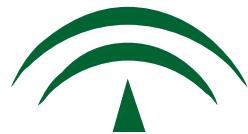


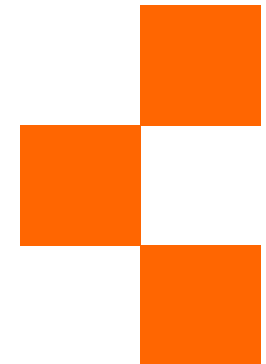
PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA
AGLOMERACIÓN URBANA DE **ALMERÍA**

Memoria de Ordenación



JUNTA DE ANDALUCÍA

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



Noviembre 2011

ÍNDICE

A	OBJETIVOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN.....	75
B	BASES Y ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN	78
C	DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN.....	80
1	LA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS RECURSOS TERRITORIALES	80
2	LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL EXTERNA E INTERNA DE LA AGLOMERACIÓN	88
3	LA LOCALIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS, UN IMPULSO AL REEQUILIBRIO TERRITORIAL	92
4	LOS CONDICIONANTES TERRITORIALES DEL DESARROLLO DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.....	95
5	EL DESARROLLO TURÍSTICO.....	97
6	LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO AGRÍCOLA.....	97
7	LA PROTECCIÓN FRENTE A LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS.....	100
8	EL DESARROLLO Y ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA, DE LA ENERGÍA Y DE LAS TELECOMUNICACIONES	100

A OBJETIVOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN

El ámbito de la aglomeración urbana de Almería es un territorio sometido a profundos cambios que constituye, en la actualidad, una de las zonas más dinámicas de Andalucía, hecho contrastado por la positiva evolución de los indicadores socioeconómicos y demográficos. La aglomeración es un territorio central, bisagra entre las comarcas del Poniente y Levante almeriense, que se encuentra sumergido en una dinámica de crecimiento urbanístico -focalizado principalmente en la capital provincial y los núcleos urbanos colindantes-, y agrícola.

La aglomeración es también un territorio de oportunidades ligadas a sus características climáticas, a su condición estratégica de futuro enclave nodal de primera magnitud en la articulación regional y nacional, a sus reconocidos valores ambientales, culturales y paisajísticos, y a la presencia y centralidad de la capital provincial, centro regional de primer nivel.

La elaboración del Plan en este momento constituye una oportunidad para aprovechar estas potencialidades y orientar los procesos en marcha de manera que favorezca el desarrollo de la aglomeración urbana sin afectar a la conservación de los recursos naturales no renovables, a los ecosistemas valiosos y a la identidad territorial.

A estos efectos, los contenidos del Plan se concretan en un modelo de ordenación dirigido a la consecución de los objetivos generales previstos en el Decreto de formulación, que se desarrollaran de acuerdo con los siguientes objetivos específicos:

1. Salvaguardar y poner en valor los recursos territoriales de la aglomeración
2. Promover un desarrollo ordenado de los usos residenciales, y de las actividades económicas que reequilibre la excesiva centralización del sistema de asentamientos
3. Mejorar la funcionalidad del espacio productivo de la agricultura y su ordenación
4. Promover la creación de un espacio turístico diferenciado
5. Promover las infraestructuras para el desarrollo territorial sostenible
6. Reducir la incidencia de los riesgos naturales

OBJETIVO 1. Salvaguardar y poner en valor los recursos territoriales

Los atributos ligados a la riqueza biológica, geomorfológica y paisajística convergen en este territorio, dotándolo de gran valor. La aglomeración cuenta también con un rico patrimonio cultural, vestigio de la intensa ocupación del espacio desde épocas muy tempranas.

Estos valores desempeñan una función ecológica primordial, como garantes de la biodiversidad del ámbito, paisajística, al configurar la imagen identitaria de la aglomeración, y territorial, al dar soporte a actividades productivas de gran interés económico.

Uno de los objetivos del Plan será reconocer estos valores, apuntando las claves de su ordenación mediante la delimitación de aquellas unidades territoriales cuya integridad natural debe quedar garantizada, fomentando la conservación de corredores ecológicos que garanticen la coherencia y conectividad de los espacios naturales protegidos.

Pero el Plan también favorece la puesta en valor de estos activos naturales, incorporándolos como elementos clave en la articulación del ámbito, y en el desarrollo territorial de la comarca.

Por ello la estrategia del Plan de Ordenación del Territorio se establece en un doble sentido: de protección, por una parte, y de valorización, por otra, adoptando las medidas necesarias para que los recursos sean accesibles y puedan ser disfrutados por la población de la comarca.

En relación con el paisaje, el Plan establece las medidas necesarias para permitir acciones más respetuosas con las características de cada una de las unidades de este territorio, evitando intrusiones que dañen un paisaje muy naturalizado por sectores, al igual que medidas para el fomento del mismo

OBJETIVO 2. Promover un desarrollo ordenado de los usos residenciales, y de actividades económicas que reequilibre la excesiva centralización del sistema de asentamientos

El espacio construido de la aglomeración urbana, en sus condiciones actuales, constituye el soporte para el planteamiento de acciones estructurales que reconduzcan su evolución hacia el equilibrio. Si bien en las últimas décadas se ha producido un desarrollo urbanístico sin precedentes en nuestro país, las especiales cualidades del ámbito han impedido que esta circunstancia tenga efectos irreversibles en el paisaje y

el territorio de la aglomeración de Almería. Si a ello se le añade la coyuntura actual, protagonizada por una ralentización de los procesos de desarrollo urbanístico, puede concluirse que es un momento idóneo para la planificación territorial.

Por un lado, el Plan apuesta por condicionar, desde el respeto al medio y la razonabilidad en el uso de los recursos, los nuevos desarrollos urbanos independientemente del uso a que se destinen.

En la aglomeración se diferencian dos subámbitos funcionales y paisajísticos: el Bajo Andarax y Níjar. Asumiendo esta dualidad, y manteniendo la vocación de cada territorio, el Plan se plantea con el objetivo de mitigar los desajustes territoriales existentes, proponiendo acciones o condiciones para ello.

Se establecen en consecuencia actuaciones para reequilibrar la macrocefalia o dependencia global de la ciudad de Almería, promoviendo áreas de activación económica, que eviten la excesiva dependencia de la capital. En relación con los usos logísticos e industriales, el Plan establece también actuaciones para aprovechar las ventajas derivadas de la implantación progresiva de corredores ferroviarios de alta velocidad, así como reequilibrar la oferta de empleo de los espacios más periféricos de la aglomeración.

OBJETIVO 3. Mejorar la funcionalidad del espacio productivo de la agricultura y su ordenación

El modelo de producción agrícola de la aglomeración, liderado por el cultivo de invernadero, presenta buenas perspectivas de desarrollo en el ámbito, debido a la convergencia de factores clave como son la amplia superficie de terrenos libres y la disponibilidad de recursos hídricos procedentes de la desalación.

Sin embargo, el modelo practicado hasta la fecha viene generando una importante degradación del medio natural, y un perceptible deterioro de las condiciones de habitabilidad y del paisaje, rivalizando, además, con los otros usos que compiten por el territorio, en particular el turístico.

En consecuencia, el Plan, desde sus competencias, establece criterios para orientar la dinámica expansiva del invernadero, afrontando las estrategias necesarias para asegurar su implantación en aquellos suelos agrológicamente aptos para este uso, garantizar su desarrollo en

condiciones de calidad ambiental y establecer los requerimientos especiales de ordenación urbanística que requieren estos ámbitos agrícolas.

OBJETIVO 4- Promover la creación de un espacio turístico diferenciado

El espacio turístico de la aglomeración presenta, además de playas de calidad, un ámbito rural diferenciado e importantes recursos culturales. El producto turístico por excelencia está basado en la oferta de sol y playas de calidad, en un entorno excepcionalmente bello, virgen en muchos sectores, y casi único en el litoral peninsular.

Naturaleza y cultura se aúnan para componer, también, un escenario rural de interior accesible, bien conservado, y todavía poco masificado, que provee una oferta de turismo rural de interior, en torno a los conceptos de Paisaje Cultural y Parque Natural.

Los parámetros característicos del sector indican que los márgenes de capacidad de carga del ámbito permiten todavía una reorientación de su modelo turístico.

El Plan se hace eco de esta situación, sentando las bases para conservar las características de naturalidad y excepcionalidad del espacio turístico, promoviendo, a la vez, el desarrollo del sector hacia un modelo diferencial, atractivo y rentable. Ello significa, por un lado, ordenar el proceso de localización de los nuevos desarrollos turísticos, y por otro, orientar las actuaciones urbanísticas de alojamiento y equipamiento complementario que requiere el desarrollo de este sector productivo, limitando la ocupación de suelos por crecimientos urbanísticos ligados a la segunda residencia.

El turismo rural, de salud y belleza, náutico y el ecuestre apuntan como algunos de los subsectores emergentes, con gran potencialidad de desarrollo en el ámbito.

OBJETIVO 5. Potenciar las infraestructuras para el desarrollo territorial sostenible

El modelo de la aglomeración viene determinado por la mejora de la articulación que las grandes infraestructuras de comunicación proporcionan con el resto del territorio regional y nacional, principalmente las nuevas inversiones en ferrocarril de alta velocidad, que coloca a Almería como enclave nodal y logístico de primera magnitud.

La articulación interior de la red viaria, en razón del modelo de localización de actividades elegido, es una cuestión ineludible por la progresiva evolución hacia un modelo metropolitano. Es un objetivo del Plan establecer el esquema que dote de accesibilidad a las distintas partes del territorio, previendo un acceso equilibrado a las dotaciones de carácter supramunicipal.

Por ello, en paralelo a las medidas de mejora de la red viaria, se plantean actuaciones para la promoción del transporte público y otros modos no motorizados, de tal forma que el incremento esperado de la movilidad no se traduzca en la congestión de la red.

En relación con las infraestructuras de abastecimiento y depuración se contribuye a las oportunidades de desarrollo territorial, mediante la mejora de las infraestructuras para abastecimiento urbano y la dotación de sistemas de depuración que permitan la reutilización de los vertidos de los núcleos de población. El plan prioriza el refuerzo de la interconexión hidráulica de los municipios del Bajo Andarax para asegurar la garantía de suministro a los núcleos, así como la agrupación, depuración y reutilización de todos los vertidos de las localidades de esta comarca.

Respecto a las infraestructuras energéticas y de telecomunicación, el Plan establece las determinaciones básicas para su ordenación y localización, con el fin de garantizar la cobertura de servicios a la población, mejorar la calidad de las redes e instalaciones y fomentar el uso compartido, siempre que sea viable y se minimice su impacto paisajístico.

OBJETIVO 6. Reducir la incidencia de los riesgos naturales

Los riesgos de inundación por avenidas y crecidas son relevantes en algunos sectores del ámbito, en los que el incremento de su incidencia es consecuencia de las acciones no respetuosas o desconocedoras de los efectos de actuaciones en el medio, que no evalúan su incidencia en situaciones excepcionales o poco habituales como fuertes lluvias o grandes temporales.

Los suelos del ámbito, desde una óptica de su fragilidad general por su localización dentro de una Zona Árida, se convierten en un recurso parcialmente marginal y limitado, cuya supervivencia depende de un equilibrio entre el mantenimiento de su productividad, en aquellas zonas de alto rendimiento, y su conservación y restauración en las zonas más vulnerables.

El Plan establece las medidas necesarias y los criterios de buenas prácticas que permitan reducir o eliminar los riesgos y excluir las actuaciones urbanizadoras e infraestructurales en las áreas sujetas a riesgos naturales.

B BASES Y ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN

La aglomeración urbana de Almería es un territorio en el que se está produciendo una transformación, cuyas características esenciales son las siguientes:

1. La mejora de la articulación con el exterior. El desarrollo de las infraestructuras viarias ha contribuido a la expansión de los fenómenos metropolitanos, especialmente perceptibles en el incremento de la segunda residencia, los servicios al transporte, las actividades económicas y la movilidad.
2. La consolidación del núcleo urbano de Almería como elemento aglutinador de la actividad y los servicios.
3. La extensión de la segunda residencia, consecuencia de la valorización de los recursos territoriales existentes, de la estructura patrimonial del suelo y de la demanda latente.
4. El desarrollo y diversificación del turismo, que cobra en los últimos años una mayor importancia, incrementándose los alojamientos y equipamientos turísticos.
5. El aumento de la superficie invernada, favorecido por la reconversión de este cultivo en el vecino Campo de Dalías, la disponibilidad de terrenos y, desde época muy reciente, la llegada de agua desalada.

Como consecuencia de estas transformaciones, es necesario establecer un modelo de ordenación territorial que resuelva los conflictos de usos que tienen lugar en este ámbito, y definir las reglas básicas que permitan el desarrollo ordenado de nuevas actividades en el territorio, corrigiendo las disfunciones y desequilibrios existentes.

Esta acción de promoción del territorio supone reforzar los valores y proteger los recursos territoriales que son, a la postre, los factores en los que se basa la dinámica de desarrollo de la aglomeración y el sustento básico de su evolución futura.

Las **bases** sobre las que se establece el Plan son las siguientes:

1. En relación con los recursos territoriales

- La protección de los recursos territoriales -paisajísticos, naturalísticos, ambientales y culturales- mediante la delimitación de los ámbitos de mayor valor territorial, la regulación de los usos, y las acciones positivas para su valorización y uso público, y su contribución al desarrollo turístico.
- La configuración de una red comarcal de espacios libres para el uso recreativo y disfrute de la naturaleza.

2. En relación con la articulación territorial interna y con el exterior del ámbito y la movilidad

- La articulación interna del ámbito mediante la mejora y creación de nuevas carreteras.
- La creación y acondicionamiento de infraestructuras para el impulso del transporte público de viajeros en las áreas más densamente pobladas y a lo largo de los corredores que presentan mayor demanda.
- La integración de los nuevos corredores de alta velocidad en el territorio urbano y suburbano.
- La diversificación de los accesos a la ciudad de Almería, con la doble finalidad de mejorar la conectividad interna, derivando los tráfico y el incremento de la accesibilidad externa.
- La puesta en valor de los ejes viarios que atraviesan paisajes de calidad excepcional.

3. En relación con el equilibrio territorial

- La promoción de centralidades intermedias y especializadas, alternativas a la macrocefalia de la capital, con el fin de mitigar la excesiva dependencia de la misma.
- El impulso al desarrollo de las actividades productivas industriales, logísticas y comerciales, mediante la implantación de áreas de oportunidad de interés supramunicipal y su localización de forma

desconcentrada, a fin de propiciar un desarrollo territorial más equilibrado.

4. En relación con el sistema de asentamientos

- La propuesta de actuaciones estructurantes en materia de viario y espacios libres, para la organización y recualificación de la conurbación de Almería.
- El impulso a la localización de nuevos espacios residenciales de interés supramunicipal y su localización de forma desconcentrada y desarrollo ejemplar, a fin de propiciar una distribución territorial más equilibrada.
- El desarrollo del sistema de asentamientos evitando la formación de nuevos núcleos de población.
- El mantenimiento de la identidad de los núcleos de población mediante la adaptación de los nuevos desarrollos urbanos al soporte territorial y la adopción de criterios que garanticen sus actuales características morfológicas.

5. En relación con el desarrollo turístico

- La consecución de un espacio turístico diferenciado en el litoral mediterráneo, a través de la regulación del crecimiento urbanístico de los núcleos del litoral y la identificación de las áreas y las formas de crecimiento turístico más oportunas para el mismo.
- La potenciación del turismo de interior favoreciendo la implantación de áreas e instalaciones turísticas y el desarrollo de las actividades recreativas y de ocio.

6. En relación con las actividades agrarias

- La determinación de los condicionantes de integración en el medio físico natural de los invernaderos, así como delimitación de los suelos no aptos para acoger tales usos.
- El fomento y mantenimiento de los suelos agrícolas tradicionales de vega de regadío.

7. En relación con los riesgos naturales y la sostenibilidad de las actuaciones urbanísticas

- El establecimiento de determinaciones de ordenación que minimicen las situaciones de riesgos naturales y tecnológicos.
- La determinación de criterios de sostenibilidad para la inserción ambiental de las actuaciones de interés territorial.
- El desarrollo de los núcleos de población mediante la adaptación al soporte territorial y la adopción de criterios que garanticen disposiciones y arquitecturas sostenibles.

8. En relación con las infraestructuras del ciclo del agua, energéticas y de telecomunicación

- La gestión integral del ciclo del agua en el Bajo Andarax para garantizar los suministros, mejorar su calidad y conseguir la depuración integral de los vertidos y su reutilización.
- El establecimiento de los criterios de implantación de las instalaciones de energía y telecomunicación para la cobertura de servicios y protección del paisaje y el fomento del uso compartido cuando ello sea técnicamente viable.

C DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

De acuerdo con los objetivos del Plan y las estrategias planteadas se establece la siguiente ordenación territorial del ámbito de la aglomeración urbana de Almería:

1 LA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS RECURSOS TERRITORIALES

Los elementos naturales básicos de la aglomeración están definidos por el Parque Natural de Cabo de Gata- Níjar, uno de los espacios andaluces de mayor valor ambiental, y el río Andarax, que atraviesa de norte a sur el sector occidental del ámbito. También destacan los espacios forestales de las sierra de Gádor y Alhamilla (parte de ellos declarados Paraje Natural), y los paisajes de *badlands* del Desierto de Tabernas, algunos de ellos incluidos dentro del Paraje Natural del mismo nombre. Su litoral se encuentra entre los más hermosos y mejor conservados de las costas andaluza y española, y en gran parte protegido por su inclusión en el Parque Natural de Cabo de Gata -Níjar. También acoge el Paraje Natural de Alborán.

Esta riqueza biológica, geomorfológica, y paisajística delimita un conjunto de unidades territoriales de interés, señas también de la identidad de la comarca. Finalmente, el patrimonio cultural, basado en el propio carácter monumental de la ciudad de Almería y en otros elementos de naturaleza arqueológica, arquitectónica y etnológica, constituye un activo territorial de primer orden.

Sin embargo, este territorio se encuentra sometido a tensiones progresivas inducidas por las crecientes necesidades de suelo para invernaderos, usos residenciales, o soporte de grandes infraestructuras.

La llegada del agua desalada a la provincia de Almería, las perspectivas de crecimiento de la capital hacia el este, o el proyecto urbanístico del Toyo, entre otros, han inducido una dinámica de nuevos cambios de usos en los espacios próximos, tendentes a la sustitución de los invernaderos por nuevas zonas de expansión urbana; estas tendencias provocan, a su vez, la búsqueda de nuevos emplazamientos para invernaderos en suelos forestales, cuya vocación agrícola no es siempre la más satisfactoria.

El perfil ecológico de la aglomeración justifica la delimitación de ámbitos de valor territorial, objetivamente reconocidos, cuya integridad natural deberá quedar garantizada, privándolos de transformaciones no deseadas. En muchos casos, estos ámbitos coinciden, además, con los iconos identitarios de la imagen de la aglomeración; desempeñan, también, una relevante función como soporte potencial de una red de espacios libres comarcal que vertebré el territorio, con fines recreativos, ecológicos y culturales.

Como estrategia general, el Plan se apoyará en la valoración y protección del patrimonio territorial (natural, ambiental, paisajístico y cultural) mediante medidas que permitan su conservación y contribuyan a su puesta en valor y uso, fortaleciendo su papel en la identidad territorial y en el desarrollo socioeconómico, siempre de conformidad con las determinaciones derivadas de la legislación y planificación sectorial.

La conservación del paisaje

El Plan fomenta expresamente el paisaje como seña de identidad de la aglomeración, promoviendo todas aquellas actuaciones orientadas a su conservación. La protección de este recurso se aborda desde una doble perspectiva; por un lado, se protegen las grandes unidades territoriales, que singularizan la fisonomía del ámbito, preservándolas de procesos transformadores que puedan alterar su fisonomía, y por otro, se establecen las determinaciones sectoriales que garantizan la inserción paisajística de las actuaciones urbanísticas en el territorio, con el fin de evitar el proceso de uniformidad y banalización del paisaje y contribuir a mantener su diversidad y/o a mejorar sus condiciones.

También se reconocen algunos emplazamientos estratégicos para la ubicación de miradores que aproximen al espectador a la riqueza paisajística del territorio, formando parte de una red autonómica de miradores de Andalucía.

Las zonas de protección territorial

Desde el Plan se propone la delimitación de zonas de protección territorial consideradas como aquellos espacios identificativos de la imagen de la aglomeración y que merece la pena preservar en aras de un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio. Estas zonas por sus valores paisajísticos, geológicos, socioculturales o de pervivencia de formas de uso u ocupación tradicionales, completan la protección ambiental establecida por la legislación sectorial.

Se trata de unidades territoriales homogéneas desde el punto de vista de la protección, por configurar espacios que desempeñan funciones ambientales y territoriales de primer orden en el contexto de la aglomeración. Su preservación garantiza la consolidación de un sistema global paisajístico y medio ambiental coherente.

Como tales se identifican en el ámbito las unidades de protección territorial de la Sierra de Gádor, Vertientes de Sierra Alhamilla- Subdesiertos, Serrata de Níjar y Campillo de Gata.

Los relieves de la Sierra de Gádor presentan valores geomorfológicos y ecológicos relevantes, ejerciendo funciones paisajísticas identitarias de primer orden en la escenografía de la aglomeración.

Las vertientes de Sierra Alhamilla, además de cumplir funciones de relevante interés ambiental -protectora en relación con los fenómenos erosivos de esta vertiente y ecológica por albergar especies de alto valor ecológico- presentan un interés territorial definitorio al completar la unidad global de suelo protegido de la sierra de Alhamilla, con la que colindan, actuando, además, como primer plano del escenario paisajístico de esta unidad, lindante con la autovía del Mediterráneo y en el que cualquier actuación desvirtúa la calidad del telón de fondo del macizo.

La Serrata de Níjar y el Campillo de Gata se corresponden con ámbitos que contienen elementos ecológicos de valor objetivamente reconocido, bien sea por tratarse de hábitats prioritarios de acuerdo a la Directiva Europea de Hábitats, o bien sea por estar considerados terrenos forestales de valor singular con arreglo a los criterios de la Consejería de Medio Ambiente (Planes de Ordenación de los Recursos Naturales de carácter especial de los terrenos forestales de los términos municipales de Almería). A ello se añade su encuadre fisiográfico y paisajístico y su situación relativa, respecto a su entorno, colindantes con el Parque Natural de Cabo de Gata.

Los terrenos del Campillo de Gata, además, pertenecen, parcialmente, a la cuenca vertiente de las salinas de Cabo de Gata, zona de Reserva del Parque Natural, catalogada dentro del Inventario de Zonas Húmedas RAMSAR, y Reserva de la Biosfera.

El criterio general de ordenación en estos ámbitos será el de preservarlos de aquellas actuaciones que puedan modificar significativamente sus condiciones naturales, conduciendo a la banalización de sus atributos paisajísticos y la pérdida de sus funciones ambientales y territoriales.

La puesta en valor del patrimonio cultural

El patrimonio cultural documentado en la aglomeración es muy abundante y de gran interés, como exponente de primer orden de la intensa ocupación territorial del espacio desde épocas muy tempranas; han sido inventariados un total de 246 elementos protegidos (categoría BIC y Catálogo General del PHA), y un gran número de elementos, que si bien no están sujetos a protección, gozan de un interés cultural relevante.

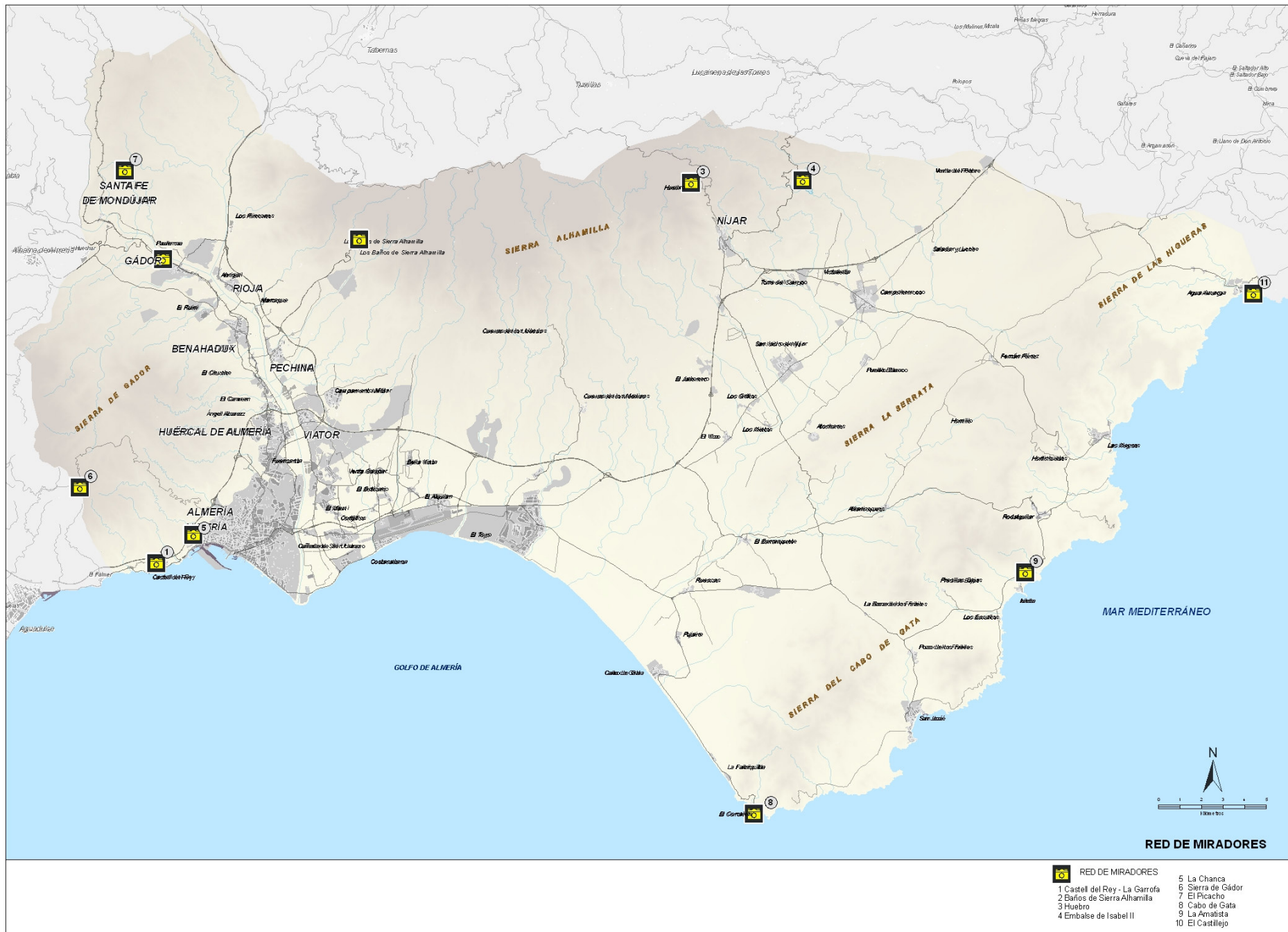
Además destacan un total de 40 geo-recursos culturales, incluidos dentro del Inventario de Geo-recursos Culturales de Andalucía realizado por la Consejería de Medio Ambiente que dan fe de la riqueza del patrimonio geológico de esta región.

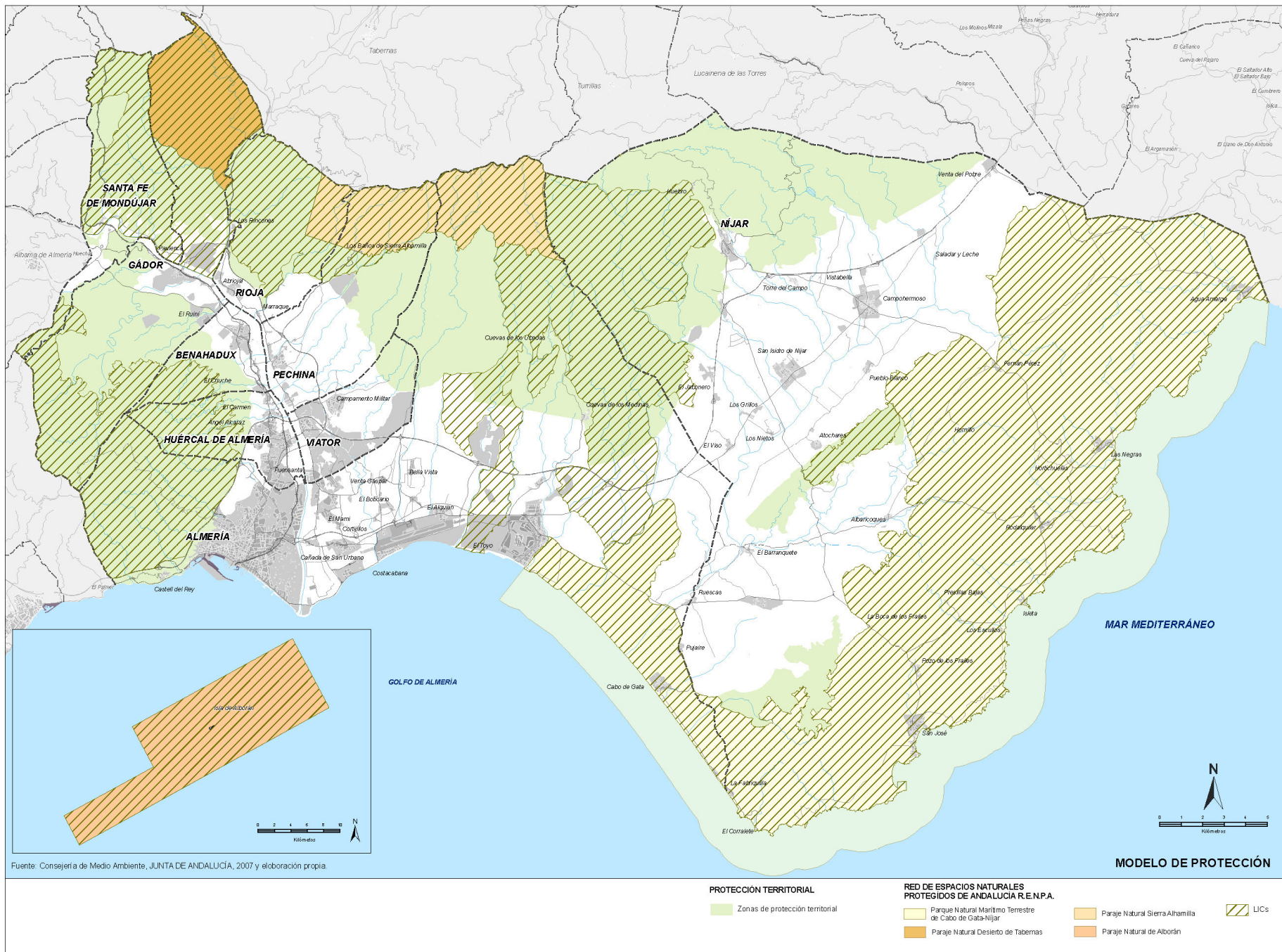
En relación con los recursos culturales, el Plan persigue reforzar la función territorial de los elementos de interés histórico, cultural y etnológico de la aglomeración, favoreciendo su valorización y protección mediante su integración en la estructura territorial del ámbito, a través del uso adecuado de los mismos, conforme a su propia naturaleza.

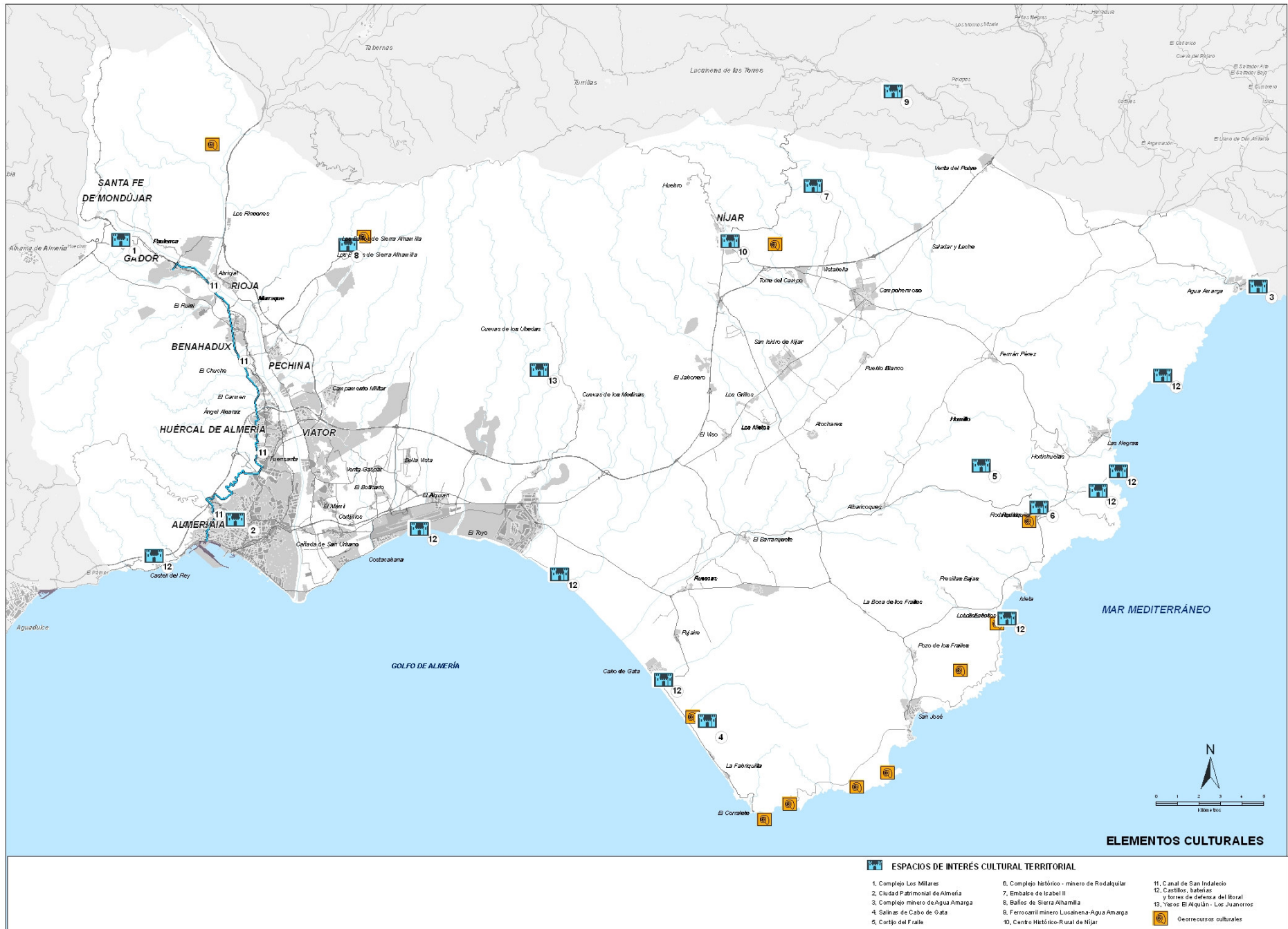
En este sentido, la protección y valoración de este rico patrimonio se aborda desde la óptica de su conservación activa, destacando del total inventariado, aquéllos elementos que gozan de un interés comarcal por ser claramente expresivos de la identidad del ámbito y capaces de estructurar una red patrimonial territorialmente coherente, cuya puesta en valor se promueve en conexión con la Red Verde del sistema de espacios libres de la aglomeración.

El Plan reconoce también la ciudad patrimonial de Almería, la villa de Níjar y los asentamientos urbanos del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, como ámbitos urbanos de interés territorial, apuntando algunas recomendaciones para su protección; también recomienda la incorporación del territorio minero de Cabo de Gata, y sus asentamientos mineros, en particular el núcleo de Rodalquilar, a la Red de ciudades y territorios mineros de Andalucía.

Para divulgar y aproximar el conocimiento del patrimonio cultural de la Comarca del Campo de Níjar, el Plan propone la instalación de un Museo en la localidad de San Isidro.







La configuración de un sistema comarcal de espacios libres verdes

Los recursos naturales del ámbito pueden jugar un papel indiscutible en la conformación de un sistema de espacios libres de carácter metropolitano, que pueda, de una parte, reforzar la definición de la identidad cultural de la aglomeración, y de otra, ser utilizada para el disfrute y recreo de la población.

El Plan establece las reservas futuras de espacios libres verdes, conforme a un modelo que se constituya a lo largo del tiempo en el esqueleto verde de la aglomeración, sin menoscabo de que dentro de él quepan tantas tipologías de parque, como situaciones particulares en el territorio. También fija las bases sobre la adecuación de los diseños de estos espacios a las condiciones ambientales propias de cada zona.

Para ello se ha realizado una puesta en valor de las unidades geográficas de la aglomeración, entendidas éstas como las áreas y elementos que integran la memoria histórica del territorio: el litoral con sus playas y arenales de la bahía de Almería, el ecosistema agrario de la Vega del Andarax, la cornisa de Sierra de Gádor que se funde con las poblaciones ribereñas de la margen derecha del río, y los paisajes forestales de Sierra Alhamilla.

Estos elementos se organizan estructurando el sistema de espacios libres verdes de uso público en las siguientes unidades: el corredor litoral, el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre, los espacios de uso público de la Vega del Andarax, la red de parques, y la Red Verde. También forma parte del sistema de espacios libres, las zonas de uso público de los Espacios Naturales Protegidos establecidas por sus correspondientes instrumentos de planificación.

Siguiendo este esquema, el Plan plantea la ordenación de la franja costera, delimitando un corredor litoral en el que se determinan los usos permitidos y prohibidos. Este corredor litoral incluye los terrenos de dominio público marítimo terrestre y las zonas de servidumbre de protección, establecidos en la legislación de Costas, formando también, parte del mismo, los suelos colindantes al dominio público marítimo terrestre clasificados a la entrada en vigor de este Plan como no urbanizables o urbanizables no sectorizados sin instrumento de desarrollo aprobado, en una franja de, al menos, 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.

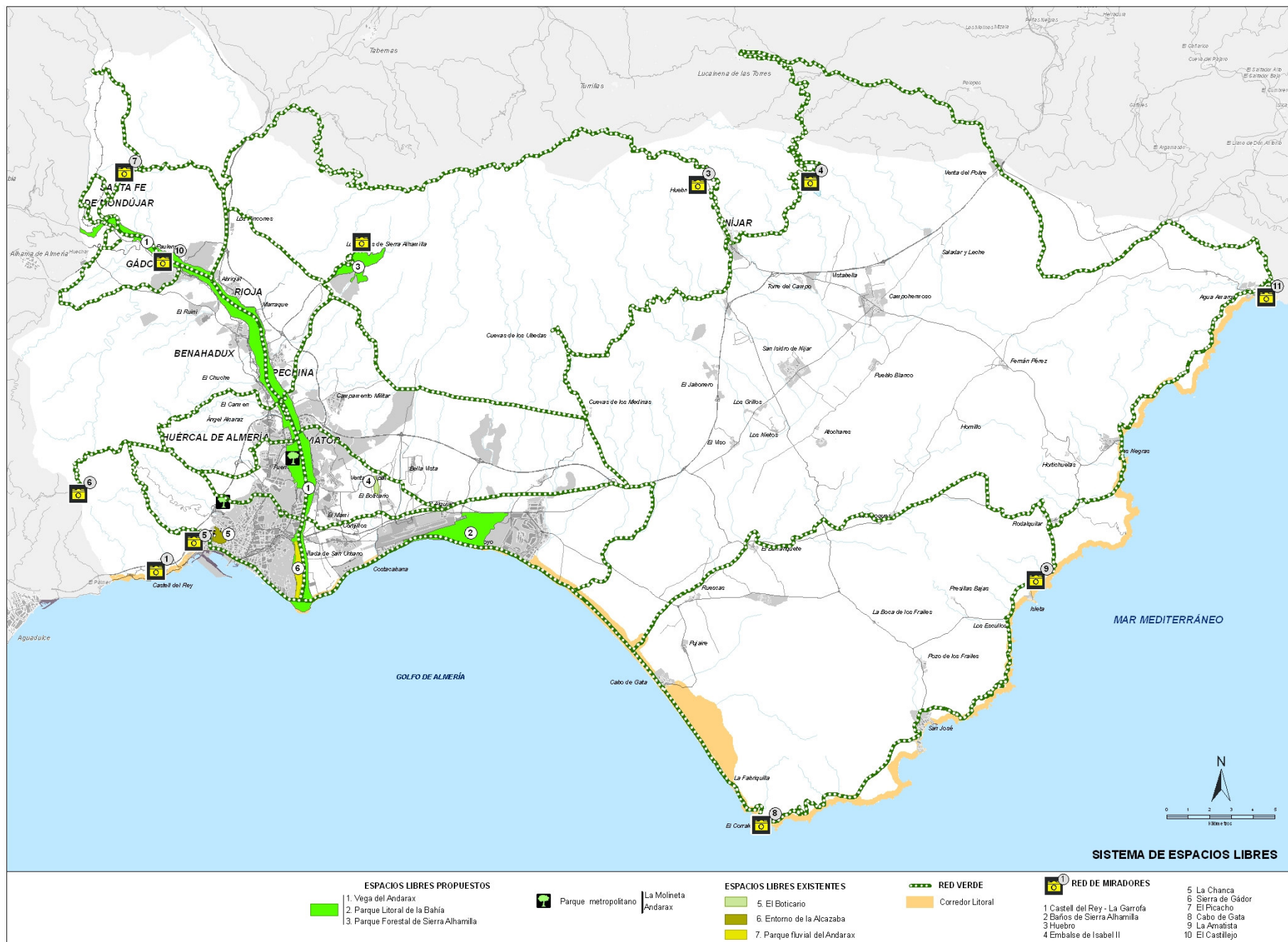
En relación con las playas, atendiendo a su localización y grado de naturalidad, el Plan las clasifica en urbanas y naturales, estableciendo para cada una de ellas las correspondientes determinaciones.

Finalmente, en los arenales de la Bahía de Almería, en torno al desarrollo urbanístico del Toyo, el Plan identifica un ámbito para reservar un espacio metropolitano de uso recreativo ligado a los valores naturales de este tramo litoral. Ideado como una zona verde orientada a usos extensivos de ocio y disfrute del litoral, se pretende recrear los hábitats costeros asociados a las dunas muertas del Complejo Litoral de la Bahía de Almería, de gran valor ecológico, mediante intervenciones de revegetación y adecuaciones blandas de uso público.

El sistema se conecta hacia poniente con la Vega del Andarax a través de una red verde litoral que irá acompañada de infraestructuras de conexión blanda, apoyando la accesibilidad por modos alternativos no contaminantes. Hacia levante, esta línea verde se prolonga a lo largo del paseo marítimo del Toyo, desde donde entronca con el Parque Natural de Cabo de Gata.

El conjunto de ramblas que drenan la llanuras de Almería y del Campo de Níjar constituyen elementos de relieve de gran interés, tanto desde el punto de vista funcional como territorial; además, pueden asumir diversas funciones territoriales, como la de esponjar zonas con gran intensidad de uso -los Llanos del Alquíán, Campo de Níjar-, actuando a modo de corredores verdes, describiendo itinerarios paisajísticos y recreativos, o conectando diferentes zonas entre sí y con el medio urbano litoral. En general, todos estos cauces se encuentran afectados, directa o indirectamente por la actividad agrícola -ocupación por invernaderos, vertido de residuos, etc...-, pero algunos de ellos conservan todavía restos de vegetación alto valor ecológico.

Desde el Plan, se plantea la recuperación del dominio público hidráulico y las zonas de servidumbre de los ríos y ramblas más significativos que drenan la aglomeración, para la delimitación de potenciales corredores fluviales, acondicionados para un uso blando recreativo: río Andarax, rambla del Charco, rambla Honda, rambla del Alquíán y rambla del Hornillo-Morales.



El río Andarax constituye un eje fluvial con una relevante función territorial de contenido cultural, ambiental y paisajístico, presentando, también, una interesante posición en relación con los núcleos del Bajo Andarax, a los que acoge en su vega. Ésta atesora todavía parte del legado cultural donado por los sucesivos pobladores, si bien es cierto, que su integridad se ha visto seriamente dañada por la aparición de los invernaderos, en particular en el tramo del delta.

Estas funciones deben potenciarse estableciendo en él usos públicos ligados a la naturaleza de este espacio fluvial, agrícola -tradicional, tratando de recuperar los usos tradicionales. Para ello, el Plan delimita un gran espacio libre en torno a este eje fluvial, sobre el que propone la redacción de un Plan Especial, a partir del cual se determinen los sectores que deben ser reservados para el ocio y recreo de la población, así como las actuaciones de recuperación, restauración e integración ambiental y social del espacio. Entre los cometidos del Plan Especial figura, también, la delimitación de un ámbito que constituya el Parque Metropolitano del Andarax, y cuya localización se recoge, de forma cautelara, en la cartografía del Plan.

En el contacto de la Sierra de Gádor con el núcleo de Almería se propone crear un espacio de ocio y recreo, adaptado a la fisonomía del soporte territorial, que englobe las estructuras paisajísticas relevantes de la Molineta y posibilite el enlace con los espacios libres previstos por el planeamiento vigente de Almería de la Alcazaba, la Joya y San Cristóbal.

En el interior del ámbito, los valores ambientales que contienen los Baños de Sierra Alhamilla, de objetivo interés ecológico y paisajístico, justifican la delimitación de un parque que albergue usos de ocio y disfrute de la población ligados a su naturaleza forestal, al tiempo que favorece la conservación y divulgación del valioso paisaje vegetal y geológico que encierra este singular enclave.

Otro elemento importante en el sistema de espacios libres, como nexo de unión entre ellos, lo conforman las vías pecuarias, los caminos rurales, y las ramblas, espacios lineales de dominio público e interés territorial que pueden asumir funciones recreativas, como elementos de conexión entre zonas verdes y áreas naturales. El Plan identifica en su ámbito aquellos elementos de esta trama lineal, de mayor interés recreativo y funcional, proponiendo una Red Verde continua de itinerarios reservados a desplazamientos no motorizados, y eventualmente ecuestres, de elevado valor natural y cultural, que conecta los ámbitos de mayor valor natural de la

aglomeración entre sí y con algunos núcleos de población significativos. La red se apoya sobre elementos patrimoniales de primer orden, en particular las vías pecuarias, utilizando también el antiguo trazado minero del ferrocarril de Lucainena- Agua Amarga, el de Sierra Alhamilla a Almería, algunos caminos rurales, y ramblas. A modo de estaciones, se incorporan a la misma, los elementos culturales de mayor interés reconocidos por el Plan.

En relación con las Vías Pecuarias, desde el Plan se pone de relieve el interés de estos elementos para actuar como ejes de articulación y acceso de la Red Verde de la aglomeración, planteándose como estrategia de conservación activa, el deslinde y clasificación, con carácter prioritario, de aquellas vías que han mostrado su funcionalidad para formar parte de dicha red. También se persigue facilitar su continuidad de estas vías a ambos lados de las infraestructuras viarias, en particular la Autovía A-7.

2 LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL EXTERNA E INTERNA DE LA AGLOMERACIÓN

La articulación externa del ámbito

La red de carreteras del ámbito presenta una configuración sensiblemente radial con centro en el municipio de Almería. La presencia de dos autovías (la A-7 y la A-92) que recorren el territorio de norte a sur y de este a oeste, permite que todas las cabeceras de los ocho municipios se encuentren a una distancia inferior a los 5 Kilómetros de una vía de alta capacidad. Ante esta circunstancia y en términos generales, existe una buena accesibilidad hacia el exterior proporcionada por la red estructurante, que permite la conexión con toda la costa mediterránea a través de la A-7 y con el resto de Andalucía y el centro peninsular a través de la A-92.

Por otra parte, la aglomeración se encuentra en un proceso de mejora de sus comunicaciones viarias que tienen por objeto promover la accesibilidad del ámbito con el exterior, a través del proyecto de los nuevos accesos a Almería y al Puerto, y la ampliación de capacidad del eje N-344 en prolongación de la autovía AL-12 hasta enlazar con la A-7.

Desde el Plan se plantea la ejecución de un nuevo eje Norte-Sur, desde el enlace de la A-7 con la A-92 en Viator hasta La Cañada de San Urbano, con el fin de mejorar la accesibilidad externa de la Vega de Allá y los principales equipamientos situados en ella, tales como la Universidad o el Aeropuerto.

La mejora generalizada de la red de articulación interna que propone el Plan, descrita a continuación, provocará de forma inmediata un incremento de la accesibilidad externa ya que una gran parte del viario que se plantea cumplirá esta misión. Tal es el caso de la conexión oeste de Gádor y la mejora de la AL-3412 que favorecen la conexión entre la Alpujarra y la A-92, y en general las actuaciones de conexión transversal a lo largo de la Vega del Andarax. La mejora de las carreteras de Níjar conectadas directamente con los enlaces de la A-7 sumará a sus ventajas para la articulación interna, la capacidad de agilizar los accesos a dicha autovía.

No obstante, hay que señalar las dificultades de acceso a la red estructurante desde los núcleos de población descolgados de la misma, resuelto a través de las carreteras pertenecientes a la red complementaria, donde se aloja una población minoritaria respecto del total.

En relación con la infraestructura ferroviaria actual, la accesibilidad proporcionada por la única línea de ferrocarril existente es muy deficiente, y

casi inexistente como modo de accesibilidad interior. Las actuaciones previstas y en ejecución por el Ministerio de Fomento en materia de alta velocidad ferroviaria, abren la posibilidad de convertir a Almería en un importante nodo logístico y de comunicaciones.

La línea de altas prestaciones entre Murcia y Almería se encuentra ya en construcción y plantea la integración mediante soterramiento del acceso a Almería, circunstancia que abre la posibilidad de rescatar una gran superficie de suelos para uso público y recalificar el paisaje urbano creando una nueva centralidad.

La entrada en Almería del ferrocarril no debe sin embargo convertirse en un fondo de saco, siendo conveniente asegurar la continuidad entre unas líneas y otras; la llegada al puerto de Almería del ferrocarril debe servir de impulso para la intermodalidad en el transporte de mercancías.

El Plan contempla en este corredor ferroviario la localización de una estación/apadero en Níjar y su adecuada conexión, así como la construcción de un bypass ferroviario de enlace directo con la futura línea a Granada.

La línea Granada-Almería (Red Transeuropea de Transporte, actualmente en estudio), deberá terminar con el efecto barrera que ocasiona en los núcleos urbanos de Huércal de Almería, Benahadux y Gádor, cuestión que se propone desde este Plan, ya que constituye un auténtico condicionante para el desarrollo urbano, además de una considerable disminución de la habitabilidad de sus núcleos.

La puesta en marcha del corredor Almería-Granada representa una oportunidad para generar un servicio de cercanías a lo largo de la vega del Andarax en el escenario de incremento de los espacios destinados al empleo y uso residencial que plantea el Plan. En la actualidad, no se han determinado todavía las características técnicas de este corredor, ni su configuración como trazado superpuesto al actual o sobre trazado alternativo. En cualquiera de los casos, la eliminación de barreras y el aprovechamiento del corredor como enlace de cercanías para el Bajo Andarax, son propuestas que recoge el presente Plan.

La línea Málaga-Nerja-Motril-Almería prevista en la planificación sectorial no tiene, todavía, trazado alguno definido.

El Aeropuerto de Almería está dotado de capacidad para hacer frente a los tráficos actuales de pasajeros, mercancías y aeronaves y de acuerdo con su Plan Director podrá, en caso de desarrollarse en todas sus posibilidades,

soportar más del doble del tráfico actual. Por ello, y ante la inexistencia de otras circunstancias de carácter coyuntural o estratégico, el Plan opta por la no intervención, más allá de las previsiones planteadas por el propio aeropuerto.

Por otra parte, la huella de ruido de 60 dB deberá tenerse en cuenta en la planificación de los terrenos colindantes.

La articulación interna

Las relaciones interiores en el seno de la aglomeración se resuelven actualmente a través de carreteras convencionales de dos carriles de titularidades diversas.

La disposición lineal de la mancha urbana que se dibuja en la comarca del Bajo Andarax facilita, desde un punto de vista topológico, las relaciones interiores entre sus distintos núcleos de población; una buena parte de éstos se encuentran alineados con Almería según el eje que conforman la N-340a y la A-92. Sin embargo, la configuración actual de la red interior de carreteras no es la adecuada, desde el punto de vista funcional. Esta circunstancia provoca que las distancias se agranden, lo que unido a la dependencia hacia Almería coloca en desventaja a los más alejados de la capital. Realmente, la N-340a se convierte, en su tramo de penetración a Almería, (Carretera de Ronda) en un embudo que registra un tráfico superior a los 32.000 vehículos/día, cifra muy próxima al límite de capacidad de esta vía que cuenta con un solo carril por sentido. A ello hay que sumar el efecto barrera y la peligrosidad creciente de las travesías de los municipios atravesados: Huércal de Almería, Benahadux y Rioja.

El modelo de desarrollo urbano por el que opta el presente Plan, impulsa la distribución lineal de actividades residenciales y económicas a lo largo del corredor, esto es, una oferta de empleo vinculado al lugar de residencia, lo que conllevará un efecto esperable de reducción, o al menos de no incremento, de la dependencia de Almería.

Por otro lado, hay que señalar otra importante deficiencia de la red viaria: la falta de permeabilidad transversal entre los municipios situados a una y otra margen del Río Andarax. Ésta surge como consecuencia de la presencia de dos barreras físicas como son el ferrocarril y el propio río, y redundando en una total ausencia de dinámicas de intercambio entre localidades que apenas distan 3 Km entre sí. El fomento de la integración entre los distintos municipios que conforman la comarca del Bajo Andarax pasa

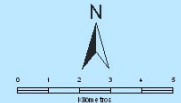
necesariamente por la mejora de la permeabilidad transversal, para lo que se hace precisa la construcción o acondicionamiento de viales que comuniquen ambas márgenes.

Las infraestructuras de transporte no sólo están concebidas para proporcionar accesibilidad al territorio sino que además cumplen la función de estructurarlo. Hacer uso de esta capacidad es especialmente delicado a la hora de anticiparse al desarrollo urbano.

La consolidación del proceso de conurbación y la implantación de nuevos usos en las dos márgenes del Río Andarax, requieren actuar sobre la red viaria que articula de norte a sur la vega de este río. Con ello se promoverá la aparición de centralidades secundarias alternativas a la capital, a la vez que se mejorará la accesibilidad a los servicios supramunicipales y áreas de empleo, fomentando la complementariedad de los equipamientos.

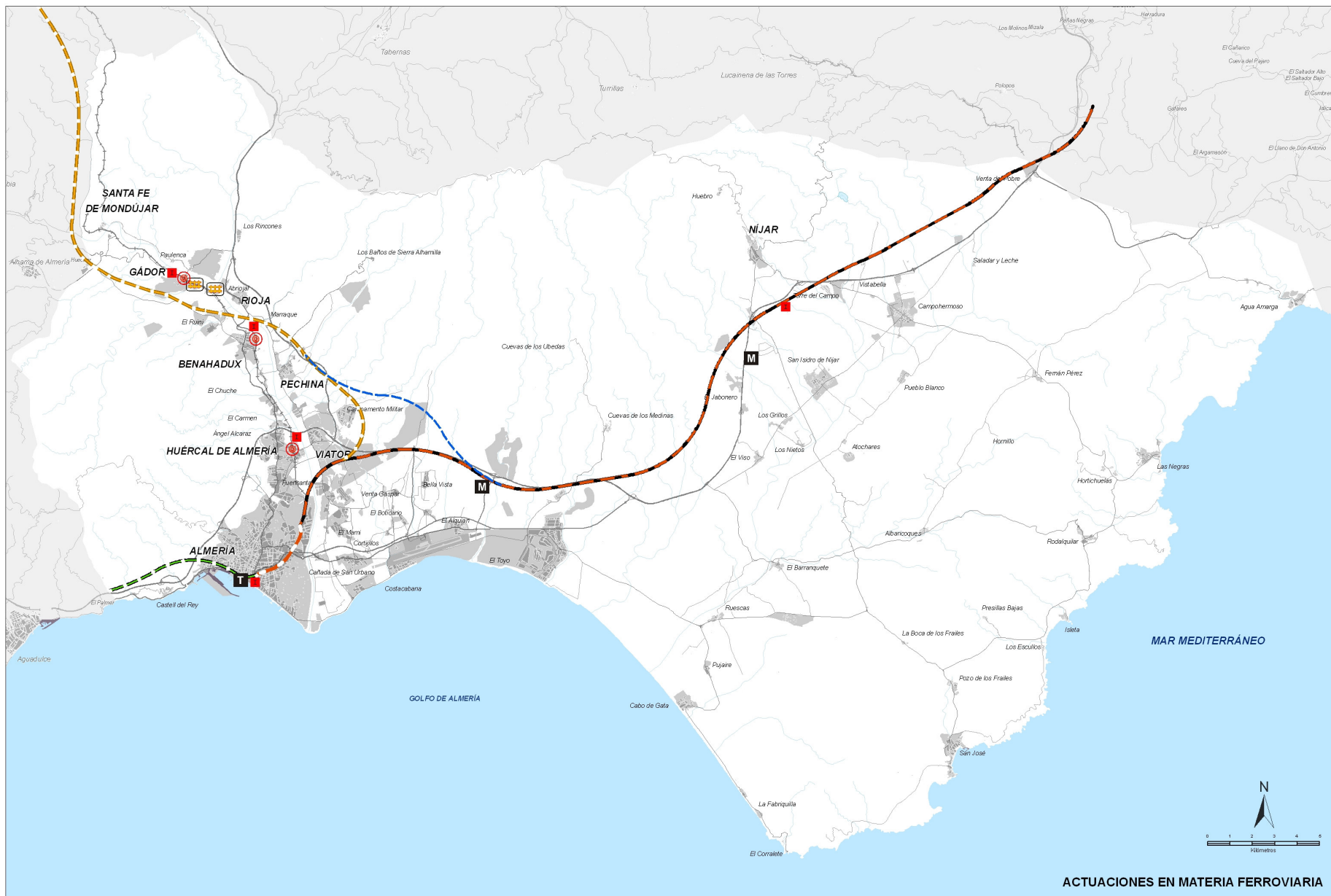
El Plan plantea que dicha red debe estar compuesta, en primer lugar, por un doble corredor paralelo al cauce del río y a cada lado del mismo que acote a ambos lados el límite de la edificación. En segundo lugar, debe estar dotado de vías transversales que crucen el río y comuniquen los desarrollos urbanos de ambas márgenes y éstos con la Universidad, el Aeropuerto y el resto de focos de atracción de viajes situados al este de Almería. El borde litoral también debe ser objeto de articulación a través de vías blandas de carácter paisajístico, deportivo y turístico.

En el área del Campo de Níjar, cuyo paisaje se encuentra profundamente vinculado al cultivo de invernadero, las necesidades en materia de articulación interior vendrán determinadas principalmente por la puesta en carga de las áreas para nuevos usos logísticos e industriales municipales y metropolitanos y las áreas de concentración de usos turísticos. En este último caso, las actuaciones de mejora de capacidad llevarán aparejadas intervenciones para su recualificación paisajística.



ACTUACIONES EN LA RED VIARIA

RED VIARIA Actuaciones previstas 1) Nuevo Acceso a Almería 4) Ampliación de capacidad de la N-344 2) Remodelación tramo urbano de la N-340a 5) Ampliación tercer carril A7 3) Acceso al Puerto de Almería 6) Conexión transversal Pechina-Benahadux		Actuaciones propuestas por el POT ●●●● Mejora/actuación de capacidad I N-340a IV AL-3111 II AL-3117 V AL-3112 III N-344 VI AL-3108		VII AL-3106 VIII N-347 IX N-349 X AL-3412 XI Santa Fe de Mondújar - Paulenca		— Nueva carreteras Conexión Oeste de Gádor — Ejes de carácter metropolitano vinculados al desarrollo urbanístico a Ejes Norte-Sur d Variante de AL-3106 b Ejes Norte-Sur e Tramo occidental vía intermedia c Eje transversal f Eje N-S Vega de Allá (incluye la mejora primer tramo)	
		●●●● Carreteras paisajísticas					



ACTUACIONES EN MATERIA FERROVIARIA

Actuaciones previstas

- AVE Murcia-Almería (en ejecución)
- Soterramiento del ferrocarril en Almería (en estudio)
- Corredor AVE Granada-Almería (Red Transeuropea de Transporte) Estudio Informativo
- Corredor AVE Málaga-Nerja Motril-Almería (en estudio)

Actuaciones propuestas por el POT

- Puerto de Almería
- Nodo de segundo orden: (vinculados a una posible explotación de cercanías)
- Huércal de Almería
- Benahadux
- Gador
- Níjar

- Terminales de Mercancías
- Estación de mercancías
- Terminal portuaria de mercancías

- Actuaciones de integración del f.f.c.c. Huércal de Almería, Benahadux y Gador
- Supresión de pasos a nivel en Gador
- By-pass para tráfico de mercancías

Siguiendo este esquema, las propuestas del Plan se concretan en las siguientes actuaciones:

- Diversificación de los accesos a la ciudad de Almería contemplados ya en el capítulo de accesibilidad externa. Las especiales circunstancias de este territorio hacen que las grandes vías de comunicación A-92 y A-7, formen parte indispensable de la red de articulación interna.
- Mejora de la permeabilidad transversal de la Vega del Andarax, incluyéndose la conexión al oeste de Gádor entre la A-348 y la AL-3411 y la conexión Pechina-Benahadux.
- Adecuación de la capacidad de determinados viales, incluyéndose las mejoras de la N-340a y la AL-3117 o la red de carreteras de Níjar.
- Reserva de corredores viarios para la articulación futura del territorio; se plantean actuaciones como el nuevo eje N-S de la Vega de Allá y la nueva Vía intermedia. Dentro de este grupo se proponen un conjunto de viales, de carácter estructurante en el marco del área metropolitana, con capacidad de ser asumidos por los respectivos desarrollos urbanísticos sin por ello perder sus cualidades articuladoras. Se incluyen los futuros ejes con dirección N-S a ambos lados de la desembocadura del Andarax, en las Vega de Acá y de Allá, respectivamente, el eje transversal de comunicación entre la Vega de Acá y la Vega de Allá, desde la Avenida del Mediterráneo en Almería hasta el aeropuerto, la variante de la AL-3106 en Campohermoso, la conexión Pechina-Benahadux, la conexión oeste de Gádor, o la posibilidad de un nuevo acceso al Cabo de Gata.

El uso del transporte público entre Almería y el Bajo Andarax, y entre Almería y Níjar es mínimo, debido, principalmente, a la escasez de servicios, que, a su vez, se justifica porque no existe una masa crítica de población que permita establecer un servicio rentable de alta frecuencia. El modelo de ocupación propuesto por el Plan recomienda establecer las reservas de suelo necesarias con vistas a las posibles intervenciones para la disposición de plataformas reservadas al menos en los dos itinerarios:

- a) Plataforma en anillo para los municipios del Bajo Andarax, apoyada sobre la N-340a, la AL-3117 y el nuevo acceso norte a Almería.
- b) Plataforma de conexión del Bajo Andarax con la zona oriental, apoyada sobre la carretera AL-12, N-344 y AL-3115 hasta el Cabo de Gata.

Por tanto, el establecimiento de un servicio eficiente de transporte público con el Bajo Andarax pasa por la consolidación de una mancha urbana de carácter lineal que aglutine la masa poblacional suficiente, para que resulte rentable, en términos económicos, un servicio de transporte público de calidad.

El Plan establece la necesidad de que las plataformas propuestas dentro del ámbito vayan asociadas a carriles bici como medida de fomento de los modos blandos de transporte, y permitan la localización, en su caso, de aparcamientos disuasorios para vehículos privados. También se recomienda dotar de continuidad a la red supramunicipal de plataformas en el interior de la ciudad de Almería, apoyándose preferentemente en los viales previstos de nueva ejecución, y una red básica municipal constituida por la rambla, la Avenida del Mediterráneo y la carretera de ronda N-340 en el tramo urbano.

3 LA LOCALIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS, UN IMPULSO AL REEQUILIBRIO TERRITORIAL

La aglomeración urbana de Almería es un ámbito especializado en el sector servicios, donde la industria, que representa solo el 7,5% de la actividad económica, se desarrolla mayoritariamente en polígonos de carácter municipal que atienden las demandas cercanas y en instalaciones industriales aisladas de gran tamaño (cementeras, fábrica de zumos, astillero, etc.). Todos los municipios cuentan con uno o más polígonos industriales, a excepción de Santa Fe y Rioja; entre ellos destaca por su tamaño el de Viator, municipio que ha sabido aprovechar las excelentes condiciones de accesibilidad externa que le brinda estar localizado junto a la intersección de las autovías A-7 y A-92, para erigirse en núcleo especializado en actividades económicas de base urbana.

Se puede por tanto afirmar que la organización espacial del tejido productivo de la aglomeración adolece de una cierta debilidad al carecer de estructura y planteamientos de carácter supramunicipal.

Sin embargo, la transformación de la aglomeración en nodo ferroviario tras las actuaciones planteadas por el gobierno central en materia de alta velocidad, va a sentar las bases para un cambio progresivo de modelo hacia una estrategia de impulso a la localización equilibrada de actividades productivas en el conjunto de su territorio, en coordinación con las políticas de reequilibrio residencial.

De entrada, estas actuaciones llevan aparejadas la generación de espacios destinados a la logística y las actividades productivas. Ya es una realidad la puesta en marcha de dos ámbitos en desarrollo del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), donde se plantea desarrollar una oferta cualificada de áreas para uso logístico, en los enclaves de Almería y Níjar, con posibilidad de enlace ferroviario directo al corredor y excelente conexión a la A-7. La autoridad portuaria viene desarrollando una estrategia orientada a diversificar sus tráficos y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos se prevé la ampliación de la instalación portuaria y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto. La creciente producción del sector hortofrutícola se traduce en un aumento en la demanda de transporte, con la consecuente necesidad de servicios y de instalaciones especializadas en la que organizar la distribución de mercancías.

Ambas actuaciones se adecuan al modelo propuesto por el presente Plan, basado, en la localización estratégica de un conjunto de Áreas de Oportunidad de Actividad Económica.

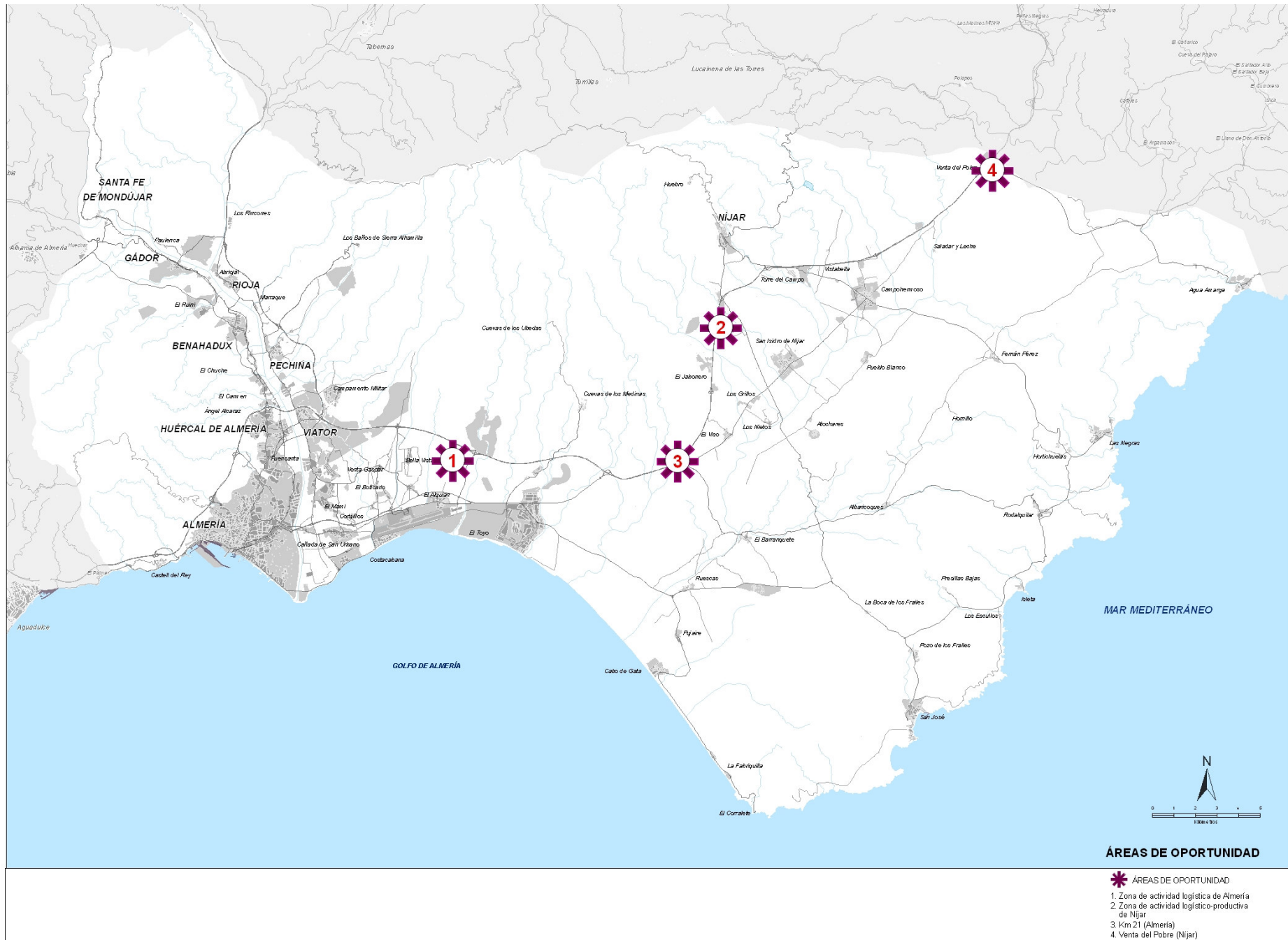
Estas áreas vinculadas al corredor económico de la A-7 en correspondencia con la estrategia de activación económica de este corredor, que abarca desde el límite oriental del ámbito, en el municipio de Carboneras hasta el nodo industrial de Viator. Dichas áreas son las siguientes:

- Nodo Estratégico de la Venta del Pobre, con la finalidad de aglutinar y dotar de estructura a las instalaciones existentes, dar servicio al ámbito de la aglomeración y dotar de una oferta de suelo alternativa a las necesidades del puerto de Carboneras. Esta zona tiene la particularidad de erigirse en puerta oriental de la aglomeración.
- Área Logístico Productiva de Níjar, antes mencionada.
- Nodo Estratégico del Kilómetro 21, con vocación de articular las actividades derivadas de la actividad agrícola, industria escarparte y otras que demanden buena accesibilidad.
- Área Logística de Almería, que junto con la mencionada de Níjar configuran el Nodo Logístico antes descrito.

El corredor se completa con el Parque Científico Tecnológico de Almería (PITA), actuación regional ya en marcha y culmina, como ya se ha dicho, con las instalaciones industriales de Viator.

Las condiciones de la aglomeración como espacio charnela entre los ámbitos del Levante y el Poniente con elevadas dinámicas turísticas y económicas y los consiguientes tráficos de paso, hacen conveniente promover también la instalación de enclaves comerciales en algunos nodos de carácter estratégico, tales como los accesos occidentales de la A-7 a la ciudad de Almería, que recogerían posibles demandas del vecino Poniente, los nodos estratégicos del kilómetro 21, y el área logístico-productiva de Níjar.

Las dotaciones públicas, así como de los servicios privados, contribuyen a dotar de centralidad a los núcleos y la decisión de localización tiene implicaciones notables en la conformación de los sistemas urbanos. La aglomeración de Almería incluye a la ciudad de mayor rango provincial y por este motivo las condiciones de centralidad territorial del más alto nivel que concentra la red de equipamientos supramunicipales de mayor especialización cultural, educativa, sanitaria, etc.



El Plan considera como ámbito espacial de máxima centralidad, no solo la ciudad de Almería, sino la conurbación formada por los núcleos de Almería y Huércal. Las propuestas para la rearticulación interna de este ámbito, las medidas en materia de transporte público, etc., que emanan de este Plan, proporcionan una accesibilidad equivalente al conjunto de este área. Será tarea de los planeamientos y la coordinación intermunicipal, situar los servicios a la población con objetivos de reequilibrio y diversificación de las funciones.

Por otra parte, el Plan propone una estrategia de difusión de la centralidad hacia espacios periféricos con más baja accesibilidad respecto de la capital, particularmente a lo largo de la Vega del Andarax y en el territorio de Níjar. Dichos espacios centrales se irán consolidando a medida que alcancen umbrales suficientes de población.

Para ello, los respectivos instrumentos de planeamiento deberán efectuar reservas suficientes de suelo en los municipios de Pechina y Níjar, para la localización de equipamientos especializados. De esta forma se incrementará su capacidad de prestación de servicios y por tanto la mejora de la calidad de vida del ámbito y la reducción de la movilidad motorizada. Con la localización de estos equipamientos se favorece la diversificación funcional.

Los instrumentos de planeamiento general deben también garantizar el acceso en transporte público a los equipamientos supramunicipales y las dotaciones comerciales, por lo que deberán estar adecuadamente integrados en la trama urbana, evitándose que el incremento de tráfico en torno a las grandes superficies comerciales incida negativamente en la funcionalidad de las redes viarias definidas en este Plan.

El núcleo de La Cañada, en el municipio de Almería, es otro de los lugares que presenta una clara vocación central fruto de sus condiciones de localización junto al aeropuerto, excelente accesibilidad rodada, tamaño poblacional y presencia de la universidad. La estrategia de equipamientos sugiere la puesta en marcha de una instalación de equipamientos con carácter de innovación vinculada a la universidad y con proyección internacional.

De esta forma, el mapa de distribución y especialización de sistema centralidades del ámbito quedaría como sigue:

- Conurbación de Almería-Huércal: centralidad rango máximo.

- Pechina: centralidad funcional secundaria del Bajo Andarax.
- La Cañada: centralidad internacional de la innovación y las nuevas tecnologías.
- Níjar: centralidad funcional secundaria.

4 LOS CONDICIONANTES TERRITORIALES DEL DESARROLLO DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

El desarrollo urbanístico de la aglomeración urbana de Almería ha cobrado un fuerte impulso en los últimos años, fruto principalmente del auge de la construcción que ha caracterizado estas últimas etapas, y que, últimamente, ha remitido a causa de la crisis generalizada.

El incremento del número de viviendas y por tanto la extensión de la mancha urbana, se produjo fundamentalmente en el entorno de la capital, Almería, y sus núcleos colindantes (Huércal de Almería y Viator), a consecuencia de la búsqueda de vivienda bien localizada a precios más asequibles.

La conurbación entre los núcleos de Almería, Huércal de Almería y Viator es ya un hecho; sin embargo, a pesar del tamaño que actualmente presenta, no es posible afirmar que esté soportada por estructuras territoriales capaces de articular espacialmente los usos actuales y futuros. De ahí que una buena parte de las propuestas de este Plan vayan encaminadas a reforzar dichas estructuras, tanto las de comunicación, como el sistema de espacios libres.

El resto de municipios del Bajo Andarax ha experimentado un crecimiento paulatino en función de sus necesidades y la mayoría de ellos se encuentran inmersos en procesos de revisión de sus planes municipales para la generación de sus respectivos modelos futuros.

Las expectativas generadas en los últimos años en relación a la capacidad de los planes generales de ofertar suelo edificable, se han visto, en cierto modo, frenadas por los límites al crecimiento planteados por la planificación aprobada en la Comunidad Autónoma. Esta decisión ha conseguido, por un lado, limitar los impulsos expansionistas de algunos municipios, pero, de otra parte, algunos de pequeño tamaño han visto limitado su crecimiento, cuando éste parecía justificado.

En respuesta a esta situación y dentro del marco del presente Plan, se plantea la posibilidad de que los planeamientos promuevan desarrollos residenciales cuya vocación es la de activar, en algunos de estos municipios, espacios residenciales de carácter estratégico como oferta supramunicipal, con el objetivo, además, de impulsar la reestructuración de los núcleos actuales, incluyendo una oferta de dotaciones para reequilibrar las existentes.

Los nuevos desarrollos edificatorios responden, por regla general, a tipologías universales de bloque de vivienda o unifamiliares agrupadas sobre tramas viarias, casi siempre sobredimensionadas, cuyas referencias al lugar son escasas. En el caso de la ciudad de Almería, como en la mayoría de capitales de provincia o ciudades de cierto tamaño, el resultado paisajístico del ensanche contemporáneo está asumido, si bien, en los núcleos de pequeño tamaño, que aún conservan algunas trazas identitarias y modos de expresión urbana consecuencia de la histórica adaptación al medio, conviene reducir los riesgos de una degradación de los tejidos o deterioro del modelo.

Esta circunstancia se puede producir como consecuencia de la expansión natural de los núcleos de pequeño tamaño del Bajo Andarax, tales como Santa Fe de Mondújar, Gádor, Pechina y Benahadux o la Villa de Níjar en el sector oriental.

En este sentido, estos crecimientos que no computarían a los efectos establecidos en la Norma 45.4.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, deben ajustarse a unas condiciones para su ordenación y desarrollo sobre todo en materia de densidad edificatoria, dotación mínima de vivienda con algún tipo de protección, fijada en el 55%, y mezcla obligatoria de usos diferentes al puramente residencial (15% mínimo).

Con carácter general, el Plan establece como condicionante de los nuevos desarrollos urbanísticos, que éstos contribuyan a mantener y a mejorar, en su caso, las características de los núcleos de población del ámbito, para lo cual, los nuevos desarrollos urbanos residenciales deberán disponerse en contigüidad física a los suelos urbanos ya existentes, evitando vacíos intersticiales, y dando continuidad a los viarios estructurantes y otras infraestructura básicas.

Mención aparte merece el particular paisaje de la Vega de Allá, espacio en el que se viene produciendo una mezcla de usos residenciales irregulares sobre parcela agrícola junto a usos dotacionales, comerciales y de

servicios generados en torno a algún viario con mejor acceso, todo ello intercalado con instalaciones de cultivo intensivo en invernadero. Estas circunstancias han alterado profundamente el territorio y generado un deterioro de unos espacios muy valiosos desde el punto de vista paisajístico con efectos bien manifiestos en el funcionamiento de los servicios urbanos, inadecuación de los viarios, déficits en las redes, etc.

Para la reordenación de este territorio el Plan considera adecuada la creación de un viario con fuerte capacidad estructurante, la llamada Vía intermedia, que, al margen de su vocación funcional como corredor de transporte necesario a medio plazo, tiene la misión de organizar y jerarquizar espacialmente este entorno.

Con carácter general, el planeamiento de cada municipio afectado por edificaciones irregulares deberá valorar la idoneidad de regularizar estas áreas en función de los riesgos que sobre ellas graviten o de las cualidades del paisaje en que se enclavan.

Níjar

Debido a la declaración de Parque Natural, los desarrollos residenciales del municipio de Níjar se han localizado principalmente en el núcleo capital, Villa de Níjar y en los núcleos de Campohermoso y San Isidro, con fuerte vocación de servicios a la población y alguna instalación de carácter industrial.

En este subámbito, las propuestas del Plan tienen un doble objetivo: de una parte satisfacer algunas demandas históricas de crecimiento residencial y de otra, favorecer el desarrollo de espacios diferenciados para el turismo, alternativos a los núcleos del Parque. Para ello se propone que el planeamiento podrá clasificar suelo destinado a satisfacer la demanda supramunicipal de vivienda protegida, por un lado, y de usos y actividades turísticas, por otro, cumpliendo una serie de condicionantes relativos a la integración urbana y la capacidad alojativa.

5 EL DESARROLLO TURÍSTICO

El espacio turístico de la aglomeración presenta unas características naturales muy relevantes, con un magnífico litoral, poco masificado y un valioso interior rural, aspectos que se combinan para hacer de este espacio un enclave casi exclusivo en el contexto andaluz y peninsular.

La declaración del Parque Natural Cabo de Gata en 1987, ha restringido notablemente las posibilidades de desarrollo urbanístico de los núcleos urbanos litorales, favoreciendo la *naturalidad* de este espacio, que constituye uno de sus mayores atractivos.

Los municipios de Níjar y Almería, y en menor medida Pechina y Gádor, tienen en la actividad turística un importante motor de generación de renta y empleo.

El Plan opta, en consecuencia, por mantener estas cualidades inherentes del ámbito como espacio turístico competitivo a nivel nacional e internacional, basado en sus atributos de excelencia turística, y que dé cabida a un turista exigente, sensible a los rasgos de identidad locales y sus opciones alternativas, sin hipotecar los recursos naturales sobre los que se sustenta.

La propuesta esencial del Plan, dentro de sus competencias, se basa en asumir un crecimiento urbanístico con una percepción de límites y una estrategia territorial a medio plazo, en clave diferencial, basada en los aspectos que identifican la escenografía del ámbito como son su naturalidad, la persistencia de enclaves tradicionales de entidad diversa, la variedad y valor de sus recursos naturales, su baja masificación, etc., tratando de eliminar la posibilidad de actuaciones aisladas que comprometan el futuro turístico del conjunto como destino.

Pero también se centra en favorecer las demandas de crecimiento residencial de algunos municipios, en particular el de Níjar, que por su ubicación dentro del espacio protegido no ha visto cubiertas sus expectativas de crecimiento turístico.

A tal efecto, se propicia el desarrollo de la actividad turística, en las condiciones que garanticen una oferta suficiente y con un techo que oscila entre la rentabilidad y la capacidad de acogida del territorio en cuestión con el fin de estructurar y consolidar el proceso de especialización turística y reforzar la oferta de servicios y rentabilizando los ya existentes.

El Plan plantea, igualmente, una diversificación turística del conjunto del territorio, apoyando el desarrollo de actuaciones de interior, basadas en los recursos del ocio, la cultura y el paisaje. El principal atractivo de este espacio ha de ser la singularidad que le proporcionan sus recursos turísticos, que han de ser aprovechados para conformar productos turísticos diversos.

En suma, las propuestas, que serán planteadas por los municipios siguiendo los criterios establecidos por este Plan, tienen por objeto que el desarrollo turístico se efectúe de una manera ordenada, impidiendo los impactos negativos sobre los recursos en los que se basa la singularidad de este territorio y a partir de los cuales se pretende potenciar el sector y establecer un marco territorial en el que el sector empresarial, así como los municipios y otros entes de gestión territorial y socioeconómica puedan desarrollar sus iniciativas y proyectos.

El Plan también busca, siguiendo las pautas establecidas en el Plan Turístico del Bajo Andarax, una progresiva dotación de instalaciones supralocales para el desarrollo del turismo cultural, ambiental, y deportivo, a través de equipamientos de interés supramunicipal, que hagan posible actividades turísticas vinculadas a estos recursos; tal es el caso del Espacio Cultural de Santa Fe de Mondújar, asociado al yacimiento arqueológico de los Millares, y también de la Puerta del Parque Natural Cabo de Gata en El Nazareno (Níjar), o del museo Histórico y Etnográfico de los Campos de Níjar en San Isidro. Como equipamiento turístico-deportivo se plantea la posibilidad de implantación de un puerto deportivo en El Toyo, si el estudio de viabilidad correspondiente así lo determina.

Finalmente, el Plan define una Red Verde cuyo objetivo es facilitar la creación de itinerarios no motorizados, sobre carreteras, caminos, vías pecuarias y márgenes fluviales para el desarrollo de actividades naturalísticas, recreativas, etc., potenciando, en suma, el turismo activo de naturaleza. En ella se integran los elementos culturales más sobresalientes de la aglomeración, revalorizando de esta forma el patrimonio arquitectónico y monumental de los núcleos de población, y el patrimonio etnológico y arqueológico.

6 LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO AGRÍCOLA

Ante las favorables perspectivas de desarrollo del invernadero en el ámbito, el Plan aboga por establecer unos límites al crecimiento del mismo en

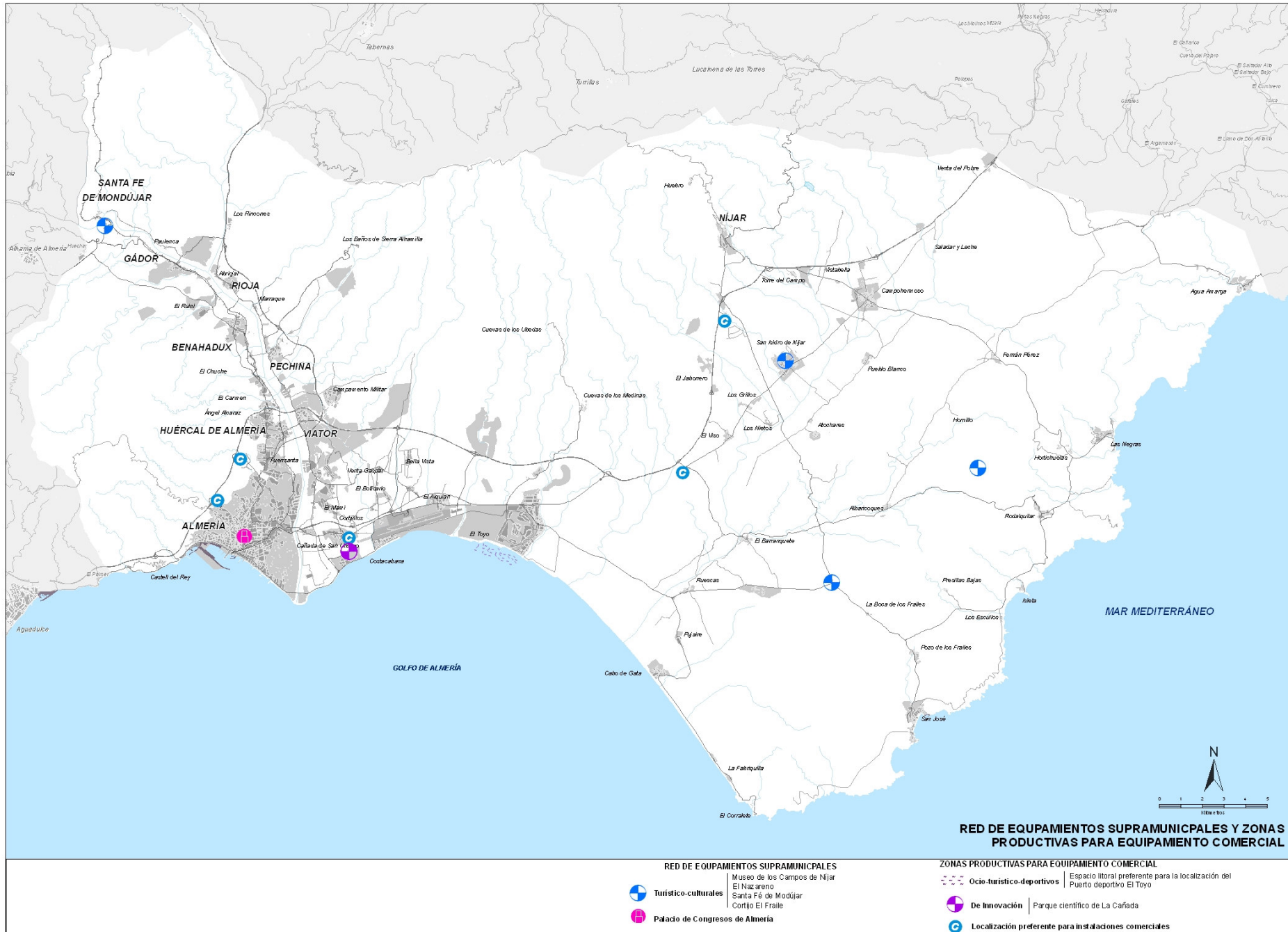
relación con la capacidad de carga de las distintas zonas del territorio. Otra de las cuestiones clave que determina el Plan se basa en establecer las condiciones de calidad ambiental necesarias para hacer compatible y rentable este uso con otros que concurren en el territorio, en particular los turísticos y residenciales.

Desde el Plan se han abordado estas cuestiones delimitando, por un lado, aquellas zonas que por sus características ambientales (en particular la vocación forestal de sus suelos, no apta para dar soporte a este uso) o estratégicas, por su función paisajística, como señas de identidad del ámbito, deben ser preservadas de estos usos.

Por otra parte, para los nuevos suelos agrícolas que se desarrollen, se establecen determinaciones que permitan definir los requerimientos especiales de ordenación urbanística que precisan estos ámbitos de agricultura intensiva, así como las dotaciones específicas de infraestructuras y servicios.

Estos requerimientos se refieren, fundamentalmente, a la definición de los espacios libres de la parcela, retranqueos a viario y usos colindantes, así como regulaciones en la edificación, infraestructuras e instalaciones requeridas para el desarrollo de la actividad. También se fomenta su integración paisajística.

De forma paralela, desde el Plan se contribuye a la conservación de los escasos cultivos de vega tradicionales que perviven en el territorio, como son la Vega del Andarax y la de Níjar, delimitando su localización y estableciendo para estos ámbitos una serie de directrices orientadas al mantenimiento de la actividad agrícola de regadío, así como de los elementos y estructuras territoriales que han forjado el paisaje rural de vega tradicional.



7 LA PROTECCIÓN FRENTE A LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS

Los riesgos de inundación por avenidas y crecidas son relevantes en algunos ámbitos del territorio de la aglomeración, en particular en los cauces urbanos de los núcleos de Gádor, Campohermoso, y Níjar. También otros cauces presentan cierto riesgo, si bien menos grave, en los municipios de Almería, Benahadux, Huércal de Almería y algunos de los núcleos de Níjar. La erosión es otro de los riesgos recurrentes en las zonas serranas, con valores medios de pérdida de suelo en los relieves de la Sierra de Cabo de Gata y la Serrata de Níjar, Sierra Alhamilla y su conexión con el desierto de Tabernas y la práctica totalidad de la Sierra de Gádor. Los incendios forestales no son frecuentes en este ámbito, debido a la escasa cobertura vegetal de los terrenos forestales.

En relación con los riesgos tecnológicos, la localización de los focos económicos y productivos no presenta especiales puntos críticos, como pueda ser la presencia significativa de industrias químicas, siderúrgicas y extractivas. Los riesgos asociados son, de momento, los característicos de la movilidad generada por cualquier entorno urbano.

Vistos los hechos, el Plan establece las determinaciones básicas para la protección cautelando ante riesgos de avenidas e inundaciones y los derivados de la posible contaminación de residuos urbanos y agrícolas.

Para los riesgos de erosión, se establecen determinaciones de carácter general a tener en cuenta para las actuaciones de transformación del suelo, y se limitan determinados usos incompatibles con el mantenimiento del suelo en las áreas consideradas más vulnerables.

8 EL DESARROLLO Y ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA, DE LA ENERGÍA Y DE LAS TELECOMUNICACIONES

Las infraestructuras de abastecimiento y depuración

Desde el Plan se aboga por impulsar la gestión conjunta entre los sistemas del ciclo del agua del Bajo Andarax y del municipio de Almería mediante la creación de un pasillo hidráulico que discurra por el río Andarax y permita

la conexión hidráulica de la desaladora de Almería con los municipios del Bajo Andarax.

Este pasillo prevé, igualmente, la ejecución de un colector que a lo largo del río recoja las aguas residuales de los núcleos ribereños para su conducción y tratamiento en la EDAR de El Bobar, la cual deberá ser, necesariamente ampliada.

Desde el Plan se impulsa la ejecución de estas infraestructuras, cuya ejecución, a cargo de la Junta de Andalucía se encuentra ya iniciada, instando a la reserva de suelo para los sistemas generales correspondientes.

En Níjar, el saneamiento se encuentra muy condicionado por la dispersión geográfica de los distintos núcleos, algunos de los cuales no cuentan con sistemas de depuración, y otros disponen de sistemas poco eficientes o en mal estado. La EDAR del VISO, que da cobertura a las entidades de mayor población ubicadas en la llanura del Campo, así como a la villa de Níjar, se encuentra saturada. Desde el Plan se insta igualmente a la subsanación de estos déficits mediante la dotación de las infraestructuras adecuadas tanto para la depuración como para la reutilización.

Con carácter general, el Plan regula que las implantaciones urbanas de cualquier tipo (residenciales, logísticas, turísticas, etc.) que no se encuentren conectadas a los sistemas generales de saneamiento deberán contar con sistemas de tratamiento de sus aguas residuales acordes a la carga contaminante y características del medio receptor.

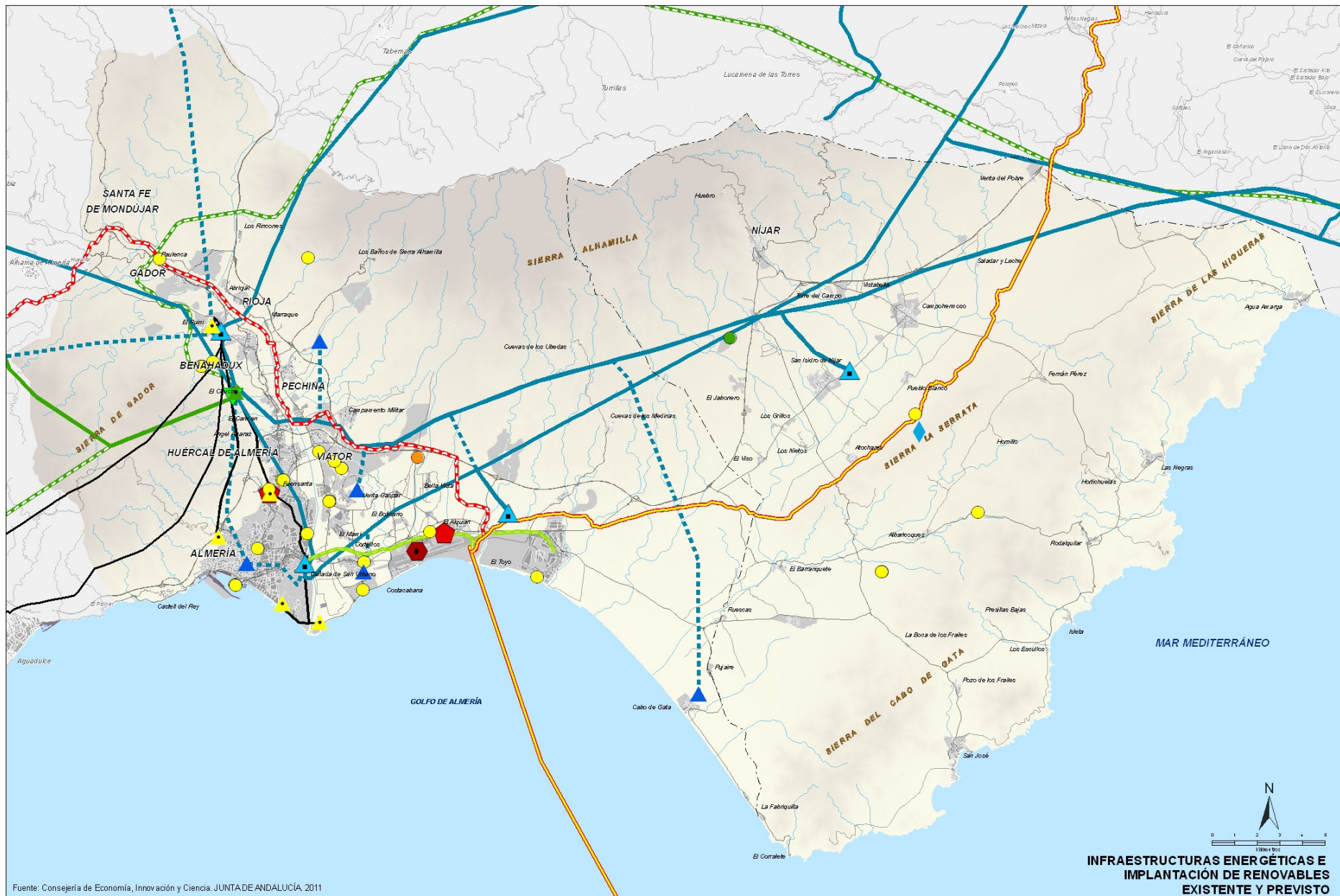
Las infraestructuras energéticas y de telecomunicación

El Plan establece las determinaciones y criterios generales para integrar las infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones en el territorio de la aglomeración y disminuir su impacto sobre los recursos naturales y el paisaje.

A tal efecto establece las directrices para el desarrollo de las nuevas infraestructuras energéticas, así como los pasillos por los que se recomienda deben discurrir las nuevas líneas eléctricas, cuyos tendidos garantizarán la preservación ambiental y paisajística de los espacios por los que discurran. No podrán afectar al Corredor Litoral, salvo que, no existiendo otra alternativa posible, se garantice la preservación ambiental y paisajística de estos espacios. Igualmente, las nuevas líneas que discurran por la Vega del Andarax deberán hacerlo por los pasillos señalados a tal

efecto con el fin de minimizar el impacto paisajístico que representa el cruce de los tendidos por este ámbito.

El Plan tiene como objetivo fomentar el aprovechamiento de las energías renovables y establece en su normativa los criterios de implantación de las mismas en las zonas identificadas de protección, a los efectos de compatibilizar su aprovechamiento con los valores ambientales y territoriales a preservar.



Fuente: Consejería de Economía, Innovación y Ciencia. JUNTA DE ANDALUCÍA, 2011

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS E IMPLANTACIÓN DE RENOVABLES EXISTENTE Y PREVISTO

<p>Sistema eléctrico</p> <ul style="list-style-type: none"> — líneas existente 220 kv — líneas existente 132 kv — líneas existente 66 kv — líneas distribución planificada — líneas transporte planificadas 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Subestación prevista 132 kv ▲ Subestación existente 132 kv ▲ Subestación existente 220 kv ▲ Ampliación SET 220 kv ▲ Subestación existente 66 kv 	<p>Sistema Gasista</p> <ul style="list-style-type: none"> — DISTRIBUCIÓN, Planificado — TRANSPORTE, Existente — TRANSPORTE, Planificado ● GNL 	<p>Sistema Petrolifero</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Instalación Aeroportuaria ◆ Planta Biocombustibles 	<p>Generación</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Fotovoltaica existente ● Cogeneración ● Generación con Biomasa existente
---	---	--	---	---