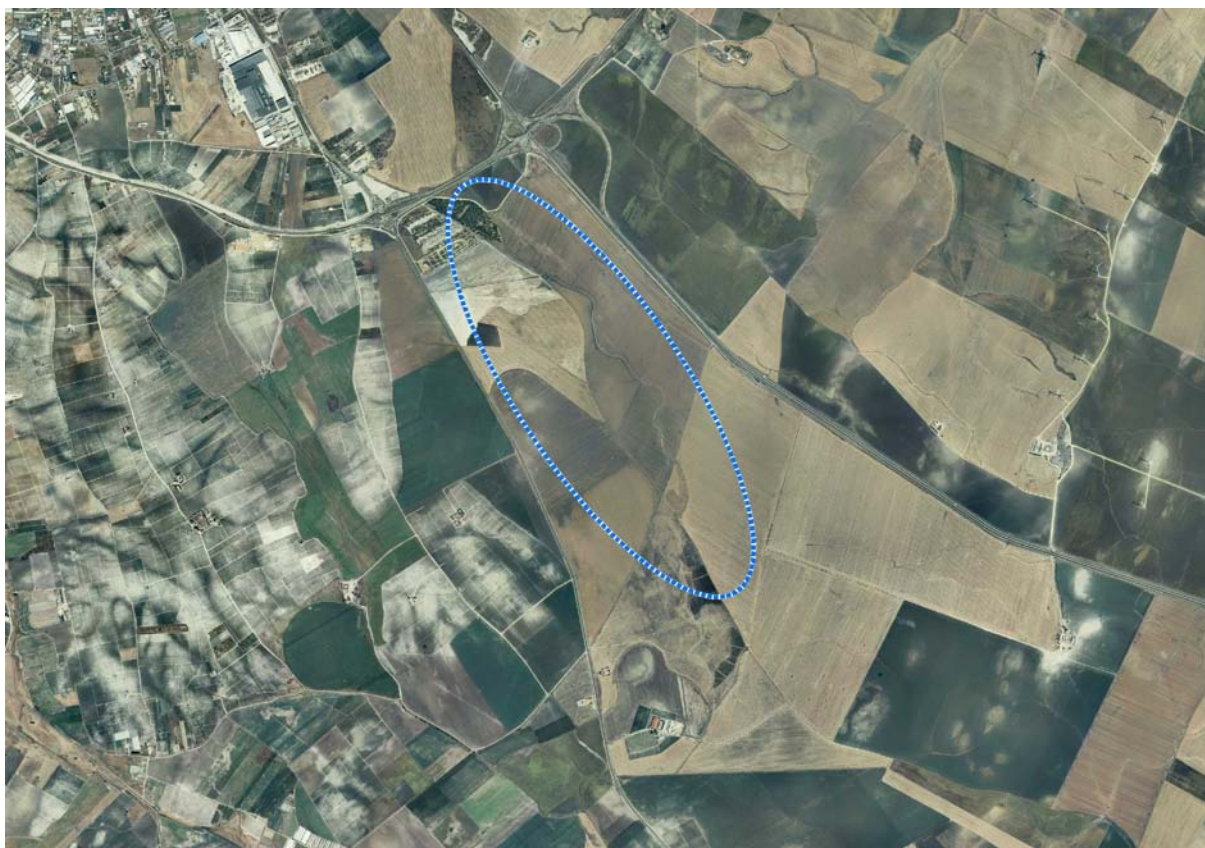
**ANEXO**







### Área de Oportunidad para actividades productivas y de servicios al transporte.



Superficie: 300 ha

Municipio: Sanlúcar de Barrameda

#### Justificación.

El área de oportunidad se sitúa entre los viarios A-480 (Chipiona – Jerez de la Frontera y la A-2001 (Sanlúcar de Barrameda- El Puerto de Santa María) y junto al enlace con la A-471. Es, por tanto, una zona con muy buenas condiciones de accesibilidad respecto al conjunto de los núcleos del ámbito, y respecto al área metropolitana Bahía de Cádiz - Jerez.

La posición central del área de oportunidad en la Zona Regable de la Costa Noroeste favorece la localización de actividades logísticas, la implantación de la industria auxiliar de la agricultura y la implantación de actividades industriales y terciarias al servicio de todo el ámbito, e incluso del área metropolitana colindante.

#### Criterios de actuación

- Integrará en su ordenación una zona destinada a la ubicación de un complejo ambiental de recogida, clasificación, recuperación y reciclaje de materiales y residuos.
- Estarán excluidos los usos residenciales y las grandes superficies comerciales
- Se diseñará con calidades urbanas compatibles con su funcionalidad, procurando ofrecer una imagen corporativa a las empresas, y garantizando la diversificación en cuanto al tamaño de las parcelas, de manera que permitan el asentamiento de las pequeñas y medianas empresas.

- Los itinerarios A-480 y A-2001 contarán con los accesos de conexión al área de oportunidad y, en su caso, se adecuarán para adaptarlos a las nuevas condiciones funcionales que se deriven de su desarrollo.
- El planeamiento urbanístico de Sanlúcar preverá que el acceso desde el municipio permita la ejecución de plataforma reservada para el transporte público.
- Integrará y garantizará la funcionalidad de las vías pecuarias existentes.



## Área de Oportunidad de dinamización turística de Trebujena



Superficie: 232 ha  
Municipio: Trebujena

### Justificación.

El área se sitúa sobre un sector de suelo clasificado por el planeamiento urbanístico de Trebujena como urbanizable en el que se prevén como uso global el turístico (hotelero y deportivo), y compatibles, comercial y terciario. Su posición en la zona marismeña, que este Plan contempla como una de las áreas a potenciar para su desarrollo turístico, la necesidad incrementar la oferta de equipamientos turísticos y la oferta de alojamientos en el interior, y la conveniencia de integrar al municipio de Trebujena en la actividad turística del ámbito, justifican la necesidad de dar viabilidad económica al desarrollo de los suelos turísticos previstos e incluir una parte reducida de uso residencial en esta área de oportunidad.

### Criterios de actuación

- Mediante la innovación del Plan General de Ordenación Urbanística de Trebujena se modificarán las determinaciones establecidas para este sector de suelo urbanizable y se admitirá el uso residencial, con un número de viviendas no superior a las 300.
- En la innovación del instrumento de planeamiento se deberán prever, además de las dotaciones locales y los criterios de ordenación establecidos en el Artículo 43.3, los sistemas generales, infraestructuras y servicios que garanticen la autonomía e independencia del sector respecto al núcleo principal.
- El planeamiento general garantizará la ejecución previa de las infraestructuras de conexión con el núcleo de Trebujena.

–

- El desarrollo de la actuación estará condicionado al informe favorable de la administración competente respecto a las medidas a adoptar para la resolución de las situaciones de inundabilidad que puedan estar provocadas por una avenida de periodo de retorno de 500 años y de la ausencia de repercusión en el resto de la subcuenca.
- Se acompañará de un estudio de integración paisajística que incluya la incidencia de las medidas correctoras en materia de inundabilidad en el conjunto del espacio marismeño.



### Área de Oportunidad de dinamización turística de El Maestre



Superficie: 40ha

Municipio: Sanlúcar de Barrameda

#### Justificación.

Su objeto es corregir los desequilibrios producidos por el excesivo predominio de la vivienda vacacional e incrementar la oferta de equipamientos turísticos en un suelo colindante a la A-2077 (carretera de Munive) y a la A-480.

#### Criterios de actuación.

- Integrará en su ordenación un uso hotelero no inferior a 400 plazas, equipamiento deportivo vinculado a la enseñanza y práctica de polo y otras actividades hípcas, así como un centro de alto rendimiento para deportistas, siendo compatibles el uso comercial y terciario destinado al turismo.
- Quedarán prohibidos los usos residencial e industrial.
- Estarán funcionalmente separados los equipamientos vinculados a la enseñanza de actividades ecuestres del centro de alto rendimiento.
- El desarrollo del área de oportunidad garantizará a su cargo el acceso a la carretera A- 2077.

### Área de oportunidad para uso residencial Sanlúcar de Barrameda



Superficie: 100 ha  
Municipio: Sanlúcar de Barrameda

#### Justificación

Creación de una oferta de suelo residencial mayoritariamente destinada a vivienda de protección pública, dadas las necesidades existentes en el municipio, que no pueden ser resueltas exclusivamente con el porcentaje previsto en la Ley 2/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Los terrenos se localizan colindantes al núcleo de Sanlúcar de Barrameda, en una de las zonas con menor incidencia de las construcciones diseminadas que proliferan en torno al mismo.

#### Criterios de actuación

- El uso global de los terrenos será residencial con una capacidad aproximada entre 4.500 y 5.500 viviendas de las que como mínimo el 55% serán viviendas de protección pública, debiendo reservarse el 15% de la edificabilidad total para usos de actividades económicas compatibles con el uso residencial, de forma que se favorezca la creación de empleo de proximidad.
- El planeamiento general sectorizará y programará los terrenos de forma que garantice el crecimiento ordenado de la ciudad, acreditando la ejecución previa de las infraestructuras de conexión con la ciudad consolidada.

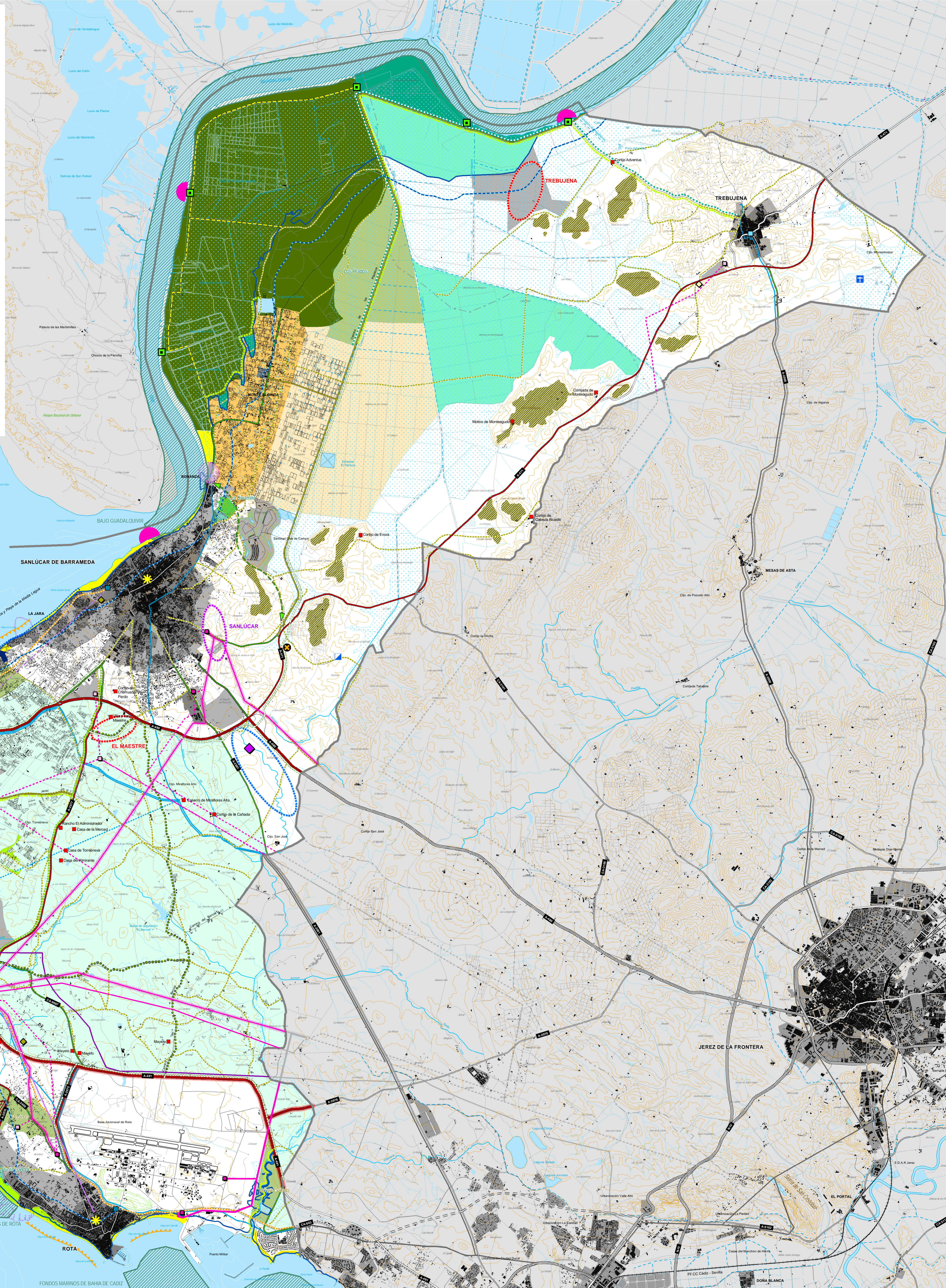






**JUNTA DE ANDALUCÍA**  
**CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA**  
Secretaría General de Ordenación del Territorio  
y Urbanismo

- ZONAS Y ELEMENTOS DE PROTECCIÓN**
- ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL**
- ESPCIO NATURAL DONANA
  - RED NATURA 2000
  - Montes Públicos
  - Vías Pecuarías
  - DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
- ZONAS DE PROTECCIÓN TERRITORIAL**
- ESPACIOS DE VALOR NATURAL
  - ZONA DE INTERÉS TERRITORIAL
  - HTOS PAISAJÍSTICOS
  - MARISMA A REGENERAR
- RECURSOS CULTURALES DE INTERÉS TERRITORIAL**
- EDIFICACIÓN RURAL DE INTERÉS
  - CORRALES
  - CONJUNTO HISTÓRICO
- INFRAESTRUCTURAS**
- RED VIARIA**
- NIVEL I
  - NIVEL II
  - INCREMENTO DE CAPACIDAD
  - ACTUACIÓN DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA FUNCIONALIDAD
  - CAMINO ASFALTADO
  - TRANSPORTE PÚBLICO EN PLATAFORMA RESERVADA
  - INSTALACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS
  - EXISTENTE
  - PROPUESTA
  - INFRAESTRUCTURA DE SERVICIO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
  - AERÓDROMO
  - PASILLOS DE TENDIDOS ELÉCTRICOS = 66 kV
  - LÍNEAS DE TENDIDOS ELÉCTRICOS = 66 kV
  - EXISTENTE
  - PROPUESTA
  - SUBESTACIÓN ELÉCTRICA
  - EXISTENTE
  - PROPUESTA
  - CONDUCCIÓN DE GASODUCTO
  - TRANSPORTE
  - DISTRIBUCIÓN
  - EXISTENTE
  - PROPUESTA
  - TRATAMIENTO DE RESIDUOS INERTES
  - PLANTA DE TRANSFERENCIA DE RESIDUOS
  - ESTACIÓN DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES PROPUESTA
  - EXISTENTE
  - PROPUESTA
  - CONDUCCIÓN DE ABASTECIMIENTO GENERAL
  - EXISTENTE
  - PROPUESTA
- SISTEMA COMARCAL DE ESPACIOS LIBRES**
- ÁREA DE ADECUACIÓN RECREATIVA
  - CORREDOR LITORAL
  - ESPACIOS NATURALES COSTEROS
  - PARQUES COMARCIALES
  - ITINERARIOS PAISAJÍSTICOS
  - CAMINO DE LAS SALINAS
  - VÍAS PECUARIAS USO RECREATIVO
  - CARRILES CICLOTURÍSTICOS
  - VÍAS CICLISTAS DE INTERÉS PARA EL TRANSPORTE
  - EXISTENTE
  - PROPUESTA
  - OTROS CARRILES CICLOTURÍSTICOS (PROPUESTOS)
  - ACCESOS A PLAYAS
- ORDENACIÓN DE USOS**
- ÁREAS SUBURBANIZADAS CON INCIDENCIA TERRITORIAL
  - ÁREAS DE OPORTUNIDAD
  - ÁREA DE OPORTUNIDAD DE DINAMIZACIÓN TURÍSTICA
  - ÁREA DE OPORTUNIDAD DE CARÁCTER PRODUCTIVO
  - ÁREA DE OPORTUNIDAD RESIDENCIAL
  - HÁBITAT RURAL DISEMINADO MONTE ALGAIDA
  - EXTENSIÓN DE MONTE ALGAIDA
  - ZONA REGABLE COSTA NOROESTE
  - EMBARCADERO
  - AMPLIACIÓN PUERTO DE BONANZA
  - ZONA DE INFLUENCIA LITORAL
- RIESGOS**
- REGENERACIÓN DE PLAYAS
  - ZONAS CAUTELARES POR INUNDACIÓN



**PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO COSTA NOROESTE DE CÁDIZ**

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA  
 Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo

**PLANO DE ORDENACIÓN**

|                      |                  |         |             |                |
|----------------------|------------------|---------|-------------|----------------|
| Arroyo               | Soleo urbano     | Albergo | Otro camino | Ciudad de mar  |
| Carretera municipal  | Soleo urbanizado | Albergo | Calle       | Ciudad de agua |
| Carretera provincial | Albergo          | Albergo | Finca rural | Ciudad         |
| Carretera nacional   | Albergo          | Albergo | Finca rural | Albergo        |

ESCALA 1:40.000

Marzo, 2011

FONDOS MARINOS DE BAHIA DE CADIZ