



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,



Marismas y entorno de la urbanización Sanlúcar Club de Campo

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.

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.

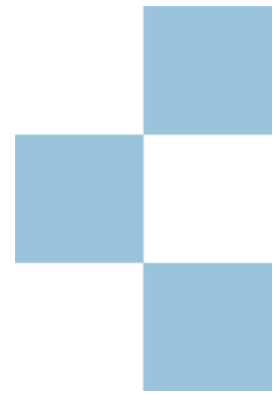
La Costa Noroeste tiene dos grandes espacios destacables por sus valores naturales y paisajísticos, el espacio marismeño y el litoral. Las marismas constituyen un extraordinario espacio de valores naturales, ambientales y paisajísticos sometido a distintos procesos de ocupación y uso que hacen del mismo 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 marismeño 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

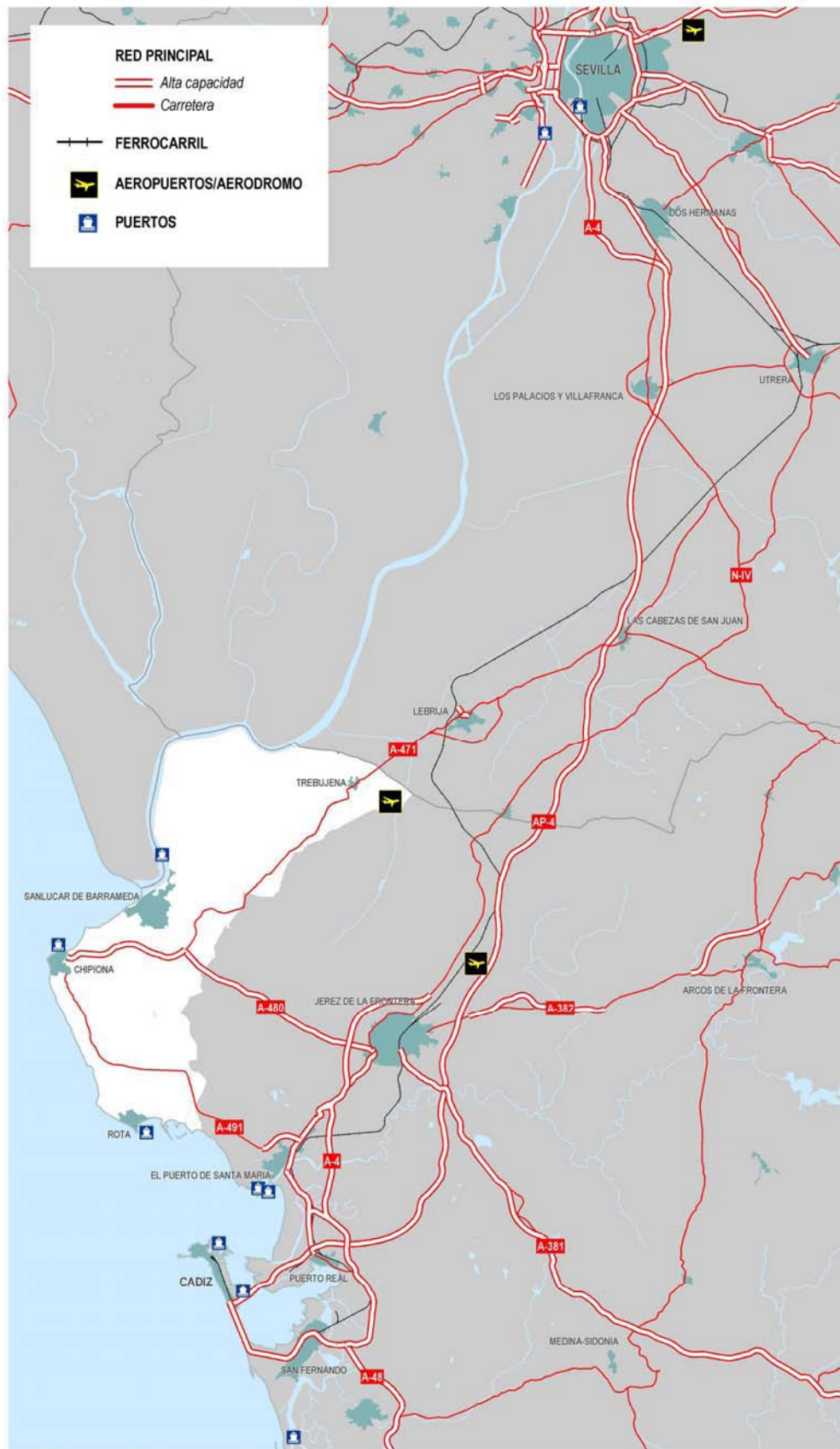
El sistema urbano de la Costa Noroeste no puede ser entendido sin considerar un ámbito mayor que incluye Jerez de la Frontera y la Bahía de Cádiz. El nivel e intensidad de las relaciones que mantienen las ciudades del ámbito con Jerez de la Frontera y con la Bahía de Cádiz, referidas a intercambios comerciales, 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.**

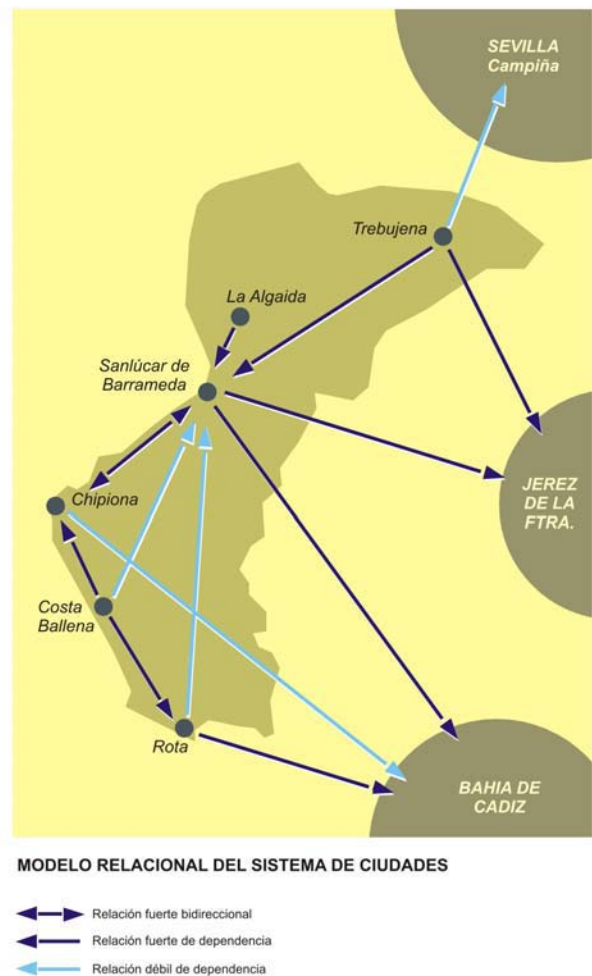
El reforzamiento de la integración en el ámbito superior de la Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera debe ser complementado con una mayor articulación de las ciudades de la Costa Noroeste entre sí. El esquema de organización urbana pretendido para la zona debe compatibilizar la consolidación de la estructura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



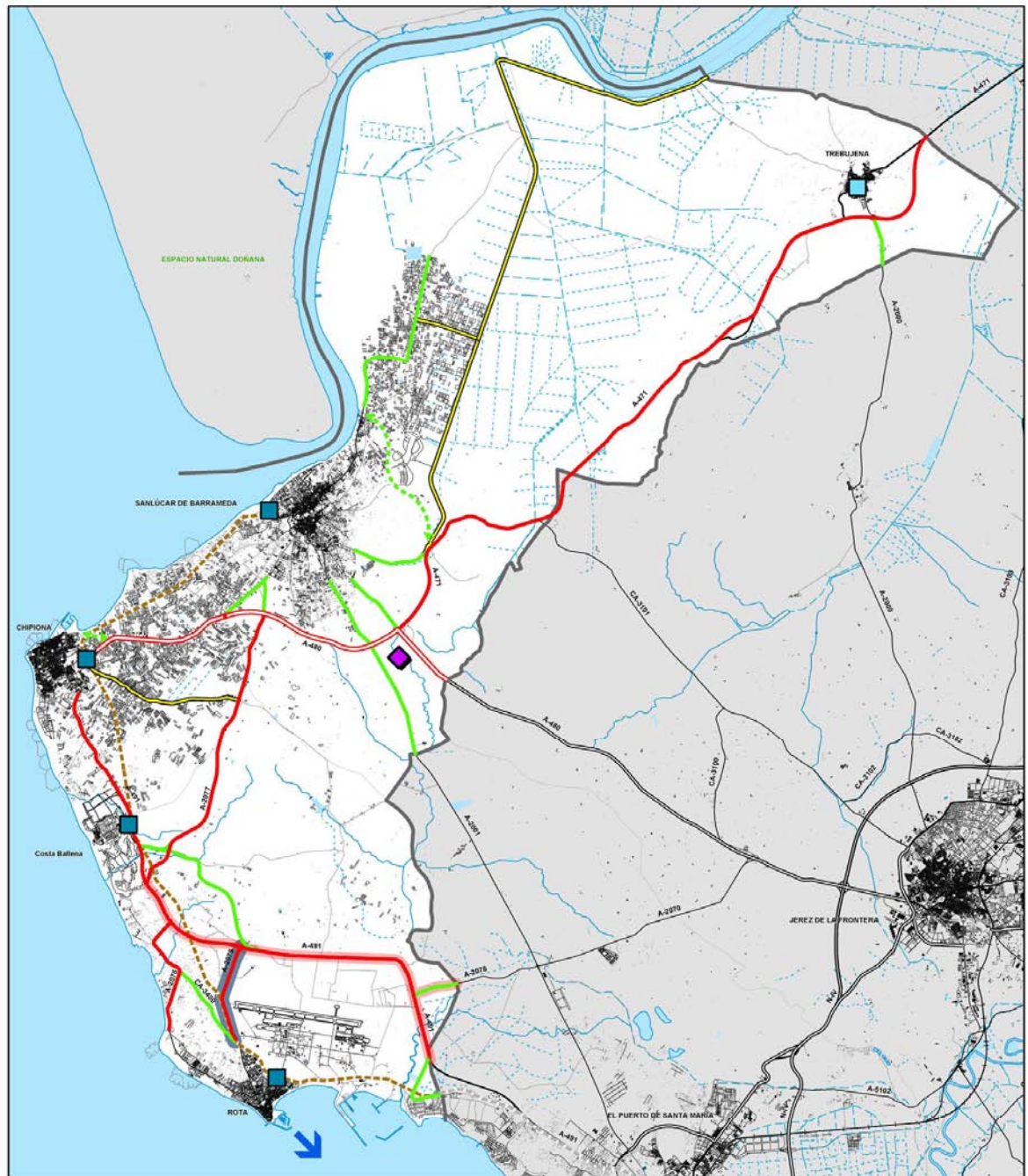
detrimento de los restantes. Por este motivo, deben ser, en su caso, las políticas sectoriales las que deben adoptar la decisión de localización en función de la mejor atención a la población servida. El emplazamiento concreto de las dotaciones deberá ser objeto del planeamiento urbanístico, debiendo, 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, dadas 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

- | | |
|---|---|
| RED VIARIA | INSTALACION DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS |
| 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/apadero 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.

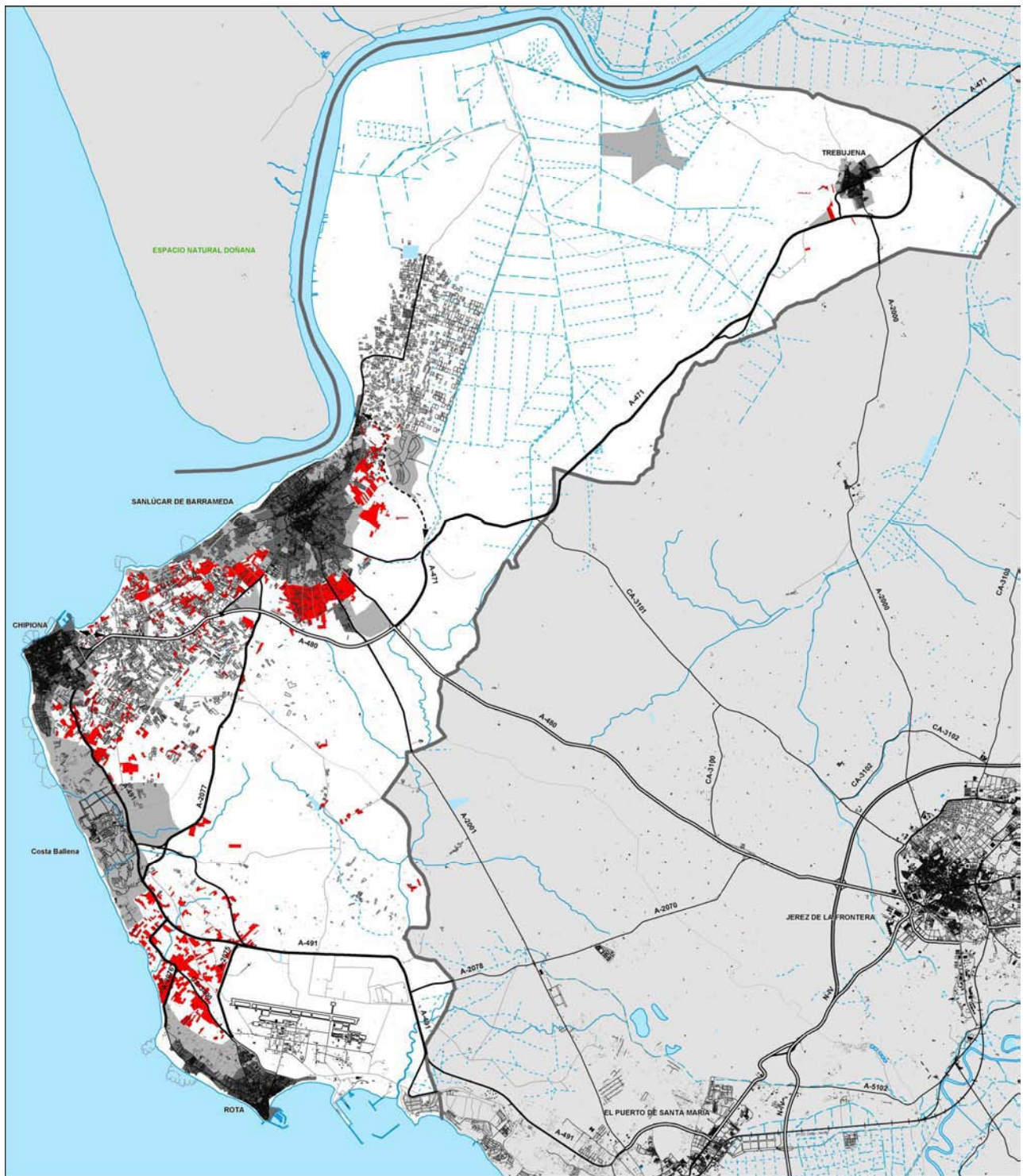
La especial significación del espacio litoral justifica que el Plan establezca la necesidad de que el planeamiento urbanístico proceda a la reconducción a la legalidad de los suelos de esta franja ocupados por viviendas irregulares, cuyas condiciones urbanísticas y ambientales son incompatibles con el 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.

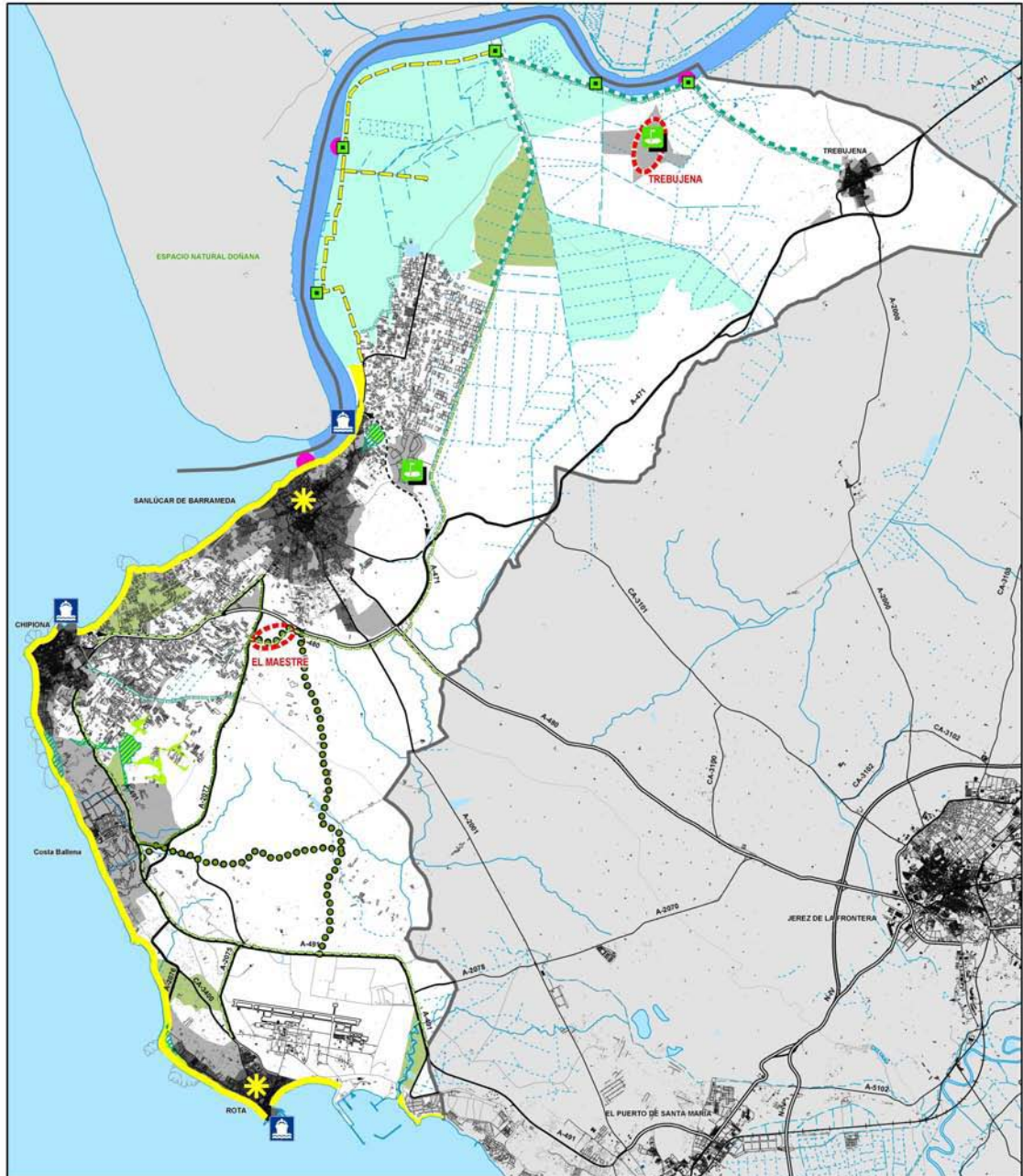
De acuerdo con esto, las propuestas del Plan son las siguientes:

- *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.

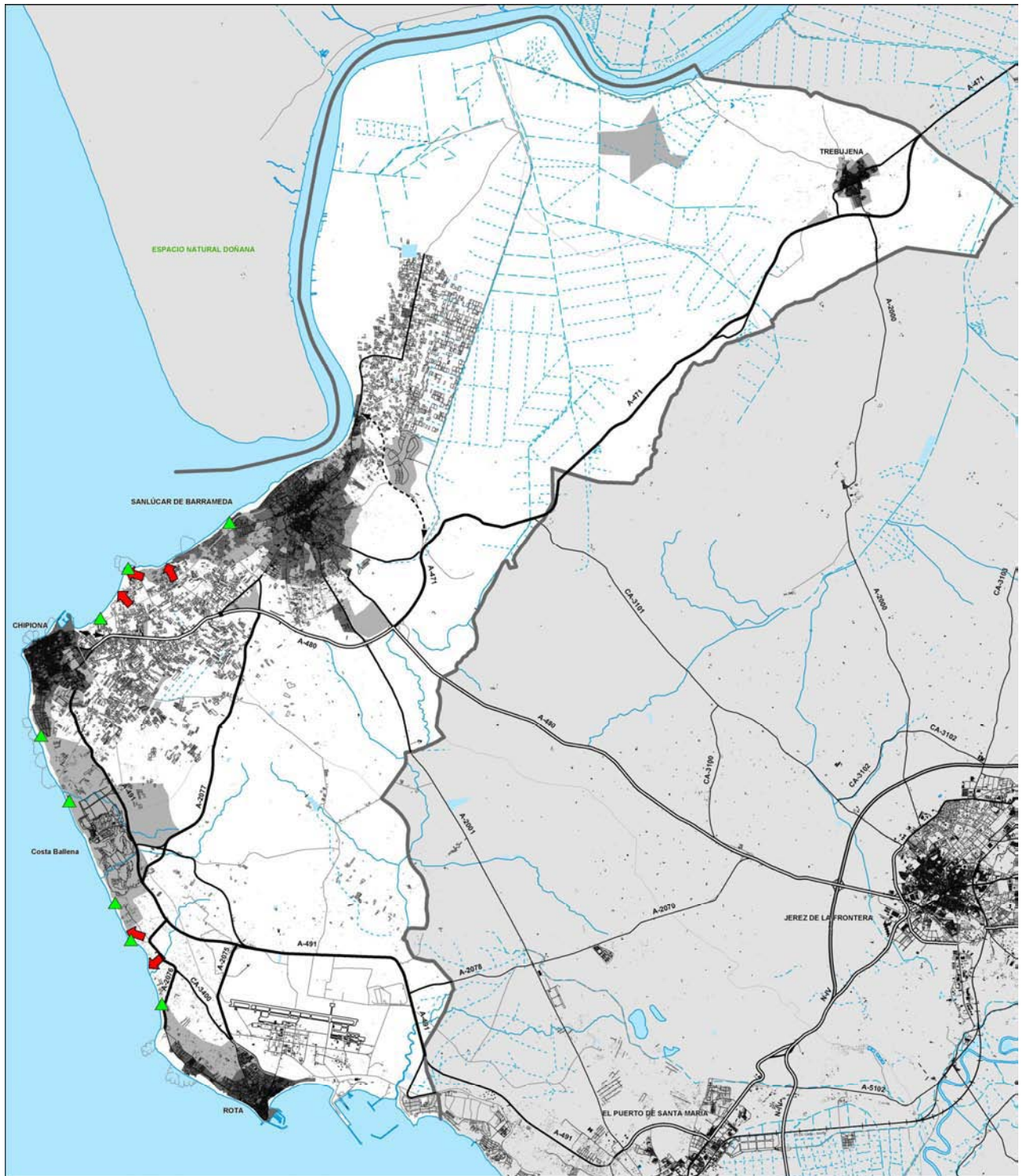
En cuanto a las playas, la oferta se encuentra en una situación general deficitaria, tanto por la disminución de su superficie en determinados tramos, debido a la erosión litoral, como por el estado en el que se mantienen las situadas en los frentes costeros libres o de baja densidad de población. En 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.



EQUIPAMIENTOS Y ACCESOS A PLAYAS

- ▲ EQUIPAMIENTOS
- ➔ ACCESOS

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.

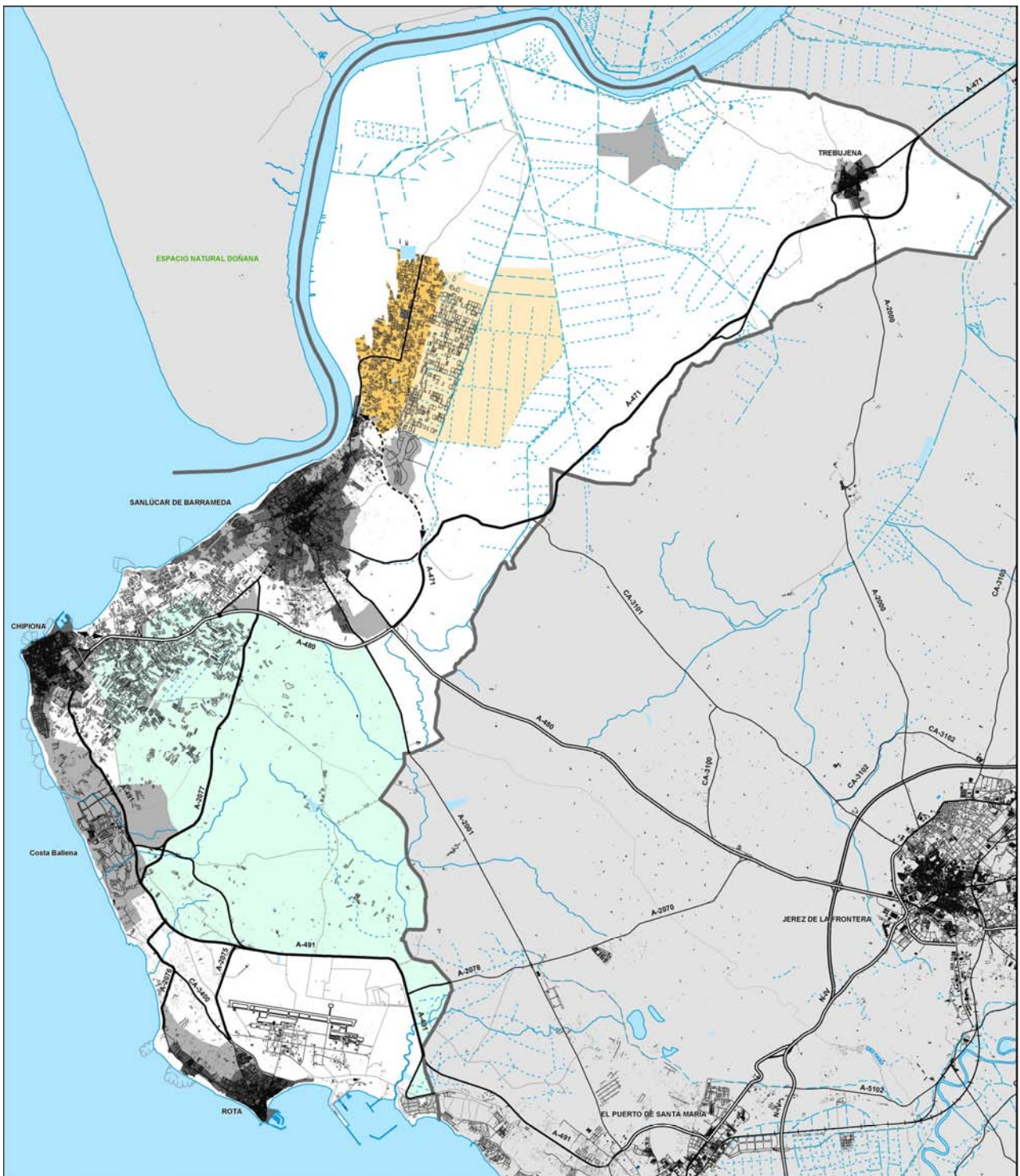
No obstante lo anterior, la posición relativa del ámbito se ha modificado con la mejora de las infraestructuras viarias ya producidas y las previstas en la planificación sectorial. Esto hace que al mejorar la accesibilidad a este territorio, adquiere un nuevo significado estratégico en el marco más amplio 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.

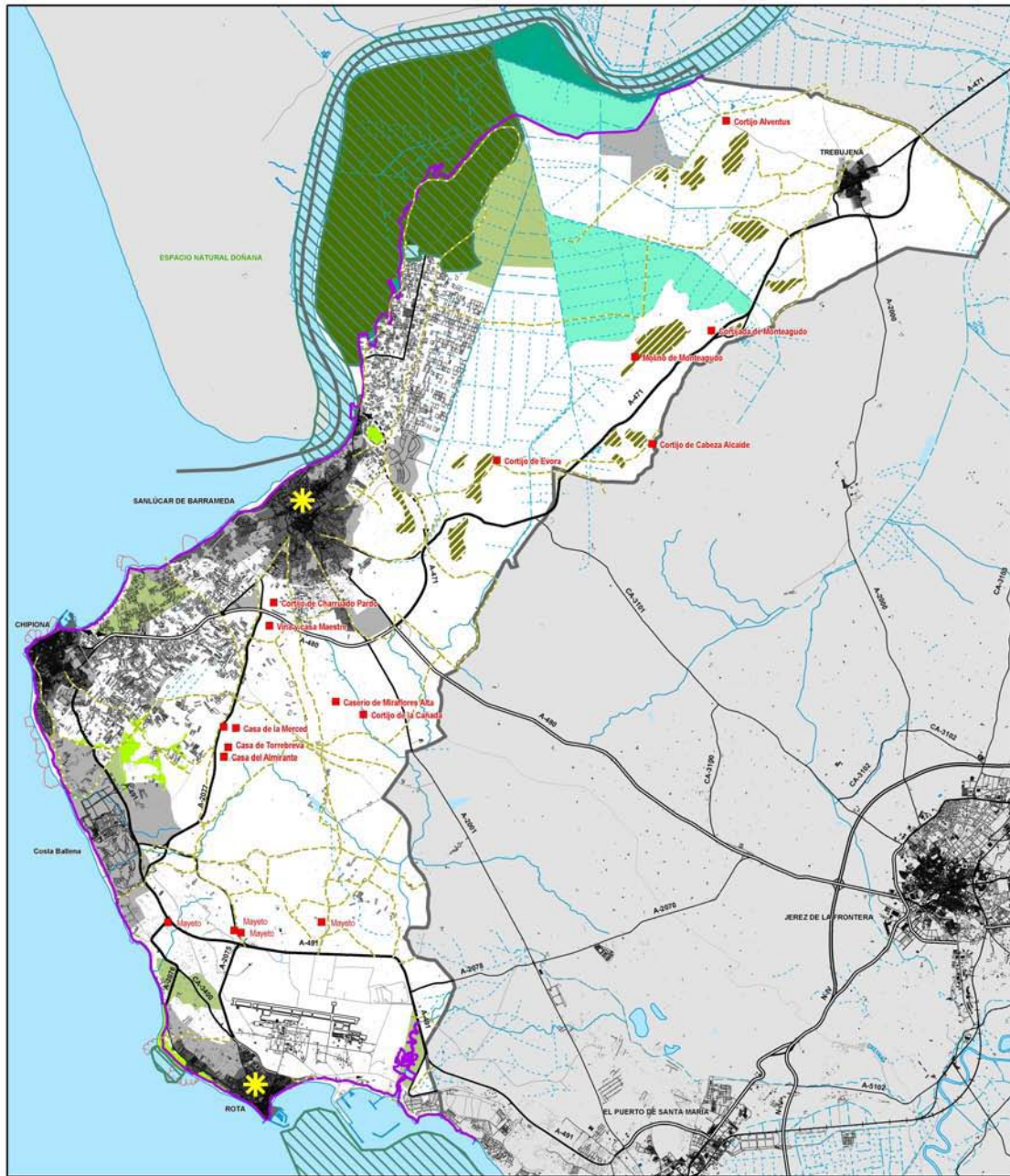
En relación con el borde litoral, las propuestas de actuación que se han previsto más arriba suponen la recuperación y ordenación de este espacio como valor natural y para disfrute de la población, eliminando el carácter marginal que tiene parte de la franja litoral.

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.

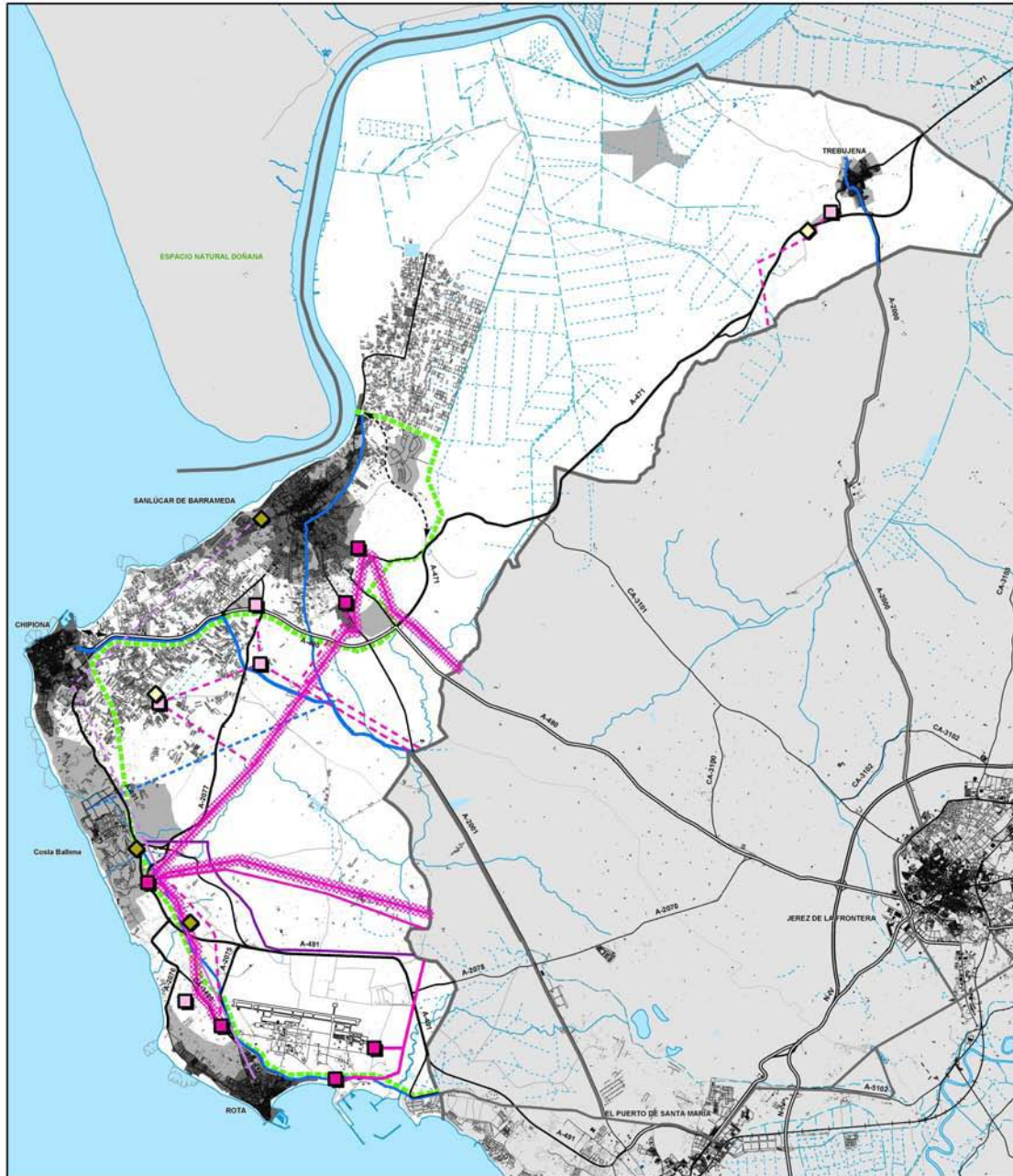
El Plan establece los ámbitos en que no se permite la instalación de los tendidos eléctricos aéreos de tensión igual o superior a 66 kV, para evitar su afección a los espacios de mayor valor ambiental y paisajístico, estableciendo la salvedad de su posible inserción en caso, de no existir alternativas, 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 m², 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.

