



En aplicación de la ley 39/2015 del 1 de Octubre, este documento es una copia auténtica del documento electrónico con la Referencia: 1947159 19QL6-6C4PF-FPZY 37C60B45B95C1E99F29E921EDA3BF86D092C3EC8 Ha sido FIRMADO electrónicamente. Puede comprobar su validez en la Sede Electrónica del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (<http://sede.elpuertodesantamaria.es>) mediante el Código de Validación adjunto. El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento. Firmado por : 1. C=ES, O=BERMAD BUREAU PGOU PTO STA MARIA, OID.2.5.4.97=AATES-U10557502, CN=52326171K JUAN JOSE CARO (R: U10557502), SN=CARO MORENO, G=JUAN JOSE, SERIALNUMBER=IDCES-52326171K, Description=Ref/AEAT/AEATO417/PUESTO 1/344986/27052022105124 (CN=AC Representación, OU=CERES, O=FNMT-RCM, C=ES) el 27/02/2023 15:49:33.

B
DOCUMENTO
INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATEGICA

**UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA**

**AVANCE
DE PGOM**
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

EQUIPO REDACTOR |
UTE: BERMA4 S.L. - BUREAU ARCHITECTOS S.L.P



En aplicación de la ley 39/2015 del 1 de Octubre, este documento es una copia auténtica del documento electrónico con la Referencia: 1947159 19QL6-6C4PF-FPZY 37C60B46B95C1E99F29E921EDA3BF86D092C3EC8 Ha sido FIRMADO electrónicamente. Puede comprobar su validez en la Sede Electrónica del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (http://sede.elpuertodesantamaria.es) mediante el Código de Validación adjunto. El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento. Firmado por : 1. C=ES, O=BERMAD BURO4 PGOU PTO STA MARIA, OID.2.5.4.97=A/ATES-U10657502, CN=52326171K JUAN JOSE CARO (R: U10657502), SN=CARO MORENO, G=JUAN JOSE, SERIALNUMBER=IDCES-52326171K, Description=Ref/AEAT/AEAT0417/PUESTO 1/344496/27052022105124 (CN=AC Representación, OU=CERES, O=FNMT-RCM, C=ES) el 27/02/2023 15:49:33.

AVANCE DE PGOM
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARIA

PÁG 1

DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

ÍNDICE

DIE

DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO

1.	Introducción	PÁG 01
2.	Los objetivos de la planificación	PÁG 02
3.	El alcance y contenido del instrumento de planeamiento urbanístico propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.	PÁG 17
4.	El desarrollo previsible del instrumento de planeamiento urbanístico	PÁG 48
5.	Los Potenciales Impactos Ambientales	PÁG 49
6.	La incidencia en materia de cambio climático según lo dispuesto en el artículo 19 de la ley de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía	PÁG 57
7.	La incidencia previsible sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes	PÁG 70

1. INTRODUCCIÓN

Así, según se desprende de lo establecido en los artículos 36.1 y 40.2a) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía (LQCA, en adelante), la Revisión del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María ha de someterse al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria

"Artículo 40 Evaluación ambiental de los instrumentos de planeamiento urbanístico

1. La evaluación ambiental de los instrumentos de planeamiento urbanístico se realizará siguiendo los trámites y requisitos de la evaluación de planes y programas previstos en la sección 4.ª del título III de esta ley, con las particularidades recogidas en los apartados siguientes, derivados de los preceptos de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

2. Se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes instrumentos de planeamiento urbanístico:

a) Los instrumentos de planeamiento general, así como sus revisiones totales o parciales..."

Según lo establecido en el artículo 38 de la LQCA, el Documento Inicial Estratégico contendrá una evaluación de los siguientes aspectos:

a) Los objetivos de la planificación.

b) El alcance y contenido del plan o programa propuesto, sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.

c) El desarrollo previsible del plan o programa.

d) Los potenciales impactos ambientales.

e) La incidencia en materia de cambio climático, según lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.

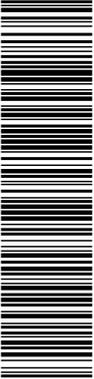
f) La incidencia previsible sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes

Con el Documento Inicial Estratégico (DIE), que aquí se presenta, junto con el Borrador del Plan (Avance de Planeamiento), que acompañan a la Solicitud de Inicio de la de Evaluación Ambiental Estratégica, se completan los trabajos preparativos y se inicia el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria de la Revisión del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María.

En los últimos cinco años se han producido cambios legislativos de calado en materia de prevención ambiental que han afectado a la evaluación ambiental del planeamiento urbanístico en Andalucía. La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación ambiental homogenizó a nivel estatal los procedimientos de evaluación ambiental estratégica y de evaluación de impacto ambiental obligando a las Comunidades Autónomas a adaptar su normativa en un plazo de 1 año. La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía (LQCA, en adelante), fue modificada mediante Decreto Ley 3/2015, de 13 de marzo, consolidándose dichas modificaciones más tarde con la Ley 3/2015, de 29 de diciembre, de Medidas en Materia de Gestión Integrada de Calidad Ambiental, de Aguas, Tributación y de Sanidad Animal. A partir de dichas modificaciones legislativas toda la planificación territorial y buena parte del planeamiento urbanístico general y de desarrollo se somete en Andalucía a Evaluación Ambiental Estratégica.

AVANCE DE PGOM PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

PÁG 2



2. LOS OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

El nuevo Plan General de Ordenación Municipal se sustenta en 13 objetivos que pueden ir desglosándose en otros más específicos y una serie de líneas de actuación. Estos objetivos buscan una mejora de El Puerto de Santa María como ciudad y desde todos los sectores territoriales, el natural, el económico y sobre todo el social, debido a que una ciudad ante todo debe ser vivida y actuar como soporte de la vida humana.

1. Habitar, Conciliación de la Cohesión Social, la Cohesión Ambiental y el Derecho a Trabajar.

Habitar es un concepto centrado en el ser humano basado en la convivencia armónica de la satisfacción de sus necesidades y la disposición de los recursos que las permiten. Este hecho se alcanza a través de la actividad orientada al bienestar holístico, la cual incluye el trabajo como característica que dignifica al ser humano alcanzando así el bienestar armónico con su entorno social y su entorno ambiental.

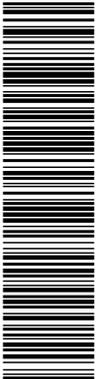
Habitar implica, por tanto, actuar, trabajar para satisfacer las necesidades básicas fundamentales, así como las estructurales del ser humano, en un escenario de convivencia social y ambiental.

El Puerto de Santa María presenta problemas sustanciales, formales y estructurales, que deben resolverse con la planificación urbanística. Entre ellos destacan:

- Problemas derivados de la ocupación del espacio, de forma reglada o irregular.
- Problemas derivados de aspectos territoriales vinculados a la desconexión y la desigualdad residencial.
- Aspectos derivados de la provisión de servicios básicos ciudadanos relativos a educación, salud y seguridad.
- Problemas derivados de la demografía y el envejecimiento de la población o de ausencia de ofertas laborales que provoquen la emigración de los sectores de población juvenil y del talento.
- Problemas derivados de la propia gestión administrativa de los recursos y de la generación de oportunidades.
- Problemas derivados del colapso o de la degradación de las infraestructuras.
- Problemas derivados de la interpretación de la realidad que bloques la visibilidad de oportunidades hasta ahora invisibles.

En este escenario, la resiliencia, la autosuficiencia y la circularidad de residuos, se revelan como principios de referencia. La implementación de estos principios requiere acción y ocupación, es decir, requiere trabajar y requiere dedicar ámbitos para su instalación. También la aspiración de la eliminación de la desigualdad urbana requiere desplegar los servicios y las dotaciones necesarios.

La incorporación a la malla urbana de algunos asentamientos irregulares, legal y racionalmente, provoca vacíos urbanos que permitirán incorporar espacios libres, dotaciones, servicios y oportunidades para el desarrollo de El Puerto de Santa María.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PCOM

2. Fomentar la estrategia logística de El Puerto de Santa María y de centralidad en el área funcional Bahía de Cádiz-Costa Noroeste-Jerez de la Frontera.

Abordar la planificación de un ámbito territorial con una población que alcanza a los 800 mil habitantes es una oportunidad para esta área geográfica, incomprensiblemente estigmatizada por la desconexión con las grandes infraestructuras europeas; el Corredor Mediterráneo, que acaba en Algeciras, el Corredor Central y el Corredor Atlántico que acaban en Sevilla, sorteando este espacio.

Solo desde el reconocimiento de la aglomeración metropolitana del Área Funcional, que tiene en el plato de la Bahía su histórico aglomerante y en el capital social su potencial funcional, se puede conseguir alcanzar la visibilidad que permita recuperar la consideración estratégica de este ámbito geográfico articulador entre el continente europeo y el continente africano.

El Puerto de Santa María ocupa el centro de gravedad de la conurbación del Área Funcional, articulando la conexión de las 3 comarcas que la componen, Bahía de Cádiz, Costa Noroeste y Jerez de la Frontera. Esta circunstancia le otorga una importancia logística de primer orden que está en la base de la propuesta territorial y urbanística del PCOM.

El desempeño metropolitano de El Puerto de Santa María, en la construcción del Área Funcional debe orientarse a dos estrategias fundamentales. En primer lugar, la estrategia logística, reconocida por empresas multinacionales del sector. En segundo lugar, la estrategia articuladora de las comarcas del Área Funcional Metropolitana, conectando la comarca de la Costa Noroeste, con la comarca de Jerez de la Frontera y la comarca de la Bahía de Cádiz.

3. Poner atención en los límites de crecimiento y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La oportunidad de desarrollo y regularización que ofrecen el Plan del 92 y el Plan del 12 durante su período de vigencia ha servido para diagnosticar la vocación real de los suelos para su incorporación al crecimiento urbano. Superadas estas tres décadas, es necesario reconsiderar los intereses generales de la ciudad y planificar de acuerdo con los criterios actuales que están alineados con los límites de crecimiento, la ciudad compacta y la resiliencia urbana.

Debe resolverse de forma pormenorizada la problemática de los desarrollos irregulares entendiendo que todas las áreas de asentamiento urbano deben ser servidas y servidas de forma recíproca, es decir, cada zona debe responder a un interés general por encima de los intereses particulares. Esta circunstancia se incumple en los desarrollos irregulares, ya que presentan un problema que afecta al conjunto de la sociedad portuense.

Los vacíos urbanos del interior del asentamiento urbano suponen una discontinuidad de la malla que deben servir para resolver problemas urbanos existentes a la vez que permitir integrar elementos de gran valor natural en el conjunto urbano.

Por último, se pretende conservar las arboledas existentes generando una estructura de sistemas generales de espacios libres que permita la interconexión de los parques urbanos con los perurbanos y el suelo rústico, a través sobre todo de las vías pecuarias.

4. Dotación de un sistema ambiental desde la periferia al centro urbano.

La formulación del presente Avance parte del reconocimiento de los valores ambientales de El Puerto de Santa María. El sistema formado por el litoral, las marismas y esteros incluidos en el Parque Natural, la Sierra de San Cristóbal, las Lagunas del Complejo Endorreico, los campos de

vñedos, y el propio río que atraviesa la conurbación, así como las arboledas históricas constituye un valor que garantiza de forma implícita el bienestar de los habitantes de El Puerto de Santa María.

No obstante, se considera que es un sistema desarticulado que presenta una desconexión con el núcleo del asentamiento a pesar del potencial que presenta. El río Guadaltepe se presenta como un elemento fragmentador, perdiendo su carácter estructurador de su pasado reciente, eje del comercio portuense. Ahora, ese mismo puerto comercial, junto a una serie de operaciones urbanas de prevalencia del automóvil ha provocado el distanciamiento del río que justifica el origen del asentamiento urbano de El Puerto de Santa María.

El presente Avance debe profundizar en la planificación de un sistema ambiental integrador que permita la conexión de los valores ambientales de la periferia con el centro urbano retornando por el propio Río Guadaltepe.

5. Recuperación de la identidad.

La ciudad es un espacio físico y simbólico como resultado de una construcción social, por lo que es necesario reforzar el papel de los elementos referentes de la ciudad. Uno de los referentes de la ciudad es el ámbito cultural de la Sierra de San Cristóbal con el yacimiento arqueológico de Doña Blanca o las Cuevas Cartera.

Se puede señalar que la cultura del vino, del brandy y los licores trascienden también las fronteras nacionales, a la vez que el complejo bodeguero de campo de Guía languidece en pleno centro urbano como una barrera desoladora.

El río provoca también una división del área urbana entre Valdeagrana y el Casco Urbano, poseyendo un papel secundario. Por otra parte, las salinas que ocupan gran parte del territorio municipal, se pretenden recuperar de forma paulatina.

En el ámbito urbano los edificios de mayor poder simbólico no llegan a constituir una malla suficiente que pueda generar identidad, por lo que se quiere revitalizar este entorno para colaborar en la construcción del imaginario social de El Puerto de Santa María.

Esta cartografía de elementos relevantes permite realizar un diagnóstico desolador de la relación entre la población y su territorio, que debe ser subsanado para alcanzar el equilibrio urbano y la cohesión territorial

6. Resolver la fragmentación urbana.

Existe un conjunto heterogéneo de áreas suburbanas por el litoral y alrededor del centro urbano, constituyendo un escenario de crecimiento desarticulado. Este escenario se pretende resolver a través de la constitución de nuevas centralidades y la regeneración urbana. Además de ello, se requiere una regeneración en el barrio de Campo de Guía, aprovechando el potencial de las piezas podgúeras que se encuentran en desuso, para ello, es necesario conseguir la accesibilidad del barrio a través del transporte público.

7. Eliminar la vulnerabilidad urbana, a la vez que se corrigen las desigualdades, y se crea un sistema ambiental integrador de equipamientos.

El PEPRICHVE aborda los problemas del Conjunto Histórico desde un enfoque espacial cerrado por un lado y ajeno a la vulnerabilidad de la población por otro. Esta circunstancia se puede comprobar repasando los criterios de planificación señalados en la memoria de ordenación.

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

- La mejora funcional.
- La estética y compositiva.
- La de inversión o redistribución.

Respecto al análisis de la movilidad se puede afirmar que tiene un carácter técnico disciplinar como sistema cerrado, pero carece del enfoque territorial, es decir, elude el análisis del Centro Histórico en relación con el entorno y la influencia que la movilidad tiene sobre la degradación de los diferentes barrios.

Estas dos circunstancias, a la que debe añadirse que el antiguo PGOU trata el Conjunto Histórico como una "caja negra", provoca que este ámbito nuclear, germen del asentamiento urbano de El Puerto de Santa María presente un elevado grado de degradación.

Es necesario realizar un trabajo de regeneración que supere el ámbito de lo meramente espacial para adentrarse en aspectos de regeneración social. Lo que se busca es la mejora funcional, la estética y la compositiva, y la de inversión o redistribución, sobre todo de los barrios vulnerables que para el caso de El Puerto de Santa María son Barrio Bajo, Barrio Alto, Los Toreros, Crevillat y La Victoria.

Por otra parte, la demanda de viviendas es un problema generalizado que, en El Puerto de Santa María, adquiere especial relevancia. En este escenario resulta incomprensible que los terrenos de La Florida, propiedad la Junta de Andalucía y SEPEPS permanezcan sin desarrollar.

8. Rehabilitación social del casco urbano.

Se ha señalado que la integración espacial es una parte importante de la regeneración urbana, pero no suficiente. El sistema de transporte tiene una elevada responsabilidad como recurso integrador que reduce el desequilibrio y la desigualdad urbana residencial. Existe por tanto relación entre la economía y el espacio como un sistema abierto, que refleja como el sistema económico posee un impacto en el territorio municipal. El fomento del transporte público en el centro y la movilidad pretende alcanzar un efecto regenerador social de alto impacto, algo que se unifica a otras actuaciones en torno al casco urbano.

El estudio del desarrollo histórico y de los planes de ordenación urbana no recoge información acerca del estado de las condiciones de seguridad, salubridad, funcionalidad, accesibilidad universal, eficiencia energética, ornato público, etc., de los edificios ni de los entornos urbanos, en los que la Ley 7/2021 (LISTRA), recomienda intervenir, pero puede ayudar a conocer las características constructivas de las edificaciones en función de su antigüedad y de las hipótesis predominantes en cada uno de los periodos de expansión de la ciudad. Lo que podría ayudar a delimitar determinadas áreas de regeneración urbana.

Los criterios generales de actuación en este ámbito serían:

- Priorización de los peatones en el entorno urbano frente a los vehículos, con peatonalización de viales y la adecuación del espacio ocupado por estos.
- Reparación y ensanche de las aceras para el paso de personas con movilidad reducida o cochecitos de bebés, etc.
- Impulsar la presencia de arbolado para favorecer espacios públicos agradables, con mobiliario urbano adecuado para diferentes usuarios.

- Desarrollar itinerarios seguros, suficientemente visibles, iluminados, solares vallados y limpios, para mejorar la seguridad subjetiva y objetiva de los transeúntes.

- Impulsar la creación de espacios de relación inclusivos, pensando en todas las edades, especialmente niños y personas mayores.

- Mejorar la red de transporte público (tranvía, autobuses, etc.), conectando barrios residenciales, equipamientos, zonas de ocio y tejido industrial.

- Ampliar el carril bici.

- Propiciar los equipamientos de proximidad.

- Favorecer la mezcla de usos, favoreciendo la concurrencia de personas en cualquier franja horaria.

- Adecuar la oferta de vivienda social

- Promover modelos residenciales alternativos para personas mayores

9. Integrar las áreas de desarrollo irregulares a la malla urbana.

Los asentamientos irregulares de vocación rural, se extienden ampliamente, y se identifican a través de las vías pecuarias, que han sido el soporte de su crecimiento y en la necesidad de suministro eléctrico, que supone un límite económico para su implantación. La magnitud del fenómeno de los asentamientos irregulares ha provocado el reconocimiento de la LISTA como problema que debe resolverse, viñerando el modelo de asentamiento urbano compacto tradicional de Andalucía formulado en el POTIA.

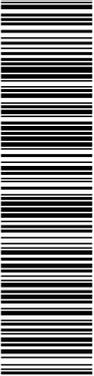
Por tanto, esta realidad reconocida en la Ley, presentando además, determinaciones aplicables para su regularización es una realidad. Reconocer los asentamientos irregulares supone una forma implícita asumir los problemas derivados que también deben ser resueltos, sin perder de vista el criterio por el que cualquier ámbito de la ciudad debe ser servido a la vez que servidor del resto, es decir, existe una conveniencia recíproca que es necesario encontrar.

En el Avance ya se adelantó que la solución homogénea es un fracaso, por lo que se plantea, por un lado, incorporar aquellos asentamientos que han mostrado vocación urbana y reúnen las condiciones para su incorporación y, por otro lado, mantener la vocación rural que originaron su aparición de aquellas que no reúnen las condiciones urbanas, pero pueden ser regularizadas.

10. Identificar áreas estratégicas catalizadoras de la regeneración urbana.

Para superar la planificación contemporánea determinista, se propone una "planificación estratégica" como un instrumento basado en un proceso flexible y creativo de actuación integrada a "corto plazo", que establece las bases para la toma de decisiones iterativas y encadenadas. Esta planificación estratégica debe tomar las decisiones adecuadas a cada momento, identificando áreas estratégicas y evaluando los resultados a través de un sistema de modelación complejo que atienda a los aspectos sociales, económicos, ambientales y espaciales del desarrollo urbano.

El Avance debe señalar esas Áreas estratégicas desde dos enfoques complementarios, desde un enfoque categórico, y desde un enfoque optativo o tentativo:



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

- En el enfoque categórico, el Avance asigna la responsabilidad de la regeneración o del desarrollo estratégico que puede tener interés municipal o supramunicipal y metropolitano.
- En el enfoque optativo, el Avance plantea la orientación del Área estratégica, es decir su uso, aunque, nunca con carácter excluyente.

Estas Areas estratégicas, se consideraran estructurales, se consideran como un recurso que debe ser explorado, trascendiendo incluso los límites del urbanismo para convertirse en catalizadores de la regeneración urbana, que profundizan en la identidad de El Puerto de Santa María.

II. Modernizar la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte.

Los objetivos generales en materia de movilidad son los siguientes:

- Promover formas de movilidad urbana sostenible.
- Estudiar la localización de los aparcamientos disuasorios.
- Establecer una Red de Itinerarios Peatonales Principales que puedan poner en red todo el sistema peatonal, incluyendo el entorno rural.
- Proponer una red básica para las bicicletas.

No obstante, el enfoque metropolitano permite formular la necesidad de articular el territorio, no solo desde un punto de vista municipal sino comarcal y metropolitano. Se considera una oportunidad explorar nuevas formas de comunicación entre todos los municipios del Área Funcional.

Por otra parte, los colapsos de algunas infraestructuras viarias recientes requieren la revisión del sistema viario, así como la accesibilidad a los diferentes puntos del asentamiento urbano.

12. Conseguir la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas preferentes para las energías renovables, para combatir el cambio climático.

La tecnología ha modificado el comportamiento de las sociedades y el transcurso frenético del tiempo que atraviesa nuestra experiencia provoca impactos que afectan al entorno ambiental que tiene su efecto sobre el cambio climático y el aprovechamiento de los limitados recursos disponibles. En estas condiciones, la resiliencia del hábitat se vincula con los recursos energéticos, los recursos hídricos, los recursos alimentarios, así como la valorización de los residuos.

El Avance debe proponer un sistema que atienda a la resiliencia atendiendo al uso racional y sostenible de las nuevas tecnologías el cierre del ciclo del agua y su aprovechamiento energético, la dotación de un sistema de generación de energía, así como el establecimiento de áreas preferentes para las energías renovables.

13. Dotar de nuevas Infraestructuras a la ciudad.

El Puerto de Santa María demanda nuevos servicios que permitan satisfacer las necesidades de los ciudadanos. Además de la propuesta de localización de una nueva EDAR que permita la

reestructuración del sistema de saneamiento saturado, la localización de un nuevo cementerio adaptado a la normativa sectorial que resuelva la congestión del histórico cementerio adyacente a la ermita de Santa Clara.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

MARCO ESTRATÉGICO.

Para conseguir crear un marco estratégico que presente una serie de objetivos que se pretendan conseguir en el municipio de El Puerto de Santa María, es necesario relacionar y poner en conjunción las diferentes estrategias territoriales, urbanas y de desarrollo sostenible que existen a diversos niveles administrativos. En la actualidad se está asistiendo a una nueva realidad en lo que respecta a la manera de asentarnos en el territorio. Desde 1976 en Vancouver con la Conferencia Hábitat I se reconoce la necesidad de asentamientos humanos sostenibles y se comienzan a ver las primeras consecuencias del rápido urbanismo. Como consecuencia de esta conferencia se pusieron las bases sobre la vivienda adecuada y sobre el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Urbanos de 1978, como centro de coordinación para la toma de decisiones en materia de asentamientos humanos, buscando el fin siempre de la sostenibilidad.

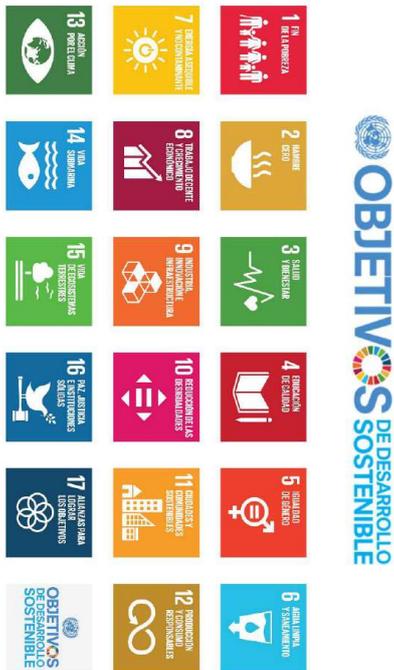
En 1996 se realiza la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, denominada Hábitat II y que aborda dos temas principales y comunes en todo el mundo, por un lado, que la vivienda sea adecuada para todos, tal como se apuntó en la Conferencia anterior y, por otro lado, que se den asentamientos humanos viables en un mundo que se urbaniza rápidamente.

En 2001, las Naciones Unidas establecieron el Foro Urbano Mundial, para abordar la rápida urbanización y su impacto en las comunidades, ciudades, economías, cambio climático y políticas. Convocado por ONU-Hábitat, el Foro es una plataforma de alto nivel, abierta e inclusiva para abordar los desafíos de la urbanización sostenible.

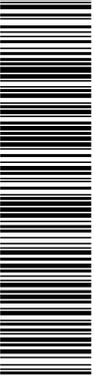
Desde el 1 de enero de 2016, la Agenda Urbana 2030 rige los esfuerzos de los países que conforman el sistema de las Naciones Unidas, para lograr un mundo sostenible en el año 2030.

Los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** de la Agenda 2030 no son jurídicamente obligatorios, pero se espera que los Gobiernos los adopten como propios, utilizando para ello marcos nacionales adecuados. Su objetivo es poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático. Para ello, se adoptaron 169 metas, destinadas a resolver los problemas sociales, económicos y ambientales, cubriendo el periodo 2016-2030.

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

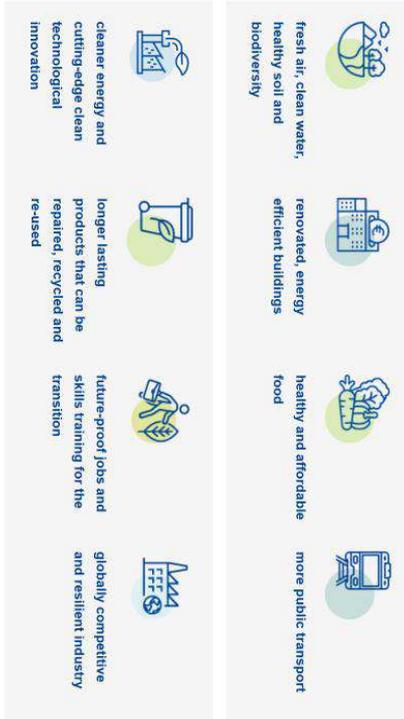


Los objetivos de la planificación se encuentran en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ya que siguen los mismos principios de desarrollo sostenible y transición energética, por lo que se pueden alinear de la siguiente manera:



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

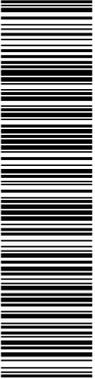
UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA



Los beneficios del Pacto Verde Europeo se pueden comparar también con los objetivos de la planificación del nuevo Plan General de Ordenación Municipal, consiguiendo una alineación de intereses que se van acercando más al territorio y a su implantación efectiva:

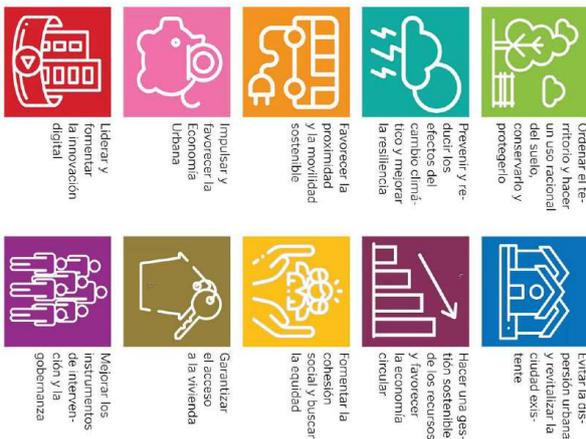
Beneficios del Pacto Verde Europeo	Objetivos del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María
Aire fresco, agua limpia, suelos sanos y biodiversidad	4. Dotar de un sistema ambiental estructurado desde la periferia al centro urbano
Edificios renovados y energéticamente eficientes	8. Rehabilitación social del casco urbano
Alimentos saludables y asequibles	10. Identificar áreas estratégicas catalizadoras de la regeneración urbana
Más transporte público	7. Eliminar la vulnerabilidad urbana, a la vez que se corrigen las desigualdades y se crea un sistema complejo integrador de equipamientos
Energía más limpia e innovación tecnológica ecológica y vanguardista	11. Modernizar la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte
Productos más duraderos que puedan repararse, reciclarse y reutilizarse	12. Conseguir la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas
Empleo con perspectivas de futuro y formación en las competencias necesarias para la transición	7. Eliminar la vulnerabilidad urbana, a la vez que se corrigen las desigualdades y se crea un sistema complejo integrador de equipamientos
Industria resiliente y competitiva a escala mundial	10. Identificar áreas estratégicas catalizadoras de la regeneración urbana
	8. Rehabilitación social del casco urbano
	1. Conciliar el derecho a habitar y el derecho a trabajar
	13. Dotar de nuevas infraestructuras a la ciudad
	2. Fomentar la estrategia logística de El Puerto de Santa María y de centralidad en el área funcional Bahía de Cádiz-Costa Noroeste-Iber de la Frontera

Dentro de la escala española aparecen una serie de instrumentos, estrategias, informes y planes que poseen incidencia territorial y urbanística, pero entre ellos, cabe mencionar la transposición de la Agenda Urbana de las Naciones Unidas al territorio español.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PSGM

La **Agenda Urbana Española**, tomada en consideración por el Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019, es la hoja de ruta que marca la estrategia y las acciones a llevar a cabo hasta 2030 para hacer de los pueblos y ciudades de España ámbitos de convivencia amables, acogedores, saludables y conciliados. La Agenda se estructura en torno a diez temas, que se corresponden con diez objetivos estratégicos. Estos temas y objetivos estratégicos son los siguientes:



Los objetivos estratégicos se despliegan en un total de 30 objetivos específicos, que descansan sobre aspectos más concretos y que contribuyen a la consecución de los diez objetivos principales. Estos se acompañan, por último, de líneas de actuación, que aportan alternativas para la implementación de los objetivos estratégicos y específicos.

Por último, en la Agenda Urbana Española 2019 resulta destacable la inclusión, para cada uno de los objetivos estratégicos, de una serie de datos descriptivos relacionados, evaluables mediante un sistema de indicadores asociados, que permiten el diagnóstico de la situación de partida de un municipio dado, el establecimiento de prioridades y líneas de actuación concretas y la lectura homogénea y comparación de datos entre municipios similares.

AVANCE DE PSGM PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

Objetivo específico de la Agenda Urbana Española	Objetivos de la planificación del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María
1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo	3. Fomentar el desarrollo urbano sostenible
2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente	4. Dotar de un sistema ambiental estructurado desde la perspectiva del territorio
3. Evitar una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular	5. Recuperar la identidad y la vinculación con el territorio
4. Fomentar la cohesión social y buscar la equidad	6. Reservar la regeneración urbana
5. Garantizar el acceso a la vivienda	7. Reservar la regeneración urbana
6. Mejorar los instrumentos de gestión en materia de gobernanza	8. Reservar la regeneración urbana
7. Impulsar y favorecer la Economía Urbana	9. Reservar la regeneración urbana
8. Liderar y fomentar la innovación digital	10. Reservar la regeneración urbana
9. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible	11. Reservar la regeneración urbana
10. Prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia	12. Reservar la regeneración urbana

DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

3.1. Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia del territorio y avanzar en su prevención	12. Consegur la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas verdes. Mejorar la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte
3.2. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero	12. Consegur la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas verdes
3.3. Mejorar la resiliencia frente al cambio climático	11. Modernizar la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte 12. Consegur la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas verdes
4. Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular	12. Consegur la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas verdes
4.1. Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía	12. Consegur la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas verdes
4.2. Optimizar y reducir el consumo de agua	12. Consegur la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas verdes
4.3. Fomentar el ciclo de los materiales	12. Consegur la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas verdes
4.4. Reducir los residuos y promover su reciclaje	12. Consegur la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas verdes
5. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible	3. Poner atención en los límites de crecimiento y los objetivos de Desarrollo Sostenible 6. Resolver la fragmentación urbana
5.1. Favorecer la ciudad de proximidad	8. Rehabilitación social del casco urbano 9. Integrar las áreas de desarrollo requeridas a la mala urbana 11. Modernizar la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte 11. Modernizar la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte
5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles	6. Fomentar la accesibilidad social y la equidad 7. Eliminar la vulnerabilidad urbana, a la vez que se corrigen las desigualdades y se crea un sistema completo integrador de equipamientos
6.1. Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos	7. Eliminar la vulnerabilidad urbana, a la vez que se corrigen las desigualdades y se crea un sistema completo integrador de equipamientos
6.2. Buzcar la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, edad y discapacidad	7. Eliminar la vulnerabilidad urbana, a la vez que se corrigen las desigualdades y se crea un sistema completo integrador de equipamientos
7.1. Buzcar la productividad local, la generación de empleo, la dinamización y diversificación de la actividad económica	1. Conciliar el derecho a habitar y el derecho a trabajar 2. Fomentar la estrategia logística de El Puerto de Santa María y de centralidad en el área funcional Bahía de Cádiz- Costa Noroeste-Área de la Frontera 13. Dotar de nuevas infraestructuras a la ciudad
8.1. Fomentar la existencia de un parque de viviendas adecuado a precio asequible	8. Garantizar el acceso a la vivienda 1. Conciliar el derecho a habitar y el derecho a trabajar
8.2. Garantizar el acceso a la vivienda, especialmente de los colectivos más vulnerables	7. Eliminar la vulnerabilidad urbana, a la vez que se corrigen las desigualdades y se crea un sistema completo integrador de equipamientos 8. Rehabilitación social del casco urbano 10. Identificar áreas estratégicas catalizadoras de la regeneración urbana

9.1. Favorecer la sociedad del conocimiento y avanzar hacia el desarrollo de las ciudades inteligentes (smart cities)	9. Recuperar la identidad y la innovación con el territorio
9.2. Fomentar la Administración electrónica y reducir la brecha digital	9.2. Fomentar la Administración electrónica y reducir la brecha digital
10. Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza	10. Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza
10.1. Llevar un marco normativo y de planeamiento actualizado, flexible y simplificado que mejore, también, la gestión	10.1. Llevar un marco normativo y de planeamiento actualizado, flexible y simplificado que mejore, también, la gestión
10.2. Asgurar la participación ciudadana, la transparencia y favorecer la gobernanza multinivel	10.2. Asgurar la participación ciudadana, la transparencia y favorecer la gobernanza multinivel
10.3. Impulsar la capacitación local y mejorar la financiación	10.3. Impulsar la capacitación local y mejorar la financiación
10.4. Ordenar y potenciar los recursos estratégicos de formación y sensibilización en materia urbana así como de intercambio y difusión de la información	10.4. Ordenar y potenciar los recursos estratégicos de formación y sensibilización en materia urbana así como de intercambio y difusión de la información

En esta tabla se comparan y relacionan los objetivos de la Agenda Urbana Española con los objetivos de la planificación del Plan General de Ordenación Municipal para después poder añadir indicadores a los objetivos municipales.

Si se trasponen todo ello a la planificación andaluza aparece la **Agenda Urbana de Andalucía 2030**, que es una herramienta que tiene dos misiones principales: aprovechar de manera eficaz las posibilidades que las ciudades ofrecen al progreso y bienestar de la sociedad, así como preparar a los municipios a desenvolverse con solvencia en un contexto condicionado por la complejidad de ciertos retos: cambio climático, movilidad, desigualdad social y territorial, acceso a la vivienda, crisis económicas y financieras, desafección, presión sobre los recursos naturales, etc.

Las ciudades son actores fundamentales en el nuevo orden político. De un lado, contribuyen de manera estratégica al desarrollo de las sociedades porque concentran la mayor parte de la población, generan un volumen esencial del PIB, reúnen las principales empresas, atraen el talento y la innovación... pero, al tiempo, deben enfrentar con urgencia complejos retos como el cambio climático, la movilidad sostenible, la competitividad en una economía global e interconectada, la contaminación, el aumento de la desigualdad, la mejora de los servicios públicos...

La Agenda Urbana de Andalucía responde a la voluntad de gestionar con eficacia las oportunidades y desafíos descritos. Al tiempo, incorpora a Andalucía a un movimiento internacional que promueven Naciones Unidas y la Unión Europea y que deberá marcar el desarrollo urbano en los próximos lustros. Participar en este debate de alcance internacional sobre el futuro de las ciudades va a tener consecuencias positivas para los municipios andaluces, así como para las personas que las habitan y disfrutan, porque las personas están en el corazón de las políticas públicas de la Junta de Andalucía.

Por tanto, se van a comprobar las sinergias que existen entre los retos y las líneas estratégicas de la Agenda Urbana Andaluza 2030 con los objetivos de la planificación incluidos en el avance del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María.

DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PSGM

Plan de la Agenda Urbana de San Juan 2030
Una estrategia de la Agenda Urbana de Andalucía 2030
Municipio de El Puerto de Santa María

Retos	Dimensiones Espaciales	Dimensiones Económicas
Reto 1: Impulsar la ciudad sostenible e integrada	1.1. Espacios y equipamientos públicos 1.2. Patrimonio urbano y territorial 1.3. Movilidad sostenible	4. Dotar de un tejido urbano estructurado desde la perspectiva urbana y territorial 11. Modernizar la movilidad, accesibilidad y multifuncionalidad del territorio 12. Promover la estrategia logística del El Puerto de Santa María 13. Fomentar la economía local y el comercio de proximidad 14. Promover la innovación, el talento y el conocimiento 15. Integrar las áreas de desarrollo requeridas a la planificación urbana
Reto 2: Favorecer la territorialidad interconectada	1.4. Equilibrio intermunicipal	3. Promover la estrategia logística del El Puerto de Santa María 11. Modernizar la movilidad, accesibilidad y multifuncionalidad del territorio 12. Promover la estrategia logística del El Puerto de Santa María 13. Fomentar la economía local y el comercio de proximidad 14. Promover la innovación, el talento y el conocimiento 15. Integrar las áreas de desarrollo requeridas a la planificación urbana
Reto 3: Promover el equilibrio territorial	1.5. Ciudad compacta, cohesionada y equilibrada	3. Promover la estrategia logística del El Puerto de Santa María 11. Modernizar la movilidad, accesibilidad y multifuncionalidad del territorio 12. Promover la estrategia logística del El Puerto de Santa María 13. Fomentar la economía local y el comercio de proximidad 14. Promover la innovación, el talento y el conocimiento 15. Integrar las áreas de desarrollo requeridas a la planificación urbana

Retos	Dimensiones Sociales	Dimensiones Ambientales
Reto 1: Impulsar el diseño de la ciudad para todos los ciudadanos	1.1. Enfoque plural e integrado de la ciudad 1.2. Políticas activas orientadas al cambio demográfico 1.3. Acceso a vivienda digna y adecuada 1.4. Regeneración integrada de la ciudad	12. Conseguir la resiliencia municipal incluyendo a las personas y el sistema de generación de energía y áreas verdes para las energías renovables, para combatir el cambio climático 13. Promover la economía local y el comercio de proximidad 14. Promover la innovación, el talento y el conocimiento 15. Integrar las áreas de desarrollo requeridas a la planificación urbana
Reto 2: Favorecer una ciudad socialmente sostenible	1.1. Unidad ante un reto global	12. Conseguir la resiliencia municipal incluyendo a las personas y el sistema de generación de energía y áreas verdes para las energías renovables, para combatir el cambio climático 13. Promover la economía local y el comercio de proximidad 14. Promover la innovación, el talento y el conocimiento 15. Integrar las áreas de desarrollo requeridas a la planificación urbana
Reto 3: Promover la ciudad equitativa	1.1. Unidad ante un reto global	12. Conseguir la resiliencia municipal incluyendo a las personas y el sistema de generación de energía y áreas verdes para las energías renovables, para combatir el cambio climático 13. Promover la economía local y el comercio de proximidad 14. Promover la innovación, el talento y el conocimiento 15. Integrar las áreas de desarrollo requeridas a la planificación urbana
Reto 4: Consolidar la ciudad como ciudad resiliente	1.1. Unidad ante un reto global	12. Conseguir la resiliencia municipal incluyendo a las personas y el sistema de generación de energía y áreas verdes para las energías renovables, para combatir el cambio climático 13. Promover la economía local y el comercio de proximidad 14. Promover la innovación, el talento y el conocimiento 15. Integrar las áreas de desarrollo requeridas a la planificación urbana
Reto 5: Promover y evaluar los efectos del cambio climático	1.1. Unidad ante un reto global	12. Conseguir la resiliencia municipal incluyendo a las personas y el sistema de generación de energía y áreas verdes para las energías renovables, para combatir el cambio climático 13. Promover la economía local y el comercio de proximidad 14. Promover la innovación, el talento y el conocimiento 15. Integrar las áreas de desarrollo requeridas a la planificación urbana

Por último, y aun en redacción, se encuentra la **Agenda Urbana 2030 de El Puerto de Santa María**, que persigue mejorar la gestión de los recursos y promover de Proyectos estratégicos y actuaciones, coherentes con los objetivos fijados a nivel nacional e internacional en política urbana, así como de las demandas y necesidades propias del ámbito local. Los objetivos de esta Agenda Urbana 2030 son los siguientes:

- Fortalecer la capacidad de anticiparse a los retos a los que se enfrenta el territorio en los próximos años desde un punto de vista urbano, ambiental, económico y social.
- Mejorar los mecanismos de gestión y coordinación.

AVANCE DEL PSGM PLAN GENERAL DE ORDENACION MUNICIPAL EL PUERTO DE SANTA MARIA



1947159 19QL6-6C4PF-FPZY 37C60B-6B95C1E89F29E821EDA3BF86D092C3EC8 Ha sido FIRMADO electrónicamente. Puede comprobar su validez en la Sede Electrónica del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (http://sede.elpuertodesantamaria.es) mediante el Código de Validación adjunto. El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento. Firmado por : 1. C=ES, O=BERMAD BUROA PGOU PTO STA MARIA, OID.2.5.4.97A-VATES-U10657502, CN=52326171K JUAN JOSE CARO (R: U10657502), SN=CARO MORENO, G=JUAN JOSE, SERIALNUMBER=IDCES-52326171K, Description=Ref/AEA1/AEATO417/PUESTO 1/344496/27052022105124 (CN=AC Representación, OU=CERES, O=FNMT-RCM, C=ES) 39/2023/02/27/2023 15:48:33.

UN LUGAR PARA HABITAR EN CLAVE METROPOLITANA

- Avanzar el desarrollo de la ciudad hacia un destino para vivir ajustado al modelo mediterráneo más compacto, resiliente y cohesionado.
- Aprovechar el potencial de la ubicación privilegiada y patrimonio natural e histórico como ejes vertebradores de la ciudad.
- Afianzar la mejora de los servicios municipales, el gobierno abierto y la participación ciudadana.
- Generar Proyectos Estratégicos alineados con la Agenda Urbana Española y el marco de referencia internacional para permanecer abiertos a construir un espacio de intercambio de conocimiento y participación en implementación de programaciones y políticas urbanas.

El Plan de El Puerto de Santa María, se estructura en torno a seis Ejes Estratégicos sobre los cuales se articulan los principales Retos, los 10 Proyectos Estratégicos y sus respectivas Actuaciones a desarrollar de aquí a 2030.



OTROS DATOS

Código para validación: 19QL6-6C4PF-FPZY
Fecha de emisión: 31 de Marzo de 2023 a las 10:23:25
Página 14 de 77

FIRMAS

ESTADO

INCLUYE FIRMA EXTERNA

DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

PROYECTO ESTRATEGICO 1
EL PUERTO DE SANTA MARIA, MODELO DE CIUDAD COHESIONADO

OBJETIVO

Ordenación y participación urbanística, compatibilización territorio urbano y patrimonio cultural de la ciudad y el Centro Histórico.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.
2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.

EL ESTRATEGICO PLAN DE ACCION

1. Modelo de ciudad, ordenación del territorio y población.

RETOS ESTRATEGICOS

Ajustar por un modelo de ciudad más compacto, recuperando el valor patrimonial y cultural de la ciudad y la interconexión entre barrios. - Superar las desigualdades territoriales a través de la regeneración del río en la zona urbana para convertirlo en eje vertebrador. - Impulsar la regeneración física de edificios y la rehabilitación estratégica, apostando por la eficiencia energética y la accesibilidad. - Incrementar el requerimiento de la población y la cohesión social.

PROYECTO ESTRATEGICO 2
EL PUERTO DE SANTA MARIA, AZUL

OBJETIVO

Revitalización del río Guadalete y la costa como infraestructura azul esencial para el desarrollo de la ciudad.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.
2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.

EL ESTRATEGICO PLAN DE ACCION

1. Modelo de ciudad, ordenación del territorio y población.
2. Cambio climático, medio ambiente y sostenibilidad.

RETOS ESTRATEGICOS

Potenciar un uso responsable y optimo de los recursos para hacer de la ciudad un lugar más resiliente frente los efectos del cambio climático, con un menor consumo y emisión de contaminantes. - Impulsar la protección y la puesta en valor del patrimonio natural y la biodiversidad del entorno privilegiado de la ciudad. - Sensibilizar a la ciudadanía, los actores locales y visitantes en la importancia de contar con un hábitat urbano con calidad ambiental y paisajística.

ACTUACIONES

- Crear las condiciones necesarias para habitabilidad del Centro Histórico.
- Rehabilitación, conservación y puesta en valor del patrimonio cultural del patrimonio cultural de la ciudad a través del desarrollo del PGOU.
- Ordenación urbanística de la ciudad a través del desarrollo del PGOU.
- Conservar territorio, suelo económico y territorialmente los diferentes barrios.
- Rehabilitación y equipamiento del espacio público de la ciudad y los Centros Comerciales y promoción del comercio sosteniendo en la ciudad y los Centros Comerciales.
- Puesta en valor del patrimonio histórico, potenciando los valores culturales e históricos y la oferta comercial del Centro Histórico.
- Construir ambos márgenes del río.
- Rehabilitación de la Estación de Santa Clara.
- Rehabilitación y puesta en valor con fines museísticos el edificio histórico "Iglesia Hospital de la Divina Providencia".
- Rehabilitación y equipamiento del Edificio Municipal "Hospital San Juan de Dios".
- Rehabilitación del Mirador.
- Recuperar el patrimonio y calidad urbana en el Conjunto Histórico mediante la rehabilitación y equipamiento de edificios, promoción de actividades, fomento de la intervención urbana mediática.
- Mejora de la regeneración del Barrio Alto en el Municipio.
- Revitalización del proyecto "Vivero urbano ecológico D' Blanca".

ACTUACIONES

- Reducir la contaminación y acometer la restauración de espacios degradados.
- Desarrollo de la margen derecha del río como paseo fluvial.
- Hacer más atractiva el Parque Calderón, potenciándolo como parque fluvial.
- Mejora de la accesibilidad de las zonas concurridas: Canal Orosa.
- Campañas de sensibilización y promoción del patrimonio natural.
- Acciones de conservación vigila y rescatar de El Puerto de Santa María "El Puerto de Santa María, un patrimonio natural único y singular, con los humedales, Limpieza Pública, Programa de Huertos Escolares...".
- Puesta en marcha del Aula del Agua.
- Restaurar el turismo natural, potenciando aproximando los recursos endógenos.
- Plan de emergencia integral de la ciudad frente a riesgos climáticos y naturales.
- Recuperación integral del Conjunto Histórico Ciudad.
- Creación de un centro de interpretación del mar. Fomentar el turismo sostenible marítimo local.
- Oculación del valor medioambiental de los territorios salineros.
- Establecer un plan de limpieza y regulación de vertidos a río de ámbito comarcal.
- Construir ambos márgenes del río.
- Potenciar el uso de los recursos naturales locales y del entorno para generación de nuevas actividades económicas ligadas al Turismo Sostenible.

PROYECTO ESTRATEGICO 3
EL PUERTO DE SANTA MARIA, VERDE

OBJETIVO

Rehabilitación de la ciudad y su entorno, creando un cinturón verde y revitalizando los espacios naturales, así como implementando una gestión ciudad de los residuos, avanzar hacia la transición energética y la adaptación al cambio climático y optimización de los recursos.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.
3. Promover y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia.
4. Hacer una gestión sostenible de los recursos y promover la economía circular.

EL ESTRATEGICO PLAN DE ACCION

1. Modelo de ciudad, ordenación del territorio y población.
2. Cambio climático, medio ambiente y biodiversidad.

RETOS ESTRATEGICOS

Impulsar la protección y la puesta en valor del patrimonio natural y la biodiversidad del entorno privilegiado de la ciudad. - Promover propuestas y políticas que fomenten el uso de energías renovables y la rehabilitación energética de edificios e instalaciones.

ACTUACIONES

- Realizar la contaminación y acometer la restauración de espacios degradados.
- Desarrollo de la margen derecha del río como paseo fluvial.
- Creación de un cinturón verde rodeando las áreas de vegetación.
- Hacer más atractivo el Parque Calderón, potenciándolo como parque fluvial.
- Puesta en valor e integración en la ciudad del Parque Guadalete.
- Mantenimiento y conservación de parques urbanos y espacios naturales.
- Rehabilitar e incrementar el número de parques en el Centro.
- Desarticular el turismo natural y paisajístico aproximando los recursos endógenos.
- Puesta en marcha del Campus de Orosa Verde.
- Auditoría de eficiencia energética del alumbrado público en los distritos 1, 2, 3 y 4.
- Renovación parcial o total de las luminarias de alumbrado público.
- Implementación de energías renovables y de sistemas de eficiencia energética.
- Elaboración del Plan Integral de Eficiencia Energética e impulso de mejoras en edificios e instalaciones municipales.
- Implementación de sistemas de generación de energías renovables.
- Promover la gestión sostenible de los piligeros industriales.
- Optimizar la gestión de residuos.
- Desarrollo de redes de suministro de gas.

PROYECTO ESTRATEGICO 4
EL PUERTO DE SANTA MARIA, MOVILIDAD SOSTENIBLE

OBJETIVO

Hacer una ciudad de proximidad y transporte de bajas emisiones, peatonalización, fomento de carriles bici y uso del transporte público.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

5. Fomentar la proximidad y la movilidad sostenible.

EL ESTRATEGICO PLAN DE ACCION

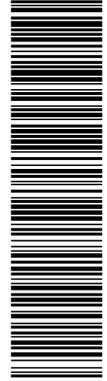
4. Transporte y movilidad sostenible.

RETOS ESTRATEGICOS

Incrementar un diseño de movilidad sostenible en base a un sistema de transporte público eficiente que incluya carriles bici, transporte sostenible, peatonalización, vehículos privados o compartidos, etc. - Generar itinerarios peatonales de media y larga distancia, que posibilite desplazamientos seguros para el peatón. - Adaptar la red viaria y de transporte a la diversidad funcional apostando por la accesibilidad universal. - Implementación de TIC para una gestión eficiente de la movilidad, prestación de servicios y control de tráfico.

ACTUACIONES

- Mejorar el transporte público urbano y promover las conexiones intermedias.
- Adquisición de autobuses eléctricos para líneas urbanas.
- Campañas de sensibilización ciudadana sobre la movilidad urbana sostenible.
- Reducción del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- Plan Director de la Señalización.
- Distribuir y dotar zonas de aparcamientos que faciliten la movilidad sostenible.
- Mejora de la movilidad ciclista: señalización y equipamientos de la red ciclista.
- Rehabilitación de espacios para bicicletas en zonas limítrofes al Centro.
- Mejora de acceso a la margen izquierda del río y permeabilización de mangrías, instalación de nuevos puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- Nuevas personalidades y zonas de acceso restringido con control automatizado.
- Reparación de espacios en la Estación de Recorridos.
- Mejora de la accesibilidad universal, eliminando obstáculos de los itinerarios.
- Implementación de soluciones Smart City que permitan mejorar la movilidad (semaforización, información para usuarios, seguridad).



AVANCE DE PGOM
PLAN GENERAL DE ORDENACION MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARIA

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

PROYECTO ESTRATÉGICO 5 EL PUERTO DE SANTA MARÍA, DESTINO DE TURISMO SOSTENIBLE

OBJETIVO

Revaloración, conservación y protección del patrimonio cultural de la ciudad y el centro histórico, diversificación de la actividad turística.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

7. Impulsar y favorecer la Economía Urbana.

EL ESTRATÉGICO PLAN DE ACCIÓN

3. Economía urbana: empleo, innovación y turismo sostenible.

RETOS ESTRATÉGICOS

Promover una economía urbana fuerte diversificando las actividades y las oportunidades de negocio desde el patrimonio cultural e histórico. La oferta turística de ocio saludable y el comercio.

Acostar por un turismo sostenible y el posicionamiento estratégico de la ciudad, la reducción de la estacionalidad, la profesionalización y la especialización del sector en la gastronomía, el ocio saludable y el patrimonio.

Formular la creación de nuevas oportunidades de inversión, cooperación entre regiones y otras áreas de influencia de interés.

PROYECTO ESTRATÉGICO 6 EL PUERTO DE SANTA MARÍA, ECONOMÍA DE FUTURO

OBJETIVO

Explotar nuevas oportunidades, crear, innovar y dar futuro a la actividad turística de ocio saludable y el comercio.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

7. Impulsar y favorecer la Economía Urbana.

EL ESTRATÉGICO PLAN DE ACCIÓN

3. Economía urbana: empleo, innovación y turismo sostenible.

RETOS ESTRATÉGICOS

Promover una economía urbana fuerte diversificando las actividades y las oportunidades de negocio desde el patrimonio cultural e histórico. La oferta turística de ocio saludable y el comercio.

Acostar por un turismo sostenible y el posicionamiento estratégico de la ciudad, la reducción de la estacionalidad, la profesionalización y la especialización del sector en la gastronomía, el ocio saludable y el patrimonio.

Formular la creación de nuevas oportunidades de inversión, cooperación entre regiones y otras áreas de influencia de interés.

ACTUACIONES

- Reducción y promoción del acedado de la Piedad y las Cuevas Cenera.
- Rehabilitación de las fachadas de las viviendas.
- Derivación del edificio y segunda planta del antiguo Hospital.
- Revaloración y puesta en valor del pabellón Avemar como Museo Cergarones de India.
- Recuperación e integración de elementos históricos de primer orden como el molino Barreto (s. XIX) y antiguo muelle (s. XVIII).
- Recuperación y puesta en valor del Marate municipal Alcalá Bermeja (s. XVII).
- Recuperar la identidad local, apoyada en hitos del patrimonio como el Vino Fino.
- Estructurar la oferta monumental y aprovechar espacios oportunos alternativos.
- Apoyar el potencial estratégico de los eventos, culturales consolidados mediante la implicación y colaboración público-privada.
- Recuperación del producto Salbu de Cádiz para promoción conjunta.
- Vincular la ciudad al río y al mar a través de los diferentes hitos y reforzar la integración del puerto deportivo Puerto Sherry en la ciudad.
- Fomentar la riqueza energética y gastronómica.
- Digitalización y señalización de puntos de interés (placas, códigos QR...).
- Mejorar el atractivo visual, urbanístico, arquitectónico y turístico de la ciudad.

ACTUACIONES

- Acciones que promuevan el empleo de los colectivos con dificultades de inserción.
- Establecer programas formativos profesionales orientados a las ofertas de empleo.
- Apoyar el desarrollo de nuevas empresas y negocios.
- Fomentar el emprendimiento de la ciudad en la Salbu de Cádiz para la instalación de empresas emergentes.
- Fomentar el espíritu empresarial y la capacidad empresarial.
- Establecer instrumentos de financiación y estímulo fiscal para nuevas iniciativas empresariales.
- Reforzar los servicios destinados a facilitar la puesta en marcha de proyectos empresariales.
- Impulsar de la innovación empresarial.
- Promover los sectores estratégicos y actividades emergentes.
- Fomentar el asociacionismo comercial.
- Promover la especialización y orientación del comercio local.
- Fomentar la adopción de empresas comerciales al Centro.
- Rehabilitación de Mercado de Abastos.
- Promover la desestacionalización del turismo para favorecer la generación y el mantenimiento del empleo estable.
- Fomentar actividades vinculadas a la economía digital y economía verde.

PROYECTO ESTRATÉGICO 7 EL PUERTO DE SANTA MARÍA, UN DESTINO PARA VIVIR

OBJETIVO

Una ciudad activa que atraiga población joven, con una oferta de vivienda en zonas y nuevas oportunidades de empleo.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

8. Garantizar el acceso a la vivienda.

EL ESTRATÉGICO PLAN DE ACCIÓN

5. Cohesión social: igualdad y vivienda.

RETOS ESTRATÉGICOS

Promover la inclusión social, la igualdad de oportunidades y la autonomía personal mediante políticas y planes de acción en coordinación con los diversos niveles territoriales y el compromiso de las organizaciones sociales.

Fomentar el acceso a la vivienda y servicios públicos.

Evitar la rehabilitación de edificios y edificaciones residenciales para prevenir el deterioro urbano.

Potenciar el desarrollo de planes de vivienda sociales y alquileres accesibles.

Aumentar el atractivo de los barrios y la ciudad, mejorando las condiciones de habitabilidad y los equipamientos.

ACTUACIONES

- Realización de barrios con necesidades de transformación social.
- Rehabilitación del parque municipal de viviendas sociales.
- Programa de promoción del alquiler de viviendas.
- Ayudas a la rehabilitación de viviendas.
- Construcción de nuevos viviendas públicas en régimen de alquiler, preferentemente para jóvenes.
- Ampliación de las plazas residenciales para mayores.
- Construcción de apartamentos tutelados.
- Mejora de la integración social del Barrio Alto en el Municipio.
- Ampliación de programas de empleo-entorno activo y de ayuda a domicilio.
- Priorización de las medidas-acciones de seguridad de la ciudadanía.
- Mayor de colaboración con los servicios sociales.
- Asistencia en la tramitación de ayudas autonómicas y/o estatales en materia de accesibilidad universal, eficiencia energética y/o alquiler para las viviendas.
- Apoyo mediación en materia de prevención de desahucios.
- Reserva de suelo para vivienda en régimen de protección.
- Recuperación Centro de Emergencia Social/Bergueta.

PROYECTO ESTRATÉGICO 8 EL PUERTO DE SANTA MARÍA, CIUDAD SOCIAL E INCLUSIVA

OBJETIVO

Promover la igualdad desde la perspectiva de género, edad y capacidad. La inclusión social y la accesibilidad, el acceso al espacio público de calidad y servicios municipales.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

8. Garantizar el acceso a la vivienda.

EL ESTRATÉGICO PLAN DE ACCIÓN

5. Cohesión social: igualdad y vivienda.

RETOS ESTRATÉGICOS

Promover la inclusión social, la igualdad de oportunidades y la autonomía personal mediante políticas y planes de acción en coordinación con los diversos niveles territoriales y el compromiso de las organizaciones sociales.

Fomentar la rehabilitación de edificios y edificaciones residenciales para prevenir el deterioro urbano.

Aumentar el atractivo de los barrios y la ciudad, mejorando las condiciones de habitabilidad y los equipamientos.

ACTUACIONES

- Impulsar los principios de igualdad de género en la ciudad.
- Mejora la gestión de los diferentes colectivos en función a sus necesidades a fin de garantizar su bienestar.
- Desarrollar programas de prevención y reducción del absentismo escolar.
- Recuperación del Centro de Servicios Sociales.
- Plan integral de Servicios Sociales.
- Ampliación y extensión de los programas de empleo-entorno activo.
- Organización de los tiempos de respuesta a las demandas.
- Colaboración con los centros escolares en sensibilización ciudadana.
- Seguimiento de las víctimas de violencia de género.
- Mayor de la imagen de la Policía Local.
- Fortalecer Servicio de Ayuda a Domicilio.
- Fortalecer servicios de dependencia.
- Programas acogidos en el Plan Estratégico de Igualdad.
- Impugnación del Sistema Integral de Gestión de Servicios Sociales.
- Implementación sistema destino de ciber en Centro de Servicios Sociales (C/Navarro).
- Poner de acceso a nuevas tecnologías para superar la brecha digital.

AVANCE DE PGOM PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL EL PUERTO DE SANTA MARÍA

DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL POGM

PROYECTO ESTRATEGICO 9
EL PUERTO DE SANTA MARIA, AL SERVICIO DE LA CIUDADANIA

OBJETIVO

Hacer un modelo de gobernanza multi-vel, participativo y transparente, que sea el mecanismo de colaboración público-privada para el desarrollo de los proyectos de inversión y de proyectos y políticas públicas. Transparencia y datos abiertos. Planes de acción para la mejora y eficiencia de gestión de servicios públicos.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

10. Mejorar los instrumentos de intervención y gobernanza.

EL ESTRATEGICO PLAN DE ACCION

6. Gobernanza, instrumentos de intervención y era digital

RETOS ESTRATEGICOS

-Continuar la trayectoria de una administración al servicio de la ciudadanía, basada en los procesos de planificación, rendición de cuentas y participación.
-Fomentar la coordinación entre áreas para el desarrollo de proyectos conjuntos.
-Fortalecer la participación local, la capacidad política y de gestión instrumental, y uso eficiente de los recursos en base a instrumentos estratégicos.

ACTUACIONES

- Compromiso de coordinación y colaboración de las distintas áreas del Ayuntamiento.
- Centro Cívico Augusto Tobo.
- Consejo General de Participación Ciudadana.
- Consejo de Distrito.
- Colaboración con las unidades vecinales en la organización y desarrollo de fiestas y demás actividades de interés en los barrios.
- Fomento del asociativismo vecinal (de barrio).
- Transparencia e información pública.
- Mejorar los portales abiertos de información, para que a la misma figure estructura, homogenea y con formatos reutilizables y accesibles desde un único punto de acceso.
- Ampliación de indicadores de transparencia.
- Integración y/o acceso abierto al resto de portales informativos de las Administraciones públicas.
- Ampliación de secciones de "preguntas frecuentes" con contenido escrito o mediante videoaulas informativas.

PROYECTO ESTRATEGICO 10
EL PUERTO DE SANTA MARIA, INTELIGENTE

OBJETIVO

Hacer una gestión eficiente y cercana de los servicios públicos basada en la innovación digital y un modelo de gobernanza multi-vel, transparente y de colaboración público-privada para el desarrollo de los proyectos de inversión y de proyectos y políticas públicas. Rendición de cuentas y participación.

OBJETIVO AGENDA URBANA ESPAÑOLA

10. Mejorar los instrumentos de intervención y gobernanza.

EL ESTRATEGICO PLAN DE ACCION

6. Gobernanza, instrumentos de intervención y era digital

RETOS ESTRATEGICOS

-Mejorar la eficiencia en los servicios locales a través de la Administración electrónica, simplificación de trámites administrativos y mejora en su accesibilidad de los servicios administrativos y gestión instrumental.
-Fortalecer la participación local, la capacidad política y de gestión mediante una gobernanza y uso eficiente de los recursos en base a instrumentos estratégicos.
-Reducir la brecha digital. Fomentar el uso de las TIC a través de la realización de campañas de formación y/o formación.

ACTUACIONES

- Compromiso de coordinación y colaboración de las distintas áreas del Ayuntamiento.
- Reducción brecha digital. Mediante la dotación de equipos públicos y equipos accesibles formativos e informativos.
- Mejorar los servicios de atención telefónica y automatizada.
- Fomentar puntos de información digital interconectados en los principales edificios municipales y/o en la red pública para información general en campañas multimedias.
- Ampliación del sistema de ATENCIÓN SEGURA para el acceso a los servicios digitales a través del DNI E-LECTRÓNICO.
- Desarrollo de APP móviles de utilidad para la ciudadanía.
- Modificación de la Ordenanza Municipal de Administración Electrónica y Transparencia de la información para su ajuste al nuevo marco regulatorio.
- Mejorar la atención al ciudadano.
- Modernización de la Administración local mediante la mejora de infraestructuras informáticas y el aumento y la mejora de los servicios online.
- Puesta en valor de El Puerto Ciudad Inteligente.
- Plan de reducción de cargas administrativas que incluya medidas de simplificación de trámites y reducción de cargas, impulsando la ramificación telemática.
- Facilitar el acceso a WIFI en los espacios urbanos (plazas, polígonos industriales, ...).

Con toda esta sinergia de objetivos se quiere plantear los retos de la ciudad, que van a estar recogidos dentro de la valoración de Alternativas, y son denominados aspectos ambientales. Pero en este apartado, se va a terminar creando una relación de indicadores en casa uno de los objetivos de Planearamiento del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María.

Para ello es necesario tener en cuenta los indicadores que se recogen en los documentos citados y como se relacionan con cada uno de los objetivos desarrollados, para poder unirlos a los objetivos de este POGM.

Estos indicadores, se van a estructurar en cuatro grandes grupos de acción, que serían los siguientes:

- Ambiental
- Social
- Económico
- Territorial

AVANCE DE POGM
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARIA



En aplicación de la ley 39/2015 del 1 de Octubre, este documento es una copia auténtica del documento electrónico con la Referencia: 1947159 19QL6-6C4PF-FPZY 37C60B46B5C1E89F29E821EDA3BF86D092C3EC8 Ha sido FIRMADO electrónicamente. Puede comprobar su validez en la Sede Electrónica del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (http://sede.elpuertodesantamaria.es) mediante el Código de Validación adjunto. El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento. Firmado por : 1. C=ES, O=BERMAD BUROAF PGOU PTO STA MARIA, OID.2.5.4.97VATES-U10557502, CN=523236171K JUAN JOSE CARO (R: U10557502), SN=CARO MORENO, G=JUAN JOSE, SERIALNUMBER=IDCES-523236171K, Description=Ref/AEA1/AEATO417/PUESTO 1/34448627052022105124 (CN=AC Representación, OU=CERES, O=FNMT-RCM, C=ES) el 27/02/2023 14:49:33.

OTROS DATOS

Código para validación: 19QL6-6C4PF-FPZY
Fecha de emisión: 31 de Marzo de 2023 a las 10:23:25
Página 17 de 77

FIRMAS

ESTADO

INCLUYE FIRMA EXTERNA

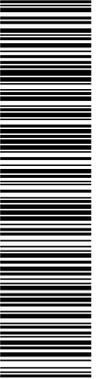
DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PSGM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

Objetivos de la planificación del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María	Indicadores
1. Conciliar el derecho a habitar y el derecho a trabajar	Población activa
2. Fomentar la estrategia logística de El Puerto de Santa María y de centralidad en el área funcional Bahía de Cádiz- Costa Noroeste-Lerez de la Frontera	Complejidad urbana
3. Poner atención en los límites de crecimiento y los Objetivos de Desarrollo Sostenible	Cociente entre la tasa de consumo de tierra y la tasa de densidad de población
	Aumento en la absorción de carbono (kg)
4. Dotar de un sistema ambiental estructurado desde la periferia al centro urbano	Proportión media de la superficie edificada de las ciudades correspondientes a espacios abiertos para el uso público Zonas verdes por habitante Presencia de entornos verdes y parques agrarios para la contención de procesos urbanos expansivos y la reducción de la contaminación atmosférica
5. Recuperar la identidad y la vinculación con el territorio	Gasto total per cápita dedicado a la preservación, protección y conservación de todo el patrimonio cultural y natural
6. Resolver la fragmentación urbana	Complejidad urbana
7. Eliminar la vulnerabilidad urbana, a la vez que se corrigen las desigualdades y se crea un sistema compio integrado de equipamientos	Proximidad a los equipamientos (m) Proportión de la población urbana que vive en barrios marginales, asentamientos improvisados o viviendas inadecuadas
8. Rehabilitación social del casco urbano	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano, incluidas en operaciones pertenecientes a estrategias de desarrollo urbano integrado Superficies rehabilitadas
9. Integrar las áreas de desarrollo irregulares a la malla urbana	Número de edificaciones sobre suelo rústico
10. Identificar áreas estratégicas catalizadoras de la regeneración urbana	Número de edificios regenerados
	Porcentaje en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero
11. Modernizar la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte	Niveles medios anuales de partículas finas en las ciudades Distribución modal del transporte urbano Espacio viario para bicicletas
12. Conseguir la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas preferentes para las energías renovables, para combatir el cambio climático	Porcentaje de energías renovables Consumo de energía por habitante y año Cantidad de aguas residuales depuradas reutilizadas
13. Dotar de nuevas infraestructuras a la ciudad	Número de nuevas infraestructuras creadas

Ambientales	Sociales
Aumento en la absorción de carbono (kg)	Población activa
Proportión media de la superficie edificada de las ciudades correspondientes a espacios abiertos para el uso público	Proximidad a los equipamientos (m)
Zonas verdes por habitante	Proportión de la población urbana que vive en barrios marginales, asentamientos improvisados o viviendas inadecuadas
Presencia de cinturones verdes y parques agrarios para la contención de procesos urbanos expansivos y la reducción de la contaminación atmosférica	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano, incluidas en operaciones pertenecientes a estrategias de desarrollo urbano integrado
Porcentaje en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero	
Niveles medios anuales de partículas finas en las ciudades	
Porcentaje de energías renovables	
Consumo de energía por habitante y año	
Cantidad de aguas residuales depuradas reutilizadas	
Económicos	Territoriales
Gasto total per cápita dedicado a la preservación, protección y conservación de todo el patrimonio cultural y natural	Complejidad urbana
	Cociente entre la tasa de consumo de tierra y la tasa de aumento de población
	Densidad de población
	Superficies rehabilitadas
	Número de edificaciones sobre suelo rústico
	Número de edificios regenerados
	Distribución modal del transporte urbano
	Espacio viario para bicictetas
	Número de nuevas infraestructuras creadas

AVANCE DE PSGM PLAN GENERAL DE ORDENACION MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARIA



3. EL ALCANCE Y CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO PROPUESTO Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.

El presente instrumento de planeamiento urbano tiene como objetivo definir el alcance y contenido del instrumento de planeamiento urbano que se propone para el territorio de Santa María, en el marco de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, publicada en 2001, y que recoge en su Título VIII el siguiente apartado: *Título VIII. Medidas de adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares.* Este apartado es la base y la línea de actuación para afrontar el problema del municipio y darle una solución en base a la legalidad.

Con respecto a los vacíos existentes en la ciudad, que hacen que sea muy dispersa, deben ser ocupados, bien sea por edificaciones o infraestructuras o por equipamientos libres que permitan el uso y disfrute de la ciudad por parte de los habitantes de la misma.

Lo ideal sería convertir estos vacíos en áreas de centralidad que puedan funcionar como centros de interconexión de los dispersos fragmentos urbanos que existen en el término dando una estructura coherente al entramado que ya existe y satisfaciendo las necesidades actuales y futuras.

Para superar la planificación contemporánea determinista, se propone en el Avance del Plan una "planificación estratégica" como un instrumento basado en un proceso flexible y creativo de actuación integrada a "corto plazo", que establece las bases para la toma de decisiones iterativas y encadenadas. Esta planificación estratégica debe tomar las decisiones adecuadas a cada momento, identificando orientaciones estratégicas y evaluando los resultados a través de un sistema de modelación complejo que atienda a los aspectos sociales, económicos, ambientales y espaciales del desarrollo urbano.

Los principios que van a orientar esta metodología son los de Sostenibilidad, Equidad y Competencia. Para ello, este plan estratégico parte del reconocimiento de los siguientes aspectos:

1 Proceso dinámico de la ciudad: la ciudad es el resultado de una construcción acumulada de generaciones históricas de necesidades y aspiraciones diversas en cada etapa, que está en permanente cambio e inabarcada transformación, cuya influencia trasciende al tiempo actual.

2 Diversidad de agentes y de actores: las actuaciones transformadoras de la ciudad responden a las tensiones entre los diferentes agentes y actores orientados por una relación que se basa en el diálogo y la resolución de los problemas sociales por encima de cualquier otro fin.

3 Gobernabilidad y gobernanza: el gobierno local lidera el proceso de transformación urbana de forma compartida con los agentes y actores sociales, orientados por la función social de dicha transformación urbana.

4 Cohesión social: todos los ciudadanos contribuyen a la configuración física y metafísica (identidad, simbología, etc.) de la ciudad de manera implícita, participando así en la generación del valor urbano y su mejora. Por tanto, las transformaciones urbanas se orientan a la disolución de los desequilibrios en las relaciones de los ciudadanos entre sí.

5 Cohesión ambiental: las transformaciones urbanas se producen en un marco de equilibrio en la relación de los ciudadanos con el entorno ambiental.

Con todo ello se pretende crear unas líneas de actuación y un marco metodológico que guíen en primera instancia el Avance del Plan y en segundo término al propio Plan General de Ordenación Municipal. En este sentido es interesante esbozar los enfoques que pretende acoger la planificación de El Puerto de Santa María, entre los que se encuentran:

Enfoque Ecosistémico.

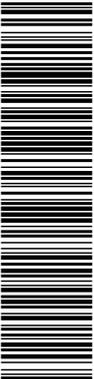
Esta debilidad que se basa en dos pilares fundamentales y que se derivan uno de otro, por un lado, la existencia de viviendas irregulares y por otro, la fragmentación del territorio, que son los puntos clave a solucionar por esta planificación.

En primer lugar, tratando el tema de las viviendas irregulares, a través del nuevo PGOM de El Puerto de Santa María se tienen que dar respuesta a este hecho ya consolidado y que ha ido

b). ALCANCE Y CONTENIDO - PROPUUESTA DE MODELO TERRITORIAL

Del análisis realizado se extrae como conclusión principal que la ciudad consolidada se expande sobre todo el litoral, a excepción de la Flecha de Valdelegrana, y de aquí hacia el interior se producen tipologías urbanizadas irregulares. El carácter principal de la localidad es el residencial, enfocado sobre todo al turismo de sol y playa y deportes acuáticos.

El proceso de ocupación del suelo en zonas del interior del término municipal de forma autónoma, ha sido imparable, por lo que el fenómeno rural urbano se ha extendido por gran parte de los terrenos que en otra época estaban cultivados por viñas, dando lugar a un ciudad fragmentada y extensa, con ciertos puntos en los que existen déficits de equipamiento y abastecimiento, debido al propio hecho de autoconstrucción.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PSGOM

De acuerdo con los medios y la información disponibles se realizará un análisis sistemático de la ciudad atendiendo a los flujos aparentes y no aparentes que se producen en la ciudad que reflejan el comportamiento de los ciudadanos en su relación recíproca y de los ciudadanos con el entorno. Este enfoque Ecosistémico aborda la realidad urbana como un hecho complejo, a través del análisis de aspectos económicos, socioculturales, ambientales y espaciales, que se encuentran muy relacionados entre sí.

Enfoque Cualitativo:-

Se aborda el análisis de la ciudad atendiendo a sus aspectos cualitativos, que complementan los meramente funcionales. Así, el grado de satisfacción de los ciudadanos, expresado directamente o bien a través de indicadores relativos a la calidad del servicio pretende ser orientador de tomas de decisiones que vengán a subsanar esas incidencias de calidad expresadas. Algunos de los aspectos a tener en cuenta serían la ausencia de ciudadanos en la zona de Campo de Cuda, el retraso en los Juzgados o las listas de espera en los servicios sanitarios, que ofrecen información para tomar decisiones urbanísticas.

Enfoque semiótico:-

La ciudad es un espacio físico a la vez que simbólico, como resultado de una construcción mental. En la planificación de El Puerto de Santa maría se refuerza el papel de los elementos simbólicos de la ciudad, como referentes identitarios de los ciudadanos, configurando un sistema articulado que se superpone a la malla urbana.

Este sistema articulado se despliega vinculando el elemento físico y material con la raíz emocional del sujeto individual y colectivo. Esta conjunción, lejos de convertirse en excluyente, convive con los ejercicios de personalización de los espacios urbanos de nueva implantación, que van a convivir con espacios revalorados, hasta ahora ausentes del aprovechamiento ciudadano. El interior de esos nuevos espacios urbanos dispondrá de las nuevas estrategias de apropiación para su integración urbana.

Enfoque científico de género:-

La LISTA no establece una determinación expresa en materia de género para la formulación de documentos de planeamiento territorial y urbanístico, como sí ocurre en otras leyes de urbanismo autonómicas. Sin embargo, hay que estar en consonancia con el artículo 31.3 de la Ley Orgánica 3/2007 de Igualdad efectiva entre Hombres y Mujeres en España, el artículo 50.2 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía determina que *“los poderes públicos de Andalucía, en coordinación y colaboración con las entidades locales en el territorio andaluz, tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas, y en la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos”*.

La investigación científica sobre la materia, se extiende a tres aspectos fundamentales relacionados con el acceso al trabajo, la ocupación del tiempo y la seguridad:

- La centralidad y la visibilidad espacial.
- El transporte.
- La segregación residencial.

Estos tres aspectos sometidos a análisis estadísticos revelan que las probabilidades de igualdad, principio establecido en la Constitución Española, pueden ser vulneradas. Esta circunstancia debe ser contrastada en fases posteriores del desarrollo de la formulación.

AVANCE DE PSGOM PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

b.2. ALTERNATIVAS: IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN.

DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

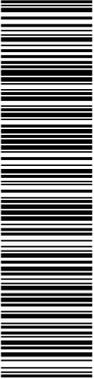
Las alternativas asumen los condicionantes ambientales del territorio: (Espacios Protegidos de la Red Natura 2000, Hábitats de Interés Comunitario fuera de la Red Natura 2000, Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y Especies Amenazadas, Montes Públicos, Red Hidrográfica y Lamina de Agua, Vías Pecuarias, Inventario Andaluz de Georrecursos, Dominio Público Marítimo Terrestre y Zona De Servidumbre de Protección, terrenos afectados por incendios forestales), bien preservando de la transformación urbanística los terrenos afectados bien incorporando las restricciones de los usos que esos condicionantes requieran o incluyendo los elementos del medio a conservar en sistemas generales de espacios libres. Por ejemplo, en el caso de que alguna alternativa incluya en su propuesta de nuevos crecimientos terrenos afectados por incendios forestales, la transformación de los mismos no estaría prevista ni se permitiría hasta superarse la limitación temporal de cambio de uso recogida en la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. Lo mismo ocurriría con una vía pecuaria que se viera inmersa en las zonas de crecimiento planteadas, que bien se mantendrían en su lugar clasificándose como Suelo Rústico de Especial Protección, bien se incorporaría al Sistema General de Espacios Libres bien se plantearía una alternativa de trazado, dependiendo de su posición y del estudio ya detallado sobre la factibilidad de las distintas opciones.

En la descripción de las alternativas se pretende alcanzar una resolución suficiente que permita valorar los aspectos más globales de la ordenación y su contribución a la sostenibilidad en cada caso. Ni la precisión de la cartografía utilizada para representar las alternativas ni en la descripción global de estas se ha descendido a una resolución que permita identificar atenciones a nivel de detalle de sus condicionantes ambientales, pero si se han tenido en cuenta dichos condicionantes para la generación de las alternativas.

ALTERNATIVA 0.

Supone la permanencia de la situación actual, es decir, el mantenimiento de la ordenación del PCOU de 1992. A continuación, se analiza dicha situación identificando los déficits o problemáticas ambientales hoy actuantes. Posteriormente se analizará en cada alternativa propuesta la capacidad de cada una de ellas para eliminar o paliar dichos déficits.

SUPERFICIES GENERALES		ALTERNATIVA 0 (HA.)
TRAMA URBANA	1.678,85	
ENCLAVES URBANOS	95,38	
NÚCLEOS URBANOS RURALES	212,55	
NÚCLEOS RURALES	0,00	
TOTAL ASENTAMIENTO	1.986,78	
SSGG EELL	539,03	
SSGGEQ	41,66	
USOS GLOBALES	ALTERNATIVA 0 (HA.)	
RESIDENCIAL	1.450,13	
CASA JARDIN	0,00	
ACTIVIDAD ECONÓMICA	526,60	
ACTIVIDAD TURÍSTICA	10,05	
SSGG EELL	539,03	
SSGGEQ	41,66	



1. LOS RECURSOS AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICOS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA NO HAN SIDO TENIDOS EN CUENTA EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE, CON UNA TENDENCIA A LA HOMOGENEIZACIÓN DE LOS ESPACIOS Y LOS ENTORNOS

Debido a la creación de grandes urbanizaciones de casas adosadas se produce una tematización por zonas en la periferia de El Puerto de Santa María, en función del uso que se le dé a cada zona. Este hecho contribuye a la pérdida de identificación del ciudadano con el territorio, así como a la desorientación de visitantes, debido a que un gran número de las calles poseen construcciones con la misma estructura y cromatismo.

Por tanto, se produce una despersonalización y banalización del espacio urbano periférico al centro histórico que es necesario revertir, máxime cuando dicha banalización se expande hasta las zonas verdes y los espacios públicos que se desarrollan de forma similar en diferentes puntos de la ciudad, lo que limita su uso público y reduce su capacidad para el esparcimiento, el ocio y las relaciones sociales.

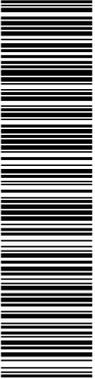
Además, se crean modelos de crecimiento urbano insensibles con el medio ambiente, especialmente en los asentamientos irregulares creados fuera de la previa ordenación y de las previsiones urbanísticas del planeamiento urbano. Por tanto, uno de los principales objetivos territoriales debería ser la regularización de las áreas suburbanizadas de la ciudad, ya que esta problemática representa en El Puerto un asunto de interés social, urbanístico y ambiental de primer nivel.

De la misma forma, existe una desatención por ofrecer una imagen atractiva y moderna del municipio, algo que se refleja en la monotonía de las vías de acceso a la ciudad, dotadas de escasos hitos visuales o culturales, por el abandono del Monasterio de la Victoria, o por la marginalidad de la ribera del río Guadalquivir entre otras. En este mismo sentido destaca la incapacidad de conservar y generar áreas naturales relevantes que se constituyan como referentes básicos desde el punto de vista ecológico, como sumideros de carbono y que fueran objeto de actividades de esparcimiento o servir de laboratorios de conocimiento.

De esta forma, falta poner en valor los valores ecológicos con que cuenta El Puerto de Santa María, mejorarlos y aprovecharlos de la mejor manera posible, sin menar ni dañar estos recursos legados a las generaciones venideras. Especial atención, merece en este sentido el ecosistema litoral principal dotador de recursos ecosistémicos del municipio, y que se ha ido explotando de forma indiscriminada desde mediados del siglo XX.

Es cierto, que existen actividades tradicionales que se remontan a siglos atrás, como la pesca o las actividades salineras, sin embargo, nunca han estado tan industrializadas e intensificadas como a día de hoy. Asimismo, el litoral sirve de base para otras actividades importantes como es el turismo, o los deportes náuticos. Finalmente, también hay que tener en cuenta los servicios que desde el punto de vista ecológico ofrecen los ecosistemas litorales, ya que sirven de como criaderos para especies que posteriormente se constituyen en recursos pesqueros explotables, y a su vez contribuyen a la mitigación de la acumulación de gases de efecto invernadero, a través sobre todo de la retención y fijación de carbono en las plantas y el sustrato (sumideros de carbono azul).

Por último, es interesante tener en cuenta las pérdidas paisajísticas que se ha venido produciendo de forma periódica en el litoral, debido a la construcción de urbanizaciones con una misma tipología edificatoria, como Puerto Sherry, la creación de infraestructuras costeras que favorecen que se produzcan cambios en la línea de costa, etc.



II. LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL ES DEFICIENTE, DIFICULTANDO LA MOVILIDAD RODADA.

Los accesos a la ciudad se encorcan en su mayoría por la Nacional IV, ya sea desde Puerto Real, Jerez de la Frontera o la variante hacia Rota, esto genera que en el tramo que existe entre la propia variante A-491 y la glorieta que existe junto al Convento del Espíritu Santo, antes de atravesar el río Cuadalete, una situación constante de colapsos, en su mayoría derivadas, por la falta de accesos que existen entre la Variante de Rota y la red urbana básica, acumulándose todos en el mismo punto.

A ello se le une, que estas vías de comunicación principales, debido a la expansión espacial y urbana del municipio se van integrando dentro del viario urbano, eliminando su carácter de flujo externo rápido y siendo necesarios cruces peatonales, semáforos, como se puede observar en la Nacional IV. Este hecho genera que el flujo motorizado sea aún más lento generando mucha más congestión de tráfico.

El actual régimen de acceso del flujo exterior del municipio hacia la Costa Oeste, se lleva a cabo a través del eje de la Avenida del Ferrocarril-Antigua Carretera de Rota, provocando interferencias con los movimientos interiores del municipio, especialmente con los tráfico de origen-destino a las áreas centrales de la ciudad.

La red principal viaria que articula el territorio presenta otra serie de déficits, como es el caso de la variante de Rota, en la cual apenas existe permeabilidad, por lo que se constituye como una barrera física que separa el municipio de El Puerto de Santa María en dos. Además, como principales aspectos a mejorar en estas vías principales se encuentran el predomnio de la capacidad circulatoria en detrimento de la capacidad ambiental del viario (primando carriles para vehículos motorizados antes que pasos peatonales, zonas verdes, etc.), ausencia de carriles destinados para el transporte público, así como lugares para los medios no motorizados, sobre todo en aquellas zonas en las que han proliferado un mayor número de viviendas no regularizadas, como por ejemplo en la carretera de Sanlúcar de Barrameda, por último, hay que observar como estas grandes arterias, se han configurado como respuestas a una necesidad origen-destino, para las que son muy eficaces, sin embargo, no se ha desarrollado su articulación con el resto de la trama urbana.

A ello se le une que la red viaria menor no se encuentra articulada o accesible en ciertas zonas del municipio, como por ejemplo en el arco superior que forman la Nacional IV, la Variante de Rota y la Carretera de Sanlúcar, siendo un ámbito en el que predominan las viviendas irregulares, por lo que aparecen caminos rurales, que a condición forzada han ido asumiendo una naturaleza pseudourbana, debido a estas parcelaciones urbanísticas. Este problema podría ser mayor si se toman en consideración los vacíos residenciales de estos lugares como áreas de interés para constituir un continuo urbano, ya que sería necesario adecuar la accesibilidad a dichos lugares.

Por otro lado, en la zona de la costa Oeste, existe una carencia en la organicidad del entramado urbano, con discontinuidades que dificultan la permeabilidad entre calles o urbanizaciones, así como una precaria jerarquización urbana. Este hecho produce una sensación de desorientación e ilegibilidad en el territorio que favorece que estas calles sean prácticamente privadas, ya que el usuario externo apenas hace uso de ellas, e incluso es costoso llegar al litoral.

Finalmente, se podrían citar algunas deficiencias que también tienen su punto de origen en la movilidad. En primer lugar, esta es muy dependiente del automóvil, en cierta medida debido a la ineficacia de transportes públicos alternativos y que el diseño del urbanismo de la localidad

fomenta el uso de dicho medio de transporte ya que no se ha aplicado el principio de proximidad urbana en su planificación, por lo que existe excesiva dependencia de aquellos sectores de la población que no tienen acceso al automóvil. Como consecuencia existe un elevado impacto del uso del vehículo motorizado en ciertos barrios o zonas de la ciudad, dificultando de esta manera la convivencialidad en el espacio público y construyéndolo debido a la necesidad de bolsas y espacios de aparcamiento.

En esta alternativa se propone un puente sobre la zona portuaria y el río Cuadalete que conectaría dos grandes bolsas de crecimiento urbano como son la Costa Oeste del municipio con Valdeagrana.

Se considera el ferrocarril como medio de transporte básico para las relaciones tanto en el ámbito de la Bahía como en el resto de municipio. La propuesta está encaminada a su consolidación y su inserción en la trama urbana a través de dos actuaciones:

- Potenciando la línea Sevilla-Cádiz reservando suelo para el desdoblamiento y permitiendo el paso de comunicación del sistema viario de carácter estructurante.
- En segundo lugar, proponiendo la reapertura de la línea con Sanlúcar a largo plazo.

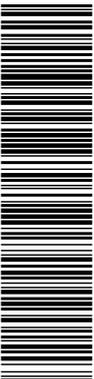
III. LOS ESPACIOS LIBRES, ASÍ COMO LAS DOTACIONES PÚBLICAS, SE HAN CONSTITUIDO COMO UN ROSARIO DE INDIVIDUALIDADES EN EL TERRITORIO, NO COMO UN SISTEMA JERARQUIZADO Y COHERENTE.

La red de espacios libres y zonas verdes forma un eje estructurante de cualquier municipio, por lo que es importante calcular bien su extensión, su localización, las dotaciones que posee, así como otras cuestiones de carácter cualitativo, entre las que podrían destacar su forma, y su vocación a consolidarse como espacio de atracción de la población.

En el caso de El Puerto de Santa María, con respecto al carácter cuantitativo de estos espacios, es de destacar que el centro de la ciudad y su ensanche meridional viene caracterizado por una trama urbana continua y abigarrada, que si es cierto desde el punto de vista de la continuidad urbana posee aspectos muy positivos, no lo es tanto desde el punto de vista de los espacios libres, ya que estos quedan relegados al propio viario urbano a pequeños plazas fruto del devenir histórico de la ciudad y en gran medida vinculadas a importantes edificios civiles o religiosos.

El aprovisionamiento de espacios verdes, por tanto, queda relegado a zonas externas, pero límites de este entorno urbano, entre los que se pueden destacar el Parque Pinar Periburbano de las Dunas de San Antón, el Parque Calderón y el Parque del Viro Fino. En el caso de la Costa Oeste, por el contrario, debido al crecimiento de urbanizaciones que usan como tipología edificatoria la vivienda unifamiliar aislada, se ha trasvasado el espacio verde al interior de la parcela y por tanto a un ámbito privado, lo que puede provocar patras de comportamiento de los habitantes de esta zona que tengan como consecuencia inmediata la pérdida de valor de los espacios verdes públicos, convirtiéndose en zonas marginales y sin interés administrativo, por lo que muy deterioradas.

En la parte septentrional del municipio, que se vincula en su mayoría con el eje estructurante de la Nacional IV, aparecen ciertos desequilibrios de escala, ya que el sistema de espacios libres se encuentra concentrado en ciertos puntos de las urbanizaciones existentes, y en muchos casos, presentando una localización claramente sin sintonía con el entramado urbano. Como consecuencia, en esta zona se muestra una carencia de parques urbanos de escala intermedia, así



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PSGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

como parques lineales, que puedan servir como correa de transmisión entre barrios o zonas de la ciudad.

Las áreas industriales, en su inmensa mayoría, a excepción de las recientemente creadas como es el Polígono de las Salinas, son deficitarias desde el punto de vista de los espacios libres, dificultando la intervisibilidad entre estas zonas industriales y los espacios naturales que aparecen alrededor, como son el Parque Natural Bahía de Cádiz y el Pinar del Coto de la Islaeta, impidiendo el tránsito de los ciudadanos hacia estas zonas naturales.

Se debe tener en cuenta la situación de la parte noroccidental del municipio, que se caracteriza por localizar asentamientos irregulares. En este caso, la falta de espacios libres o verdes no es patente en la actualidad, debido a que al ser una zona rural/rurubana, existen zonas intercaladas de construcciones y espacios vegetados, sin embargo, debido a la rapidez del proceso de autoconstrucción, así como la no provisión de suelos para espacios verdes o dotaciones públicas, se convierte en un problema acusado para el municipio.

La zona de Valdehagrana, por su parte, posee unos índices adecuados de espacios libres, y zonas verdes, siendo un espacio bastante jerarquizado y bien planteado desde el punto de vista de las dotaciones para el esparcimiento de los vecinos.

Desde el punto de vista cualitativo, El Puerto de Santa María destaca por una nula integración en la estructura urbana de las áreas naturales relevantes perirurbanas, como son Los Toruños o el Pinar de la Islaeta, ya que al no existir espacios de conexión se convierten en zonas insularizadas. Únicamente, el pinar de las Dunas de San Antón, es el que se encuentra bien integrado en el entramado urbano, e incluso presionado, debido a que sirve de nexo de unión entre el centro urbano y la costa Oeste.

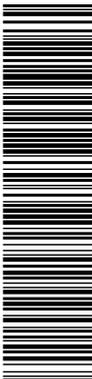
Otro aspecto a destacar sería el uso indiscriminado de la ribera urbana del Guadalete por parte del tráfico rodado, lo que imposibilita que este lugar se convierta en un ámbito de atracción para el peatón, o constituirse como uno de los espacios públicos de referencia de la ciudad. Lo mismo ocurre con el entorno del Monasterio de la Victoria y la estación de trenes, debido a que se está abandonando progresivamente y se está convirtiendo en un punto marginal de la localidad, cuando podría constituirse como una escena de atracción, debido a su importancia histórica y monumental y servir como puerta de entrada a El Puerto de Santa María para aquellos visitantes que lleguen a la ciudad en tren.

En la costa Oeste ocurre que, debido a la decisión de criterios de diseño organicista en la elaboración del urbanismo, han ocasionado que el visitante externo se sienta extraño y no pueda leer de forma clara el territorio. Este hecho se deriva en una privatización de facto y a que el disfrute de dichos espacios sea únicamente para los propios habitantes de la zona, siendo aún más acuciante en los accesos al litoral. Esta limitación del uso de espacios públicos, ha derivado en que la mayor parte de las actividades que se dan fuera del ámbito del espacio verde privado sean en la playa.

Existe una banalización de los espacios libres, así como un abandono, sobre todo de aquellos que se sitúan en la periferia de la ciudad y en zonas con menor densidad de habitantes. Es cierto que el mantenimiento de los espacios verdes y libres en ciudades como El Puerto de Santa María es mucho más costoso que en otro tipo de ciudades con un caso urbano abigarrado y sin existencia de diseminados o urbanizaciones por diferentes ámbitos del término municipal, sin embargo, esto genera que en ciertas zonas de la ciudad no sea agradable acudir a estos espacios públicos.

Como consecuencia, se puede establecer que los espacios públicos en esta ciudad generan un rosario desconectado de pequeñas áreas de atracción, muy vinculadas a los barrios, y sin articulación con otras zonas del municipio. Este hecho encuentra su fundamento en la ausencia o existencia deficitaria de parques lineales o corredores verdes interurbanos, entre los que merecen especial atención las conexiones peatonales entre ambas orillas del Guadalequivir, o corredores que conecten los grandes ámbitos naturales como son la Sierra de San Cristóbal, el Complejo Endorrco de El Puerto de Santa María, el Parque Perirurbano de las Dunas de San Antón, el Pinar de la Islaeta o el Parque Natural de la Bahía de Cádiz representado en los Toruños.

A su vez, en la oferta dotacional del municipio existen deficiencias de equipamientos de proximidad, sobre todo en zonas periféricas y algunas deficiencias en las dotaciones de rango ciudad.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

IV. EL CENTRO HISTÓRICO DEBE CONSTITUIR UN BARRIO VIVO NO FOSILIZADO, DÓNDE SE PRIME LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA CIUDAD, PERO SOBRE TODO DE LA CALIDAD DE VIDA, FOMENTANDO UN MODELO TURÍSTICO DE CALIDAD A LA VEZ QUE SIRVE DE ATRACCIÓN COMO ZONA RESIDENCIAL.

Los procesos de degradación histórica de este entorno, debido fundamentalmente a la atención a nuevos barrios o espacios de interés sobre todo turístico o industrial, pero también a cuestiones internas sobre la vigencia del viario o la capacidad para seguir acogiendo población residente, han conllevado a la pérdida de centralidad urbana. Esta centralidad se encuentra entendida como diversidad funcional, y la evolución y el crecimiento de la ciudad marcada por el desarrollo de los procesos productivos y las actividades turísticas, de los medios de transporte y de los nuevos servicios, ha ido disfuncionalizando el espacio.

Mientras los nuevos barrios han seguido creciendo, han optado a más servicios como por ejemplo de transporte público, comercios más económicos, etc., el casco histórico se ha visto construido. Además, tampoco se han llevado a cabo actuaciones destinadas a corregir estas desigualdades y la degradación de este espacio conlleva importantes gastos. Este tipo de degradación se produce desde dos visiones diferenciadas pero complementarias. En el primer punto de vista, existe una degradación física de los edificios y monumentos, especialmente palpable en los complejos bodegueros, debido a la dificultad para su refuncionalización o reciclaje. Pero a su vez, existe otro punto de vista, que incide en la degradación del paisaje del casco urbano, lo que conlleva una pérdida de identificación con la imagen del entorno.

La necesidad de mantenimiento de las funciones urbanas y sociales, hace que no sirva con una simple estrategia conservacionista desde el punto de vista físico o arquitectónico de los edificios, sino que se debe relacionar con aspectos de vivienda, económicos o políticas sociales.

Como principales carencias del conjunto histórico se debe mencionar la pérdida de diversidad funcional anteriormente citada, debido en su mayoría a un proceso continuo en los últimos años de terciarización, que favorece el establecimiento de funciones y nuevas residencias en zonas más cercanas a la costa y de nueva construcción. A ello se le une un empobrecimiento de la estructura social, ya que se ha producido en el centro una gentrificación existiendo una fuga de jóvenes hacia áreas de la periferia.

Unido a ello, ha existido una actitud laxa con la introducción de nuevas tipologías edificatorias que poco tienen que ver con el entramado histórico, distorsionando las condiciones escénicas de las calles y plazas. Existe aun un excesivo protagonismo de la movilidad motorizada, que repercute en la degradación del espacio público. A su vez, se han producido una banalización paisajística de un espacio público diseñado desde parámetros obsoletos, rompiendo con la ciudad histórica.

Por último, para intentar impulsar la ciudad vivida dentro del casco antiguo se ha desarrollado algunas actuaciones como la creación del Teatro de la Plaza de Polvorista, sin embargo, existen déficits de equipamientos de rango ciudad que podrían conseguir una pulsión regenerativa en este espacio reforzando su valor cultural y su posición preferente en la estructura urbana del municipio.

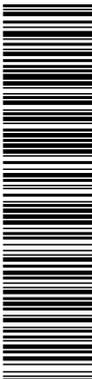
V. LA PERIFERIA URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA NO POSEE VALORES DE COMPACTIDAD, DE DIVERSIFICACIÓN FUNCIONAL O DE INTEGRACIÓN SOCIAL, SINO QUE SE HA CONSTITUIDO COMO LA SUMA DE PARTES SIMPLES, SIN CARÁCTER RELACIONAL, SIN MEMORIA HISTÓRICA Y SIN SEÑAS DE IDENTIDAD.

Una caracterización de este nuevo escenario es la suburbanización residencial, en la que predominan las bajas densidades, así como los dos elementos típicos que aparecen con ellas, la vivienda unifamiliar y el vehículo privado. Este hecho da como resultado la vida en estrella, debido a que la vivienda parte como centro de la misma y con el automóvil, máximo exponente de la individualidad en este tipo de territorios es posible desplazarse a diversos puntos de la localidad.

Se produce una fragmentación del territorio en la que se genera una especialización del suelo por zonas, esto quiere decir que existen "barrios" enteros dedicados a la industria, al comercio, a las viviendas unifamiliares, etc., sin articulación territorial que generen una articulación interzonal. Esto genera una pérdida de cohesión social, característica principal de las ciudades compactas europeas, un aspecto que se refuerza por la segregación social y la dispersión urbana.

La urbanidad extendida en grandes espacios hace que la calle cada vez sea menos vivida y usada, únicamente utilizada para los vehículos a motor. Esto genera que los nuevos espacios públicos sean los centros comerciales, zonas privatizadas, cerradas y concentradas, por el contrario de los espacios naturales, cada vez más desconectados territorialmente del centro de la ciudad.

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA



DOCUMENTO DOC. DOCUMENTO PROPOSITO GENERAL: DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO - RGE 6608
OTROS DATOS Código para validación: 19QL6-6C4PF-FPZY Fecha de emisión: 31 de Marzo de 2023 a las 10:23:25 Página 25 de 77

IDENTIFICADORES Nº: 2023/3884 , Número de la anotación: 6608 , Fecha de Entrada: 27/02/2023 14:50:00	ESTADO INCLUYE FIRMA EXTERNA
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PSGOM

VII. EL PUERTO DE SANTA MARÍA SE HA CONVERTIDO EN UN DESTINO TURÍSTICO MADURO, A LO QUE HABRÁ QUE DAR UNA RESPUESTA A TRAVÉS DEL PLANEAMIENTO URBANO Y LAS DECISIONES LOCALES.

Los espacios turísticos litorales maduros se caracterizan por la pérdida de competitividad de los escenarios turísticos españoles, debido a que ya el precio no constituye un factor diferencial, a ello, se le añade el urbanismo voraz que se ha realizado, primando la cantidad de plazas habitacionales, provocando una alta ocupación en la franja litoral.

El Puerto de Santa María posee una serie de carencias en materia turística que revelan un cierto proceso de obsolescencia debido a una estructura urbana con carencias y congestión, que ocasiona una pérdida de competitividad de la ciudad y que se manifiesta en los déficits estructurales en materia de accesibilidad interurbana y urbana, con problemas de aparcamientos, uso excesivo del vehículo privado, altos índices de ocupación dificultando el tránsito peatonal.

A ello, se le unen problemas ya mencionados como las carencias dotacionales de rango ciudad como equipamientos culturales o infraestructuras para congresos, así como el deterioro y la degradación del espacio urbano central, con obsolescencia física y funcional de incuestionable reversión. Un exceso de presión sobre los sistemas y recursos naturales, con una creciente banalización del paisaje, especialmente en la costa, ya que se crean muros funcionales paralelos a la línea del litoral, dificultando los accesos.

Se han desarrollado una serie de edificaciones espontáneas fuera del planeamiento municipal, en su mayoría como segunda residencia y para el turismo, constituyendo una zona pseudourbana, caótica y con escasa calidad para el turismo. Con este hecho lo que se ha tenido es una visión limitada sobre el concepto de calidad turística y residencial, quitándole valor al espacio, el paisaje, los recursos naturales, así como otros factores relacionados con el entorno. Por ello, se puede asegurar que el beneficio económico ha primado con respecto a otros factores como la calidad urbanística o el paisaje.

El modelo turístico de El Puerto de Santa María tiende principalmente a la segunda residencia vacacional, con la tipología de vivienda unifamiliar aislada, algo que produce una escasa oferta de alojamientos, una de las causas principales en la estacionalidad del uso del espacio. Este modelo tampoco incita a la diversificación de la oferta turística durante todo el año y tampoco al sostenimiento económico, debido a que un modelo hotelero ofrece mayores opciones en este sentido. A su vez, este modelo genera un carácter anónimo y vacío del producto, ya que no existe personalidad alguna, sino que es una serie de réplicas.

Por último, la desatención de otros sectores de la demanda turística no da opciones a la diversificación de actividades, muy concentrada en el turismo de sol y playa, y la diversificación de temporada, enfocada en la época estival. Para ello, es necesario revitalizar el turismo cultural y natural, que son atractivos turísticos de primer nivel, revitalizando el Centro Histórico o promocionando un ecoturismo en el Parque Natural. Es necesario aumentar la oferta deportiva, tanto con instalaciones de excelencia como dando un mayor peso a los deportes náuticos y acuáticos. Por último, es necesario generar centros integrados de comercio y ocio, que sirvan como motor principal para refuncionalizar espacios y revitalizar barrios, a la vez que sirvan como atractivo turístico.

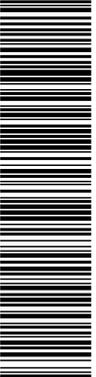
UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

VIII. DÉFICIT DE VIVIENDAS. EL ARTÍCULO 47 DE LA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA RECONOCE QUE TODOS LOS ESPAÑOLES TIENEN DERECHO A DISFRUTAR DE UNA VIVIENDA DIGNA Y ADECUADA, CONSTITUYÉNDOSE ESTA COMO UN VERDADERO SERVICIO PÚBLICO, QUE SE LE IMPONE A LAS ADMINISTRACIONES.

El déficit estructural de la vivienda en Andalucía y en la Bahía de Cádiz, hace que no parean de aumentar sus precios, lo que genera que a más familias les sea complicado el disfrute de una vivienda digna y adecuada para sus necesidades. A ello se le ha unido el incremento del precio del suelo, el boom de natalidad en zonas urbanas en torno al año 1975 y la inversión extranjera que ha hecho aumentar la demanda, no por necesidad sino con fines inversionistas. Hay que tener en cuenta el aumento del precio de los materiales de construcción y que todos estos factores se encuentran interrelacionados entre sí.

Por tanto, de esta manera es como se origina la crisis de acceso a la vivienda, que es cuando los precios medios de las viviendas exceden a los precios máximos que se pueden pagar por ellas con los ingresos familiares, y que tiene como resultado la exclusión de rentas medias o bajas de la posibilidad de acceder a una vivienda.

En el caso de El Puerto de Santa María existe un informe del Ministerio de Fomento en el que se habla de los barrios más vulnerables tanto desde el punto de vista sociodemográfico, como del socioeconómico y el residencial. Con los datos del año 2001, los barrios más vulnerables son La Victoria, el Conjunto Histórico Norte, el Conjunto Histórico Sur, Los Toreros, Crevillán y Suramérica.





En aplicación de la ley 39/2015 del 1 de Octubre, este documento es una copia auténtica del documento electrónico con la Referencia: 1947159 19QL6-6C4PF-FPZY 37C60B46B95C1E99F29E921EDA3BF86D092C3EC8 Ha sido FIRMADO electrónicamente. Puede comprobar su validez en la Sede Electrónica del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (http://sede.elpuertodesantamaria.es) mediante el Código de Validación adjunto. El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento. Firmado por : 1. C=ES, O=BERMAD BURO4 PGOU PTO STA MARIA, OID.2.5.4.97=A/ATES-U10557502, CN=52326171K JUAN JOSE CARO (R: U10557502), SN=CARO MORENO, G=JUAN JOSE, SERIALNUMBER=IDCES-52326171K, Description=Ref/AEAT/AEATO417/PUESTO 1/344496/27052022105124 (CN=AC Representación, OU=CERES, O=FNMT-RCM, C=ES) el 27/02/2023 15:49:33.

AVANCE DE PGOM
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

VIII. EXISTEN UNA SERIE DE CARENCIAS EN INFRAESTRUCTURAS Y ENERGÍA, QUE REVELAN UN CIERTO ANQUILOSAMIENTO Y UNA EVIDENTE DESACTIVACIÓN EN LA CONCEPCIÓN, DISEÑO Y GESTIÓN EN CLAVE DE LA SOSTENIBILIDAD URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

Un ejemplo de ello es el modelo de ciudad existente, muy dispersa en el territorio ya que predominan las bajas densidades que se agrupan sobre todo en las áreas periféricas del municipio. Esta forma de ocupación del territorio lo que consigue es un elevado consumo de energía y de agua, hecho que va en contra de los objetivos medioambientales contra el cambio climático.

De esta forma, y como consecuencia inmediata de lo anterior, se puede presentar que el modelo de movilidad imperante en El Puerto de Santa María es claramente dependiente del automóvil privado, algo que constituye también un elemento consumidor de energía. El mayor impacto energético generado en las ciudades es el del transporte, que genera una demanda incontenible de energía.

La normativa urbanística que se encuentra en vigor no recoge incorporado en su articulado ninguna determinación acerca de la eficiencia energética de edificios ya sea de manera pasiva, observando su diseño, los materiales o las soluciones constructivas, o de manera activa, con la captación de energía solar, edifica o fotovoltaica. La apuesta de las energías renovables es un punto a mejorar dentro del municipio, ya que la producción, distribución y el consumo de energía dentro de El Puerto es un sistema que se encuentra abierto y es generador de entropía hacia el sistema natural que lo rodea.

En materia de agua, la política del ciclo integral del agua con la reutilización de la que se encuentra depurada para determinados usos urbanos, necesita aun importantes inversiones para poder alcanzar un nivel de eficacia adecuado. Además, las redes de distribución de agua potable tienen la necesidad de modernizarse para evitar las grandes pérdidas que se producen.

Por último, es necesario mejorar y ampliar la cobertura de infraestructuras de telecomunicaciones, para que puedan ser igual de accesibles a toda la población.

IX. UNO DE LOS GRANDES PROBLEMAS EN EL MUNICIPIO DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA ES LA PERIURBANIZACIÓN INVASIVA DE FORMA INCONTROLADA O DE MANERA IRREGULAR. LA FALTA DE ORDENACIÓN CON LA QUE SE HAN DESARROLLADO RESULTA ESPECIALMENTE PREOCUPANTE, YA NO SOLO POR SUS ASPECTOS MORFOLÓGICOS SINO TAMBIÉN POR LA INDEFINICIÓN DE SISTEMAS DE SERVICIOS Y GESTIÓN, Y AL DAÑO QUE HACEN PARA DESARROLLOS URBANOS COHERENTES.

Este problema se suele vincular con la rigidez de los sistemas de planeamiento y gestión de los suelos urbanizables ya que no contemplan los procesos de autopromoción. Este proceso necesitaría formas de urbanización diferida con figuras de ordenación blandas, siendo necesario plantearse cauces efectivos para su legalidad, pero sin que se conviertan en una alternativa incontrolada a los desarrollos urbanísticos planificados.

Otro de los grandes problemas por los que se da esta proliferación es por la escasa vigilancia llevada a cabo por la concejalía de urbanismo de los ayuntamientos, que en muchas ocasiones se ven superadas por este fenómeno, así como que las soluciones son muy laxas.

Es necesario tener en cuenta todas aquellas problemas inherentes a estos espacios entre los que se encuentran la construcción y parcelación arbitraria y sin un planeamiento urbanístico adecuado, puede traer consigo efectos perjudiciales e irreversibles en el paisaje y el medio natural del municipio. Este efecto se ve claramente palpable a través de la ocupación del suelo, que suele ser de tipo agrícola o natural, y que da como resultado zonas rururbanizadas, esto quiere decir, áreas que no son ni totalmente rurales, ni totalmente urbana, sino que se superponen ambos usos en un mismo espacio.

Debido a la ausencia de planeamiento no existe una ordenación interna que establezca de manera lógica la distribución de las parcelas y las casas. Pero aun más grave es la ausencia de equipamientos y servicios, así como espacios que sean favorables para su instalación, dificultando la gestión futura de estos espacios de la ciudad. De la misma manera, no suele existir aceceras, alumbrado, y en muchas ocasiones el pavimento no es firme, y existen caminos de tierra con numerosos socavones, lo que genera que estas áreas no sean atractivas para el disfrute de la vida en la calle, no genere espacios de convivencia, y la vida se de en los espacios privados.

Todo ello, hace que este modelo de aoururbanización dependa del vehículo privado, por la dificultad de alcanzar dichas zonas los medios de transporte públicos, y porque para satisfacer cualquier necesidad es necesario desplazarse a otro punto del municipio. Sin embargo, este no es un problema únicamente de El Puerto de Santa María, sino que lo es de toda la provincia de Cádiz, siendo esta una de las más afectadas de España por este proceso, siendo un problema de carácter supramunicipal. En buena medida, esto se debe a la ineficacia del sistema de disciplina urbanística, en relación a los procedimientos legales como a la ubicación de los niveles de decisión, así como el reparto de competencias.

En contraposición a ello, este tipo de desarrollo genera algunos aspectos o características que no tienen que ser negativas. Pueden darse, aunque de forma residual o aislada, una vinculación con modelos de ocupación del espacio tradicionales de ciertas zonas, que no se han considerado nunca ni se han tenido en cuenta en la Ley del Suelo. A su vez, en estos espacios se dan desequilibrios en los parámetros de la calidad de vida, porque como ya se ha comentado con anterioridad, la accesibilidad a los equipamientos y servicios es complicada, sin embargo, existe un

mayor acercamiento a la naturaleza, lo que favorece la calidad de vida, sobre todo en zonas climáticas como la de El Puerto de Santa María, en las que se pueden aprovechar muchos días de sol al año.

Además, aprovechando los espacios libres privados, se podría fomentar la mejora de las condiciones naturales de algunas zonas del término municipal, con la posibilidad de asociar la edificabilidad a la forestación o la recuperación ecológica.

X. LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA SE ENCUENTRAN EN LA PERIFERIA DEL TÉRMINO MUNICIPAL, PERO DESCONECTADAS ENTRE SÍ, POR LO QUE NO EXISTE UNA RED NATURAL COMPLETA E INTERCONECTADA EN EL MUNICIPIO, QUE FAVOREZCA LA MOVILIDAD Y LOS ITINERARIOS BLANDOS EN MEDIO NATURAL. ADEMÁS, PADECE UNA SERIE DE PRESIONES QUE PONEN EN RIESGO SU INTEGRIDAD Y SUS VALORES AMBIENTALES.

Para poder conseguir una red interconectada es necesario crear espacios peatonales que unan los diferentes espacios protegidos de la ciudad, entre los que se encuentran los siguientes:

- Dunas de San Antón
- Complejo Endorreico de El Puerto de Santa María
- Marisma de los Torunjos y Playa de Levante
- Salinas de los Ríos San Pedro y Guadalete
- Coto de la Isleta

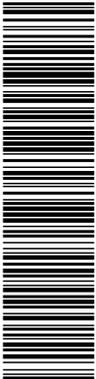
En estos espacios existen una serie de deficiencias y presiones, que se deben resolver, la principal de todas, que se repite en todos los espacios protegidos a excepción de las Dunas de San Antón, es la caza incontrolada, especialmente problemática en el Coto de la Isleta, y unido a cultivos en el Complejo Endorreico.

En el caso de la Duna de San Antón existe una presión urbanística por el desarrollo de la actividad turística y recreativa, por lo que es necesario controlar la aparición de viviendas irregulares. En el caso del Coto de la Isleta es necesario ordenar las actividades recreativas y en la zona de las marismas de los Torunjos y la Playa de Levante y en la zona de las salinas del Río San Pedro y del Guadalete, se tiene que proceder a la retirada de escombros y a la vigilancia de vertidos.

XI. EL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DE LAS PREVISIONES DEL PGOU DE 1992, QUE NO SE SOMETIÓ A NINGÚN PROCEDIMIENTO DE PREVENCIÓN AMBIENTAL, PROVOCA EFECTOS NEGATIVOS DIFÍCILES DE VALORAR Y CONTROLAR SOBRE EL CONJUNTO DE LOS FACTORES AMBIENTALES.

El PGOU de 1992 no se sometió a ningún procedimiento de prevención ambiental, pues en aquel momento el planeamiento general urbanístico en Andalucía todavía no estaba sujeto a procedimiento ambiental preventivo alguno, por lo que sus propuestas ni se han integrado ambientalmente ni se han evaluado ni incluyen medidas correctoras dirigidas a eliminar, minimizar o controlar los efectos ambientales de las actuaciones urbanísticas.

La falta de integración de las consideraciones ambientales en la gestación del propio PGOU de 1992 hace que todas las actuaciones que se ejecuten en desarrollo del mismo supongan a priori



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

un alto potencial de impacto sobre el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos. Dichos impactos presuntamente serán de carácter acumulativo y/o sinérgico pues afectan a todas las actuaciones, ya sean de rehabilitación, renovación o de extensión urbana, independientemente de su escala, y a todos los factores ambientales, sumándose o multiplicándose los efectos de unos y de otros. En definitiva, la falta de prevención ambiental del PCOU de 1992 hace que sus potenciales efectos negativos sobre el medio ambiente sigan expresándose a través del desarrollo y ejecución de sus previsiones, que adolecen a su vez de consideraciones y controles ambientales adecuados.

XII. LA POSICIÓN ACTUAL DE LA EDAR LAS GALERAS GENERA PROBLEMAS AMBIENTALES EN SU ENTORNO PRÓXIMO. EL SANEAMIENTO POR GRAVEDAD DE LOS ASENTAMIENTOS IRREGULARES SE RESUELVE A TRAVÉS DE LA DESCARGA SOBRE LA EDAR DE LAS GALERAS, LLEGANDO AL LÍMITE DE SU CAPACIDAD.

Esta Estación Depuradora de Aguas Residuales entró en funcionamiento a mediados del año 1994. Desde entonces, ha tenido múltiples problemas de funcionamiento debido a deficiencias en su diseño y a las condiciones de trabajo bastante agresivas que han tenido que soportar todos los elementos que la conforman.

Además, su emplazamiento no va en consonancia con el PCOU de 1992, que establece que no es un área adecuada para ella, y que estaría mejor en la parte oriental del municipio, alejada del casco histórico de la localidad.

Junto a ello se da una problemática de salud pública, ya que la EDAR desprende malos olores que tienen que soportar los vecinos de la zona, así como manchas que aparecen en la playa, sobre todo en bajamar, debido a que el agua de la depuradora se vierte a las aguas de la Bahía de Cádiz.

XIII. FALTA DE DESESTACIONALIZACIÓN DEL TURISMO, QUE HA GENERADO UNA DEFICITARIA OCUPACIÓN DEL LITORAL Y QUE GENERA QUE NO SE DESARROLLEN OTRO TIPO DE TURISMO COMO EL DE INTERIOR.

Dentro del Plan Estratégico de turismo de El Puerto de Santa María, aparecen tres tipos de segmentos turísticos:

- Segmentos consolidados: aquellos para los que El Puerto de Santa María ya ofrece productos turísticos, y para los que presenta una oferta consolidada, y un posicionamiento en el mercado turístico.
- Segmentos a explotar: aquellos para los que El Puerto ya ofrece productos turísticos pero que tienen una capacidad de ampliar su aportación.
- Segmentos a potenciar: segmentos turísticos que por su potencial de crecimiento podrían contribuir significativamente a mejorar los indicadores turísticos del destino El Puerto de Santa María (desestacionalización, incremento del gasto medio diario etc.)

Dentro de los segmentos consolidados, y sobre los que por tanto no hay que actuar para incentivar sino mas bien para que exista un mantenimiento de ellos en el tiempo se encuentra el

turismo del litoral, que ha constituido el eje sobre el que ha pivotado este sector en el municipio de El Puerto.

El segmento del turismo de litoral tiene un alto valor para el turismo del municipio, aunque sea un modelo cuestionado en los últimos años y expuesto a 2 factores clave: la estacionalidad y la alta competencia existente tanto a nivel nacional como internacional. A todo esto, hay que sumar el "cierto" agotamiento que presenta, con dificultad para generar nuevos beneficios mas allá de los esperados.

Por otro lado, destaca el turismo familiar, que se centra también en la época estival debido a que son los meses del año en el que los niños no van a la escuela, siendo el periodo vacacional. De esta manera, lo que se genera es una ocupación masiva del territorio en los meses de verano que ejerce fuertes presiones. Y el resto del año lo que aparece en estos ámbitos litorales son ciudades semidesiertas, con apenas población o movimiento, y más aún si se tiene en cuenta que el modelo tradicional de ocupación turística del suelo es el de segundas residenciales en vez de hoteles.

Estas son las principales razones de la estacionalidad del turismo, pero este hecho puede ser combatido a través del incentivo de los otros dos segmentos turísticos.

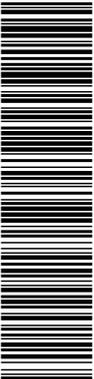
Dentro de los segmentos a explotar se encuentran para el caso de El Puerto de Santa María el turismo cultural, patrimonial y enogastronómico, con respecto a este último El Puerto mantiene un doble atractivo, por un lado, cuenta con un establecimiento con estrellas Michelin vinculado a una restauración de calidad, y por otro, dispone de una cierta riqueza y diversidad de productos (vino, productos del mar, sal, etc.) y de cocina tradicional.

Sin embargo, la falta de información y la escasa puesta en valor de estos recursos, sobre todo patrimoniales, en detrimento de otros (como pueden ser las playas y zonas litorales), quedando en muchas ocasiones olvidados y abandonados, hace que estos atractivos turísticos no sean conocidos ni atraigan a los turistas.

Finalmente, dentro del segmento a potenciar, se encuentran el turismo de eventos, el turismo náutico deportivo y el turismo náutico recreativo. El turismo de eventos puede ser favorecido tanto por sectores privados como públicos que quieran organizar alguna actividad o jornada en la localidad, sin embargo, para el funcionamiento de este tipo de turismo es necesario o al menos conveniente, la existencia de infraestructuras hoteleras que puedan acoger las recepciones, fiestas, cenas de gala u otras actividades organizativas.

Con respecto a turismo náutico es bien sabido que existe en El Puerto, Puerto Sherry, que se enfoca en gran medida a este segmento del turismo, pero que se encuentra también muy estacionalizado. Por esta razón, es necesario vincular este tipo de deportes con el otro puerto de la ciudad, el que se encuentra en el estuario del Río Cudalete, que gracias a la tranquilidad de sus aguas podría combatir con la estacionalidad existente en este sector.

En este apartado, y a pesar de no estar recogido en el Plan Estratégico de Turismo de El Puerto de Santa María, sería conveniente resaltar la necesidad de auger de un turismo más "interior", que se puede vincular con rutas de senderismo, o avistamiento de aves, ya que la Bahía de Cádiz es uno de los puntos clave en las migraciones de aves entre Europa y África.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

ALTERNATIVA 1

La Alternativa 1 nace del modelo del PCOU de 1992, al que se le incorpora su adaptación a la LOUA, proponiendo los ajustes necesarios para incluir la realidad existente en cuanto a los diferentes asentamientos irregulares que ocupan el territorio.

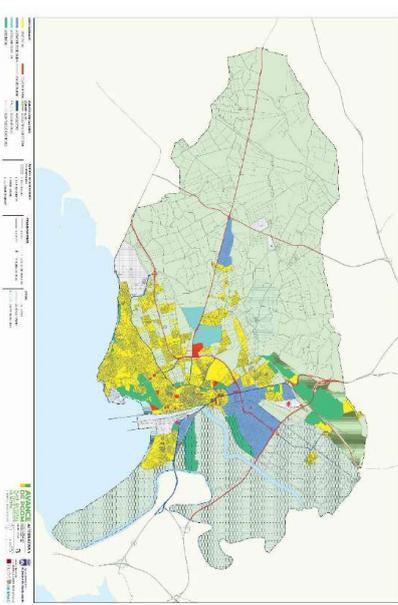
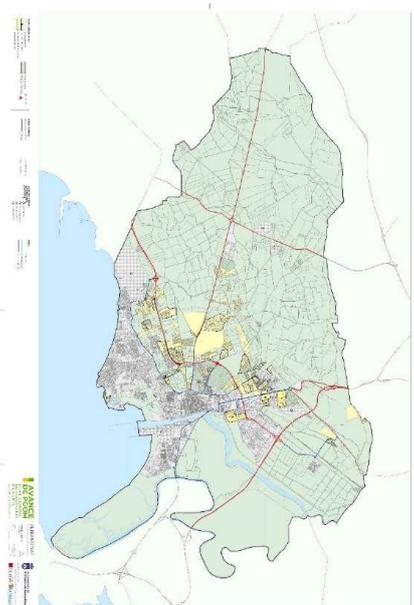
En esta alternativa se plantea una compatibilidad con el modelo urbano-territorial de las zonas o áreas que se han ido consolidando de forma irregular y se propone su integración. De esta forma, se afronta esta compleja realidad formulando una propuesta de ordenación capaz de encauzar la situación surgida al margen del planeamiento hacia posiciones más aceptables e integrables en una nueva estructura y modelo urbano.

La propuesta alternativa asume la normalización de las áreas suburbanizadas de la ciudad como el objetivo central, mediante un proceso homogéneo para todos los ámbitos.

SUPERFICIES GENERALES		ALTERNATIVA 1 (HA.)
TRAMA URBANA		1.678,85
ENCLAVES URBANOS		95,38
NÚCLEOS URBANOS RURALES		212,55
NÚCLEOS RURALES		2.087,09
TOTAL ASENTAMIENTO		4.073,87
SSGG EELL		539,03
SSGGFQ		41,66
USOS GLOBALES		ALTERNATIVA 1
RESIDENCIAL		3.463,34
CASA JARDIN		0,00
ACTIVIDAD ECONOMICA		456,05
ACTIVIDAD TURISTICA		154,48
SSGG EELL		539,03
SSGGFQ		41,66

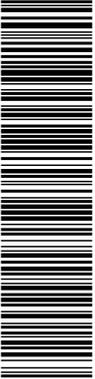
AVANCE DE PGOM
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARIA

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA



1. Exclusión del planeamiento urbano de los recursos ambientales y paisajísticos.

En la Alternativa 1 se mantienen los criterios ambientales y paisajísticos que el Plan General de Ordenación Urbánística de 1992 y su adaptación la LOUA establecían. Para ello, se pueden



Identificar elementos en el territorio que tiene una importante componente ambiental y paisajista. La alternativa apuesta por atender a su protección y puesta en valor. Estos son:

En Suelo Urbano se focalizan los siguientes elementos:

- El río Guadalquivir.
- El Centro histórico.
- El Monasterio de la Victoria.

En Suelo rústico, se pone el énfasis en la preservación y potenciar:

- Paisajes agrícolas.
- Paisajes forestales.
- El ecosistema del litoral.

Otros elementos fundamentales a tener en cuenta son las actividades tradicionales, entre las que se incluyen la actividad salinera, la pesca y la vendimia o su posterior transformación en vino, que sirven de base para el turismo etnológico.

II. La articulación territorial es deficiente.

El sistema de interconexión territorial de El Puerto de Santa María con su entorno plantea una serie de actuaciones y propuestas que se recogen en la Alternativa.

El sistema viario, no se ha concebido exclusivamente como un elemento estructural, sino que aborda otro concepto más amplio y globalizador referido a la forma general de un territorio, posibilitando una lectura más clara y diferenciadora del mismo y que permite extender el concepto de casco urbano a toda la ciudad, diferenciando sus diversas tramas.

La CN-IV y la CA-603 se constituyen como elementos articuladores del territorio, tanto interno como de relación de los municipios de la Bahía de Cádiz. En esta Alternativa se planifican dos elementos que permitirían la relación con el entorno y a la vez minimizaban el impacto sobre la ciudad.

- Variante de la CN-IV
- Variante de la CA-603 El Puerto de Santa María- Rota

Además, se propone un puente sobre la zona portuaria que conectará dos grandes bolsas de crecimiento urbano como son Costa Oeste con Valdelegrana.

La Alternativa considera el ferrocarril como medio de transporte básico para las relaciones tanto en el ámbito de la Bahía como con el resto de municipios. La propuesta está encaminada en su consolidación y su inserción en la trama urbana a través de dos actuaciones:

- Potenciando la línea Sevilla-Cádiz reservando suelo para el desdoblamiento y permitiendo el paso de comunicación del sistema viario de carácter estructurante.
- En segundo lugar, proponiendo la repertura de la línea con Sanlúcar a largo plazo.

Se plantea el favorecer el desarrollo portuario mediante la mejora y modernización de las instalaciones, y el fomento de actividades ligadas a la transformación de la producción

pesquera. Igualmente se deberá procurar un lugar para aquellas actividades de equipamiento o zonas libres, dando servicio a la población a través de la permeabilidad puerto-ciudad.

III. Los espacios libres y las dotaciones públicas se constituyen como individualidades.

La Alternativa que se recoge establece un desglose de los sistemas en función de su área de influencia y a la población a la que sirven. Por un lado, los sistemas de carácter de escala municipal con un ámbito poblacional local, y un segundo grupo a nivel territorial, con una influencia y uso metropolitano.

Dentro de los Sistemas Generales de Espacios Libres, se proponen la calificación como sistemas generales de los principales parques públicos del municipio, que son las Dunas de San Antón, el Coto de la Isla y el Pinar de Coig. Previendo además su ampliación con las superficies expresas en las fichas de estos sistemas generales de espacios libres.

Además, se propone la creación de un gran parque para la zona Norte que se ubicará entre el antiguo trazado del ferrocarril de Sanlúcar y la variante de las carreteras CC-602 y CC-603, que dota de una importante superficie de espacio libre a las zonas más marginales de la ciudad a la vez que sirve de base a una nueva estructura urbana.

La Sierra San Cristóbal se ha considerado también como sistema general de espacios libres, con el objetivo de potenciar su frecuencia como lugar de esparcimiento e impedir su degradación.

En definitiva, la superficie destinada al sistema general de Parques, Jardines y Espacios Libres Públicos con el que contaría el municipio es de 4,083.170,00 m², destinada principalmente al esparcimiento de la población.

En la propuesta de ordenación de los sistemas generales de equipamientos se identifican dos importantes actuaciones como elementos fundamentales en el desarrollo estructural de la ciudad. Una gran zona deportiva recreativa donde se ubicaría un nuevo estadio de fútbol, y una segunda zona destinada a un equipamiento cultural también de ámbito local como es el Área dotacional del Convento de la Victoria y el antiguo penal. Ambas actuaciones tienen como objetivo la dinamización de la ciudad.

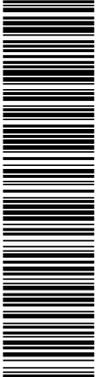
Estos sistemas propuestos aportaban una importante parte de la estructura general del territorio y contribuían en buena medida a organizar de forma adecuada el municipio, equilibrando la situación de zonas libres de la ciudad, y a su vez como apoyo para la mejora de la red viaria.

Se propone ampliar las dotaciones de carácter general identificando trece equipamientos, incluyendo actuaciones de interés supramunicipal como son el Área dotacional de El Madrugador al Noroeste de la ciudad o los centros penitenciarios.

IV. El centro histórico debe constituir un barrio vivo no fossilizado.

La alternativa propone una revitalización y recuperación del centro, creando las condiciones idóneas para una utilización más dinámica y diversificada. Esta propuesta mantiene el planteamiento de diferenciar dos subzonas: Barrio Bajo y Barrio Alto.

El objetivo de la propuesta es la reimplantación de los espacios públicos históricos, la potenciación de la trama urbana, conservando el lenguaje arquitectónico, primigenio y la preservación de los espacios libres privados interiores organizadores de la vida cotidiana.



V. La periferia urbana no posee valores de compactad, de diversificación funcional o de integración social.

El Plan interviene en los vacíos que se han generado en el borde de la ciudad consolidada, es a lo que se denomina como Periferia Urbana, la cual en el caso de El Puerto engloba seis piezas diferentes.

La planificación urbana la identifica como grandes oportunidades tanto de reconducir la imagen urbana como de conseguir el equipamiento de zonas con déficits elevados. En este sentido, la Alternativa plantea hacer un esfuerzo tanto de recomponer la morfología de estas piezas y su relación con las estructuras colindantes, como de reconocer y dotar de unas tipologías edificatorias capaces de definir y consolidar los objetivos de la intervención.

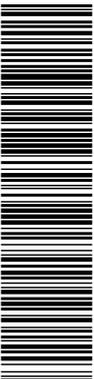
- Costa Oeste.- La Alternativa se centra en pautar este territorio, tanto longitudinal como transversalmente. La definición de una malla supondría evitar concentraciones excesivas en puntos concretos. Una malla estructural definida por vialidad y espacios libre y equipamientos dando continuidad física y funcional. Se impide el viario rodado paralelo a la costa y en su proximidad, planteando un tratamiento homogéneo en todo el litoral.
 - Periferia Sur.- Se plantea una propuesta de refachadización, hacia los pinares de las Dunas de San Antón, como con respecto a los viarios estructurantes.
 - Periferia Norte.- En él se plantean a través de Planes Especiales de Mejora Urbana y proyectos de reurbanización, nuevas oportunidades en vacíos para incluir equipamientos. Las intervenciones en el sistema viario estructural donde la N-IV pasa a un segundo escajon resolverían, la conformación del Parque de la Victoria y la recuperación de este edificio como equipamiento supondrá un cambio cualitativo para la zona.
 - Periferia Noroeste.- Las propuestas de la Alternativa en esta zona van encaminadas más a completar las actuales estructuras. La eliminación de la línea férrea permitiendo la permeabilidad con la zona histórica.
 - Zona Casino - Vallealto.- La intención de la Alternativa es controlar y limitar los crecimientos urbanos en esta zona dados sus problemas de conexión y relación con la ciudad central. Se intenta encontrar unos límites claros que supongan una barrera a futuros desarrollos.
 - Valdelegana.- La propuesta de ordenación se centra en tres aspectos básicos: La compleción de la Avenida de Cadíz, como elemento estructurador, la colmatación de vacíos existentes, y el tratamiento del frente del litoral y los espacios libres entre bloques de primera línea de playa, proponiendo un paseo marítimo exclusivo peatonal.
- VI. El Puerto de Santa María se ha convertido en un destino turístico maduro.**

En la Alternativa se habla de la existencia de una apuesta firme de un desarrollo endógeno, generador de una ciudad en la que ningún sector propicie prácticas monopolistas, sino que se desarrolle un conjunto interrelacionado y duradero.

El apoyo al sector primario desde las actividades pesquera y la vitivinícola. Estas, en conjunto con los sectores secundario y terciario, apostando por la alta tecnología y la consolidación y recalificación de las actividades turísticas.

La Alternativa, consciente de la crisis profunda que supone el modelo de oferta turística tradicional y analizadas y contrastadas las oportunidades que ofrecen los terrenos vacantes

AVANCE DE PGOM PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA



El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la Sede Electrónica del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (http://sede.elpuertodesantamaria.es) mediante el Código de Validación adjunto. El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento. Firmado por : 1. C=ES, O=BERMAD BUROA PGOU PTO STA MARIA, OID.2.5.4.97/A/VATES-U10657502, CN=52326171K JUAN JOSE CARO (R. (R. U10657502), SN=CARO MORENO, G=JUAN JOSE, SERIALNUMBER=IDCES-52326171K, Description=Ref/AEA1/AEATO417/PUUESTO 1/344496/27052022105124 (GN=AC Representación, OU=CERES, O=FNMT-RCM, C=ES) e/ 27/02/2023 15:49:33.

situados junto a la costa ha optado por diseñar unos fines y modelos basados en un modelo turístico que satisfaga las demandas y solicitudes existentes en el momento de su redacción, rechazando el incremento de la oferta existente, ya suficiente de la Costa Oeste y Valdelegana.

Los nuevos productos se localizan en la Sierra de San Cristóbal, en apoyo a la protección de los valores naturales y paisajísticos.

La Alternativa ante la imposibilidad de establecer cuantitativamente la demanda de suelos para usos turísticos, intenta limitarla y controlarla en base a dos objetivos. El primero es localizar los suelos con vocación en las zonas donde se ha desarrollado este tipo de actividad. El segundo, evitar generar situaciones patológicas del mercado inmobiliario por desfase entre los suelos de segunda y primera residencia que provocarán agotar los suelos de primera ante un requerimiento del turístico.

VII. Déficit de viviendas dignas y adecuadas.

Además del crecimiento agregado a la población existente, hay otros factores y circunstancias que condicionan el número de viviendas de primera residencia, entre las que destacan las variaciones socio-económicas.

En primer lugar, se cuantifica la posible demanda necesaria de vivienda y para ello planifica una cifra de producción de nuevas viviendas de primera residencia en torno a las 600-650 viviendas por año, donde un 25-30% se remiten a la iniciativa pública. Por otro lado, para la segunda residencia se plantea una cifra de 550 a 600 viviendas, ofreciendo un total de 4.400 a 4.800 viviendas. En total se proponen un total de 9.600 viviendas, lo que supone un total de 4.800 a 5.200 viviendas de primera residencia frente a las 4.400 a 4.800 de segunda residencia para todo el periodo de vigencia que tendría un Plan General.

VIII. Existen una serie de carencias en infraestructuras y energía.

La propuesta que realiza la Alternativa referente a las infraestructuras define líneas maestras de las actuaciones en estos sistemas, mejorando la infraestructura actual y planteando mediante un previo análisis la respuesta a los nuevos crecimientos.

Con respecto a los abastecimientos, se proponen tres nuevos depósitos: uno en Sierra San Cristóbal, un segundo en la Bellaza y otro en la zona con mayor altitud que abastece la Costa Oeste. En cuanto a saneamiento la Alternativa propone un sistema de redes que recoge las aguas negras y las evacua a la EDAR. En Costa Oeste se propone mejorar el sistema actual. Determinados asentamientos irregulares están conectados a las redes generales de saneamiento, en cambio en otros casos esta solución no es factible por los altos costes que tendría la infraestructura, por tanto, se propone un sistema de autodepuración.

La Alternativa en temas de energía eléctrica determina que el suministro es bueno, no existiendo salvo casos puntuales deficiencias estructurales. Sin embargo, en cuanto a energías renovables, las propuestas se centran en actuaciones individuales que aporten autonomía a las numerosas edificaciones irregulares que no tienen posibilidad de acceder a los suministros.

IX. La periurbanización invasiva de forma incontrolada o de manera irregular.

La alternativa plantea dar solución a la problemática existente sobre edificaciones irregulares y su normalización. Para ello, acude a las actuaciones de transformación en suelo rústico que se proponen en la nueva ley andaluza.

El Puerto de Santa María tiene un fuerte proceso de ocupación del medio rural, donde prevalece el uso residencial. Se plantea contener estos crecimientos y expansión del proceso irregular prestando especial atención a las zonas más tensionadas y con mayores perspectivas de evolución, incluyendo tanto los desarrollos más consolidados como los incipientes en los que la transformación del medio ha sido menor.

El propósito es regularizar las parcelaciones que se han desarrollado al margen de la normativa y del modelo actual, reconduciendo los procesos existentes y recogiendo una realidad existente que responde a la demanda de un sector de la población.

Afrontar la resolución del crecimiento desordenado, parte de una visión amplia para dar una solución a todas y cada una de las parcelaciones existentes, dada la envergadura del suelo ocupado. No se considera como solución válida mantenerlo como suelo rústico pues no tiene sus características.

X. Los Espacios Naturales Protegidos se encuentran desconectadas entre sí.

La Alternativa 1 propone de interés, los espacios que están preservados por los planes subregionales y otros instrumentos supramunicipales, pone hincapié en el diseño de una ordenación que ponga estos espacios al alcance de la población.

En este sentido, la calificación de estos espacios de suelo rústico se establecerá:

- Por un lado, como Preservado por especial protección de zonas húmedas o forestal (Cuencia Endorreica, Zonas húmedas Campiña, Marismas de Guadalquivir, Los Toruños, parte de Sierra San Cristóbal y el Litoral)
- Por otro lado, englobados en Sistema Generales de Espacios Libres (Dunas de San Antón, Pinar de Coig y Coto de la Isla).

XI. Las previsiones del PCOU de 1992 no se sometieron a ningún procedimiento de prevención ambiental.

La incidencia ambiental sobre la propuesta del Plan de 1992, que es base de la Alternativa 1 nunca llegó a cuestionarse por no exigirlo la legislación de la época.

En esta alternativa, la propuesta de regularización aborda el proceso de ocupación desde un enfoque ambiental con capacidad de mejorar las condiciones ambientales desde una componente autónoma de los diferentes ámbitos.

Mediante esta propuesta se tiene el objeto de salvaguardar el medio físico de las ocupaciones indiscriminado del territorio, principalmente referidas a la protección de los recursos hidrológicos, en cuanto a aguas superficiales, subterráneas y vertidos se refiere.

En cuestión a la regularización de ámbitos diseminados de carácter irregular se excluirán de promover su normalización a los que se localicen en terrenos de dominio público natural inalterable, espacios protegidos, puedan atender a la protección y el tratamiento adecuado del litoral, los que impliquen la preservación con los suelos de dominio público natural, que cuenten con valores, que presenten riesgos naturales o derivados de usos o actividades.

XII. La posición actual de la EPAR Las Galeras genera problemas ambientales.

Se pretende continuar con el uso actual de la EPAR Las Galeras en su situación actual, sobre las Dunas de San Antón, y con los consecuentes problemas ambientales que lleva acarreado, sin ser reutilizada el agua depurada y siendo vertida en malas condiciones a las aguas de la Bahía de Cádiz.

XIII. Falta de desestacionalización del turismo.

En esta Alternativa se destaca la importancia del litoral, ya que en la configuración y fragilidad del medio ha conllevado la calificación como espacio protegido dentro del suelo no urbanizable. Para ello se va a hablar de una serie de tratamientos en el litoral:

A propuesta la Alternativa se ejecuta un paseo marítimo exclusivo peatonal en Valdelagrana que penetra en la trama urbana a través de espacios libres entre los distintos bloques planteados como pasillos abiertos.

Por último, como tramo más meridional del litoral portuense, se sitúa la península de los Toruños, cuyo espacio está orientado a usos de ocio y esparcimiento.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PSGOM

ALTERNATIVA 2

La Alternativa 2 tiene como objetivo fundamental proponer un marco urbano donde dar cabida a la población residente y visitante, construyendo desde la ciudad existente e incorporando a la malia urbana todo los diseminados irregulares que se identifican en el territorio.

Una propuesta con capacidad de integración y fortalecimiento de la estructura general, logrando una máxima coherencia del crecimiento con los sistemas generales. Capaz de integrar los nuevos desarrollos con la ciudad consolidada, completando los bordes del continuo edificado, con el propósito de conseguir la máxima articulación con las áreas colindantes y escapando de la dispersión.

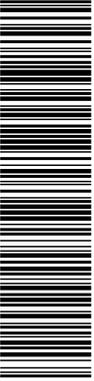
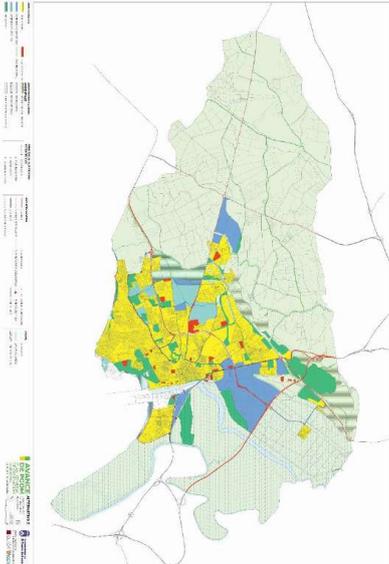
Todo el territorio ocupado se sumerge en la trama urbana, dotándolo de los servicios e infraestructuras adecuadas para una correcta funcionalidad e integración, buscando la apropiación de la ciudad por los ciudadanos.

La Alternativa 2 plantea una extensión total de

SUPERFICIES GENERALES	ALTERNATIVA 2 (HA.)
TRAMA URBANA	2.946,06
ENCLAVES URBANOS	99,97
NUCLEOS URBANOS RURALES	0,00
NUCLEOS RURALES	214,10
TOTAL ASENTAMIENTO	3.260,13
SSGG EELL	692,30
SSGGED	66,80

USOS GLOBALES	ALTERNATIVA 2 (HA.)
RESIDENCIAL	2.395,71
CASA JARDIN	0,00
ACTIVIDAD ECONOMICA	604,08
ACTIVIDAD TURISTICA	260,34
SSGG EELL	692,30
SSGGED	66,80

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA



I. Exclusión del planeamiento urbano de los recursos ambientales y paisajísticos.

En la alternativa 2 el eje de sostenibilidad de manera general se convierte en un componente sustantivo, orientando la propuesta de ordenación.

Para ello, adopta una serie de actuaciones a llevar a cabo con el fin de preservar los valores ambientales y paisajísticos del territorio. Entre estas, se plantea preservar determinados suelos e incluso complementar una red ambiental con otros espacios relevantes. Se estipula otorgar un correcto tratamiento a elementos como son la red de vías pecuarias, y a su vez, establecer un modelo de crecimiento urbanístico conforme a la ciudad compacta unido a su vez a un modelo que se deriva del Plan de Ordenación Territorial de Andalucía.

Por último, establece medidas de protección de los ecosistemas ambientales, así como de los elementos patrimoniales culturales, nivelando la protección en relación a las características de estos elementos.

II. La articulación territorial es deficiente.

En un primer escalón podemos identificar en la alternativa una serie de elementos soporte que configuran la estructura, la forma general de la ciudad y su conexión con su entorno inmediato. Para ello, la alternativa recurre a los elementos llamados articuladores y cohesionadores del territorio, englobándolo dentro de cinco grandes grupos.

- El sistema de comunicaciones y transportes, constituido por el suelo, las infraestructuras y las instalaciones destinadas a permitir el desplazamiento de las personas y las mercancías y las operaciones complementarias necesarias para ello.
- El sistema de espacios libres de uso público, que comprende los terrenos destinados al esparcimiento, reposo, recreo y salubridad del conjunto de la población.
- El sistema de equipamientos, constituido por el suelo, las construcciones y las instalaciones de rango ciudad, destinados a prestar los servicios públicos a los ciudadanos relacionados con la educación, la cultura, la salud, la atención social, la administración de justicia o la práctica del deporte, entre otros.
- Las redes de infraestructuras y servicios básicos.
- Las estrategias para mejorar la accesibilidad y favorecer una movilidad sostenible

En lo que respecta al sistema de comunicaciones y transporte, se concibe una serie de actuaciones estructurantes previstas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz que presentan una especial incidencia en el modelo territorial de El Puerto de Santa María. A su vez, se mejora la mejoría la conectividad de la estructura urbana con la red arterial interurbana.

El viario resultante de esta concepción, muestra una red que favorece una mejor ordenación de los flujos de tráfico, construyendo un sistema morfológicamente ordenado y funcionalmente capaz de incrementar notablemente la movilidad urbana. La red propuesta parte obviamente de la red existente para ampliarla considerablemente, mejorarla y completarla, introduciendo un importante número de innovaciones, y donde el viario secundario cobra, desde la perspectiva urbana que se propone para la red, un gran protagonismo, consecuencia de la función que se le asigna como complemento de canales de tráfico más especializados.

Se considera el ferrocarril como un medio de transporte básico para el ámbito metropolitano y se fija un doble objetivo: Por un lado, consolidar este tipo de transporte público, por otro, insertarlo plenamente en la trama urbana minimizando sus impactos negativos.

En este planteamiento donde la malla urbana se desparra por el territorio absorbiendo e integrando los asentamientos rurales que se han generado contrarios a la normativa, la alternativa busca la conexión de los distintos ámbitos con una capacidad unificadora que se apoya en los sistemas de ámbito municipal.

Para ello, se postulan una serie de líneas básicas que sustentan la ordenación:

- Reconocimiento de las preexistencias territoriales, respondiendo a una actitud de ética territorial, de diálogo con las preexistencias naturales que es preciso incorporar en el proyecto de ciudad.
- Construir un sistema equilibradamente difundido en el tejido urbano como argumento de cualificación isotropa y homogénea.
- Multiescalaridad y multifuncionalidad
- Símbolis e integración con la estructura viaria propuesta y la estrategia locacional del sistema, dotacional, con la finalidad de construir un espacio colectivo dotado de la imprescindible continuidad.

Además, se genera una estructura homogénea distribuida por el conjunto urbano mediante la incorporación de una oferta dotacional relevante creando nuevas centralidades. En este objetivo de cohesionar la ciudad, se apuesta por vincular las piezas dotacionales con los sistemas viario y espacios libres con la finalidad de singularizar la escena urbana introduciendo un nuevo sistema de signos que garantice la legibilidad del espacio urbano.

Destacan en esta propuesta de integración de espacios urbanos la transformación en el entorno del Monasterio de la Victoria y la instalación del Estadio Municipal del Cuvillo, ambos espacios conforman un área de Centralidad Primaria para la ciudad.

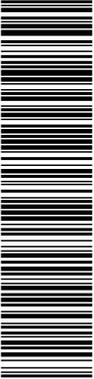
III. Los espacios libres y las dotaciones públicas se constituyen como individualidades.

La Alternativa, hace una apuesta importante de dotaciones, consiguiendo que estas vertebrén el espacio urbano.

De un lado, los espacios libres y zonas verdes responden a necesidades funcionales cuantificables, y de otro lado, constituyen piezas singulares del sistema urbano a los que se les confía un importante papel en la reordenación y recomposición del tejido urbano.

La red ambiental propuesta en el Modelo de Ciudad de la Alternativa 2 se compone de las siguientes secuencias principales:

- Secuencia Ambiental Perurbana que configura el límite nororiental del modelo de ciudad y articula las relaciones del medio urbano con el espacio rural, el complejo Endorreico de El Puerto de Santa María y el Parque Natural de la Bahía de Cádiz.
- Red mallada de conectores ambientales que construyen la articulación entre la ciudad consolidada y la corona ambiental perurbana infiltrándose a través de las áreas de nuevo crecimiento que se localizan, básicamente, al noroeste de la antigua carretera de Rota y la actual Variante (A-491).



- Secuencia ambiental conformada por un conjunto de parques urbanos selectivamente localizados, coincidiendo con la presencia de áreas de forestación singular, vinculados al trazado de la antigua carretera de Horta
- Compleción del Paseo Marítimo del Litoral y reconfiguración de la Ribera Urbana del Río Guadalete, articulados a través del Paseo Marítimo de la Puntilla y su prolongación hasta el área de Puerto Sherry. Este sistema lineal quedará conectado con la red ambiental de la trama urbana del área central de la ciudad a través del Camino de los Enamezados.
- Completar la Unidad Ambiental del Pinar de las Dunas de San Antón incorporando áreas adyacentes al Monte Público.
- Sistema de espacios libres localizados en el área urbana de la Costa Oeste que garanticen la permeabilidad transversal de la trama urbana y mejoren la accesibilidad pública al frente del litoral.
- Incremento de la capacidad ambiental de elementos estructurales de la red viaria.
- Recuperar el protagonismo de modos no motorizados en la trama del tejido histórico (semipeatonalización, pacificación del tráfico) de enorme interés paisajístico tratar de recuperar las relaciones entre el medio urbano, el Parque Natural de la Bahía de Cádiz y el Pinar del Coto de la Islaeta, mejorando la conectividad transversal este-oeste a través de la trama de los Polígonos Industriales.

La estrategia en relación a la cobertura en materia de equipamientos de rango Ciudad obedece a los siguientes principios:

- Generar una estructura homogénea distribuida por el conjunto urbano a través de su localización en áreas de Centralidad que garanticen su equilibrio territorial.
- Diversificar y ampliar la oferta actual, poniendo el foco en promover las actividades adecuadas para relanzar la potencialidad turística del municipio. Estos nuevos equipamientos deben ser capaces de dinamizar nuevas centralidades.

IV. El centro histórico debe constituir un barrio vivo no fosilizado.

La alternativa opta por un modelo que tiende a asegurar la integración en la ordenación mediante una correcta funcionalidad y puesta en valor de la ciudad existente atendiendo a su conservación, cualificación, reequipamiento y remodelación, por la conservación, protección y mejora del casco histórico.

Esta estrategia atiende a una mejora de la accesibilidad integral de esta pieza urbana en la estructura global reforzando las infraestructuras exteriores destinadas al visitante tales como aparcamientos, impermeabilizando esta zona con el objetivo de protección desde parámetros ambientales. Se proponen intercambiables en su entorno próximo, refuerzo del transporte colectivo y prioridad a los residentes. Igualmente, en esta línea de movilidad, se propone la conexión amable entre esta zona con Crevillente.

Finalmente, otra línea de actuación es incentivar el uso residencial en la zona, potenciando la vivienda protegida.

V. La periferia urbana no posee valores de compacidad, de diversificación funcional o de integración social.

La alternativa plantea para la periferia un reequilibrio urbano a través de la compacidad, asegurando una coherencia y coordinación de las ordenaciones de los nuevos desarrollos y a los

asentamientos irregulares existentes respecto a la trama urbana, al objeto de conformar una estructura continua, eficiente donde se localizan de forma selectiva nuevas centralidades.

Habitualmente, la compacidad viene sustentada con la adopción de altas densidades que garantizan la cercanía física de la edificación. En este intento de ordenación es importante remarcar que la compacidad se consigue a través de una prudente estrategia de ocupación del territorio por la edificación, con la continuidad del sentido de lo urbano que aporta una sabia utilización de los elementos de urbanización adecuados y con la capacidad de apropiación y entendimiento del espacio resultante por parte de la ciudadanía.

Un planteamiento que procura difundir infraestructuras y equipamientos equitativamente como solución, a los que habría que unir varios criterios y estrategias que confluyen en la construcción de una ciudad equilibrada. Para ello se tiende a la mejora de la accesibilidad con perspectiva municipal y territorial planteando nuevas centralidades que incluyen a la periferia.

En este espacio de diseñar nuevas estrategias que tenga como fin la accesibilidad urbana se proponen actuaciones en sistema viario de primer nivel, con una importante actuación en la movilidad territorial con el fin de cohesión de lo existente con los nuevos desarrollos.

Por otro lado, se realiza una red dotacional con una localización estratégica y selectiva con una cobertura de rango de ciudad, generando una trama homogénea, solucionando una deficiencia crónica en la periferia necesaria de revertir. Esta apuesta por acercar la oferta de servicios a la trama de periferia mitiga la actual situación de depender de los servicios existentes en la zona de la ciudad central.

VI. El Puerto de Santa María se ha convertido en un destino turístico maduro.

En esta Alternativa se apuesta por un modelo turístico sostenible, donde se propone, además del sol y playa, el segmento turístico náutico-deportivo y el del golf.

A escala global, la alternativa desarrollaría una serie de áreas de centralidad urbana y turísticas que refuerzan la vocación estratégica a nivel metropolitano que, para el desarrollo de un turismo de calidad y excelencia, presenta el territorio de la Costa Oeste.

Este planteamiento iría reforzado con una reserva de residencial con vocación turística, al margen del residencial principal, destinada a las necesidades vacacionales.

Se identifica de forma selectiva los espacios óptimos para el desarrollo de sueltos que refuerzan el objetivo de apoyar la actividad económica orientada al Turismo. Para ello se identifica varias zonas tanto en la Costa Oeste como el desarrollo del sector de Viña Ramo, coincidente con el planteamiento de escala subregional del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, en la delimitación del ZERPLA-2, donde se recalca la especialización de servicios y eventos relacionados con el ocio y el turismo.

VII. Déficit de viviendas dignas y adecuadas.

El planteamiento sobre nuevas áreas residenciales en lo que respecta a la presente alternativa marca las siguientes líneas:

- Ordenación cualificadora de piezas de relleno intersticial



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

- Terminación de áreas incompletas.
- Cierre o acabado de bordes de la ciudad sin ordenación o con ordenación deficiente.
- Vertebración de desarrollos sin estructura jerarquizada.
- Conexión o accesibilidad de áreas desarticuladas.
- Sobre estas líneas, se identifican dos clases de uso residencial

En cuestión a la vivienda libre, la formulación de nuevas áreas para el uso residencial está justificada por la estructura global que persigue la alternativa, y deben contribuir necesariamente a la consecución de una determinada imagen de ciudad y a un concreto modelo estructural.

Por otro lado, la generación de viviendas con algún régimen de protección pública se ve vinculada fundamentalmente al desarrollo de los suelos residenciales, sobre las que se propone:

- Generar un número de viviendas capaz de absorber los déficits heredados y los actuales, así como los necesarios para el tiempo de vigencia del plan que se pretende desarrollar.
- Sobre los suelos residenciales propuestos en el ámbito del plan, dotarlo con un porcentaje superior a lo establecido en la norma como media local.
- Elaborar un Plan Municipal de Vivienda para así ajustar las previsiones de este plan y acorde al Plan Andaluz, garantizando el acceso, la promoción en alquiler, el diagnóstico de necesidades, la mejora de condiciones de habitabilidad del parque existente, y planteando una renovación y mejora de este último, permitiendo una coordinación de actuaciones en materia de vivienda con otras administraciones con el objeto de ser eficaces en su desarrollo.

En el caso de renta libre, en la alternativa se planifica un suelo con capacidad entorno a una hectárea de 10.000 a 15.000 viviendas, de las cuales habría que tener en cuenta un parque de vivienda existente disponible, así como la previsión de la rehabilitación de la edificación también existente.

Hay una importante demanda de vivienda sujeta a algún régimen de protección, que se podría cifrar entorno a 2.000 unidades, que provienen de la demanda heredada sin contar la previsión futura en base al incremento demográfico.

VIII. Existen una serie de carencias en infraestructuras y energía.

Una premisa de esta alternativa es la incorporación de las infraestructuras básicas en el desarrollo de la propuesta como condicionante en la toma de decisiones del proceso de ordenación. Una estrategia de planificación integrada, coherente con la capacidad sistematizadora del territorio y del medio ambiente.

Se establecen criterios para la óptima localización de las infraestructuras teniendo en cuenta los diferentes requerimientos de los diferentes sistemas y tipología de infraestructuras. Abastecimiento.- El sistema de abastecimiento condicionará la estrategia de nuevos desarrollos, dada la ampliación de red y por tanto de suministro.

Se propone actuaciones puntuales como son el Depósito de distribución en las zonas de las Cabezas, en el cerro existente dentro del Campo de Golf de Viña Rango.

La ampliación de redes de distribución para dar cobertura a los nuevos desarrollos mediante dos escalas, una red principal de interconexión entre la red existente y el nuevo depósito propuesto (Las Cabezas) y una red de carácter complementaria que realizará el reparto a la red local de cada nuevo ámbito propuesto.

Saneamiento.- Como estrategia fundamental en esta alternativa se contempla la incorporación de una nueva EDAR que de cobertura a la ampliación de la trama urbana. Para ello se propone una instalación de depuración donde se localizan la cantera de áridos de la Sierra San Cristóbal por compatibilidad técnica y medioambiental. Como segunda opción, se posibilita la ubicación de esta infraestructura a orillas del río Guadalquivir.

Otra actuación iría enfocada a la nueva red de saneamiento considerando la dualidad existente en la ciudad de sistema mixto y unitario en función de las zonas actuales.

En el aspecto medioambiental, se propone la construcción de nuevos depósitos de almacenamiento de agua depurada para su reutilización en el sistema de riego de espacios libres y zonas verdes, así como instalaciones deportivas como son los Campos de Golf.

Energía eléctrica.- El planteamiento en la alternativa 2 respecto a la infraestructura eléctrica va enfocada a dar cobertura a los nuevos desarrollos que se contemplan. Ello supone un despliegue de nuevas subestaciones dado la saturación de las existentes en el núcleo urbano consolidado.

Esta incorporación de nuevas subestaciones irá acompañada del soterramiento de líneas aéreas de alta tensión que afectan a los suelos a desarrollar. Esta medida permitirá eliminar la afectación al paisaje y medioambiental.

Telecomunicaciones.- Se propone la ampliación de la red de canalización principal, así como una modificación de las instalaciones aéreas en fachada del centro urbano.

La instalación de nuevos elementos tendrá que compatibilizarse de manera equilibrada con el respeto a los valores visuales y paisajísticos.

Gas natural.- Respecto a esta infraestructura, el modelo urbano planteado apuesta por este uso de gas natural como combustible de mayor eficiencia y menor contaminación ambiental frente a otros recursos.

Oleoducto de CLH.- La afectación parcial de dicha infraestructura sobre los nuevos desarrollos conlleva desviar el trazado de este elemento.

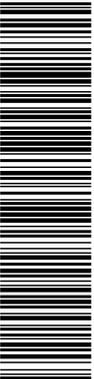
Energías renovables.- En lo que respecta a las energías renovables, la alternativa propone una serie de actuaciones con el objetivo esencial del ahorro y eficacia permitiendo un comportamiento sostenible sobre el medioambiente.

Alumbrado Público.- Bajo los criterios de ahorro y eficiencia energética, y con objetivo de modernización de dicha red, se propone que en los nuevos desarrollos se instalen farolas con alimentación solar mediante placas fotovoltaicas. En el caso urbano existente, se propone redactar un documento que facilite la integración de esta nueva tecnología con los mismos objetivos.

IX. La periurbanización invasiva de forma incontrolada o de manera irregular.

Entre los objetivos de la Alternativa 2 está contemplada la normalización de una importante bolsa de asentamientos. Ello no quiere decir que este fin este por encima de lo establecido respecto a integración en el nuevo modelo.

Para la incorporación de estos núcleos se abordan condicionantes de integración urbana-territorial con los que el ámbito en cuestión tenga capacidad de incorporación a la nueva estructura y contar con infraestructura. Por otro lado, se atenderá a la condiciante ambiental para aquellos núcleos que no estén acorde a la preservación de espacios por diferentes causas, como la



Planificación territorial y las planificaciones sectoriales, ya que no podrán optar a su normalización. Bajo estas premisas, se identifican un total de cuarenta y siete áreas a las que habría que incorporar otras seis áreas que se asumen del plan actual vigente que requieren de esa misma actuación. De estas áreas, algunas ya son reconocidas por el POTBC como realidad de asentamientos.

Además, existen al margen de dichas áreas, otras zonas con una menor edificación y que presentan vacíos interiores parcialmente edificadas, que se localizan en la zona de Cantarranas, así como en la proximidad del centro, junto a la carretera de Sanlúcar y el Cementerio. Y una última en la zona Norte, en concreto en la proximidad de Valle Alto. Así mismo, en la integración de dichas zonas deberán asegurarse la calidad urbanística, como en cualquier otra zona urbana, con lo que conllevará asumir por los interesados las obligaciones legales acorde a su desarrollo.

X. Los Espacios Naturales Protegidos se encuentran desconectadas entre sí.

En esta alternativa se prevé la incorporación de estos espacios con un alto valor ecológico, medioambiental, cultural y/o paisajístico, dentro de la trama de carácter natural y rural, asumiendo su componente y categorizándolo con una cautela de preservación respecto a sus valores. Se diferenciarían por:

Legislación específica:

- Parque Natural Bahía de Cádiz.
- Complejo endorreico de El Puerto de Santa María.
- Laguna de la salina de Santa María.
- Los terrenos integrantes del parque Dunas de San Antón, las Cuevas de la Mujer y de las Colmenas.
- El Dominio Público Marítimo-Terrestre.
- Los bienes de Dominio Público Hidráulico.
- Las vías pecuarias.
- Las zonas inundables de la red fluvial.
- Zonas de localización de yacimientos arqueológicos declarados Bien de Interés Cultural.

Planificación territorial (POTBC):

- Las Áreas de Reserva de Espacios Libres de carácter metropolitano de Sierra San Cristóbal.
- Área de Reserva de los Torruños-Río San Pedro.
- Así como los suelos de Carácter Natural o Rural con potencial interés productivo agropecuario.

XI. Las previsiones del PCOU de 1992 no se sometieron a ningún procedimiento de prevención ambiental.

La alternativa ha incorporado aspectos de carácter ambiental en todo su desarrollo, incrementando sus condiciones ambientales y evitando o aminorando la afectación. Es una perspectiva global en todo el fundamento de la alternativa apoyarse en la singularidad ambiental del territorio y su preservación. El planteamiento original de integración de elementos colonizadores que ocupan el espacio rural en la trama urbana tiene una componente base medioambiental dotando de mecanismos de preservación del espacio natural.

Se establecen condicionantes ambientales en cuanto a la regularización de ámbitos desinmados de carácter irregular, se excluirán de promover su normalización a los que se localizan en terrenos de Dominio Público Natural inalterable, espacios protegidos, los que puedan atender a la protección y el tratamiento adecuado del litoral, los que impliquen la preservación con los suelos de Dominio Público Natural, los que cuenten con valores naturales destacables o los que presenten riesgos naturales o derivados de usos o actividades.

XII. La posición actual de la EDAR Las Caleras genera problemas ambientales.

A pesar de no generar modificaciones con respecto a la EDAR Las Caleras, ni con su localización, ni tampoco con su modernización, se contempla la incorporación a la red de infraestructuras de saneamiento de El Puerto de Santa María una nueva EDAR.

Este nuevo equipamiento de saneamiento se plantea en la Sierra de San Cristóbal, concretamente en el hueco de áridos existente en dicha sierra, sin embargo, se ofrece una segunda alternativa, siendo esta sobre los terrenos de la ribera del Cuadalete.

Ambas localizaciones se encontrarían sobre terrenos ambientalmente reseñables y en el lado contrario al desarrollo de la urbanización, ya que dicho desarrollo se encuentra limitado en esta zona Este por la existencia del Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

XIII. Falta de desestacionalización del turismo.

Para combatir esta estacionalización del turismo en los meses de verano, se plantea el fomento de otro tipo de turismo como puede ser el golf. Este deporte, no posee una temporada turística definida y menos en las latitudes en las que se encuentra El Puerto de Santa María ya que llueve pocos días al año.

De la misma forma también se propone incentivar el turismo náutico-deportivo, que a pesar de que también se encuentra vinculado al océano posee menos estacionalidad que el desi y playa, ya que hay ciertos deportes acuáticos que se pueden practicar durante todo el año.

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

ALTERNATIVA 3

Esta Alternativa 3 se fundamenta en la máxima de crecimiento "casi cero" que consiste en el desarrollo de la ciudad partiendo de la ciudad existente y minimizando la ocupación del suelo.

Los criterios generales que orientan esta alternativa están enmarcados en resolver los graves problemas de una ciudad que presenta síntomas de estancamiento social y económico, por un lado, y de degradación ambiental por otro.

La propuesta de la alternativa se apoya en la recuperación de los recursos simbólicos e identitarios que han quedado en un segundo plano en la planificación urbanística hasta el momento, para completar aquellos otros tan reconocidos como desarrollados en el mapa de El Puerto de Santa María.

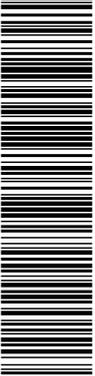
La propuesta arranca del reconocimiento de la posición estratégica de El Puerto de Santa María en el centro de gravedad del Área Funcional de las comarcas de Costa Noroeste-Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera, que le otorga un papel articulador de las mismas a la vez que un potencial logístico de primer nivel.

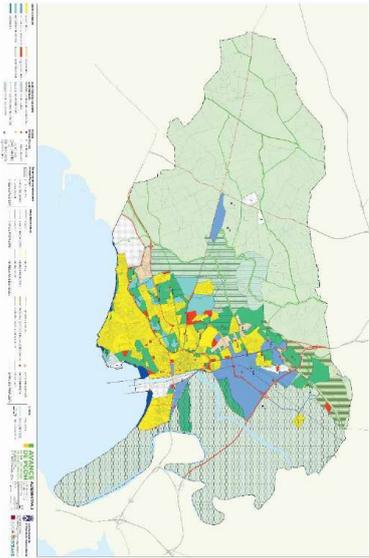
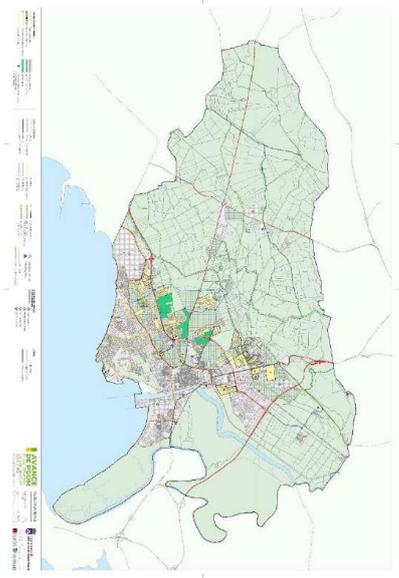
La planificación de la incertidumbre, que pretende adoptar esta alternativa, permite establecer el límite al crecimiento urbano restringido a los ámbitos con vocación urbana expresa. Este criterio responde al principio de ciudad compacta, que reconoce la diversidad urbana existente, y se propone de un crecimiento "casi cero" atento a la existencia de los problemas sociales, económicos y ambientales señalados, que requieren una estrategia de compleción de los vacíos urbanos orientada a la subsanación de dicha problemática.

UN LUGAR PARA HABITAR EN CLAVE METROPOLITANA

SUPERFICIES GENERALES	ALTERNATIVA 3 (HA.)
TRAMA URBANA	2.394,69
ENCLAVES URBANOS	95,38
NÚCLEOS URBANOS RURALES	212,55
NÚCLEOS RURALES	76,51
TOTAL ASENTAMIENTO	2.779,14
SSGG EELL	848,98
SSGG EQ	67,62

USOS GLOBALES	ALTERNATIVA 3
RESIDENCIAL	1.728,58
CASA JARDIN	121,87
ACTIVIDAD ECONÓMICA	677,16
ACTIVIDAD TURÍSTICA	251,53
SSGG EELL	848,98
SSGG EQ	67,62





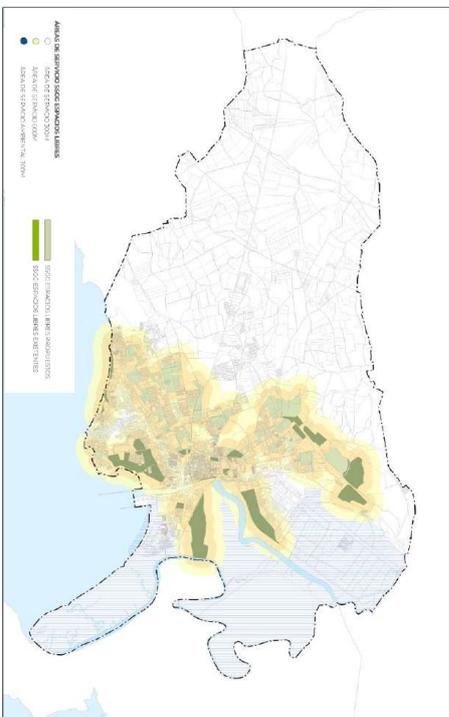
1. Exclusión del planeamiento urbano de los recursos ambientales y paisajísticos.

Esta alternativa presenta un nuevo modelo urbano en el que prevalece la continuidad entre los grandes sistemas ambientales del entorno, donde destacan las marismas, costas y dunas, el Complejo Endorreico de El Puerto de Santa María, la Sierra de San Cristóbal, el Parque Natural de la Bahía de Cádiz y el río Guadalete; hacia el interior del área urbana a través de un sistema ambiental, mejorando su accesibilidad desde el interior hacia el perímetro perurbano en el que se encuentran todos ellos.

Se planifica un sistema ambiental sin solución de continuidad desde la periferia al centro urbano. Se proyecta una corona que atraviesa el ámbito urbano a través de un eje vertebrador desde la Base naval hasta San Cristóbal, aprovechando las arboledas de la Avenida de Fuentebrava, pasando por el actual cementerio, y las zonas de La Florida, El Tomillar y Rompeserones.

Además de la marisma y los esteros incluidos en el Parque Natural, así como la Sierra de San Cristóbal incluida en el POTBC, el entorno inundable de San Cristóbal, al Este, y los viñedos al Oeste, se consideran recursos paisajísticos a proteger de primer nivel.

Se planifica la corona de Espacios Libres atendiendo a su distancia respecto a los diferentes puntos urbanos, es decir su área de influencia relativa. En este sentido, se ha calculado la distancia de 300 metros y de 600 metros, atendiendo a su consideración local o general dentro del ámbito urbano. Con ello se ha comprobado que prácticamente la totalidad del asentamiento urbano está próximo al menos a una arboleda o Espacio Libre de interés general.



Estos Espacios Libres deberán complementarse y agrandarse con el sistema de espacios locales o de barrio, configurando toda una malla en red de espacios verdes.

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR EN CLAVE METROPOLITANA

II. La articulación territorial es deficiente.

Es necesario reconsiderar debido a las características propias de El Puerto de Santa María, la transición del modelo central hacia un modelo policéntrico, capaz de soportar la infraestructura de alojamiento turístico por un lado y del alojamiento residencial por otro, sin menoscabo de la necesaria complejidad y mezcla de usos y de grupos sociales que permita garantizar el equilibrio urbano.

Además de las nuevas centralidades, es necesario reconocer el problema de la división del Centro Urbano en Campo de Guía que requiere una regeneración aprovechando el potencial de la infraestructura bodeguera disponible y en desuso como soporte de un cluster de excelencia, con capacidad regeneradora, no solo del Campo de Guía, sino del entorno urbano inmediato y del propio término de El Puerto de Santa María. La capacidad de desarrollo de este cluster solo es viable si se recupera la accesibilidad histórica que disponía cuando se comerciaba a través del Río Cudalete. Se pretende, por tanto, mejorar la accesibilidad de Campo de Guía, enlazando sus orillas a través de un transporte público de primer nivel que comunique la parte Sur de la Bahía de Cádiz a través de Valdelegrana con la Base Naval y su extensión a la Costa Noroeste de la Bahía.

El sistema viario proyectado en esta alternativa, se encuentra formado por cinco niveles de elementos que van a garantizar la movilidad multimodal (rodado, peatonal, bicicleta y alternativos) a los diferentes sitios del término municipal.

Se recoge en esta alternativa una propuesta de creación de un tranvía, que sustituya en gran medida al transporte rodado. Este se justifica por que El Puerto de Santa María está situado en el centro de gravedad del Área Metropolitana de la Bahía de Cádiz-Jerez-Costa Noroeste, ocupando una posición estratégica logística en este Área Funcional reconocida en la Agenda Urbana Andaluza por alcanzar una población cercana a 800 mil habitantes que mantienen un elevado grado de comunicación funcional.

La propuesta del Tranvía de la Costa Noroeste nace del potencial vertebrador del trazado ferroviario a su paso por el Puerto de Santa María y de la corona Norte del sistema tranviario que sigue el modelo homólogo de la corona Sur, que sirve a una población equivalente y a unos recursos naturales similares.

	Total	Corona N	Corona S
Cádiz	114.244		
Chiclana de la Frontera	86.306		86.306
Chipioma	19.368	19.368	
Jerez de la Frontera	212.801		
El Puerto de Santa María	89.060	89.060	
Puerto Real	41.771		
Rota	29.326	29.326	
San Fernando	94.867		94.867
Sanlúcar de Barrameda	69.507	69.507	
Trebujeña	7.042	7.042	
TOTAL	764.292	214.303	181.173

Fuente: INE

Su conexión con la línea ferroviaria Cádiz-Madrid le confiere un papel articulador en el modo de un sistema de transporte tranviario que conecte los municipios de la Costa Noroeste con Jerez y el Aeropuerto por el Arco Norte del Área Metropolitana y con Puerto Real y el Tranvía de Cádiz-San Fernando-Chiclana por el arco Sur del Área Metropolitana, completando así la corona del Tranvía Metropolitano. La alternativa de Tranvía permite la conexión con destino Jerez y con destino Cádiz a través de la infraestructura ferroviaria sin el inconveniente del cambio de modo de transporte, que penaliza las probabilidades del desplazamiento en transporte público.

Esta corona de transporte tranviario está fundamentada en un análisis de la información del Instituto Nacional de Estadística que ofrece el estudio del flujo de la movilidad poblacional basada en los datos de telefonía móvil entre los municipios de Jerez-El Puerto de Santa María-Rota-Chipioma-Puerto Real-Cádiz, en el que se comprueba la existencia de un flujo equivalente al que presenta Cádiz-San Fernando-Chiclana y que justifica el servicio de Trambahía. El trazado de este tranvía de carácter metropolitano urbano, discurre a lo largo de una densa conurbación del litoral ya existente, en la que la posición estratégica articuladora de El Puerto de Santa María permite la conexión de la Costa Noroeste con el resto de la Bahía de Cádiz mediante transporte público, adquiriendo así un papel relevante en el desarrollo de esta comarca del Área Metropolitana.

El asentamiento urbano de El Puerto de Santa María presenta un elevado desequilibrio, con un centro urbano muy desconectado de las urbanizaciones de la Costa Noroeste, desde Vistahermosa hasta Fuentebrava y la Base Naval de El Puerto de Santa María-Rota, comunicado exclusivamente por la carretera de Fuentebrava. Se considera que la población del Poblado Naval excelsivamente de las comunicaciones adecuadas con el centro urbano de El Puerto de Santa María, lo que supone un desequilibrio en los servicios que la ciudad debe ofrecer en toda su área urbana, aspecto fundamental para garantizar la calidad de vida, pero además es un inconveniente para consolidar la fijación de una población en edad activa. Por otra parte, el desarrollo del sector Norte de la carretera de Fuentebrava orientada a la infraestructura de alojamiento turístico, en línea con el ZERPLAZ del POTBC, requiere comunicación para constituir un núcleo de interés turístico de carácter metropolitano.

La histórica fragmentación del municipio, donde Valdelegrana se encuentra desconectada del resto de la ciudad, debe corregirse con el objeto de alcanzar la integración de las diferentes áreas urbanas de El Puerto de Santa María. El puente sobre el Cudalete que se pretende realizar para corregir este hecho se restringirá al transporte público, al tranvía, al uso peatonal y al carril de bicicletas.

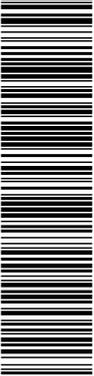
Las líneas de tranvía que se proponen para El Puerto de Santa María son las siguientes:

- T201 Línea 1: La Victoria-Base Naval.
- T202 Línea 2: Valdelegrana-Hospital.

La Línea 2 conecta el apedero de Valdelegrana con la Línea 1 en el Hospital a través de Campo de Guía de esta manera, este barrio dispondrá del recurso adecuado para su regeneración como dotación metropolitana de actividad de primer nivel, abandonando el estado actual.

La Línea 1, por su parte, discurre parcialmente por el antiguo trazado del ferrocarril de Sanlúcar, conectando La Estación de RENFE en el Monasterio de la Victoria con la Base Naval. Esta infraestructura va a facilitar el desarrollo de La Florida, así como todo el desarrollo del sector Norte de la Avenida de Fuentebrava.

Se planifica en esta alternativa de forma transitoria un autobús de tránsito rápido (BRT)-lanzadera mediante carril reservado desde los apaderos de la Estación RENFE en La Victoria para



La Línea 1 y Apeadero de Valdelegrana para la Línea 2. Este escenario permitirá explorar la demanda interna exclusivamente urbana, hasta la conexión posterior con Rota, Chipiona y Sanlúcar. En cualquier caso, La Victoria y Valdelegrana se convierten en las dos plataformas intermodales estructurales.

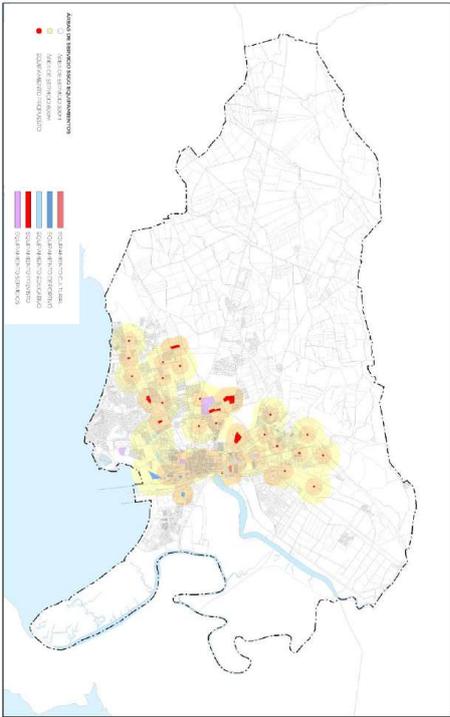
Por último, se propone una batería de apeaderos suficientes para garantizar el acceso de la mayor parte de la población a este sistema de transporte público.

En la misma línea se proyecta la creación de un apeadero de la red de ferrocarril que va de Cádiz a Madrid en su recorrido por el polígono industrial de Las Salinas, para favorecer la movilidad sostenible para los trabajadores de este espacio.

III. Los espacios libres y las dotaciones públicas se constituyen como individualidades.

Se planifica la malla de equipamientos complementaria a la corona de Espacios Libres atendiendo también a su distancia respecto a los diferentes puntos urbanos, es decir su área de influencia relativa.

La situación de los nuevos equipamientos de interés general, cuyo uso se mantiene indeterminado, garantiza cubrir todo el ámbito urbano con distancias inferiores a 600 m. Se ha comprobado que prácticamente la totalidad del asentamiento urbano está próximo al menos a un equipamiento de interés general, por lo que se puede acceder en un tiempo inferior a 15 minutos. El sistema de equipamientos locales o de barrio deberá completar la dotación de servicios ciudadanos.



El Parque-Cementerio es una dotación incluida en el Sistema General de Espacios Libres y Sistema General de Equipamiento de Servicios Públicos de Interés Social Singular, por lo que se somete a criterios ambientales, así como a restricciones de distancia de las áreas urbanas.

La obsolescencia del cementerio actual, situado en la Avenida de Sanlúcar, junto a la ermita de Santa Clara, que responde a una posición periférica histórica pasa a ocupar una posición central si tenemos en cuenta el nuevo desarrollo de La Florida y Viña Rango.

La situación del nuevo cementerio requiere su traslado a una posición periférica de los nuevos desarrollos. Para la decisión de la localización del nuevo cementerio es necesario descartar la parte inundable de las marismas, en la parte oriental y meridional, en aplicación del Decreto 95/2001, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria, que restringe la presencia de agua del freático a una profundidad superior a 2 m.

La superficie de las nuevas instalaciones alcanza unas dimensiones considerables que obligan a identificar dos alternativas exteriores a los asentamientos urbanos:

- Un espacio adyacente a la cañada del Verdugo, entre La Caridad, El Barrero y La Cañada.
- Adyacente a la glorieta de la Nacional IV y la Carretera El Portal.

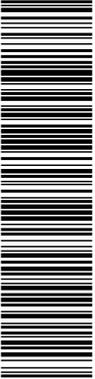
La distancia a la que se encuentran ambas posiciones del centro urbano, superior a 2 Km, provoca la necesidad de garantizar su accesibilidad. El desarrollo de las áreas residenciales y económicas en torno a la NIV, Rancho Linares y El Casino, asegura a la segunda opción una integración adecuada en la malla urbana, de mayor accesibilidad que la alternativa primera.

Por otra parte, la presencia de la necrópolis de Doña Blanca en la Sierra de San Cristóbal, permite reforzar el carácter simbólico de la actuación en relación con la historia del asentamiento. Además, el mayor valor que ofrece esta posición es que constituye un elemento regenerador de la zona, que va a adquirir un papel estratégico en torno al yacimiento arqueológico de Doña Blanca, desplegando el soporte que el nuevo Plan General le otorga a esta zona como referente cultural de carácter internacional, que hasta ahora se ha mantenido latente e inexplícitamente desactivado. La identificación de las nuevas zonas de actividad, propias del Área Estratégica Cultural de Doña Blanca, situadas junto al Madrugador se refuerzan con el nuevo Parque Cementerio, que permite desplazar así hacia la Sierra de San Cristóbal, punto más elevado de la Bahía de Cádiz, el necesario elemento catalizador que requiere esta zona en beneficio de su futuro desarrollo.

IV. El centro histórico debe constituir un barrio vivo no fosilizado.

Se plantea una regeneración del barrio de Campo de Guía, que debe complementarse con la responsabilidad articuladora de La Victoria como elemento que resuelve la conexión del caso Urbano con el Parque Perirrbano del Guadalquivir y con el Polígono Industrial de Las Salinas. A esto se le une la recuperación del frente del Caño del Molino, la ocupación del Convento de La Victoria, la conexión peatonal del nuevo espacio de la Victoria superando la actual barrera ferroviaria con el parque del Guadalquivir, junto al carácter intermodal que permite la conexión ferroviaria y tranviaria con la estación de autobuses. Se organiza así un sistema integrador de los tres ámbitos urbanos que configuran este Área Estratégica, Cevillat-Centro Histórico-Polígono de Las Salinas, que pivota sobre los dos elementos articuladores, Campo de Guía y La Victoria, responsables de la regeneración urbana.

Se ha señalado que la integración espacial es una parte importante de la regeneración urbana, pero no suficiente. El sistema de transporte tiene una elevada responsabilidad como



En esta Alternativa 3 se proponen dos alternativas de actuación sobre la EDAR:

- Las Galeras y nueva EDAR
- Nueva EDAR más bombeo desde la EDAR Las Galeras

Con respecto a la localización de esta nueva EDAR, que se debería encontrar alejada de la población se proponen las siguientes ubicaciones:

- La primera al Norte del enlace de la Autovía Jerez de la Frontera – Cádiz con el Polígono Las Salinas, justo en la Canterra de Aridos de la Sierra de San Cristóbal.
- La segunda al Sur del enlace de la Autovía Jerez de la Frontera – Cádiz con el Polígono Las Salinas, adyacente al río Guadalquivir, en una parcela de uso agrícola que se corresponde con la Vega de Doña Blanca.
- La tercera opción se situaría al Norte de la vía pecuaria de la Cañada del Verdugo a su paso por La Negra y Prado del Rey, más concretamente al Suroeste del Polígono Industrial Tecnobahía.

Sin embargo, de estas tres se descartaría la alternativa de la ribera del río Guadalquivir debido a criterios de inundabilidad, a no ser que se adopten medidas correctoras adecuadas al riesgo. En el caso de la cantera de la Sierra de San Cristóbal, el criterio que debilita esta ubicación es el de mantenimiento y sostenibilidad.

Desde el punto de vista del favorecimiento del criterio de aprovechamiento de ciclo de agua y de generación de energía, apuesta por la posición de la Negra, próxima al campo de golf de Viña Rango, al canal de riego, al complejo endorreico y al gasoducto que llega a Tecnobahía, pudiéndose incorporar el biometano.

Por otro lado, la EDAR de Las Galeras se sometería a una adaptación para la incorporación de tratamiento terciario, para el aprovechamiento de agua. Su transformación en estación de bombeo se tendría que evaluar en el estudio.

XIII. Falta de desestacionalización del turismo.

La ciudad apuesta en esta Alternativa por un turismo integrador, con cinco ejes estructurales que vertebrarán la oferta turística. Estos ejes se van a desarrollar a partir de las estrategias propuestas en la Alternativa 3.

El primer eje sería el turismo de sol y playa, el más desarrollado y maduro en el municipio, que se vincula sobre todo con la Costa Oeste y su desarrollo inmobiliario. Este turismo se va a basar en la estrategia turística que se vincula con el desarrollo de la Avenida de Fuentebahía.

En segundo lugar, aparece el eje deportivo, con dos nodos representativos, por un lado, el campo de golf de Viña Rango, muy vinculado también a la estrategia turística y que se pretende ampliar hasta otros deportes como la hípica, y por otro la estrategia náutica. Esta última se encuentra programada para el desarrollo de los muelles del puerto para usos terciario/legales permitidos, y la propuesta de desarrollar un puerto deportivo en la dársena de Valdelegrana, ampliando la oferta turística de deportes náuticos. Este tipo de turismo es mucho, más desestacionalizado que el de sol y playa, aunque en el caso del náutico debido a la necesidad del océano aun se encuentra muy polarizado en la época estival.

En tercer lugar, aparece la estrategia cultural, que quiere revalorizar el entorno de Doña Blanca y la Sierra de San Cristóbal, a través de un turismo cultural con unas instalaciones que se localizarían en el ZERPLA-1. Este eje es mucho más desestacionalizado, muy vinculado con el patrimonio cultural y arqueológico existente en torno a la Sierra de San Cristóbal.

En cuarto lugar, hay que resaltar la orientación de Campo de Guía como cluster de excelencia, en el que se plantea de forma tentativa un cluster gastronómico, vinculado a los productos tradicionales y locales, como pueden ser el vino, la sal y el pescado. Este podría acoger una serie de restaurantes o locales de hostelería que ofrezcan productos de kilómetro 0, constituyéndose como un referente a nivel provincial e incluso autonómico.

El último eje para desestacionalizar el turismo tiene vinculación con la estrategia ambiental, debido a que gracias a estructurar toda una red de espacios verdes tanto dentro como fuera del entorno urbano se puede promover la creación de rutas de senderismo que atraigan a población foránea durante todo el año, como ya ocurre en lugares como Los Torunhos.

VALORACIÓN CUANTITATIVA DE LAS ALTERNATIVAS SELECCIONADAS

Los métodos de ordenación de alternativas permiten comparar ambientalmente y ordenar las opciones de un plan, programa o proyecto en base a los impactos o efectos ambientales más significativos, facilitando la selección de aquellas alternativas con mejor comportamiento medioambiental. La selección de efectos se realiza sobre la base de los factores ambientales relevantes, valorándose la atracción de cada una de las alternativas sobre dichos factores, en términos positivos o negativos. En este caso, se han utilizado como criterios de comparación entre las alternativas los efectos de cada una de ellas sobre algunos de los objetivos descritos en la Agenda Urbana Española, así como los aspectos ambientales tratados anteriormente, que se podrían resumir de la siguiente manera:

- Mejora en los recursos ambientales y paisajísticos

I. Exclusión del planeamiento urbano de los recursos ambientales y paisajísticos.

- Articulación territorial

II. La articulación territorial es deficiente.

- Mejora en la conexión entre sistemas generales

III. Los espacios libres y las dotaciones públicas se constituyen como individualidades.

X. Los Espacios Naturales Protegidos se encuentran desconectadas entre sí.

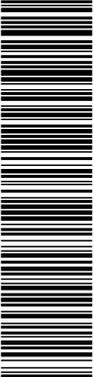
- Reconposición de la ciudad existente

IV. El centro histórico debe constituir un barrio vivo no fosilizado.

V. La periferia urbana no posee valores de compactad, de diversificación funcional o de integración social.

- Incentivo del turismo de calidad y desestacionalizado

VI. El Puerto de Santa María se ha convertido en un destino turístico maduro.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGO

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

CRITERIOS DE VALORACIÓN		ALT 0	ALT 1	ALT 2	ALT 3	PESOS
Mejora en los recursos ambientales y paisajísticos	Aspecto ambiental clave I	1	1	2	2	4
Mejora en la conservación del sistema general de drenaje	Aspecto ambiental clave II-VI	1	1	2	2	7
Reconstrucción de la ciudad existente	Aspecto ambiental clave IV-VI	1	1	2	2	10
Impacto del turismo de calidad y desarrollo turístico	Aspecto ambiental clave VII-VIII	2	2	2	2	7
Mejora en el medio ambiente y paisaje	Aspecto ambiental clave VII	1	1	2	2	4
Adaptación ante la pérdida de biodiversidad	Aspecto ambiental clave IX	1	1	2	2	4
Mejora de la prevención ambiental	Aspecto ambiental clave X	1	1	2	2	4
Mejora de la gestión de residuos del agua	Aspecto ambiental clave XI	1	1	2	2	4
Conservación y mejoramiento ambiental y calidad de vida	Aspecto ambiental clave XII	2	2	2	2	4
Definir un modelo urbano que fomente la competitividad, el equilibrio urbano y la selección de servicios básicos		1	1	2	2	4
Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación		1	1	2	2	4
Mejorar la calidad de la sostenibilidad de los edificios		1	1	2	2	4
Mejorar el modelo territorial y urbano y los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención		1	1	2	2	10
Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero		1	1	2	2	4
Señalar elementos estratégicamente a abordar energía		1	1	2	2	4
Optimizar y reducir el consumo de agua		1	1	2	2	4
Reducir los residuos y promover su reciclaje		1	1	2	2	4
Reducir el consumo de energía		1	1	2	2	4
Reducir el modo de transporte sostenible		1	1	2	2	4
Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos		1	1	2	2	10
Mejorar la accesibilidad y movilidad de la ciudad y los sectores clave de la economía local		1	1	2	2	4
TOTAL		231	253	498	498	

Los resultados obtenidos con los dos métodos de valoración permiten establecer la siguiente ordenación de las alternativas en función de su desempeño ambiental, siendo la Alternativa 3 la que mejor comportamiento ambiental presenta en términos globales:

A3 > A2 > A1 > A0

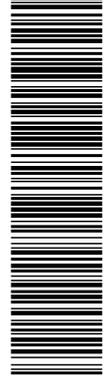
La ordenación de las alternativas refleja que la Alternativa 3 es la de mejor comportamiento ambiental en base al conjunto de criterios valorados.

LA ALTERNATIVA ELEGIDA

La Alternativa 3 resulta la elegida desde el punto de vista ambiental siguiendo los dos métodos de valoración cuantitativa, en los cuales ha obtenido claramente un mayor valor que las otras tres alternativas. Esto se deriva de que en la mayoría de los aspectos ambientales la Alternativa 3 es la que alcanza mayor puntuación.

Uno de los aspectos más destacables tenidos en cuenta en esta valoración es la recomposición de la ciudad existente, debido a que la máxima de la Alternativa 3 es el desarrollo urbano a través del crecimiento casi nulo, consiguiendo de esta forma minimizar la ocupación de nuevos suelos. Para ello, resulta ambientalmente más favorable que la Alternativa 2, ya que plantea una menor cantidad de superficie de nuevo crecimiento urbano y no incluye infraestructuras que se han considerado con posterioridad como innecesarias, caso de la nueva vía rodada que se plantea siguiendo la carretera de El Portal, apostando por la ampliación y mejora de las carreteras existentes.

Algo similar ocurre con respecto a las Alternativas 0 y 1 en las que se prima la expansión urbana en vez de la reutilización y completación de la ciudad existente. Este hecho es clave si se tiene en cuenta la situación de algunos barrios del casco urbano de El Puerto de Santa María, que necesitan ser reacondicionados, sobre todo en cuanto a vivienda se refiere.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

municipal de El Puerto de Santa María. Estas siete áreas estratégicas abarcan de forma transversal la socioeconomía, los recursos naturales-ambientales y culturales y el territorio.

La primera de ellas es la estrategia cultural y pretende resolver los problemas relativos a la escasez de equipamientos culturales, la falta de valorización efectiva de los recursos patrimoniales culturales y la mejora en la percepción del territorio y del paisaje por parte de la población residente y local.

La segunda área estratégica se vincula con la ciudad residencial, que se pretende desarrollar entre La Florida y Vina Rango, en la primera de ellas se plantea realizar viviendas de protección oficial, mientras que la segunda se encuentra más vinculada al turismo de deportes como el golf, debido a que la instalación ya se encuentra realizada. A ello se le une la creación de una nueva EDAR de la que se puede reutilizar el agua para usarla en el campo de golf y en otros usos possibilitando un aprovechamiento más eficiente del recurso.

La tercera área estratégica se sustenta en la ciudad turística, desarrollando una segunda corona de edificaciones turísticas tras la Avenida de Fuentebrava. Esta estrategia busca transformar el turismo de El Puerto de Santa María en un turismo de calidad y situarlo como un referente a nivel mundial. Debido a este desarrollo en una zona ya de por sí turística se busca la continuidad paisajística y ambiental.

La cuarta área estratégica es la de la ciudad náutica, promoviendo actuaciones en Puerto Sherry, pero sobre todo por la transformación del muelle comercial en la parte de la dársena de Valdegrana para acoger usos terciarios permitidos y sobre todo para la dinamización de los deportes acuáticos.

La quinta área estratégica es la ciudad regenerada que se corresponde con el centro urbano y tiene como principal estrategia la actuación de la zona del Convento de la Victoria como bisagra urbana y la reutilización del complejo bodeguero de Campo de Guía como un cluster de oportunidad, que se vincule sobre todo a la gastronomía local. Para conseguir este objetivo se plantea la instalación de dos líneas de tranvía, una de las cuales atravesaría la calle Valdés, que se encuentra en el espacio de este complejo bodeguero.

La sexta área estratégica es la ciudad ambiental que genera todo un marco de trabajo para que la ciudad actúe como un sistema frente al cambio climático, y consiguiendo un mayor nivel de calidad de vida, gracias al acercamiento a la naturaleza. En esta estrategia se trata del ciclo del agua, de la economía circular a través de la recogida de residuos, de generar una planificación de áreas con bajas emisiones, zonas para acoger grandes instalaciones de energía renovables o zonas para la reforestación, entre otras.

Finalmente, la séptima área es la ciudad logística y tecnológica, que pretende desarrollar actividades de interés supramunicipal en polígonos industriales, lo que va a favorecer la mejora del empleo y la economía local.

Como puede observarse, la Alternativa 3 responde a todos los retos que actualmente presenta la ciudad y aborda sus déficits ambientales, basándose en la máxima de desarrollo casi sin crecimiento urbano, es decir, limitando nuevas expansiones y fundamentándose en aspectos de regeneración, completación e integración urbana que posibiliten y estimulen el progreso social, ambiental y económico de El Puerto de Santa María.

AVANCE DE PGOM PLAN GENERAL DE ORDENACION MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARIA



4. EL DESARROLLO PREVISIBLE DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Según la Ley de Innovación para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, la duración de la vigencia del Plan General de Ordenación Municipal establece su vigencia indefinida en tanto el planeamiento general no sea revisado en su totalidad o se haya llevado a cabo lo que en él se encontraba recogido. Los crecimientos previstos se limitarán a las actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización.

Como desaparece la categoría de Suelo Urbanizable con esta nueva ley, los crecimientos de nueva urbanización se llevarán a cabo como se ha mencionado a través de actuaciones de transformación urbanística sobre el suelo rústico común.

En lo que respecta al Suelo Urbano, desaparece su categorización y lo incluyen los terrenos que, estando integrados legalmente en la malta urbana constituyendo por una red de viales, dotaciones y parcelas propias del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- Haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial y de conformidad con sus determinaciones, desde el momento en que se produzca la recepción de las obras de urbanización conforme a esta ley y a sus normas de desarrollo.
 - Estar transformados urbanísticamente, por contar con acceso rodado por vía urbana y con conexión en red con los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica.
 - Estar ocupados por la edificación, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para ello, de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca.
- También forman parte del suelo urbano los núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural, que sirven de soporte a un asentamiento de población singularizado, identificable y diferenciado, siempre que cuenten con acceso rodado y las infraestructuras y servicios básicos que se determinen reglamentariamente.
- Finalmente, la propuesta de Suelo Rústico deberá ajustarse a las distintas modalidades establecidas en la Ley de Innovación para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, que integra:
- Suelo rústico especialmente protegido por legislación sectorial.

- Suelo rústico preservado por existencia acreditada de procesos naturales o actividades antrópicas susceptibles de generar riesgos, lo que hace incompatible su transformación mediante la urbanización, mientras subsistan dichos procesos o actividades.
- Suelo rústico preservado por ordenación territorial urbanística, cuya transformación se considere incompatible, por razones de sostenibilidad, racionalidad y viabilidad y atendiendo a las características y condiciones del municipio.
- Suelo rústico común, que incluye al resto de los terrenos que deban ser considerados como suelo rústico.

En el avance de planeamiento se determina la clasificación del suelo, distinguiendo entre suelo rústico y urbano (sin entrar a diferenciar entre las diferentes categorías y zonas del suelo rústico, determinaciones que se establecerán en la aprobación inicial).

En lo que respecta al suelo rústico, y según determina el artículo 632.b), el PCOM propone la delimitación de actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización que se han estimado convenientes o necesarias. El desarrollo de todas estas actuaciones se realizará mediante la aprobación del correspondiente Plan Parcial de Ordenación y posterior proyecto de urbanización y ejecución de las obras correspondientes.

Además de las actuaciones delimitadas en el avance del PCOM, este también establece, a través de directrices gráficas, la delimitación ciertas zonas del suelo rústico en el que se podrán proponer nuevas delimitaciones de actuaciones de transformación con posterioridad a su aprobación definitiva. No se puede prever el desarrollo temporal de estas actuaciones, puesto que estas pueden surgir de forma espontánea en cualquier momento de la vigencia del plan.

Junto a ello, el PCOM delimita en su avance de planeamiento las agrupaciones de edificaciones irregulares que deben realizar preventivamente un Plan Especial de adecuación ambiental y territorial de edificaciones irregulares. El desarrollo de ello deberá llevarse a cabo mediante la propia aprobación del Plan Especial y posterior ejecución de las obras correspondientes que sean necesarias en cada caso, para el establecimiento de las infraestructuras mínimas comunes para la prestación de los servicios básicos.

En lo que respecta al suelo urbano, se debe realizar un Plan de Ordenación Urbana (POU) para poder desarrollarlo.



5. LOS POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES

EFFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATEGICOS DEL TERRITORIO

Dadas las características del ámbito de intervención, que comprende la totalidad del municipio de El Puerto de Santa María, la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan General Municipal deberá abordar específicamente su incidencia potencial sobre sus elementos singulares desde el punto de vista territorial y ambiental. Por elementos singulares del territorio se entienden aquellos espacios de especial valor ambiental, o los protegidos por legislación sectorial o urbanística.

Cabe diferenciar distintos tipos de repercusiones, y tensiones sobre estos espacios que provienen de las nuevas implantaciones sobre los espacios antropizados y naturales.

En primer lugar, hay que aludir a las repercusiones territoriales. El impacto de las actuaciones urbanísticas sobre el paisaje, sobre los espacios protegidos o patrimoniales, caso de la red de vías pecuarias o los yacimientos y bienes arqueológicos o históricos. No obstante, la variedad de las situaciones posibles no permite realizar demasiadas generalizaciones sobre el tema, por lo que para tomar conocimiento más específico debe analizarse cada una de ellas concretamente en las sucesivas fases de redacción del Plan.

En segundo lugar, hay que referirse a las repercusiones derivadas del planeamiento sobre los recursos naturales que deberán valorarse en detalle en el Estudio Ambiental Estratégico. El suelo y la cubierta vegetal pueden verse afectados por las modificaciones introducidas por los movimientos de tierras y los desbroces propios de la urbanización. Ambas acciones pueden generar incrementos del riesgo de erosión y la alteración de cauces y arroyos si no se adoptan las adecuadas medidas de corrección y control.

Por último, deben también considerarse los efectos ambientales de las propuestas con repercusiones socioeconómicas y sobre la dotación para la cultura o el deporte. Las consideraciones anteriores tienen un común denominador ecológico-territorial. Sin embargo, no hay que olvidar que la ordenación urbanística tiene importantes repercusiones socioeconómicas, con efectos directos e inmediatos o derivados o aplazados sobre el nivel y la calidad de vida de la población.

En cuanto a los efectos ambientales a analizar derivados del crecimiento de la ciudad y las nuevas perspectivas de desarrollo urbano, es decir, aquellas actividades que tienen potencial repercusión o incidencia ambiental por las determinaciones a adoptar por el Plan General, se identifican las siguientes:

- Las intervenciones sobre las infraestructuras y la movilidad o las propuestas de crecimiento o regularización en los diferentes núcleos que conforman el sistema de asentamientos.
- Acciones a Áreas Protegidas (Espacios Naturales Protegidos, Espacios con Protección Territorial y Red Natura 2000). Si el Plan pudiera afectar directamente o indirectamente a los espacios Red Natura 2000, se evaluarán los efectos directos e indirectos del mismo sobre los objetivos de conservación.
- Atención a Hábitats y Elementos Geomorfológicos protegidos o inventariados como los Georrecurso (Geodiversidad).
- Efectos sobre la Flora y Fauna.
- Efectos sobre la Hidrología e Hidrogeología.
- Efectos sobre el Suelo, incrementos del riesgo de erosión y contaminación, alteración de la topografía y de los efectos sobre geomorfología.
- Atención al Medio Ambiente Atmosférico: contaminación atmosférica, acústica y lumínica.

El objeto del Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María, no será otro que permitir un proceso evaluador que permita complementar la planificación urbanística a la que asiste, incorporando criterios ambientales que posibiliten, de un lado, evaluar la sostenibilidad de las propuestas y de otro, reducir los efectos ambientales negativos o desajustes que puedan estimarse en función de los objetivos y propuestas integrantes del Plan General.

La metodología que se propone para la realización del Estudio Ambiental Estratégico se basa en la comprobación del ajuste de la Propuesta de Ordenación, una vez analizadas las alternativas, y con respecto a la Alternativa seleccionada, con la Capacidad de Acogida del Territorio municipal, determinada a partir de la delimitación de las Unidades Ambientales Homogéneas que componen el término municipal y de la consideración de los riesgos y limitaciones, y en evaluaciones actuales y tendenciales que permitan estimar la evolución del territorio con o sin la aplicación del Plan, así como en realizar un seguimiento futuro de la evolución de este en su ejecución, mediante el uso de indicadores que permitan ir testeando la eficiencia del Plan General y su sostenibilidad ambiental.

El análisis de la situación actual del territorio, desde el punto de vista ambiental se aborda, por tanto, en esta caracterización mediante Unidades Ambientales Homogéneas y en el estudio de las afectaciones territoriales y los riesgos inherentes al territorio. En definitiva, se trata de analizar la coherencia interna del Plan desde el punto de vista ambiental, determinando si las propuestas planteadas implican una mejora o una agudización de los efectos ambientales negativos de los procesos a ordenar, si se producen desajustes o efectos negativos sobre las porciones del municipio con mayores valores ambientales y verificando si el Plan se ajusta a las plantificaciones y normativas con proyección ambiental de índole supramunicipal, que en muchos casos incluyen actuaciones vinculantes para el planeamiento urbanístico y que, en todo caso, deben servirle de referencia.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PSGM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

- Efectos sobre factores climáticos y relaciones de la Propuesta con el cambio climático.
- Afección al Patrimonio y a los Dominios Públicos: Vías Pecuarias, Montes de Utilidad Pública, Dominio Público Hidráulico y Patrimonio Histórico-Artístico.
- Afección al Paisaje.
- Consumo de Recursos Naturales: agua, suelo, consumo energético, etc.
- Generación y Gestión de Residuos: aguas residuales, Infraestructura municipal de gestión de residuos, control de vertidos, etc.
- Afección a las Infraestructuras.
- Efectos Socioeconómicos.
- Se estudiará, asimismo, la interrelación o efectos sinérgicos entre todos estos factores.

PROPUESTA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESAE.

Dicho esto, el objeto del Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Ordenación Urbánística de El Puerto de Santa María no será otro que posibilitar un proceso evaluador que permita complementar la planificación urbanística a la que asiste, incorporando criterios ambientales que faciliten, de un lado, evaluar la sostenibilidad de las propuestas y de otro, reducir los efectos ambientales negativos o desajustes que puedan estimarse en función de los objetivos y propuestas integrantes del Plan General.

La metodología que se propone para la realización del Estudio Ambiental Estratégico se basa en la comprobación del ajuste de la Propuesta de Ordenación, en la Alternativa seleccionada, con la Capacidad de Acogida del ámbito del planeamiento, determinada a partir de la delimitación de las Unidades Ambientales Homogéneas que componen el territorio y de la consideración de los riesgos y limitaciones, y en evaluaciones actuales y tendenciales que permitan estimar la evolución del territorio con o sin la aplicación del Plan General, así como en realizar un seguimiento futuro de la evolución de ésta en su ejecución, mediante el uso de indicadores que permitan ir testeando la eficiencia del Plan General y su sostenibilidad ambiental. El análisis de la situación actual del territorio, desde el punto de vista ambiental se aborda, por tanto, en esta caracterización mediante Unidades Ambientales Homogéneas y en el estudio de las afecciones territoriales y los riesgos inherentes al territorio. En definitiva, se trata de analizar la coherencia interna del Plan desde el punto de vista ambiental, determinando si las propuestas planteadas implican una mejora o una adecuación de los efectos ambientales negativos de los procesos a ordenar, si se producen desajustes o efectos negativos sobre las porciones del ámbito con mayores valores ambientales y verificando si el Plan General se ajusta a las planificaciones y normativas con proyección ambiental de índole supramunicipal, que en muchos casos incluyen actuaciones vinculantes para el planeamiento urbanístico y que, en todo caso, deben servir de referencia.

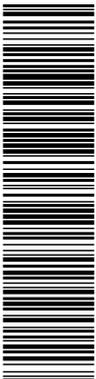
Se adoptará, en este sentido, como elemento de referencia fundamental la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030, aprobada por Acuerdo de 5 de junio de 2018, cuyos Objetivos se centran en:

- Integrar la conservación y el uso sostenible del capital natural andaluz en el modelo de desarrollo territorial, reforzando el papel de las cuestiones ambientales en las políticas sectoriales, y establecer mecanismos de coordinación y cooperación interinstitucional que faciliten un marco global de actuación.
- Fortalecer la capacidad adaptativa de los ecosistemas andaluces en un escenario de Cambio Global para que mantengan un flujo sostenido de ecoservicios fundamentales para el desarrollo humano en la región.

AVANCE DE PSGM PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

- Acelerar los servicios e infraestructuras ambientales a la sociedad andaluza e integrarlos en la economía mediante un sistema de Fiscalidad ecológica.
 - Mejorar el conocimiento científico y técnico multi y transdisciplinar y fortalecer la innovación para desarrollar un modelo de gestión integrado de los sistemas naturales y socioeconómicos de Andalucía.
 - Incrementar el reconocimiento por la población andaluza del valor intrínseco e instrumental de la naturaleza y mejorar la comunicación y conciencia social sobre la importancia y necesidad de su custodia y conservación.
 - Propiciar la generación y consolidación de empleo y riqueza en el contexto de una economía verde, a través de nuevas formas de uso y/o consumo de los servicios de los ecosistemas andaluces y recuperando los servicios culturales de la naturaleza.
 - Promover iniciativas que reduzcan las desigualdades socioeconómicas de la población andaluza y favorezcan la cohesión social y el trabajo digno, afianzando la idea de un desarrollo que abarca la dimensión ambiental, económica y social y trasladando a la escala regional el objetivo de erradicación de la pobreza.
- El Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María se acometerá a partir de las siguientes líneas de actuación metodológica:

- 1) Una primera fase abordará la descripción detallada de la situación actual ambiental y territorial del ámbito afectado, a partir del estudio del Medio Físico-Natural, de la delimitación de Unidades de Paisaje y de Unidades Ambientales Homogéneas y de la determinación de la Calidad Ambiental, la Fragilidad del Medio y los Riesgos y Limitaciones presentes en cada Unidad (Capacidad de Acogida), y de su evolución previsible en ausencia de planificación, identificando claramente cuáles son los procesos y cuál es su proyección ambiental. Se identificarán, así mismo, las Áreas Ambientalmente Relevantes y Especialmente Sensibles, y las Afecciones Territoriales actuales, caracterizando con especial detenimiento aquellas zonas que puedan verse afectadas de manera significativa por el Plan General.
 - 2) Una siguiente fase consistirá en el análisis y valoración ambiental de las propuestas del Plan General y de su incidencia previsible sobre los procesos ordenados y sobre su efecto en el ámbito local, de forma que se determine si las propuestas planteadas agravan o reducen los efectos ambientales negativos.
 - 3) Paralelamente a esto, el análisis de las normativas y planificaciones con contenido ambiental que afectan al ámbito y del nivel de ajuste de las propuestas incluidas en el Plan General, permitirá establecer conclusiones sobre la coherencia con compromisos ambientales de escala superior, identificando así su efecto global.
 - 4) Incorporándose desde el inicio del proceso planificador, se aportarán una serie de medidas preventivas y recomendaciones que mejoren el encaje ambiental de cada propuesta, y que permitan prevenir, reducir y contrarrestar los efectos negativos sobre el medio ambiente por la aplicación del Plan General.
 - 5) Ya en último lugar, un aspecto importante consistirá en proponer un sistema de indicadores que se ajusten de la mejor manera posible al proceso que se pretende evaluar, y que permita realizar un seguimiento futuro de la evolución del Plan General.
- Los efectos preVISIBLES, sobre el medio, derivados del Plan General se analizarán también sectorialmente y medio a medio según el siguiente esquema:



Código para validación: 19QL6-6C4PF-FPZY
Fecha de emisión: 31 de Marzo de 2023 a las 10:23:25
Página 52 de 77

INCLUYE FIRMA EXTERNA

DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

La atmósfera y energías renovables.

- Se evaluarán las determinaciones del Plan General que puedan afectar a la calidad del aire tanto a escala local, por la emisión de gases contaminantes y partículas, como global, por la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), con especial atención a las referidas a la movilidad y construcción de nuevo viario.

- Se establecerá su incidencia en los procesos de cambio climático.

- Se considerará el parque de vehículos, la intensidad de vehículos en carretera, el consumo de energía eléctrica, la producción de energías limpias y los valores de contaminantes en la atmósfera.

- Determinaciones del Plan General en materia de energía, así como la demanda energética asociada a estas determinaciones, en estrecha relación con la emisión de gases de efecto invernadero, el consumo de energía eléctrica y la producción de energías limpias.

El ciclo del agua.

- Efectos sobre el recurso en relación con su disponibilidad: incremento de la demanda de agua por los nuevos desarrollos urbanísticos, nuevas infraestructuras de abastecimiento, etc.

- Evaluación sobre posibles efectos a los acuíferos: sellado e impermeabilización del suelo y riesgos de contaminación.

- Estimación de su calidad: sistemas de saneamiento, incremento de caudales a depurar, vertidos sobre aguas continentales o marinas.

- Se considerarán variables como: el consumo, en abastecimiento, volumen de agua reutilizada o superficie de substrato permeable impermeabilizada.

El suelo.

- El análisis abordará una valoración sobre la adecuación de las nuevas ocupaciones de suelo en cuanto a su calidad y capacidad agrícola, de manera que se pueda estimar la importancia de la pérdida efectiva de suelo en términos cuantitativos y cualitativos.

Los habitats y la biodiversidad.

- Afección sobre comunidades y poblaciones de fauna y vegetación que integran el ámbito de estudio, de manera permanente o estacional, con especial atención a las áreas más sensibles y a las especies amenazadas.

- Se cartografiarán los Espacios Naturales Protegidos y los patrimoniales cercanos al ámbito a fin de otorgarles la adecuada protección urbanística y poder determinar las posibles afectaciones directas e indirectas.

Los paisajes.

- Alteraciones sobre los paisajes naturales y culturales de mayor calidad o más representativos en el ámbito de afección del Plan General.
- Se analizarán aspectos tales como la evolución de los usos del suelo, la evolución de la superficie forestal, la superficie ocupada por usos agrícolas, urbanos e infraestructuras, y los espacios y elementos protegidos.

Los residuos.

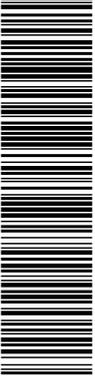
- Evaluación de las propuestas que afecten a la generación de residuos, atendiendo a la cantidad en sus diferentes tipologías y al sistema de recogida, gestión y tratamiento.

- Se analizarán aspectos como el volumen de residuos generados, de residuos con recogida selectiva y de residuos reciclados

Los riesgos.

- Determinaciones que puedan estar relacionadas con los riesgos naturales (riesgos de erosión, inundabilidad, etc.) y tecnológicos (nuevas infraestructuras):

- Contaminación de suelos.
- Pérdida de suelo y erosión.
- Riesgos tecnológicos.



6. LA INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO SEGUN LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 19 DE LA LEY DE MEDIDAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y PARA LA TRANSICIÓN HACIA UN NUEVO MODELO ENERGÉTICO EN ANDALUCIA.

El cambio climático es considerado una de las mayores amenazas medioambientales a las que se enfrenta la humanidad en la actualidad. Este suceso ambiental puede acarrear consecuencias devastadoras si no se actúa de forma imminente ante este hecho. A pesar de no poder evitar las consecuencias, todavía se pueden minimizar las más severas.

Esta es la razón por la que se publica la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía. En el Título III sobre Adaptación al cambio climático, se aborda la integración de la adaptación al cambio climático en los instrumentos de planificación.

El artículo 19.1 de la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía determina que "las actividades de planificación autonómica y local relativas a las áreas estratégicas para la adaptación al cambio climático establecidas en el artículo 11 tendrán, a efectos de esta ley, la consideración de planes con incidencia en materia de cambio climático". En dicho artículo 11 relaciona en su punto 4) Urbanismo y ordenación del territorio".

Para los Planes Generales se establece un contenido específico en materia de cambio climático cuyo cumplimiento se valorará dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica. Conforme al artículo 19.2 de la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía el Estudio en materia de cambio climático y transición energética del instrumento de planeamiento urbanístico incluirá los siguientes apartados:

- El análisis de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.
- Las disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.
- La justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan Andaluz de Acción por el Clima. En el caso de que se diagnosticaran casos de incoherencia o desviación entre los instrumentos de planificación y los resultados obtenidos, se procederá a su ajuste de manera que los primeros sean coherentes con la finalidad perseguida.
- Los indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas, teniendo en cuenta la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.
- El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

ANÁLISIS DE LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO DEL PLAN PARCIAL Y SU ÁMBITO TERRITORIAL, DESDE LA PERSPECTIVA AMBIENTAL, ECONOMICA Y SOCIAL Y DE LOS IMPACTOS PREVISIBLES.

Se hace imprescindible avanzar en el campo del análisis de riesgos e impactos e identificación de vulnerabilidades al cambio climático en todas las escalas, desde la continental y la nacional hasta la regional y la local. Es mucho lo que se está avanzando en este campo, especialmente en algunas comunidades costeras como Andalucía, donde se están haciendo grandes esfuerzos en este sentido. Sin embargo, a medida que se desciende en la escala, a nivel municipal o inframunicipal, es más difícil encontrar estudios y cartografías predeterminadas.

En el año 2012 la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio publicó el Estudio Básico de Adaptación al Cambio Climático para el Sector Ordenación del Territorio y Urbanismo, este documento contiene una Evaluación de la vulnerabilidad asociada a la precipitación, a la temperatura y a los eventos climáticos extremos.

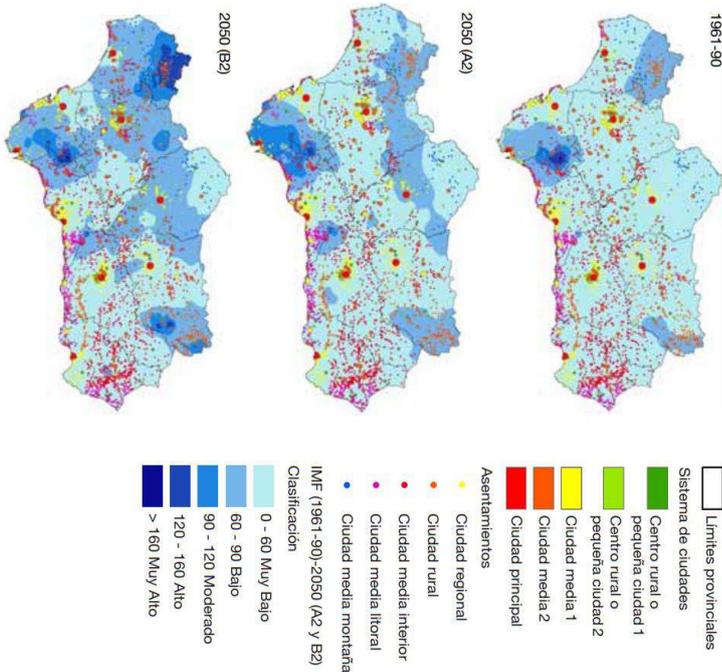
La vulnerabilidad del territorio la evalúa a partir de la magnitud de los cambios en las variables de temperatura y precipitación, mediante la construcción de índices climáticos y su representación cartográfica, según los datos del clima modelizados por la FIC (Fundación para la Investigación del Clima) y la AEMET (Agencia Estatal de Meteorología), correspondientes al periodo 1961-90 y al año 2050 (escenarios de emisiones A2 y B2). Se trata de una evaluación cualitativa y de carácter predictivo que proporciona la información necesaria para el posterior estudio de riesgos de origen climático y su tendencia en función del cambio del clima.

a) Vulnerabilidad asociada a la precipitación.

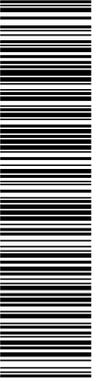
AGRESIVIDAD CLIMÁTICA O IMF

El IMF es un indicador de la capacidad erosiva de la lluvia y de su distribución temporal. El poder erosivo de la precipitación es un aspecto fundamental a la hora de abordar el estudio de los procesos erosivos que son susceptibles de desencadenarse en un territorio concreto.

Para valorar esta vulnerabilidad el Estudio utiliza el Índice Modificado de Fournier (IMF) o Índice de Agresividad Climática, cuyos valores se clasifican de la siguiente manera:



UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PCOM

está afectada por valores más altos. Bajo este escenario, la totalidad del territorio de El Puerto de Santa María continúa en los valores de 0-60 o Muy Bajo.

· Año 2050 – Escenario B2: Bajo este escenario, la agresividad climática a nivel regional es notablemente superior, aunque destacan otras provincias como Huelva, donde se alcanza una erosividad pluvial alta en casi toda la mitad septentrional. También la Sierra de Cádiz alcanza valores muy altos, o las comarcas jiennenses de Sierra de Cazorla y Sierra de Segura, donde alcanzan valores de moderados a altos. El Puerto de Santa María obtendría un IMF de entre 0-60 de nuevo, o Muy Bajo, y la zona más cercana con un IMF superior sería Puerto Real y Jerez de la Frontera, estableciéndose como límite entre el IMF Bajo y Muy Bajo.

En relación a la incidencia del Índice de Agresividad Climática o IMF sobre el Sistema de Ciudades definido en el POTR, el Estudio señala a El Puerto de Santa María por no variar su índice IMF que se establece en Muy Bajo (0-60).

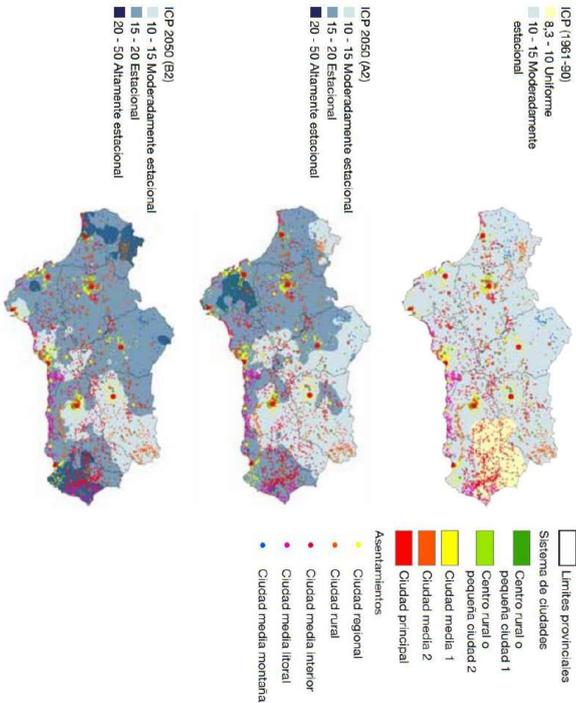
INDICE DE CONCENTRACION DE LA PRECIPITACION

El ICP evalúa la cantidad de precipitación que se concentra en determinados periodos concretos y que se caracterizan por ser aguderos de corta duración, por lo que puede resultar interesante en materia de ordenación del territorio y urbanismo puesto que la concentración de la precipitación en elevadas cantidades y periodos cortos de tiempo puede provocar daños materiales e inundaciones de cierta consideración.

Valores del ICP

Valores	Clasificación
8,3 - 10	Uniforme
10 - 15	Moderadamente Estacional
15 - 20	Estacional
20 - 50	Altamente Estacional
50 - 100	Iregular

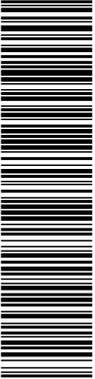
UN LUGAR PARA HABITAR EN CLAVE METROPOLITANA



· Período 1961-90: Según los datos pluviométricos correspondientes al período 1961-90, la mayor parte del territorio andaluz, tiene un ICP caracterizado como moderadamente estacional (ICP entre 10 y 15), únicamente se encuentra fuera de esta categoría las comarcas más orientales de Granada y Almería como Los Vélez y Huescar. El Puerto de Santa María, se encuentra dentro del rango Moderadamente estacional.

· Año 2050 – Escenario A2: Según los datos pluviométricos modelizados para el año 2050 bajo el escenario de emisiones A2, el ICP difiere notablemente respecto al período 1961-90, siendo los valores del mismo más desalentadores, especialmente para la provincia de Cádiz, y algún punto en Almería. El municipio de El Puerto de Santa María pasaría a alcanzar unos valores del ICP entre 15-20, es decir, Estacional, y entre 20-50, Altamente Estacional. Los valores de altamente estacional se concentrarían en el interior de la provincia de Cádiz y Bahía de Algeciras.

· Año 2050 – Escenario B2: Bajo este escenario, los valores del ICP altamente estacional en la provincia de Cádiz se ven considerablemente reducidos, afectando particularmente al Noroeste de la Comarca de La Janda, donde si aumentan los valores es en la Provincia de Huelva y sobre todo en la de Almería, que en su práctica totalidad presentaría valores Altamente Estacionales. El Puerto de Santa María, pasaría a alcanzar unos valores del ICP entre 15-20 (Estacional) y casi 20-50 (Altamente Estacional).



En cuanto a la incidencia del Índice de Concentración de la Precipitación (ICP), sobre el Sistema de Ciudades, para el periodo 1961-1990, en ningún territorio de Andalucía se han obtenido resultados del ICP superiores a 15 (Moderadamente Estacional) bajo este periodo Temporal. Las previsiones auguran un aumento de este índice en el municipio de El Puerto de Santa María (de 10-15 a 15-50) si bien, no se considera a priori un municipio donde este factor vaya a tener una incidencia muy significativa.

ANÁLISIS DE LA SEQUÍA

La sequía, como evento climático de rango extraordinario asociado a la precipitación, debe ser analizada, en la medida de lo posible, tanto cuantitativamente como en lo que a evolución futura se refiere, puesto que, para la ordenación del territorio, especialmente para las actividades turísticas, el sistema de ciudades o la agricultura, es un aspecto clave la anticipación y preparación ante tales posibles fenómenos.

Aunque existen numerosos índices o indicadores que permiten calcular o cuantificar la sequía, en el Estudio Básico de Adaptación al Cambio Climático Sector Ordenación del Territorio y Urbanismo (Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2012) se ha optado por el método de los quintiles, utilizado por la Agencia Estatal de Meteorología, que clasifica los años en cinco categorías:

Clasificación del año	Precipitación	Quintil
Muy seco	0 - 20 %	Inferior a la 1ª
Seco	20 - 40 %	Entre la 1ª y la 2ª
Normal	40 - 60 %	Entre la 2ª y la 3ª
Humedo	60 - 80 %	Entre la 3ª y la 4ª
Muy Humedo	80 - 100 %	Superior a la 4ª

Fuente: Fernández (1996).

En el escenario A2, los ámbitos más expuestos a episodios de sequía se localizan en la mitad Occidental de Andalucía y en la provincia de Jaén.

Bajo el escenario B2, apenas existen problemas de sequía, puesto que se prevé un aumento de las precipitaciones generalizado, y tan sólo la parte Nororiental de la Provincia de Cádiz y la Occidental de la de Málaga, así como otros puntos de las provincias de Sevilla y Córdoba podrían resultar más vulnerables frente a posibles periodos de estrés hídrico. El Análisis de la Sequía en 2050 bajo el escenario de emisiones A2, arroja que, en líneas generales, las provincias más orientales reflejan años más húmedos respecto al periodo actual, mientras que en las provincias más occidentales (Huelva, Sevilla y Cádiz) se producen mayores sequías. El municipio de El Puerto de Santa María se vería perjudicado por la sequía.

En el escenario de emisiones B2 la situación a nivel regional, si se compara con el escenario A2, es absolutamente opuesta, ya que en la mayor parte del territorio autonómico se podría asistir a un cambio en la precipitación con tendencia al aumento. En el caso del Noroeste de la provincia

de Cádiz, donde se sitúa el municipio de El Puerto de Santa María pasará a constituir zonas muy húmedas con respecto a los datos de 1961-90.

a2) Vulnerabilidad asociada a la temperatura.

INDICES BASADOS EN UMBRALES TÉRMICOS: GRADOS-DÍA DE REFRIGERACIÓN Y GRADOS-DÍA DE CALIFACCIÓN

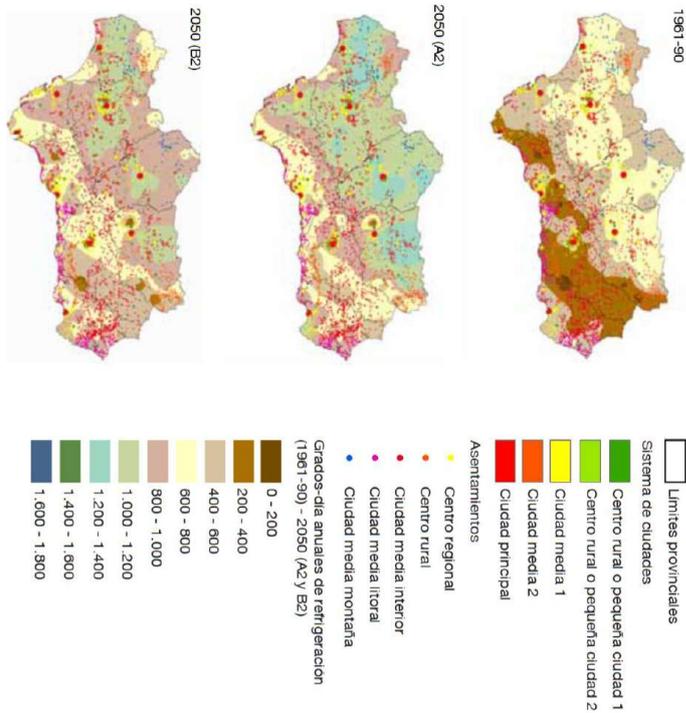
El cálculo de los grados-día (de refrigeración o calefacción) es un método que indica el volumen relativo de energía para enfriar o calentar una vivienda o local. Por ejemplo, en el caso de los grados-día de calefacción, cuando la curva diaria de la temperatura durante el día está por debajo de la temperatura umbral de referencia, definida internacionalmente como 18,3° C, el número de grados-día de calefacción durante el día es la diferencia entre la temperatura umbral de referencia y las temperaturas de la curva que estén por debajo de ese valor durante el día. Este término indicaría la cantidad relativa de energía calórica que la residencia necesitaría durante ese día. Resulta una variable interesante desde el punto de vista del urbanismo, puesto que se relaciona el confort térmico asociado a la construcción de viviendas habitacionales.

Para determinar, tanto el confort de la población como el consumo de energía, se introduce el concepto de "grados-día". Se trata de un índice basado en umbrales térmicos y que permiten caracterizar un periodo a partir de unos umbrales térmicos seleccionados.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PCOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

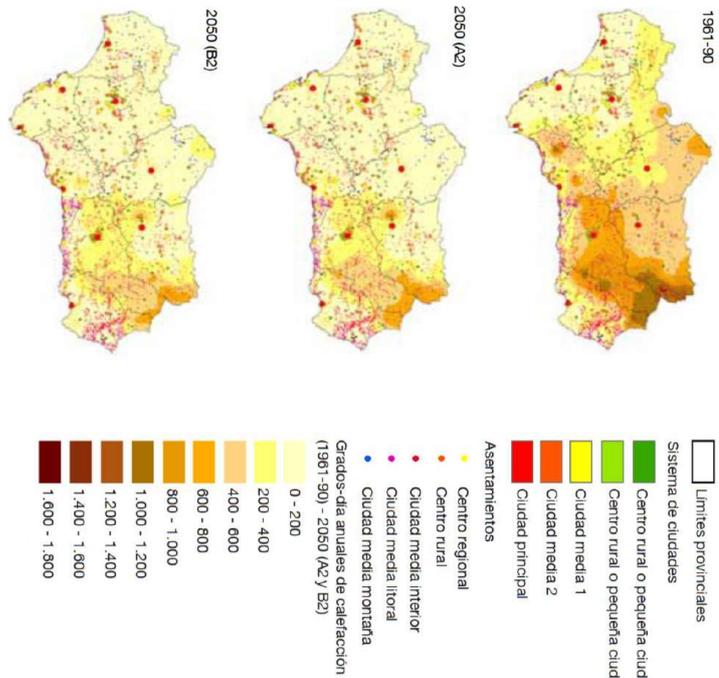


Grados-día de Refrigeración en 1961-90, 2050 (A2) y 2050 (B2)

· Periodo 1961-90: Durante el periodo 1961-90 la mayor parte de las provincias andaluzas presentan áreas territoriales en las que los grados-día de refrigeración oscilan entre 200 y 600. En el municipio de El Puerto de Santa María los valores oscilan entre los 400 y 600 grados-día de refrigeración.

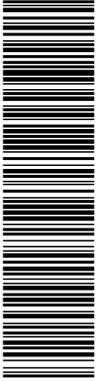
· Año 2050 - Escenario A2: En el año 2050, bajo este escenario de emisiones, el patrón espacial a nivel regional es semejante al del periodo 1961-90 aunque en este caso, los grados-día de refrigeración son considerablemente superiores en algunas zonas de Andalucía. En el caso de El Puerto de Santa María, su término municipal oscilaría en un rango de 800 a 1.000 grados-día de refrigeración.

· Año 2050 - Escenario B2: También en este escenario, al compararlo con el escenario actual (1961-90), los valores alcanzados son más elevados, aunque en menor medida. Sin embargo, bajo este escenario el término municipal de El Puerto de Santa María estaría clasificada bajo el rango 600-1.000.



Grados-día anuales de calefacción (1961-90) - 2050 (A2 y B2)

AVANCE DE PCOM PLAN GENERAL DE ORDENACION MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARIA



 DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGO M

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

drásticos del clima que podrían implicar un aumento de los fenómenos extremos de origen climático, entre el que hay que considerar la posibilidad de un aumento de la frecuencia de las olas de frío, o bien una mayor intensidad de este fenómeno, que podría presentarse con menos frecuencia, pero de una manera mucho más virulenta.

En este sentido, es difícil apuntar en una dirección concreta, y lo más coherente sería realizar estudios en el ámbito regional de Andalucía basados en la observación, más que en el empleo de modelos del clima regionalizados.

ANÁLISIS IMPACTOS PREVISIBLES

Para el análisis y la evaluación se considerarán los impactos establecidos en el artículo 20 de la Ley de Cambio Climático de Andalucía que estén relacionados con el objeto de planificación, que en este caso es el Plan General de Ordenación Municipal.

A continuación, se establece una descripción general para cada uno de los impactos que puede generar el cambio climático. El Estudio Ambiental Estratégico del nuevo Plan General analizará la ordenación propuesta identificando la vulnerabilidad de cada uno de los impactos descritos en la tabla.

El planeamiento deberá justificar que sus determinaciones y su ámbito territorial no presenten un grado de vulnerabilidad al cambio climático mayor tras la ejecución del mismo, debiendo, dado el caso, plantear las medidas de mitigación oportunas.

AVANCE DE PGO M PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

PAG 58



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

Tabla 1. Descripción general de los impactos principales del Cambio Climático.

IMPACTOS PRINCIPALES DEL CAMBIO CLIMÁTICO DE LA LEY 8/2018 DE CAMBIO CLIMÁTICO DE ANDALUCÍA.	DESCRIPCIÓN GENERAL DEL RIESGO	
a) Inundaciones por lluvias torrenciales y daños debidos a eventos climatológicos extremos.	El cambio climático cada vez provoca más inundaciones causadas por eventos extremos.	Debido al cambio climático, la contaminación y el uso descontrolado del agua, la escasez de agua es cada vez mayor.
b) Inundación de zonas litorales y daños por la subida del nivel del mar.	Se prevé que el aumento del nivel del mar para este siglo sea alrededor de 10 y 68 cm en las costas españolas. Este fenómeno podría suponer pérdidas importantes de playas, zonas litorales, o afectar a los acuíferos provocando la intrusión de agua marina y la salinización de estos. Se debe tener en cuenta que los ecosistemas costeros contribuyen a la amortiguación de inundaciones.	Los cambios en la disponibilidad del agua tienen consecuencias importantes como: enfermedades, hambre, desaparición de especies vegetales, etc.
c) Pérdida de biodiversidad y alteración del patrimonio natural o de los servicios ecosistémicos.	El cambio climático se considera una de las cinco presiones principales que impulsan la pérdida de la biodiversidad en el mundo. Se prevén múltiples efectos sobre la diversidad biológica que agravarán sus problemas de conservación y sobre los servicios ecosistémicos que estos proporcionan (abastecimiento, regulación y cultural).	La escasez de precipitaciones está relacionada con el comportamiento global del sistema oceánico-atmosférico, donde influyen tanto factores naturales como factores antropóicos, como la deforestación o el incremento de los gases de efecto invernadero. Este tipo de sequía también puede implicar temperaturas más altas, así como pérdida de biodiversidad.
d) Cambios en la frecuencia, intensidad y magnitud de los incendios forestales.	La climatología ejerce un fuerte control sobre las condiciones para la ignición y propagación de los incendios forestales. Las altas temperaturas y los índices de aridez suelen ser buenos indicadores de la ocurrencia de incendios.	Los hábitats costeros dependen de un balance dinámico de entrada y salida de sedimentos para su buen funcionamiento, pero las actividades humanas pueden amenazar estos sistemas tanto aumentando como disminuyendo el balance final. La reducción de la cantidad de sedimentos que llega a la costa debido al represamiento de ríos, desvío de agua para regadío y extracción de arenas de los ríos es la causa del retroceso de los principales deltas del mundo, la erosión de la línea de costa, la amenaza de marismas, majales y esteros, y el aumento de la salinidad en terrenos de cultivo y aguas subterráneas. Por el contrario, el cambio en los usos del suelo puede incrementar el aporte de sedimentos. La deforestación del terreno da lugar a mayor erosión en eventos de inundaciones o riadas, proporcionando una mayor cantidad de sedimentos a las zonas costeras.
e) Pérdida de calidad del aire.	La pérdida de la calidad del aire supone uno de los mayores riesgos para la salud humana. La contaminación atmosférica ha supuesto una de los mayores factores para la pérdida de calidad del aire. La vegetación actúa como sumidero de CO2 posibilitando la mejora de la calidad del aire.	Desde que se tienen registros de datos de temperatura, se ha observado que cada vez son mayores las frecuencias en las que se dan las olas de calor y frío, siendo estas, además, de mayor duración y con temperaturas máximas y mínimas superiores a las registradas con anterioridad.
f) Cambios de la disponibilidad del recurso agua y pérdida de calidad		
g) Incremento de la sequía.		
h) Procesos de degradación de suelo, erosión y desertificación.		
i) Alteración del balance sedimentario en cuencas hidrográficas y litoral.		
j) Frecuencia, duración e intensidad de las olas de calor y frío y su incidencia en la pobreza energética.		
k) Cambios en la demanda y en la oferta turística		

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

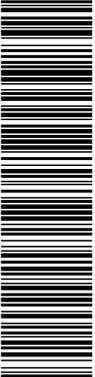


DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGO

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

l) Modificación estacional de la demanda energética.	A consecuencia del cambio climático, las temperaturas y climas de todo el mundo están cambiando. Las olas de calor y frío son cada vez más duraderas. Este hecho, es el que va a definir la calidad y características de las temporadas turísticas. Además, el clima también ejerce una importante influencia en las condiciones ambientales, pudiendo causar enfermedades contagiosas, incendios, plagas de insectos, etc.
m) Modificaciones en el sistema eléctrico: generación, transporte, distribución, comercialización, adquisición y utilización de la energía eléctrica.	El cambio climático está provocando que las olas de calor y frío cada vez sean más frecuentes, lo que conllevará a una demanda energética marcadamente estacional. Es decir, los periodos de mayor consumo se realizarán sobre todo en verano, coincidiendo un aumento y mayor duración de las altas temperaturas, con la demanda turística.
n) Incidencia en la salud humana.	Como paliativo a los efectos del cambio climático cada vez se implantan sistemas eléctricos, medios de transporte o utilización de energías lo más renovables posibles con la finalidad de emitir menos gases de efecto invernadero.
o) Situación en el empleo ligado a las áreas estratégicas afectadas.	El cambio climático (acelerado por el ser humano y sus acciones) provoca la modificación de la disponibilidad de agua, la llegada de nuevas enfermedades a través de especies migratorias, etc. Además de las olas de calor y frío extremo, las cuales provocan enfermedades cardiovasculares y respiratorias.
p) Incremento en la frecuencia e intensidad de plagas y enfermedades en el medio natural.	El cambio de temperaturas a nivel global podría provocar que algunas especies invasoras lleguen a nuestras costas en busca de un clima en el que pueden sobrevivir.

AVANCE DE PGO
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA



B) LAS DISPOSICIONES NECESARIAS PARA FOMENTAR LA BAJA EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y PREVENIR LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO A MEDIO Y LARGO PLAZO.

La Guía Metodológica para la mitigación y la adaptación al Cambio Climático en el Planeamiento Urbanístico, elaborada por la Red Española de Ciudades por el Clima, Sección de la Federación Española de Municipios y Provincias, con la colaboración de la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente, analiza doce áreas temáticas que pretenden cubrir el ámbito multidimensional del fenómeno urbano, contemplándolo desde las diversas componentes y escalas relacionales que lo caracterizan, dentro de cada una de las cuales se ordenan las medidas que la Guía propone. Las áreas temáticas son las siguientes:

1. Relación con los ecosistemas del entorno
2. Pautas de ocupación del suelo
3. Distribución espacial de usos urbanos
4. Densidad urbana
5. Metabolismo: Energía
6. Metabolismo: Agua
7. Metabolismo: Materiales, residuos y emisiones
8. Movilidad y accesibilidad
9. Regeneración y rehabilitación urbana
10. Edificación y forma urbana
11. Espacio público
12. Verde urbano

En el presente Documento Inicial Estratégico, se comparan y ordenan ambientalmente en el apartado correspondiente las Alternativas propuestas por el Avance del PGO y se considera el nivel de coherencia de cada una de ellas con los siguientes objetivos y criterios ambientales:

- Los recursos ambientales y paisajísticos de El Puerto de Santa María no han sido tenidos en cuenta en el planeamiento urbanístico, con una tendencia a la homogeneización de los espacios y los entornos.
- La articulación territorial es deficiente, dificultando la movilidad rodada.
- Los espacios libres, así como las dotaciones públicas, se han constituido como un rosario de individualidades en el territorio, no como un sistema jerarquizado y coherente.
- El centro histórico debe constituir un barrio vivo no fossilizado, donde se prima la protección y conservación de la ciudad, pero sobre todo de la calidad de vida, fomentando un modelo turístico de calidad a la vez que sirve de atracción como zona residencial.
- La periferia urbana de El Puerto de Santa María no posee valores de compatidad, de diversificación funcional o de integración social, sino que se ha constituido como la suma de partes simples, sin carácter relacional, sin memoria histórica y sin señas de identidad.
- El Puerto de Santa María se ha convertido en un destino turístico maduro, a lo que habrá que dar una respuesta a través del planeamiento urbano y las decisiones locales.
- El artículo 47 de la Constitución Española reconoce que todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, constituyéndose esta como un verdadero servicio público, que se le impone a las Administraciones.
- Existen una serie de carencias en infraestructuras y energía, que revelan un cierto anquilosamiento y una evidente desactualización en la concepción, diseño y gestión en clave de la sostenibilidad urbana de El Puerto de Santa María.
- Uno de los grandes problemas en el municipio de El Puerto de Santa María es la periurbanización invasiva de forma incontrolada y de manera irregular. La falta de

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

ordenación con la que se han desarrollado resulta especialmente preocupante. Ya no solo por sus aspectos morfológicos sino también por la indefinición de sistemas de servicios y gestión, y al daño que hacen para desarrollos urbanos coherentes.

- Los Espacios Naturales Protegidos de El Puerto de Santa María son manchas que se encuentran en la periferia del término municipal, pero que se encuentran desconectadas entre sí, por lo que no existe una red natural completa e interconectada en el municipio, que favorezca la movilidad y los itinerarios naturales. Además, estos poseen una serie de presiones que ponen en riesgo su integridad y sus valores ambientales.
- El desarrollo y ejecución de las previsiones del PCOU de 1992, que no se sometió a ningún procedimiento de prevención ambiental, provoca efectos negativos difíciles de valorar y controlar sobre el conjunto de los factores ambientales.
- La posición actual de la EDAR Las Caleras genera problemas ambientales en su entorno próximo. El saneamiento por gravedad de los asentamientos irregulares se resuelve a través de la descarga sobre la EDAR de las Caleras, llegando al límite de su capacidad.
- Falta de desestacionalización del turismo, que ha generado una deficiente ocupación del litoral y que genera que no se desarrollen otro tipo de turismo como el de interior.

Si se examinan y comparan estos criterios ambientales se observa que pueden englobarse en las áreas temáticas establecidas en la Guía. Esto señala el hecho de que en la valoración de las Alternativas realizada en el presente Documento Inicial Estratégico se ha seleccionado la que mejor acondicionada está para la adaptación al Cambio Climático.

La nueva ordenación urbanística de El Puerto de Santa María deberá realizar aportaciones positivas para colaborar en la minoración el cambio climático global, traducidas en la mejora de la movilidad, aplicando criterios de sostenibilidad, la protección y mejora del medio natural, con incremento de la superficie arbolada con capacidad para actuar como sumidero de dióxido de carbono, la protección del litoral, la lucha contra la contaminación y la sobreexplotación de las aguas, la adecuada gestión de residuos, la arquitectura con criterios bioclimáticos (diseño, orientaciones, materiales, aislamientos) y al ahorro de recursos y energía.

En cualquier caso, el Plan General incorporará algunas de las medidas contenidas en la citada Guía Metodológica y más concretamente, incorporará las Medidas específicas para la mitigación y adaptación al cambio climático recogidas en ella. En la medida de lo posible asumirá todas aquellas que sean viables ambiental, económica y físicamente, para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

C) LA JUSTIFICACIÓN DE LA COHERENCIA DE SUS CONTENIDOS CON EL PLAN ANDALUZ DE ACCIÓN POR EL CLIMA EN EL CASO DE QUE SE DIAGNOSTICARAN CASOS DE INCOHERENCIA O DESVIACIÓN ENTRE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y LOS RESULTADOS OBTENIDOS, SE PROCEDERÁ A SU AJUSTE DE MANERA QUE LOS PRIMEROS SEAN COHERENTES CON LA FINALIDAD PERSEGUIDA.

El Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC) expone una serie de propuestas y líneas de actuación frente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en función del ámbito y 140 medidas de mitigación frente al Cambio Climático.

El nuevo PGOM de El Puerto de Santa María entra a formar parte del área de Ordenación del Territorio y Vivienda. El Cambio Climático incide en la planificación territorial y urbanística, por ello, es necesario adaptar las viviendas y el urbanismo a las condiciones climáticas propias de Andalucía. Otro objetivo es promocionar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la vivienda y obra pública. Otro objetivo es promocionar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la vivienda y obra pública.

Los objetivos y medidas perseguidos por el PAAC sobre esta área son:

1. Incluir las cuestiones relacionadas con el cambio climático en la planificación territorial y urbanística.

M1. Incorporación en los instrumentos de planeamiento territorial y urbanísticos, de medidas tendientes a la corrección de los principales factores que intervienen en el cambio climático, especialmente en la definición del modelo territorial, la movilidad sostenible y el fomento de la eficiencia energética, así como la previsión de sus posibles efectos sobre la ordenación propuesta.

M2. Consideración del factor cambio climático en los documentos de evaluación ambiental de los planes territoriales y urbanísticos, determinando la incidencia de sus determinaciones sobre los factores que intervienen en su evolución, en función del escenario tendencial previsto.

M3. Ordenar los crecimientos urbanos, de acuerdo con el modelo de ciudad mediterránea compacta y multifuncional propio de Andalucía, y siguiendo estrategias que minimicen la demanda de desplazamientos motorizados y hagan viable la implantación de sistemas de transporte público.

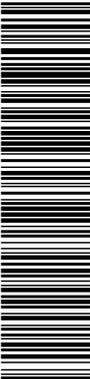
M4. Adecuar las nuevas zonas verdes que se creen por aplicación de los planes urbanísticos y la remodelación de las ya existentes, así como los equipamientos deportivos con vegetación propia de Andalucía, con alta capacidad secuestradora de CO2 y bajo consumo de agua, minimizando las emisiones de GEI asociadas.

2. Mejorar el conocimiento sobre la adaptación urbana y edificatoria a las condiciones climáticas.

M5. Definir planes para aplicar la arquitectura bioclimática a la edificación y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas andaluzas por los edificios en función del uso al que estarán destinados.

M6. Promover la realización de estudios de acondicionamiento de espacios exteriores en las áreas urbanas que mejoren la habitabilidad de estos espacios.

3. Establecer parámetros que permitan evaluar las emisiones de dióxido de carbono en la construcción y en el uso de las viviendas y concienciar a los agentes intervinientes en el proceso edificatorio.



M7. Incluir en la normativa de diseño y calidad de las viviendas en Andalucía, criterios de ahorro y eficiencia energética con el fin de establecer parámetros de ahorro de CO2 en el diseño, construcción y funcionamiento de los edificios.

M8. Promover la reducción de emisiones de GEI en el sector de la vivienda disminuyendo el consumo energético, favoreciendo la recogida selectiva de residuos y con medidas "pasivas" para movilidad, como aparcamientos para bicicletas en edificios.

El nuevo Plan General de El Puerto de Santa María incluye entre sus objetivos un apartado dedicado a la eficiencia y ahorro energético, al ciclo del agua y al cambio climático, el objetivo 12, que es el siguiente:

12. Conseguir la resiliencia municipal, incluyendo a las nuevas tecnologías. Mejorar el sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas preferentes para las energías renovables, para combatir el cambio climático.

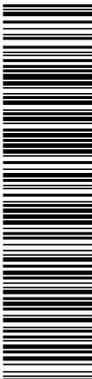
Resulta también primordial el uso eficiente del agua en todo su ciclo desde la captación hasta el consumo, con especial atención a su posible reutilización. Actualmente, la capacidad de mejora de la situación actual pasa por una correcta gestión de la distribución de estos recursos, sobre todo teniendo en consideración la EDAR de Las Caleras.

Todo lo anterior, debe responder a criterios de responsabilidad frente al cambio climático, mejorando la proporción de espacios verdes - públicos y privados- y la apuesta por infraestructuras de bajo mantenimiento.

- La normativa del Plan incorporará necesariamente normas y directrices de ahorro energético y calidad medioambiental y estableciendo zonas de bajas emisiones. Objetivo de emisiones cero para los nuevos edificios o instalaciones municipales.
- El Plan debe posibilitar mediante su normativa medidas que propicien un menor consumo de recursos naturales, suelo, agua y energía, con la menor producción de recursos posibles y tendiendo a cerrar localmente los ciclos.
- Es necesaria una nueva concepción de los sistemas de drenajes. No se trata solo de mejorar o completar la red existente sino de establecer un nuevo paradigma en el tratamiento de aguas pluviales y zonas inundables: el de los SUDS (sistemas de drenaje urbano sostenible).
- El Plan debe proponer medidas normativas o protocolos con objeto de mejorar la calidad del aire y evitar la contaminación acústica, en aras de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de El Puerto de Santa María.
- Dada su importancia, todas las actuaciones y propuestas del nuevo Plan deberán ser valoradas y analizadas desde el punto de vista de sus efectos ambientales y, muy especialmente, desde el punto de vista de sus efectos sobre el cambio climático.
- Los objetivos ambientales del Plan no pueden quedar en una mera declaración de principios por lo que el documento deberá incorporar una serie de indicadores ambientales que permitan no solo valorar sus propias propuestas sino y sobre todo, los efectos ambientales de su desarrollo y ejecución. En este sentido, se deberá elaborar una Memoria de seguimiento ambiental con la periodicidad que se establezca, donde se valore y compruebe la evolución de dichos indicadores haciendo posible corregir aquellas actuaciones que tengan efectos significativos sobre el medio ambiente y cambio climático.

De este modo, ya desde el borrador (Avance) del nuevo Plan General se incorporan medidas que se encaminan al cumplimiento de los objetivos perseguidos por la PAAC y, en cualquier caso,

no se detectan incoherencias o desviaciones entre ambos documentos, por lo que no son necesarios ajustes en los objetivos del planeamiento.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

DI LOS INDICADORES QUE PERMITAN EVALUAR LAS MEDIDAS ADOPTADAS, TENIENDO EN CUENTA LA INFORMACION ESTADISTICA Y CARTOGRAFICA GENERADA POR EL SISTEMA ESTADISTICO Y CARTOGRAFICO DE ANDALUCIA.

El Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía desarrolla un Sistema de Indicadores de Desarrollo Sostenible de Andalucía consistente en un conjunto de indicadores que proceden de los establecidos por el Consejo Europeo, reunido en Goteburgo en Junio de 2001, que pretenden evaluar los procesos hacia la sostenibilidad de los distintos países, con indicadores homólogos y comparables. Dentro del Sistema se incluyen los siguientes indicadores sobre Cambio Climático y Energía:

- Emisiones totales de gases de efecto invernadero:
 - Índice base 1990.
 - Índice base Protocolo de Kyoto.
- Consumo de energía procedente de fuentes renovables:
 - Consumo de energía procedente de fuentes renovables.
- Dependencia energética:
 - Total.
 - Huila y derivados.
 - Todos los productos petrolíferos.
 - Casanatural.
- Consumo interior bruto de energía primaria por tipo de combustible:
 - Total.
 - Participación de los combustibles sólidos (carbón) en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Participación del total de productos petrolíferos en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Participación del gas natural en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Participación de la energía nuclear en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Participación de las energías renovables en el consumo interior bruto de energía primaria.
- Electricidad generada a partir de fuentes renovables:
 - Electricidad generada a partir de fuentes renovables.
 - Cuota de las energías renovables en el consumo de combustible del transporte.
 - Cuota de las energías renovables en el consumo de combustible del transporte.
- Generación de electricidad a partir de la cogeneración:
 - Generación de electricidad a partir de la cogeneración.
- Consumo de energía primaria:
 - Millones de toneladas equivalentes de petróleo.
 - Índice base 2005.

Es muy probable que solo algunos de estos indicadores puedan ser aplicables a la escala de Plan General, por lo tanto, el Estudio Ambiental Estratégico considerará aplicar aquellos que guarden relación con los anteriormente expuestos y los que recoge la publicación "SISTEMA MUNICIPAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD IV Reunión del Grupo de trabajo de Indicadores de sostenibilidad de la Red de Redes de Desarrollo Local sostenible". A continuación, se exponen algunos indicadores propuestos según el ámbito a aplicar:

1. En relación a la incorporación de límites de crecimiento y resolver la fragmentación urbana.

Ambiente 04: OCUPACION DEL SUELO
03 Compacidad urbana

tema: USOS E INTENSIDAD DE OCUPACION

Definición

El nivel de compacidad se define como la relación entre el espacio utilizable de los edificios (volumen) y el espacio en superficie urbana (área) considerando solamente el área urbana consolidada (suelo urbano).

Relevancia

Favorecer un modelo de ocupación compacto del territorio para buscar la eficiencia en el uso de los recursos naturales y disminuir la presión de los sistemas urbanos sobre los sistemas de soporte.

La edificación compacta expresa la idea de proximidad urbana, aumentando el contacto y la posibilidad de interconexión entre los ciudadanos. Permite desarrollar patrones de proximidad de forma que los desplazamientos se realicen mayoritariamente a pie o en transporte público.

Optimiza también la gestión de uno de los recursos naturales más importantes, el suelo. La compacidad informa de la intensidad edificatoria que ejerce la edificación sobre el espacio urbano; el resultado equivale a la altura media de la edificación sobre la totalidad del área considerada.

Formula de cálculo
[volumen edificador/área urbana]

Subindicadores

03.1. Dispersion de los núcleos de población.
Propuestas: (1) % viviendas nuevas situadas a más de x metros del núcleo principal; (2) índice de dispersion (Demangeon) [(poblacion total dispersa x numero de núcleos dispersos)/poblacion total del municipio]

Fuentes de información

■ Volumen edificador: Direccion General del Catastro (subparcelas de construcción y altura edificada).
■ Suelo urbano: Ayuntamiento (planteamiento urbano)/Direccion General del Catastro (delimitación de suelo urbano).

Observaciones

La posibilidad de calcular este indicador para sectores específicos de la ciudad (denos, maia o cadicura regular, por ejemplo) dependerá de la disponibilidad de datos en la ciudad, de las diferentes tecnologías de los edificios y la comparación entre el área de la ciudad histórica y las zonas de nueva planificación, aumentando así el nivel de detalle mostrado por este indicador.

tipo de indicador:
(2) Requiere tratamiento de datos

Escalar:
(1) MUNICIPAL
(2) INFRAMUNICIPAL

Aplicabilidad múltiples:
-3.000 habitantes

NO
SI: subindicador de dispersion de los núcleos de población

SI: subindicador de dispersion de los núcleos de población

Unidad de cálculo:
(m³/m²)

Herramienta SIG:
SI

Periodicidad de cálculo:
ANUAL

Tendencia general:
Variable según las características tipológicas e históricas.

Compacidad deseable en ciudades medias: en ciudades medias un mínimo del 50% del suelo urbano)

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR EN CLAVE METROPOLITANA

2. En relación a la dotación de un sistema ambiental desde la periferia al centro urbano

Ámbito 01: OCUPACION DEL SUELO

04 Zonas verdes por habitante

Formato: USOS EMBUDADA EMBUDADA

Tipo de indicador:

(1) Requiere
información de datos

Definición
Este indicador mide la extensión de las zonas verdes, parques, plazas, jardines, parques o bosques urbanos (teniendo en cuenta la relación que se obtiene o prevé de la proporción de las mejores ciudades de zonas verdes existentes, por habitante considerando solamente el área urbana consolidada (suelo urbano).

Relevancia

La cobertura de zonas verdes en la ciudad es de gran importancia para mantener una buena calidad de vida. Las plazas, jardines, parques o bosques urbanos tienen un papel fundamental en el medio ambiente y la biodiversidad de la ciudad, además de ser espacios para el paseo, el recreo o el ocio. A nivel de ordenación del territorio (tanto parte de su estructura y simbolizan un ambiente de ciudad equilibrada, como la aplicación se armoniza con los espacios naturales).

Los espacios verdes son considerados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como espacios "imprescindibles" por los beneficios que reportan en el bienestar físico y emocional de las personas y para contribuir a mitigar la descompresión urbanística de la ciudad, haciéndola más habitable y saludable.

Fórmula de cálculo

[Superficie verde/numero de habitantes]

Unidad de cálculo:
m²/hab

Subindicadores

04.1 Zonas verdes públicas y ejecutorias por el planeamiento urbanístico municipal en relación a la superficie total de suelo urbano (S_U)

Fuentes de información

- Volumen de habitantes: Padrón municipal de habitantes.
- Superficie verde: Plan de ordenamiento urbano (dirección urbano)/Dirección General del Catastro (delimitación de suelo urbano).
- Zonas verdes: Ayuntamiento (planeamiento urbano) y usos del suelo.

Frecuencia de cálculo:
ANUAL

Observaciones

Se consideran zonas verdes todos aquellos superficies de parques y jardines y otros espacios públicos (plazas, ombros, interiores de manzana, etc.) dotados de cobertura vegetal que estén localizados dentro de los límites del área urbana consolidada. No se contabilizan los espacios verdes ligados al tráfico (líneas de tráfico) ni los espacios verdes periféricos.

Tendencia deseable:
>[0.15 m²/hab.

3. En relación con la modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte

Ámbito 03: MOVILIDAD SOSTENIBLE

07 Distribución modal del transporte urbano

Formato: CONTINGENCIA DE LA RED

Tipo de indicador:

(1) Requiere
información de datos

Definición

El indicador de reparto modal muestra qué tipos de transporte utiliza mayoritariamente la ciudadanía y su proporción con el número total de viajes.

Relevancia

La distribución de los viajes según los medios de transporte en el área urbana es un indicador de la calidad de la movilidad y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación acústica y de contaminación del aire, siendo el tráfico uno de los mayores causantes de la contaminación en la ciudad. De acuerdo con la información existente sobre el uso del transporte público y privado, la distribución de los viajes se muestra en el indicador básico para la definición de políticas de movilidad.

Fórmula de cálculo

[Número de viajes realizados según modo de transporte (a pie, bicicleta, vehículo privado, transporte público, otros)/Número total de viajes generados dentro del municipio] x 100

Unidad de cálculo:
% de viajes según modo de transporte

Subindicadores

07.1 Transporte modal intermunicipal (%)
07.2 Tiempo y distancia media recorrida según motivo de desplazamiento (trabajo, estudios, compras, volver a casa, otros) (km)

Fuentes de información

- Distribución modal del transporte urbano: Encuesta de movilidad (Número de viajes según motivo y modo de transporte).

Frecuencia de cálculo:
CUATRIBINAL

Observaciones

Para obtener los tipos de transporte utilizados por la población para viajar a su lugar de trabajo, estudio u otro es necesario el uso de encuestas en lugares estratégicos de la ciudad para recoger información. Este tipo de análisis son normalmente llevados a cabo por compañías municipales o privadas para su inclusión en estudios de movilidad y estudios de planificación y transporte.

Se recomienda la construcción de una encuesta común (modelo) para proporcionar a los ayuntamientos.

Tendencia deseable:
< 10.20% de viajes en
vehículo privado



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

4. En relación con la mejora del sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas preferentes para las energías renovables, para combatir el cambio climático.

Ambito: 04 METABOLISMO URBANO
12 Depuración de las aguas residuales urbanas

Error: ASQUA

Definición

El indicador calcula el volumen de aguas residuales del municipio procedentes de usos urbanos que es tratado en una estación de depuración de aguas residuales (EDAR) u otros sistemas de saneamiento (laguna, depuradora por decantación, etc.).

Tipo de indicador:

- (1) Básico
- (2) Requiere tratamiento de datos

Relevancia

La gestión de las aguas residuales urbanas debe garantizar el retorno del agua al ciclo con unas características de calidad adecuada para evitar posibles impactos sobre los ecosistemas y el medio ambiente y para posibilitar su nuevo uso y consumo en el sistema urbano.

Escala:

- (1) MUNICIPAL (URBANA)
- (2) IBEROAMERICANA

Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: SI/NO

Fórmula de cálculo

Volumen de agua residual tratada en algún sistema de saneamiento/población total del municipio/365 días]

Unidad de cálculo: m³/habitante y día

Subindicadores

12.1. Porcentaje de población conectada a sistemas de saneamiento. [%]: [población conectada a sistema de saneamiento/población total] x 100

Herramienta SIG: NO

Frecuencia de cálculo: ANUAL

Fuentes de información

- Aguas depuradas: servicio gestor de saneamiento de las aguas residuales municipales.
- Número de habitantes: Padrón municipal de habitantes

Observaciones

El indicador presenta dificultades cuando las depuradoras sirven a más de un municipio, ya que en este caso es imposible saber el volumen de agua de cada uno. Cuando se da esta situación se puede realizar una aproximación por el número de habitantes.

Tendencia deseable: ↓

Otro problema que puede presentarse es que no se pueden separar lo que son las aguas residuales de las aguas pluviales.

De forma complementaria puede analizarse la existencia o no de procesos de nitrificación/desnitrificación y eliminación de fósforo en los procesos de depuración de las aguas residuales.

5. En relación con la conciliación del derecho a habitar y a trabajar

Ambito: 05: COHESIÓN SOCIAL
24 Población activa

Error: HESIC15025302410

Definición

El indicador mide la tasa de actividad como el resultado de dividir la población activa entre la población en edad legal de trabajar (16 – 65). Diferenciación de la tasa de población activa masculina y femenina.

Tipo de indicador:

- (1) Básico
- (2) Requiere tratamiento de datos

La población activa se define como las personas de 16 y más años que tienen ocupación o bien están disponibles y hacen gestiones para incorporarse al mercado de trabajo, por lo tanto consta de población ocupada y desocupada.

Relevancia

La población activa indica la población potencialmente trabajadora de un lugar determinado y por lo tanto se relaciona con la prosperidad de esa comunidad en un futuro, pues existe una mayor población en condiciones de producir riqueza y consumo. Este patrimonio vital de forma sostenida con el tiempo, rara vez lo hace de forma brusca, ya que depende de factores demográficos y migratorios que suelen tener una evolución lenta. Cuando la población activa no está equilibrada con la oferta de empleo aparecen distorsiones, materializadas en un aumento del desempleo.

Escala:

- (1) MUNICIPAL (URBANA)
- (2) IBEROAMERICANA

Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: SI

Fórmula de cálculo

Total y por género: [población activa] / [población en edad laboral 16-65] x 100

Unidad de cálculo: %

Subindicadores

24.1. Tasa de paro: Población que está activamente dispuesta a trabajar y que pese a ello no tiene empleo. Total y por género [%]: [población en paro / población activa] [población 0-15 + población 65]/población en edad laboral 16-65] x 100

Herramienta SIG: NO

Fuentes de información

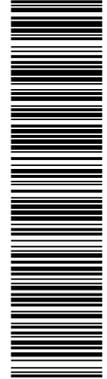
- Población activa: Censo de Población y Viviendas, INE
- Población en paro: Anuario Estadístico de la Caja.
- Población en edad laboral: Padrón municipal de habitantes

Frecuencia de cálculo: DECENAL (CENSA) Subindicador: 24.1: ANUAL

Observaciones

La tasa de paro puede presentar grandes variaciones con el tiempo, ya que además de depender de factores demográficos y migratorios depende de la oferta de empleo, por lo tanto puede ser muy volátil. Si en el momento de esta revisión podría ser útil calcular su índice de segregación, es decir, la distribución espacial de esta variable.

Tendencia deseable: Convergencia tasa de actividad femenina con la tasa de actividad masculina.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGO

6. En relación con la recuperación de la identidad

29 Superficie de paisaje recuperado

Forma: BIODIVERSIDAD

Tipo de indicador:

Definición
El indicador calcula la superficie municipal que habiendo sufrido algún tipo de impacto negativo natural o humano, ha sido recuperada: superficie repoblada, superficie de canchales y explotaciones mineras recuperadas y superficie de vertederos sellados.

Relevancia

Este indicador está definido en el panel de indicadores Comunera Europea de la Comisión Europea como indicador sostenible del suelo: desarrollo sostenible, recuperación y protección del suelo y de los paisajes en el municipio. Otros indicadores que también incorporan la recuperación de áreas urbanas.

Aplicabilidad municipios

< 2000 habitantes

SI

Escala:

(1) MUNICIPAL

(2) MUNICIPAL

(3) MUNICIPAL

(4) MUNICIPAL

(5) MUNICIPAL

(6) MUNICIPAL

(7) MUNICIPAL

(8) MUNICIPAL

(9) MUNICIPAL

(10) MUNICIPAL

(11) MUNICIPAL

(12) MUNICIPAL

(13) MUNICIPAL

(14) MUNICIPAL

(15) MUNICIPAL

(16) MUNICIPAL

(17) MUNICIPAL

(18) MUNICIPAL

(19) MUNICIPAL

(20) MUNICIPAL

(21) MUNICIPAL

(22) MUNICIPAL

(23) MUNICIPAL

(24) MUNICIPAL

(25) MUNICIPAL

(26) MUNICIPAL

(27) MUNICIPAL

(28) MUNICIPAL

(29) MUNICIPAL

(30) MUNICIPAL

(31) MUNICIPAL

(32) MUNICIPAL

(33) MUNICIPAL

(34) MUNICIPAL

(35) MUNICIPAL

(36) MUNICIPAL

(37) MUNICIPAL

(38) MUNICIPAL

(39) MUNICIPAL

(40) MUNICIPAL

(41) MUNICIPAL

(42) MUNICIPAL

(43) MUNICIPAL

(44) MUNICIPAL

(45) MUNICIPAL

(46) MUNICIPAL

(47) MUNICIPAL

(48) MUNICIPAL

(49) MUNICIPAL

(50) MUNICIPAL

(51) MUNICIPAL

(52) MUNICIPAL

(53) MUNICIPAL

(54) MUNICIPAL

(55) MUNICIPAL

(56) MUNICIPAL

(57) MUNICIPAL

(58) MUNICIPAL

Fuentes de información

Centras ocupadas y áreas degradadas: Ayuntamiento/

Comunidad de municipios/Instituto Geográfico Nacional/Enciclopedia

SI/SE: Dirección General del Instituto Geográfico

Nacional/Enciclopedia.

Observaciones

Tendencia deseable: ↓

Unidad de cálculo:

%

Herramientas SIG:

NO

Indicador de calidad:

TRIAJUAL

Tendencia deseable:

↓

UN LUGAR PARA HABITAR EN CLAVE METROPOLITANA

E) EL ANÁLISIS POTENCIAL DEL IMPACTO DIRECTO E INDIRECTO SOBRE EL CONSUMO ENERGÉTICO Y LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO.

Las olas de calor y la presencia de temperaturas más cálidas provocarán un impacto directo sobre el consumo energético tanto en El Puerto de Santa María como en el resto de los municipios andaluces.

El aumento de la demanda energética en verano y su disminución en invierno, la generalización de un escenario más cálido en líneas generales, tanto en invierno como en verano, y la probabilidad de que se produzcan olas de calor en verano, más intensas y con mayor frecuencia, podría suponer un aumento de la demanda energética en verano, por la utilización masiva de refrigeración. Por el contrario, la existencia de inviernos caracterizados por un régimen de temperaturas más cálido incidirá en una reducción del consumo energético necesario para la calefacción.

El nuevo Plan General asumiría como directrices las medidas marco recogidas en la Guía Metodológica para la mitigación y la adaptación al Cambio Climático en el Planeamiento Urbanístico. Esta guía identifica una serie de medidas específicas para la mitigación y la adaptación al cambio climático en relación con las áreas temáticas del planeamiento urbano. A continuación, se detallan esas medidas y se comenta cómo se reflejan en la propuesta de planeamiento recogida en el Borrador del Plan General de El Puerto de Santa María.

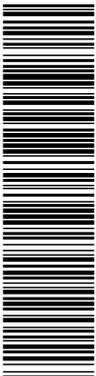
1.- Relación con los ecosistemas del entorno: "Proteger y custodiar los ecosistemas naturales del entorno de los pueblos y ciudades, asegurando el mantenimiento de sus servicios ecosistémicos: establecer, a través del planeamiento urbano municipal, un alto grado de protección para las zonas naturales agrícolas, verdes, etc.; especialmente las más arboladas, para preservar la capacidad de sumidero de carbono de los ecosistemas naturales."

El nuevo planeamiento ha de reflejar la premisa de que el campo no es solo el suelo de carácter residual, o de reserva para los nuevos crecimientos, sino que es un elemento fundamental para el correcto funcionamiento del territorio, que responde a unas dinámicas propias y merece un tratamiento diferenciado. El suelo rústico ha de considerarse como un ámbito esencial para la recalificación territorial, ambiental, social y económica del municipio, tanto por sus valores ambientales, paisajísticos, productivos, etc. como por las opciones que ofrece para el desarrollo económico. Este suelo constituye el espacio donde se localizan los asentamientos rurales, en los que habita una parte importante de la población del municipio y que constituyen un patrimonio histórico que es necesario mejorar y optimizar, requiriendo para ello una ordenación adaptada a su singular realidad.

En línea con todo lo anterior, el PGOM propondrá una delimitación de los suelos adscritos a las categorías de suelo rústico acorde con la legislación sectorial, la presencia de riesgos o valores, así como por razones de sostenibilidad, protección de los recursos, viabilidad, etc. estableciendo una normativa urbanística que regule los usos y actuaciones compatibles. Además, se preservarán algunos suelos establecidos en esta categoría y todo en aras de una completa puesta en valor del suelo rústico.

Se preservarán los valores ambientales y paisajístico de este tipo de suelos, algo que ya ha comenzado desde el Avance del Plan a través del establecimiento de una estrategia ambiental que busca entre sus objetivos: revalorizar el paisaje tradicional portuense, entre los que destacan el viñedo, las salinas o la propia Sierra de San Cristóbal, todos ellos, considerados suelos rústicos.

AVANCE DE PGO M PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL EL PUERTO DE SANTA MARÍA



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PCOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

De la misma forma se estructura el planeamiento tomando como eje vertebrador las vías pecuarias que benefician las interconexiones entre espacios verdes o arbolados, favoreciendo de esta manera un acercamiento de lo rústico al centro de la ciudad.

2.- Pautas de ocupación del suelo: "Minimizar la antropización del suelo, promover un crecimiento urbano adecuado a las necesidades de la población, limitando el aumento innecesario de la ocupación del suelo."

La LISTA establece la ocupación sostenible del suelo como uno de los principios generales de la ordenación urbanística, lo que significa que los instrumentos de planeamiento deberán promover la ocupación racional del suelo, por tratarse este de un recurso no renovable. Se deberá fomentar un modelo de ciudad compacta mediante actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, y la preferente culminación de las actuaciones urbanísticas ya iniciadas frente a los nuevos desarrollos. La delimitación de nuevos crecimientos deberá estar justificada desde el punto de vista público o social, en función del análisis de parámetros objetivos de crecimiento y demanda o por la imposibilidad de atender a estas demandas en el suelo urbano disponible.

En este sentido el Avance del PCOM de El Puerto de Santa María busca limitar el crecimiento urbano, siendo este uno de los objetivos del Avance, ya que en las últimas décadas la ciudad apenas ha crecido, de forma regulada, en cuanto a extensión y por tanto, no se considerarían necesarios grandes desarrollos adicionales.

3.- Distribución espacial de usos: "Fomentar la multifuncionalidad, la diversidad y la mezcla de usos urbanos, crear entornos urbanos diversificados y complejos en los que la mezcla de actividades (residencial, servicios públicos y privados etc.) incremente la eficiencia energética global y disminuya el consumo de recursos."

El crecimiento tradicional del municipio se ha establecido en la creación de urbanizaciones sin seguir un patrón urbanístico, en muchas ocasiones aisladas de los núcleos tradicionales de poblamiento. Por tanto, se plantea cambiar este modelo de expansión por otro que se enfoque a la ocupación de vacíos urbanos y a la continuidad del urbanismo existente.

En esta línea, se identifican los espacios de centralidad urbana dentro de los núcleos urbanos de rango ciudad. Estos núcleos urbanos se deberán ordenar a través de una zonificación que favorezca la complejidad urbana mediante la diversidad y mezcla de usos y utilizando criterios de proximidad de usos y actividades en aras de reducir en la medida de lo posible las necesidades de movilidad de los ciudadanos favoreciendo, razonablemente, y con los límites expuestos el desarrollo compacto de la ciudad. Otro de los objetivos de la densificación de los núcleos urbanos de rango ciudad es el de albergar y dar respuesta a la actual demanda de viviendas.

Para conseguir fomentar la multifuncionalidad el PCOM propone el desarrollo de infraestructuras vinculadas con el turismo cultural, el deporte, dejando grandes áreas de espacios libres que van entrando hasta el interior del casco urbano. De la misma forma, se quiere desarrollar los polígonos industriales para fomentar la diversificación de usos en la ciudad, creando entornos urbanos diversificados y complejos.

Con ello, se lucha contra las áreas monofuncionales, muy vinculadas en El Puerto de Santa María con el turismo de sol y playa, y los residenciales desarrollados en la costa.

4.- Densidad urbana: "Fomentar la densidad y la compactidad y evitar la dispersión urbana, proponer estructuras urbanas compactas mediante la definición de umbrales de densidad, para minimizar así el consumo de suelo, reducir las emisiones asociadas al transporte y hacer viables y

optimizar los equipamientos, el transporte público y un cierto nivel de actividades económicas de proximidad (comercio, actividades productivas)."

Como se han indicado en los objetivos y en el modelo de ciudad que se pretende desarrollar se ha propuesto limitar el crecimiento de la ciudad y enfocarse en la regeneración, recalificación, rehabilitación, revitalización y el reciclaje de la ciudad existente.

Todo esto busca reducir la insostenibilidad de la ciudad, conseguir que sea una ciudad más compacta, en la que se haga un menor uso del transporte, sobre todo privado, e incentivar por ello también el transporte público.

Para ello, es necesario prestar atención a los edificios e infraestructuras ya creados para poder dotarlos de otros usos, darles una nueva vida, agrandarlos o transformarlos radicalmente, siguiendo los principios de economía circular aplicada al urbanismo.

La mejora y recalificación del transporte público es uno de los objetivos de este Avance, para poder fomentar la movilidad colectiva, pero sobre todo para la regeneración urbana de las zonas por las que discurre, revitalizando los barrios más abigarrados y degradados.

5.- Energía: "Maximizar el aprovechamiento de la energía y de los recursos materiales para reducir el consumo energético en los pueblos y ciudades y controlar las emisiones de gases de efecto invernadero, fomentando el uso de las energías renovables."

Las medidas encaminadas a reducir el consumo energético se indican en el referido Objetivo 12, dedicado a la energía, donde entran temas de recursos materiales, agua, energía y residuos. Este apartado deberá ser desarrollado durante el proceso de redacción del nuevo planeamiento con medidas encaminadas al ahorro energético, desde la siguiente perspectiva:

- Fomentar el aprovechamiento bioclimático de la ciudad existente.
- Incluir la planificación energética a escala local, como parte de la Planificación Urbana Integral, promoviendo la generación de energía a nivel local y estableciendo medidas para una mayor eficiencia energética en la edificación y en los medios de transporte.
- Establecer una contribución mínima de energía procedente de fuentes renovables y un grado determinado de suficiencia energética en los planes detallados.
- Fomentar la economía circular en las áreas de agua, a través de la reutilización de agua depurada y de residuos, con el uso del compost recogido en viviendas.

6.- Agua: "Reducir y optimizar el uso del agua en los pueblos y ciudades, adecuando usos a calidades; los instrumentos de planeamiento urbanístico deberán disponer un nivel mínimo de autosuficiencia hídrica, combinando el ahorro y la eficiencia con la reutilización del agua."

En relación a este apartado, el PCOM va a perseguir dos líneas estratégicas, por un lado, considerar la disponibilidad de recursos hídricos en el territorio, vinculando el planeamiento urbano al ciclo del agua; y por otro, favorecer la infiltración natural de las aguas pluviales, minimizando el sellado y la impermeabilización del suelo.

Una apuesta importante es la reutilización de agua depurada para riego de cultivos, para zonas reforestadas o incluso para regar campos de golf, que reclaman mucha agua durante todo el año, siendo esta un bien escaso en estas latitudes.



Además, se pretende actuar frente a la EDAR de Las Caleras, que no consigue regenerar agua con la suficiente calidad para ser utilizada y vierte agua en mal estado.

7.- Materiales y residuos: "Fomentar el uso eficiente de los materiales, promover el uso de materiales ecológicos atendiendo a todo su ciclo de vida y fomentar la reducción, la reutilización y el reciclaje de los residuos en los pueblos y ciudades con el fin de reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)."

En línea con la economía circular se busca el uso eficiente de materiales y que sean ecológicos para su posterior reutilización. En el caso del urbanismo, la transformación sería la de los edificios, construcciones e infraestructuras que ya se han mencionado para una reutilización de la ciudad existente.

Pero en este sentido también se tienen que tener en cuenta los residuos generados y su tratamiento, sobre los cuales, el avance del plan establece las siguientes líneas estratégicas:

- Establecer medidas para fomentar la reutilización y la gestión sostenible de los residuos orgánicos de las viviendas.
- Promover mediante el planeamiento la consideración de la distribución del compostaje recogido.

8.- Movilidad y accesibilidad: "Reducir las necesidades de movilidad, fomentando las estrategias de proximidad entre usos y actividades y los modos de movilidad no motorizados y el transporte público como vectores principales de la estructura urbana, templando o restringiendo además selectivamente el tráfico en vehículo privado en determinados zonas (casco, zonas residenciales, etc.)."

Con respecto a la movilidad, se busca que la motorizada se reduzca en todo el municipio en detrimento de la movilidad sostenible (bicicleta, a pie, etc.). Este hecho se quiere conseguir bajo la lógica de la proximidad, ya que el hecho de acercar los usos, los lugares y las personas mediante una concepción adecuada de la estructura urbana contribuye a reducir las necesidades de desplazamiento a velocidades que requieren el uso de energías motorizadas y a favorecer el uso de los modos de transporte activos.

Los objetivos generables en materia de movilidad son los siguientes:

- Promover formas de movilidad urbana sostenible.
- Estudiar la localización de los aparcamientos disuasorios.
- Establecer una Red de Itinerarios Peatonales Principales que puedan poner en red todo el sistema peatonal, incluyendo el entorno rural.
- Proponer una red básica para las bicicletas.

9.- Regeneración urbana: "Fomentar la regeneración del tejido urbano existente, mantener y mejorar la vitalidad urbana y la calidad de vida de los residentes en los tejidos consolidados, priorizando las operaciones de reedificación, revitalización, rehabilitación y reciclaje en la ciudad consolidada."

De forma general, el planeamiento urbano busca ocupar los intersticios que quedan en la ciudad existente, y regenerar aquellas zonas más degradadas, rehabilitar casas o edificios abandonados, y hacer un mejor reparto de usos en el territorio, antes que generar zonas de nueva urbanización que ocupen una mayor superficie de suelo.

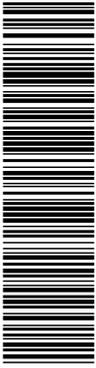
Los objetivos 7 y 8 del avance, buscan conseguir esta regeneración urbana, sobre todo el casco histórico en el que se plantean una serie de criterios generables de actuación que serían:

- Priorización de los peatones en el entorno urbano frente a los vehículos, con peatonalización de viales y la adecuación del espacio ocupado por estos.
- Reparación y ensanche de las aceras para el paso de personas con movilidad reducida o cochecitos de bebés, etc.
- Impulsar la presencia de arbolado para favorecer espacios públicos agradables, con mobiliario urbano adecuado para diferentes usuarios.
- Desarrollar itinerarios seguros, suficientemente visibles, iluminados, solares vallados y limpios, para mejorar la seguridad subjetiva y objetiva de los transeúntes.
- Impulsar la creación de espacios de relación inclusivos, pensando en todas las edades, especialmente niños y personas mayores.
- Mejorar la red de transporte público (tranvía, autobuses, etc.); conectando barrios residenciales, equipamientos, zonas de ocio y tejido industrial.
- Ampliar el carril bici.
- Propiciar los equipamientos de proximidad.
- Favorecer la mezcla de usos, favoreciendo la concurrencia de personas en cualquier franja horaria.
- Adecuar la oferta de vivienda social
- Promover modelos residenciales alternativos para personas mayores

10.- Edificación y forma urbana: "Adaptar la edificación existente y nueva a los criterios bioclimáticos y de habitabilidad, diseñar y adaptar la morfología urbana, las tipologías edificatorias y el diseño de los espacios exteriores en función de las condiciones bioclimáticas locales mediante una ordenación priorizada que tenga en cuenta especialmente aspectos como la orientación, las posibilidades de aprovechamiento de la radiación solar y el sombreado, la distribución interior, la iluminación y la ventilación natural y el aislamiento térmico."

Se tiene que adaptar la edificación existente a las nuevas perspectivas del clima, y para ello el PGO M busca establecer ámbitos para la mejora de la eficiencia energética, ámbitos para la mejora del aislamiento térmico de edificios o áreas de estudio para implantar zonas de bajas emisiones. Por otro lado, también se debe actuar ante las nuevas construcciones, sobre todo en materia de autosuficiencia energética, así como el aprovechamiento de la radiación solar o el sombreado. Para poder conseguir este objetivo se han propuesto una serie de líneas estratégicas que buscan alcanzarlo, entre las que se encuentran:

- Considerar la situación microclimática del municipio de El Puerto de Santa María en el diseño de ordenanzas de edificación y de urbanización: lluvia, dirección del viento, exposición solar, temperatura, etcétera.
- Adoptar criterios de forma y volumen de la edificación favorables a un soleamiento y sombreado adecuados, y a una buena ventilación, fomentando las técnicas arquitectónicas de acondicionamiento pasivo adecuadas para el municipio.
- Incorporar en las ordenanzas principios concretos y factibles de arquitectura bioclimática y criterios de eficiencia energética, que obliguen a la adecuación bioclimática tanto de la ciudad nueva que está por construir como de la ya existente y con necesidades de rehabilitación.
- Aplicar criterios bioclimáticos en el diseño de los espacios abiertos: cuidar la forma espacial de la ciudad, su morfología (rugosidad urbana, cañon urbano, visibilidad del cielo, etcétera).



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

la presencia de vegetación, o el albedo de los materiales en las superficies urbanas para mejorar su habitabilidad.

- Fomentar la implantación de formas urbanas y edificatorias amables con las personas, en especial en cuanto a su accesibilidad y permeabilidad, en aras de una mayor usabilidad, inclusión y para favorecer la sensación de seguridad en las calles

11.- Espacio público: "Establecer el espacio público como el eje del desarrollo de la ciudad, abandonando la concepción de que la ciudad debe desarrollarse en torno a sus redes viarias, y adaptando los espacios urbanos existentes y de nueva creación a los criterios bioclimáticos y de habitabilidad."

Se pretende crear con este Plan una red comunicada de espacios libres y arboladas en los que sea fácil su acceso, y disfrute para todo el conjunto de la población. Además, se quiere estructurar a todos ellos a través de un carril reservado para bicicletas o de las vías peatonarias.

Estos espacios deberán de tener consideraciones en lo que se refiere al cambio climático, por ejemplo, a través de la plantación de especies autóctonas, que no necesitan gran cantidad de agua, cuando va a ser uno de los recursos más escasos

Uno de los conceptos claves es que la ciudad debe ser vivida, y para ello se deben crear espacios públicos amables con el ciudadano.

12.- Verde urbano: "Incrementar la biodiversidad y la capacidad de regulación climática y de sumidero de carbono del verde urbano en los pueblos y ciudades, creando una red de parques, huertos urbanos y zonas verdes conectada con el entorno periurbano y rural a través de corredores ecológicos e insertando el verde urbano en el tejido edificado a través de patios, fachadas y cubiertas verdes."

Se plantea crear toda una red de arboladas y huertos urbanos, que generen una serie de recursos verdes a la población, que puedan fijar y absorber carbono, creando una serie de corredores verdes, que acerquen la naturaleza a los habitantes de la ciudad.

En este sentido, sería interesante que el plan continuase a través del establecimiento de pantallas vegetales, de techos verdes y otro tipo de vegetación en cascada que se pueda incorporar a los edificios o estructuras urbanas, y que ayuden de la misma forma a fijar carbono y a proporcionar confort ambiental.

El PGOM debe profundizar en la planificación de un sistema ambiental integrador que permita la conexión de los valores ambientales de la periferia con el centro urbano roturado por el propio río Guadalete.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PCOM

En este Plan aparecen los siguientes objetivos que se vinculan con las ideas recogidas en el PCOM de El Puerto:

Plan Estratégico de Infraestructura del Transporte	PCOM
Fortalecer la cohesión social y territorial	Conciliación del derecho a habitar y trabajar, creación una ciudad más compacta con límites al crecimiento en extensiva y modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte
Contribuir a la sostenibilidad general del sistema impulsando el desarrollo económico y la competitividad	

• Estrategia Española de Movilidad Sostenible. Recoge líneas directrices y medidas en diversas áreas prioritarias, cuya aplicación debe propiciar el cambio hacia un modelo de movilidad más eficiente y sostenible.

Esta Estrategia tiene en su contenido los siguientes objetivos:

Estrategia Española de Movilidad Sostenible	PCOM
Mejorar la integración de la planificación territorial y urbanística con la de transporte	Modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte
Contribuir a la reducción necesaria del porcentaje de las emisiones procedentes del sector del transporte	Conseguir una resiliencia municipal y actuar contra el cambio climático a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible
Conseguir la mejora de la calidad del aire, en especial en el ámbito urbano	

- Programa de Actuaciones para la Gestión y la Utilización del Agua (Programa agua). Su objeto consiste en resolver las carencias en la gestión, en la disponibilidad y en la calidad del agua, mediante la reorientación de la política del agua, para garantizar la disponibilidad y la calidad del agua en cada territorio, con actuaciones dirigidas a la optimización y mejora de la gestión del agua, a la generación de nuevos recursos, a la prevención de inundaciones y a la depuración y reutilización de agua.
- Estrategia marina para la demarcación Sudatlántica. Esta estrategia es el principal instrumento de planificación orientado a la consecución del buen estado ambiental del medio marino en la demarcación marina Sudatlántica y constituye el marco general al que deberán ajustarse las diferentes políticas sectoriales y actuaciones administrativas con incidencia en el medio marino de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial correspondiente. La estrategia marina incluye la evaluación del estado ambiental de las aguas, la determinación del buen estado ambiental, la fijación de los objetivos medioambientales a conseguir, un programa de seguimiento y un programa de medidas para alcanzar dichos objetivos.

Uno de sus objetivos consiste en reducir el aporte de nutrientes, contaminantes y basuras procedentes de aguas residuales, hecho que se quiere mejorar con el PCOM de El Puerto de Santa María, al resolver los problemas de contaminación de aguas residuales de la EDAR Las Galeas.

AVANCE DE PCOM PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

- Estrategia para la Adaptación de la Costa a los Efectos del Cambio Climático. Aprobada con fecha 24 de Julio de 2017, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

Esta Estrategia recoge lo siguiente:

Estrategia para la Adaptación de la Costa	PCOM
Promover medidas de adaptación en los sistemas socioeconómicos ubicados en la costa que contribuyan a favorecer su resiliencia frente a los eventos extremos y el cambio climático	Resiliencia municipal y conciliación entre el derecho a habitar y el derecho a trabajar
Promover medidas para fomentar iniciativas a nivel local de gestión integrada de las zonas costeras y de sus recursos, en las que participen los ciudadanos y usuarios de las zonas costeras.	
Evitar actuaciones en la costa que reduzcan o anulen la eficiencia de medidas de adaptación implementadas o que no respeten los principios de resiliencia y sostenibilidad de la costa, necesarios para afrontar los efectos del cambio climático	Resiliencia municipal, eliminación de la vulnerabilidad urbana e identificación de áreas de desarrollo irregulares

- Plan Hidrológico Nacional Vigente desde 2001 con diversas modificaciones, tiene como objetivos alcanzar el buen estado del dominio público hidráulico, y en particular de las masas de agua, gestionar la oferta, satisfacer las demandas de aguas presentes y futuras a través de su aprovechamiento racional, sostenible, equilibrado y equitativo, que permita al mismo tiempo garantizar la suficiencia y calidad del recurso para cada uso y la protección a largo plazo de los recursos hídricos disponibles, lograr el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial, en aras de conseguir la vertebración del territorio nacional y reequilibrar las disponibilidades del recurso, protegiendo su calidad y economizando sus usos, en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales.
- Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera. Plan Aire 2017-2019 (Plan Aire 2). Se aprobó por el Consejo de Ministros 15/21/2017.



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PGO

AUTONÓMICOS

- Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir y Barbate. (2015-2021) aprobado por Real Decreto 11/2016, de 11 de enero. Sus objetivos se centran en conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la Demarcación, la satisfacción de las demandas de agua, el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial, la protección a largo plazo de los recursos hídricos, prevención del deterioro del estado de las aguas, protección y mejora del medio acuático y de los ecosistemas acuáticos y reducción de la contaminación. Asimismo, la planificación hidrológica contribuirá a paliar los efectos de las inundaciones y sequías.
- Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030. Aprobada por Acuerdo de 5 de junio de 2018, del Consejo de Gobierno, es un plan estratégico de la Junta de Andalucía para orientar las políticas públicas y privadas hacia un tipo de desarrollo socioeconómico que considere de forma integrada la prosperidad económica, la inclusión social, la igualdad entre géneros y la protección ambiental.

Esta Estrategia posee una serie de objetivos con incidencia territorial y que se pueden ver reflejados en aspectos del PGO de El Puerto de Santa María.

Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030	PCOM
Ordenar cada territorio, ciudad y pueblo con previsión, asignando los usos según las necesidades reales de las personas y las capacidades de cada medio, con coordinación entre las distintas administraciones y agentes implicados e integración entre las diferentes actuaciones sectoriales, respetando el funcionamiento de los territorios, las ciudades y los pueblos como sistema. Propiciar la generación y consolidación de empleo y riqueza en el contexto de una economía verde, a través de nuevas formas de uso y/o consumo de los servicios de los ecosistemas andaluces y recuperando los servicios culturales de la naturaleza.	Crear límites al crecimiento urbano, resolver la fragmentación urbana, e integrar las áreas de desarrollo irregulares

- Estrategia Energética de Andalucía 2020. Aprobada por Acuerdo de 27 de octubre de 2015, del Consejo de Gobierno. La Estrategia Energética de Andalucía establece las orientaciones para desarrollar la política sectorial en materia de ahorro y eficiencia energética, fomento de las energías renovables y desarrollo de las infraestructuras energéticas, en nuestra Comunidad Autónoma, con la finalidad de alcanzar un sistema energética suficiente, bajo en carbono, inteligente y de calidad. El futuro modelo energético se basa en la formulación de estos principios:
 - Contribuir a un uso eficiente e inteligente de la energía. Contribuir a un uso eficiente e inteligente de la energía.

AVANCE DE PGO
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

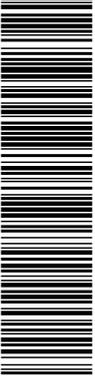
- Situar a los sectores de las energías renovables y del ahorro y la eficiencia energética como motores de la economía andaluza.
 - Garantizar la calidad del suministro energético.
 - Actuar desde la demanda para hacer a la ciudadanía protagonista del sistema energético.
 - Optimizar el consumo energético en la Administración de la Junta de Andalucía.
- Todos estos principios van en consonancia con uno de los objetivos del Plan General de Ordenación Municipal de El Puerto de Santa María que es el de conseguir un sistema de cierre del ciclo del agua y uno de generación de energía y áreas preferentes para las energías renovables.

- Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2017. Aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de 14 de febrero de 2012 constituye la figura de planificación integradora, mediante la cual se diseña e instrumenta la política ambiental de la comunidad autónoma.

Plan de Medio Ambiente de Andalucía	PCOM
Avanzar en una ordenación del territorio que garantice la convergencia en el bienestar económico y social en el territorio andaluz mediante un desarrollo sostenible basado en la innovación que garantice la conservación de los recursos naturales y del paisaje.	Conciliación del derecho a habitar con el derecho a trabajar, así como la identificación de áreas estratégicas catalizadoras para conseguir la regeneración urbana
Contribuir a la lucha contra el cambio climático reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero y aumentando la capacidad de sumidero en Andalucía	Actuar frente al cambio climático en materia de energía y adoptar los Objetivos de Desarrollo Sostenible
Disminuir los riesgos de que se produzcan emergencias ambientales (inundaciones, sequías, incendios forestales, contaminación,.) o atenuar sus consecuencias mediante las oportunas medidas preventivas y correctivas	Eliminación de la vulnerabilidad urbana y aumento de la resiliencia municipal
Proteger y conservar los paisajes andaluces como herramienta para una mejor integración del territorio andaluz	Dotación de un sistema ambiental que vaya desde la periferia al centro urbano

- Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana. Aprobada por Acuerdo de 3 de mayo de 2011, del Consejo de Gobierno. Tiene por objeto la incorporación de criterios y medidas de sostenibilidad en las políticas de planificación y gestión de la movilidad, metabolismo urbano, etc. Los ejes de actuación que contempla incluyen la mejora de la eficiencia económica y energética del transporte, los límites de la expansión de los espacios urbanos dependientes del automóvil, la necesidad de evitar la contaminación lumínica, el fomento de la construcción bioclimática, promover la rehabilitación de las edificaciones urbanas o el aumento de la superficie de suelo capaz de sostener la vegetación.

Entre sus objetivos se vinculan con el planeamiento urbanístico de El Puerto de Santa María los siguientes:



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PCOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

Estrategia Urbana	Andaluz de Sostenibilidad	PCOM
Situar el centro de discusión el desarrollo de un urbanismo que aborde los retos de la sostenibilidad y la entrada en la era de la información y el conocimiento; de un nuevo modelo de movilidad donde los modos de transporte más sostenibles sustituyan a los modos motorizados individuales e ineficientes; y de una nueva habitabilidad en la edificación basada en la idea de habitación, en la vinculación de la edificación al desarrollo de ciudad y al uso de recursos locales.	Mejorar la calidad urbana de pueblos y ciudades y la calidad de vida de su ciudadanía, al mismo tiempo que se disminuye de forma urgente la dependencia de recursos no renovables, muchos de ellos no disponibles en el propio territorio de Andalucía.	Contribuir a la mejora de la resiliencia municipal, así como a la integración de áreas de desarrollo irregulares, la rehabilitación social del casco urbano o resolver la fragmentación urbana
Superar el modelo de desarrollo y crecimiento basado en el consumo de recursos naturales no renovables, y en energías de origen fósil en el medio urbano y contribuir al cumplimiento de los objetivos de emisión fijados en los diferentes protocolos y acuerdos internacionales y, como consecuencia, al cumplimiento de los objetivos	Impulsar una nueva cultura de la movilidad y accesibilidad, modificando el reparto modal a favor de modos más eficientes económica y ambientalmente, y más justos desde el punto de vista social, primando el transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta.	Modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte
Trabajar en favor de la inserción laboral de las personas desempleadas y de la adaptación de los profesionales a los cambios tecnológicos y las innovaciones que se van produciendo en el ámbito de la gestión urbana.		Conciliar el derecho de habitar con el derecho a trabajar

- Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía, una estrategia de infraestructura verde. Aprobado por Acuerdo de 12 de junio de 2018, del

Consejo de Gobierno. Pretende mejorar y reforzar los ecosistemas andaluces, además mitigar los efectos producidos por la fragmentación de hábitats y el cambio climático, dos de las principales causas de la pérdida de la biodiversidad a escala global. En definitiva, se pretende impulsar la configuración de una red ecológica a escala regional que favorezca la movilidad de las especies silvestres, que garantice los flujos ecológicos, que mejore la coherencia e integración de la Red Natural 2000 y que contribuya a una mejor capacidad de adaptación de la sociedad andaluza frente al cambio climático.

En este documento se han recogido una serie de Áreas Prioritarias y Áreas de Refuerzo para constituir corredores ecológicos por Andalucía. El corredor ecológico que discurre por El Puerto de Santa María es el de la costa occidental gaditana, que une el corredor malagueño con el del Guadalquivir, sin embargo, este corredor se encuentra muy desfragmentado, con escasos espacios libres debido al alto grado de urbanización de la costa. En este sentido el PCOM de El Puerto de Santa María pretende crear una red ambiental interconectada en el término que vaya desde la periferia al centro urbano y que podría favorecer la conectividad ecológica, sobre todo desde la Bahía a la Sierra de San Cristóbal.

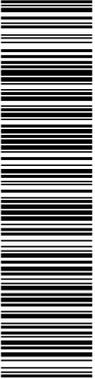
- Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía. Su objetivo general consiste en lograr un servicio público vial eficaz y eficiente, demandado por el usuario, que permita potenciar y dinamizar la actividad económica de la región andaluza.

Entre sus objetivos se encuentran los siguientes:

Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación de la Red de Carreteras	PCOM
Mejorar la accesibilidad a las zonas litorales, ámbitos con gran dinamismo demográfico, económico y urbanizador de Andalucía, considerada como de interés turístico y estratégico para el desarrollo de la Comunidad Autónoma Andalucía	Modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte, consiguiendo a través de un reaprovechamiento de las infraestructuras existentes que el transporte sea mucho más eficiente.
Mejorar la organización y capacidad de la Red vial en las áreas metropolitanas, ámbitos de influencia de las grandes ciudades caracterizados por una movilidad con carácter local y niveles de tráfico muy importantes	
Eliminar la conflictividad de tráfico en el medio urbano mediante la ejecución de variantes de población y tratamiento de travessas y de los tramos de acceso de las poblaciones, buscando la integración de la carretera en un medio en el que el ciudadano demanda habitabilidad y calidad de vida	

- Estrategia de Paisaje de Andalucía. Fue aprobada en Consejo de Gobierno el 6 de marzo de 2012. Entre sus objetivos y líneas estratégicas incluye, en relación con los paisajes litorales, impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio

AVANCE DE PCOM PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PCOM

UN LUGAR PARA HABITAR
EN CLAVE METROPOLITANA

natural, impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio cultural y cualificar los paisajes asociados a actividades productivas.

Entre los objetivos de calidad paisajística para Andalucía se encuentran los siguientes que se relacionan con el PCOM de El Puerto de Santa María:

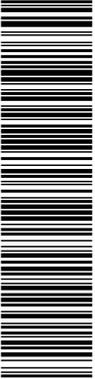
Estrategia de Paisaje de Andalucía	PCOM
Impulsar la recuperación y la mejora paisajística del patrimonio cultural	Rehabilitación social del caso urbano haciendo especial hincapié en las piezas bodegueras.
Cualificar los espacios urbanos a través de la gestión paisajística	Dotación de un sistema ambiental desde la periferia al centro urbano.
Cualificar los espacios asociados a actividades productivas	Rehabilitación social del caso urbano haciendo especial hincapié en las piezas bodegueras.

- Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos. Andaluzes. Aprobado por Decreto 189/2002, de 2 de julio. El Plan tiene como principal objetivo establecer las medidas necesarias para evitar o minimizar las inundaciones en los núcleos urbanos. Con el Plan se puso de manifiesto la extensión territorial de las inundaciones y los niveles de riesgos personales y materiales que generan. En Andalucía se inventariaron 1.099 puntos de riesgo por inundaciones distribuidos por todo su territorio, catalogados por niveles de riesgo A, B, C y D (siendo A los puntos de mayor gravedad y D los de menor), alcanzando los niveles A y B un tercio del total de puntos. Respecto a la distribución municipal de los puntos, se detectaron puntos en 428 municipios, lo que supone que el 56% de los municipios andaluces tienen problemas de inundaciones y que afectan al 60% de la población andaluza. A nivel provincial, las más afectadas son las provincias del litoral mediterráneo: Almería, Granada y Málaga.

MUNICIPALES

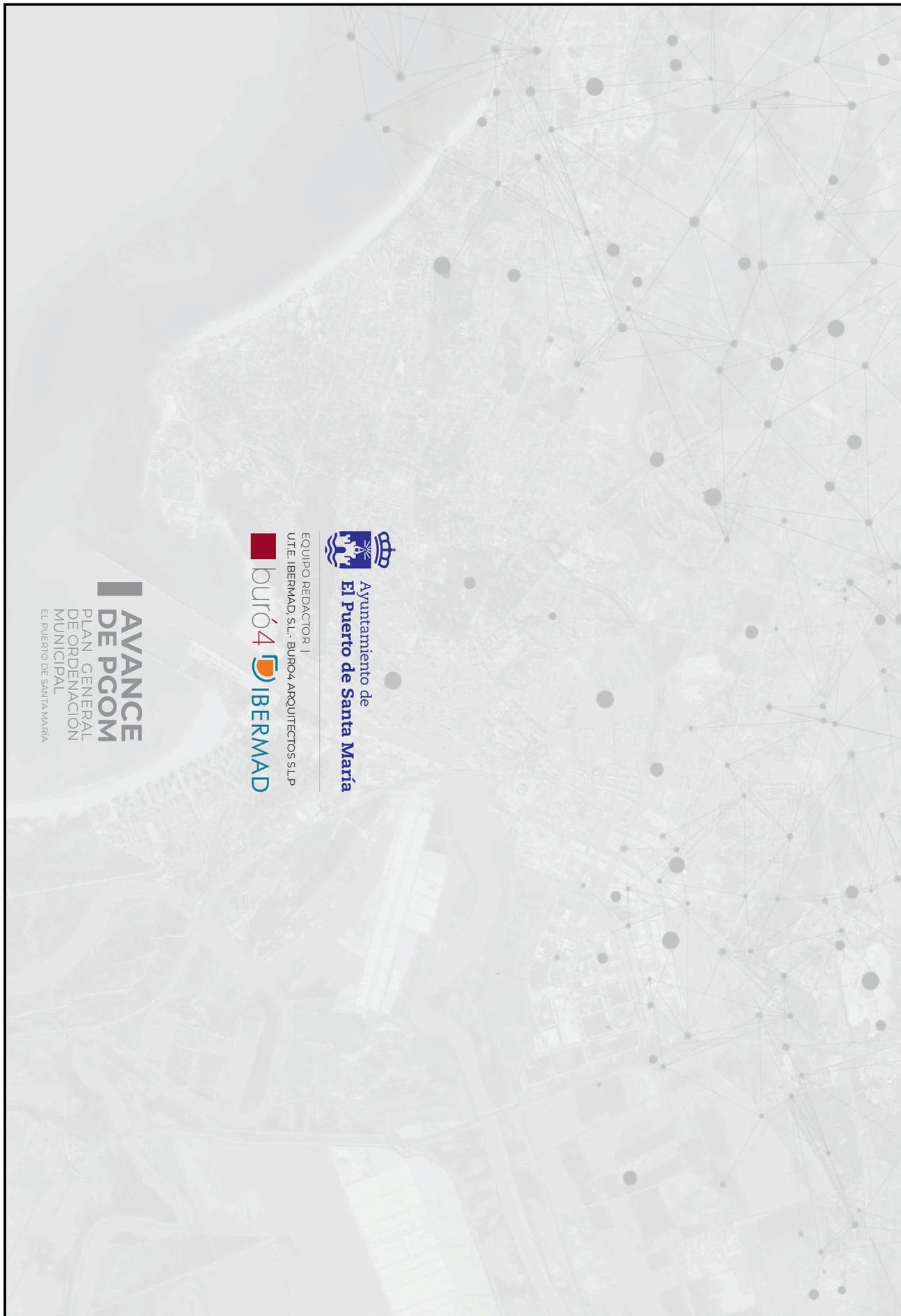
- Plan de Movilidad Sostenible y Accesibilidad de El Puerto. Este Plan posee dos fases, la primera de ellas es la Memoria de Información, análisis y diagnóstico que se publicó en diciembre de 2007. En la segunda fase se recoge la propuesta de actuación, ordenación funcional y de la movilidad, y esta fue publicada en el marzo de 2009. Este Plan posee tres objetivos que han sido transpuestos al avance del PCOM de esta localidad:
 - Conseguir habitabilidad mejorando la calidad de vida de los residentes y visitantes, procurando favorecer y potenciar los distintos usos a que se destina el medio urbano residencial, comercial y estancial.
 - Proporcionar accesibilidad, destinado a conseguir un sistema equilibrado de los distintos modos de transporte en la movilidad urbana, priorizando los "modos verdes", transporte público, bicicleta o andando.
 - Mejorar el espacio y entorno urbano encaminado a la recuperación de las calles y plazas tanto desde el punto de vista ambiental (mejora en el medio ambiente urbano) como funcional (que responda satisfactoriamente a las necesidades de sus residentes y usuarios que las utilizan para distintas finalidades, de paso, estancial, residencial, etc., en consonancia con las actividades que se desarrollan en el área, residencial, ocio-recreativa, comercial, etc.)
 - Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico y Entorno. Documento para revitalizar y poner en valor el Conjunto Histórico y su Entorno de El Puerto de Santa María aprobado el 28 de abril de 2021.
 - Plan Estratégico de Turismo de El Puerto de Santa María. Este documento es del año 2019 y recoge entre sus objetivos los siguientes:
 - Impulsar la evolución del sector turístico de El Puerto hacia un modelo turístico sostenible y de calidad, más competitivo y participativo, basado en la colaboración y coordinación de todos los agentes implicados.
 - Potenciar el desarrollo de nuevos productos turísticos temáticos de alto potencial y carácter desestacionalizador.
 - Fortalecer la marca turística El Puerto de Santa María mejorando los canales de promoción turística.
 - Aumentar la orientación al mercado internacional.
- A su vez, estos objetivos generales se estructuran en tres ejes de desarrollo específicos que son los siguientes:
- Eje A: El Puerto te da la bienvenida, cuya finalidad es mejorar el espacio turístico como lugar de acogida del visitante.
 - Eje B: El Puerto te ofrece vivencias, que busca ampliar y mejorar la experiencia turística del visitante.
 - Eje C: El Puerto Destino Excelente, que trata de asociar la imagen del destino a conceptos como la calidad, la sostenibilidad y la innovación.

AVANCE DE PCOM
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA





En aplicación de la ley 39/2015 del 1 de Octubre, este documento es una copia auténtica del documento electrónico con la Referencia: 1947159 19QL6-6C4PF-FPZY 37C60B46E95C1E99F29E921EDA3BF86D092C3EC8 Ha sido FIRMADO electrónicamente. Puede comprobar su validez en la Sede Electrónica del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (<http://sede.elpuertodesantamaria.es>) mediante el Código de Validación adjunto. El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento. Firmado por : 1. C=ES, O=BERMAD BUR04 PGOU PTO STA MARIA, OID.2.5.4.97.v=ATES-U10557502, CN=52326171K JUAN JOSE CARO (R: U10557502), SN=CARO MORENO, G=JUAN JOSE, SERIALNUMBER=IDCES-52326171K, Description=Ref/AEAT/AEAT0417/PUESTO 1/34496/27052022105124 (CN=AC Representación, OU=CERES, O=FNMT-RCM, C=ES) el 27/02/2023 15:49:33.



AVANCE
DE PGOM
PLAN GENERAL
DE ORDENACION
MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARIA

EUQUIPO REDACTOR I
U.T.E. IBERMAD, S.L.- BUR04 ARQUITECTOS S.L.P.
bur04 IBERMAD


Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María