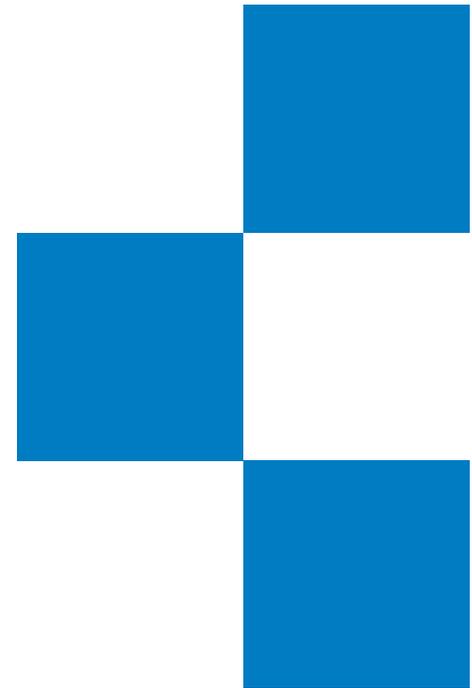


MEMORIA ECONÓMICA



ÍNDICE DE LA MEMORIA ECONÓMICA

I. OBJETIVOS DE LA MEMORIA ECONÓMICA.....	91
I.1. Alcance del documento.....	91
I.2. El Plan como instrumento operativo.....	91
I.3. El contenido de la Memoria Económica.....	91
I.4. Condiciones para la intervención en la Bahía de Cádiz.....	91
II. EVALUACIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA	93
II.1. Evaluación económica de los programas.....	93
II.2. Definición de programas y subprogramas.....	93
III. PRIORIDAD Y VINCULACIÓN ENTRE PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	95
III.1. Contribución a la construcción del modelo territorial	95
III.2. Vinculación entre los programas y subprogramas	95
III.3. Clasificación de los programas y subprogramas	96
IV. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN (Fichas por programa).....	97
IV.1. Programas sobre usos urbanos	97
IV.2. Programas sobre transportes y comunicaciones.....	102
IV.3. Programas sobre recursos naturales y paisaje.....	106
IV.4. Programas sobre infraestructuras básicas.....	109

I. OBJETIVOS DE LA MEMORIA ECONÓMICA

I.1. Alcance de la Memoria Económica.

El Plan de Ordenación del Territorio se concibe como marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas.

La Bahía de Cádiz viene siendo objeto de políticas urbanas desde todos los niveles de gobierno. La ausencia de un modelo territorial nitidamente formulado ha propiciado la presencia de iniciativas caracterizadas por la fragmentación espacial, sectorización funcional y marginación de las áreas con menor capacidad de incidir en la decisión de las inversiones.

El Plan señala los objetivos generales a alcanzar y define el marco territorial capaz de cubrirlos. La definición del marco carece de concepciones finalistas y se orienta a identificar los elementos territoriales a transformar y la dirección más conveniente de modificación para garantizar la complementariedad de las ciudades, la competitividad del sistema urbano, la sostenibilidad de los recursos naturales y la integración social de los ciudadanos.

El Plan de Ordenación de la Bahía de Cádiz constituye el elemento básico para impulsar la coordinación de políticas sobre el territorio, evitando la sectorización y deslocalización de la acción administrativa.

I.2. El Plan como instrumento operativo.

La articulación de la Bahía de Cádiz con áreas urbanas y regionales exteriores, la puesta en valor de usos y actividades del sistema urbano, la cohesión interna de la aglomeración mediante la construcción de un sistema de transportes y la protección de los recursos naturales y del patrimonio histórico cultural constituyen la base de la nueva organización del territorio.

La particularidad del presente plan estriba en que sus propuestas tienen, en su mayoría, carácter de directrices, vinculantes en cuanto a sus fines, correspondiendo a las Admi-

nistraciones Públicas de acuerdo con sus competencias la aplicación de las mismas. Se abren, a partir de la definición del modelo territorial, dos posibles vías operativas para su ejecución:

- Las actuaciones recogidas por el Plan serán concretadas y detalladas por los instrumentos y mecanismos de que se dotan las distintas Administraciones Públicas en desarrollo de sus competencias.
- Las Administraciones Públicas en desarrollo de sus competencias realizan actuaciones que sin estar específicamente previstas, no entran en contradicción con el modelo territorial y en consecuencia se ajustan a los objetivos planteados en los diversos programas que configuran el Plan.

I.3. El contenido de la Memoria Económica.

En este contexto, la definición de acciones tiene un carácter directivo sin el detalle suficiente para abordar con cierta garantía su evaluación económica. Serán los proyectos de menor escala y los programas sectoriales los que definan y pormenoricen las actuaciones y en consecuencia los que permitan cuantificar económicamente su ejecución.

El presente documento tiene por tanto como finalidad expresar las vinculaciones entre los elementos que construyen el marco territorial a fin de asegurar la eficacia de las inversiones que deberán realizarse en su ejecución. A tal efecto, los contenidos de la Memoria Económica son:

- La definición de los programas que será necesario desarrollar para consolidar el modelo territorial propuesto en el Plan y para transformar el sistema urbano actual en una organización más equilibrada, competitiva, sostenible e integrada. Los programas agrupan, priorizan y asignan las acciones que se identifican desde el presente documento.
- La identificación de las vinculaciones entre los distintos programas y su capacidad para desencadenar procesos y construir el modelo territorial propuesto. Los programas previstos se califican identificando su condición de sustantivo o complementario para la transformación que se pretende desarrollar.

I.4. Condiciones para la intervención en la Bahía de Cádiz.

La Bahía de Cádiz es una organización urbana compleja caracterizada por la presencia de áreas urbanas completas próximas en el espacio, circunscritas a un territorio con recursos naturales de notable valor y con un fuerte intercambio de relaciones sociales y funcionales.

La nueva dimensión de la ciudad metropolitana lleva aparejada una creciente complejidad de los problemas urbanos. Los agentes y elementos urbanos desencadenan procesos que afectan al territorio en su globalidad. Esto es aun más notable en un territorio como la Bahía de Cádiz donde las áreas urbanas se asientan en contacto con un medio físico rico en recursos naturales. La intervención debe sustentarse en los siguientes principios:

- En este escenario, la acción pública y las políticas sobre las ciudades deben formularse sobre la nueva escala urbana, atendiendo a la totalidad del territorio donde se manifiestan los problemas y las demandas de los ciudadanos. Es por tanto una cuestión de carácter supramunicipal.
- Así mismo, el crecimiento de la Bahía se ha producido en las pasadas décadas, sobre una débil red de infraestructuras territoriales que ha dificultado un desarrollo coherente con las restricciones que impone el medio físico. La situación heredada y la escala actual de los problemas han exigido en los últimos años, y siguen precisando en la actualidad, inversiones públicas que coadyuven a conformar un modelo que potencie la competitividad del sistema de ciudades. El plan define los elementos principales de la organización del territorio de la Bahía que deben convertirse en los objetivos prioritarios de la acción pública. La construcción del modelo no sólo supone una corrección de déficits sino que trata de aprovechar el aprecio y expectativa que la creación de infraestructuras genera sobre la inversión privada para, conjuntamente, desencadenar la recualificación territorial. La inversión pública debe constituir por tanto el motor del proceso de transformación.
- La intervención simultánea sobre un espacio físico limitado de un extenso número de agentes, requiere de la coordinación que asegure el ajuste técnico-funcional de las intervenciones, la complementariedad de las acciones y la mejora de la renta-

bilidad pública de las inversiones. Por ello, y más allá de las determinaciones del Plan, será necesaria la constitución de instrumentos para la coordinación de las acciones de las distintas administraciones, a fin de garantizar la actuación integrada de los diferentes agentes que intervienen en la construcción del modelo.

- Finalmente, no se puede olvidar que las áreas urbanas son el lugar donde se desarrolla mayoritariamente la actividad humana. Se deben intensificar los esfuerzos por conseguir niveles adecuados de bienestar social y calidad de vida que deben hacerse extensivos a todos los ciudadanos independientemente de su condición y posición en el territorio. La actuación pública sobre el conjunto de la Bahía debe considerar la participación de los ciudadanos y dar respuestas a las demandas locales.

Programas	Corto plazo (miles)	Medio plazo (miles)	Largo plazo (miles)	Total (miles)
Usos urbanos				
1.1.Modernización de los espacios destinados a actividades productivas	10.000	15.000	5.000	30.000
1.2. Respuesta integrada a las demandas supramunicipales de equipamiento y residencia				(1)
1.3. Fomento de la identidad urbana de la Bahía	20.000	5.000	5.000	30.000
1.4. Cualificación de las áreas urbanas	4.500	3.200	2.800	10.500
Transporte y comunicaciones				
2.1. Transporte Urbano	180.000	90.000	50.000	320.000
2.2. Modernización de las conexiones regionales	160.000	120.000	100.000	380.000
2.3. Refuerzo de las comunicaciones internas de la Bahía	85.000	50.000	32.000	167.000
2.4. Integración de las infraestructuras del transporte en las áreas urbanas	210.000	73.000		283.000
Recursos naturales y paisaje				
3.1. Articulación con las áreas urbanas	20.000	10.000	5.000	35.000
3.2. Protección de los recursos naturales singulares	300	300	300	(2) 900
3.3. Restauración del medio	1.200	3.200	1.500	(3) 5.900
Infraestructuras básicas				
4.1. Ciclo del agua	55.000	45.000	10.000	110.000
4.2.Residuos sólidos	2.500			2.500
Valoración global de los programas del Plan	748.500	414.700	211.600	1.374.800
(1) No se valoran ni programan las actuaciones en equipamientos supramunicipales y formación de una oferta residencial.				
(2) No se valoran las acciones a desarrollar para la protección de los recursos naturales en el interior de los Espacios Naturales Protegidos.				
(3) No se valoran las actuaciones de forestación.				

II. EVALUACIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA

II.1 Evaluación económica de los programas.

En el cuadro adjunto se recoge la inversión pública necesaria para la ejecución de las actuaciones identificadas por el Plan.

En el desarrollo temporal de los programas y subprogramas se diferencia entre el corto plazo, para aquellos subprogramas que deben estar iniciados en los siguientes cuatro años a la aprobación del Plan, medio plazo para los que se deben iniciar en los ocho años siguientes, y largo plazo para los subprogramas que pueden programarse con posterioridad a los ocho años de la aprobación, en función de la materialización de los subprogramas a los que están vinculados.

La evaluación se ha realizado a partir de los datos existentes cuando se trata de actuaciones previstas o analizadas por las administraciones sectoriales. Cuando se trata de actuaciones sobre las que no existe documentación previa, se ha acudido a módulos globales de acuerdo con los costes medios de actuaciones de similar naturaleza.

II.2 Definición de programas y subprogramas.

La estructura e intervenciones previstas por el Plan se agrupan en cuatro grandes capítulos: usos urbanos, transportes y comunicaciones, recursos naturales y paisaje e infraestructuras básicas. Estos capítulos se desarrollarán, a efectos operativos, mediante Programas y Subprogramas que se identifican en el cuadro adjunto.

La definición de programas y subprogramas tiene la finalidad de permitir desagregar el conjunto de la inversión pública en los elementos principales que contribuirán a definir la estructura territorial. Por otra parte, la agrupación de acciones en programas permite analizar la relación entre ellos, identificando vinculaciones y dependencias que constituyen el siguiente apartado de este documento.

Por último, los programas crean una organización global de la inversión en el territorio de la Bahía. La definición de programas y subprogramas trata de establecer una sistematización para futuras inversiones previstas o no previstas por el Plan. La asignación de recursos a los distintos programas repercutirá sobre aspectos concretos de la estructura del territorio y esto podrá modificarse durante el desarrollo del Plan de acuerdo con los criterios de las administraciones.

Programas	Subprogramas	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
Usos urbanos				
1.1. Modernización de los espacios destinados a actividades productivas	1.1.1. Adecuación de las áreas industriales	***	***	***
	1.1.2. Adecuación de las áreas turísticas	***	***	***
	1.1.3. Programa para la localización de actividades productivas	***	***	***
1.2. Respuesta integrada a las demandas supramunicipales de equipamiento y residencia	1.2.1. Formación de la red de equipamientos supramunicipales			
	1.2.2. Formación de una oferta residencial global			
1.3. Fomento de la identidad urbana de la bahía	1.3.1. Puesta en valor de los cascos históricos	***	***	***
	1.3.2. Puesta en valor de los enclaves arqueológicos de especial relevancia para la identificación del asentamiento	***	***	***
1.4. Cualificación de las áreas urbanas	1.4.1. Recuperación de áreas ocupadas por parcelaciones urbanísticas	***	***	***
Transportes y comunicaciones				
2.1. Transporte Urbano	2.1.1. Organización del ferrocarril, transporte por carretera y marítimo como transporte metropolitano	***	***	***
	2.1.2. Gestión y Coordinación del transporte público metropolitano	***	***	
2.2. Modernización de las conexiones regionales	2.2.1. Conexiones con la red viaria regional	***	***	***
	2.2.2. Conexiones con la red ferroviaria regional	***	***	***
2.3. Refuerzo de las comunicaciones internas de la Bahía	2.3.1. Accesibilidad interna de la aglomeración	***	***	***
	2.3.2. Adaptación de accesos y enlaces singulares	***	***	***
2.4. Integración de las infraestructuras del transporte en las áreas urbanas	2.4.1. Integración de las instalaciones ferroviarias en las áreas urbanas	***		
	2.4.2. Integración del transporte privado	***	***	
Recursos naturales y paisaje				
3.1. Articulación con las áreas urbanas	3.1.1. Red de espacios libres y parques metropolitanos de la Bahía	***	***	***
	3.1.2. Acondicionamiento del borde litoral	***	***	
3.2. Protección de los recursos naturales singulares	3.2.1. Protección y adecuación de los espacios naturales protegidos			
	3.2.2. Protección del paisaje e hitos del territorio	***	***	***
3.3. Restauración del medio	3.3.1. Forestación			
	3.3.2. Protección y puesta en valor de pasillos verdes	***	***	
	3.3.3. Restauración del paisaje		***	***
Infraestructuras básicas				
4.1. Ciclo del agua	4.1.1. Abastecimiento de agua de la Bahía	***	***	
	4.1.2. Depuración y tratamiento de aguas residuales	***	***	***
	4.1.3. Red de drenaje	***	***	
4.2. Residuos sólidos	4.2.1. Tratamiento de residuos sólidos	***		

III. PRIORIDAD Y VINCULACIÓN ENTRE LOS PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

Los programas agrupan las actuaciones para la construcción del modelo territorial sin introducir relación entre ellos ni establecer la importancia relativa de cada uno para conseguir los objetivos previstos. Para hacer frente a esta necesidad se ha realizado un análisis de los contenidos e intenciones de los programas a fin de establecer su jerarquización y vinculación.

El diagnóstico elaborado de la Bahía de Cádiz evidencia la necesidad de dar respuesta a algunas cuestiones que en la actualidad constriñen su capacidad de desarrollo y dificultan las condiciones de vida de sus ciudadanos. Dar solución a esas disfuncionalidades se convierte en cuestión urgente y los programas destinados para solventarlas en prioritarios. De otra parte los elementos que configuran el territorio se encuentran estrechamente vinculados y su división sectorial obedece antes a criterios operativos y de gestión que al funcionamiento de los mismos. La construcción del modelo territorial, sin ignorar esa cuestión, deberá asegurar la eficacia durante su ejecución y en consecuencia determinar la vinculación entre programas que clarifique las dependencias.

La jerarquización tiene como punto de partida el conjunto de programas previstos y se elabora en función de dos criterios: la capacidad de los subprogramas para conseguir los objetivos territoriales generales y las relaciones de dependencia que guardan entre sí dichos subprogramas.

El análisis se ha realizado de forma segregada, valorando la capacidad de cada subprograma ante cada una de las cuestiones apuntadas. Posteriormente se han agrupado los dos análisis y se ha procedido a la clasificación de los subprogramas en una jerarquía que incluye la prioridad y vinculación entre ellos.

III.1 Contribución a la construcción del modelo territorial.

En esta parte del análisis se trata de evaluar la contribución de los programas para solventar las deficiencias planteadas en la actualidad y su capacidad para construir el modelo territorial. Lógicamente en este análisis aparece implícito que el modelo

territorial tiene como fundamental premisa la transformación del territorio y la superación de las deficiencias que inciden negativamente sobre él.

La capacidad de los programas para la construcción del modelo territorial se evalúa en función de su contribución a los objetivos generales del Plan lo que permite ordenar aquellos.

Los objetivos generales del Plan son:

- Profundizar el funcionamiento integrado de los municipios de la Bahía de Cádiz fundamentado en el sistema de ciudades heredado y en la singularidad y calidad del medio natural.
- Propiciar la competitividad de la Bahía de Cádiz mediante la incorporación de actividades, dotaciones e infraestructuras que modernicen su oferta urbana.
- Coadyuvar a la articulación regional mediante la mejora de las conexiones de la Bahía con el ámbito subregional y exterior.
- Garantizar un desarrollo equilibrado mediante la protección y puesta en valor de los recursos naturales y culturales presentes en el territorio.
- Fomentar la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos según criterios de igualdad y cohesión social.

Examinada la capacidad de cada programa para incidir de forma positiva en la consecución de uno o varios de los objetivos, presentan las mejores condiciones para construir el modelo territorial propuesto los siguientes programas:

- Creación de la red de transporte público intermodal.
- Localización de actividades productivas.
- Accesibilidad interna de la aglomeración y adaptación de accesos y enlaces singulares.
- Red de espacios libres y parques metropolitanos de la Bahía.

En un segundo nivel jerárquico se encuentran los subprogramas que actúan sobre elementos territoriales ya definidos y que será preciso transformar para ajustar a los objetivos globales trazados. Configuran el grupo los siguientes subprogramas:

- Formación de una red de equipamiento supramunicipal.
- Formación de una oferta residencial global al ámbito de la Bahía.
- Puesta en valor de los cascos históricos.
- Recuperación de áreas ocupadas por parcelaciones urbanísticas.

- Gestión y coordinación del transporte público.
- Protección y valoración del borde litoral.
- Protección y adecuación de los espacios naturales protegidos.

En un tercer nivel jerárquico se encuentran un grupo de subprogramas que se orientan a dos fines distintos. De una parte aparecen los que complementan a los niveles jerárquicos superiores en sus aspectos funcionales y, de otra, los subprogramas que extienden el nuevo modelo al conjunto del ámbito.

- Adecuación de las áreas industriales.
- Adecuación de las áreas turísticas.
- Puesta en valor de los enclaves arqueológicos.
- Conexiones a la red viaria regional.
- Conexiones a la red ferroviaria regional.
- Integración de las instalaciones ferroviarias en las ciudades.
- Integración del transporte privado.
- Protección del paisaje e hitos del territorio.
- Forestación.
- Protección y puesta en valor de pasillos verdes.
- Restauración del paisaje.
- Abastecimiento de agua.
- Depuración y tratamiento de aguas residuales.
- Red de drenaje.
- Tratamiento de residuos sólidos.

III.2. Vinculación entre los programas y subprogramas.

La vinculación entre los subprogramas se determina mediante la evaluación de la influencia o dependencia de cada uno en relación a los demás. Con esta finalidad se define como influencia de un programa sobre otro la capacidad del primero para movilizar al segundo. Por dependencia se entiende la necesidad de ejecución del segundo para poder hacer funcionalmente viables las previsiones del primero.

Los subprogramas que crearán mayores sinergias coinciden con los identificados en el punto anterior como más capacitados para contribuir a la construcción del modelo territorial. De manera singular el subprograma de transporte público presenta ventajas tanto sobre los subprogramas que actúan sobre los usos urbanos como sobre la regulación de los recursos naturales. El resto de los subprogramas principales: localización de actividades productivas, red de espacios libres y

accesibilidad interna de la aglomeración para alcanzar plenamente sus objetivos son dependientes de los subprogramas del grupo de las infraestructuras básicas.

Los subprogramas que soportan la dependencia son los que promueven la mejora de las infraestructuras básicas y de comunicaciones. En efecto, la plena funcionalidad de algunos subprogramas que actúan sobre los usos urbanos sólo podrá conseguirse mediante transformación de las infraestructuras de comunicaciones y la potenciación del transporte urbano. De la misma manera la protección de los recursos naturales deberá ligarse a la ejecución de otros subprogramas como los destinados a la ejecución del ciclo del agua y al tratamiento de los residuos sólidos.

III.3. Clasificación de los programas y subprogramas.

La contribución de los programas a la consecución de los objetivos del Plan como las sinergias y dependencias que promueven refuerzan las actuaciones destinadas a transformar y superar las deficiencias apuntadas en el diagnóstico. Se promueven las acciones que tienen por finalidad construir una estructura territorial acorde con el funcionamiento supramunicipal de la Bahía. La mayor relevancia recae sobre los subprogramas que promueven la creación de infraestructuras que dan solución a los problemas de movilidad, servicios y de integración y coordinación de actividades. Resolver las discordancias entre funcionamiento real de la aglomeración y su estructura territorial aumentará la competitividad del sistema de ciudades, la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y la compatibilidad con los recursos naturales de la Bahía. Deberán ser estos subprogramas los prioritarios tanto en ejecución como en la movilización de recursos presupuestarios.

Además de clarificar los subprogramas más importantes, el análisis evidencia que estos no son autónomos y que la plena consecución de sus objetivos específicos está enlazada con el desarrollo de otros subprogramas aparentemente secundarios. Por tanto, la jerarquización de los programas y subprogramas no cabe imponerla en términos absolutos. Se ha preferido agrupar los programas por su importancia relativa en la construcción del modelo territorial.

Mediante la clasificación de programas se hace explícita de qué manera se actúa para la consecución de los objetivos territoriales enunciados. La agrupación permitirá clarificar y dar un soporte técnico a las decisiones sobre la orientación de las inversiones.

- Programas centrales para la transformación de la Bahía.
Agrupa a los subprogramas que aparecen con mayor capacidad para conseguir los objetivos territoriales trazados y crear las sinergias necesarias para la transformación del territorio.
- Programas para consolidar el funcionamiento integrado de la Bahía.
Recoge los subprogramas que impulsan la modernización y reorientación del modelo territorial. En general operan sobre problemas ya identificados y que ahora se pretende reorientar, o sobre recursos que se pretende impulsar para coordinarlos con el resto de las políticas.
- Programas complementarios en el desarrollo de las redes de infraestructuras.
Agrupa a los subprogramas que desarrollan las redes de infraestructuras, permitiendo la mejora global de las áreas urbanas y reduciendo la presión sobre el medio ambiente y los recursos naturales.
- Programas complementarios para la transformación de áreas urbanas y naturales singulares.
Incluye los subprogramas que difunden los objetivos a la totalidad del territorio incorporando medidas que coadyuvan a la consecución de los objetivos generales actuando sobre áreas naturales o urbanas concretas que presentan disfuncionalidades diagnosticadas.

JERARQUIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS Y SUBPROGRAMAS

Subprogramas centrales para la transformación de la Bahía	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programa para la localización de actividades productivas ▪ Organización del ferrocarril, transporte por carretera y marítimo como transporte metropolitano ▪ Accesibilidad interna de la aglomeración ▪ Red de espacios libres y parques metropolitanos de la Bahía
Subprogramas para consolidar el funcionamiento integrado de la Bahía	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formación de la red de equipamientos supramunicipales ▪ Formación de una oferta residencial global ▪ Puesta en valor de los cascos históricos ▪ Gestión y Coordinación del transporte público metropolitano ▪ Adaptación de accesos y enlaces singulares ▪ Acondicionamiento del borde litoral ▪ Protección y adecuación de los espacios naturales protegidos
Subprogramas complementarios en el desarrollo de las redes de infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conexiones con la red viaria regional ▪ Conexiones con la red ferroviaria regional ▪ Abastecimiento de agua de la Bahía ▪ Depuración y tratamiento de aguas residuales ▪ Red de drenaje ▪ Tratamiento de residuos sólidos
Subprogramas complementarios para la transformación de áreas urbanas y naturales singulares	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adecuación de las áreas industriales ▪ Adecuación de las áreas turísticas ▪ Recuperación de áreas ocupadas por parcelaciones urbanísticas ▪ Puesta en valor de los enclaves arqueológicos de especial relevancia para la identificación del asentamiento ▪ Integración de las áreas de la periferia de las ciudades ▪ Integración de las instalaciones ferroviarias en las áreas urbanas ▪ Integración del transporte privado ▪ Protección del paisaje e hitos del territorio ▪ Forestación ▪ Protección y puesta en valor de las vías pecuarias ▪ Restauración del paisaje

IV. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN. (Fichas por programa)

IV.1. PROGRAMAS SOBRE USOS URBANOS.

IV.1.1. MODERNIZACIÓN DE LOS ESPACIOS DESTINADOS A ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.

La Bahía de Cádiz rearmará su competitividad en el sistema de ciudades mediante la modernización de las actividades productivas y turísticas. Para ello, se preparará una oferta de suelo e infraestructuras coherente con las condiciones y necesidades del tejido productivo y acorde a las demandas que sobre los espacios productivos imponen las nuevas actividades. La propuesta debe orientarse tanto a recualificar y modernizar los suelos ocupados por estas actividades como a la generación de nuevas áreas capaces de atraer nuevas instalaciones.

En relación con las actividades industriales y de servicios las propuestas se concentrarán en la reforma de los espacios industriales y la preparación de nuevas ofertas de suelo capaces de acoger instalaciones al servicio de la Bahía.

La actividad turística es un recurso económico con especial incidencia en la ordenación del territorio metropolitano. La mejora de la oferta se basará tanto en la creación de nuevas instalaciones como en la mejora de las urbanizaciones turísticas y la puesta en valor y capacidad de atracción de los recursos culturales y naturales de la Bahía.

1.1.1. SUBPROGRAMA ADECUACIÓN DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES

Objetivos particulares

- Modernización de las infraestructuras, dotaciones y servicios de las áreas industriales.
- Adecuación ambiental de los suelos industriales.

Acciones a desarrollar

- Garantizar las conexiones con la red viaria regional y metropolitana.
- Completar la red de infraestructuras con la incorporación de la red de gas, la depuración de vertidos y retirada de residuos sólidos.
- Incorporar las reformas interiores necesarias para ajustar la ordenación a las demandas de las nuevas actividades.
- Fomentar la localización de actividades de servicios complementarios.
- Mejorar la calidad ambiental en materia de ruidos, contaminación atmosférica y protección de las zonas húmedas limítrofes.

Actuaciones prioritarias

- Polígono de Tres Caminos.
- Polígono del Trocadero.
- Polígono de Fadrías.
- El Torno.
- San José.
- Parque Industrial Pelagatos II.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Ministerio de Medio Ambiente.
- Ministerio de Fomento.
- Particulares.

1.1.2. SUBPROGRAMA ADECUACIÓN DE LAS ÁREAS TURÍSTICAS

Objetivos particulares

- Mejorar el atractivo de los recursos turísticos.
- Completar infraestructuras y dotaciones al servicios de las áreas turísticas.
- Mejora de la calidad ambiental de las áreas turísticas.
- Potenciar los valores naturales y culturales como recursos turísticos.

Acciones a desarrollar

- Conexión con la red viaria regional .
- Aumentar la oferta de equipamientos e instalaciones turísticas.
- Reurbanización de las áreas residenciales turísticas con cualificación del espacio público para actividades de paseo y recreo.
- Acondicionar el espacio litoral.
- Promoción de Bahía de Cádiz como destino turístico.

Actuaciones prioritarias

- Vistahermosa-Fuentebravía.
- La Barrosa-Novo Sancti Pectri.
- Cascos históricos.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Consejería de Turismo, Comercio y Deportes.
- Ministerio de Medio Ambiente.
- Particulares.

1.1.3. SUBPROGRAMA PARA LA LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

Objetivos particulares

- Reserva de los suelos con ventajas de accesibilidad y posición respecto las ciudades de la Bahía para la localización de actividades productivas.
- Modernizar la oferta de suelo para la acogida de actividades productivas.

Acciones a desarrollar

- Localización de un Centro de Transportes.
- Creación de un Parque Empresarial.

Actuaciones prioritarias

- ZERPLA Aletas-Río San Pedro.
- ZERPLA San José-El Madrugador.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Ministerio de Fomento.
- Ministerio de Medio Ambiente.
- Particulares.

IV.1.2. RESPUESTA INTEGRADA A LAS DEMANDAS SUPRAMUNICIPALES DE EQUIPAMIENTO Y RESIDENCIA

La ciudad de la aglomeración fomentará la cohesión social de sus habitantes mediante la oferta de residencia y equipamiento que equilibre las condiciones de habitación entre las ciudades de la Bahía.

Los municipios garantizarán la cobertura de las demandas básicas de la población. Con criterios de globalidad se deberán satisfacer los equipamientos de rango superior y los generados por una población concentrada de unos 450.000 habitantes.

La escasez de suelo en Cádiz y en menor medida en San Fernando, junto con la distribución de las actividades productivas en la Bahía tienden a conformar un mercado unitario de vivienda. En el marco del Plan se tomarán medidas para garantizar el alojamiento; y en especial el de los grupos con menor nivel de ingresos o demandas más particulares.

Los subprogramas dependen de programas sectoriales. El Plan se limitará a la reserva de suelo y a la ejecución de las infraestructuras necesarias para su implantación y servicio a la población de la Bahía.

1.2.1. SUBPROGRAMA FORMACIÓN DE LA RED DE EQUIPAMIENTOS SUPRAMUNICIPALES

Objetivos particulares

- Reserva de los suelos con ventajas de accesibilidad y posición para la localización de equipamientos supramunicipales.
- Construcción de la oferta de equipamiento demandada por la globalidad de la población.

Acciones a desarrollar

- Desarrollar la Universidad de la Bahía de Cádiz.
- Formar una red de Instalaciones deportivas.
- Completar la oferta cultural.

Actuaciones prioritarias

- Área de Río San Pedro.
- Área el Madrugador.
- Casco de Cádiz.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa.
- Consejería de Turismo, Comercio y Deportes.
- Consejería de Cultura.

1.2.2. SUBPROGRAMA FORMACIÓN DE UNA OFERTA RESIDENCIAL GLOBAL

Objetivos particulares

- Asegurar la satisfacción de la demanda de vivienda en el ámbito de la Bahía.
- Asegurar el acceso a la vivienda a las familias con ingresos medios y bajos.
- Dar respuesta a los nuevos grupos demandantes de vivienda.
- Fomentar la conservación y adecuación del parque inmobiliario.

Acciones a desarrollar

- Formulación de los programas de vivienda para la totalidad del ámbito de la Bahía de Cádiz.
- Garantizar la ejecución de al menos 1000 viviendas al año entre los distintos programas previstos en el Plan Andaluz de la Vivienda.

Actuaciones prioritarias

- Actuaciones de rehabilitación en los cascos históricos.
- Actuaciones en las zonas de reservas de Chiclana, Puerto Real y Puerto de Santa María.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.

IV.1.3. FOMENTO DE LA IDENTIDAD URBANA DE LA BAHÍA

Los cascos de las ciudades han sido el germen del crecimiento urbano en su dimensión física y social. Es preciso confirmar los cascos como centros del sistema urbano. Para ello es necesario acometer la conservación de las áreas urbanas centrales, donde se localizan la mayoría de las dotaciones, servicios y el patrimonio cultural local. Mantener estos puntos activos y en pleno rendimiento para la aglomeración exigen la definición de acciones urbanísticas integradas orientadas a salvar su funcionalidad y hacerla compatible con los valores sociales, históricos y culturales que contienen.

Además la identidad de la Bahía se debe aprovechar como recurso local para el fomento y atracción de las actividades productivas. En este sentido, se intervendrá sobre el patrimonio local que documenta la colonización de la Bahía y la organización de su asentamiento.

Las actuaciones en los cascos históricos se complementan con las previstas en el subprograma de integración del transporte privado.

Las actuaciones de protección del legado cultural de la Bahía se completan con las actuaciones en espacios libres.

1.3.1. SUBPROGRAMA PUESTA EN VALOR DE LOS CASCOS HISTÓRICOS

Objetivos particulares

- Promoción de los cascos como señal de identidad de la Bahía.
- Mejora del paisaje y medio ambiente urbano.
- Asegurar condiciones de vida digna para los residentes.

Acciones a desarrollar

- Formulación de los planes especiales de protección.
- Protección del patrimonio edificado, urbanístico y arqueológico.
- Mantenimiento de la residencia.
- Reducción de la presencia del automóvil.

Actuaciones prioritarias

- Actuaciones de rehabilitación y reurbanización en los cascos de Cádiz, San Fernando, Chiclana, Puerto Real y El Puerto de Santa María.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Consejería de Cultura.
- Consejería de Medio Ambiente.

1.3.2. SUBPROGRAMA PUESTA EN VALOR DE LOS ENCLAVES ARQUEOLÓGICOS DE ESPECIAL RELEVANCIA PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL ASENTAMIENTO

Objetivos particulares

- Fomento del reconocimiento del territorio mediante la identificación de la historia del asentamiento humano en el espacio de la Bahía.
- Comprensión e interpretación del paisaje.

Acciones a desarrollar

- Identificación e investigación arqueológica de los elementos destacados.
- Puesta en valor para su conocimiento y divulgación.
- Incorporación de los elementos destacados y de acuerdo con su valor a la red de parques metropolitanos.

Actuaciones prioritarias

- Enclaves determinados en las fichas correspondientes.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Consejería de Cultura.
- Consejería de Turismo, Comercio y Deportes.

IV.1.4. CUALIFICACIÓN DE LAS ÁREAS URBANAS

La ordenación de la Bahía deberá hacer un profundo esfuerzo en la próxima década para garantizar un techo digno a todos los ciudadanos. La ciudad de la Bahía debe promover y favorecer el desarrollo de un modelo que contemple la continuidad formal, la proximidad funcional y la diversidad social de sus barrios. El derecho a la ciudad incluye vivienda, barrio equipado, articulación con el conjunto, acceso asegurado e integración social de sus residentes.

Las acciones para desarrollar este derecho se encaminarán en tres direcciones: garantizar estas condiciones en los nuevos crecimientos, recualificación de barriadas y periferias de las áreas urbanas y acondicionamiento de las áreas suburbanizadas.

1.4.1. SUBPROGRAMA RECUPERACIÓN DE ÁREAS OCUPADAS POR PARCELACIONES URBANÍSTICAS

Objetivos particulares

- Incorporar las parcelaciones urbanísticas a las condiciones de urbanización de las áreas urbanas.
- Integrar la parcelación y edificación en el paisaje mediante la consolidación de los usos urbanos y la valoración de los elementos rurales presentes en el área.
- Asegurar condiciones de vida digna para los residentes.
- Realizar una transformación coherente con los modos de vida de los vecinos y sus expectativas de evolución.

Acciones a desarrollar

- Desarrollar el planeamiento urbanístico necesario para producir la transformación de las condiciones de urbanización.
- Ejecutar las infraestructuras del ciclo de agua que reduzcan la presión y contaminación del acuífero subterráneo.
- Incorporar los equipamientos y servicios de acuerdo con el rango poblacional del asentamiento.
- Recoger residuos.
- Restaurar los elementos naturales y rurales degradados.

Actuaciones prioritarias

- Enclaves determinados en el Plano Esquema Director de Usos como Zonas Suburbanizadas (Zs).

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Diputación Provincial.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Particulares.

IV.2. PROGRAMAS SOBRE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

IV.2.1. TRANSPORTE METROPOLITANO

La distribución de usos y actividades entre las distintas áreas urbanas y el fortalecimiento de los cascos generará el incremento de la movilidad intermunicipal. Este incremento sobre la situación actual y el hecho de operar en una aglomeración caracterizada por la excentricidad del destino principal de viajes, la restricción del número de itinerarios a utilizar, la calidad del medio natural y la falta de espacio en las áreas de movilidad principal, no es sostenible sólo con medidas sobre la viabilidad y el desplazamiento en vehículo privado.

El funcionamiento integrado de los municipios de la Bahía y la distribución espacial de actividades productivas y equipamientos debe basarse en una sólida capacidad para desplazarse dentro de la nueva ciudad, respetuosa con el medio ambiente y adecuada a las características físicas de las ciudades y el territorio. Los viajes resultantes de la estructura de movilidad prevista a medio y largo plazo deben resolverse mediante la creación de un sistema de transporte público intermodal.

2.1.1. SUBPROGRAMA ORGANIZACIÓN DEL FERROCARRIL, TRANSPORTE POR CARRETERA Y MARÍTIMO COMO TRANSPORTE METROPOLITANO

Objetivos particulares

- Adecuar la infraestructura ferroviaria como transporte de cercanías metropolitanas.
- Primar el transporte público en carreteras y vías urbanas.
- Fomentar el desarrollo de un sistema náutico de conexión entre las ciudades que cuentan con esta posibilidad.
- Fomentar la relación entre modos de transporte.

Acciones a desarrollar

- Posibilitar frecuencias de la circulación del ferrocarril de cercanías por debajo de los diez minutos en horas punta.
- Aumentar la oferta de transporte público.
- Aumentar la velocidad de explotación en el transporte metropolitano por carretera.
- Construir puntos de intercambio entre los distintos modos de transporte.
- Mejorar los vehículos.

Actuaciones prioritarias

- Duplicar la línea férrea.
- Extender el transporte público en plataforma reservada hasta el área urbana de Chiclana.
- Puesta en servicio de los intercambiadores y apeaderos.
- Red de carriles reservados para transporte interurbano por carretera.
- Itinerarios náuticos.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Ministerio de Fomento.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Consorcio de Transporte Metropolitano de Bahía de Cádiz.

2.1.2. SUBPROGRAMA GESTIÓN Y COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

Objetivos particulares

- Integración y compatibilización de los recursos en transporte público.
- Fomento de la intermodalidad.

Acciones a desarrollar

- Redacción del Plan de Transporte Metropolitano.
- Creación del título unitario del transporte.

Actuaciones prioritarias

- Las que se identifiquen por el Plan de Transporte Metropolitano

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Ministerio de Fomento.
- Consorcio de Transporte Metropolitano de Bahía de Cádiz.

IV.2.2. MODERNIZACIÓN DE LAS CONEXIONES REGIONALES

La competitividad de la Bahía en el sistema de ciudades dependerá en buena medida de su articulación con el resto del territorio regional y sus conexiones con la red de comunicaciones. La Bahía localizada en una posición periférica debe evitar la excentricidad respecto a los pasillos de comunicaciones regionales. La red interior cuenta con la ejecución de la A-381 y las actuaciones en él previstas en el ámbito de Jerez y de manera principal la ronda sur y el acceso al aeropuerto.

Las actuaciones en la red ferroviaria se refieren a las acciones en el interior de la Bahía. La preparación de la línea Sevilla-Cádiz para velocidad alta se incorpora parcialmente con la duplicación de la vía.

2.2.1. SUBPROGRAMA CONEXIONES CON LA RED VIARIA REGIONAL

Objetivos particulares

- Mejorar la conexión con el eje del Guadalquivir.
- Garantizar la conexión con el arco Mediterráneo.

Acciones a desarrollar

- Conexión con el eje del Guadalquivir mediante autovía o autopista.
- Conexión con el eje A-381.
- Mejorar la conexión con el aeropuerto de Jerez.

Actuaciones prioritarias

- Acceso central a la Bahía.
- Acceso sur a la Bahía.
- Acceso norte a la Bahía.
- Desdoblamiento Variante de los Puertos-Tres Caminos.
- Desdoblamiento acceso Puente José León de Carranza.

Actuaciones a medio plazo

- Acceso al Puerto comercial de El Puerto de Santa María.
- Tercer acceso a Cádiz.

Actuaciones a largo plazo

- Variante exterior de la A-4 y A-48.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Ministerio de Fomento.

2.2.2. SUBPROGRAMA CONEXIONES CON LA RED FERROVIARIA REGIONAL

Objetivos particulares

- Modernizar el trazado de conexión con Sevilla.
- Conexión ferroviaria entre las instalaciones portuarias del litoral gaditano.

Acciones a desarrollar

- Preparación de la línea Sevilla-Cádiz para velocidad alta. Reducción del tiempo de conexión con Sevilla.
- Localización de la intermodalidad ferroviaria en la dársena de la Cabezuela.
- Enlace ferroviario con la Bahía de Algeciras.

Actuaciones prioritarias

- Acceso al Puerto de la Cabezuela.
- Desdoblamiento de la línea Madrid-Cádiz y mejora de trazado.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Ministerio de Fomento.
- Autoridad Portuaria.

IV.2.3. REFUERZO DE LAS COMUNICACIONES INTERNAS DE LA BAHÍA

Los movimientos intermunicipales de los cinco municipios, se realizan por tramos liberados de la red regional como la antigua N-IV en El Puerto de Santa María o la duplicación Cádiz-San Fernando. La ausencia de un conjunto de vías que cumplan esta función de integración municipal repercute negativamente sobre la accesibilidad global del territorio. De una parte se sobrecarga la red regional y de otra se dificulta la implantación de un sistema de transporte eficaz por la escasez de infraestructuras viarias. Por último, la ausencia de una red de itinerarios propios de la aglomeración fuerza la utilización de las redes municipales con evidentes problemas de saturación y pérdida de calidad ambiental de las áreas urbanas.

La adecuación del sistema varío a la ciudad de la aglomeración urbana exige su replanteo global para formar una red propia que supere la visión sectorial y fragmentaria actual. Es necesario especializar la red jerarquizando y estableciendo itinerarios para los distintos flujos que convergen en el sistema.

2.3.1. SUBPROGRAMA ACCESIBILIDAD INTERNA DE LA AGLOMERACIÓN

Objetivos particulares

- Garantizar la accesibilidad de las áreas urbanas que componen la aglomeración.
- Garantizar la accesibilidad de los enclaves productivos de la Bahía.
- Eliminar tráfico en paso de las redes viarias urbanas.

Acciones a desarrollar

- Reducir la congestión en los siguientes puntos de la red:
 - Puente José León de Carranza.
 - Puente Zuazo.
 - Acceso a la Barrosa y Sancti Petri.
- Mejorar el nivel de servicio en los enlaces de la A-4 y desdoblamiento del resto de la antigua N-IV.

Actuaciones prioritarias

- Conexión Puente Carranza-Plaza de España.
- Ronda del Estero.
- Ronda Oeste de Chiclana.
- Acceso a la costa de El Puerto de Santa María.
- Distribuidor Universidad, Aletas, Puerto Real.

Actuaciones a medio plazo

- Distribuidor Puerto Real, El Marquesado, Chiclana.
- Distribuidor Sancti-Petri-A-48.
- Distribuidor Chiclana-Sancti Petri.

Actuaciones a largo plazo

- Conexión Valdelagrana, carretera de Rota.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Ministerio de Fomento.
- Ministerio de Medio Ambiente.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Particulares.

2.3.2. SUBPROGRAMA ADAPTACIÓN DE ACCESOS Y ENLACES

Objetivos particulares

- Ajustar elementos de las redes de comunicaciones a las nuevas previsiones de crecimiento.
- Eliminar puntos de congestión de la red.

Acciones a desarrollar

- Mejorar acceso a las áreas urbanas.
- Mejorar el acceso a las instalaciones portuarias.

Actuaciones prioritarias

- Conexión Variante de Rota-Variante de El Puerto de Santa María en el Polígono San José.
- Incorporar movimientos de acceso y salida a Cádiz en el nudo de la variante de Los Puertos con la autopista AP-4.

Actuaciones a medio plazo

- Paso superior en San Fernando para mejorar la accesibilidad del sector oeste.
- Enlace variante de la antigua N-IV (CA-33) en San Fernando con ronda del Estero y acceso al intercambiador de La Ardila.
- Enlace de la N-443 con la conexión de la Zona Franca-Avenida de la Bahía.
- Conexión de la A-48 con la carretera del Marquesado.
- Acceso al puerto comercial en El Puerto de Santa María.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Ministerio de Fomento.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.

IV.2.4. INTEGRACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE EN LAS ÁREAS URBANAS

Instalaciones portuarias, trazados ferroviarios y accesos viarios compiten con el crecimiento de las ciudades y la protección del medio natural. Esta cuestión es más grave en las áreas urbanas de Cádiz y San Fernando, donde las limitaciones espaciales se han manifestado con mayor gravedad.

Las demandas de mejora de las condiciones ambientales en el interior de las ciudades chocan con las actividades de estas infraestructuras. Las emisiones de ruido, polvo, aumento de la agitación viaria y congestión del tráfico urbano inciden en el ambiente y el espacio urbano deteriorando las condiciones de vida.

Así mismo la eficacia de las infraestructuras y la prestación de servicios se resiente de las condiciones globales de la implantación. La congestión de conexiones viarias y las limitaciones de espacio merman la funcionalidad de las instalaciones.

2.4.1. SUBPROGRAMA INTEGRACIÓN DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS EN LAS ÁREAS URBANAS

Objetivos particulares

- Reducir los impactos ambientales y sobre el paisaje de las instalaciones ferroviarias.
- Reducir el efecto barrera sobre las redes urbanas y mejorar las conexiones a ambos lados de las vías.
- Asegurar la funcionalidad de la infraestructura.
- Eliminar las áreas degradadas que aparecen en los bordes de los pasillos ferroviarios.

Acciones a desarrollar

- Acondicionamiento de la infraestructura ferroviaria.
- Reforma del entorno de las estaciones.
- Reforma urbana en bordes de los pasillos ferroviarios.

Actuaciones prioritarias

- Entorno de estaciones.
 - Cádiz.
 - San Fernando.
 - Puerto Real.
 - El Puerto de Santa María.
- Acondicionamiento de infraestructura
 - Puerto Real
- Reforma Urbana
 - San Fernando

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Ministerio de Fomento.

2.4.2. SUBPROGRAMA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE PRIVADO

Objetivos particulares

- Reducir la congestión del tráfico producida por el vehículo privado en las ciudades.
- Reducir la contaminación acústica y atmosférica producida por el automóvil.
- Reducir la presión y competencia por la utilización del espacio público.

Acciones a desarrollar

- Aumento de plazas de aparcamiento disuasorio.
- Extensión de las áreas peatonales y circulación exclusiva a residentes.

Actuaciones prioritarias

- Áreas de circulación restringida y peatonales:
 - Casco de Cádiz.
 - Casco de San Fernando.
 - Casco de Chiclana.
 - Casco de Puerto Real.
 - Casco de El Puerto de Santa María.
- Áreas susceptibles de localización de aparcamiento ligado al sistema de transporte público.
 - Cádiz: Cortadura y Estación.
 - San Fernando: La Ardila
 - Chiclana: El Torno.
 - Puerto Real: Estación.
 - El Puerto de Santa María: Estación

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Ministerio de Fomento.

IV.3. PROGRAMAS SOBRE RECURSOS NATURALES Y PAISAJE

IV.3.1. ARTICULACIÓN CON LAS ÁREAS URBANAS

La ciudad de la aglomeración se debe leer en el territorio como un conjunto de ciudades y áreas urbanizadas separadas por terrenos caracterizados por su inundabilidad y el valor de los recursos naturales que contienen.

La construcción de la estructura territorial descansará en la formación de una red de espacios libres que, protagonizada por el espacio de marisma, separe las ciudades y establezca relaciones entre áreas urbanizadas y naturales. Para ello, el Plan plantea la ejecución una red de parques metropolitanos que articulen el crecimiento de las áreas urbanas con los recursos naturales que las envuelven. La red de parques metropolitanos se completa con la puesta en valor de la línea litoral y el perímetro del Parque Natural.

Las actuaciones en los bordes de la marisma se identifican en la Zona Perímetro de las Marismas y las actuaciones en el litoral en la Zona Frente Litoral

3.1.1. SUBPROGRAMA RED DE ESPACIOS LIBRES Y PARQUES METROPOLITANOS

Objetivos particulares

- Limitar los procesos de conurbación urbana y pautar las áreas urbanizadas.
- Establecer continuidades y pasillos entre las áreas naturales y unidades ambientales relevantes en la Bahía.
- Aumentar la dotación de áreas recreativas y de esparcimiento al aire libre en contacto con la naturaleza.

Acciones a desarrollar

- Aumento del estándar de parque metropolitano por habitante.
- Crear una red de espacios libres que enlace los espacios naturales relevantes.
- Desarrollar proyectos integrados de conservación de los recursos naturales, puesta en valor de recursos culturales localizados en el territorio, protección del paisaje y fomento del recreo activo de la población.

Actuaciones prioritarias

- Parque de las Cañadas-Zurraque.
- Borde del caño Sancti-Petri-Carrascón.

Actuaciones a medio plazo

- Arillo-Zaporito.
- Cierre Sur de la Bahía.

Actuaciones a largo plazo

- Sierra de San Cristóbal.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Ministerio de Medio Ambiente.

3.1.2. SUBPROGRAMA ACONDICIONAMIENTO DEL BORDE LITORAL

Objetivos particulares

- Asegurar el uso público del dominio público y zona de su servidumbre
- Garantizar la conservación de los recursos naturales y culturales presentes en la zona
- Desarrollar la red de equipamientos que permitan un uso y disfrute del litoral acorde con criterios ambientales

Acciones a desarrollar

- Desarrollar proyectos integrados de conservación de los recursos naturales, puesta en valor de recursos culturales localizados en el territorio, protección del paisaje y fomento del recreo activo de la población

Actuaciones prioritarias

- Áreas incluidas en la Zona Frente litoral con características naturales.
- Áreas incluidas en la Zona Perímetro de las Marismas, actuaciones en los bordes consolidados por urbanizaciones residenciales y por polígonos industriales.

Agentes implicados

- Ayuntamientos
- Consejería de Obras Públicas y Transportes
- Consejería de Medio Ambiente
- Ministerio de Medio Ambiente

IV.3.2. PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES SINGULARES

La singularidad del medio de marisma, con sus valores ecológicos, paisajísticos y productivos, y de las zonas endorreicas de las campiñas donde se generan complejos lagunares de gran interés para la avifauna, en un entorno árido y transformado como el de la Bahía, ha llevado a la legislación ambiental a identificar un conjunto de Espacios Naturales Protegidos en este ámbito: Reservas Naturales de los Complejos endorreicos de Chiclana, Puerto Real y El Puerto de Santa María; Parajes Naturales de la Isla del Trocadero y de las Marismas de Sancti Petri, y Parque Natural de la Bahía de Cádiz, para los que la propia normativa ambiental regula los correspondientes instrumentos para su ordenación y gestión.

El Plan asume las determinaciones establecidas por las citadas normas, a la vez que aporta, desde la ordenación territorial, la propuesta de la protección de los paisajes que caracterizan el ámbito de la Bahía.

Las actuaciones para la protección y adecuación de los espacios naturales protegidos dependen de acciones sectoriales que no se programan ni valoran en el presente documento. El coste de las actuaciones y su programación dependerá las administraciones implicadas.

Del mismo modo las actuaciones para la protección del paisaje en el interior de áreas sometidas a protección se efectuará de acuerdo con lo establecido en sus instrumentos de ordenación.

3.2.1. SUBPROGRAMA PROTECCIÓN Y ADECUACIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

Objetivos particulares

- Consolidar funcional y socialmente los Espacios Naturales Protegidos.
- Dotación a los Espacios Naturales de los medios necesarios para el adecuado desarrollo de su cometido.
- Difundir los valores culturales del patrimonio natural.
- Equipar los Espacios Naturales Protegidos con dotaciones de carácter científico-educativo, socio-recreativo y de agogida e información de los valores naturales presentes.

Acciones a desarrollar

- Proteger los recursos naturales en el interior de las áreas protegidas.
- Proteger las actividades productivas en el interior de las áreas naturales protegidas.

Actuaciones prioritarias

- Señalización, interpretación y actuaciones recogidas en los Planes Rectores de Uso y Gestión.

Agentes implicados

- Consejería de Medio Ambiente.

3.2.2. SUBPROGRAMA PROTECCIÓN DEL PAISAJE E HITOS DEL TERRITORIO

Objetivos particulares

- Conservar los rasgos esenciales de las unidades de paisaje que integran la Bahía de Cádiz
- Fomentar la diversidad de los paisajes de la Bahía
- Proteger los lugares que son referencia visual y cultural del territorio

Acciones a desarrollar

- Fomentar la diversidad del paisaje rural
- Desarrollar proyectos integrados de puesta en valor de los paisajes relevantes y singulares de la Bahía

Actuaciones prioritarias

- Protección de paisajes singulares
 - Complejos endorreicos
 - Dehesa de Pago del Humo
 - Marismas de los Toruños, Trocadero y Coto de la isleta
- Protección de hitos del paisaje
 - Cerro de los Mártires
 - Cerro de Ceuta
 - Cerro de la Concepción

Agentes implicados

- Ayuntamientos
- Consejería de Obras Públicas y Transportes
- Consejería de Medio Ambiente

IV.3.3. RESTAURACIÓN DEL MEDIO

En la Bahía de Cádiz, la singularidad del medio físico (frágil y complejo) ha sido objeto de importantes agresiones por la implantación de nuevas actividades e infraestructuras. La presión de los usos urbanos sobre el litoral y la creación de las infraestructuras a ellos asociados han producido el retroceso de áreas naturales (marismas) o la desaparición de actividades productivas (marismas transformadas y salinas), reduciendo la lámina de agua de la Bahía y la presencia de ésta en la configuración de la aglomeración. En los espacios interiores, ha sido la presión agrícola sobre suelos de dudosa aptitud y la consiguiente homogeneización del espacio rural, la pérdida de áreas arboladas y la extensión y características de los crecimientos urbanos espontáneos los factores más destacados en la transformación.

El Plan plantea la necesidad de llevar a cabo un tratamiento, mejor que restauración, de algunos espacios que naturales o transformados tienen un innegable valor en la construcción y recuperación del paisaje de la Bahía. La elección de estos espacios se realiza con criterios territoriales, es decir buscando la integración ambiental en el entorno y la funcionalidad de relaciones con otros espacios próximos.

El subprograma de forestación depende de administraciones sectoriales que no se programan ni valoran en el presente documento.

3.3.1. SUBPROGRAMA FORESTACIÓN

Objetivos particulares

- Conservar los recursos hídricos.
- Fomentar la diversidad de los paisajes de la Bahía mediante la reposición de la cubierta vegetal.
- Reducir la erosión y pérdida de suelo.

Acciones a desarrollar

- Incrementar la superficie forestal.
- Regeneración de áreas degradadas y de la cubierta vegetal.
- Reforestación con especies locales.

Actuaciones prioritarias

- Áreas rurales con riesgo de erosión.
- Complejos endorreicos.
- Parque de las Cañadas-Zurraque.

Agentes implicados

- Consejería de Medio Ambiente.
- Ministerio de Medio Ambiente.

3.3.2. SUBPROGRAMA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DE CORREDORES VERDES

Objetivos particulares

- Conservar y proteger las vías pecuarias, fomentando usos complementarios a sus funciones primarias relativas al tránsito de ganado.
- Contribuir a la creación de pasillos verdes que permitan la comunicación entre las áreas urbanas y la red de espacios libres.

Acciones a desarrollar

- Puesta en valor de los itinerarios necesarios para el conocimiento de la diversidad de los paisajes de la Bahía.
- Incorporación de los equipamientos y dotaciones necesarios para la utilización con fines culturales y recreativos de estos itinerarios.

- Incorporar las acciones de forestación y recuperación de la cubierta vegetal que contribuyan a la diversidad del paisaje rural.

Actuaciones prioritarias

- Itinerarios verdes identificados.
- Proyectos integrados de mejora de la diversidad del paisaje rural y dotación de los itinerarios para el uso público.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Consejería de Medio Ambiente.

3.3.3. SUBPROGRAMA RESTAURACIÓN DEL PAISAJE

Objetivos particulares

- Recuperar áreas especialmente dañadas por acciones del hombre.
- Fomentar la diversidad del paisaje.
- Recuperar la cubierta vegetal.
- Favorecer el uso público.

Acciones a desarrollar

- Eliminar las áreas degradadas por acciones del hombre.

Actuaciones prioritarias

- Cierre de canteras.
- Conservación de la duna fósil de El Puerto de Santa María.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa.

IV.4. PROGRAMAS SOBRE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

IV.4.1. CICLO DEL AGUA

El medio físico de la Bahía es un condicionante de la organización y desarrollo del sistema urbano y un potente factor de cualificación y calidad de vida del territorio. La irregularidad pluviométrica incrementa la necesidad de establecer procedimientos y sistemas de tratamiento que aseguren tanto el suministro como el control de los vertidos. La satisfacción de las demandas requieren abordar aspectos cuantitativos, aunque en la actualidad es la calidad de las redes y sistemas las que requieren una mayor atención.

4.1.1. SUBPROGRAMA ABASTECIMIENTO DE AGUA DE LA BAHÍA

Objetivos particulares

- Protección de los recursos hídricos de la Bahía.
- Fomento del ahorro de consumo.
- Mantener el consumo por habitante.

Acciones a desarrollar

- Completar y modernizar las redes de abastecimiento.
- Ejecutar las instalaciones necesarias para asegurar el consumo en cantidad y calidad.
- Aumento de la utilización de agua depurada para consumos no humanos.

Actuaciones prioritarias

- Ejecución de las siguientes actuaciones en conducción:
 - Duplicación Barrio Jarana a Ramal Norte.
 - Duplicación Barrio Jarana a Tres Caminos.
 - Duplicación Tres Caminos-San Fernando.
 - Duplicación Tres Caminos-Chiclana.
 - Anillo de Cádiz por tercer acceso o por el istmo.
- Ejecución de depósitos reguladores en:
 - El Puerto de Santa María.
 - Cádiz.
 - Puerto Real.
 - Chiclana.
 - San Fernando.
- Actuaciones complementarias de reimpulsión y automatización.

Agentes implicados

Ayuntamientos.
Ministerio de Medio Ambiente.
Consejería de Medio Ambiente.

4.1.2. SUBPROGRAMA DEPURACIÓN Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES

Objetivos particulares

- Asegurar la depuración de las aguas negras.
- Control de los vertidos.

Acciones a desarrollar

- Generar redes separativas de aguas negras y pluviales.
- Garantizar la completa depuración de las aguas negras producidas por las áreas urbanas.
- Control de los vertidos de pluviales sobre las áreas naturales

Actuaciones prioritarias

- Ejecución de las siguientes Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales (EDAR):
 - Barrio Jarana-Marquesado.
 - San Andrés Golf-Llano de las Maravillas.
- Proyectos integrados para la separación de redes.
- Proyectos integrados para la recuperación de aguas tratadas.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Ministerio de Medio Ambiente.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Particulares.

4.1.3. SUBPROGRAMA RED DE DRENAJE

Objetivos particulares

- Evitar los riesgos de inundación sobre las áreas urbanas existentes.
- Compatibilizar el crecimiento de las áreas urbanas con el sistema de drenaje natural.

Acciones a desarrollar

- Eliminar los riesgos de inundación en las áreas urbanas.

Actuaciones prioritarias

- Control y adecuación del drenaje natural en el cauce del río Iro.
- Control y adecuación del drenaje natural en el cauce del Carrajolilla.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Ministerio de Medio Ambiente.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Particulares.

IV.4.2. RESIDUOS SÓLIDOS

La configuración de núcleos urbanos presentes en la provincia y la singularidad de los recursos naturales que aparecen demandan una consideración conjunta del control y tratamiento de los residuos sólidos como la realizada en el Plan Provincial. Se mantienen los criterios y determinaciones previstas por dicho documento.

4.2.1. SUBPROGRAMA TRATAMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS

Objetivos particulares

- Garantizar la recogida de la totalidad de los residuos sólidos producidos en las áreas urbanas.
- Asegurar el tratamiento de los distintos residuos de acuerdo a su naturaleza.
- Compatibilizar el tratamiento y reciclado de residuos con la protección del medio.

Acciones a desarrollar

- Los establecidos en el Plan de Residuos de la Provincia de Cádiz.

Actuaciones prioritarias

- Planta de transferencia de residuos de Puerto Real.

Agentes implicados

- Ayuntamientos.
- Consejería de Medio Ambiente.
- Diputación Provincial.